

# 事業再評価（原案）

近畿自動車道 名古屋神戸線

おおつ じょうよう  
（大津JCT～城陽）

# 目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業費の見直し
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性
5. 費用便益分析の結果
6. 関係する都道府県の意見
7. 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
	大津JCT～城陽
区間	滋賀県大津市上田上牧町～ 京都府城陽市寺田金尾
延長	25.1km
規格	第1種第2級(暫定) 【第1種第1級】
設計速度	100km/h【120km/h】
車線数	4車線【6車線】
全体事業費	約7,657億円
計画交通量	約62,800～63,300台/日

事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線
	大津JCT～城陽
整備計画	平成 3年12月
事業許可	(H18.3) H24.4 【R2.3】
事業完成予定※1	令和6年度※2 【令和12年度】
用地取得率(R5.3末時点)	100%
事業進捗率(R5.3末時点)	41%

※1 事業完成予定は事業許可における完成予定を記載

※2 今後の工事進捗を踏まえた工程精査が必要

【 】内は完成6車線



# 【参考】新名神(大津JCT～城陽)の事業期間について

▼ H24.4 国土交通大臣 事業許可

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事業許可に基づく事業期間 (H24.4)		12年												

※平成24年の事業許可時点において、一般的な高速道路の完成までの期間は、事業を着手してから概ね10年程度要することから、平成30年代半ばまでの完成を目指すこととして設定

現在の工程	測量・調査・設計	[黒塗り]												
	用地取得 ※用地引渡しに要した期間を含む	[黒塗り]												
	工事	[黒塗り]												

R3.12 連絡調整会議(第1回) ▲

R4.3 事業評価監視委員会 ●

完成予定年度をR5年度からR6年度に見直し

※用地等の明け渡し、及び土工工事の進捗が順調な場合

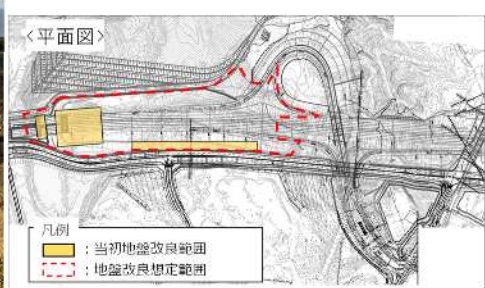
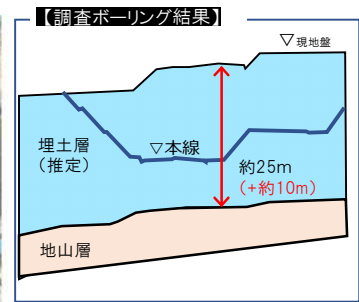
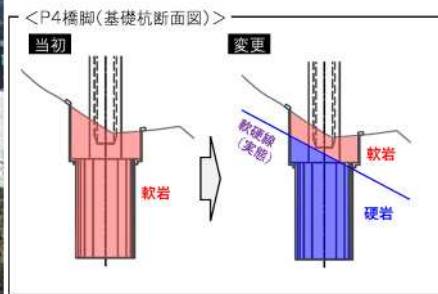
R6.1 連絡調整会議(第2回) ▲

R6.1 事業評価監視委員会(今回) ●

令和6年度の開通は困難な状況であり、今後の工事進捗を踏まえた工程精査が必要

# 2. 事業の経緯及び進捗状況①

- 信楽川橋の基礎杭構築において、事前調査では確認できなかった硬岩が発現したため、工事に時間を要している状況
- 宇治田原IC部において、用地引渡し時期に更なる遅れが生じたことや、ボーリング調査の結果、地盤改良範囲の増加や局所的にコンクリート殻などが発現したため、今後の工事進捗に合わせ着実な撤去(分別)作業が必要
- 城陽スマートIC部において、ボーリング調査の結果、地盤改良の範囲が大幅に増加したため、工事に時間を要している状況  
⇒令和6年度の事業完成(暫定4車線)が困難な状況であり、今後の工事進捗を踏まえた工程精査が必要



## 2. 事業の経緯及び進捗状況②

- 平成24年 4月20日 新名神高速道路 大津～城陽 4車線整備 事業許可
- 平成26年12月 3日 新名神高速道路 大津～城陽 事業再評価(NEXCO西日本)
- 平成29年12月12日 新名神高速道路 大津～城陽 事業再評価(NEXCO西日本)
- 令和 2年 3月16日 社会資本整備審議会 道路分科会 第19回 事業評価部会  
令和 2年 3月31日 新名神高速道路 大津～城陽 6車線化 事業許可
- 令和 3年12月27日 新名神高速道路  
大津JCT(仮称)～城陽JCT・IC間 連絡調整会議(第1回)
- 令和 4年 3月 9日 新名神高速道路  
大津JCT(仮称)～城陽JCT・IC間 事業再評価
- 令和 6年 1月17日 新名神高速道路  
大津JCT(仮称)～城陽JCT・IC間 連絡調整会議(第2回)

# 2. 事業の経緯及び進捗状況③

○工事全面展開中で、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を実施。

滋賀県域: 山間部及び多数の河川が通る急峻かつ狭隘な山岳地形の中、大規模な橋梁やトンネル工事を推進中。  
 京都府域: 大規模な土工やトンネル工事を推進しているほか、国道の近接や鉄道等が複数交差している中、大規模な橋梁工事を推進中。

機構協定締結  
 国交大臣事業許可

H24~

測量調査

H24~H29

設計協議

H25~

用地取得 (取得率100%)

H27~

工事 (着手率100%)

完成開通



## ①大津大石トンネル西坑口



## ②城陽高架橋



※名称は仮称

# 3. 事業費の見直し

[税込み]

現事業費	変更事業費	増減額	増減率	備考
約6,387億円	約7,657億円	+1,270億円	+19.9%	

項目	事業費増減要因	増減額
①硬岩出現に伴う対策工の追加による増	切土掘削及び橋脚基礎構築において、想定よりも早期に硬岩が発現したため、発破工法等現場条件に応じた対策工を追加	+229.9億円
②のり面補強工の追加による増	切土掘削作業中に、のり面に亀裂が生じたため、のり面補強工（鉄筋挿入工等）を追加	+48.3億円
③トンネル沈下対策の追加による増	トンネル掘削において沈下が発生したため、インバート掘削前に下面へ薬液注入工による支持地盤の改良及び一次インバートの対策工を追加	+36.2億円
④トンネル掘削に伴う補助工法の追加による増	トンネル掘削において、想定以上に地山が脆弱で掘削時には切羽崩落が発生しているため、補助工法の対策範囲を変更	+238.0億円
⑤競走馬育成施設のウッドチップ処分方法の見直しによる増	宇治田原IC予定地の競走馬育成施設におけるウッドチップ撤去について、当初は木くずとしてリサイクル処分を計画していたが、関係機関等への確認の結果、リサイクル処分に適さないことが判明し、リサイクル処分から産業廃棄物として埋め立て処分へ変更	+20.2億円
⑥山砂利採取地の埋土層対策範囲の拡大による増	土地引渡し後のボーリング調査の結果、山砂利採取後の埋土層が想定以上に軟弱かつ広範囲で深いことが判明したため、地盤改良範囲が拡大	+220.2億円
⑦物価上昇等による増	労務費・機械器具費・材料費の物価上昇に伴う増	+498.4億円
⑧コスト削減（土砂搬出方法の変更による減）	切土施工に生じる土砂搬出を事業地内においてベルトコンベアによる搬出で計画していたが、事業地外に借地及び林内作業の了承を得てダンプトラックによる搬出に変更したことによる減	▲2.0億円
⑨コスト削減（道路構造の変更による減）	大石小田原橋について、神社回避のため橋梁構造で計画していたが、神社関連地を所有する地権者と協議を重ね、了承を得たことから、道路構造を橋梁から盛り土構造へ変更したことによる減	▲19.2億円
合計		+1270.0億円



