

事業再評価(原案)

近畿自動車道名古屋神戸線
(大津JCT ~ 城陽IC)

1. 事業概要(大津JCT ~ 城陽IC)

路線名: 高速自動車国道 近畿自動車道名古屋神戸線

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: 3,270億円



2. 事業の経緯及び進捗状況

事業の経緯

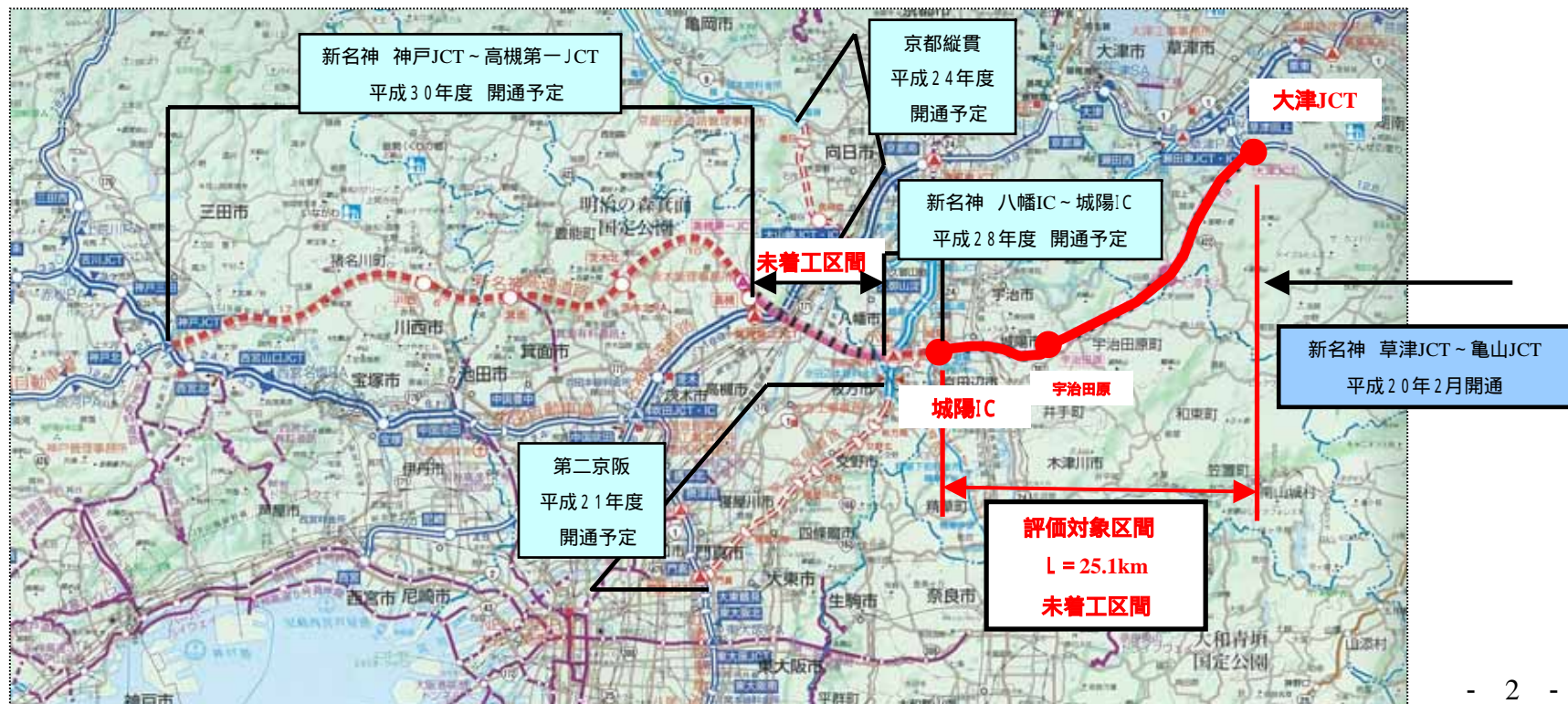
整備計画	平成	3年	12月
施行命令	平成	5年	11月
実施計画認可	平成	5年	12月
整備計画変更	平成	18年	2月
事業変更許可	平成	18年	3月
開通予定	未定		

進捗状況(平成20年度末見込み)

事業進捗率	1%	(事業費ベース)
用地取得率	1%	(面積ベース)
工事着手率	0%	(延長ベース)

