

事業再評価（原案）

近畿自動車道 名古屋神戸線

お お つ
（大津JCT～じょうよう城陽）

じょうよう（城陽～たかつき高槻第一JCT）

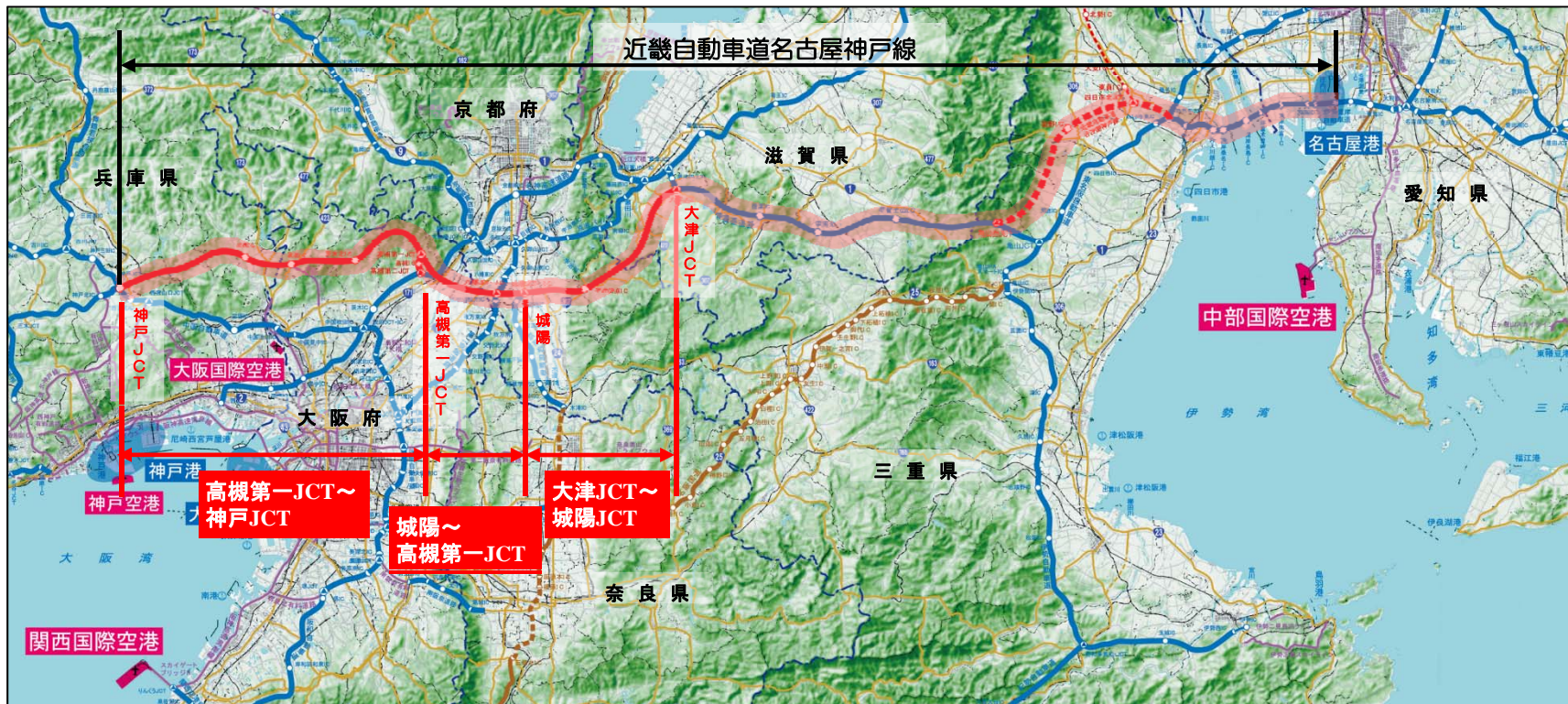
たかつき（高槻第一JCT～こうべ神戸JCT）

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. 関係する都道府県の意見
8. 対応方針(原案)

1.事業概要

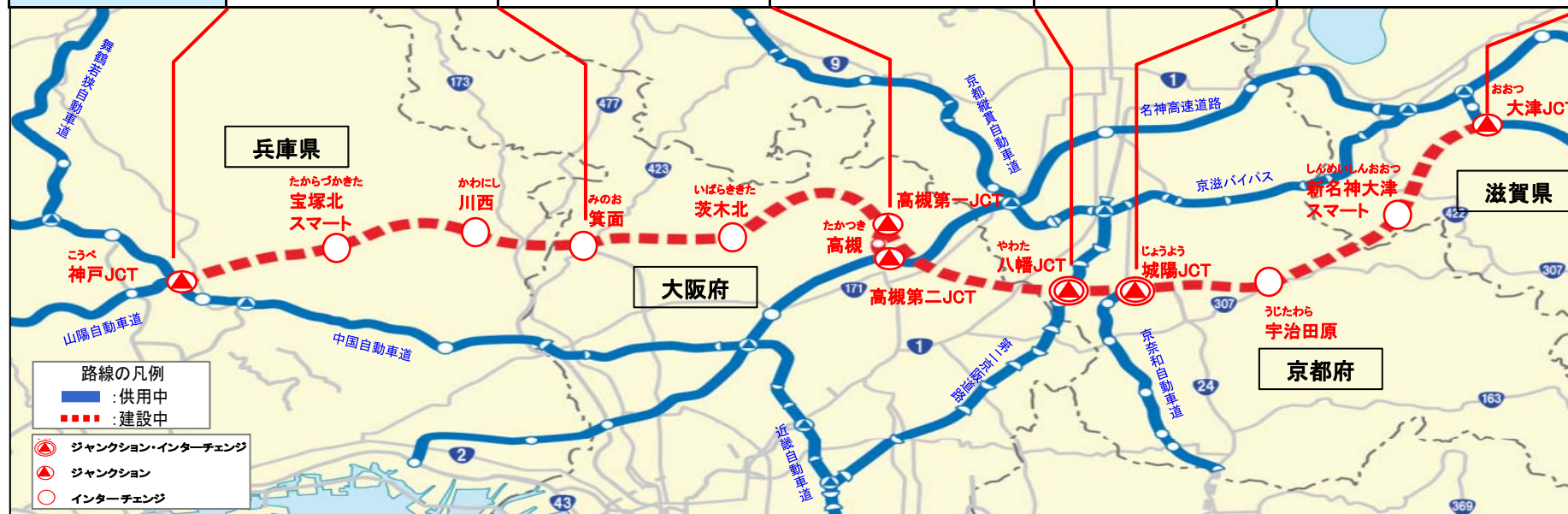
事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線		
	高槻第一JCT～神戸JCT	城陽～高槻第一JCT	大津JCT～城陽
区間	おおさかふたかつきはら 大阪府高槻市原～ ひょうごけんこうべしきたくはたちょう 兵庫県神戸市北区八多町	きょうとふじょうようしてらだかなお 京都府城陽市寺田金尾～ おおさかふたかつきはら 大阪府高槻市原	しがけんおおつしかみたなかみまきちよう 滋賀県大津市上田上牧町～ きょうとふじょうようしてらだかなお 京都府城陽市寺田金尾
延長	40.5km	14.2km	25.1km
規格	第1種第2級(暫定型) 【第1種第1級(完成型)】	第1種第2級(暫定型) 【第1種第1級(完成型)】	第1種第2級(暫定型) 【第1種第1級(完成型)】
設計速度	100km/h(暫定型)【120km/h(完成型)】	100km/h(暫定型)【120km/h(完成型)】	100km/h(暫定型)【120km/h(完成型)】
車線数	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)【6車線(完成型)】
事業費	7,117億円	5,263億円	3,341億円



2.事業の経緯及び進捗状況(大津JCT～神戸JCT)

■事業の経緯

事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線				
	高槻第一JCT～神戸JCT		城陽～高槻第一JCT		大津JCT～城陽
協定区間	神戸JCT～箕面 L=22.5km	箕面～高槻第一JCT L=18.0km	高槻第一JCT～八幡 L=10.7km	八幡～城陽 L=3.5km	城陽～大津JCT L=25.1km
整備計画	平成 8年12月	平成10年12月	平成 8年12月	平成 8年12月	平成 3年12月
施行命令	平成10年12月	平成11年12月	平成10年12月	平成 9年12月	平成 5年11月
実施計画認可	平成11年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月	平成10年 1月	平成 5年12月
事業許可	平成18年 3月	平成18年 3月	(平成18年 3月) 平成24年 4月	平成18年 3月	(平成18年 3月) 平成24年 4月
開通予定 ※	平成30年度	平成30年度	平成35年度	平成28年度	平成35年度



()は事業許可を受けていたが、事業は事実上凍結されていた。

※ 開通予定は、機構との協定による

2.事業の経緯及び進捗状況(城陽～高槻第一JCT)

■進捗状況

区間:城陽～八幡

【平成26年度末見込み】

事業進捗率 63% (事業費ベース)
 用地取得率 100% (面積ベース)
 工事着手率 100% (延長ベース)

【現在の状況】

平成26年11月末時点で、用地取得の進捗率は約100%、工事着手率は100%。



区間:八幡～高槻第一JCT

【平成26年度末見込み】

事業進捗率 2% (事業費ベース)
 用地取得率 4% (面積ベース)
 工事着手率 0% (延長ベース)

【現在の状況】

八幡～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勘案して、改めて判断することとし、それまでは行わない」とされ、建設事業は凍結されていたが、平成24年4月において、国土交通大臣から建設事業の凍結が解除され、着工が認められたため、正式に道路整備特別措置法第3条に基づく事業(再開)許可を受けた。
 また、平成26年11月末時点で、幅杭打設の進捗率は0%、用地取得の進捗率は約2%。



