

# 事業再評価(原案)

近畿自動車道名古屋神戸線  
(城陽IC ~ 高槻第一JCT)

# 1. 事業概要 (城陽IC ~ 高槻第一JCT)

路線名: 高速自動車国道 近畿自動車道名古屋神戸線

区間: 京都府城陽市寺田金尾 ~ 大阪府高槻市原

延長: 14.2km

規格: 第1種第1級、設計速度 120km/h (完成型)

車線数: 暫定4車線 (用地6車線)

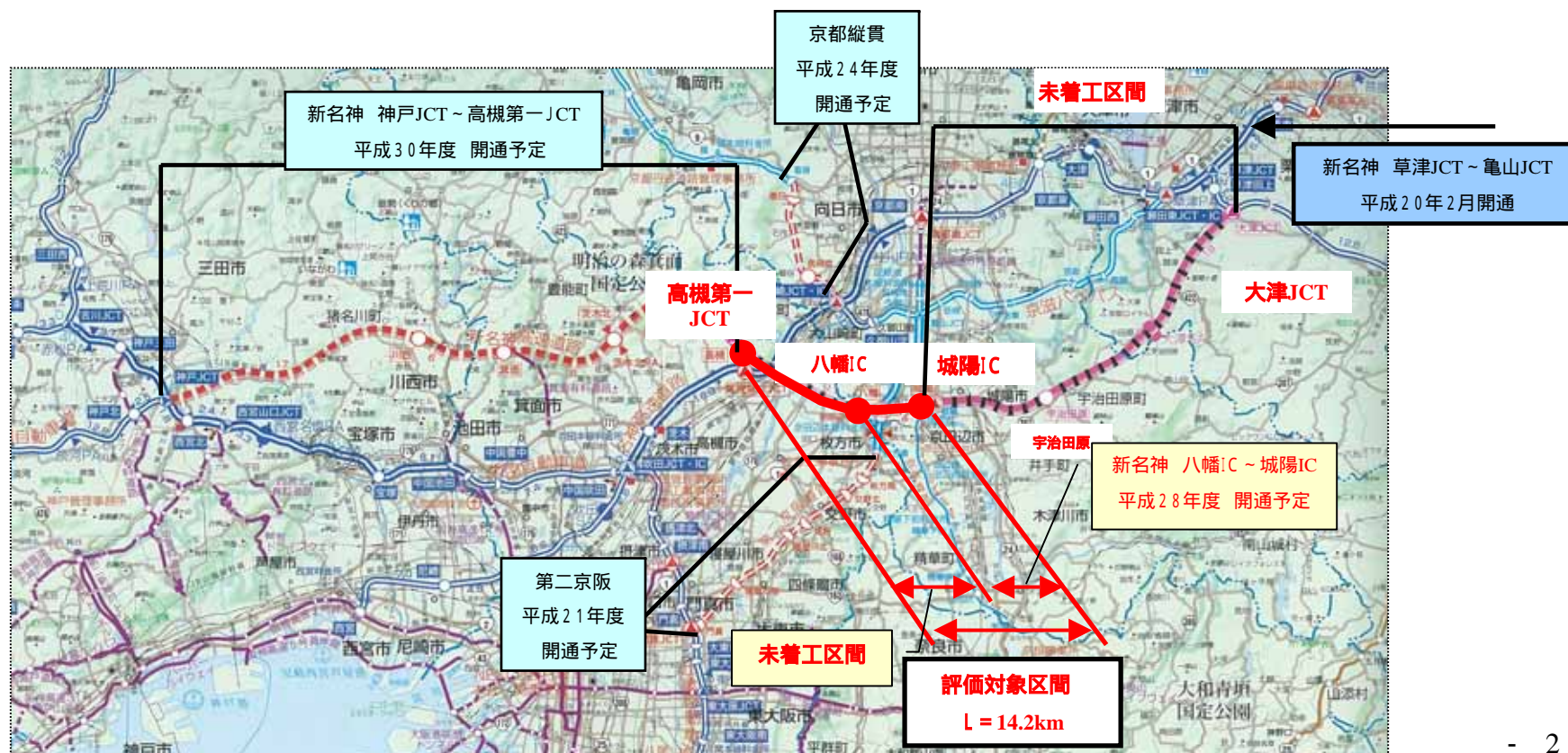
事業費: 5,160億円



## 2. 事業の経緯及び進捗状況

### 事業の経緯

整備計画	平成 8年12月 (城陽IC ~ 高槻第一JCT)	
施行命令	平成 9年12月 (城陽IC ~ 八幡IC)	平成10年12月 (八幡IC ~ 高槻第一JCT)
実施計画認可	平成10年 1月 (城陽IC ~ 八幡IC)	平成11年 1月 (八幡IC ~ 高槻第一JCT)
整備計画変更	平成18年 2月	
