

事業再評価（原案）

近畿自動車道 名古屋神戸線

（大津JCT～城陽）

（城陽～高槻第一JCT）

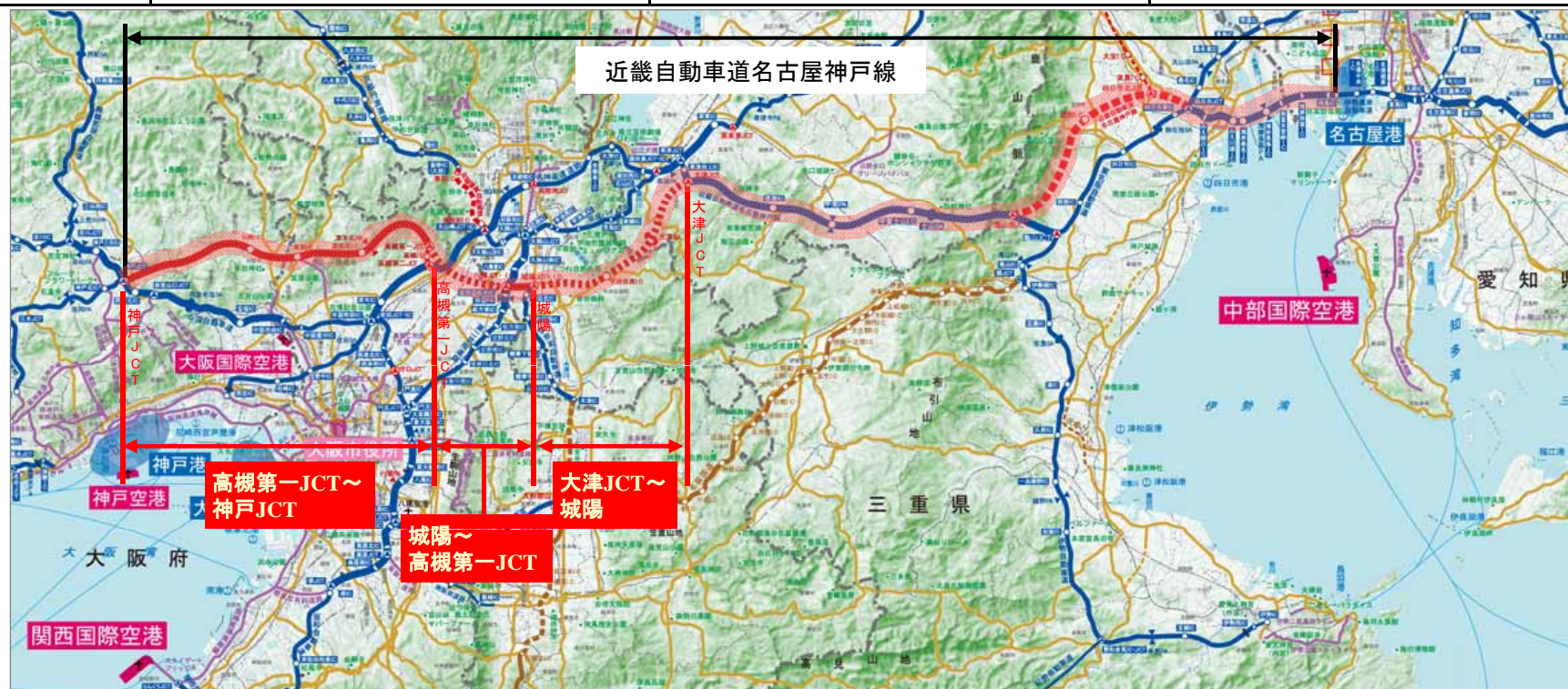
（高槻第一JCT～神戸JCT）

目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 環境への配慮
5. 事業費の削減
6. 費用便益分析の結果
7. 第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証
8. 関係する都道府県の意見
9. 対応方針(原案)

1.事業概要

	高槻第一JCT～神戸JCT	城陽～高槻第一JCT	大津JCT～城陽
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	京都府城陽市寺田金尾～ 大阪府高槻市原	滋賀県大津市上田上牧町～ 京都府城陽市寺田金尾
延長	40.5km	14.2km	25.1km
規格	第1種第1級(完成型) 第1種第2級(暫定型)	第1種第1級(完成型) 第1種第2級(暫定型)	第1種第1級(完成型) 第1種第2級(暫定型)
設計速度	120km(完成型) 100km(暫定型)	120km(完成型) 100km(暫定型)	120km(完成型) 100km(暫定型)
車線数	6車線(完成型)、4車線(暫定型)	6車線(完成型)、4車線(暫定型)	6車線(完成型)、4車線(暫定型)
事業費	7,018億円	5,155億円	3,273億円



2.事業の経緯及び進捗状況(大津JCT～城陽)

■事業の経緯

整備計画	平成 3年12月	(亀山～城陽)
施行命令	平成 5年11月	(亀山～城陽)
実施計画認可	平成 5年12月	(亀山～城陽)
事業許可	平成18年 3月	(亀山～大津) (大津～城陽)
開通予定	未定	(大津～城陽)

■進捗状況(平成23年度末見込み)

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

【現在の状況】

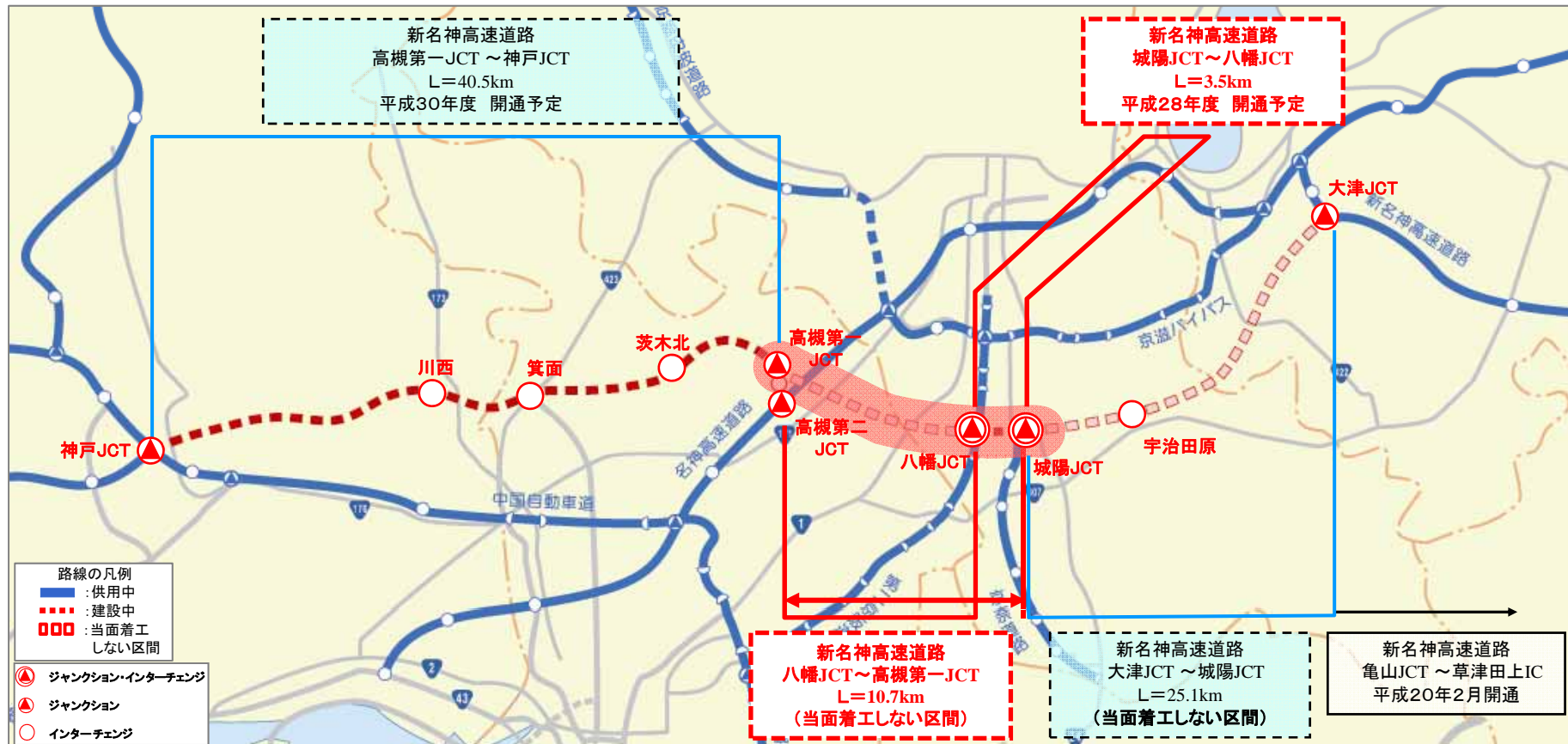
再評価対象区間である**大津JCT～城陽間**は、平成18年2月の整備計画変更において、「**主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない**」とされている。



2.事業の経緯及び進捗状況(城陽～高槻第一JCT)

■事業の経緯

整備計画	平成 8年12月 (城陽～高槻)
施行命令	平成 9年12月 (城陽～八幡)、 平成10年12月 (八幡～高槻)
実施計画認可	平成10年 1月 (城陽～八幡)、 平成11年 1月 (八幡～高槻)
事業許可	平成18年 3月
開通予定	平成28年度 (城陽～八幡)、 未定 (八幡～高槻)



2.事業の経緯及び進捗状況(城陽～高槻第一JCT)

■進捗状況(平成23年度末見込み)

<城陽～八幡>

事業進捗率 32 % (事業費ベース)
 用地取得率 80 % (面積ベース)
 工事着手率 43 % (延長ベース)

<八幡～高槻>

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

【現在の状況】

再評価対象区間である城陽～高槻第一JCT間のうち八幡JCT～高槻第一JCT間は、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。

また、事業中区間である城陽～八幡JCT間は、平成23年10月末時点で幅杭打設は完了、用地取得は約67%の進捗、工事は約3%の進捗。

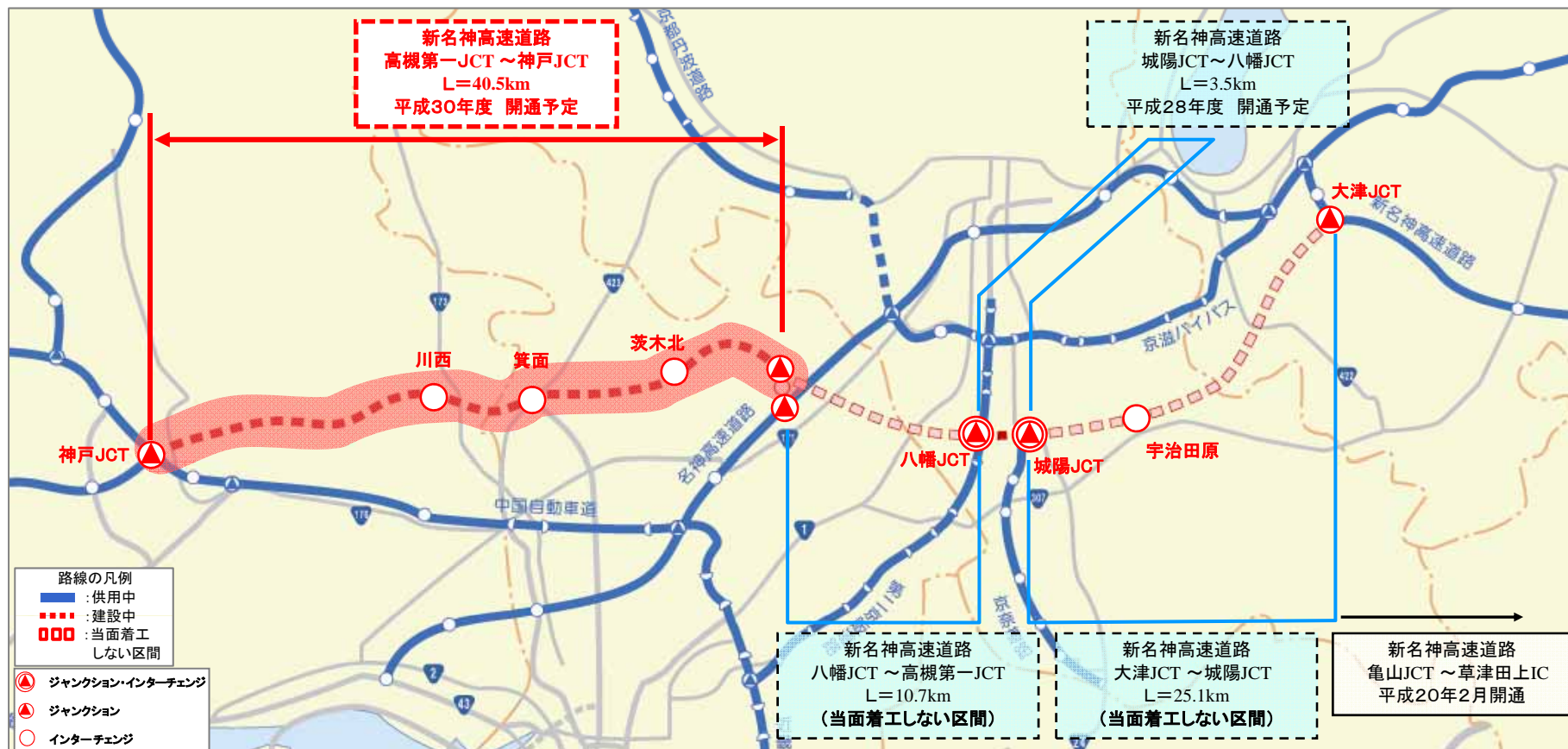
区間: 城陽JCT～八幡JCT



2.事業の経緯及び進捗状況(高槻第一JCT～神戸JCT)

