

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	シガケンオオツシカミタナカミマキチョウ 滋賀県大津市上田上牧町～ キョウトフジョウヨウシテラダカナオ 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8,377億円
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
協定区間	大津JCT～城陽 L=25.1km
整備計画	平成 3年12月
施行命令	平成 5年11月
事業許可	(H18.3) H24.4【R2.3】
工事完成	工程精査中(※1)

※1 現時点における工事の進捗を踏まえると、今後の土工工事、橋梁工事、舗装施設工事の完了に少なくとも4年以上、工事の進捗によっては更に1～2年程度の期間を要する見込み

【 】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

当初工程	年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～		
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																		
	用地取得 ※用地引渡しに要した期間を含む																		
	工事																		

● R6.1 連絡調整会議(第2回)
R6.1 事業評価監視委員会
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

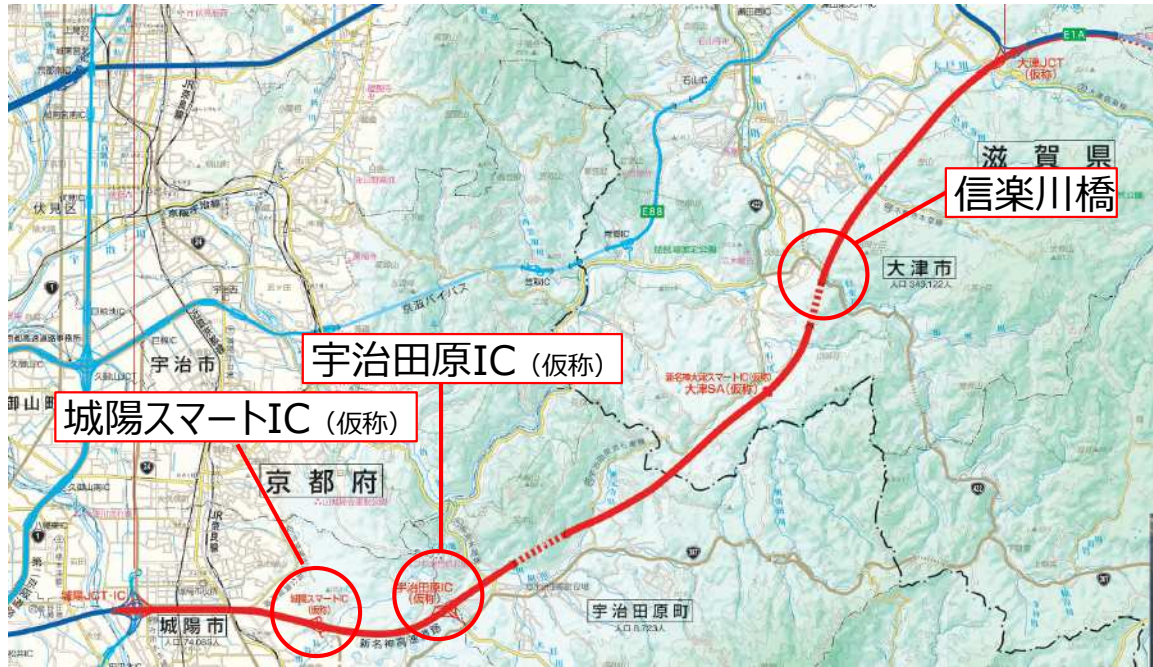
● R6.12 連絡調整会議(第3回)
R7.1 事業評価監視委員会
引き続き工程精査を継続

※現時点における工事の進捗を踏まえると、今後の土工事、橋梁工事、舗装施設工事の完了に少なくとも4年以上、工事の進捗によっては更に1～2年程度の期間を要する見込み

2. 事業の経緯及び進捗状況①

○硬岩の発現により時間を要していた信楽川橋P4について、令和6年2月に基礎杭の構築が完了し、橋脚工事に着手。現在、全ての橋脚工事が完了しており、上部工の工事を推進中。

○城陽スマートIC部は山砂利採取後の埋戻し箇所について、地盤改良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。現在、地盤改良工事は、約7割程度進捗している状況。地盤改良が完了したのち、盛土工事を実施予定。



信楽川橋

<P4橋脚基礎杭(硬岩部)の非火薬発破後の小割作業状況>



<P4橋脚基礎部の掘削完了状況>



信楽川橋の状況(2024年11月撮影)

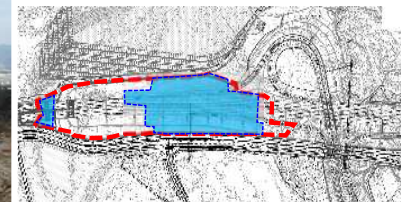


城陽スマートIC (仮称)

至)城陽JCT・IC



至)大津JCT



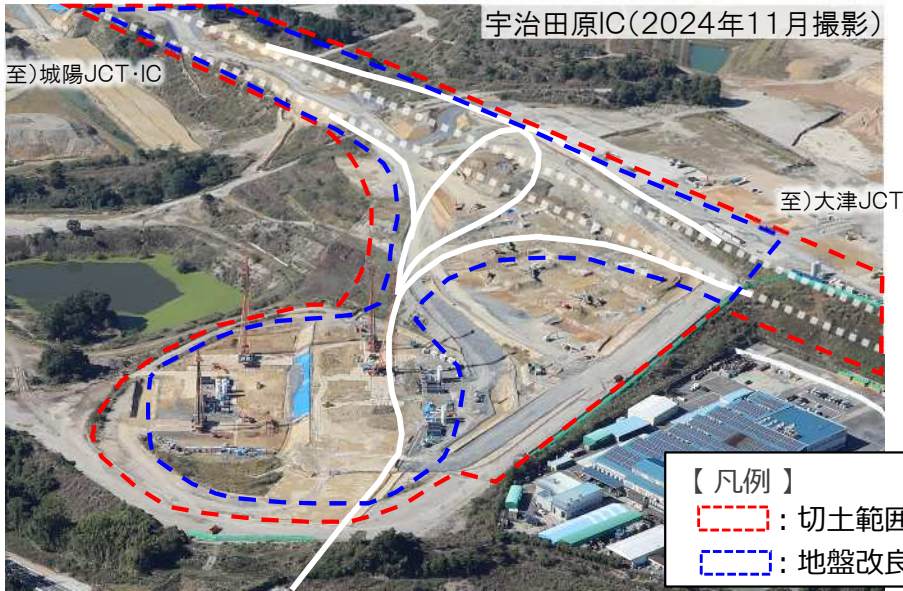
【凡例】

- : 地盤改良範囲 (予定)
- : 地盤改良施工済 (R6.11時点)