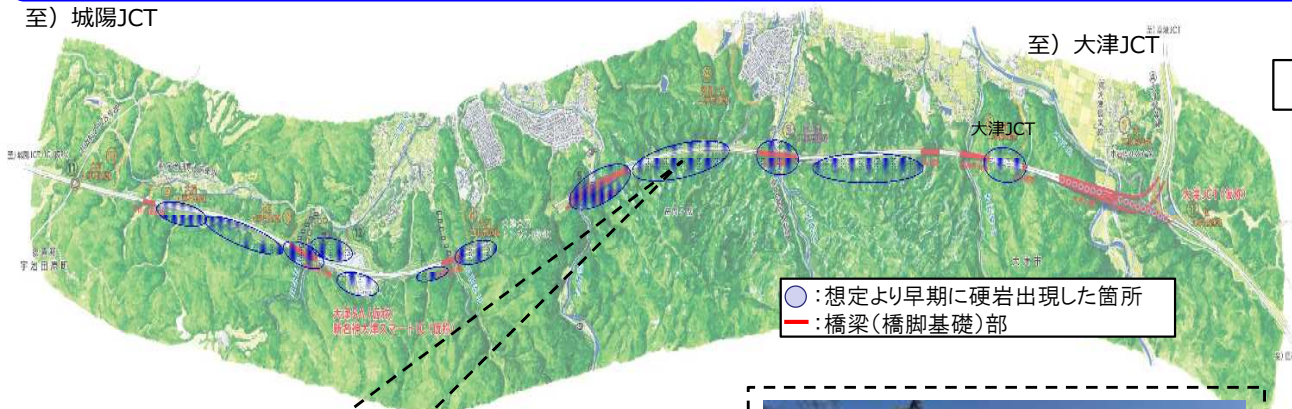
# 3. 事業費の見直し

## ①硬岩出現に伴う対策工の追加による増(+229.9億円)

- ・土質区分は、事前のボーリング調査結果より想定していた。
- ・滋賀県域の切土掘削や橋梁基礎杭の構築において、想定より高い位置で硬岩が発現したことから、発破工法等対策工を追加するもの。

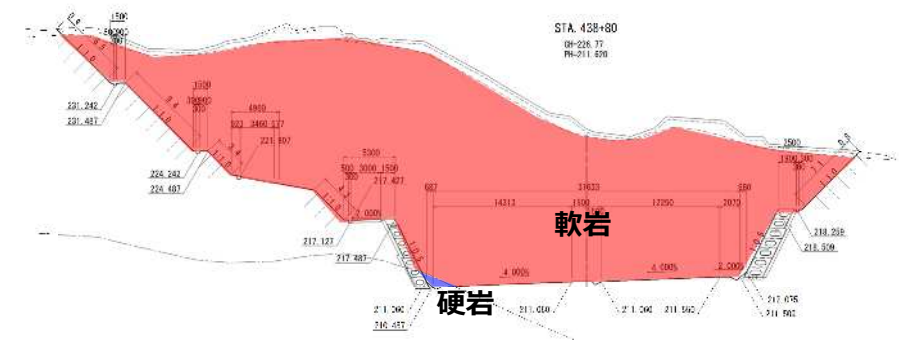
至) 城陽JCT

至) 大津JCT

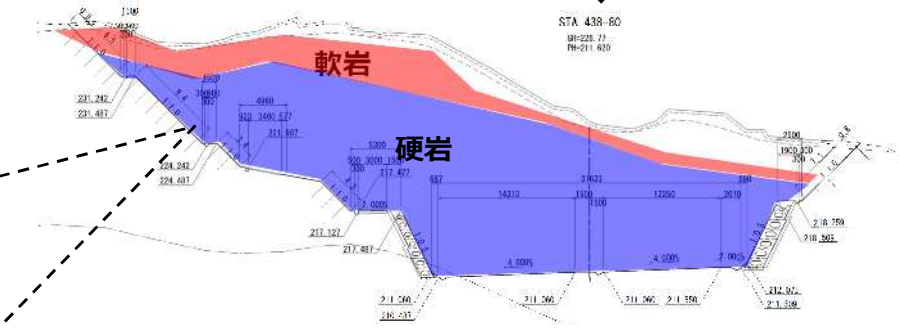


○: 想定より早期に硬岩出現した箇所  
 —: 橋梁(橋脚基礎)部

当初 当初ボーリング調査結果から推定した土軟硬線



変更 現場にて岩判定を実施したことによる土軟硬線



当初ボーリング調査結果

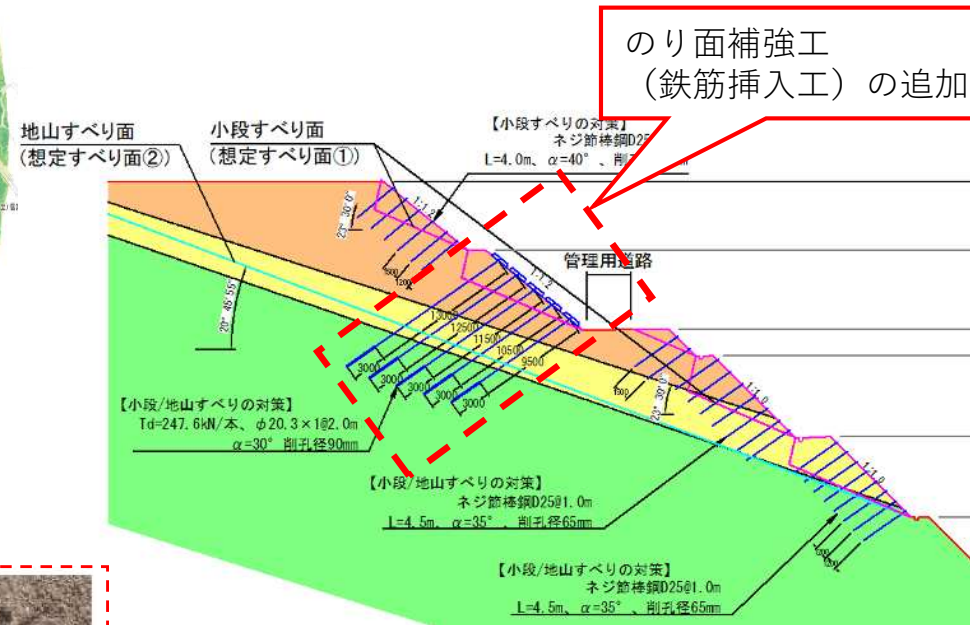
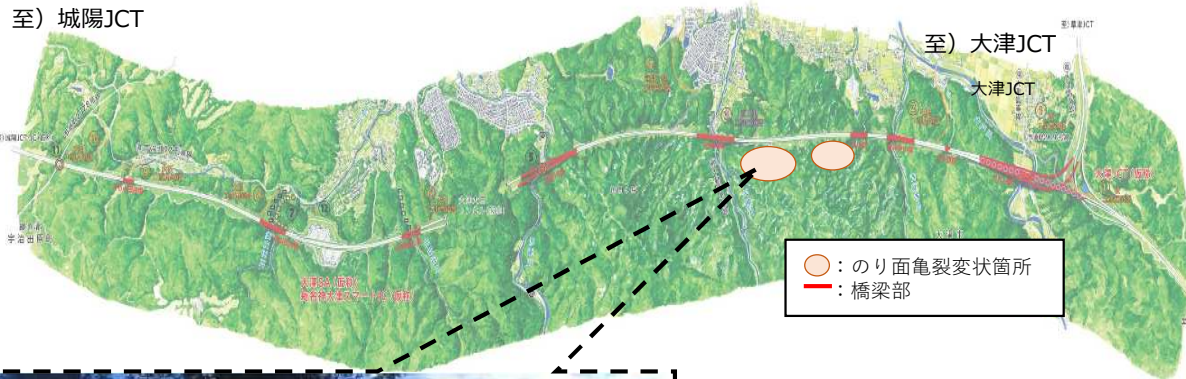
岩判定を実施し、硬岩と判定



# 3. 事業費の見直し

## ②のり面補強工の追加による増(+48.3億円)

- ・滋賀県田上地区の切土部施工について、当初ボーリング調査結果では、すべり面は確認できなかったが、施工時に切土のり面に亀裂が確認された。
- ・ピンポイントでボーリング詳細調査を実施した結果、新たにすべり面が確認されたため、のり面補強工(鉄筋挿入工等)を追加するもの。