事業変更許可	平成18年 3月	
開通予定	平成28年度 (城陽IC ~ 八幡IC)	未定 (八幡 ~ 高槻第一JCT)



## 2. 事業の経緯及び進捗状況

### 進捗状況(平成20年度末見込み)

	城陽～八幡	八幡～高槻第一JCT
事業進捗率	10%	1% (事業費ベース)
用地取得率	30%	2% (面積ベース)
工事着手率	0%	0% (延長ベース)

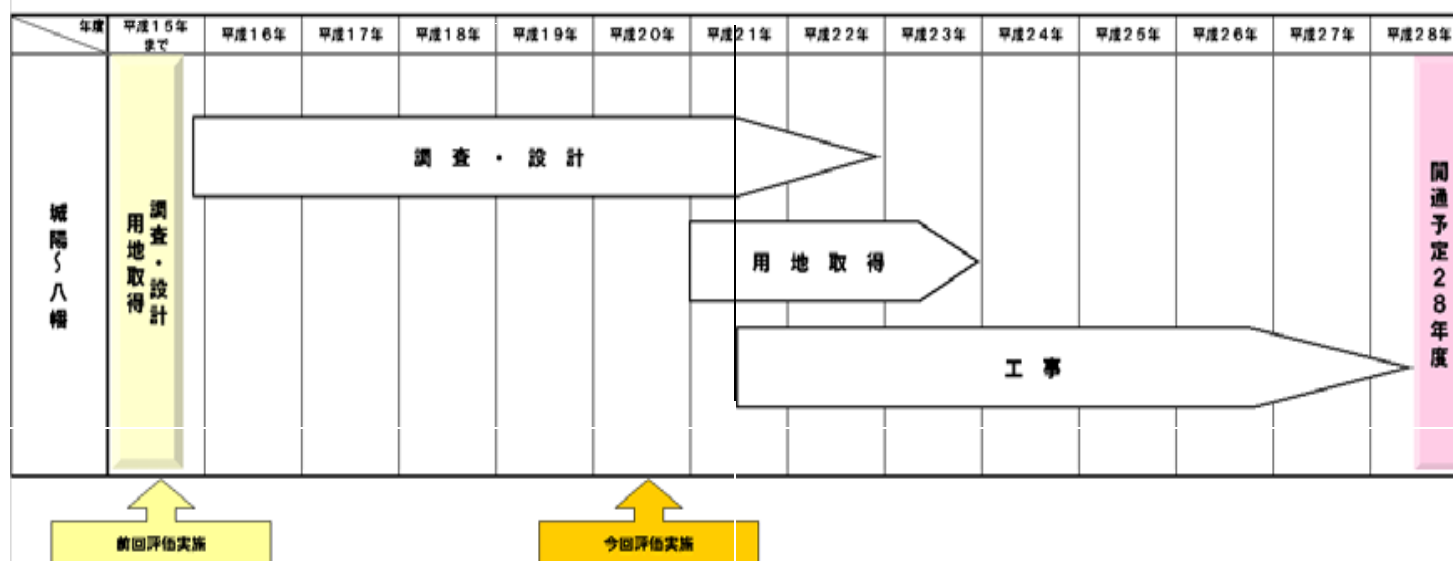
#### 【現在の状況】

##### 城陽IC～八幡IC

用地取得を実施しており、工事着手に向けて関係機関と協議調整中である。

##### 八幡IC～高槻第一JCT

平成18年2月の整備計画変更において、「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を勘案して、改めて判断することとし、それまでは着工しない」となっている。