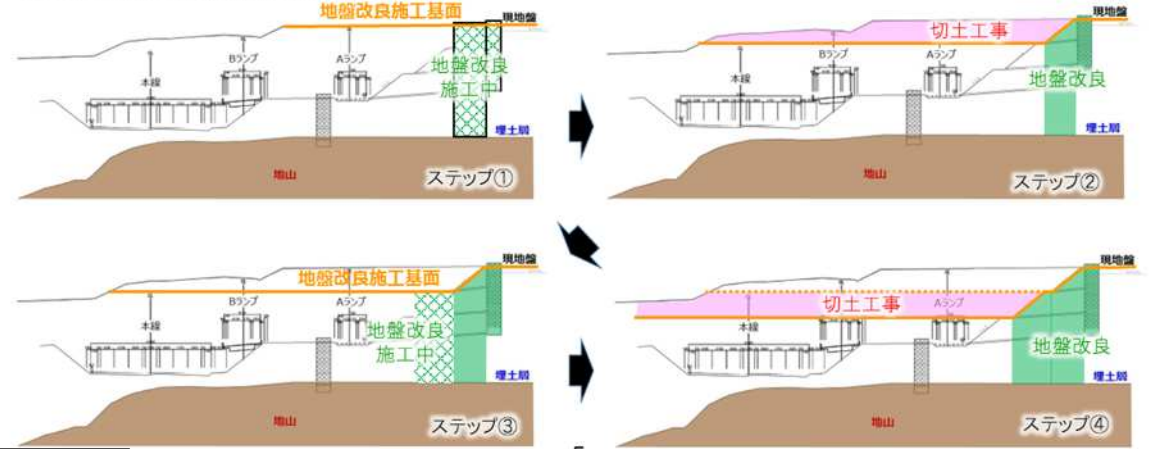
2. 事業の経緯及び進捗状況②

- R6.1月に土地譲渡を受け工事を開始した宇治田原IC部において、事前調査により局所的に確認されていたコンクリート殻等について、想定以上に発現している状況。また、粘性土を多く含んでいることから、石灰混合により改質したのち、分別する作業を行うなど、通常の切土工事に比べ非常に多くの時間を要している状況。
- 今後の工事において、コンクリート殻等の混入状況が不明であること、また、地中の混入物により、地盤改良の進捗に大きな差が生じたり、機械が故障するなどの事象も発生していることから、引き続き工事の進捗の確認が必要

宇治田原IC (仮称)



<宇治田原IC部の施工ステップ>



切土工事に伴い発現したコンクリート殻等は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき適切に分別および処分を実施。

<産業廃棄物等の改質・分級状況>



分別したコンクリート殻



<地中の混入物による地盤改良機の損傷>



2. 事業の経緯及び進捗状況③

- 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)
- 令和 6年 1月 29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 12月24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3回)

2. 事業の経緯及び進捗状況④

○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～H29

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



②城陽高架橋



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7,657億円	約8,377億円	+720億円	+9.4%	

項目	事業費増減要因	増減額
①城陽スマートIC付近の本線部における山砂利採取地埋土層対策の工法変更による増	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。	+259.2億円
②宇治田原IC部における山砂利採取地埋土層対策の追加による増	宇治田原IC予定地は、山砂利採取後の埋戻しが広範囲かつ軟弱な地盤であるため、地盤改良が必要。地盤改良に着手後、地中のコンクリート殻等により機械が損傷し施工ができないことが確認されたため、地盤改良工法を変更するもの。	+288.7億円
③物価上昇等による増	物価上昇による人件費・材料費・機械器具費の増(R5→R6)	+176.6億円
④コスト削減	富野高架橋において、当初計画はP8橋脚～P10橋脚付近へ仮栈橋を設置しクレーンを配置、上部工を施工予定であった。管理者協議により、調整池を暗渠構造とする計画に見直したことから、クレーン配置のための仮栈橋が不要となったもの。	▲2.6億円
⑤コスト削減	良質（硬質）な岩盤が発現したことから、現地地盤条件を反映した安定計算を実施し、流路工躯体の一部を岩盤に置き換える構造へ変更することで、掘削量及び躯体構築数量を削減したものの。	▲1.5億円
合計		+720.4億円

3. 事業費の見直し

①山砂利採取地の埋土層対策範囲の拡大による増 (+259.2億円)

- ・用地引渡し完了後にボーリング調査を実施した結果、山砂利採取後の埋戻しが広範囲かつ軟弱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。