2.事業の経緯及び進捗状況(高槻第一JCT～神戸JCT)

■進捗状況

区間:高槻第一JCT～神戸JCT

【平成26年度末見込み】

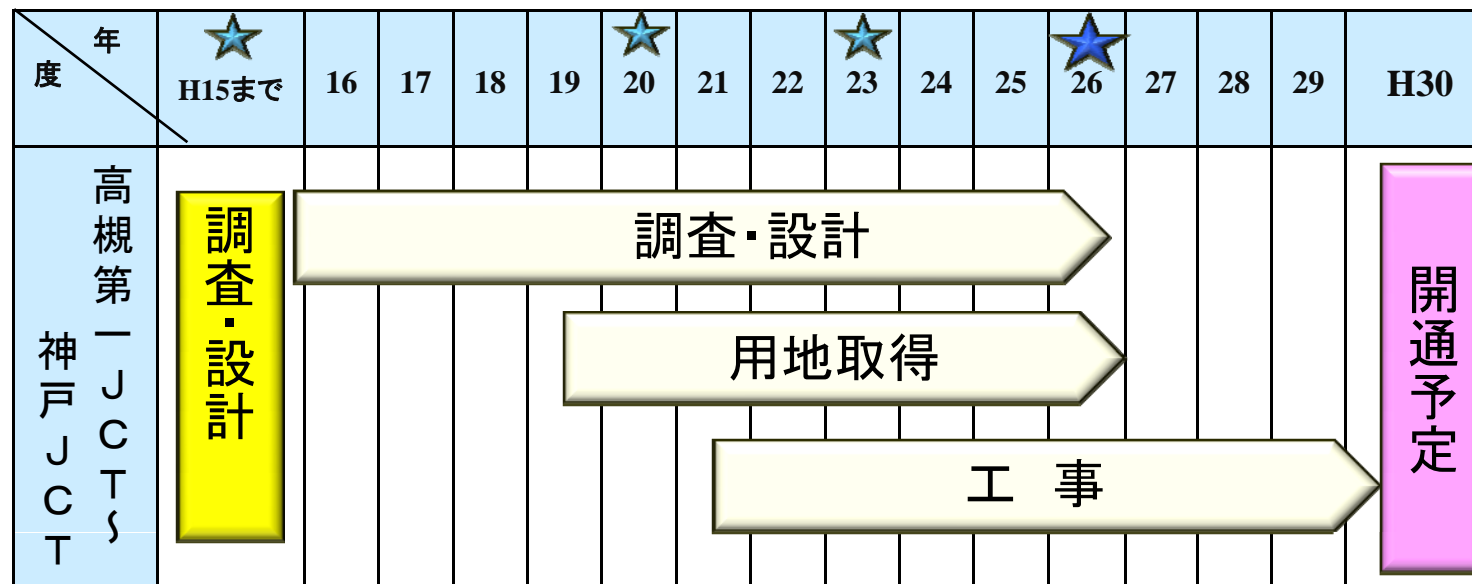
事業進捗率 42% (事業費ベース)

用地取得率 99% (面積ベース)

工事着手率 100% (延長ベース)

【現在の状況】

平成26年11月末時点で用地取得の進捗率は約99%、工事着手率は100%。



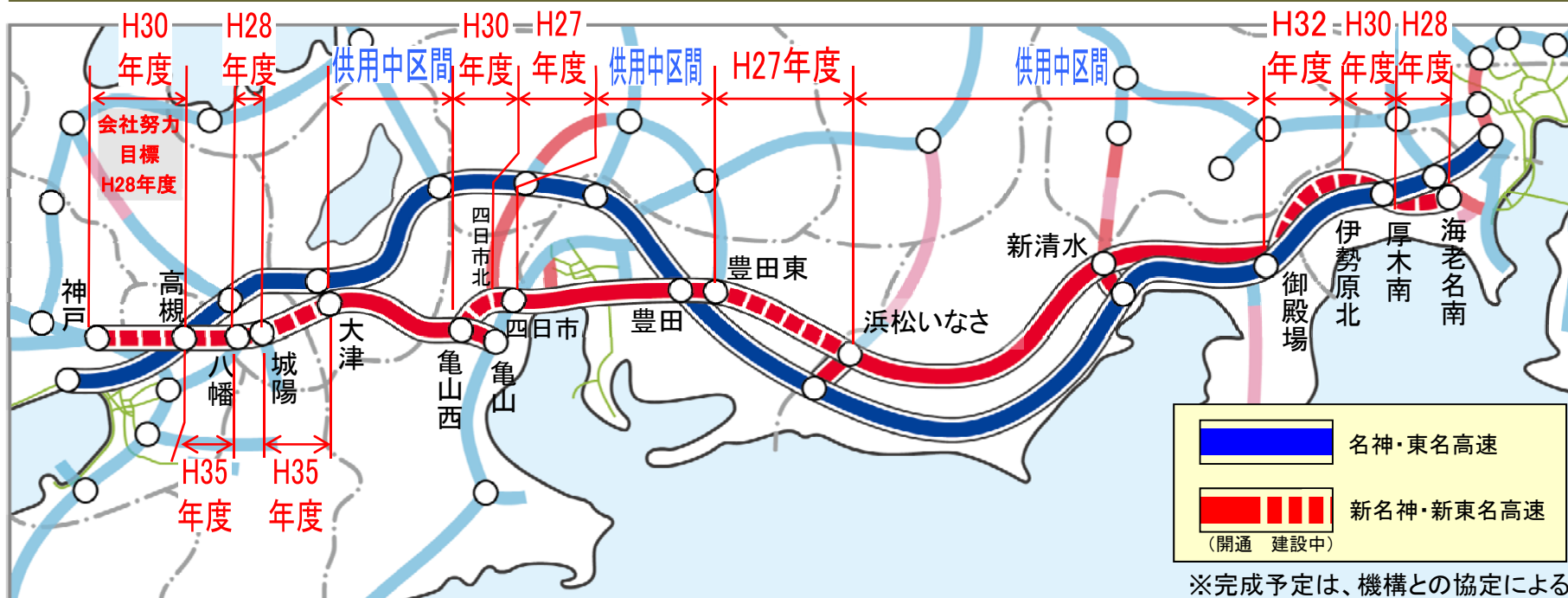
3.事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

大項目	小項目	NO
ネットワーク の充実	国土軸の複線化	①
	並行路線(名神・中国道)の交通状況	②～⑤
安全・安心	震災のリダンダンシーの確保	⑥, ⑦
	災害時の信頼性の向上	⑧
	救急医療活動の支援	⑨
地域活性化	全国の物流が名神・中国道に集中	⑩
	沿線地域の宅地開発プロジェクトの推進	⑪, ⑫
	広域交流の活性化	⑬
	物流の定時性向上	⑭
	観光の活性化	⑮
	新名神へ期待する声	⑯

3-① 国土軸の複線化

- 日本の大動脈である名神高速道路・東名高速道路のダブルネットワーク化が着々と進んでいる。
- 新名神高速道路の整備により、日本の人・モノの流れを支え、東名・名神との適切な交通機能の分担と高い信頼性の確保が期待される。

新名神・新東名の開通予定



<新名神・新東名に期待される効果>

抜本的なサービス改善・三大都市圏の連携強化

- 高速走行による所要時間の短縮、定時性の確保

ダブルネットワークによる信頼性の確保

- 事故、災害時における代替路の形成

3-② 並行路線(名神・中国道)の交通状況

■ 渋滞状況と事業路線

- ・ 関東・中部・関西の東西交通と京阪神圏内の都市間交通機能を担う関西の高速道路は、名神高速道路・中国自動車道等に交通が集中し、渋滞が多発している状況である。
- ・ 新名神高速道路の整備により、名神高速道路・中国自動車道等の渋滞緩和が期待される。

<日本全国の渋滞回数のワースト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	1,866
2	東名高速道路	東京～秦野中井	1,398
3	名神高速道路	草津JCT～吹田JCT	929
4	関越自動車道	練馬～嵐山小川	921
5	東名阪自動車道	名古屋西～亀山	724
6	東名高速道路	音羽蒲郡～名古屋	636
7	中国自動車道	吹田JCT～ひょうご東条	617
8	東北自動車道	川口～館林	608
9	東海北陸自動車道	一宮JCT～美並	499
10	常磐自動車道	三郷～土浦北	470

※H23～25年(3年間)の交通集中による年平均渋滞回数。
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>