■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～箕面)
施行命令	平成10年12月 (箕面～神戸)、	平成11年12月 (高槻～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～箕面)
事業許可	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(高槻第一JCT～神戸JCT)

■進捗状況(平成23年度末見込み)

事業進捗率 15 % (事業費ベース)
 用地取得率 93 % (面積ベース)
 工事着手率 81 % (延長ベース)

【現在の状況】

再評価対象区間である高槻第一JCT～神戸JCT間は、平成23年10月末時点で幅杭打設は約9割まで完了、用地取得は約84%の進捗、工事は約34%の進捗。

区間: 高槻第一JCT～神戸JCT



3.事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

大項目	小項目	NO
ネットワーク の充実	国土・地域のネットワークの多重化	①, ②
	全国交通・物流が名神・中国道に集中	③～⑤
	並行路線(名神・中国道)への交通の集中と慢性的な渋滞、事故	⑥～⑫
	並行路線(名神・中国道)の老朽化への対応(集中工事)	⑬～⑮
地域活性化	地域経済の活性化(既開通区間 新名神:亀山～大津)	⑯
	沿線地域の土地利用プロジェクトの推進	⑰
	新名神へ期待する声	⑱
	高速バスの利便性の向上	⑲
	観光の活性化	⑳
安全・安心	震災のリダンダンシーの確保	㉑～㉓
	救急医療活動の支援	㉔, ㉕

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ②

○ネットワークの多重化が交通の安定を支える

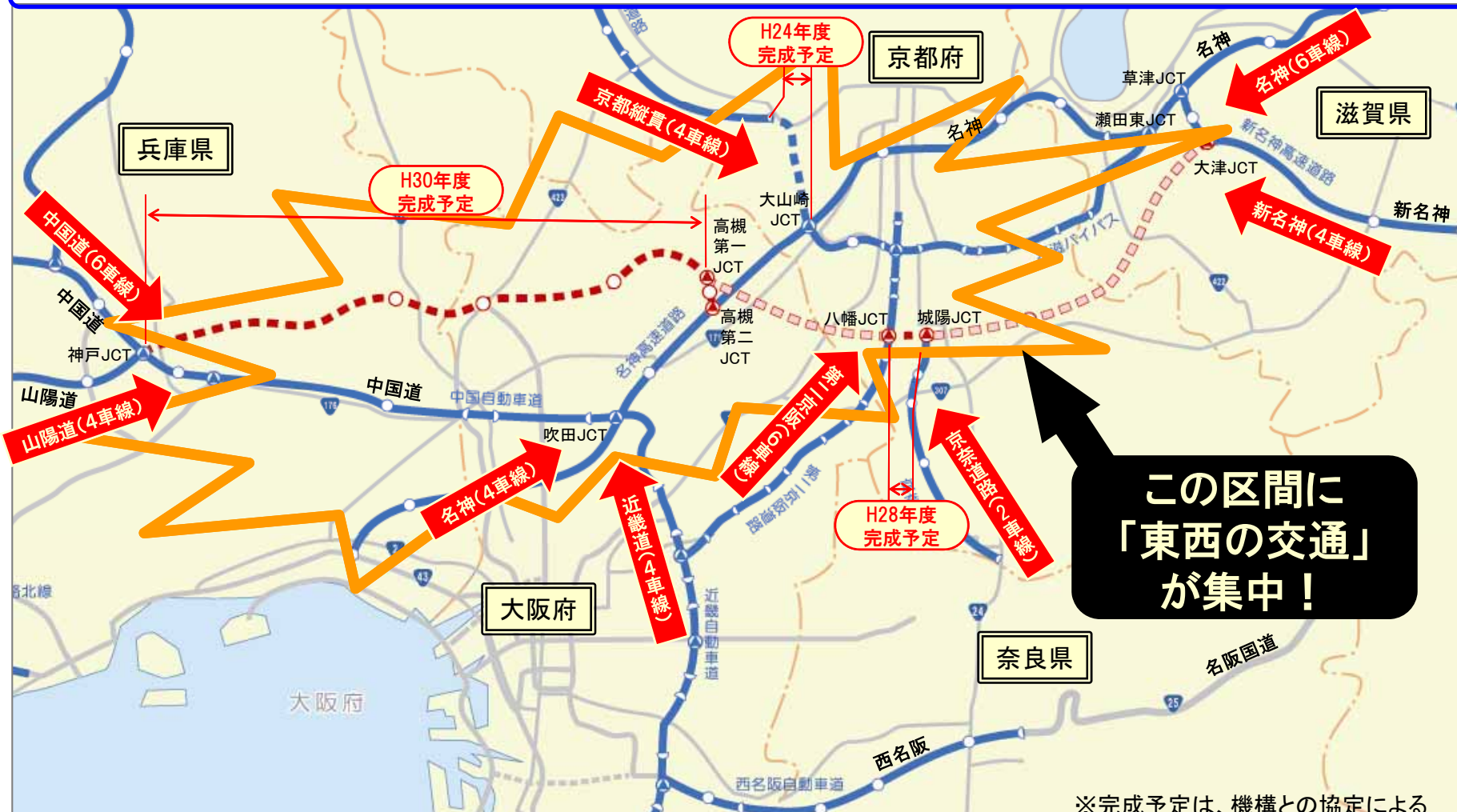
- ・ 全国の高速道路網は、複数ルートによる多重化に向けた整備を推進している。
- ・ 近畿圏内には、名神高速道路1本だけの区間があり、ネットワークの多重化整備が遅れている。



3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ③

○名神高速道路・中国自動車道に交通が集中

- ・ 関西の高速道路ネットワーク整備の進展により、名神高速道路・中国自動車道に交通が集中し、多大な東西交通を負担している。
- ・ 新名神高速道路全線整備により、これらの集中交通を分散させることが可能となる。



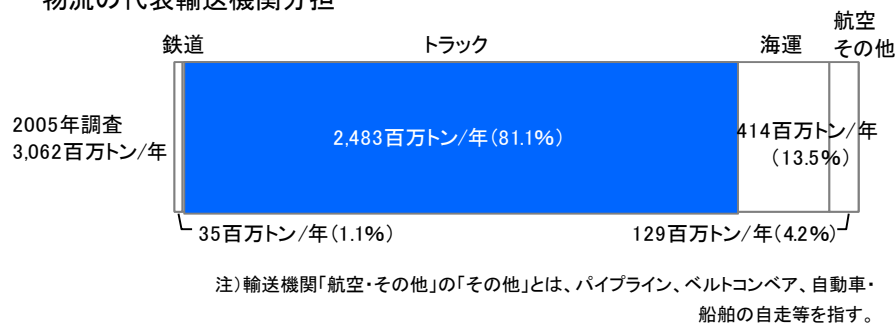
3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ④

○全国でも有数の物流量

- 国内物流の約8割はトラック輸送であり、うち半分が高速道路を利用している。
- 高速道路を利用する物流のうち約45%は、近畿・中部断面を通過している。
- 新名神高速道路が全線整備されることにより、物流の更なる定時性・安定性の向上が期待される。

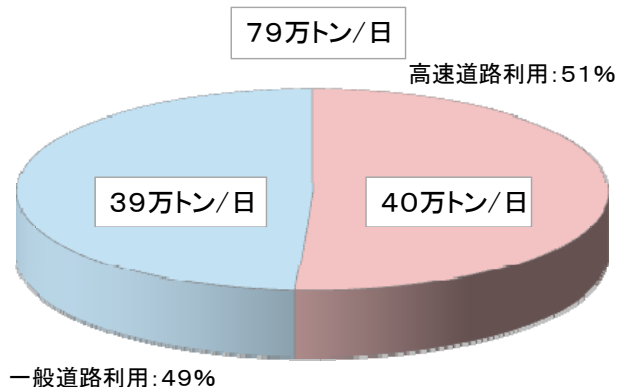
物流の約8割を占めるトラック輸送

物流の代表輸送機関分担



トラック輸送の約半分(1日40万t)が高速道路を利用

全国10主要地域間物流量(トラックによる)



近畿・中部断面は全国でも有数の物流量

高速道路を利用する物流は1日40万トン
 1日18万トン(約45%)が近畿～中部断面を通過している
 各断面の物流量は重複するものを含み、
 合計は地域間物流量と一致しない。



出典:第8回全国貨物純流動調査(平成17年物流センサス)

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑤

○新名神高速道路に期待する声

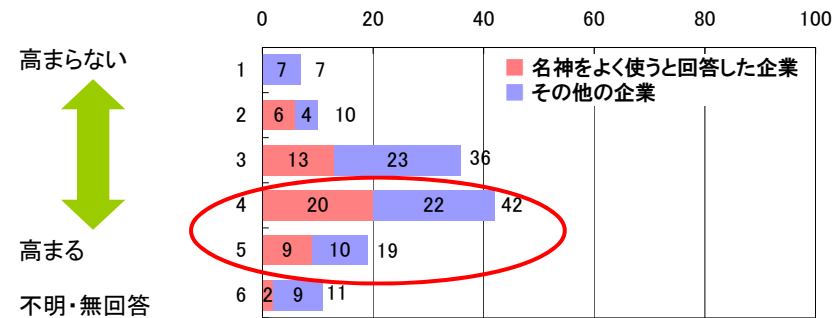
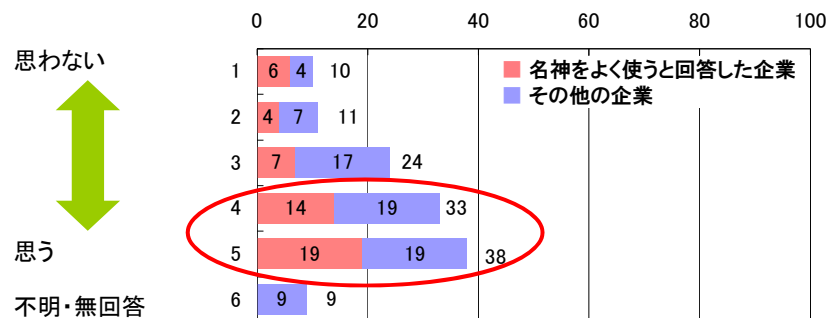
- 企業の過半数以上が新名神高速道路の早期全線整備を求めている。
- 高速ネットワークが整備されることにより、企業の約5割が定時性・安定性の重要性がより高まると考えている。

● **新名神高速道路の早期全線整備が必要**と考えている企業

71社/125社
(57%)

● **定時性・安定性の重要性が高まると**考えている企業

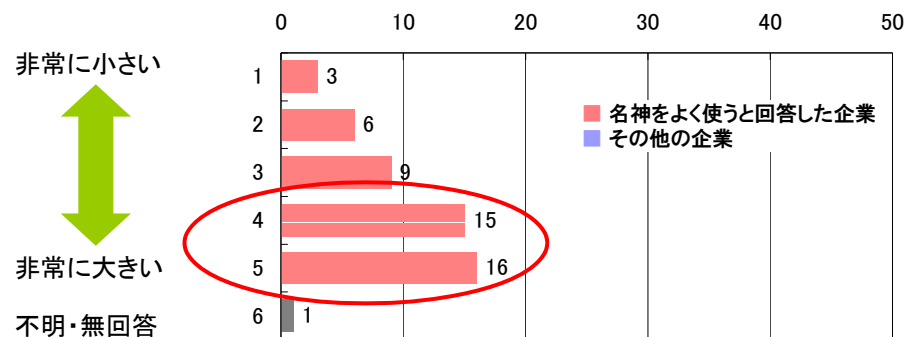
61社/125社
(49%)



- 名神高速道路をよく利用する企業の約6割が「名神高速道路の集中工事は輸送時間に影響した」と回答している。

● **名神集中工事が特に輸送時間に大きく影響したという企業**

31社/50社
(62%)



3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑥

○渋滞状況と事業路線

- ・ 関東・中部・関西の東西交通を担う路線で渋滞が多発している状況である。
- ・ 未着工区間を含む新名神高速道路の整備により、名神高速道路の渋滞緩和が期待される。

<日本全国の渋滞回数のベスト10区間>

NO	道路名	区間	渋滞回数
1	中央自動車道	高井戸～上野原	1,182
2	名神高速道路 ・京滋バイパス	草津JCT～大山崎JCT	932
3	東名高速道路	東京～秦野中井	812
4	東名高速道路	音羽蒲郡～名古屋	809
5	阪和自動車道	貝塚～有田	554
6	関越自動車道	練馬～嵐山小川	546
7	東北自動車道	川口～館林	496
8	東名阪自動車道	名古屋西～亀山	483
9	常磐自動車道	三郷～土浦北	480
10	中国自動車道	吹田JCT～ひょうご東条	476

H22. 4～12までの交通集中による渋滞回数(速報値)。
概ね延長50km区間単位で集約。
都市圏高速を除く高速自動車国道を対象。

<関西圏の事業中路線>



3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑦

○第二京阪道路開通後の交通状況

- 名神高速道路、京滋バイパス、中国自動車道では、第二京阪道路が開通した後も多くの地点で渋滞が発生している。今後、新名神高速道路の整備により、こうした慢性的な渋滞の解消が期待され、定時性・安定性の向上が見込まれる。