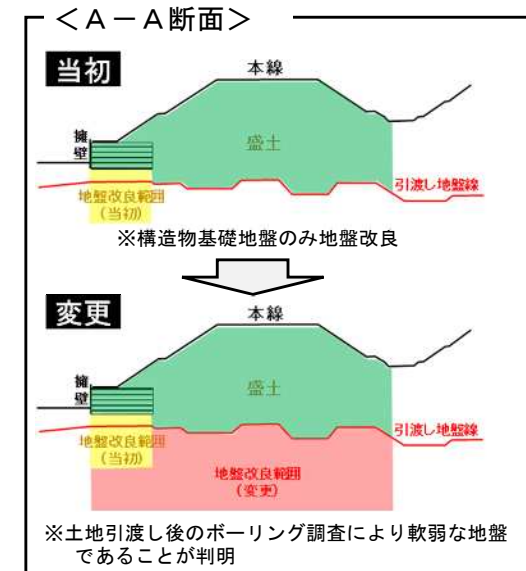
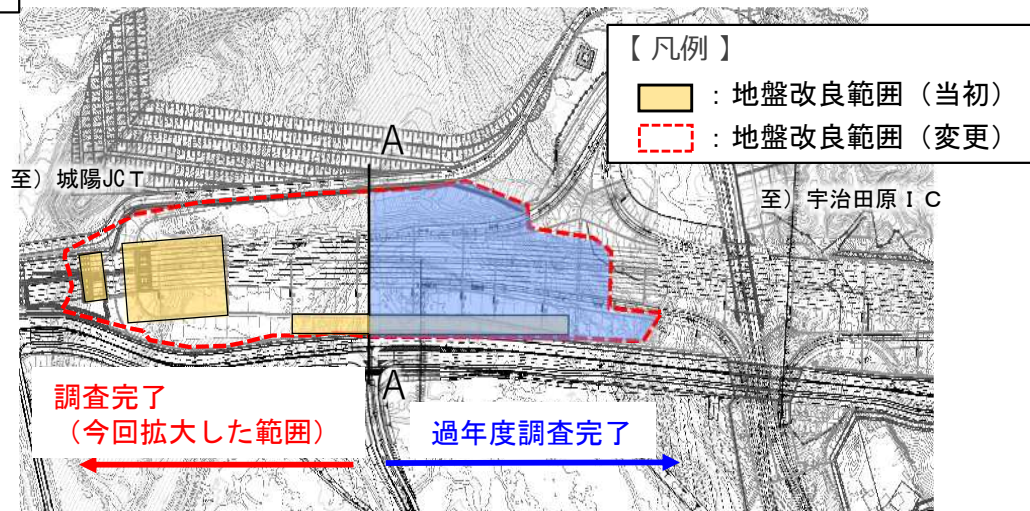
位置図



地盤改良施工状況



平面図



3. 事業費の見直し

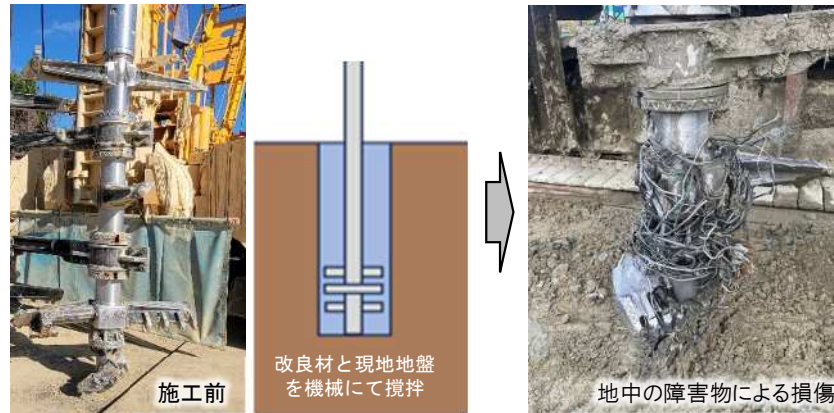
②山砂利採取地埋土層対策の工法変更による増(+288.7億円)

- ・宇治田原IC予定地は、山砂利採取後の埋戻しが広範囲かつ軟弱な地盤であるため、地盤改良が必要。
- ・地盤改良に着手したところ地中の障害物により機械が損傷し施工ができないことが確認されたため、地盤改良工法を変更するもの。

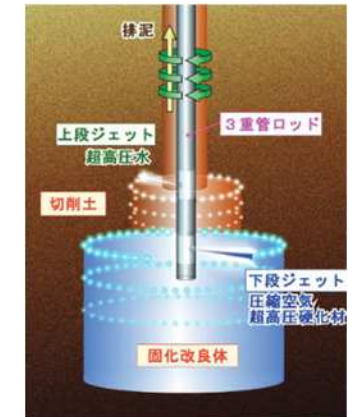
位置図



(当初) 地盤改良工 (機械攪拌)

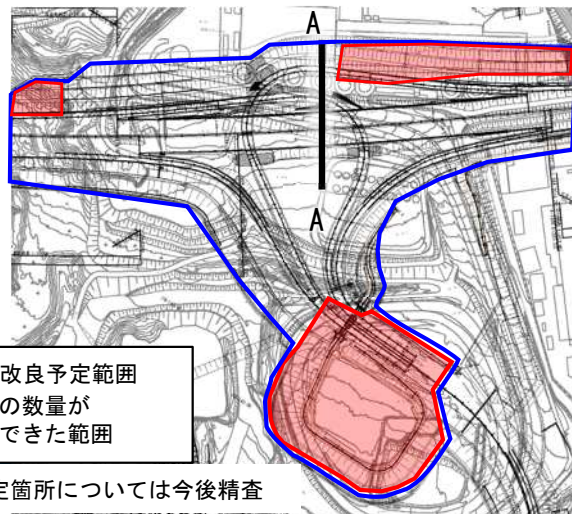


(変更) 地盤改良工 (高圧噴射)