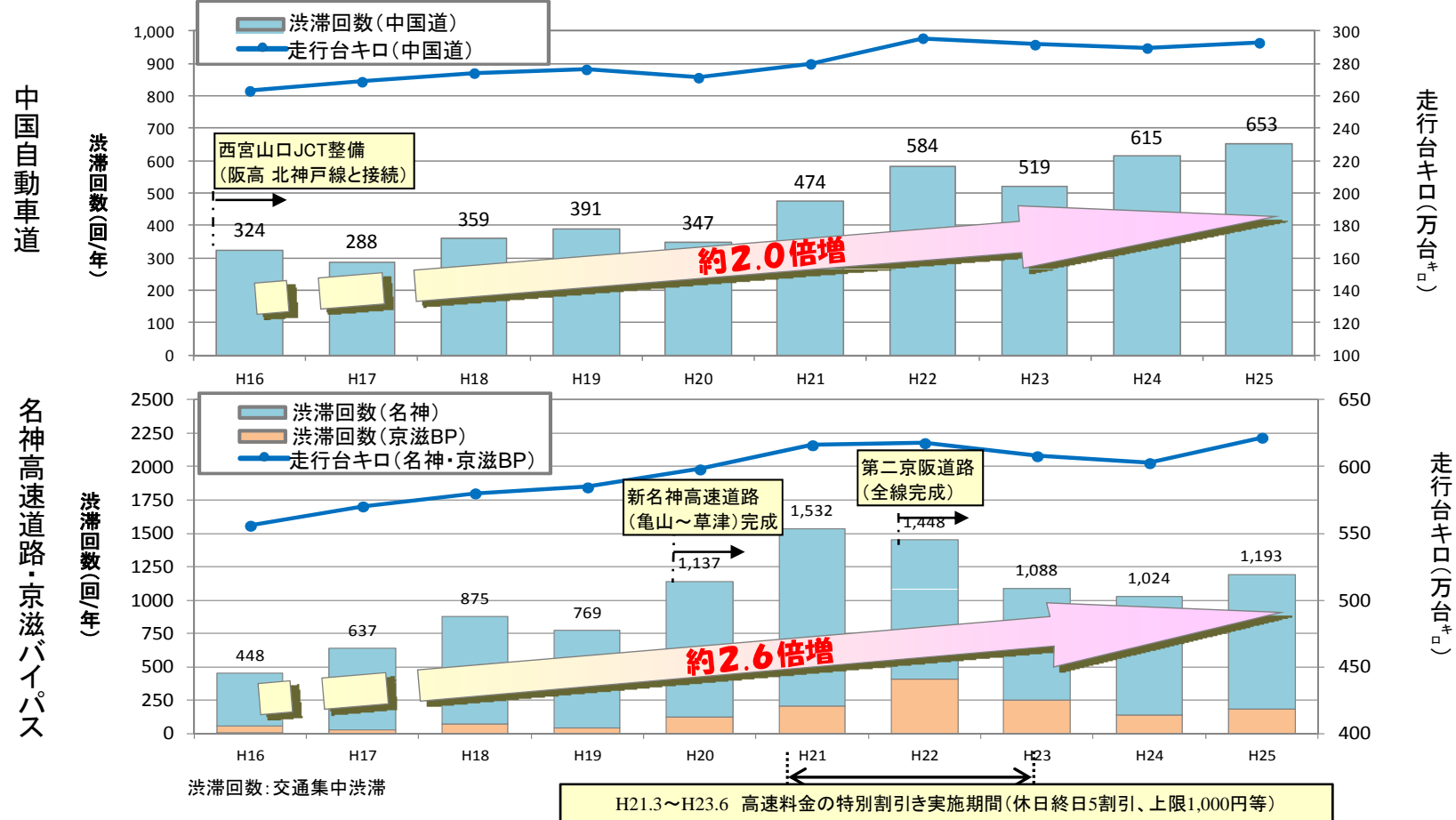


3-③ 並行路線(名神・中国道)の交通状況

■ 交通量・渋滞 増加の一途:中国自動車道、名神高速道路、京滋バイパス

- 中国自動車道の走行台キロ及び渋滞回数は増加の一途をたどっており、渋滞回数にあっては平成16年と比較し2.0倍と増加。
- 名神高速道路及び京滋バイパスについても増加傾向であり、平成16年と比較し2.6倍と増加。

走行台キロ、渋滞回数(中国自動車道、名神高速道路、京滋バイパス※1) 過去10年間の推移

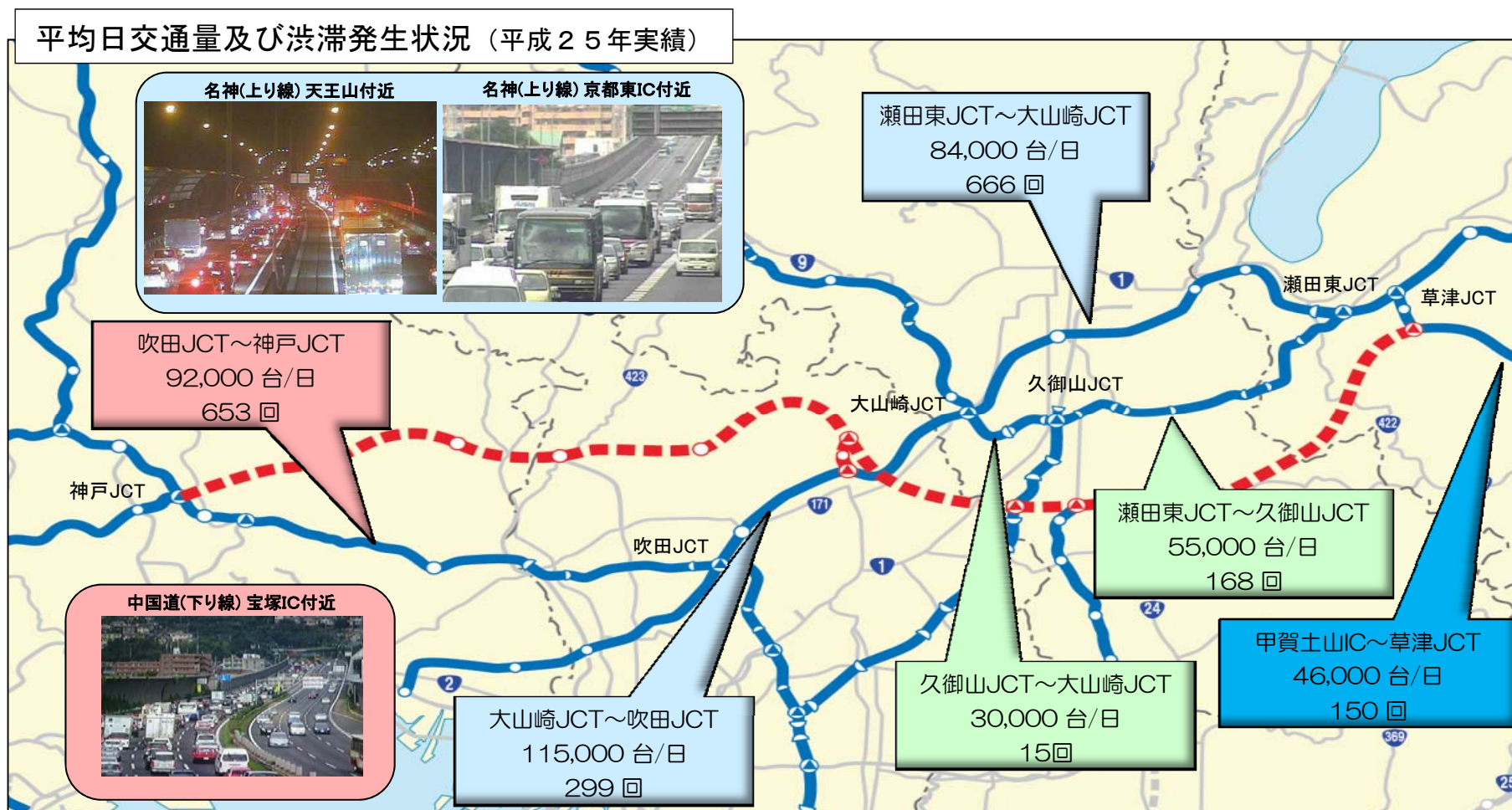


出典:NEXCO西日本調べ ※1 走行台キロ:中国道(吹田JCT~神戸JCT)、名神(草津JCT~吹田JCT)と京滋バイパスの走行台キロの総和
 渋滞回数の集計区間:中国道(吹田JCT~神戸JCT)、名神(草津JCT~吹田JCT)と京滋バイパス(瀬田東JCT~大山崎JCT)の総和
 ※2 京滋バイパス:平成15年8月10日全線供用(瀬田東JCT~大山崎JCT)

3-④ 並行路線(名神・中国道)の交通状況

■ 交通量及び渋滞の状況

- 名神高速道路、京滋バイパス、中国自動車道では、平成25年においても多くの渋滞が発生している。今後、新名神高速道路の整備により、こうした渋滞の解消が期待され、定時性・信頼性の向上が見込まれる。