平均日交通量及び渋滞発生状況（第二京阪道路開通後1年）



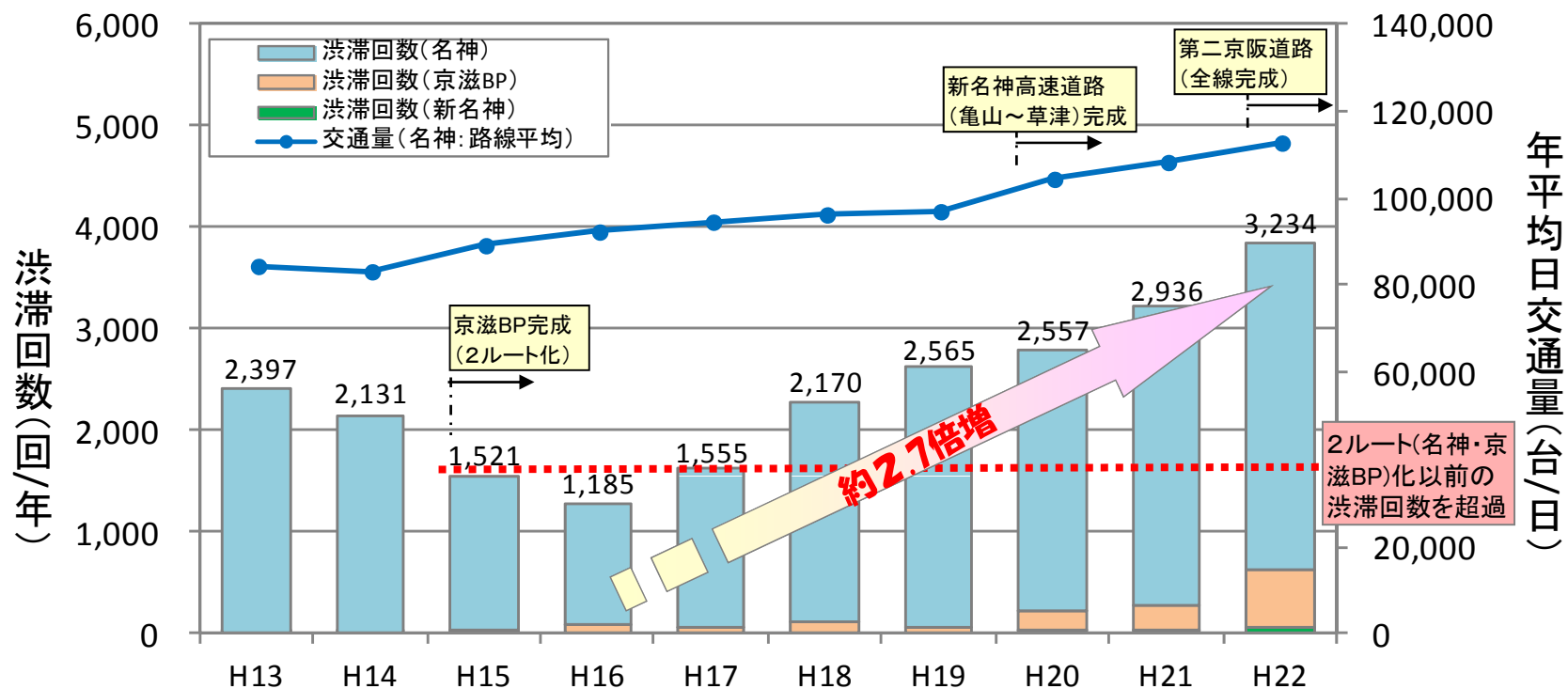
出典：NEXCO西日本調べ 中段：JCT間交通量(交通量計測装置によるデータを加重平均)、下段：渋滞回数(第二京阪道路開通1年間の渋滞回数)

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑧

○交通量・渋滞 増加の一途：名神高速道路、京滋バイパス

- ・ 渋滞回数は、京滋バイパスの完成(H15.8)による名神高速道路・京滋バイパスの2ルート化以降も増加傾向にあり、新名神高速道路の早期整備が必要である。
- ・ 第二京阪道路完成(H22.3)後も名神高速道路の交通量は、増加の一途を辿っている。

交通量(名神高速道路;路線平均※1)、
 渋滞回数(名神高速道路、京滋バイパス、新名神高速道路※2) 過去10年間の推移



出典：NEXCO西日本調べ

※1 名神の路線平均交通量：名神、新名神、京滋バイパスの走行台キロの総和を名神の延長で除した値

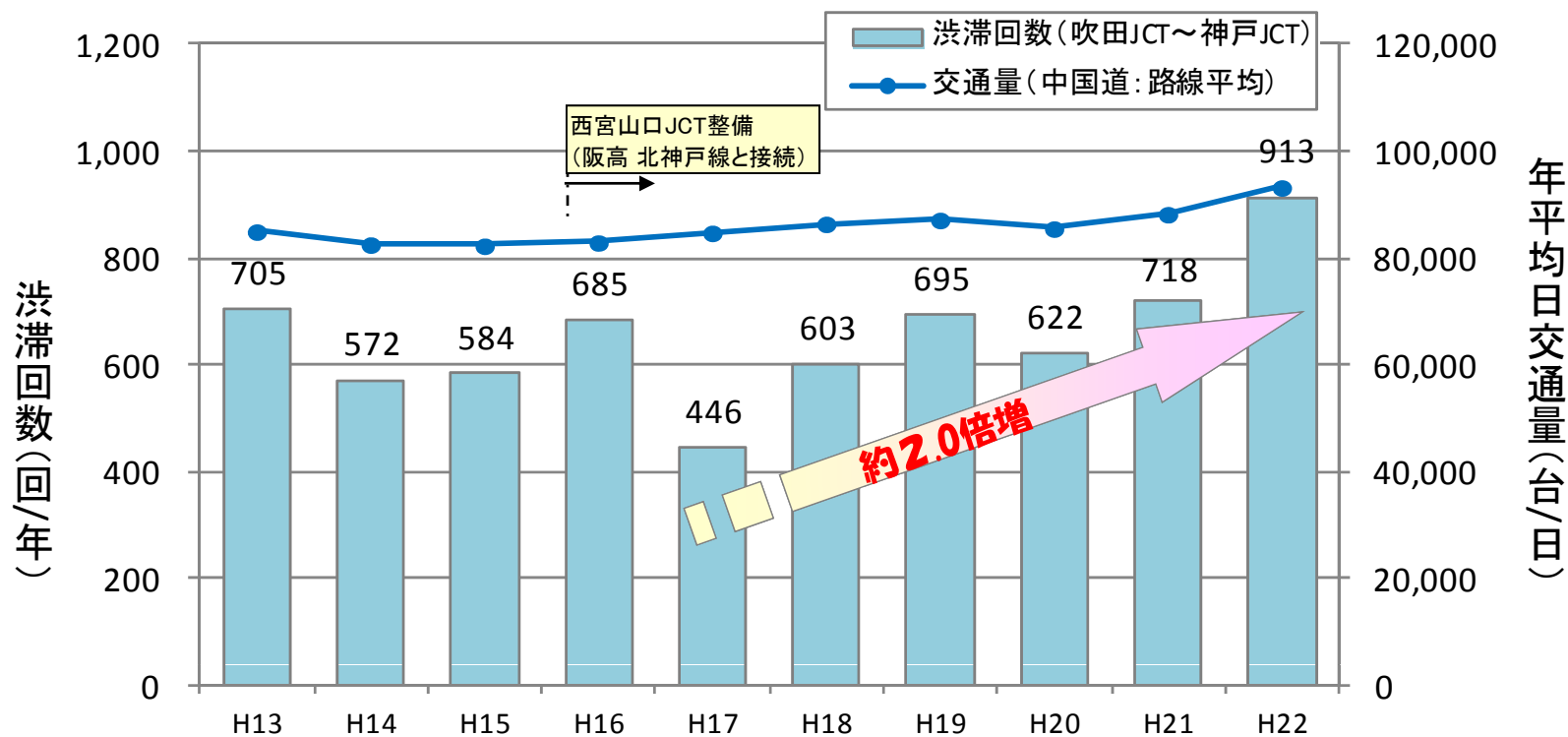
※2 渋滞回数の集計区間：名神(八日市～西宮)、京滋バイパス(瀬田東～大山崎)、新名神(甲賀土山～草津)

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑨

○交通量・渋滞 増加の一途：中国自動車道

- ・ 中国自動車道の交通量は、近年増加傾向にある。
- ・ 当該区間は、管内有数の渋滞ボトルネック(宝塚西トンネル・宝塚東トンネル)が存在している。渋滞回数は、H17年に446回まで減少したが、近年再び増加傾向にある。今後も増加傾向が予想されたため、新名神高速道路の早期整備が必要である。

交通量(中国自動車道;路線平均※¹)、渋滞回数(中国自動車道※²) 過去10年間の推移



出典：NEXCO西日本調べ

※1 中国道の路線平均交通量：中国道(吹田JCT～神戸JCT)の走行台キロの総和を延長で除した値

※2 渋滞回数の集計区間：中国道(吹田JCT～神戸JCT)

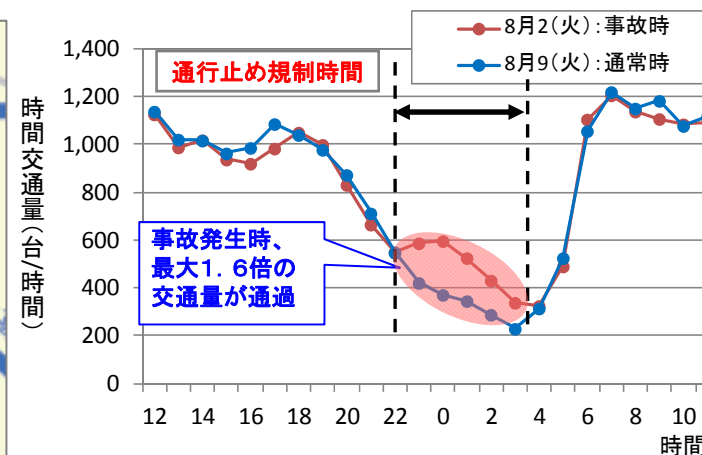
3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑩

○交通事故の影響(大津JCT～城陽)

- 名神高速道路・京滋バイパスで通行止めを伴う事故が発生すると、周辺ネットワークにも多大な影響が発生する。新名神高速道路が整備されることにより、影響の低減が期待される。



国道1号(大津市大谷町付近) 交通量(上り線)



名神上り線(瀬田西IC付近)の事故状況

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑪

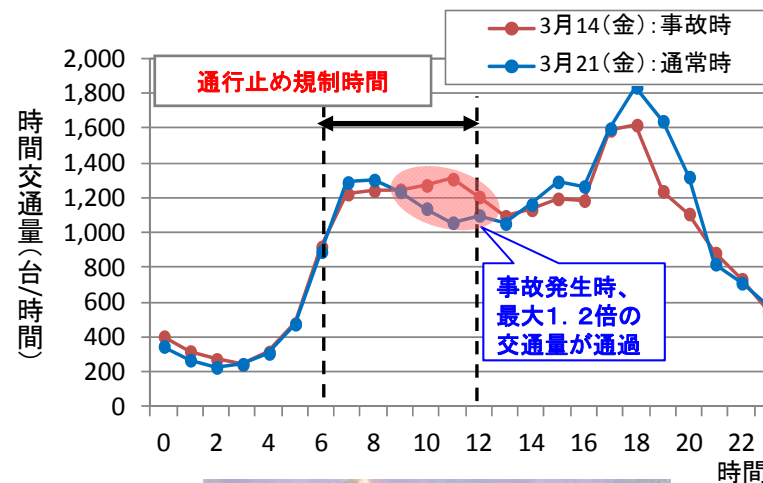
○交通事故の影響(城陽～高槻第一JCT)

- 名神高速道路で通行止めを伴う事故が発生すると、周辺ネットワークにも多大な影響が発生する。新名神高速道路が整備されることにより、影響の低減が期待される。



名神(下り線)で事故発生
約6時間にわたり通行止め
2008年3月14日(金)
5:38 ~ 11:36
規制区間:名神(下り線右ルート)
茨木～京都南

国道171号(大山崎町大山崎付近) 交通量(下り線)



名神下り線(大山崎付近)の事故状況

出典: NEXCO西日本調べ

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑫

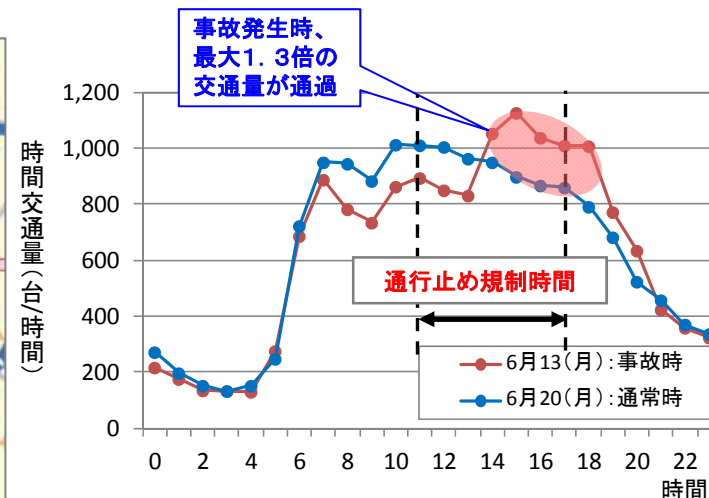
○交通事故の影響(高槻第一JCT～神戸JCT)

- ・ 名神高速道路・中国自動車道で通行止めを伴う事故が発生すると、周辺ネットワークにも多大な影響が発生する。新名神高速道路が整備されることにより、影響の低減が期待される。



名神(上り線)で事故発生
 約5時間30分にわたり通行止め
 2011年6月13日(月)
 11:17 ~ 16:37
 規制箇所:
 名神(上り) 茨木～名神吹田
 中国道(上り) 中国吹田JCT～中国池田

国道2号(尼崎市杭瀬北新町3丁目付近) 交通量(上り線)



名神上り線(茨木IC付近)の事故状況

出典: NEXCO西日本調べ

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑬

○高速道路の老朽化に伴う機能維持

- ・ 名神高速道路は日本最初の高速道路として昭和38年の開通から、供用後48年が経過しており、老朽化が進んでいる。老朽化した橋梁(3橋)は、概ね10年以内に大規模補修が必要な状況にある。
- ・ 対象工事を集中工事方式で実施した場合は、大規模な渋滞が発生し、利用者に多大な影響を及ぼす。