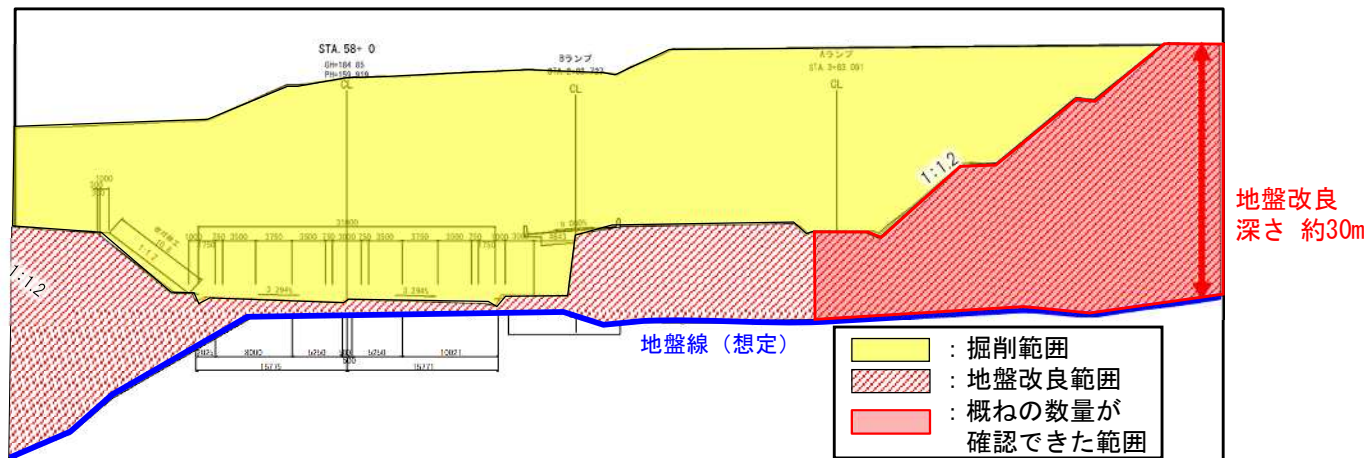
出典：OPTジェット工法カタログ

平面図



※数量未確定箇所については今後精査

A-A断面



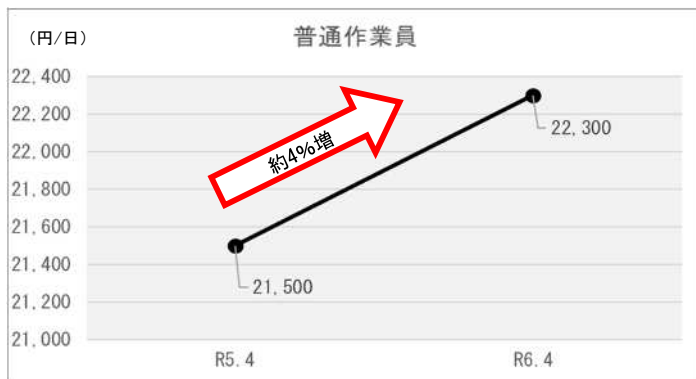
3. 事業費の見直し

③物価上昇等による増(+176.6億円)