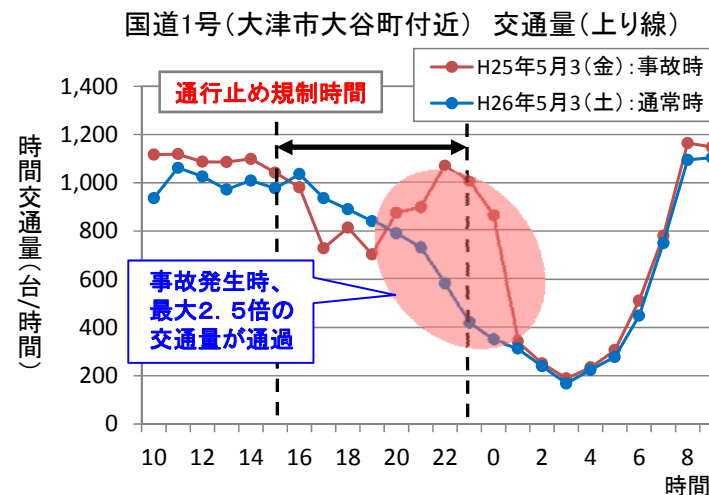
3-⑤ 並行路線(名神・中国道)の交通状況

■ 交通事故による影響

- 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。



出典: NEXCO西日本調べ



出典: 近畿地方整備局滋賀国道事務所提供資料を基にNEXCO西日本作成



名神上り線(大津TN内)の事故状況

3-⑥ 震災のリダンダンシーの確保①

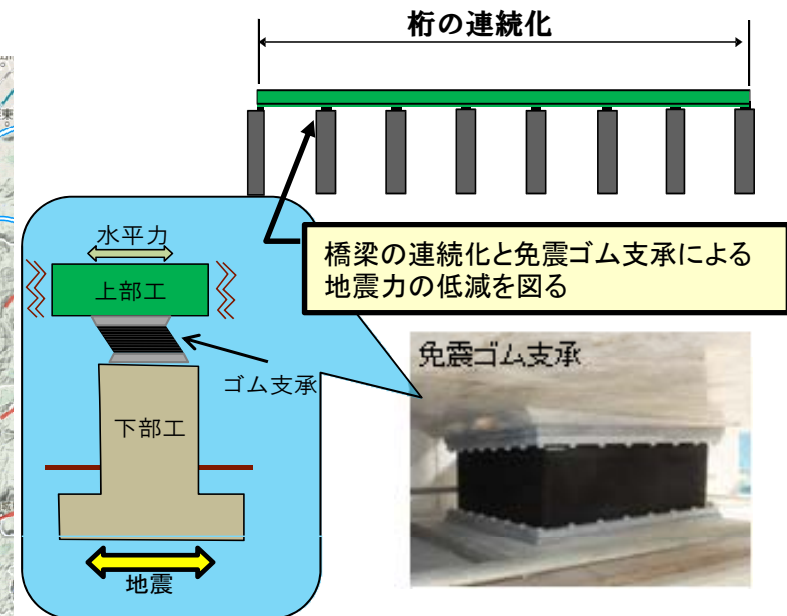
■ 活断層による震災のリダンダンシーの確保

- ・ 名神高速道路や京滋バイパスの周辺には複数の活断層が確認されている。
- ・ 国土軸が2ルート確保されることにより、災害時のリスク分散が可能となる。
- ・ 新名神高速道路では、名神・中国道等とともに、落橋しにくい構造として橋梁の連続化と免震ゴム支承による地震力の低減を図り、安全性・早期回復を確保するなど強い道づくりを目指しており、災害時のリダンダンシー機能が期待される。

高速道路周辺の主な活断層の位置



上図は、産業技術総合研究所地質調査総合センター「活断層データベース」
(https://gbank.gsj.jp/activefault/index_gmap.html)より入手した活断層位置に道路網をトレースしたもの。

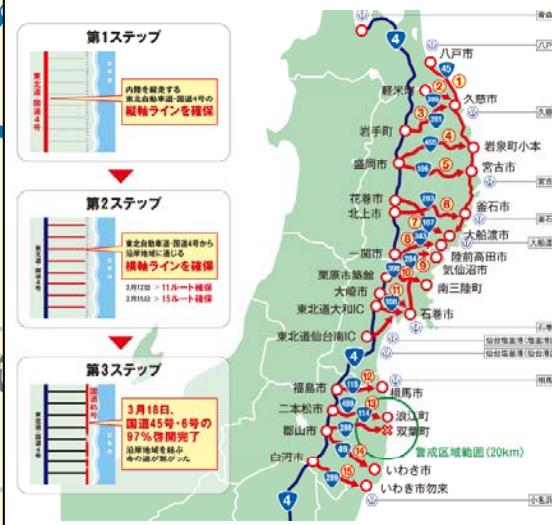
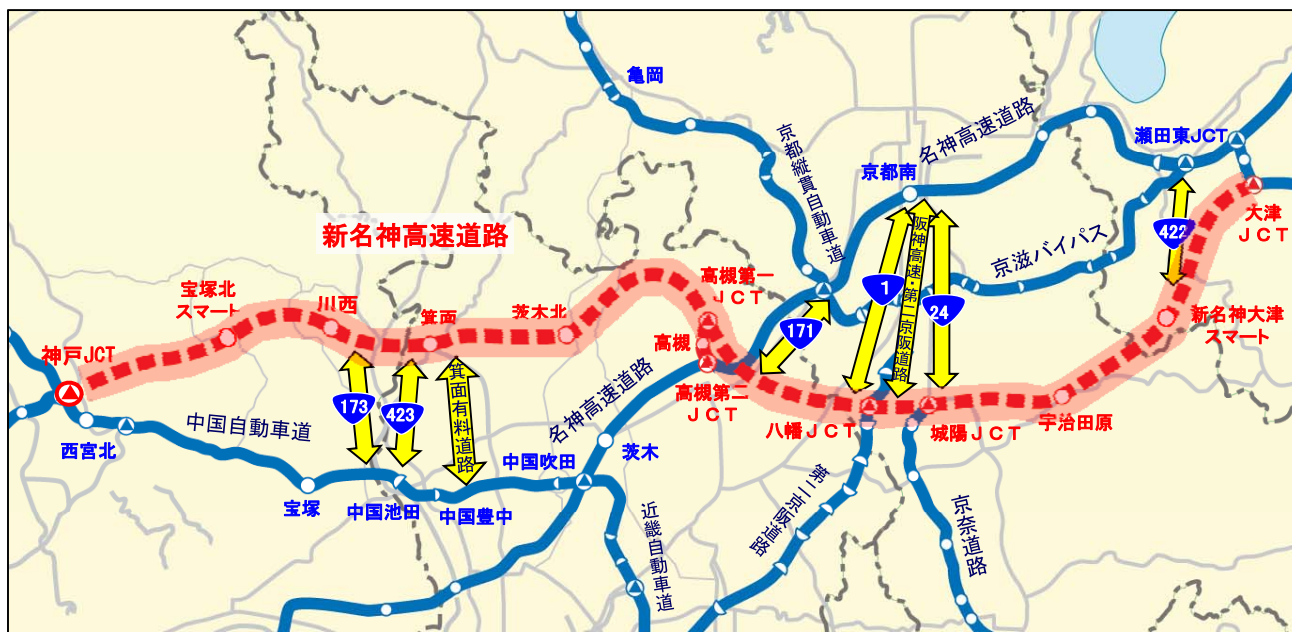


【特色】

免震ゴム支承は、ゴム支承本体の水平剛性を利用した地震力を遮断する機能とエネルギー吸収性能による減衰機能で地震力を低減する機能を有しています。

3-⑦ 震災のリダンダンシーの確保②

- 東日本大震災の際、幹線道路を結ぶ連結道路、いわゆる「くしの歯」型道路を「道路啓開※」により確保し、緊急輸送や復旧活動において重要な役割を果たした。
- 西日本においても、新名神高速道路が整備されることで一般国道等の迅速な道路啓開と相まって、名神や中国道の代替路としての道路機能が発揮される。



出典：東北地方整備局「震災伝承館」より

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



宝塚高架橋

瓦木西高架橋

東日本大震災時には東北道が緊急輸送・復旧活動に寄与



常磐道 水戸～那珂間

仙台港北IC

出典：NEXCO東日本HPより

※ 道路啓開とは、1車線でもとにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けることをいう。

3-⑧ 災害時の信頼性の向上

- 平成25年9月の台風18号により京都府・滋賀県で、河川の氾濫や土砂崩れによる道路の寸断など多くの被害が発生した。特に滋賀甲賀地域と京都南部を結ぶ主要道路である国道307号も甚大な被害を受け、長期間通行止めとなった。
- 新名神高速道路が緊急輸送路の機能を担うことで、被災地へのアクセス強化を図るなど、災害時における代替路の確保、信頼性の向上が期待される。