亀裂箇所の近景写真



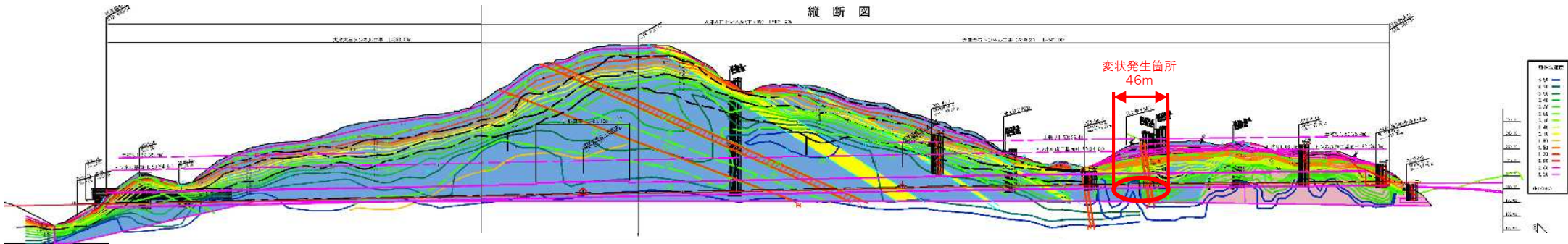
開口亀裂の状況



# 3. 事業費の見直し

## ③トンネル沈下対策の追加による増(+36.2億円)

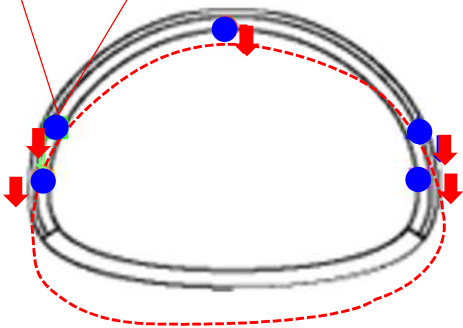
- ・大津大石トンネルにおいてトンネル掘削時に地山状況が悪く、底盤の地耐力が上載荷重に耐えられず沈下が発生した。
- ・沈下対策としてインバート掘削前にインバート下面へ薬液注入工による支持地盤の改良及び一次インバートを追加するもの。



沈下計測結果  
STA.451+34

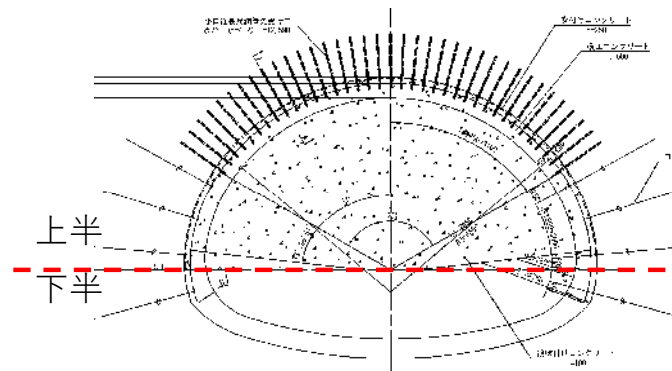
計測位置

上半掘削終了時 約100mm沈下  
下半掘削時 約276mm沈下

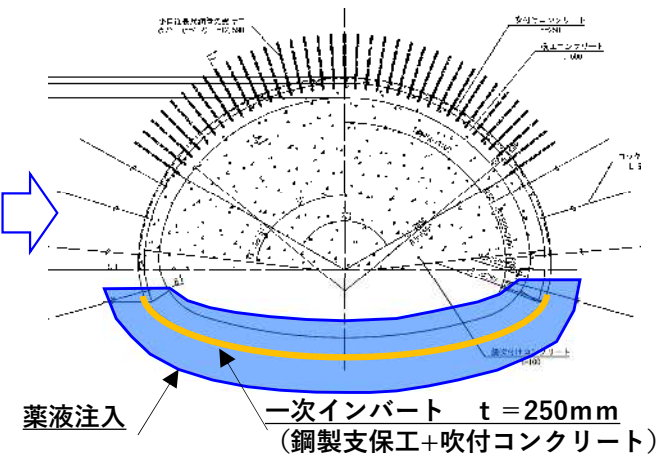


● : 計測点

当初計画



変更計画  
(追加対策)



# 3. 事業費の見直し

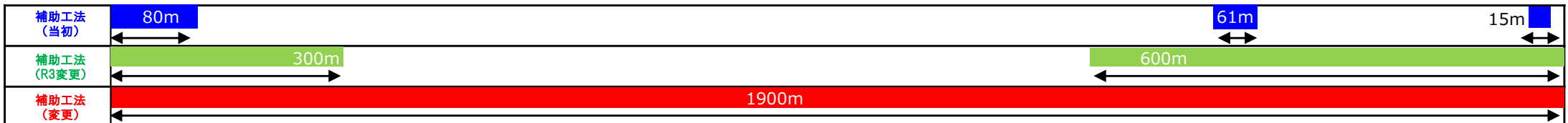
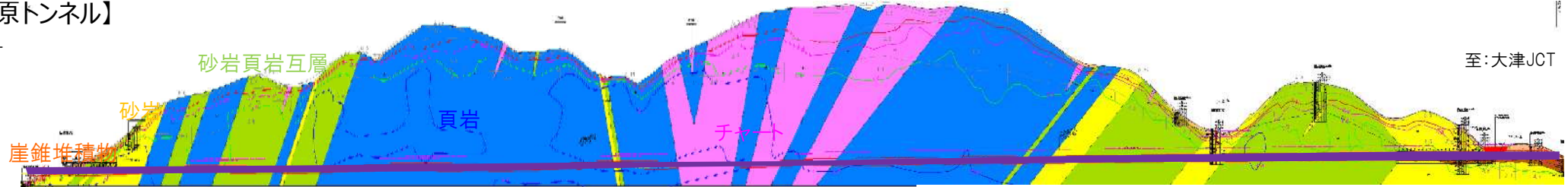
## ④トンネル掘削に伴う補助工法の追加による増(+238.0億円)

- ・当初、トンネル坑口付近や低土被り部のみ補助工法を計画していたが、掘削を進めるにつれて、想定以上に地山が脆弱で湧水も多く、補助工法を追加して掘削している状況。
- ・東西からトンネル掘削が進む中で、依然として地山が脆弱で湧水も多く、掘削時には切羽崩落が発生しているため、補助工法（AGF工法等）の範囲、延長の変更及び切羽崩落対策工を追加するもの。