老朽化橋梁の補修が必要な名神高速



集中工事の状況

・毎年集中工事を実施しているが、抜本的な改修工事は困難な状況

中国道集中工事



名神高速集中工事



3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑭

○集中工事の概要

- ・ 名神高速道路の建設から48年が経過し、安全対策及び老朽化対策としてのメンテナンスが必要である。
- ・ メンテナンス工事を短期間に集中して工事(集中工事)することで、工事作業の効率化、渋滞時間の短縮効果が図られる。

<平成23年の集中工事の概要>

区間: 春日井IC～豊中IC(上下線)

延長: 186km

実施方法: 昼夜連続車線規制



吹田～名古屋間の旅行時間

通常時 約160分

期間中 約240分

<主な工事の内容>

○事故の削減に向けて(交通安全対策)

- ・ 舗装面の凹凸やひび割れなどを修復する舗装工事(舗装改良)
- ・ コンクリート製防護さくへの取り替え



○安全で信頼性の高い道路を目指して(道路の老朽化対策・防災対策)

- ・ 橋梁床版コンクリートの厚みを増す工事(橋梁床版補修)
- ・ 老朽化した橋梁伸縮装置の取り換え工事

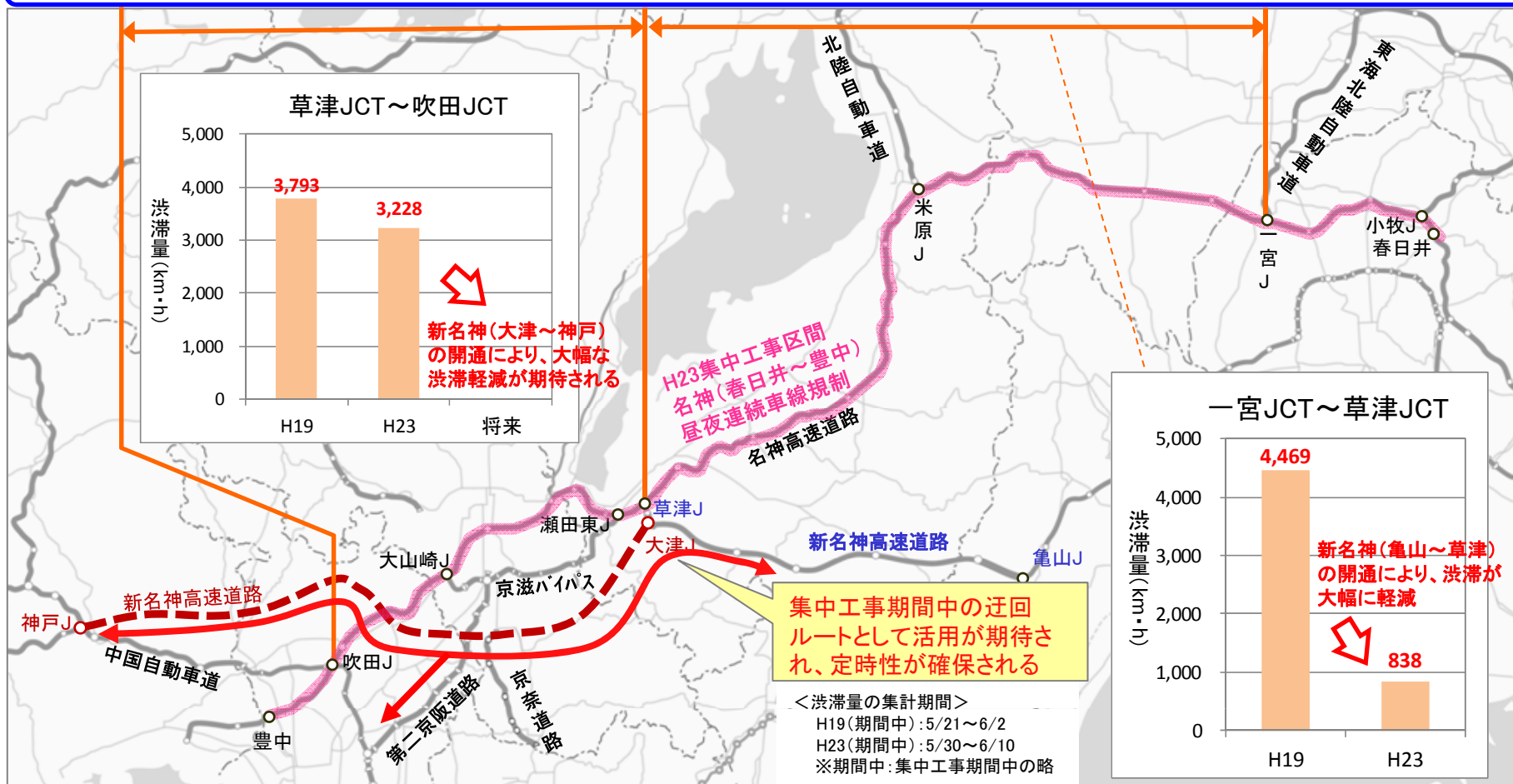


出典: NEXCO西日本調べ

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑮

○新名神高速道路の整備による集中工事期間中の交通渋滞の軽減

- ・ 新名神高速道路(亀山JCT~大津JCT)が開通したことにより、名神高速道路(一宮JCT~草津JCT)の渋滞が大幅に減少している。
- ・ 新名神高速道路(大津~神戸)の整備により、集中工事期間中も定時性が確保される。



3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑬

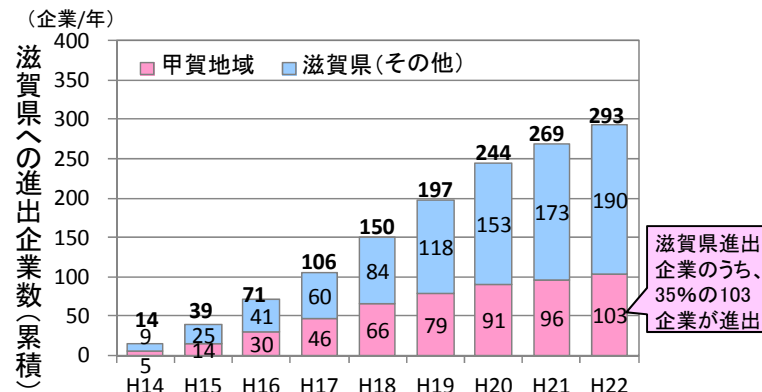
○新名神高速道路の整備による地域経済の活性化(亀山JCT～大津JCT)

- ・平成20年に開通した新名神高速道路(亀山～大津)沿線の甲賀地域は、ここ9年間で滋賀県に進出した企業293社のうち、35%にあたる103企業が進出している。
- ・新名神高速道路沿線の大津市、栗東市、甲賀市の地価(商業地)は、全国地方平均が下落傾向にあるなか、新名神高速道路の整備により、下落幅が少なくなっている。

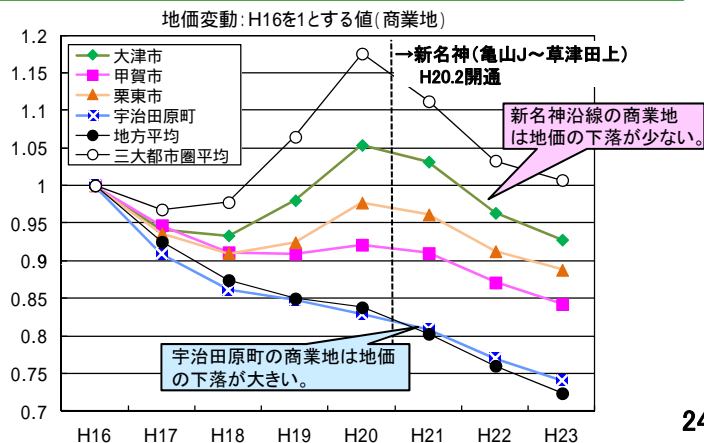


出典: 国土交通省地価公示調査地価変動率より算出
 市町村別変動率は滋賀県、京都府、三重県より、地方平均は3大都市圏以外の地域と設定

滋賀県への進出企業数



地価変動(商業地)の推移



3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑬

○沿線地域の土地利用プロジェクトの推進

- 新名神高速道路沿線は開通を前提とした土地開発プロジェクトがあり、新名神高速道路の整備により、土地開発プロジェクトが促進され、地域経済の活性が期待される。



名称	概要
① 緑苑坂 テクノパーク	平成13年から分譲され6社が立地している。また、隣接する全572区画の「緑苑坂ニュータウン」により職住一体の新産業ゾーンを形成している。なお、8区画の工場用地は完売し、現在2区画の商業用地が分譲中である。(11ha)
② 宇治田原 工業団地	宇治田原工業団地は、京都府下初の民間による工業団地として、昭和62年に分譲が始まり、現在は52社の企業が立地している。(71ha)
③ 新市街地 整備計画	良好な住宅開発を図るとともに、新たな土地利用が見込まれる新名神高速道路宇治田原IC(仮称)へ近接し、また砂利採取跡地の土地利用の転換を図る地区である。平成23年末に事業着工を行う予定である。(35ha)
④ 城陽市 東部丘陵地	城陽市東部丘陵地は、昭和30年代中頃から山砂利採取を開始し、近畿圏の砂利供給の中心を担ってきた。現在は、(財)城陽山砂利採取地整備公社が主体となり山砂利採取跡地の埋戻し事業を進めている。今後は、新名神高速道路を活用した広域的な交流拠点機能など、新たな土地利用の展開・誘導を目指している。(420ha)
⑤ 久世荒内・ 寺田塚本地区	新産業ゾーンとして位置づけられ、新名神高速道路城陽JCT・IC(仮称)整備予定の隣接地となり、国土軸が交差する交通の要衝となるため、その優れた立地条件を活かした工業・流通地の形成を目指している。(20ha)
⑥ 関西文化 学術研究都市 (けいはんな学研都市)	産・学・官の密接な連携のもとに文化、学術、研究、産業の新しい拠点を形成するとともに、未来を拓く知の創造都市として、魅力ある居住環境、都市環境の創造を目指している。(15,000ha)
⑦ 工業団地 (八幡市内)	高速道路網の整備を見越して八幡市内に4つの工業団地(岩田、上奈良、上津屋、上津屋北部)が計画整備され、現在、全ての工業用地が完売している。(34ha)
⑧ 彩都 (国際文化公園都市)	北大阪(茨木・箕面)の丘陵地に建設されるアメニティ豊かな住環境とともに研究開発や文化学術などの機能が組み込まれた、自然と調和する緑豊かな複合機能都市である。(743ha)
⑨ 箕面森町 (水と緑の健康都市)	水と緑の健康都市(箕面森町)は、箕面北部丘陵に位置し、豊かな自然を享受できる居住空間を確保し、世代を越えて誰もがいきいきと暮らせるまちづくりを進めている。(314ha)

出典:各開発プロジェクトのオフィシャルHPをもとにNEXCO西日本作成

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑱

○地域活性化への期待(地域の声)

- ・新名神高速道路沿線の自治体及び企業からは、新名神高速道路の早期整備の要望、企業立地件数の増加への期待などの声がある。



地域の声(流通企業:宇治田原町)

- ・新名神の整備を前提とした流通網を考えて企業立地しており、現状の道路網には満足していない。
- ・近年、名古屋、甲賀地域(滋賀県)への流通交通量が多く、大型トラックの利用が多くなってきている。片側1車線道路で狭幅員の国道307号で一旦交通事故が発生すると、名古屋・甲賀地域(滋賀県)への流通機能が麻痺し、企業活動に大きな影響を与えている。本来の物流機能を発揮するためにも、新名神高速道路の早期整備を希望する。

地域の声(自治体:城陽市)

- ・新名神高速道路の城陽JCT・IC(仮称)に隣接する、「久世荒内・寺田塚本地区」では、都市型工業や流通センターなどの新しい生産拠点の形成をめざし、土地区画整理事業を進めており、平成27年度の完了を目指している。新名神高速道路の整備により、雇用の創出など本市の活性化が図れることを目標としており、多くの企業からも期待されている。

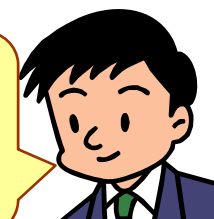


地域の声(自治体:茨木市)

- ・彩都は、緑豊かな住環境とともに、研究開発、文化学術などの機能が組み込まれた複合機能都市である。新名神高速道路の茨木北IC(仮称)が整備されることにより、彩都へのアクセスが容易となり企業立地の活性化、また、新規居住者の増加などの効果を期待している。

地域の声(自治体:箕面市)

- ・新名神高速道路の箕面IC(仮称)周辺では、自然豊かな居住空間を有する箕面森町が整備されており、新規居住者の増加や最寄りの自然体験型キャンプフィールドへの来場者増など地域活性化への大きな効果を期待している。