・R5年度～R6年度の物価上昇に伴う費用の増

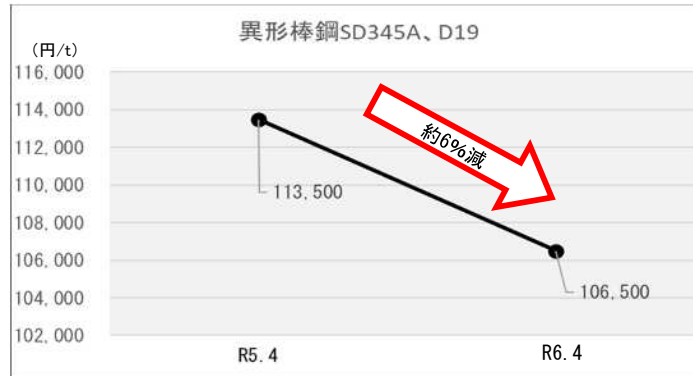
《労務単価の推移》

例) 京都府内における普通作業員



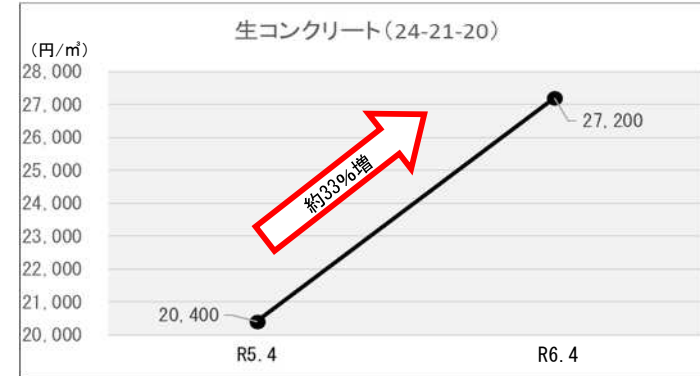
《材料単価の推移》

例) 京都府内における異形棒鋼



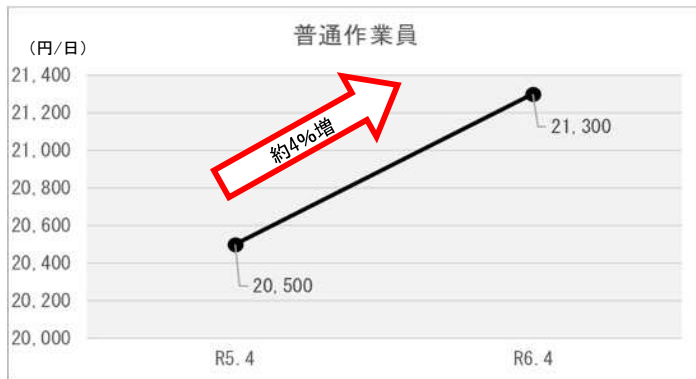
《材料単価の推移》

例) 京都府内におけるコンクリート



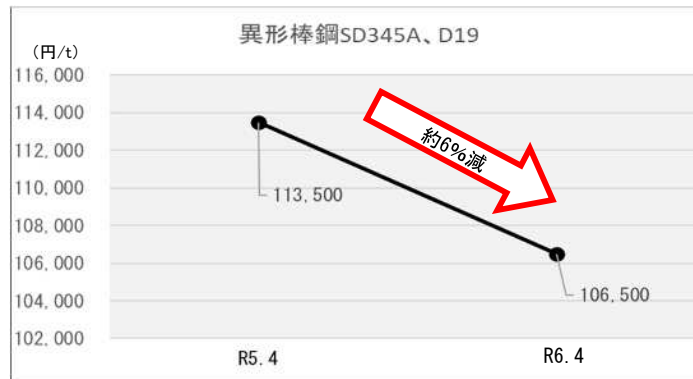
《労務単価の推移》

例) 滋賀県内における普通作業員



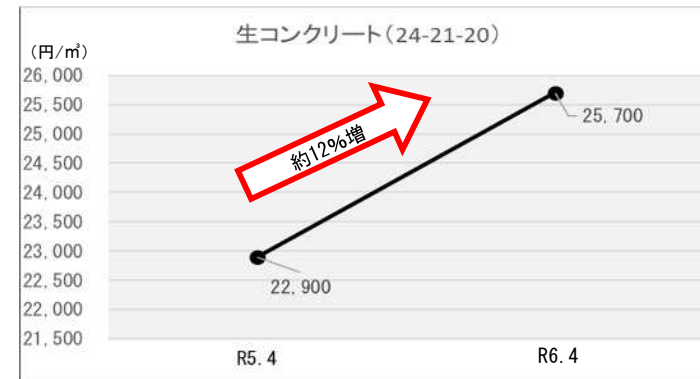
《材料単価の推移》

例) 滋賀県内における異形棒鋼



《材料単価の推移》

例) 滋賀県内におけるコンクリート



3. 事業費の見直し

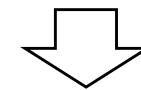
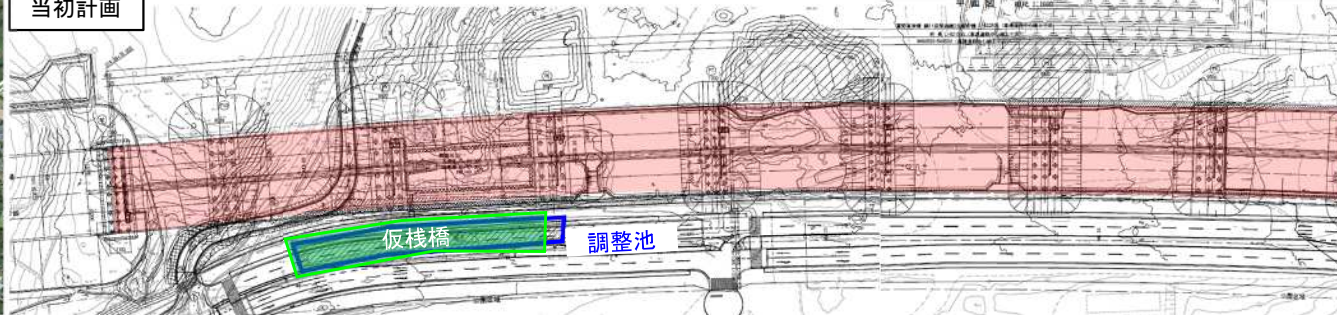
④コスト削減 (▲2.6億円)

- ・富野高架橋において、当初計画はP8橋脚～P10橋脚付近へ仮栈橋を設置しクレーンを配置、上部工を施工予定であった。
- ・管理者協議により、調整池を暗渠構造とする計画に見直したことから、クレーン配置のための仮栈橋が不要となったもの。

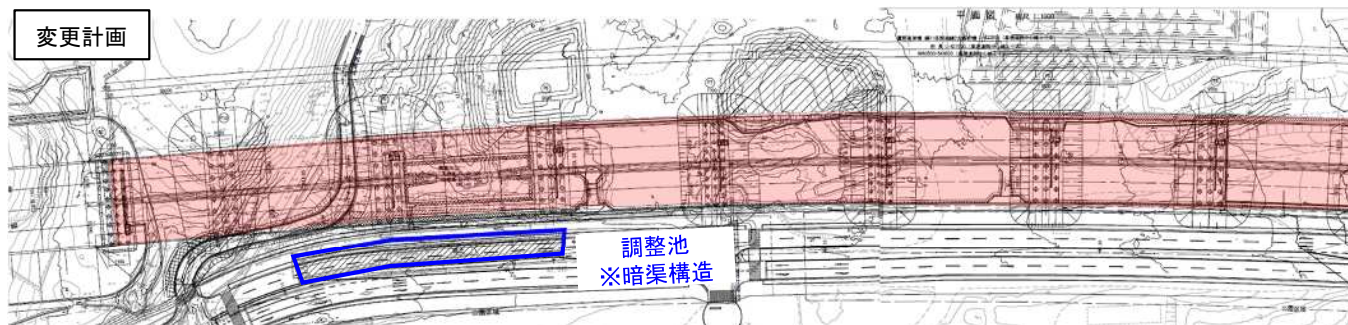
位置図



当初計画



変更計画



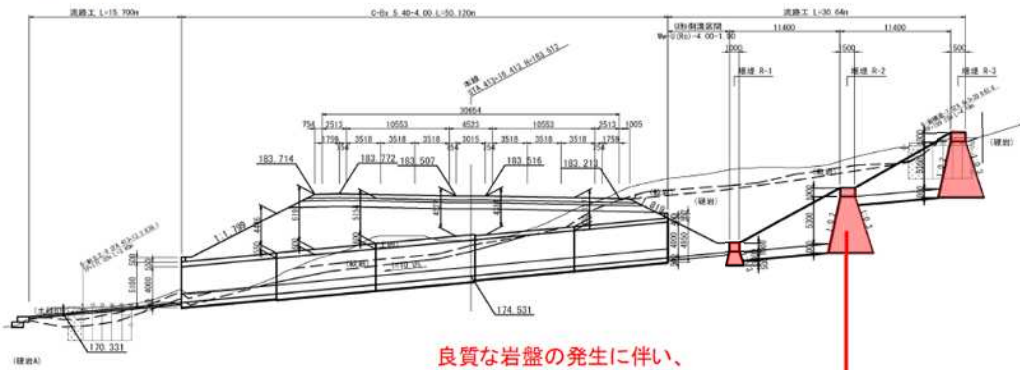
流量計算の上、管理者協議により、
調整池を暗渠構造に変更可。
(暗渠構造調整池の増、仮栈橋費用の減)

3. 事業費の見直し

⑤コスト削減(▲1.5億円)

