

事業再評価(原案)

近畿自動車道名古屋神戸線
(高槻第一JCT ~ 神戸JCT)

1. 事業概要 (高槻第一JCT ~ 神戸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: 大阪府高槻市原 ~ 兵庫県神戸市北区八多町

延長: 40.5km

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)

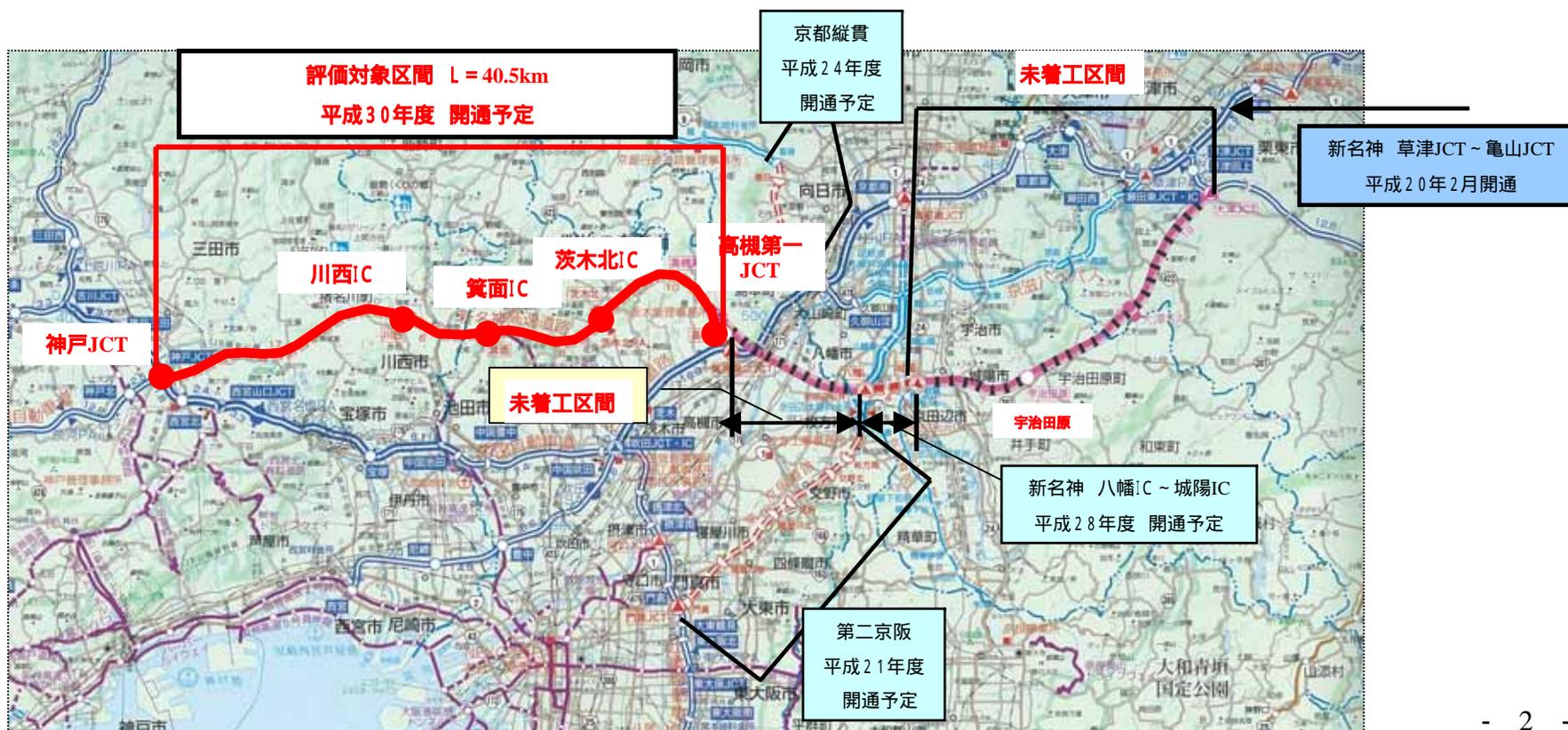
事業費: 7,200億円



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 (箕面～神戸)	平成10年12月 (高槻第一JCT～箕面)
施行命令	平成10年12月 (箕面～神戸)	平成11年12月 (高槻第一JCT～箕面)
実施計画認可	平成11年 1月 (箕面～神戸)	平成12年 1月 (高槻第一JCT～箕面)
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30年度	