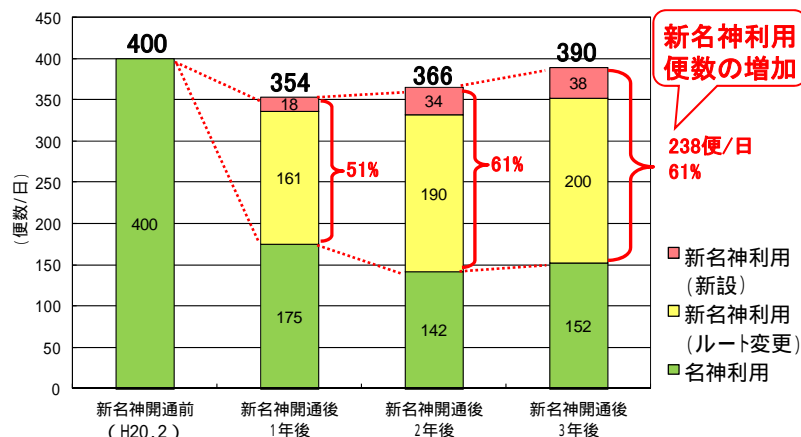


3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑱

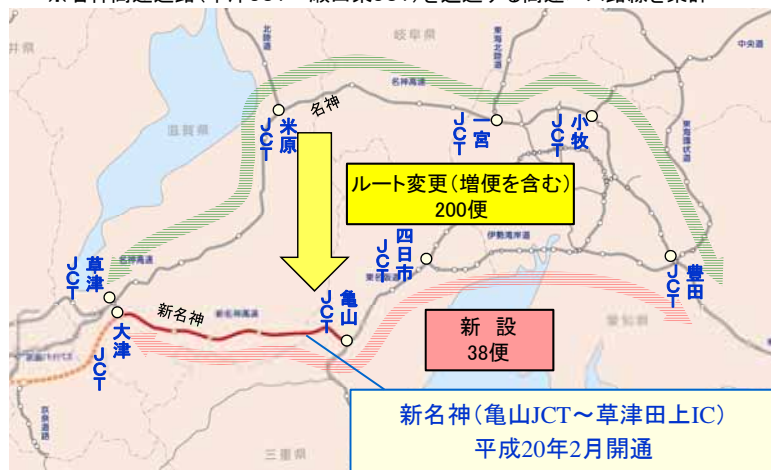
○高速バスの利便性の向上

- 新名神高速道路(亀山～草津)の開通により、多くのバス路線が時間短縮が見込める新名神高速道路にルート転換している。今後、新名神高速道路が延伸することで、更なる利便性の向上による高速バス便数の増加が期待される。

新名神(亀山～大津)開通前後の高速バス便数の変化



※名神高速道路(草津JCT～瀬田東JCT)を通過する高速バス路線を集計

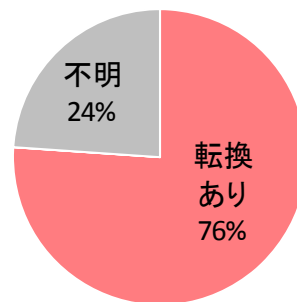


新名神(大津～神戸)が整備された場合のルート転換の意向

<転換ルート例>



<関西圏を通過する高速バス>
高速バス92便



高速バス会社の声

・新名神ルートを利用することにより、走行距離が40km短縮し、走行時間も短縮するため、お客様へのサービス向上に繋がる。
また、ドライバーの負担も軽減される。



出典:高速バス会社への電話ヒアリング調査結果より、NEXCO西日本作成

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑳

○観光の活性化

- ・ 新名神高速道路(亀山～大津)の開通により、沿線地域の観光施設への入込客数が増加している。
- ・ 新名神高速道路の整備により、名神高速道路の渋滞が緩和され、京都を含む沿線地域の観光活性化にも寄与することが期待される。

新名神高速道路周辺の観光地

キリシタン遺物史料館



平等院(鳳凰堂)



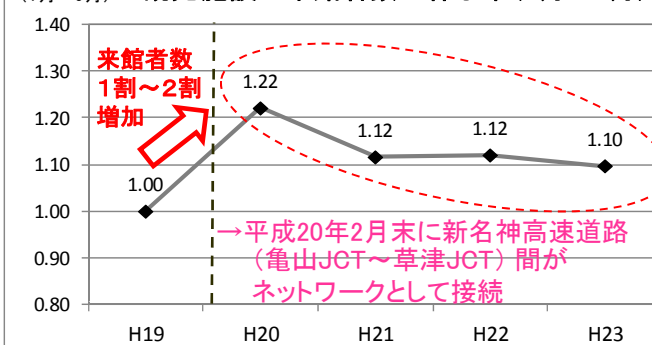
京都市内観光施設
(金閣寺など)



新名神の整備により、
名神の渋滞が緩和され、
京都の観光活性化が
期待される。



来館者数 (1月～9月) A観光施設の来館者数の伸び率(1月～9月)



出典：新名神(亀山～草津)周辺のA観光施設の来館者数

明治の森箕面国定公園
(箕面大滝)



石清水八幡宮



青谷梅林



禅定寺



観光担当職員の声

・新名神高速道路の整備により、来訪の機会の少ない遠方からのお客様の増加を期待している。
・宇治田原町は日本緑茶発祥地であり、お茶摘みなどの体験型観光等を通して、地域ブランド力を上げていきたいと考えている。



出典：宇治田原町ヒアリング調査

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ②1

○震災のリダンダンシーの確保(高槻第一JCT～神戸JCT)

- ・ 新名神高速道路が整備されることにより、名神高速道路・中国自動車道の事故、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。



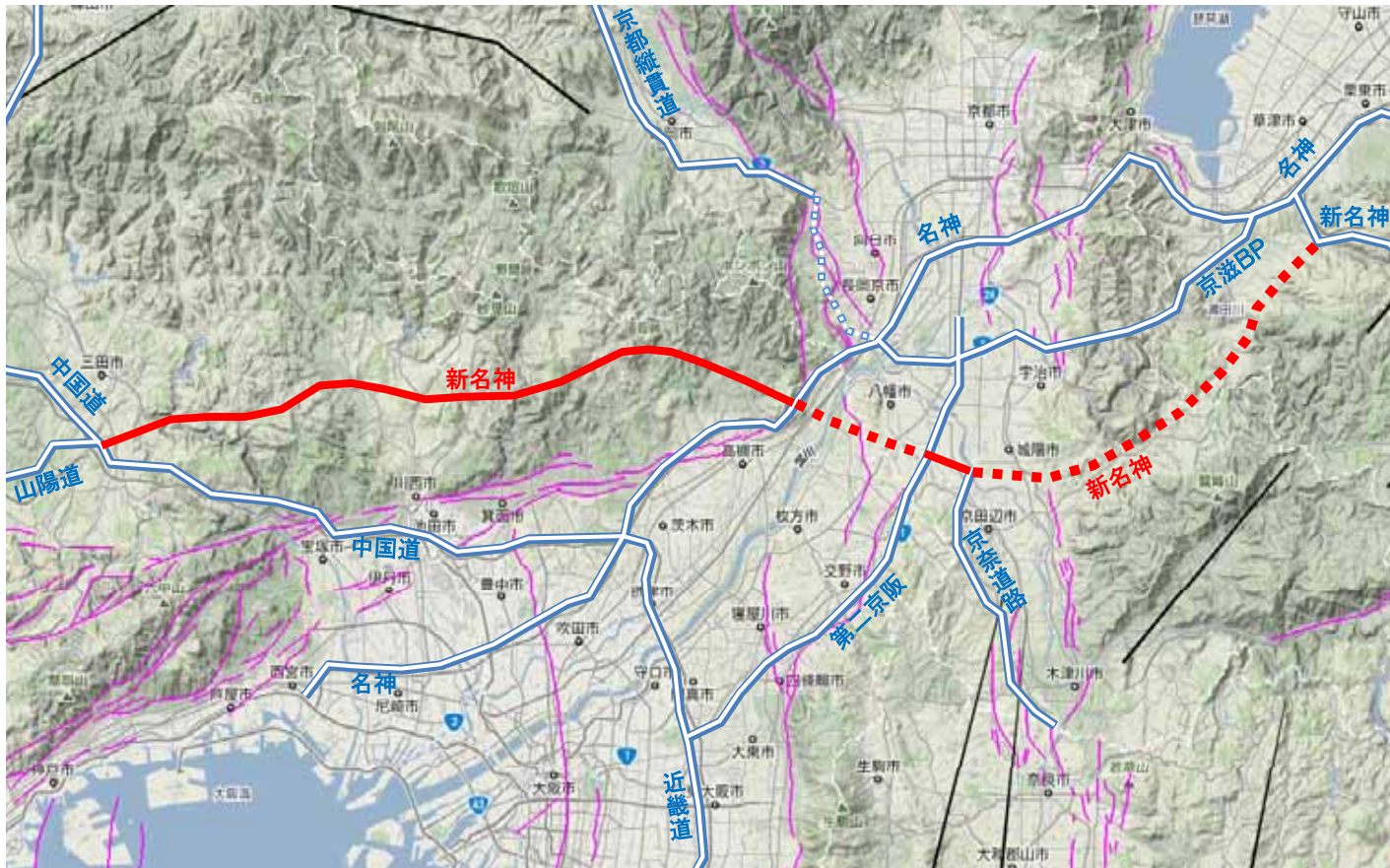
阪神・淡路大震災時には長期間にわたり大動脈が機能停止状態

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ②

○活断層による震災のリダンダンシーの確保

- ・ 名神高速道路と京滋バイパスの並行区間には、わが国有数の活断層が確認されており、地震発生時には両路線(名神高速道路・京滋バイパス)の機能停止が懸念される。
- ・ 新名神高速道路の整備により、国土軸ルートが2路線確保でき、災害時のリスク分散が可能となる。

<高速道路周辺の主な活断層の位置>

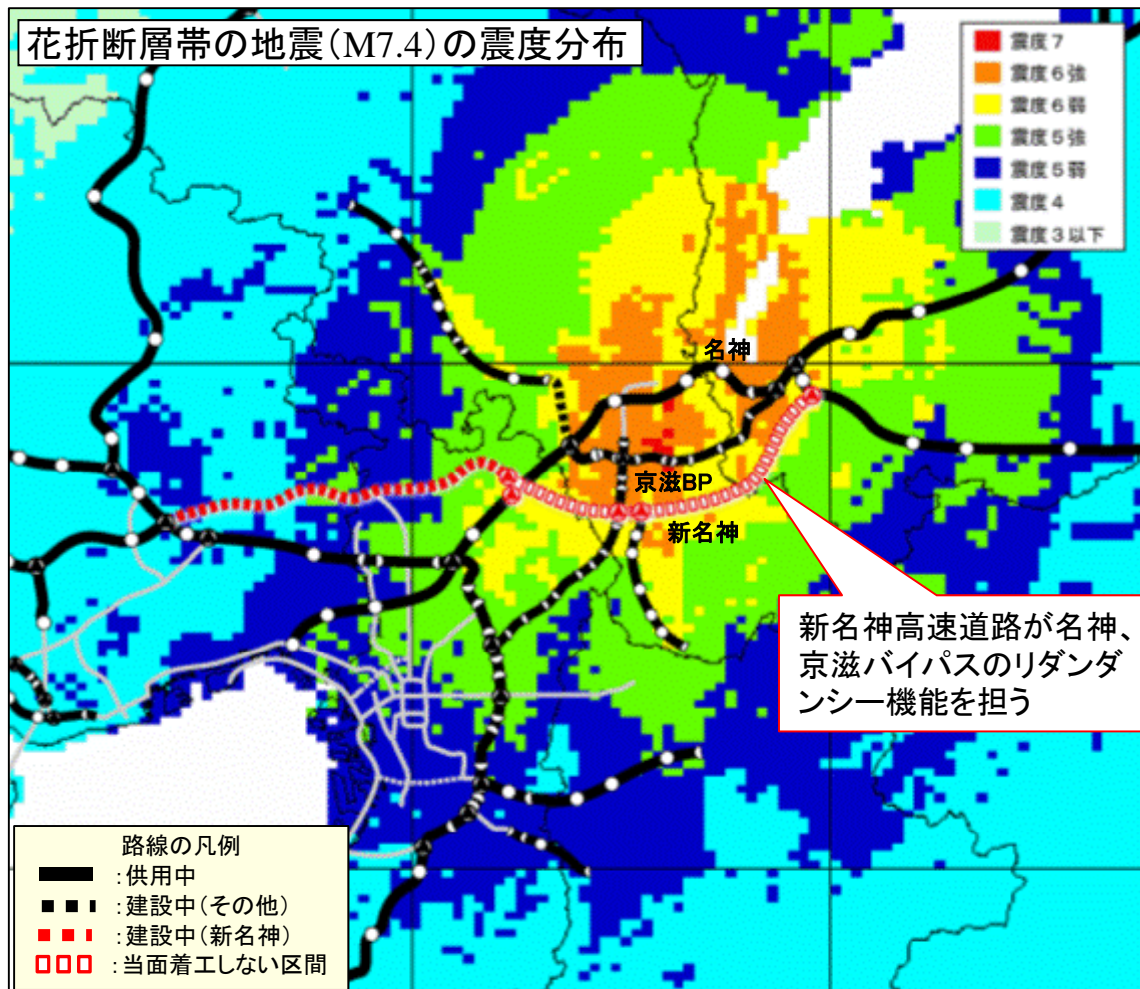


上図は、独立行政法人防災科学技術研究所HPより入手した活断層位置に道路網をトレースしたもの。なお、活断層の他に伏在断層もあることから、本資料のみで新名神ルートが断層を避けていると判断できるものではない。

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ②③

○花折断層帯による震災のリダンダンシーの確保

- ・ 名神高速道路と隣接している花折断層帯で地震が発生した場合、名神高速道路や京滋バイパスの沿線では震度6以上の強震動を受ける地点が多くあり、新名神高速道路によるリダンダンシー機能の確保が求められる。



花折断層帯の地震(M7.4)による被害

この地震の震度6強以上の強震動を受けるエリアは京都市を含む人口や建物の集中した京都府の南部であり、大きな被害が想定される。

- 建物全壊・焼失棟数: 約38万棟
(冬の昼12時、風速15m/s)
- 死者数: 約11千人 (冬の朝5時、風速15m/s)