# 3 . 事業の整備効果

## 名神高速道路の慢性的な渋滞の解消

- 名神には、関西圏でも有数の渋滞のボトルネックが存在している。新名神の整備により、慢性的な渋滞の解消が期待される。



# 3 . 事業の整備効果

## リダンダンシー機能の発揮

- ・ 名神の事故、自然災害、老朽化対策工事時に、代替路としてリダンダンシー機能を発揮する。

名神下り線(高槻BS付近)の状況



産経新聞2007.8.10撮影

下り線で事故発生  
5時間半にわたり通行止め  
(平成19年8月10日(金)  
8:00 ~ 13:30が通行止め)



供用後45年が経過した名神は、老朽化が進展



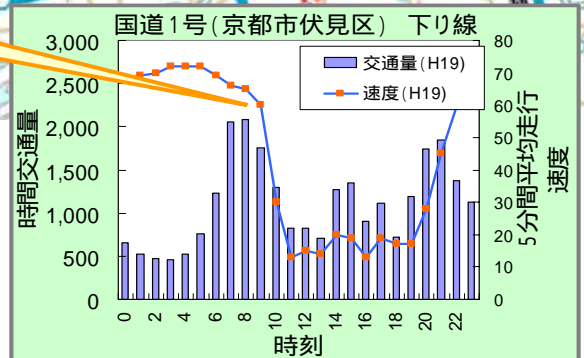
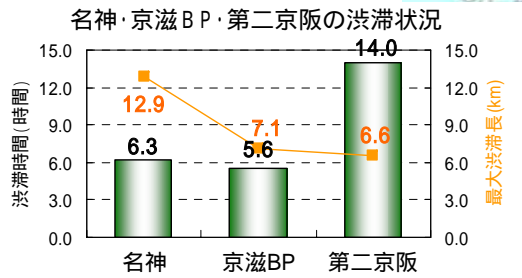
老朽化が著しい橋梁床版(山科川橋)