台風18号による国道307号被災状況

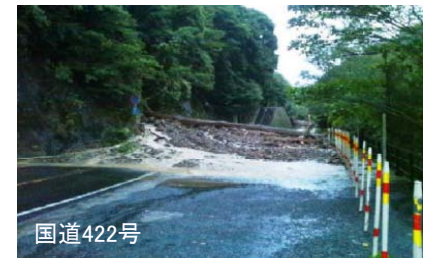


- 通行止区間：宇治田原町奥山田～岩山
- 通行止期間：9月16日～9月26日(10日間)
- 崩土の規模：延長50m 高さ20～30m



出典：京都府、滋賀県提供資料を基にNEXCO西日本作成

災害等による道路被災状況



国道307号の狭小幅員区間



防災担当職員の声

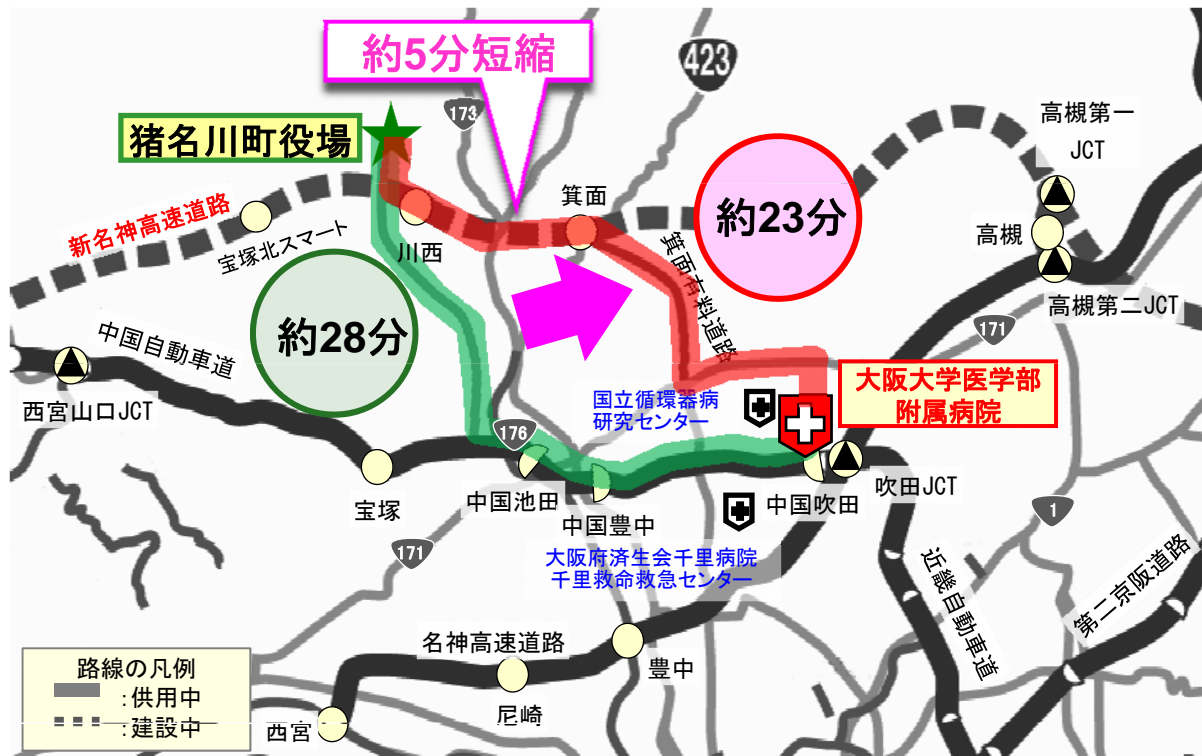
・町の主要な東西軸である国道307号が大規模災害等で通行止めになった際は、新名神高速道路が緊急輸送道路として機能することで、他府県からの応援、物資輸送等の災害救助への支援がより速やかに行われることが期待される。



出典：宇治田原町ヒアリング調査

3-⑨ 救急医療活動の支援

- 新名神高速道路(高槻第一JCT~神戸JCT)の開通により、三次救急医療機関への搬送時間が短縮し、地域の安全・安心の向上及び走行性の向上による患者への負担軽減に寄与することが期待される。



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

三次救急医療機関	H23	H24	H25
大阪大学医学部附属病院	2	2	6
大阪府済生会千里病院 千里救命救急センター	2	2	5
国立循環器病研究センター (三次救急医療の機能を有する医療機関)	11	14	2

新名神高速道路を救急搬送に利用

今まで箕面有料道路までのアクセス道路が狭いため、走行しやすい国道176号から大阪中央環状線を通るルートを利用していたが、新名神高速道路が開通することにより、箕面有料道路と直結されることで、搬送時間の短縮に繋がる。

また、高速道路は一般道に比べ舗装路面の状況が良いため、患者への負担が少なく、車内での応急処置も可能となる。



出典:猪名川町消防本部ヒアリング調査

- 現状ルート(兵庫県道13号、国道176号、大阪中央環状線等)
- 整備後ルート(新名神高速道路、箕面有料道路、国道171号等)

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

※所要時間:規制速度を用いて算出

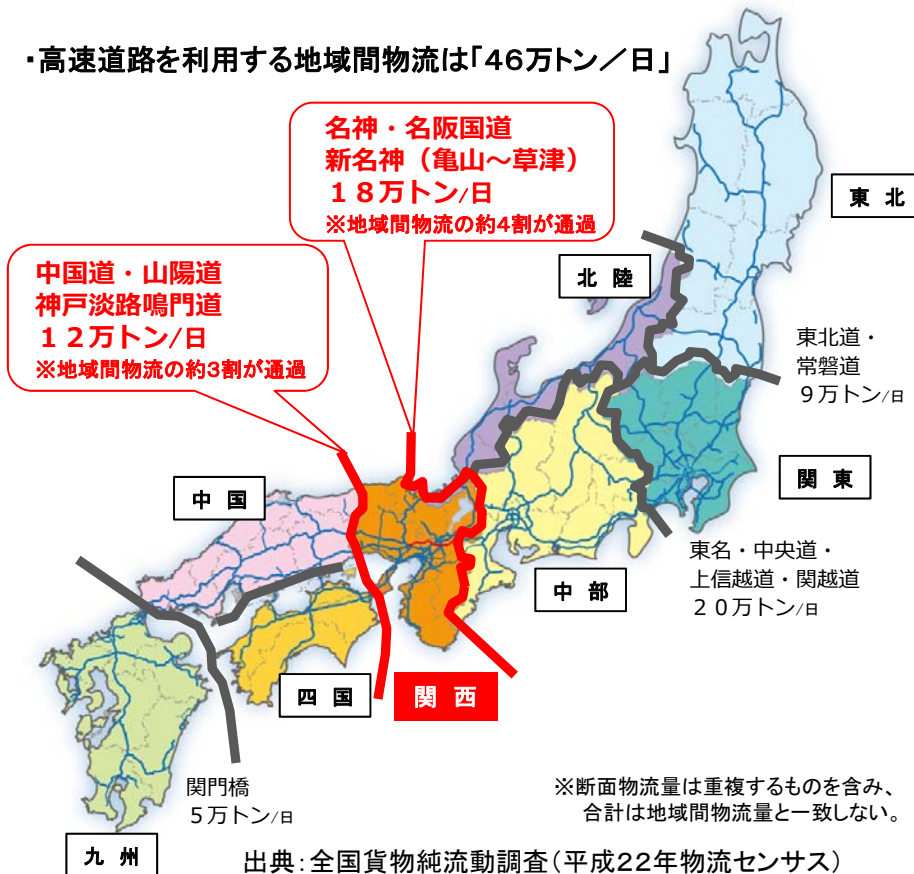
出典:猪名川町消防本部ヒアリング調査をもとにNEXCO西日本作成

3-⑩ 全国の物流が名神・中国道に集中

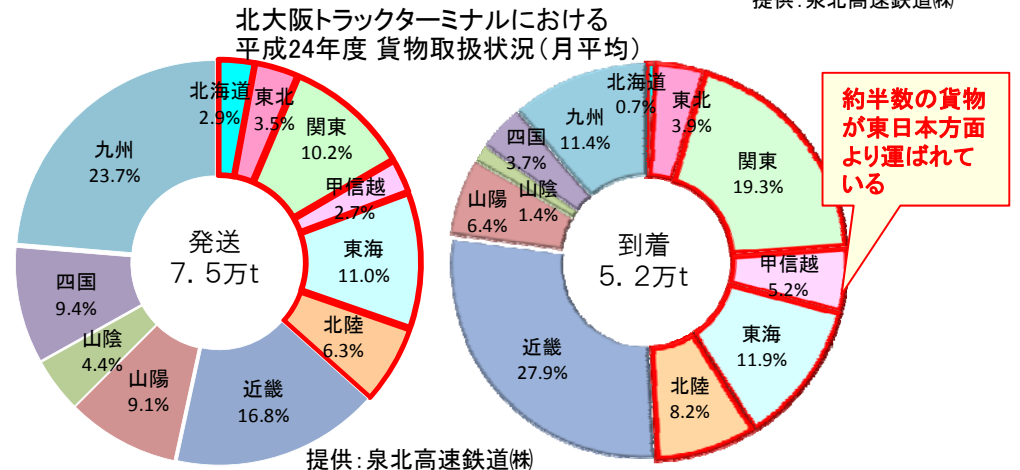
- ・ 高速道路を利用する地域間物流は46万トン／日あり、そのうち約18万トン／日が関西・中部断面を、12万トン／日が関西・中国四国断面を通過している。
- ・ 全国有数の規模を誇る北大阪トラックターミナルでは、約半数の貨物が東日本方面から運ばれている。
- ・ 新名神高速道路が全線整備されることにより、更なる物流の円滑化が期待される。

関西・中部断面は全国でも有数の物流量

・ 高速道路を利用する地域間物流は「46万トン／日」



北大阪トラックターミナルを利用する貨物の取扱状況



3-⑪ 沿線地域の宅地開発プロジェクトの推進①

- 新名神高速道路沿線は宅地開発プロジェクトが多数あり、新名神高速道路の整備により、宅地開発プロジェクトが促進され、地域経済の活性化が期待される。



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区画の工場用地は売却し、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、現在では、71万平方メートルの敷地に50社以上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、また砂利採取場跡地の土地利用の転換を図る地区である。 (35ha)
④ 城陽市 東部丘陵地 整備計画	昭和35年頃から山砂利の採取を進め、現在では(一財)城陽山砂利採取地整備公社が主体となり、修復整備に取り組んでいる。平成26年には、跡地再生による府立木津川運動公園が開園した。今後は新名神高速道路のICに近接している立地条件を活かした商業、流通など、時代のニーズに適合した土地利用の推進を図る。 (420ha)
⑤ 久世荒内・ 寺田塚本地区	新名神高速道路城陽JCT・IC(仮称)が整備される隣接地区として、国土軸が交差する優れた立地条件を活かし、土地区画整理事業により工業・流通系等の企業が進出できるように基盤整備を進めている。(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。また、新名神高速道路の整備に合わせて、京都駅からの直通バスを計画中である。 (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。また、新名神高速道路の整備に合わせて、新たな南部交流拠点の整備を進めている (34ha)
⑧ 彩都 (国際文化公園都市)	※次項参照 (743ha)
⑨ 箕面森町 (水と緑の健康都市)	※次項参照 (314ha)
⑩ 白坂 テクノパーク	白坂地区は豊かな自然環境と歴史的・文化的資源を地域の基盤とし、新名神高速道路などの広域交通網の整備や、観光・公共施設などの様々な都市開発により、ヒト・モノ・情報が活発に交流する地域をめざしている。白坂テクノパークは、城陽ICまで5キロ、宇治田原IC(仮称)まで3.5キロの近距離であることから、工場・物流の拠点となる民間による工業団地として造成が進められ、平成27年8月に第1期、平成29年に全てが完成する。 (20ha)
⑪ 高槻市 成合南地区	新たな国土軸となる高槻市成合南の町周辺では、インターチェンジの整備による開発ポテンシャルの高まりを活かすべく、地権者自らが中心となって協議会を発足され、ノウハウのある民間企業の参画を得ながら都市的土地利用の具体的な検討に鋭意取り組まれている。また、高槻市においても、当地区を高槻市都市計画マスタープランにおいて広域交流拠点として位置づけ、地域の取組を積極的に支援されている。(11ha)
⑫ 猪名川町 産業拠点地区	川西インターチェンジ(仮称)やアクセス道路の整備を見据え、立地条件を活かした生産、研究、流通施設等の導入を図り、新たな就業機会の場の創出など、猪名川町の活力あるまちづくりを進める。 (45ha)