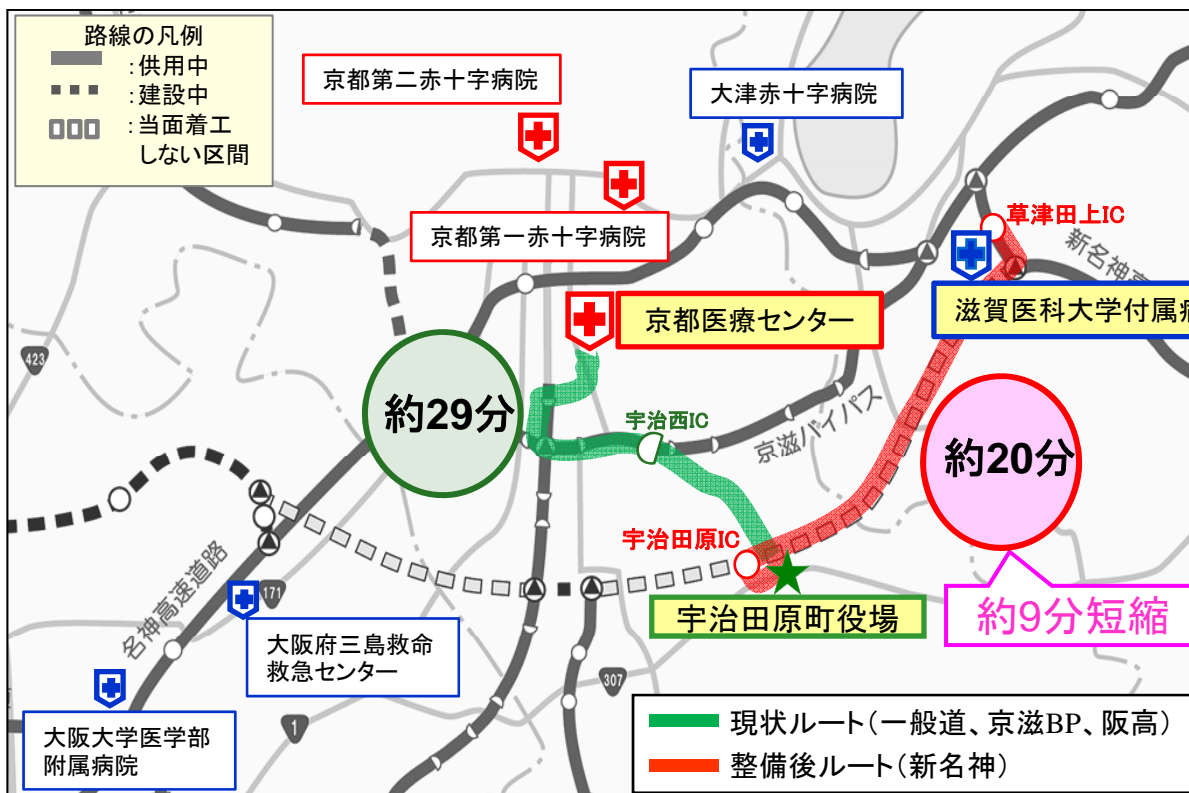
出典: 中央防災会議 東南海・南海地震等に関する専門調査会での資料をもとに、NEXCO西日本作成

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ②4

○救急活動の支援①

- ・ 新名神高速道路(大津JCT～城陽)の開通により、三次救急医療機関への搬送時間が短縮し、地域の安全・安心が向上する。

宇治田原町役場から三次救急医療機関への搬送ルート



三次救急医療機関

脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷などの重篤患者へ対応するため、高度の診療機能を備え、24時間受け入れ態勢可能な医療機関



京田辺市消防本部宇治田原分署における三次救急医療機関を対象とした搬送先及び搬送人員

	H20	H21	H22
京都医療センター	2	1	2
京都第一赤十字病院	3	1	2
京都第二赤十字病院	1	1	0

新名神高速道路を救急搬送に利用

新名神高速道路を利用することで高次医療施設への搬送時間の短縮が期待され、状況に応じた医療施設の選択の幅が広がる。

搬送ルートで利用する一般道は、降雪量の多い地域であり、道路が凍結するとスタッドレスタイヤでも滑りやすく安全な走行に支障がある。高速道路を利用出来れば、舗装路面の状況が良いため、より安全・安心な搬送が期待でき、車内で救急処置も可能となる。



宇治田原消防分署において搬送経験のある三次救急医療機関

新名神周辺の三次救急医療機関

救急車両の特性を考慮し規制速度を用いて所要時間を算出

出典: 京防本部宇治田原分署ヒアリングをもとにNEXCO西日本作成

3.事業を取り巻く情勢及び必要性 ②

○救急活動の支援②

- ・ 新名神高速道路(高槻第一JCT～神戸JCT)の開通により、三次救急医療機能を有する医療機関への搬送時間が短縮し、地域の安全・安心が向上する。

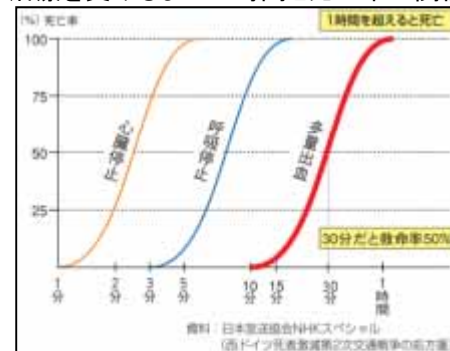


■ 現状ルート(国道173号、国道176号、国道171号等)
 ■ 整備後ルート(新名神高速道路、箕面グリーンロード、国道171号等)

救急車両の特性を考慮し規制速度を用いて所要時間を算出
 出典:猪名川町消防本部ヒアリング調査をもとにNEXCO西日本作成

三次救急医療機関
 脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷などの重篤患者へ対応するため、高度の診療機能を備え、24時間受け入れ体制可能な医療機関

治療を受けるまでの時間と死亡率の関係



猪名川町消防本部における
 三次救急医療機関を対象とした搬送先(一部)及び搬送人員

	H20	H21	H22
大阪府済生会千里病院 千里救命救急センター	0	2	2
国立循環器病 研究センター※	10	22	17

三次救急医療機能を有する医療機関

新名神高速道路を救急搬送に利用
 新名神高速道路が整備されれば、大幅に走行時間の短縮が見込まれるため、利用することを考えている。また、これまで一般道を利用して来たため、走行性についても患者への負担が軽減され、より安全・安心に患者を搬送できると思われる。



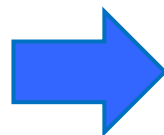
出典:猪名川町消防本部ヒアリング調査

4.環境への配慮①

○環境への取組み事例①

- ・ 盛土予定地に生育している希少動植物（ギフチョウ、ヒメカンアオイ）を、工事の影響を受けない箇所へ土壌毎移植することで保護する。

採取状況



移植状況



ヒメカンアオイ



ギフチョウ



4.環境への配慮②

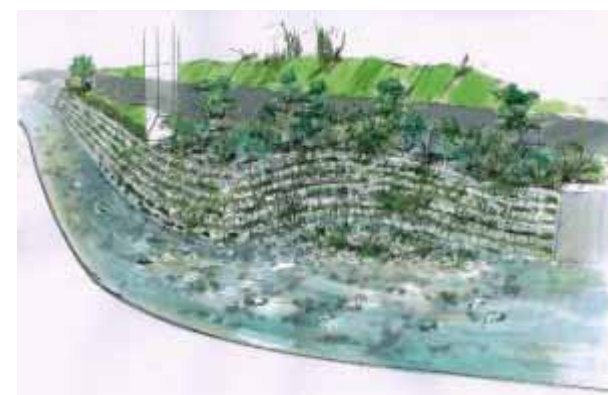
○環境への取組み事例②

- ・ 環境保全型ブロックを使用し河岸植物を繁茂させることにより、ゲンジボタルの生息環境の復元を行う。

環境保全型ブロック設置状況



整備イメージ



ゲンジボタル



表面の微妙な凹凸や空隙内に微生物や小動物が生息しやすい環境になる

環境保全型
ブロック

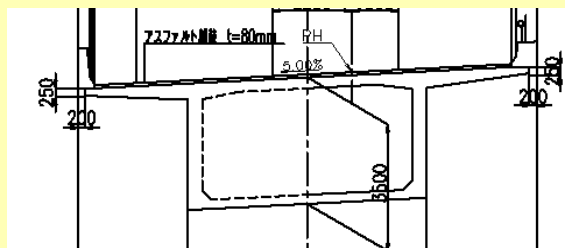
5.事業費の削減

○コスト削減の取組み事例

- ・ 当初、PC連続箱桁橋で計画していたが、現地条件等を踏まえ、橋梁形式検討を行った結果、PC 5径間連続波型鋼板ウェブ箱桁橋を採用し、コスト縮減を図った。

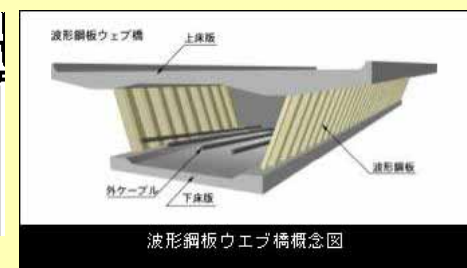
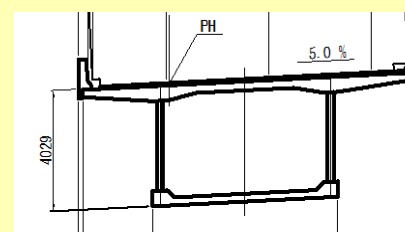
変更前

PC6径間連続箱桁橋



変更後

PC5径間連続波型鋼板ウェブ箱桁橋



1スパン長が長くなり、橋脚数を少なくすることが可能

6.費用便益分析の結果

種別	項目	大津JCT～城陽	城陽～高槻第一JCT	高槻第一JCT～神戸JCT
便益(B) (現在価値:H23)	走行時間短縮便益	6,164億円	8,432億円	7,650億円
	走行経費減少便益	538億円	422億円	372億円
	交通事故減少便益	175億円	177億円	172億円
	計	6,877億円	9,030億円	8,194億円
費用(C) (現在価値:H23)	事業費	2,331億円	4,132億円	5,967億円
	維持管理費	266億円	125億円	407億円
	計	2,597億円	4,256億円	6,374億円
↓				
B/C		2.6	2.1	1.3

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。

7. 第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証①

新名神(未着工区間)の経緯 大津～城陽、八幡～高槻

H15.12.22 道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(政府・与党申し合わせ)

(抜粋) 当面有料道路方式による整備を継続して進めると想定される区間のうち、有料道路ネットワークとして見た場合に、近年、同等機能をもつ複数の道路が完成したため、更に新たな道路を追加する必要性を見極める必要のある次の2区間を「抜本の見直し区間」とし、構造・規格の大幅な見直しを行い、抜本的なコスト削減を図るとともに、整備手順についても検討する。

※次の2区間とは「大津～城陽」「八幡～高槻」

H17.10 道路関係四公団民営化

H18.2.7 第2回国土開発幹線自動車道建設会議

構造・規格の見直し等により、35%を超えるコストを削減し、整備計画における概算事業費を変更する。
(コスト削減前約10,600億円 コスト削減後約6,800億円)

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。

及び を前提として、会社が整備する区間とする。

これらの区間の扱いについては、次回以降の国幹会議に報告する。

H21.4.27 第4回国土開発幹線自動車道建設会議【議事録 抜粋】

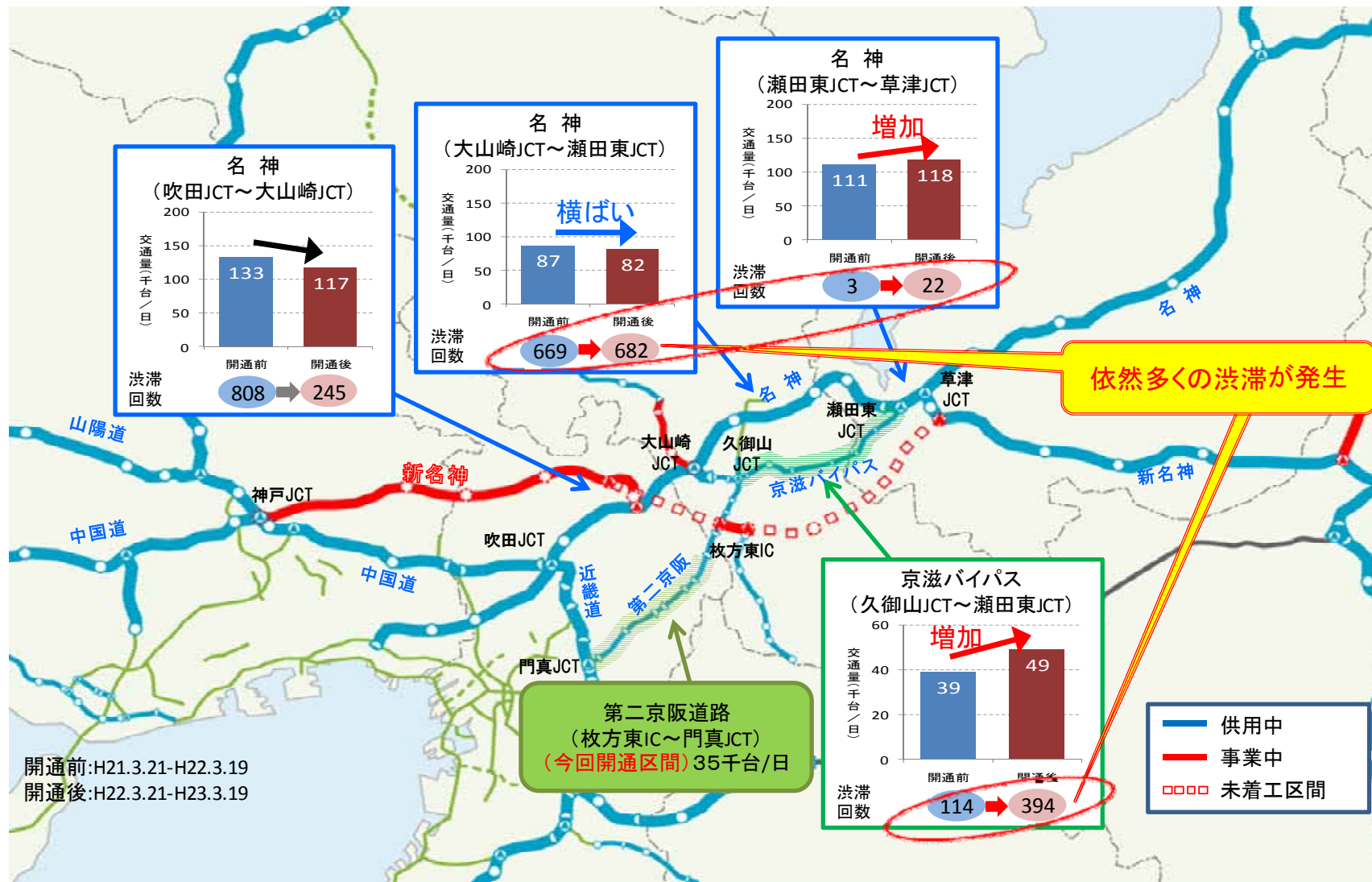
「新名神については、第二京阪供用後の交通状況を見て検証することになっておりますので、(略)新しい交通量データに基づいて検証、分析しまして、またこういった場でご報告させていただけるよう、早急に、遅れないように準備を進めさせていただければと考えております。」