【宇治田原トンネル】

至：城陽JCT

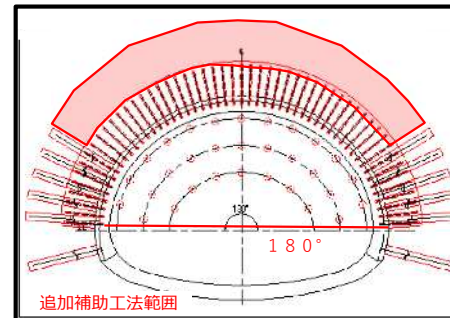
至：大津JCT



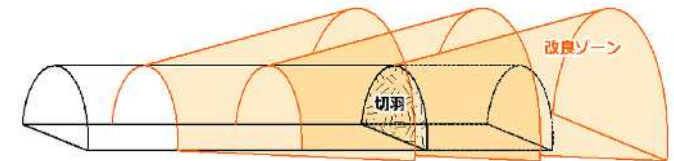
↔ : 補助工法実施範囲



AGF工法（注入式長尺鋼管先受工）



概要図

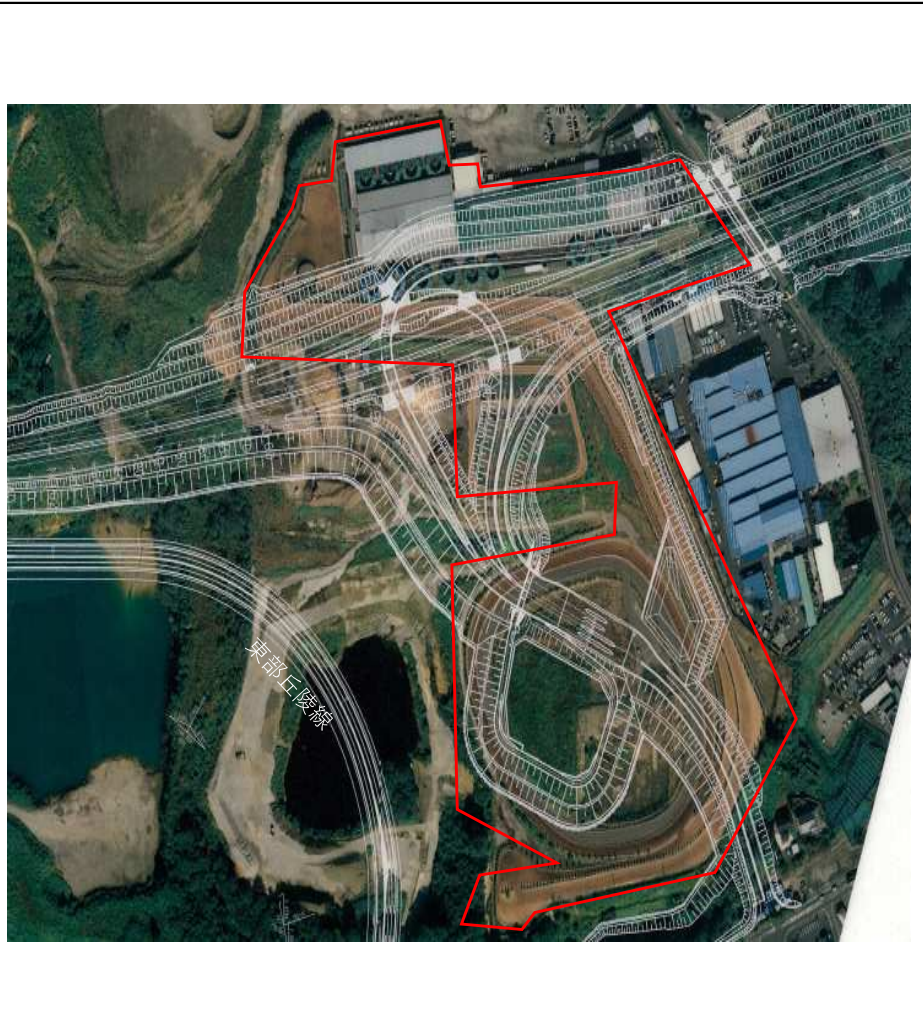


# 3. 事業費の見直し

## ⑤競走馬育成施設のウッドチップ処分方法の見直しによる増(+20.2億円)

- ・宇治田原IC予定地の競走馬育成施設におけるウッドチップ撤去について、当初は木くずとしてリサイクル処分を計画していたが、関係機関等への確認の結果、リサイクル処分に適さないことが判明し、リサイクル処分から産業廃棄物として埋め立て処分へ変更したものの。

宇治田原IC予定地



コース敷設図



# 3. 事業費の見直し

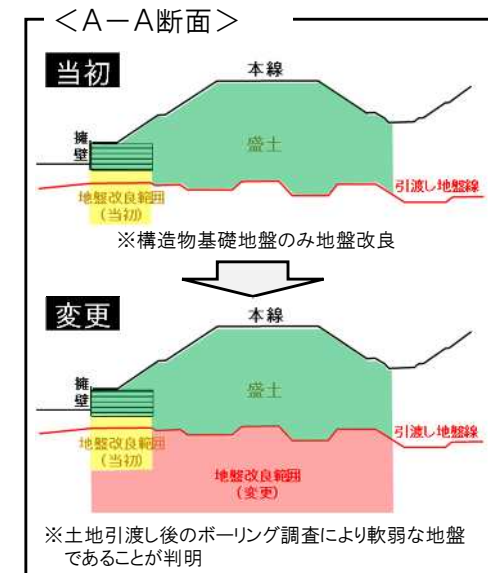
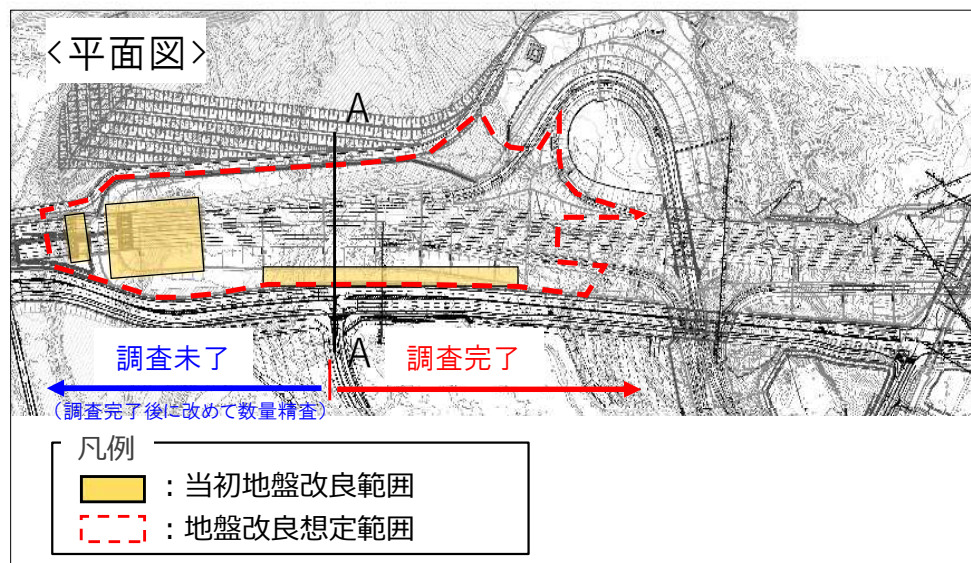
## ⑥山砂利採取地の埋土層対策範囲の拡大による増(+220.2億円)