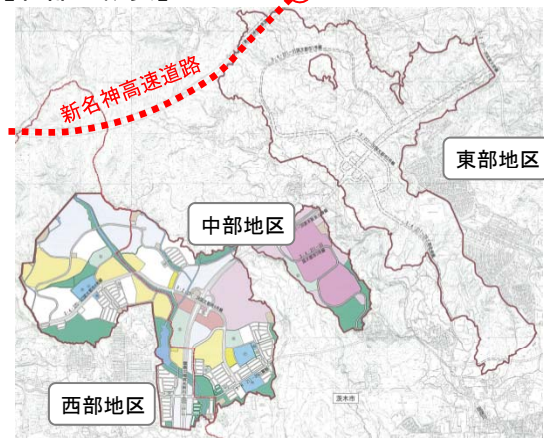
出典: 各開発プロジェクトのオフィシャルHPを基にNEXCO西日本作成

※赤字: 前回評価時から新たに追加された宅地開発計画

3-⑫ 沿線地域の土地利用プロジェクトの推進②

- 新名神高速道路沿線では、産・官・学協同による都市づくりが行われており、人口・世帯数の推移が増加している。

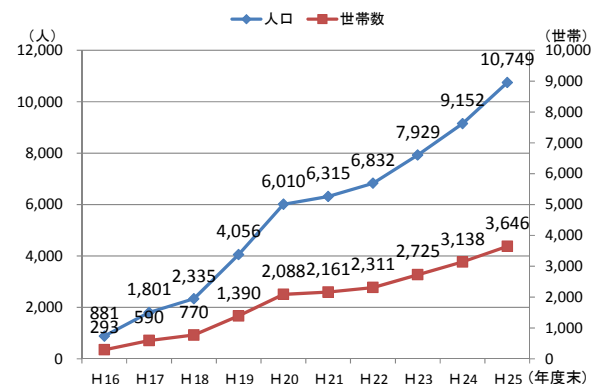
さいと
【彩都の概要】 茨木北IC



北大阪(箕面市・茨木市)の丘陵地に、ユニークな都市づくりをめざし、産・学・官が一致協力した取り組みを進めている。平成27年春には、中部地区の一部造成が完了予定であり、彩都はますます発展を続けている。加えて、今後は東部地区の開発も計画されている。



彩都における人口及び世帯数の推移(茨木市・箕面市の合計)



出典:大阪府、茨木市提供資料、彩都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

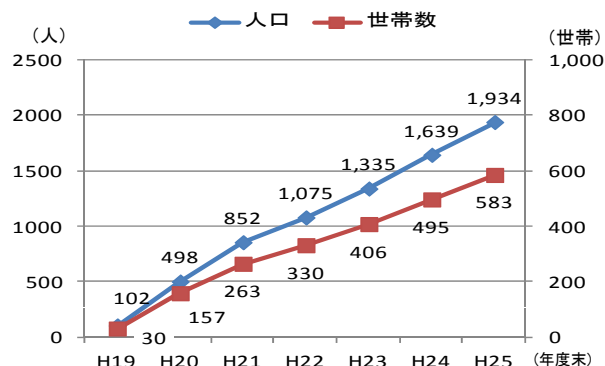
みのおしんまち
【箕面森町の概要】



箕面市の北部丘陵に位置し、豊かな自然環境に囲まれた新しいまちである。「多世代共生・環境共生・地域共生」をテーマに、世代を超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。既に販売中の第1・第2区域に加えて、今年2月には第3区域の整備も決定されている。



箕面森町における人口及び世帯数の推移(第1・2区域の合計)



出典:大阪府提供資料を基にNEXCO西日本作成



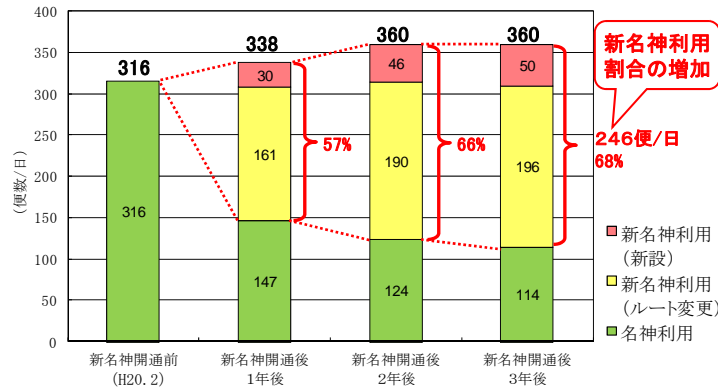
地域の声(自治体:箕面市)

・新名神高速道路が開通する森町、止々呂美は大規模災害時に孤立するおそれがある地域であるため、新名神高速道路によって外部と繋ぐ経路が増えることは地域防災の観点から考えて望ましい。

3-⑬ 広域交流の活性化

- 新名神高速道路の整備により、高速バスの利便性向上に寄与するとともに定時性の確保につながり、地域間の広域交流の更なる活性化が期待される。

新名神(亀山JCT~大津JCT)開通前後の高速バス便数の推移



※名神高速道路(草津JCT~瀬田東JCT)を通過する高速バス便数を集計
(ただし、北陸道、東海北陸道、名阪国道、伊勢自動車道経由の路線は対象外)
出典: NEXCO西日本調べ

高速バス会社の声

- 新名神高速道路を利用することにより、定時性の確保に繋がる。
- 中国自動車道宝塚トンネル付近の渋滞に悩まされており、渋滞による延着によりお客様へご迷惑をお掛けしている。新名神高速道路が整備されることにより、交通が分散して渋滞や事故の減少、定時性の確保に繋がり、労務コストの削減が期待される。