【現在の状況】

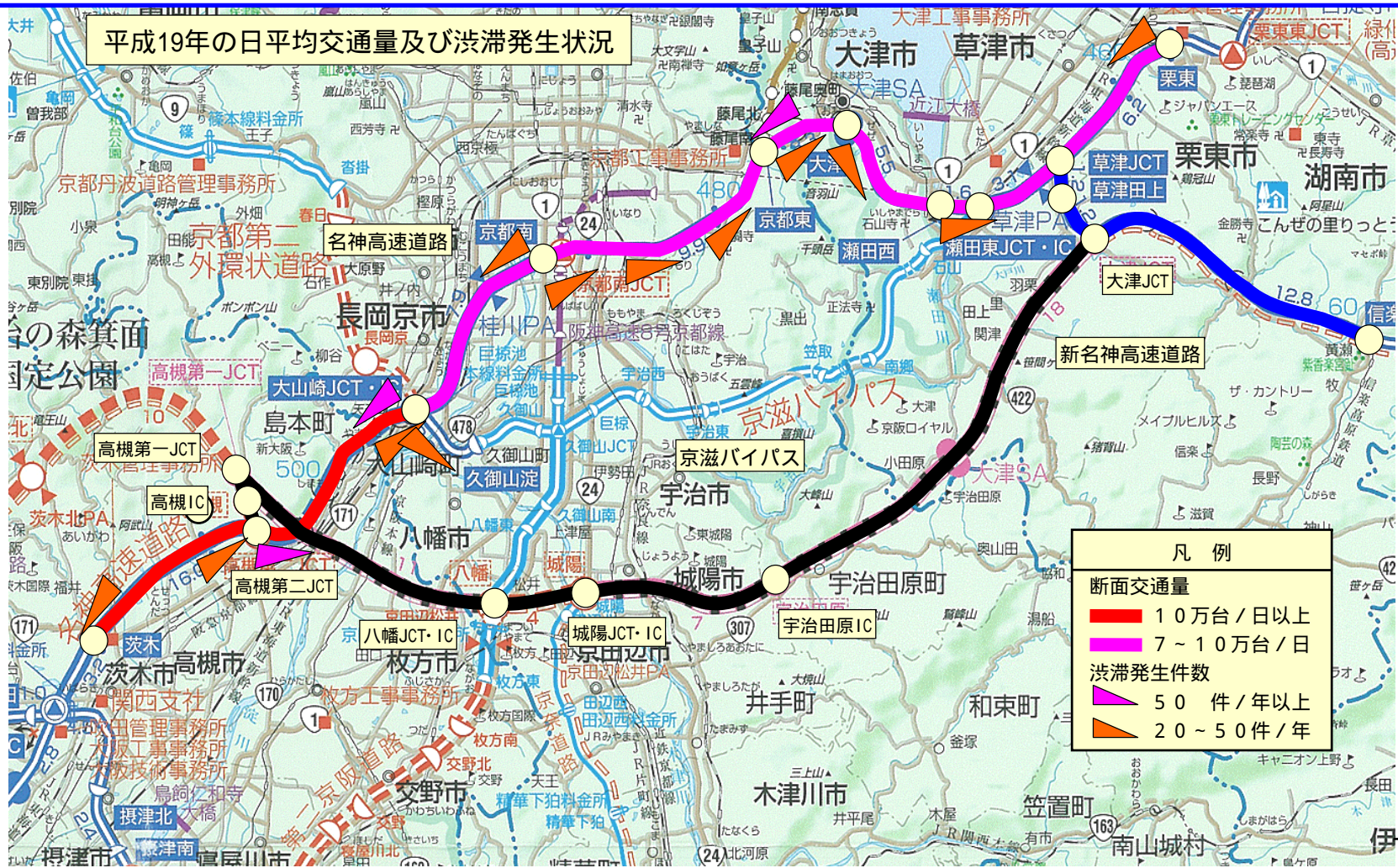
平成18年2月の整備計画変更において、「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を勘案して、改めて判断することとし、それまでは着工しない」となっている。



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、関西圏でも有数な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



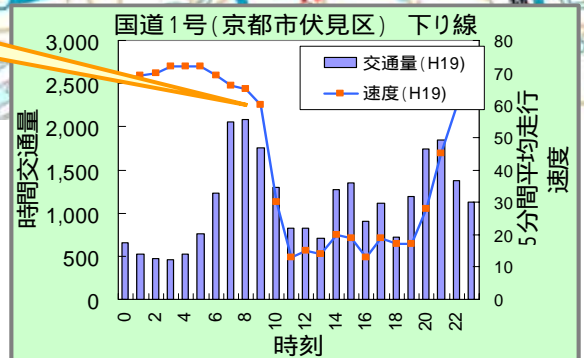
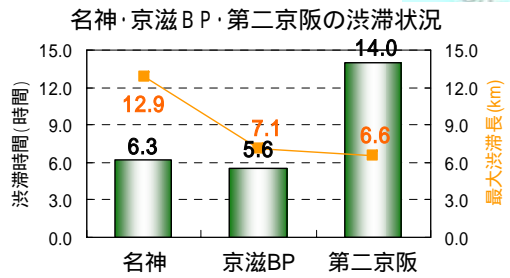
老朽化が著しい橋梁床版(山科川橋)