・用地取得に伴う土地引渡し後にボーリング調査を実施した結果、山砂利採取地の埋戻し土が軟弱かつ広範囲で深いことが判明したため、地盤改良範囲が拡大したものの。

位置図



地盤改良施工状況

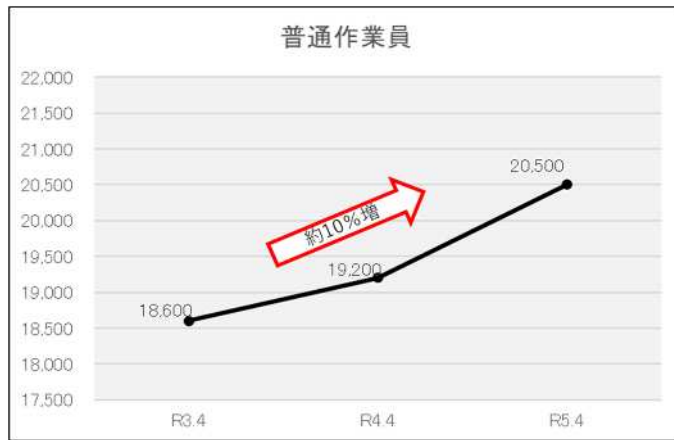


# 3. 事業費の見直し

## ⑦物価上昇等による増(+498.4億円)

・R3年度～R5年度の物価上昇に伴う費用の増

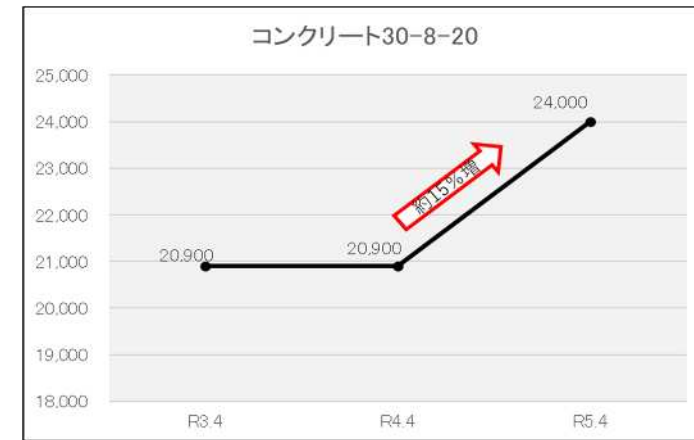
### ■ 労務単価の推移 滋賀県内における普通作業員



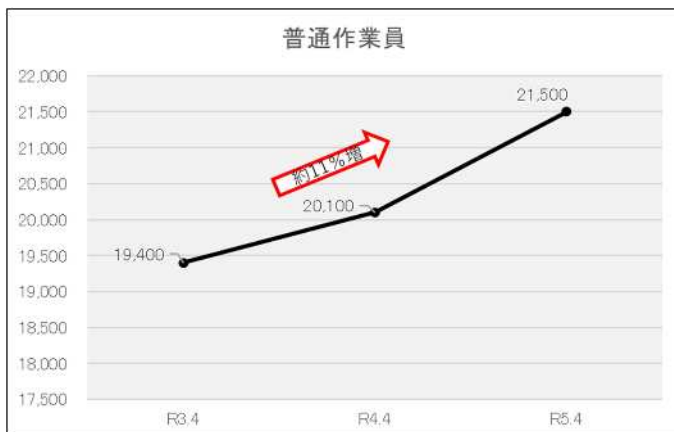
### ■ 材料単価の推移 滋賀県内における鉄筋



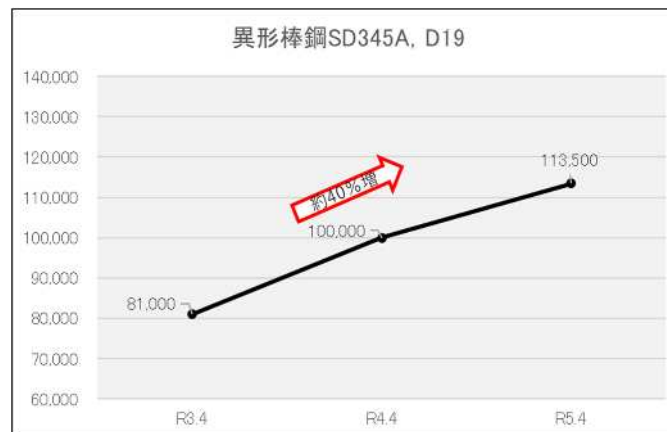
### ■ 材料単価の推移 滋賀県内におけるコンクリート



### ■ 労務単価の推移 京都府内における普通作業員



### ■ 材料単価の推移 京都府内における鉄筋



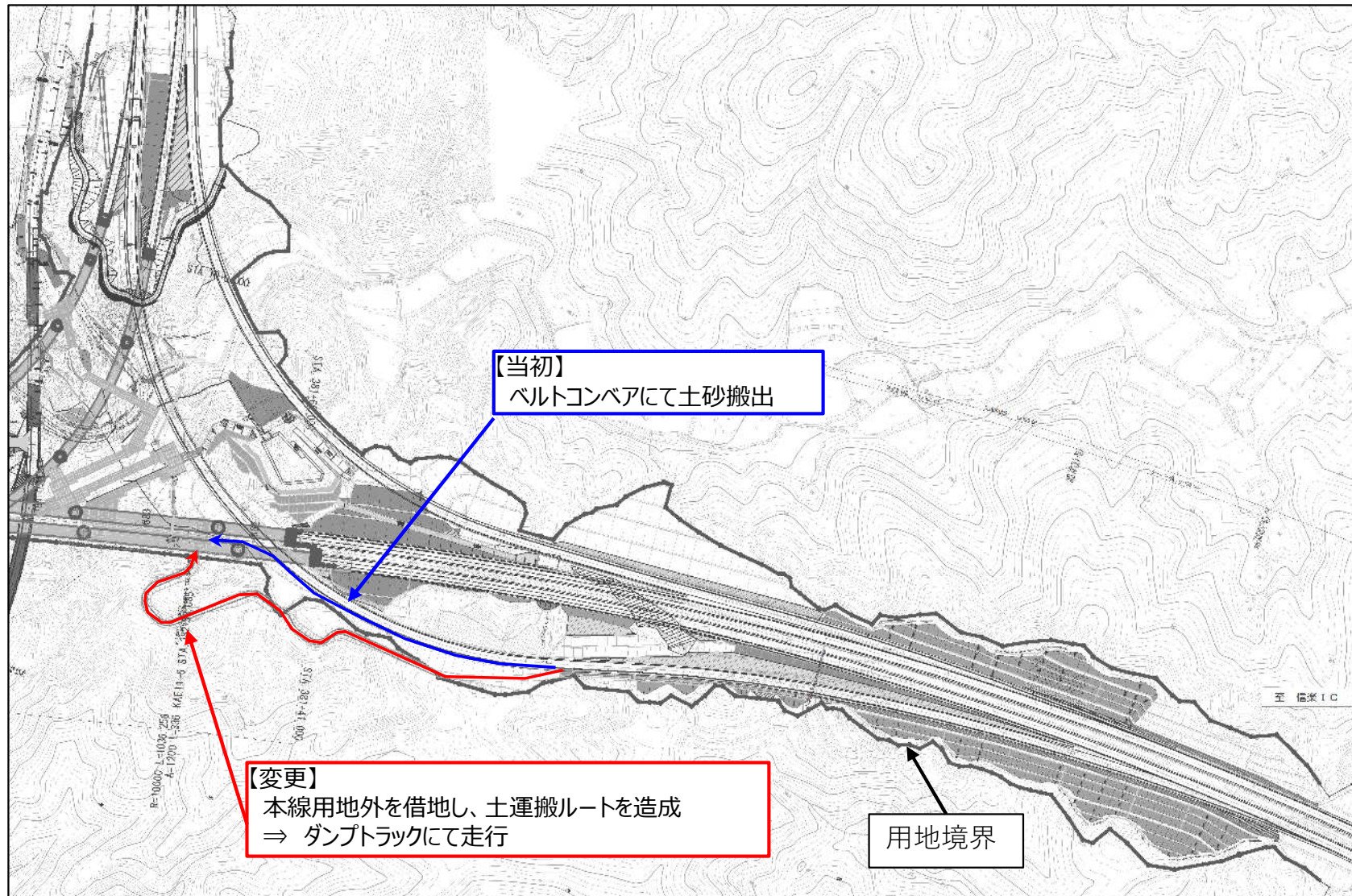
### ■ 材料単価の推移 京都府内におけるコンクリート



# 3. 事業費の見直し

## ⑧コスト削減(土砂搬出方法の変更による減)(▲2.0億円)

- ・当初、切土施工に生じる土砂搬出方法を事業地内でのベルトコンベアで計画。  
一般地権者との借地契約および保安林指定区域内の林内作業の了承を得て、本線用地外に土運搬ルートを作成することで、ダンプトラックでの土砂を搬出する方法に変更し、コスト削減したもの。