出典: 高速バス会社への電話ヒアリング調査

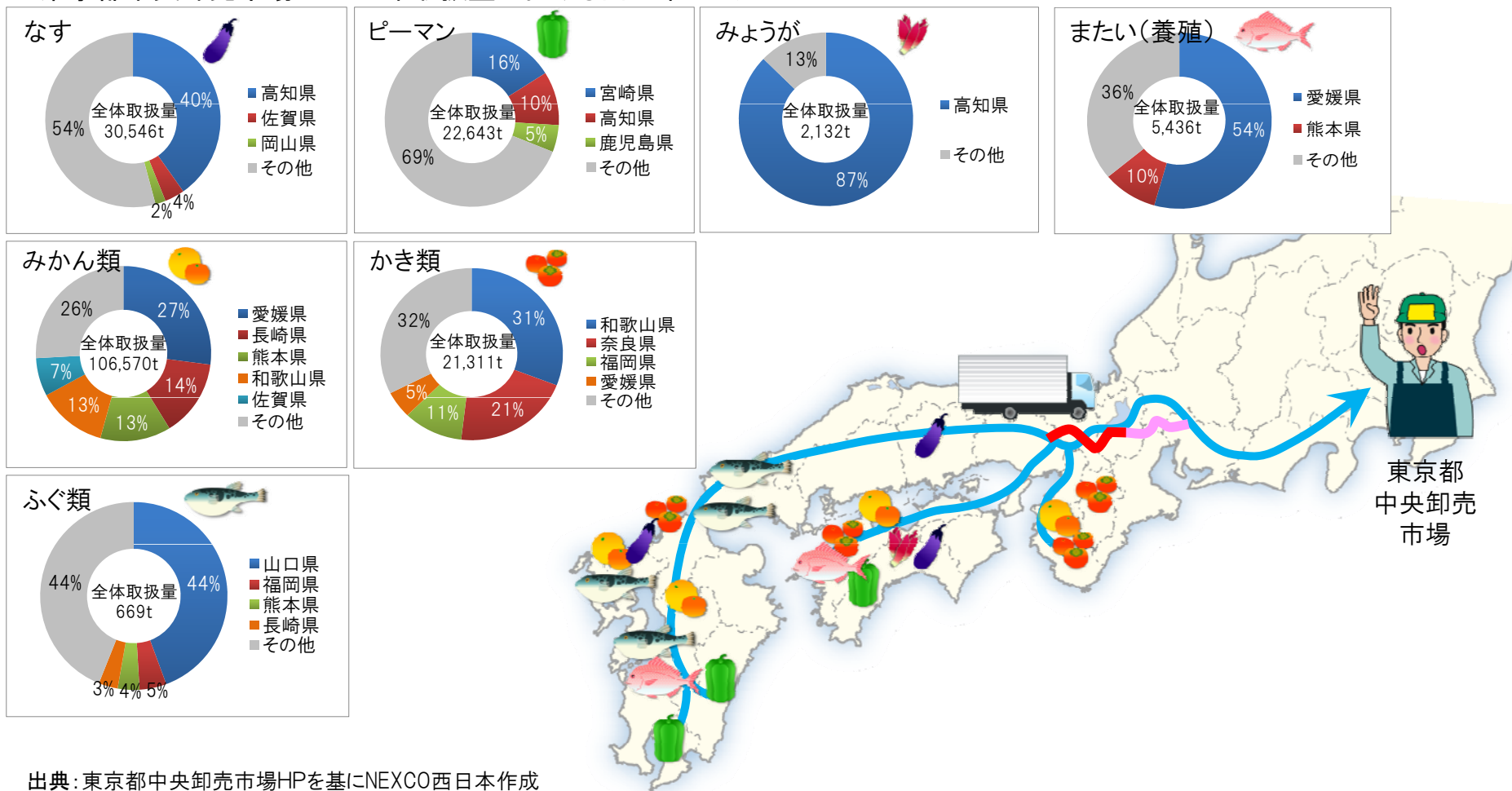


新名神(大津JCT~神戸JCT)整備後の高速バスのルート

3-⑭ 物流の定時性向上

- 西日本各地から旬な野菜、果物、鮮魚が名神など関西圏を通過して東京市場に運ばれている。
- 新名神高速道路の整備により、トラック輸送の安全性・定時性が向上するとともに、地場産業の発展が期待される。

＜東京都中央卸売市場のH25年取扱量における西日本シェア＞



出典：東京都中央卸売市場HPを基にNEXCO西日本作成

3-⑯ 新名神へ期待する声

■ 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からは、新名神高速道路の整備に伴う企業立地件数の増加、物流支援、防災支援を含めた地域活性化へ期待する声がある。



地域の声(自治体:大津市)

・新名神高速道路の整備により、有事の際において、人的・物的資源輸送網の充実が期待できると共に、県外や近隣消防本部への応援、受援時における出動時間の短縮と出動経路の多重化が期待できる。

地域の声(自治体:城陽市)

・新名神高速道路(大津～神戸)が整備されることによって、大阪、神戸や名古屋等主要都市との広域的な交流及び連携が可能となり、企業競争力の強化に繋がります。また、企業立地の観点からも物流機能が強化されるとともに、利便性を最大限に活かしたものづくり産業の集積地になることが期待されます。

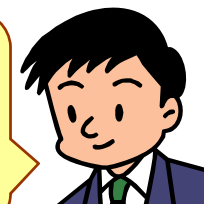


地域の声(自治体:八幡市)

・八幡JCT・IC(仮称)周辺では、南部広域交流拠点の実現に向け、新名神高速道路を活用した土地利用計画が進められている。また、防災面では周辺河川の氾濫時における避難経路としての活用や、観光面では新名神高速道路の開通による石清水八幡宮や松花堂等への兵庫・播磨地域以西からの集客も期待している。

地域の声(自治体:茨木市)

・彩都では、周辺の自然と調和した良好な住宅地形成とあわせて、研究開発などの機能を組み込んだ複合機能都市の形成を目指している。東部地区についても、新名神高速道路の利便性を活かし、一部地区の開発を先行的に進めていく予定である。新名神高速道路が整備されることにより、彩都への企業立地の促進、また、キリシタン遺物史料館等を利用した観光振興や地域の活性化につながることを期待している。



地域の声(自治体:猪名川町)

・新名神高速道路から近距離という位置的な優位性を活かし、産業拠点地区において企業誘致を進めている。新名神高速道路の開通による交通利便性の向上を起爆剤とし、地域資源を活かしたまちの活性化、新たな雇用の創出、定住促進の基盤整備といった活力と賑わいのあるまちづくりを目指している。

4.環境への配慮 ①

■ 環境保全への取り組み事例

- ・ 新名神高速道路(八幡～高槻第一JCT)は淀川を橋梁で横過する計画であるが、淀川河川敷には「鶺殿(うどの)ヨシ原」と呼ばれる、雅楽で用いる楽器「箏篋(ひちりき)」のリード「蘆舌(ろぜつ)」に用いられる良質なヨシが採取されている。
- ・ NEXCO西日本では、雅楽で使用される良質なヨシ生育環境の保全と新名神事業の両立を図る取り組みを実施。

■ 鶺殿ヨシ原と新名神高速道路



大阪府高槻市の上牧(かんまき)・鶺殿(うどの)地区に広がる淀川河川敷に、長さ約2.5km、幅約400m、面積約75万㎡(甲子園18個分)のヨシ自生地帯が広がっている。

■ 鶺殿ヨシ原



■ 箏篋と蘆舌



※箏篋：6世紀初め頃に中国から伝来した雅楽の管楽器。長さ約18cmの竹管の表に7つ、裏に2つの孔(あな)を空け、その間に樺の川を巻き、上端にマウスピースの役割を果たす葦(ヨシ)製の舌を挿入した縦笛
 ※蘆舌：吹き口に取り付ける薄片で西洋管楽器のリードに相当

■ 鶺殿ヨシ原の環境保全に向けた検討会

(NEXCO西日本の検討委員会)

雅楽で使用される良質なヨシ生育環境の保全と新名神事業との両立を図るために、専門家等からなる検討会を設置。



■ 鶺殿ヨシ原保全検討



○ヨシの生育環境に関する調査

- ・ 箏篋用ヨシ採取エリアの把握
- ・ 土壌水分供給状況の把握 など

○箏篋用ヨシの生育拡大を目指した調査・試験の実施

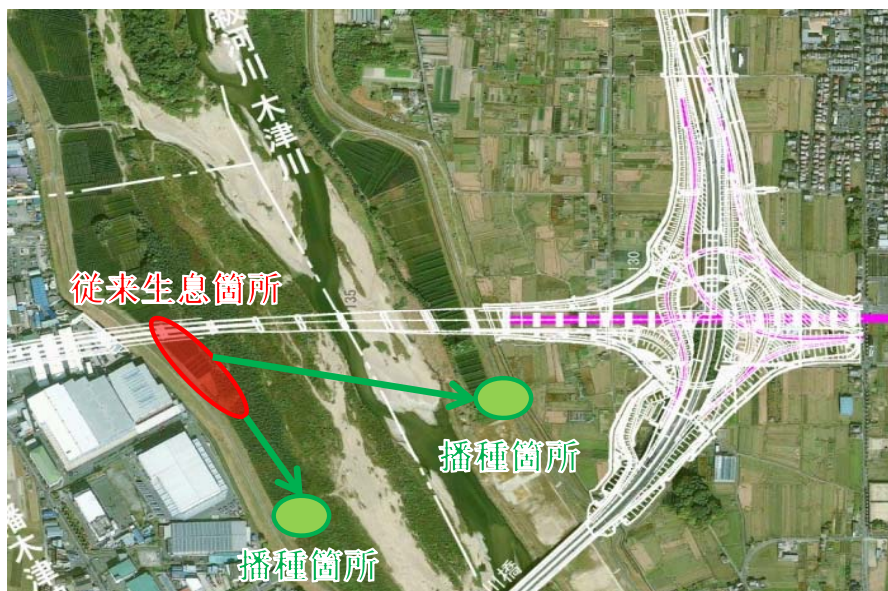
- ・ DNA分析による特性の把握 など

4.環境への配慮 ②

■ 環境保全への取組み事例

- ・ 一級河川木津川の堤防に生育している京都府のレッドデータブックの準絶滅危惧種(府内に於いて存続基盤が脆弱な種)である、イネ科のオガルカヤ、メガルカヤの2種類を新名神事業により植生箇所が掘削されるため、改変予定の無い堤防へ播種。
- ・ 平成22年から学識経験者からなる検討委員会を設置し、木津川を環境を保全するための検討を行っている。

■ 木津川と保全対策(播種) ■



■ オガルカヤ ■



■ メガルカヤ ■



4.環境への配慮 ③

■ 環境保全への取組み

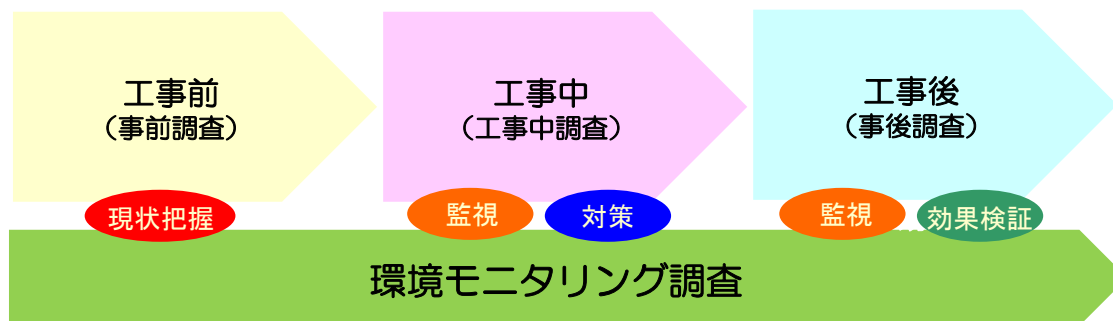
- ・新名神高速道路は自然豊かな山地を通るため、これまでに動植物の生息地等を調査してきた。
- ・平成13年から学識経験者から構成される検討委員会を設置し、貴重種の保全対策の検討を行っている。