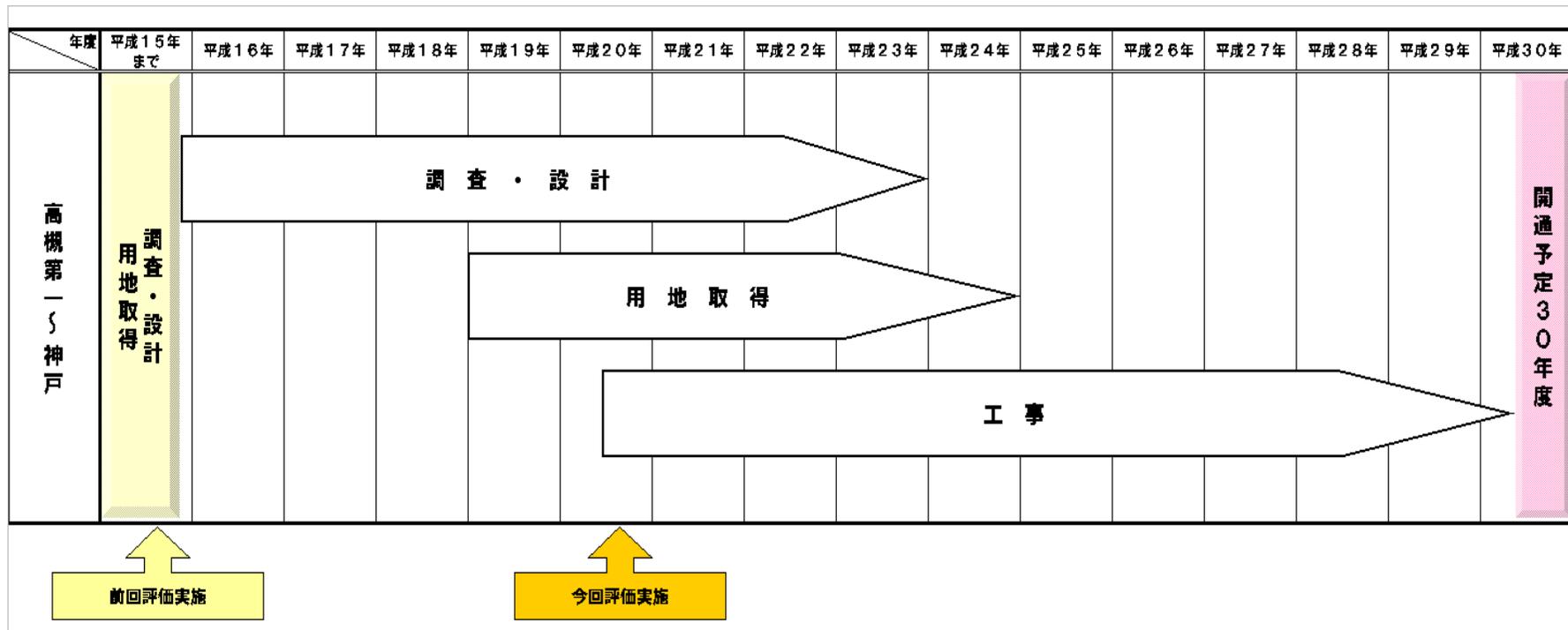
2. 事業の経緯及び進捗状況

進捗状況(平成20年度末見込み)

事業進捗率 3% (事業費ベース)
 用地取得率 9% (面積ベース)
 工事着手率 1% (延長ベース)