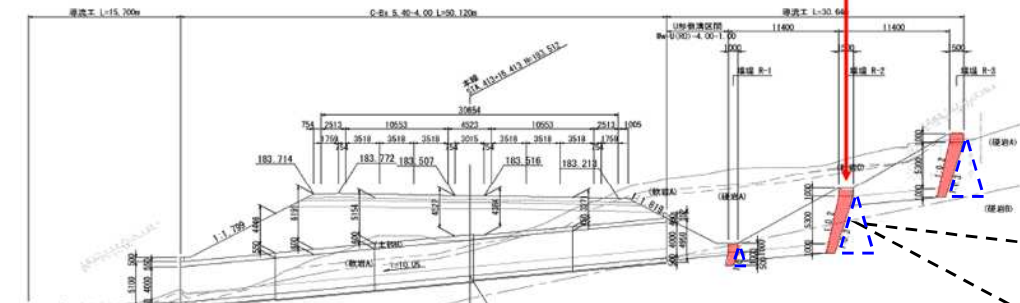
・良質（硬質）な岩盤が発現したことから、現地地盤条件を反映した安定計算を実施し、流路工躯体の一部を岩盤に置き換える構造へ変更することで、掘削量及び躯体構築数量を削減したものの。

当初計画



良質な岩盤の発生に伴い、
躯体の一部を現地岩盤に置き換えることで、
構造物掘削及び躯体工を削減可能

変更計画



流路工状況写真



掘削時の岩盤状況



□: 削減可能となった範囲

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

更新

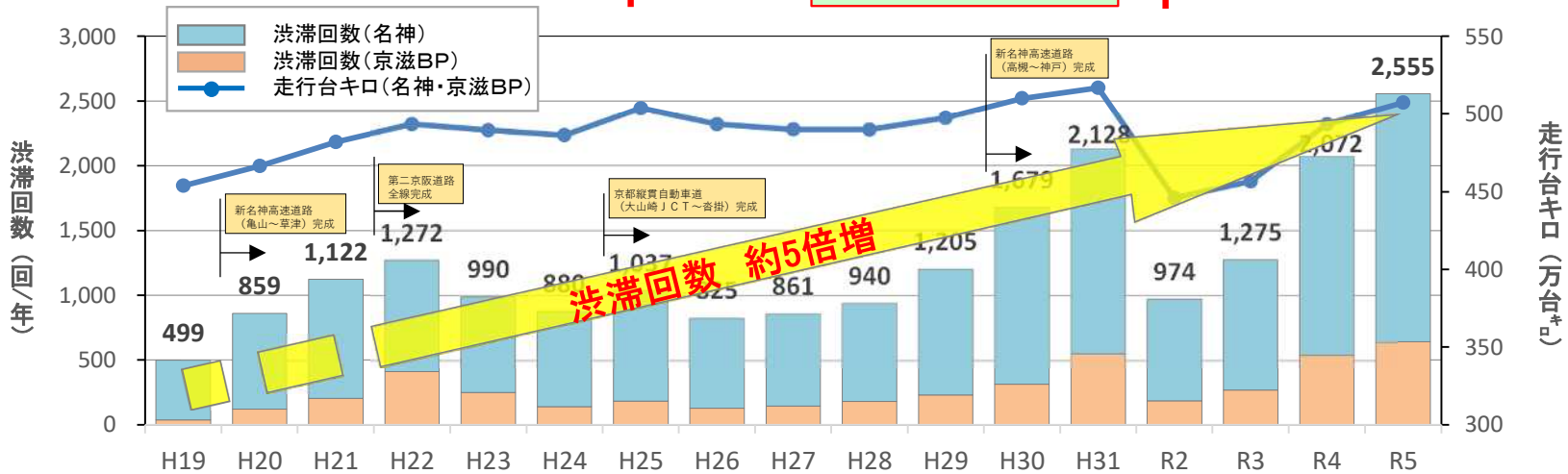
②交通混雑の緩和 I

- 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5年は平成19年と比較し約5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
(高速道路のみ)

名神高速道路・京滋バイパス



出典: NEXCO西日本調べ

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

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

※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)

4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

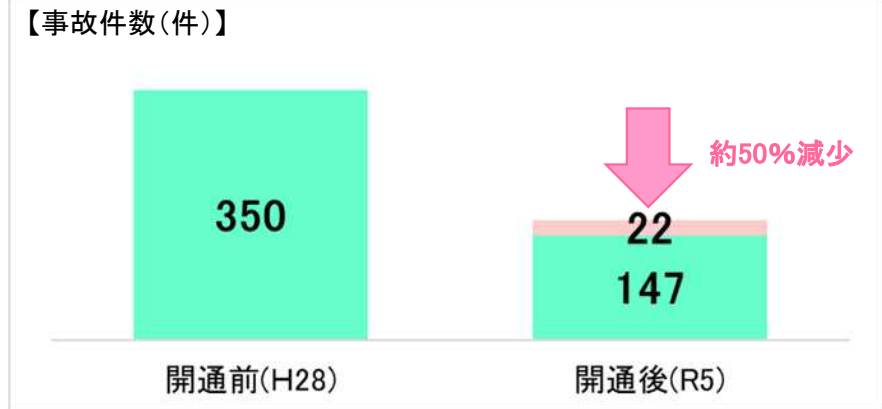
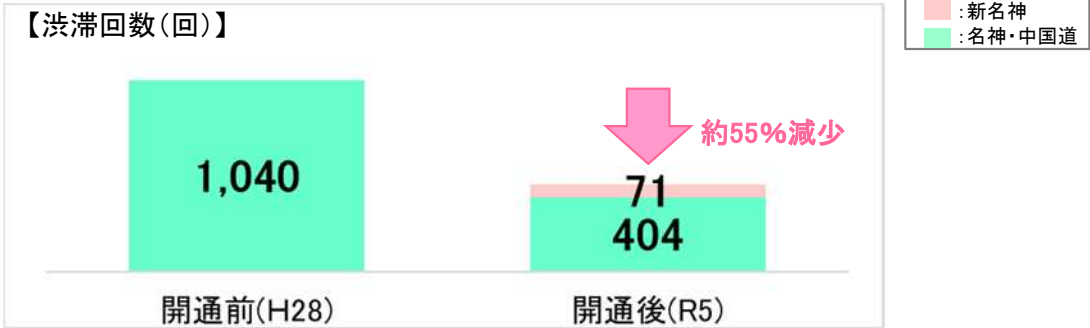
③交通混雑の緩和Ⅱ