～自然環境保全検討会（NEXCO西日本の検討委員会）～

新名神高速道路の通過する府県は、多くの動植物が生息・生育する自然豊かな環境に恵まれた地域が多くみられる。当該路線は、その一部、又は近傍を通過することから、建設予定路線周辺の動植物の生息・生育状況について把握し、保全対策方法について検討を行い、工事実施に当たり対策を実施するために、NEXCO西日本では学識経験者等から構成される検討会を設置している。

■高槻第一JCT～神戸JCT間保全対象種の例

【鳥類】オオタカ



【両生類】ヒダサンショウウオ



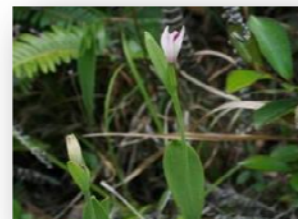
【昆虫類】ゲンジボタル



【魚類】ナガレホトケドジョウ



【植物】ヤマトキソウ



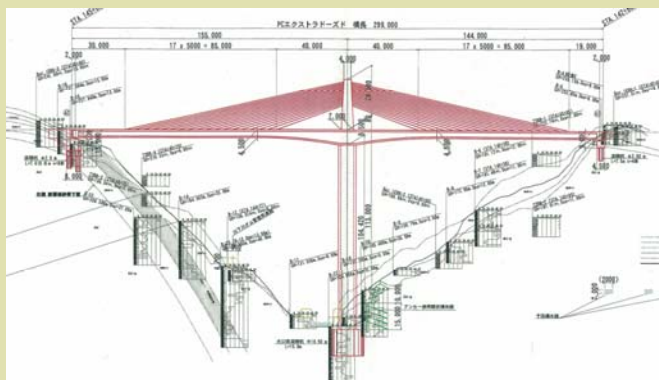
5. 事業費の削減

■ 主なコスト削減の取組み事例

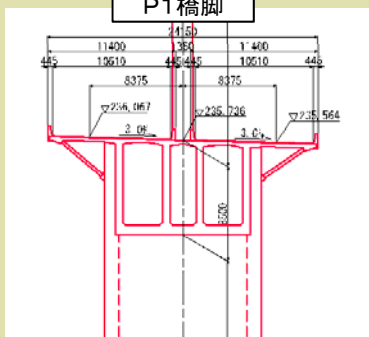
・新名神高速道路の川下川橋は当初、PC2径間エクストラード橋で計画していたが、現地条件を踏まえ、PC3径間連続ラーメン箱桁橋に見直しを行い、上部工には軽量化が図れる斜ウェブを採用し、下部工には高強度コンクリートと高強度鉄筋を適用し、橋脚断面の縮小等によるコスト削減を図った。

変更前

PC2径間エクストラード橋

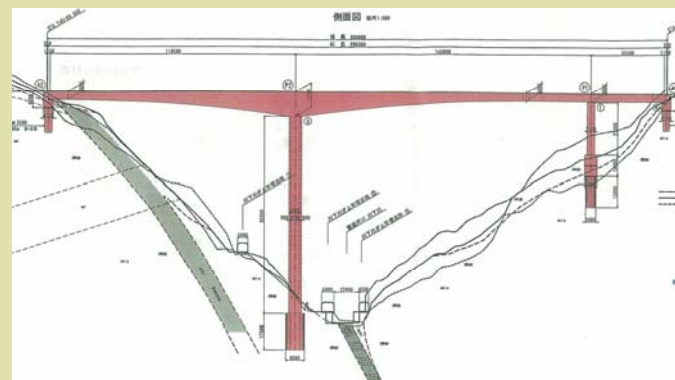


P1橋脚

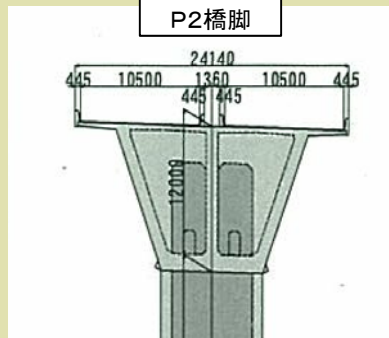


変更後

PC3径間連続ラーメン箱桁橋



P2橋脚



6.費用便益分析の結果

■ 大津JCT～城陽

種別	項目	事業全体	残事業
----	----	------	-----

便益(B) (現在価値:H26)	走行時間短縮便益	6,700億円	6,700億円
	走行経費減少便益	566億円	566億円
	交通事故減少便益	170億円	170億円
	計	7,437億円	7,437億円

費用(C) (現在価値:H26)	事業費	2,551億円	2,440億円
	維持管理費	264億円	264億円
	計	2,815億円	2,704億円



費用便益比 B/C	2.6	2.8
-----------	-----	-----

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。

注3）B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4）平成22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

6.費用便益分析の結果

■ 城陽～高槻第一JCT

種別	項目	事業全体	残事業
----	----	------	-----

便益(B) (現在価値:H26)	走行時間短縮便益	7,565億円	7,565億円
	走行経費減少便益	595億円	595億円
	交通事故減少便益	78億円	78億円
	計	8,239億円	8,239億円

費用(C) (現在価値:H26)	事業費	4,393億円	3,212億円
	維持管理費	122億円	122億円
	計	4,516億円	3,334億円



費用便益比 B/C	1.8	2.5
-----------	-----	-----

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。

注3）B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4）平成22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

6.費用便益分析の結果

■ 高槻第一JCT～神戸JCT

種別	項目	事業全体	残事業
----	----	------	-----

便益(B) (現在価値:H26)	走行時間短縮便益	9,689億円	9,689億円
	走行経費減少便益	518億円	518億円
	交通事故減少便益	161億円	161億円
	計	10,368億円	10,368億円

費用(C) (現在価値:H26)	事業費	6,475億円	3,723億円
	維持管理費	449億円	449億円
	計	6,924億円	4,172億円



費用便益比 B/C	1.5	2.5
-----------	-----	-----

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。

注3）B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4）平成22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

7.関係する都道府県の意見

■滋賀県知事からの意見(平成26年11月17日付け)

近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽)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、事業効果の早期発現に向けて、さらなる事業推進をお願いしたい。

大津JCT～城陽間は平成35年度開通予定であるが、その他の区間が平成30年度までに開通することから、名神高速道路の大津区間のさらなる交通集中を懸念している。

本県としても、用地買収やスマートIC、関連道路の整備および事業推進に必要な地元調整には、地元大津市と連携しながら最大限の協力を行うこととしているので、開通時期の前倒しをお願いしたい。

■京都府知事からの意見(平成26年11月19日付け)

対応方針(原案)案のとおり、引き続き事業を推進し、一日も早く全線完成されたい。

7.関係する都道府県の意見

■大阪府知事からの意見(平成26年11月10日付け)

- 新名神高速道路は、新たな国土軸として我が国の成長、国際競争力の強化に資する高規格幹線道路であり、大阪都市圏が東西二極の一極を担うための広域交通インフラとして、早期供用を目指し、重点的に整備を行うことが極めて重要である。
- また新名神高速道路の整備は、沿線地域のみならず高速道路ネットワークを經由し、府域全体の企業立地や産業集積等の地域活性化に大きく寄与することから、その早期供用に強い期待を寄せている。
- 本府としても、貴社と連携し、工事着手に向けた地元協議や、用地買収及び文化財調査を受託するなど、新名神高速道路の事業促進に積極的に関わり、貴社においては引き続き、近畿自動車道名古屋神戸線(高槻第一JCT～神戸JCT)については目標としている平成28年度供用、(八幡～高槻第一JCT)については平成35年度供用に向け、事業推進に関わり組まれます。

7.関係する都道府県の意見

■兵庫県知事からの意見(平成26年11月19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、本道路は、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やそれに伴う周辺一般道路の渋滞を抜本的に解消するとともに、南海トラフ巨大地震発生時や名神高速道路等の大規模更新・修繕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である。

さらに、沿線市町では、「インターチェンジに近接する公有地における産業団地計画」や「地域の特色を活かしたサービスエリア計画」など、新名神高速道路を最大限活用した、活力と賑わいのあるまちづくりを進めており、早期開通を待ち望んでいる。

こうしたことから、本県としても、用地取得や工事用道路の整備等に最大限取り組んできたところであり、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、引き続き事業を推進していただきたい。

7.関係する都道府県の意見

■神戸市長からの意見(平成26年11月20日付け)

近畿自動車道 名古屋神戸線(通称:新名神高速道路)の高槻第一JCT~神戸JCT間は、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、平成28年度の供用に向けて、引き続き、事業を継続していただきたい。

8.視点の整理及び対応方針(原案)

大津JCT ~ 城陽	城陽 ~ 高槻第一JCT	高槻第一JCT ~ 神戸JCT
■ 視点の整理		
事業の必要性等に関する視点		
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 費用便益比(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リダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。 ◇ 多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。 ⇒ 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など、当該区間の必要性は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 費用便益比(B/C)は1.8である。 ◇ 名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。 ◇ 多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。 ⇒ 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など、当該区間の必要性は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 費用便益比(B/C)は1.5である。 ◇ 名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。 ◇ 多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。 ⇒ 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など、当該区間の必要性は高い。
事業進捗の見込みの視点		
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議・用地取得を進めていく予定である。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 城陽～八幡 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。 ◇ 八幡～高槻第一JCT <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議・用地取得を進めていく予定である。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。
コスト削減や代替案立案等の可能性の視点		
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 地元設計協議などの事業進捗に合わせ、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・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 地元設計協議などの事業進捗に合わせ、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・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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削減を図っていく。
■ 対応方針(原案)		
<ul style="list-style-type: none"> 【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。 	<ul style="list-style-type: none"> 【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。 	<ul style="list-style-type: none"> 【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。