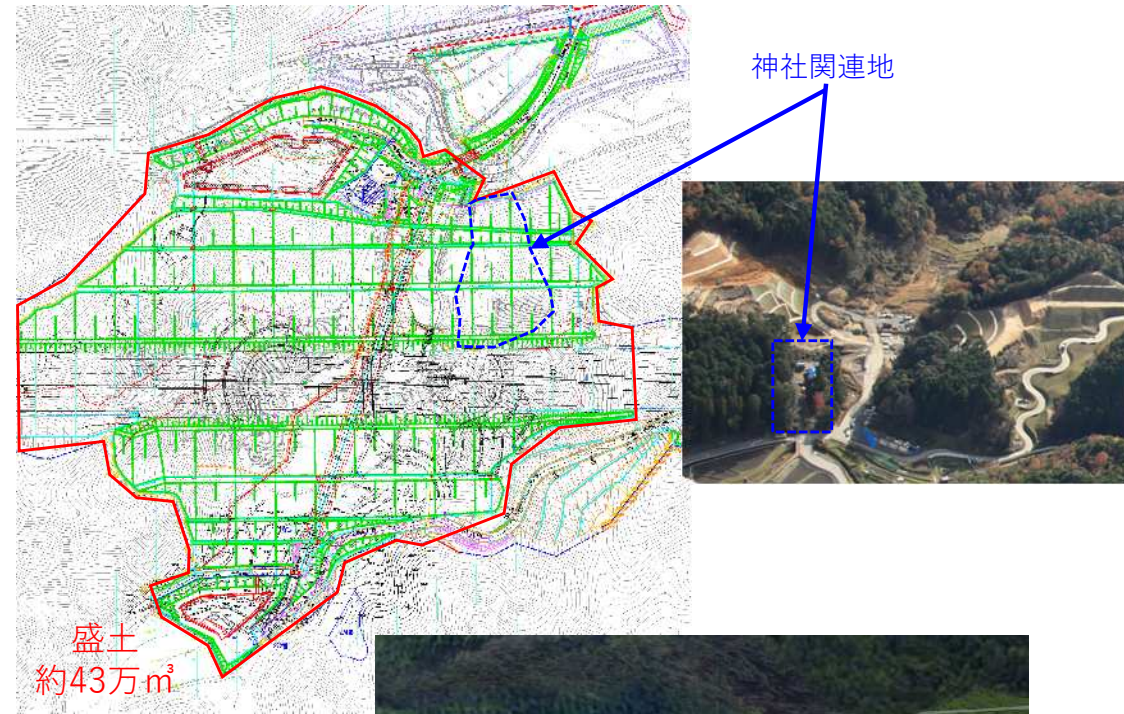
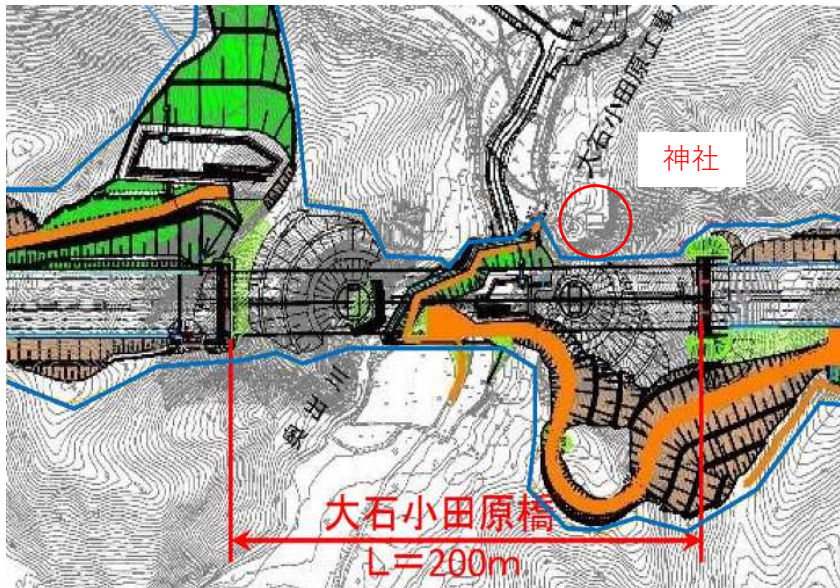




# 3. 事業費の見直し

## ⑨コスト削減(道路構造の変更による減)(▲19.2億円)

- ・大津大石地区において、暫定4車線事業許可時は、路線に近接して神社があったことから回避するために橋梁構造で計画。6車線化事業許可によるトンネル断面の拡大や切土範囲の拡大により、発生土量が増加し盛土ポケットが必要となったため、橋梁から盛土構造への変更を検討した。合わせて神社関連地を所有する地権者と協議を重ね、移転の了承を得たことから、道路構造を橋梁から盛り土構造へ変更したもの。



## 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

大項目	小項目	NO
ネットワークの充実	日本中央回廊の形成	①
	交通混雑の緩和Ⅰ	②
	交通混雑の緩和Ⅱ	③
安全・安心	リダンダンシーの確保Ⅰ	④
	リダンダンシーの確保Ⅱ	⑤
地域活性化	物流の効率化支援	⑥
	地域経済の活性化	⑦
	観光の活性化	⑧

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ① 日本中央回廊の形成

- 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・新東名に期待される効果 >

#### 国土軸のダブルネットワーク化

- ・名神、東名高速とともに国土軸の骨格をなし日本経済・社会の大動脈を形成
- ・事故、災害時における代替路として機能

#### 抜本的なサービス改善

- ・高速走行による所要時間の短縮及び定時性の確保

#### 物流・観光の活性化

- ・物流の生産性向上
- ・観光産業・沿線地域の活性化

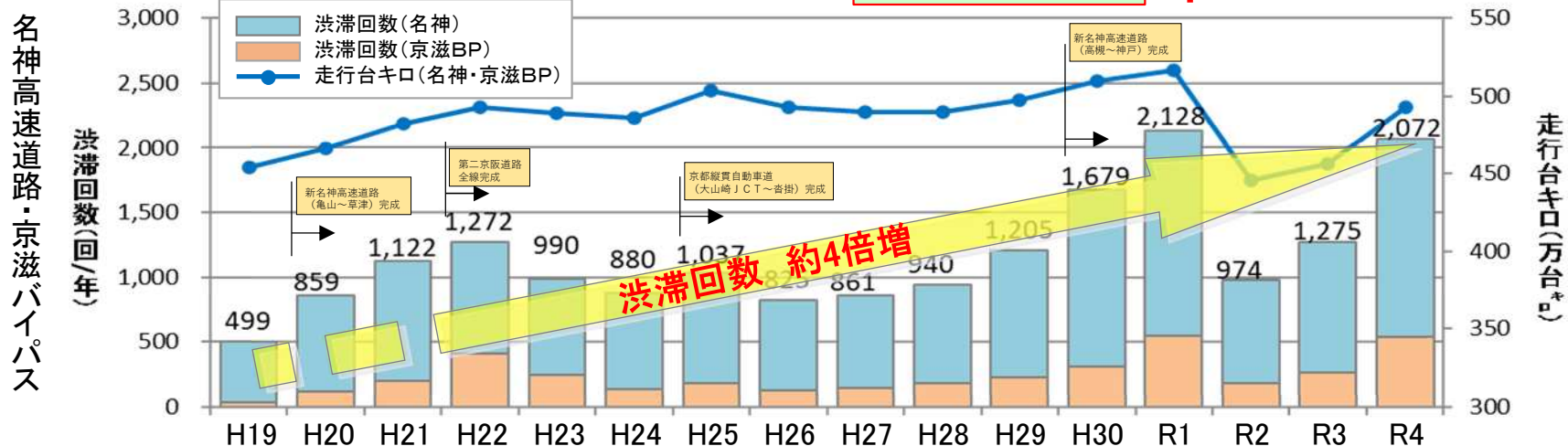
# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ②交通混雑の緩和 I

- 名神高速道路及び京滋バイパスについて走行台キロ数は増加の一途をたどっており、渋滞回数については、令和4年は平成19年と比較し約4倍に増加。
- 新名神高速道路(大津～城陽)の整備により、名神高速道路等の渋滞回数減少に伴う走行性の向上に期待。



★：主要渋滞箇所



出典：NEXCO西日本調べ

※1 走行台キロ：名神(草津JCT～高槻JCT(KP504))と京滋バイパスの走行台キロの総和  
 ※3 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)

※2 渋滞回数の集計区間：名神(草津JCT～高槻JCT(KP504))と京滋バイパスの総和

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

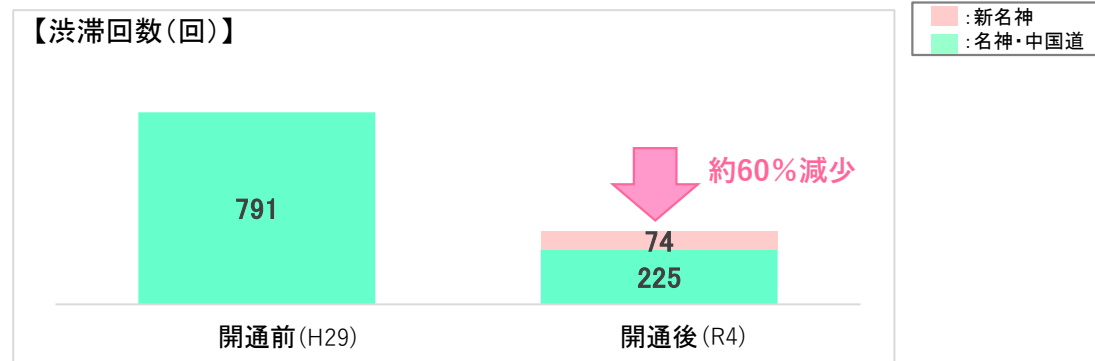
## ③交通混雑の緩和Ⅱ

- 新名神高速道路(高槻～神戸)の開通(平成30年)により、高槻～神戸間のダブルネットワークが完成。名神・中国道側の交通量が約30%減少し、交通が分散。
- 分散により名神・中国道側の渋滞回数は約60%減少。事故件数も約40%減少。