H22.3.20 第二京阪道路 全線開通 ⇒ 1年以上が経過

7. 第二京阪道路開通（平成22年3月20日）後の交通検証②

○名神・京滋バイパスの交通状況

- ・ 名神の交通量・渋滞の減少は限定的であり、京滋バイパスを含めて渋滞が増加している。



7.第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証③

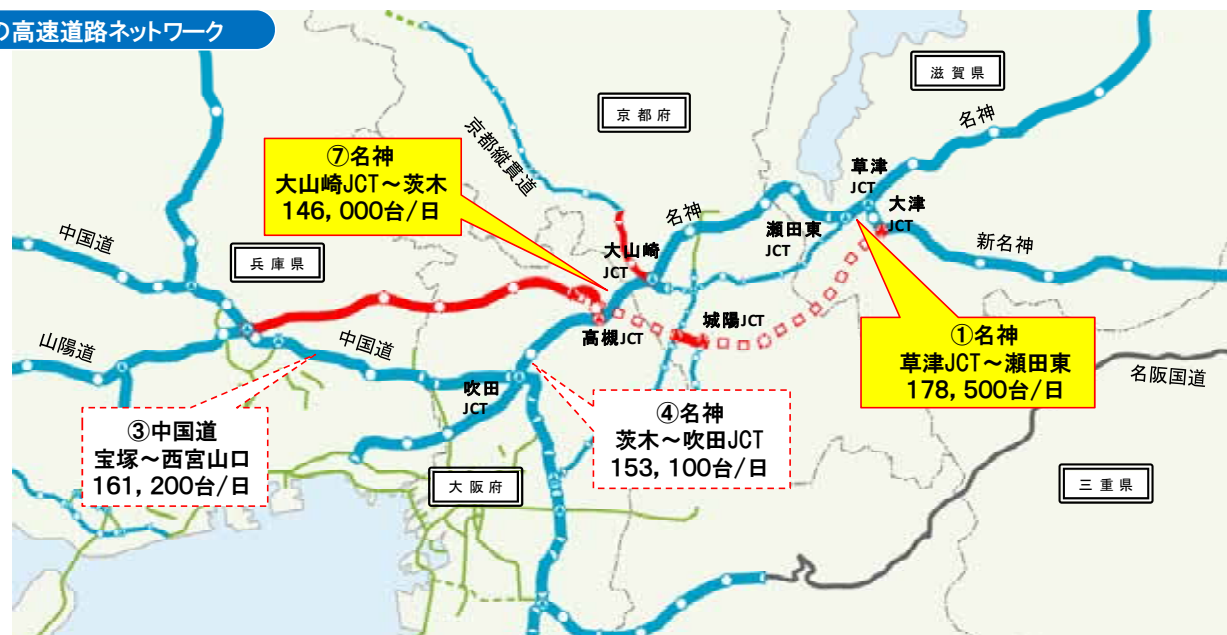
○休日上限1,000円・無料化社会実験終了後(平成23年夏季繁忙期)の状況

・名神高速道路(草津JCT～瀬田東JCT)は全国の高速道路の中で最大の交通量を記録

順位	道路	区間	年月日	断面交通量(台/日)	会社
1	名神高速道路	草津JCT～瀬田東	H23.8.12(金)	178,500	西日本
2	東名高速道路	横浜町田～厚木	H23.8.13(土)	166,600	中日本
3	中国自動車道	宝塚～西宮山口JCT	H23.8.12(金)	161,200	西日本
4	名神高速道路	茨木～吹田JCT	H23.8.14(日)	153,100	西日本
5	中国自動車道	西宮山口JCT～西宮北	H23.8.12(金)	148,400	西日本
6	阪和自動車道	松原JCT～松原	H23.8.11(木)	146,900	西日本
7	名神高速道路	大山崎JCT～茨木	H23.8.14(日)	146,000	西日本
8	中国自動車道	西宮北～神戸JCT	H23.8.12(金)	145,500	西日本
9	九州自動車道	筑紫野～鳥栖JCT	H23.8.12(金)	143,700	西日本
10	東名高速道路	厚木～秦野中井	H23.8.13(土)	139,900	中日本

→ 新名神未着工区間
→ 圏央道建設中
→ 新名神(神戸～高槻)建設中
→ 新名神未着工区間
→ 新東名建設中

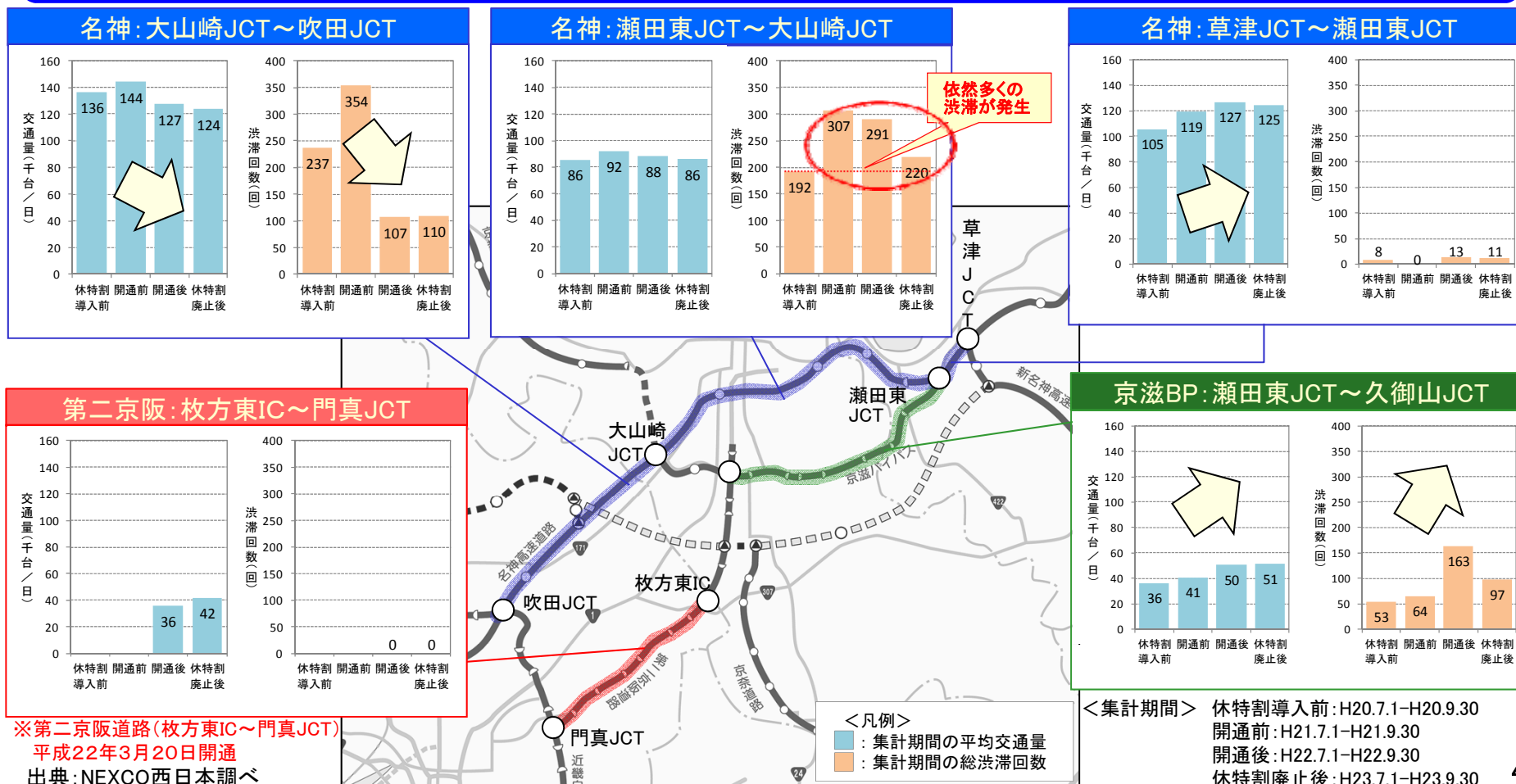
大阪近郊の高速道路ネットワーク



7. 第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証④

○ 第二京阪道路開通後の交通状況

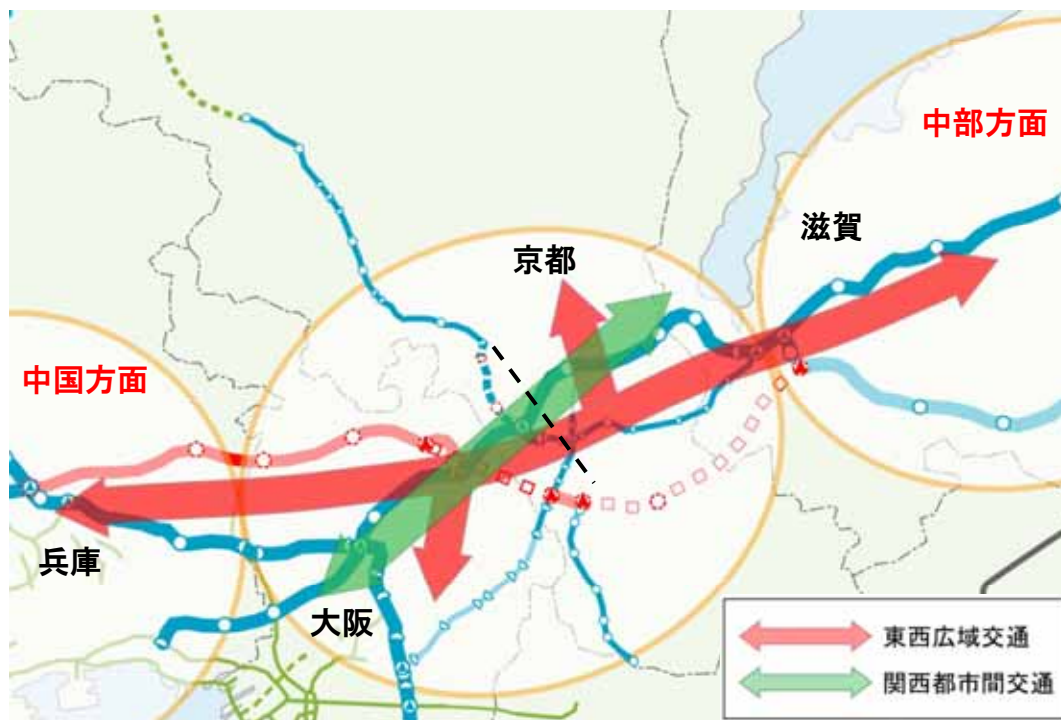
- 第二京阪道路の開通により、名神高速道路(大山崎JCT～吹田JCT)の交通量は減少しているが、名神高速道路(草津JCT～瀬田東JCT)と京滋バイパス(瀬田東JCT～久御山JCT)は増加している。
- 渋滞回数は、名神高速道路(大山崎JCT～吹田JCT)は減少しているが、名神高速道路(瀬田東JCT～大山崎JCT)は、依然多くの渋滞が発生している。



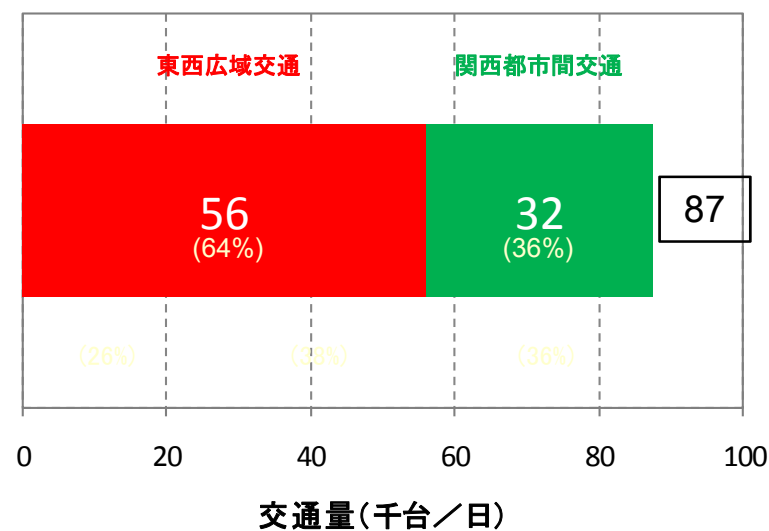
7. 第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証⑤

○名神の交通特性

- 名神の利用交通の内訳は、約6割が東西広域交通、約4割が関西都市間交通であり、国土軸としての機能と域内連絡路としての機能を併せ持っている。



名神の利用交通内訳



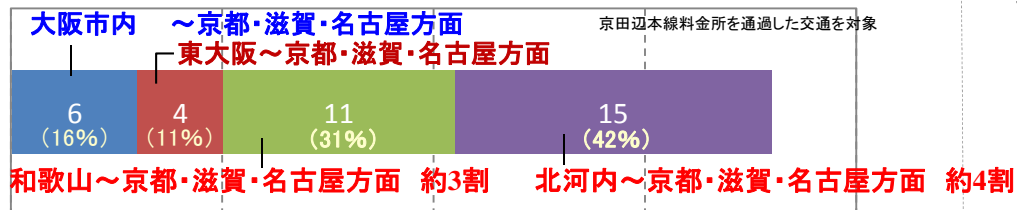
※名神・京都南IC～大山崎JCTを通過する交通を対象に集計
※出典: NEXCO西日本調べ

