

再評価結果（平成16年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速国道課

担当課長名： 横田 耕治

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 城陽～高槻第一JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	日本道路公団	
起終点	自：京都府城陽市寺田金尾 至：大阪府高槻市成合			延長	1.4 km		
事業概要	第二名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は第二東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H9年度事業化	H7年度都市計画決定		H10年度用地着手		H13年度工事着手		
全体事業費（有料）	7,393億円		事業進捗率	2%		供用済延長	- km
計画交通量	32,900～54,000台/日（有料）、69,800～109,500台/日（無料）						
費用便益分析結果（有料）	B/C (事業体) 2.24 (残事業) 2.29	総費用 (残事業)/(事業全体) 4,268/4,362億円 (事業費：4,176/4,269億円) 維持管理費：93/93億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 9,757/9,757億円 (走行時間短縮便益：8,898/8,898億円) 走行費用減少便益：564/564億円 交通事故減少便益：296/296億円	基準年 平成15年度			
費用便益分析結果（無料）	B/C (事業体) 4.60 (残事業) 4.70	総費用 (残事業)/(事業全体) 4,201/4,294億円 (事業費：4,164/4,257億円) 維持管理費：37/37億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 19,740/19,740億円 (走行時間短縮便益：17,325/17,325億円) 走行費用減少便益：1,748/1,748億円 交通事故減少便益：667/667億円	基準年 平成15年度			
事業の効果等（有料）	<ul style="list-style-type: none"> ・指標2（新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる） ・指標3（高度な医療施設までの搬送時間が短縮される） ・指標4（拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる） 					他9項目に該当	
関係する地方公共団体等の意見	我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	将来の社会経済状況の変化に対応した将来交通需要、及び、長期的な道路計画の検討に資する2050年までの推計を目的に、前提となる社会経済指標等を見直した結果、全車の総交通需要を下方に修正。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	城陽～八幡：現在、土質調査中。一部用地買収済。 八幡～高槻第一JCT：現在、測量・土質調査中。一部用地買収済。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	城陽～八幡：今後、地元設計協議に着手する予定。八幡～高槻第一JCT：抜本的見直しを図る。						
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	高速道路の整備を抜本的見直しを行った上で、事業継続と判断する。						
事業概要図							

供用中はH15年度供用予定を含む。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

（バックデータ等についてはインターネットで公開）