### 分散に伴い、渋滞・事故ともに減少

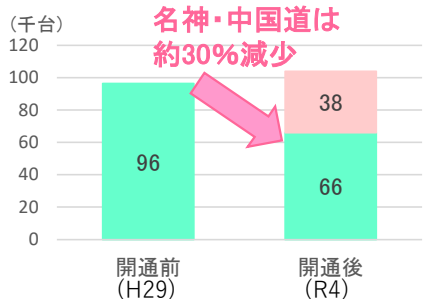
#### 渋滞回数・事故件数の変化(高槻JCT・IC～神戸JCT)



### 約9万台の交通を分散

#### 断面交通量の変化(年間)

(高槻JCT・IC～神戸JCT)



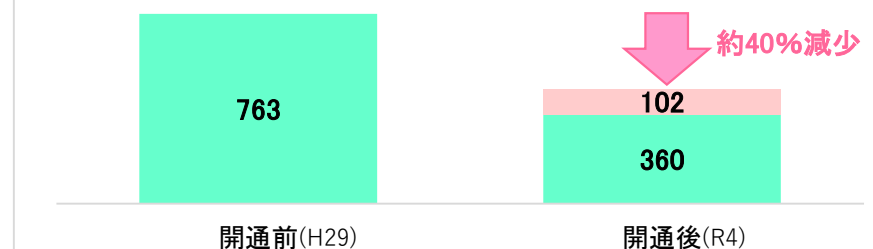
30代女性(高槻市)

今までは西宮名塩や宝塚トンネルが混むので、なかなか西へは行きにくかったですが、今はそのストレスがなくなりました。

※WEBアンケート調査より  
(平成31年4月)

※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)

#### 【事故件数(件)】



※NEXCO西日本 渋滞・事故データより集計

・5km以上の渋滞(※1)を集計 集計範囲:名神(吹田JCT～高槻JCT・IC) 中国道(神戸JCT～吹田JCT)

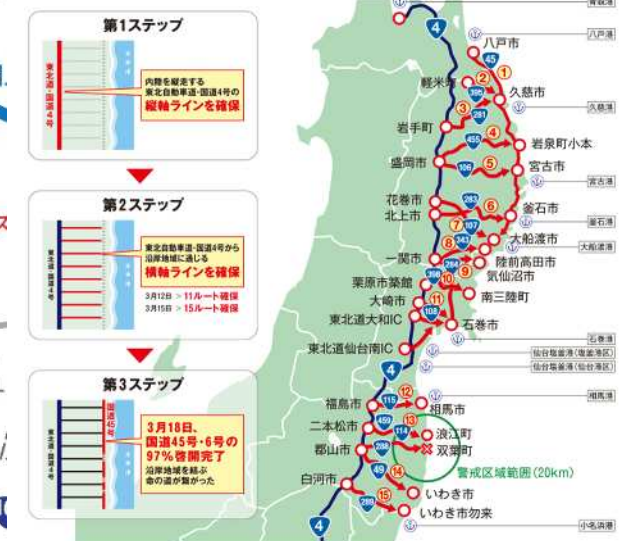
※1:渋滞 時速40km以下で低速走行、あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ④リダンダンシーの確保 I

- 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。
- 地震や豪雨災害などにより、名神高速道路や中国自動車道が被災した場合においても、新名神高速道路から一般道の道路啓開を行い、緊急輸送や復旧活動を迅速に行うことができる。
- 新名神高速道路は各府県の地域防災計画において、緊急輸送道路として指定されている。

新名神整備による「くしの歯」型道路のイメージ



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

東日本大震災時には東北道が緊急輸送・復旧活動に寄与



宝塚高架橋



瓦木西高架橋



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、緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けることをいう

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ⑤リダンダンシーの確保 II

- 名神高速道路は開通から50年以上が経過し、今後リニューアル工事が必要となる。
- 新名神高速道路(大津～高槻)の整備により、新名神高速道路が名神高速道路のリニューアル工事に際し迂回路として機能することに期待。



中国道リニューアル工事においては、新名神高速道路(高槻～神戸)が迂回路となり社会的影響の最小化に寄与



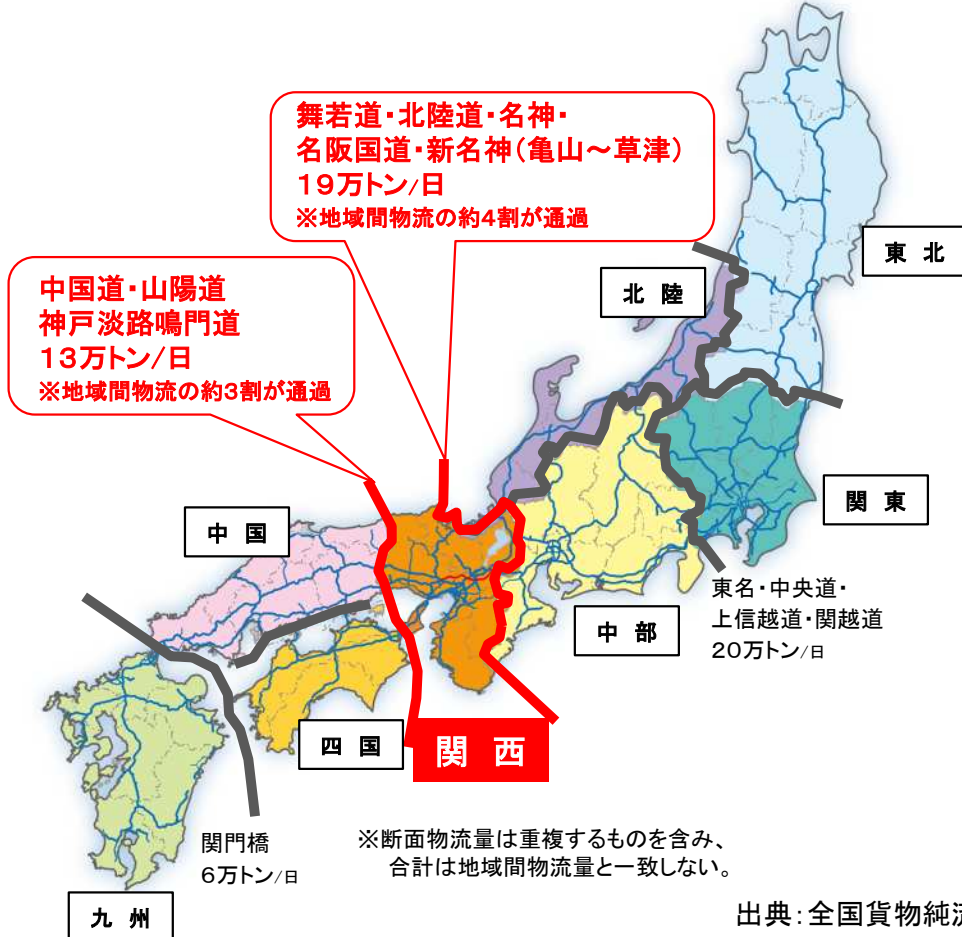
# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ⑥ 物流の効率化支援

- 高速道路を利用する地域間物流は45万トン／日あり、そのうち関西・中部断面は約19万トン／日、関西・中国四国断面は13万トン／日が通過。
- 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