7.第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証⑥

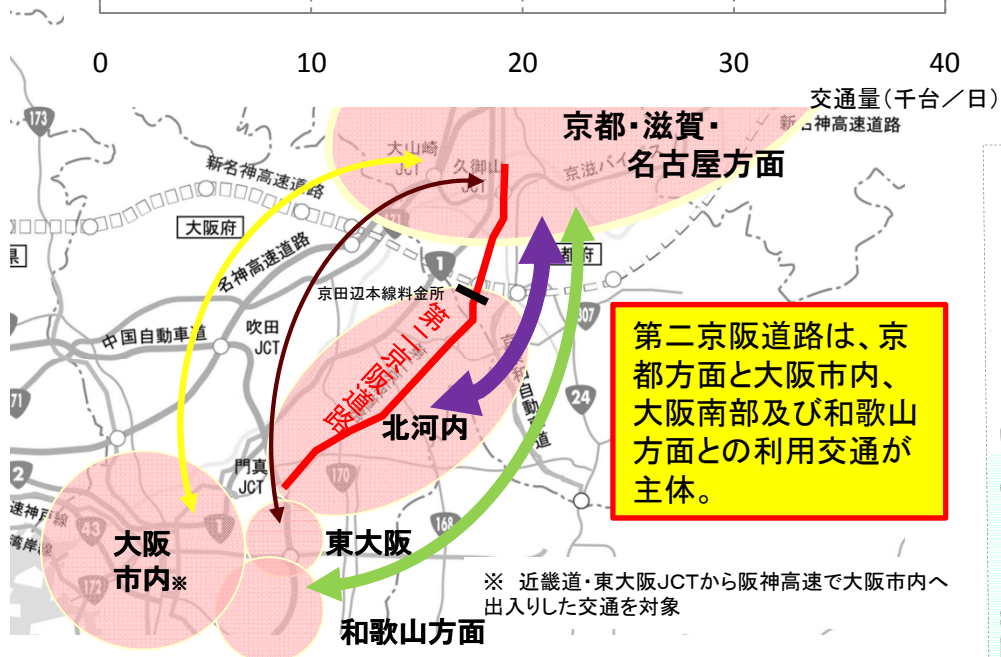
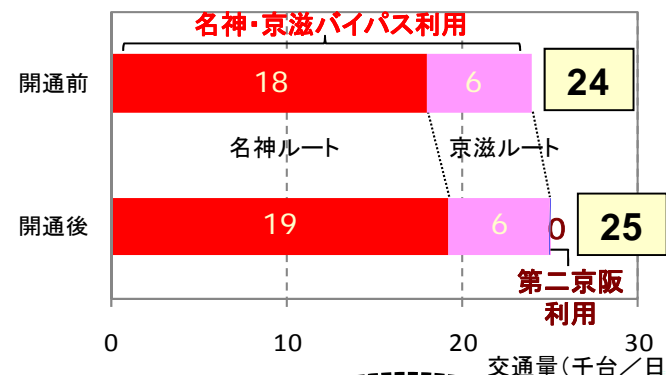
○第二京阪道路の交通特性

- 第二京阪道路の利用交通の内訳は、約4割が北河内、約3割が和歌山方面、約3割が大阪市内及び東大阪方面である。
- 京阪エリアを通過する東西交通では、第二京阪道路経由の利用はなく、名神・京滋バイパスの負荷は軽減されていない。

第二京阪道路の利用交通内訳



京阪エリアを通過する東西交通の利用ルート

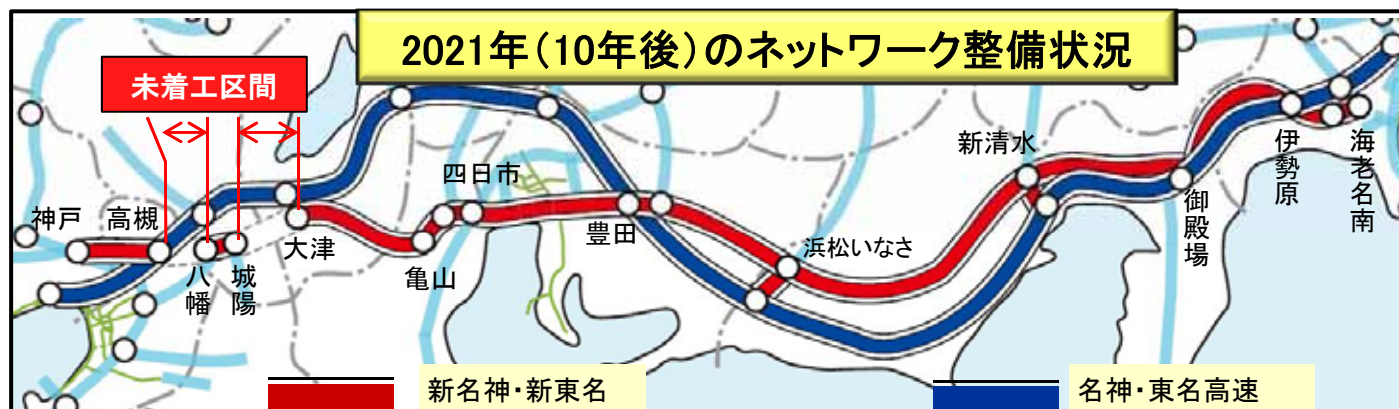


出典: NEXCO西日本調べ、阪神高速データ 開通前:H21.10.1~H21.10.31、開通後:H22.10.1~H22.10.31
和歌山方面:近畿道・八尾TB以南、東大阪:東大阪北IC、北河内:第二京阪・門真JCT~枚方東IC

7. 第二京阪道路開通(平成22年3月20日)後の交通検証⑦

○新名神整備の遅れによる損失と将来の国土軸ネットワーク

- ・ 未着工区間を含む新名神 大津～城陽、城陽～高槻の整備の遅れによる遺失便益は、それぞれ約440億円/年、約600億円/年が発生。
- ・ 東名、名神のダブルネットワーク化が着実に進展する中、新名神(未着工区間)は既に5年以上も「着工見合せ」の状況。将来の国土軸ネットワークにおいて、未着工区間が最大のボトルネックとなり、ミッシングリンクとして顕在化。



8.関係する都道府県の意見

■滋賀県知事からの意見(平成23年11月11日付け)

照会のありました事業については、対応方針(原案)(案)で【事業継続】とされているとおり、地元も望んでいる全線に渡る早期着工、早期整備をお願いします。

滋賀県関係部分としては【大津JCT～城陽間】が『当面着工しない区間』とされているところですが、当該箇所には日本最古の現名神を始め、国道1号や新幹線・鉄道などの交通機能が集中しており、琵琶湖西岸断層帯を震源とする地震等の大規模災害が発生した場合には、これらすべての機能を失い国土軸が機能しなくなる恐れがあります。

また『第二京阪道路開通後の交通状況を見て判断する』とされてきた交通状況を鑑みても、現名神の交通量は減少しておらず、並行する京滋バイパスにおいては交通量と渋滞回数が増加し、現時点でも機能していないことは明らかです。

さらには、現在着工中の区間で【国土軸の多重化】として次々と開通することで、当該区間のさらなる交通状況の悪化が見込まれます。

よって、上記の課題を鑑み、早期着工、早期整備を強く望むものです。

8.関係する都道府県の意見

■京都府知事からの意見(平成23年11月17日付け)

着工済みの「城陽～八幡」は平成28年度完成とされているが、一日も早く完成されたい。

「大津JCT～城陽」、「八幡～高槻第一JCT」のいわゆる「着工見送り区間」については、平成18年の第2回国土開発幹線自動車道建設会議において、「当面着工しない区間」に位置付けられ、平成21年の第4回国土開発幹線自動車道建設会議において、「第二京阪道路供用後の交通状況を見て検証する」とされているが、平成22年3月の第二京阪道路の全線供用後も何ら検証がなされずに放置されている。

一方で、第二京阪道路供用後、京都府域の名神高速道路の渋滞状況はさらに悪化し、京滋バイパスにおいては激増している。

については、当事業評価監視委員会においても、早急に必要な交通状況の検証を行い、その結果を踏まえた上で、事業継続のみならず早急に着手すべきとの結論を出し、早期整備されたい。

また、その結果について公表されたい。

8.関係する都道府県の意見

■大阪府知事からの意見(平成23年11月15日付け)

- 今後の災害に備えた国土構造の強化や物流の効率化を図るため、我が国の東西二極を結ぶ複数ルート確保は急務であり、そのため新名神高速道路の早期全線整備が必要である。
- 新名神高速道路は、現在、「神戸JCT～高槻第一JCT」間において鋭意事業の進捗が図られているが、国幹会議において「未着工区間」とされた「高槻第一JCT～八幡JCT・城陽～大津JCT」間については、未だ着工の見通しが立っていない状況や、第二京阪道路供用後において、現名神高速道路及び並走する京滋バイパスでは、交通容量を大幅に超過し、交通量、渋滞回数ともに増加している現状から、早期整備の必要性は明らかとなっている。
- 我が国の大動脈となる国土軸のうち、関東圏～中部圏では新東名高速道路の整備により着実に複数ルート化が進められている一方で、関西圏～中部圏では現名神高速道路1本のみである状況を踏まえ、近畿自動車道名古屋神戸線事業の内(城陽～高槻第一JCT)については早期着工、(高槻第一JCT～神戸JCT)は事業推進に取り組まれない。

8.関係する都道府県の意見

■兵庫県知事からの意見(平成23年11月14日付け)

広大な県土を有する兵庫では、多彩な交流を促進し、社会・経済活動を支え、災害時等における安全・安心を確保する上で、高速道路ネットワークの形成が重要な課題である。

新名神高速道路の高槻JCT～神戸JCT間(L=40.5km)は、名神高速道路と中国自動車道及び山陽自動車道との接続により、我が国の国土軸として、関西圏と中部圏、首都圏の連携強化を図り、国土・地域の発展に大きく寄与する道路である。

また、名神高速道路及び中国自動車道と適切な交通機能分担を確保することで、中国自動車道の宝塚西トンネル等における慢性的な渋滞(平成22年度の渋滞回数は913回)やそれに伴う周辺一般道路の渋滞を解消するとともに、緊急時・大規模災害時における代替ネットワークの確保等にも大きく貢献する道路として期待している。

こうしたことから、本県としては、用地取得や工事用道路の整備など、事業進捗に不可欠な地元調整等には、地元市町と連携して最大限努力していくこととしているので、現在目標としている平成28年度までのできるだけ早い時期に供用するよう事業促進に取り組んでいただきたい。

8.関係する都道府県の意見

■神戸市長からの意見(平成23年11月16日付け)

近畿自動車道 名古屋神戸線(通称:新名神高速道路)は国土の重要な骨格を形成する道路であり、緊急時の代替ネットワーク機能を確保するとともに、名神高速道路や中国縦貫自動車道の慢性的な渋滞緩和への効果が期待されている。

海・空・陸が一体となった広域交通ネットワークの強化により、神戸港・神戸空港の人・物・情報の交流を支える格子状の広域幹線道路網の整備を図り、関西全体の経済競争力の向上に資するためにも、引き続き、事業を継続し早期に完成させることが必要であると考えます。

9.対応方針(原案)(大津JCT～城陽)

○事業の必要性等に関する視点

◇費用対効果(B/C)は2.6である。

◇名神高速道路とのダブルネットワーク化による災害・事故等に対する信頼性の確保、周辺ネットワークの渋滞解消、地域活性化等の効果が期待される。

◇主要な周辺ネットワークとなる第二京阪道路開通後の交通状況において、名神・京滋バイパスでは一部区間で緩和されたものの依然として重交通を担い渋滞が多発。また、第二京阪道路は大阪以南との利用交通が主体となり東西広域交通としての利用はなされていない状況。

⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成に必要不可欠

○事業進捗の見込み

・事業の着手に至っていない。

「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

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・着工後、地元設計協議など事業進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながらコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失を踏まえると早期着工が必要。

9.対応方針(原案)(城陽～高槻第一JCT)

○事業の必要性等に関する視点

◇費用対効果(B/C)は2.1である。

◇名神高速道路とのダブルネットワーク化による災害・事故等に対する信頼性の確保、周辺ネットワークの渋滞解消、地域活性化等の効果が期待される。

◇主要な周辺ネットワークとなる第二京阪道路開通後の交通状況において、名神・京滋バイパスでは一部区間で緩和されたものの依然として重交通を担い渋滞が多発。また、第二京阪道路は大阪以南との利用交通が主体となり東西広域交通としての利用はなされていない状況。

⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成に必要不可欠

○事業進捗の見込み

[城陽～八幡]

・現在用地取得を進めながら本線工事に着手している

[八幡～高槻第一JCT]

・事業の着手に至っていない。

「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

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

[城陽～八幡]

・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。

[八幡～高槻第一JCT]

・着工後、地元設計協議など事業進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながらコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

[城陽～八幡] 関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。

[八幡～高槻第一JCT] 国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失を踏まえると早期着工が必要。

9.対応方針(原案)(高槻第一JCT~神戸JCT)

○事業の必要性等に関する視点

◇費用対効果(B/C)は1.3である。

◇名神高速道路・中国自動車道とのダブルネットワーク化による災害・事故等に対する信頼性の確保、周辺ネットワークの渋滞解消、地域活性化等の効果が期待される。

⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成に必要不可欠

○事業進捗の見込み

・現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。