- 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。
- 分散により新名神を含む高槻～神戸間の渋滞回数は約55%減少。事故件数も約50%減少。
- 新名神高速道路(大津JCT～城陽)の開通により、上記と同様交通量が分散し、渋滞回数、事故件数の減少が期待される。



分散に伴い、渋滞・事故ともに減少

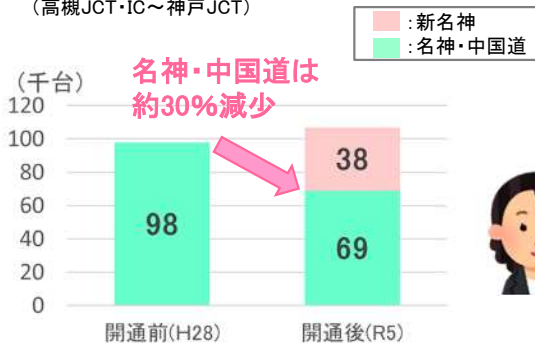
渋滞回数・事故件数の変化(高槻JCT・IC～神戸JCT)



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)



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。

出典:開通後のWEBアンケート調査

※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)

※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

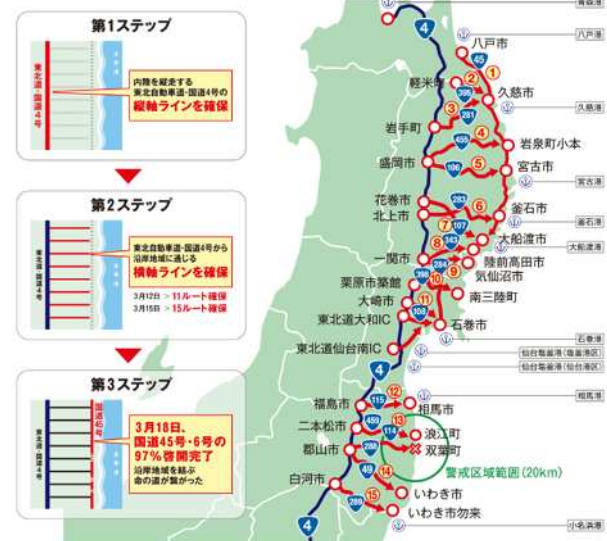
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

再掲

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を受けた場合においても、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

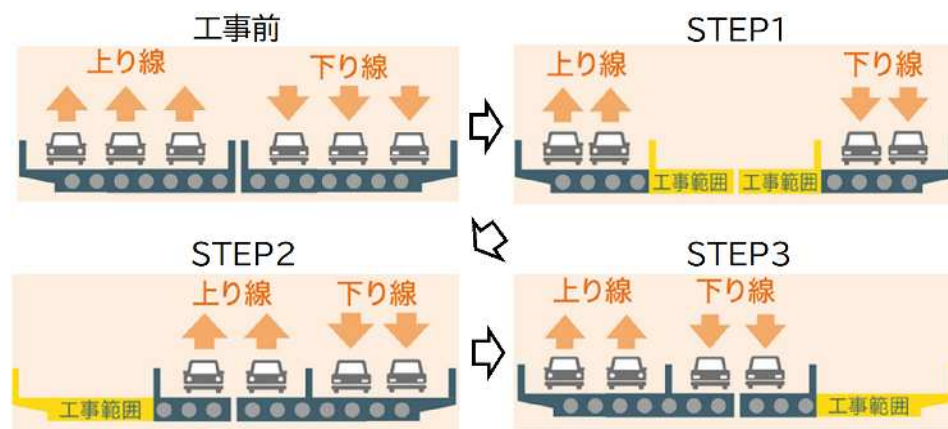
※ 道路啓開とは、緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けることをいう

4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

再掲

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(中国池田IC～宝塚IC)における終日車線規制ステップ

中国道リニューアル工においては、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



中国道(中国池田IC～宝塚IC)における終日車線規制状況



中国道における床版取替状況

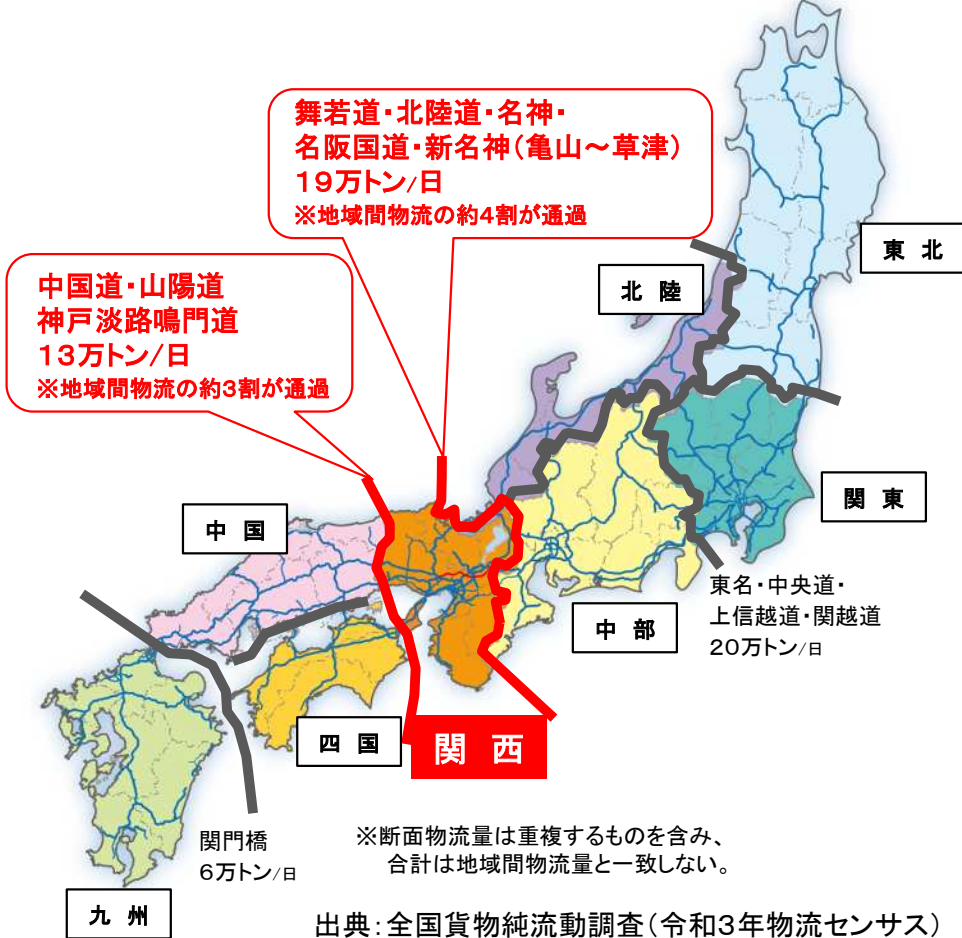
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