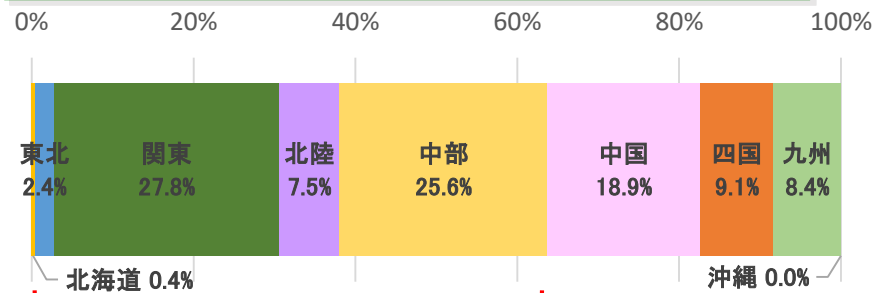
- ・ 全国の地域間貨物物流量(トラック)は「72万トン／日」
- ・ 高速道路を利用する全国の地域間貨物物流量は「45万トン／日」(約6割)



### 新名神高速道路沿線の物流拠点状況



### 近畿地方発着のトラック流動量



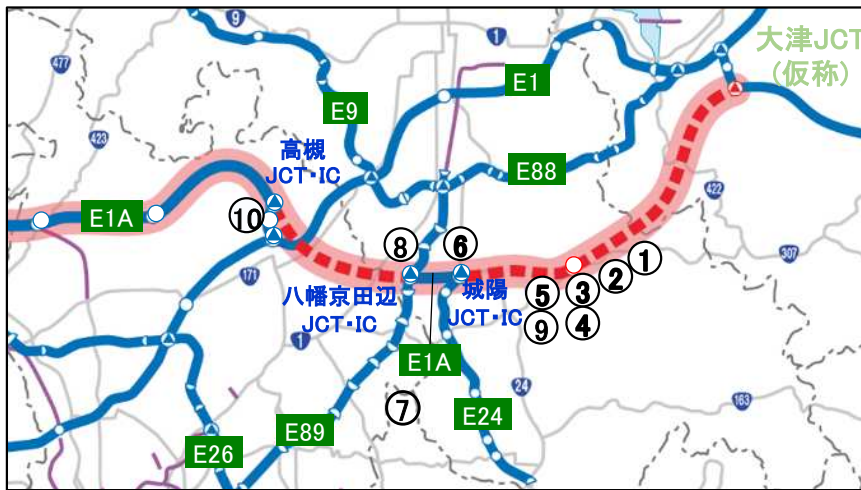
近畿地方発着の約6割は東日本方面へ



# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ⑦地域経済の活性化

- 新名神高速道路沿線は宅地や工業団地の開発プロジェクトが多数あり、整備により促進され、地域経済の活性化が期待される。
- 関西文化学術研究都市では、産・学・官共同による都市づくりが行われており、研究開発型産業施設の立地が進んでいる。



緑苑坂テクノパーク

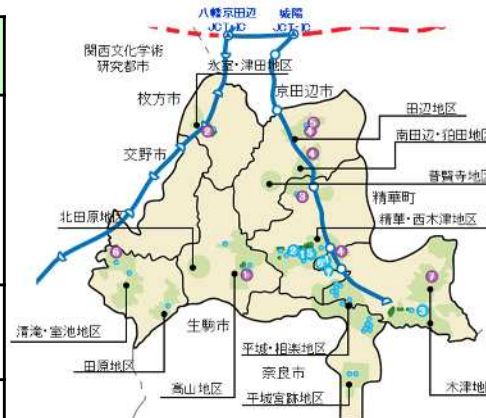


京都山城白坂テクノパーク

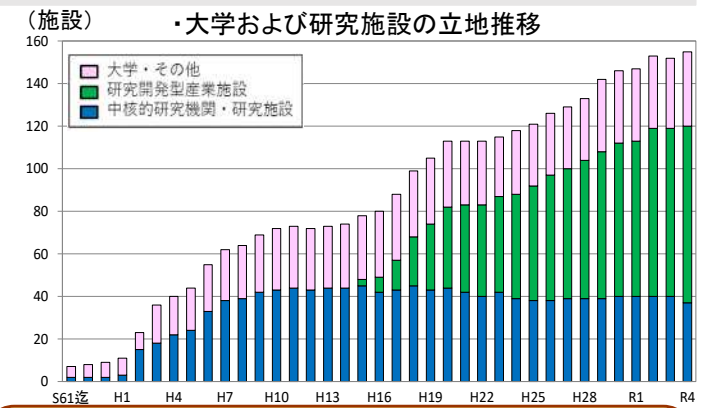


出典：城陽市産業支援サイト

関西文化学術研究都市



凡例  
 ■ 学研地区 ■ 周辺地区 ● 大学  
 ● 研究開発型産業施設  
 ● 中核的研究機関・研究施設



・京奈和自動車道や第二京阪道路が国土軸である新名神高速道路と直結することで、南北軸に加えて東西軸の利便性向上に繋がるとともに、未だ開発がなされていないエリアがある南田辺・狛田地区、高山地区、木津地区の事業推進にも期待できる。また、研究施設等の立地促進にも期待している。



出典：関西文化学術研究都市推進機構ヒアリング（令和5年11月）

N. O.	事業名	整備状況	地域名
①	緑苑坂テクノパーク	完成	宇治田原町
②	宇治田原工業団地	完成	
③	新市街地整備計画	事業中	
④	ICと隣接した次世代物流拠点	計画中	
⑤	城陽市東部丘陵地整備計画	事業中	城陽市
⑥	久世荒内・寺田塚本地区	完成	
⑦	関西文化学術研究都市	完成	京田辺市・木津川市・精華町 枚方市・四条畷市・交野市 奈良市・生駒市
⑧	美濃山古寺地区土地区画整理事業	事業中	八幡市
⑨	京都山城白坂テクノパーク	完成	城陽市・井手町
⑩	成合南地区	事業中	高槻市



# 5. 費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
----	----	------	-----

便益(B) (現在価値:R5)	走行時間短縮便益	11,515億円	11,515億円
	走行経費減少便益	1,157億円	1,157億円
	交通事故減少便益	114億円	114億円
	計	12,785億円	12,785億円

費用(C) (現在価値:R5)	事業費	7,024億円	2,821億円
	維持管理費	808億円	808億円
	更新費	0億円	0億円
	計	7,832億円	3,629億円



費用便益比(B/C)	1.6	3.5
経済的純現在価値(B-C)	4,953億円	9,156億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.1%	21.1%

費用便益分析マニュアル（R4. 2 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27年全国道路・街路交通情勢調査に基づく令和22年（2040年）の将来OD表により、B/Cを算出

## 6. 関係する都道府県の意見

### ■滋賀県知事からの意見(令和6年1月25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)」のとおり【事業継続】に異論はありません。

当県としても、引き続き地元大津市と連携しながら、スマートIC や関連道路の整備を行うので、安全に十分配慮しながら一日も早い開通をお願いします。

また、令和7年秋開催予定の国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会をはじめとした各種事業への影響が懸念されますので、事業完成予定時期を早期に提示いただくよう、併せてお願いします。

### ■京都府知事からの意見(令和6年1月25日付け)

事業継続という対応方針(原案)に異論ありません。

新名神高速道路は、新東名高速道路とともに三大都市圏を連絡する日本の大動脈であり、名神高速道路等の代替機能を担う重要な道路です。

京都府としても沿線地域の発展に対し大きく期待するとともに、関連道路整備や企業誘致等に積極的に取り組んできたところです。

企業の活動などへの影響を出来るだけ小さくする観点から、ネクスコ西日本におかれては、早急に工程の精査を実施し、早期に開通頂きますようお願いいたします。

# 7. 対応方針(原案)

## ■視点の整理

### ○ 事業の必要性等に関する視点

- ・ 費用便益比(B/C)は、事業全体で1.6、残事業で3.5である。
  - ・ 対象区間の整備により、
    - 名神高速道路とのダブルネットワーク化による災害時におけ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。
    - 大量の物流・人流を支え、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。
- など、多様な効果が大きく見込まれることから、当該区間の必要性は高い。

### ○ 事業進捗の見込みの視点

- ・ 全面的に本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。
- ・ 橋脚の基礎杭構築における事前調査では確認できなかった硬岩の発現、用地引渡し時期の更なる遅れ、地盤改良範囲の増加、局所的なコンクリート殻等の発現により、施工に時間を要することが判明しており、暫定4車線の事業完成予定については、今後の工事進捗を踏まえた工程精査が必要

### ○ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、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)

### 【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。