毎年2週間にわたる集中工事を実施



工事による渋滞状況

名神の通行止め開始(8時)以降、  
国道1号の旅行速度が極端に低下

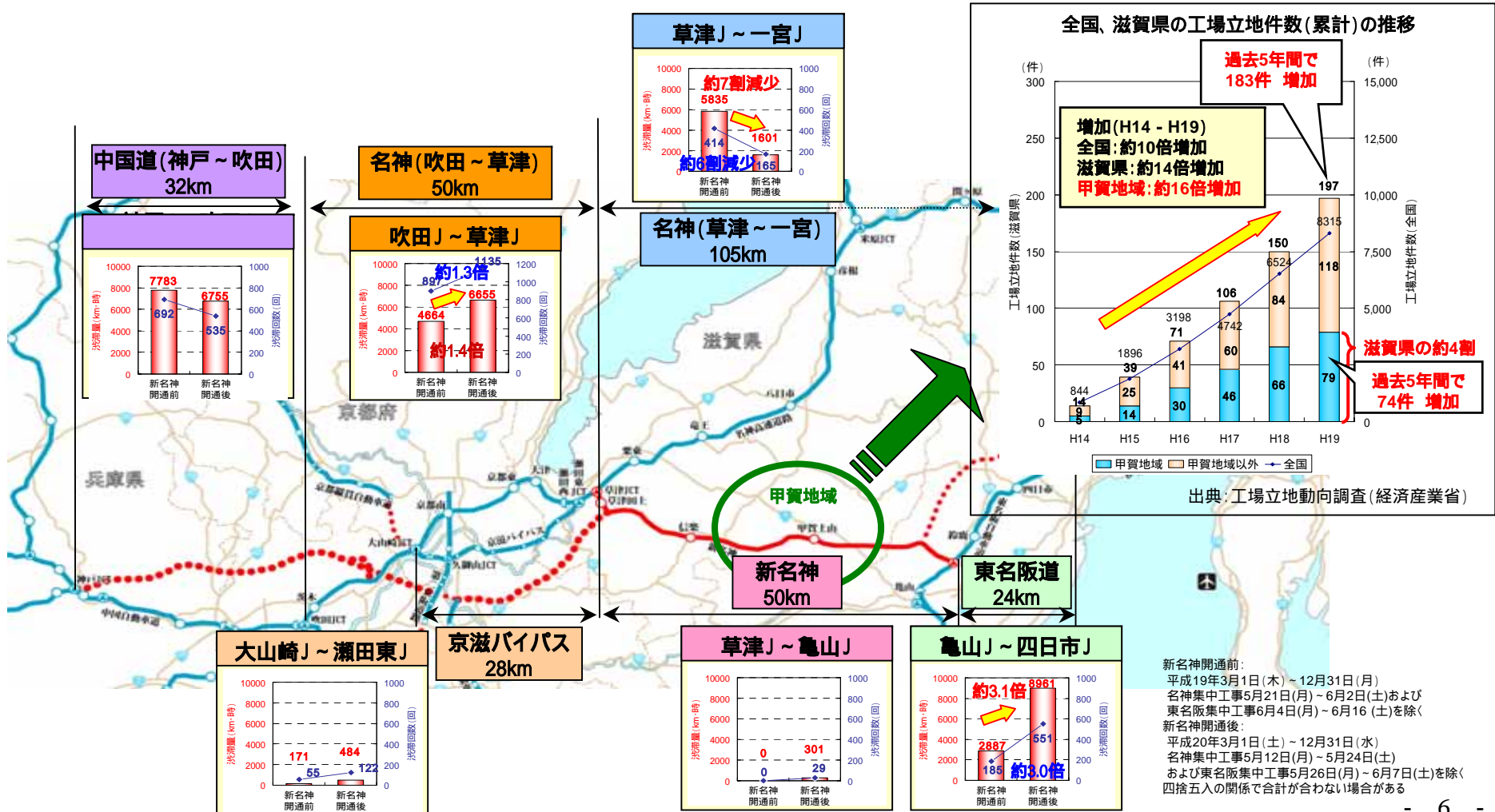


近い将来には大規模  
改修工事が不可避

# 3 . 事業の整備効果

## 新名神 亀山JCT～草津JCT開通後の交通状況と効果

- ・新名神(大津～亀山)開通後、名神・草津JCT以東では渋滞が大幅に減少。
- ・一方、名神・吹田JCT～草津JCTでは、渋滞回数、渋滞量が1.3倍、1.4倍と急増。
- ・甲賀地域における最近5年間の工場立地件数は、滋賀県の約4割を占め、県全体の工場立地の増加を牽引



## 4 . 費用便益分析の結果

### 区間) 近畿自動車名古屋神戸線 (城陽IC ~ 高槻第一JCT)

便益(B) (現在価値:H20)	走行時間短縮便益	7,153 億円
	走行経費減少便益	399 億円
	交通事故減少便益	63 億円
	計	7,615 億円
費用(C) (現在価値:H20)	事業費	3,661 億円
	維持管理費	121 億円
	計	3,782 億円



**費用便益比  $B / C = 2 . 0$**

費用便益分析マニュアル (H20.11 国土交通省道路局都市・地域整備局) に基づき算定

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。



# 5 . 対応方針（原案）

## 事業の必要性等に関する視点

費用対効果(B / C)は2.0である。

- ・関西圏と中部圏を結ぶ新たな広域高速道路ネットワークを形成
  - ・名神高速道路の渋滞を解消
  - ・事故、災害、老朽化対策時等のリダンダンシー機能を発揮する
- など便益に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性は高い。

## 事業進捗の見込みの視点

〈城陽IC～八幡JCT〉

- ・供用予定は平成28年度であり、今後用地取得をしていく予定である。

〈八幡JCT～高槻第一JCT〉

- ・整備計画において、「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。

## 対応方針(原案)

### 【事業継続】

〈城陽IC～八幡JCT〉

関係機関の協力を得ながら、早期の供用を目指し、事業の進捗を図っていきたい。

〈八幡JCT～高槻第一JCT〉

「リダンダンシー機能など」便益に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性は高い。