【現在の状況】

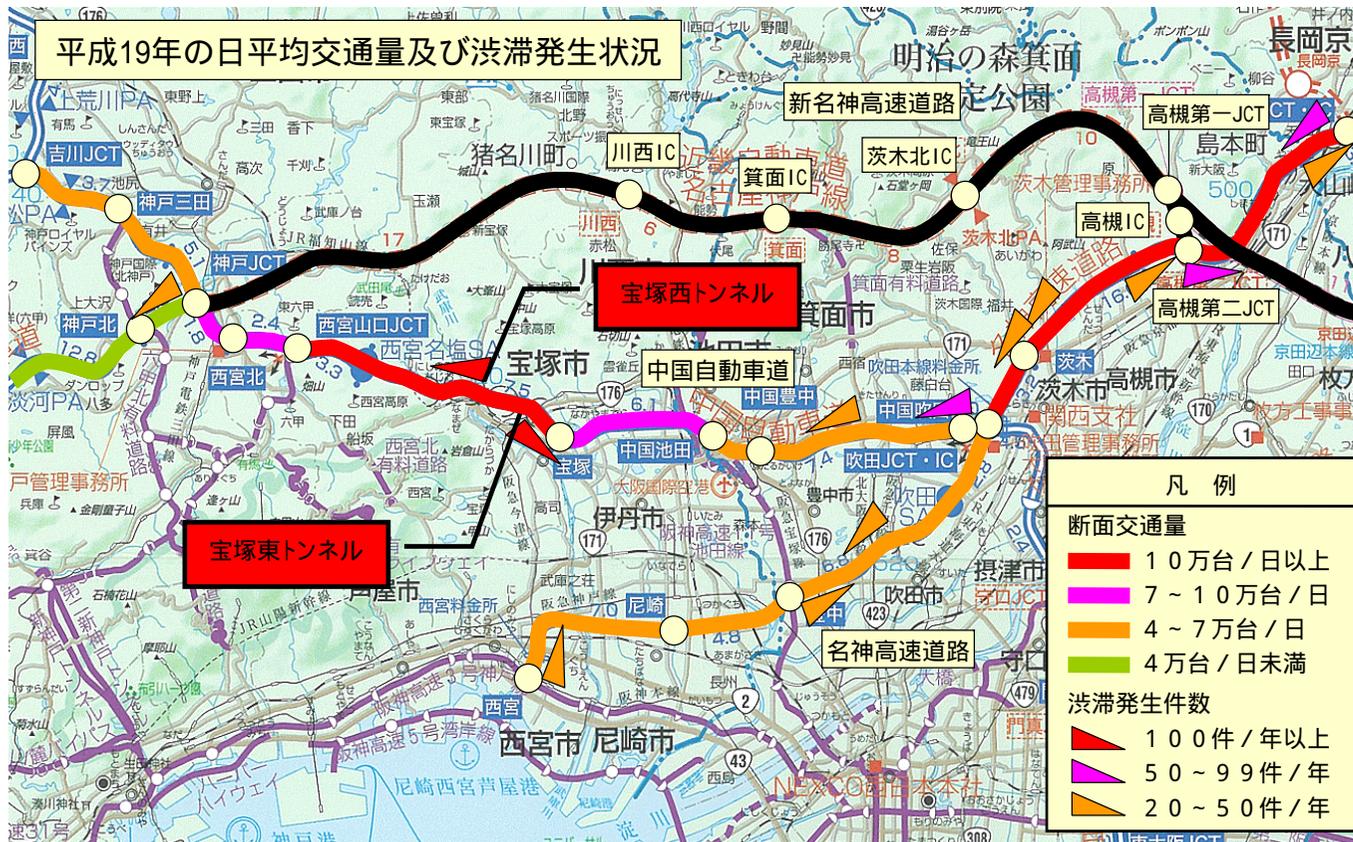
用地取得に着手しており、用地幅杭設置率は86%である。また、工事用道路工事及び本線工事に一部着手している。