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

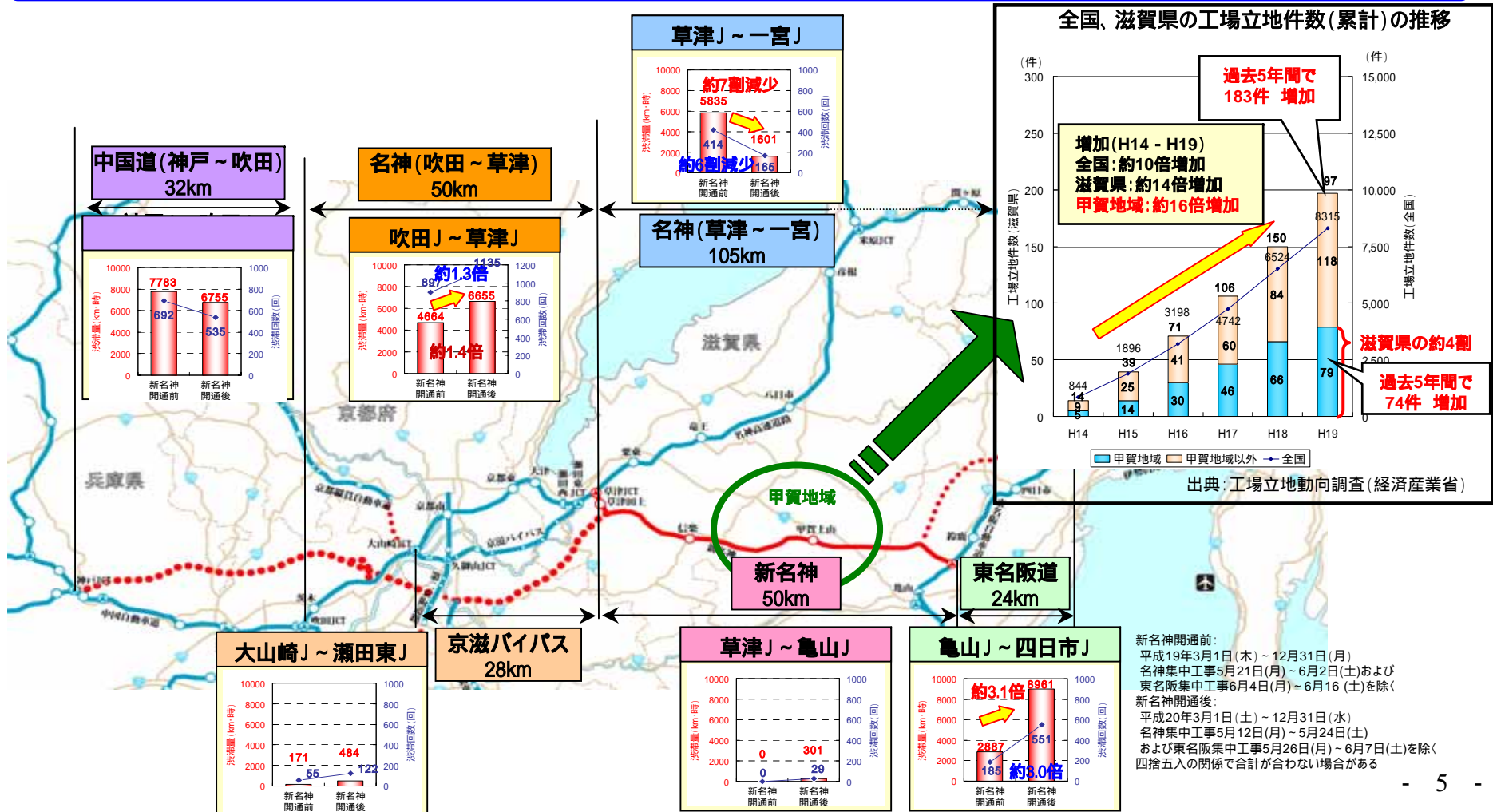


近い将来には大規模
改修工事が不可避

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 (大津JCT ~ 城陽IC)

便益(B) (現在価値 : H20)	走行時間短縮便益	4,996 億円
	走行経費減少便益	686 億円
	交通事故減少便益	98 億円
	計	5,780 億円
費用(C) (現在価値 : H20)	事業費	2,210 億円
	維持管理費	269 億円
	計	2,479 億円



費用便益比 B / C = 2 . 3

費用便益分析マニュアル (H 2 0 . 1 1 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2.3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

- ・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」とされている。

対応方針(原案)

【事業継続】

「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。