3 . 事業の整備効果

中国道・名神の慢性的な渋滞の解消

- 中国自動車道、名神高速道路には、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。



過去3年間 (H17~H19) の年平均渋滞状況

	上り線 宝塚西トンネル	下り線 宝塚東トンネル
渋滞件数	111件	134件
平均渋滞時間	2時間50分	2時間30分
平均最大渋滞長	9.0km	6.2km

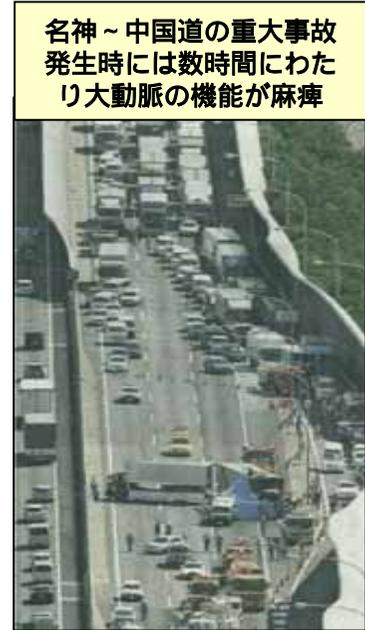


宝塚東トンネル(下)、宝塚西トンネル(上)で慢性的な渋滞

3 . 事業の整備効果

リダンダンシー機能の発揮

・ 名神・中国道の事故、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。



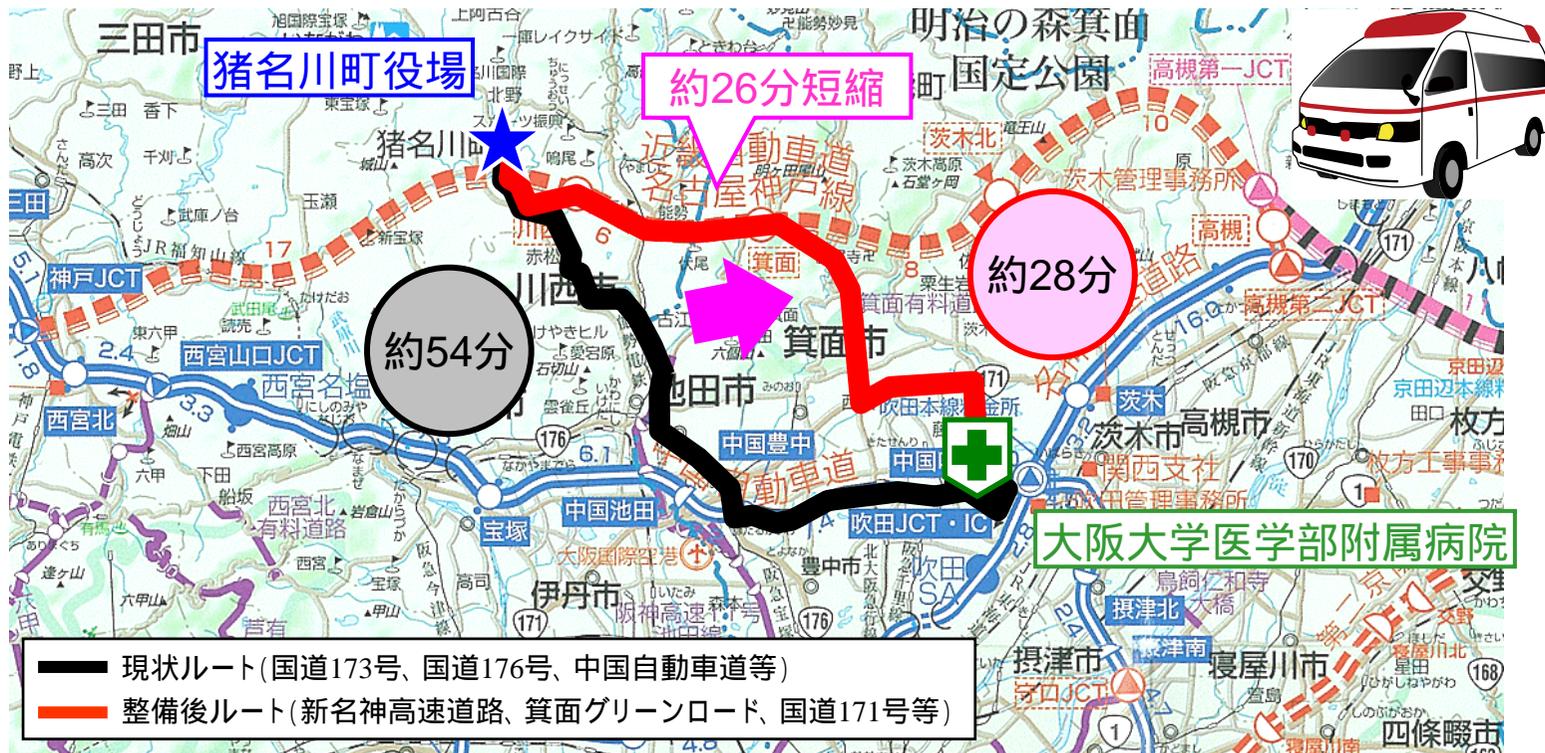
産経新聞2007.8.10撮影

阪神・淡路大震災時には長期間にわたり大動脈が機能停止状態となった

3 . 事業の整備効果

救急医療活動の支援

新名神高速道路の整備により、アクセス道路を介して猪名川町役場から大阪大学医学部附属病院（第三次医療施設）への搬送時間が、約26分短縮される。



資料:道路時刻表(平成21年2月国土交通省近畿地方整備局HP掲載分)

道路時刻表に掲載されていない路線は、有料道路は80km/h、一般道路は30km/hで算出

4 . 費用便益分析の結果

区間) 近畿自動車道名古屋神戸線 (高槻第一JCT ~ 神戸JCT)

便益(B) (現在価値:H20)	走行時間短縮便益	6,086 億円
	走行経費減少便益	261 億円
	交通事故減少便益	184 億円
	計	6,531 億円
費用(C) (現在価値:H20)	事業費	5,395 億円
	維持管理費	410 億円
	計	5,805 億円



費用便益比 $B / C = 1 . 1$

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1 . 1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、中国自動車道の渋滞を解消
- ・ 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

- ・ 供用予定は平成30年度であり、現在用地取得に着手し、一部工事用道路及び本線工事に着手している。

対応方針（原案）

【事業継続】

関係機関の協力を得ながら、平成30年度の供用予定を1～2年前倒しすべく、事業の進捗を図っていきたい。