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

【物流拠点の立地状況】

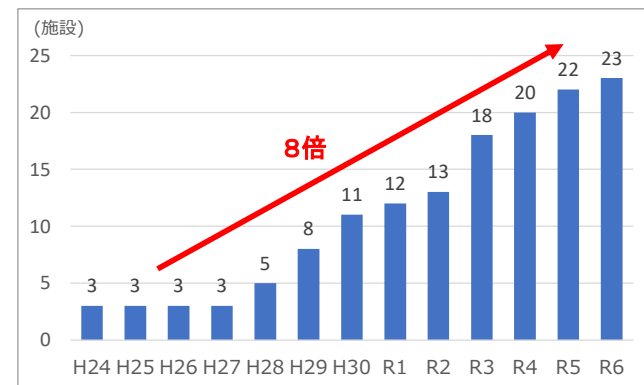


<宇治田原ICと隣接した次世代物流拠点>



出典: 三菱地所HP
<https://www.mec.co.jp/service/logistic/>

【新名神高速道路沿線の物流施設立地計画推移 ※累積値】

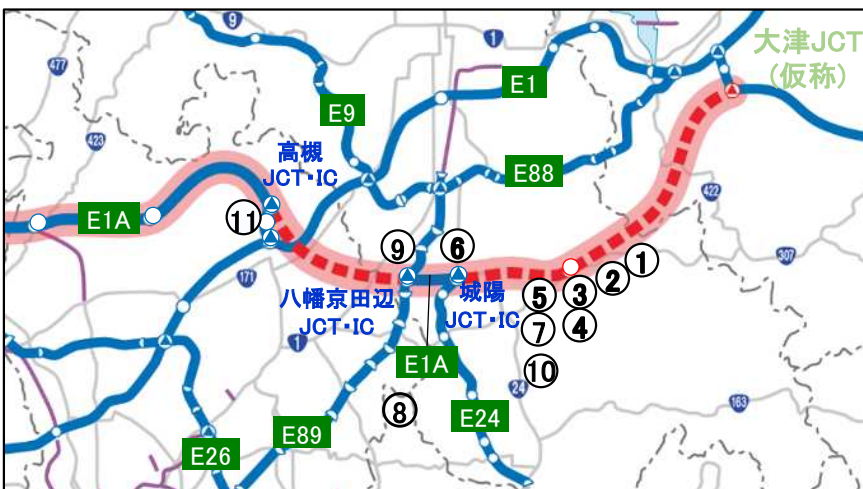


※新名神高速道路沿線…新名神高速道路から5km圏域内
 ※日本立地総覧(2012~2024)

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



出典：宇治田原町HP

(仮称)京都城陽プレミアム・アウトレット



出典：三菱地所・サイモン株式会社

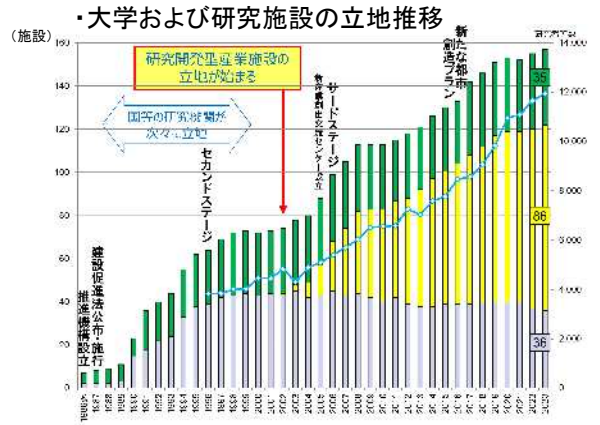
関西文化学術研究都市



- 凡例
- 学研地区
 - 周辺地区
 - 大学
 - 研究開発型産業施設
 - 中核の研究機関・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ます。また、研究施設等の立地促進にも期待しています。



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直結の基幹物流施設を核とした次世代型物流拠点	事業中	城陽市
⑤	城陽市東部丘陵地整備計画	事業中	
⑥	久世荒内・寺田塚本地区	完成	(仮称)京都城陽プレミアム・アウトレット
⑦	(仮称)京都城陽プレミアム・アウトレット	事業中	
⑧	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
⑨	美濃山古寺地区土地区画整理事業	事業中	八幡市
⑩	京都山城白坂テクノパーク	完成	城陽市・井手町
⑪	成合南地区	完成	高槻市

4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

再掲

⑧観光の活性化

- 新名神高速道路の沿線には、多くの観光地がある。
- 新名神高速道路が整備されることにより関西圏の高速道路ネットワークが強化され、沿線地域の観光地へのアクセス性が向上し、観光産業への支援、地域の活性化が期待できる。



出典：(一財)神戸農政公社HP



出典：神戸三田プレミアム・アウトレットHP



出典：京都府HP



出典：公益社団法人びわこビジターズビューロー



出典：公益社団法人びわこビジターズビューロー



出典：宇治田原町HP

- 滋賀県
- 京都府
- 大阪府
- 兵庫県

「日本緑茶発祥の地」である宇治田原町では、西の玄関口に位置する西ノ山集団茶園「宗円の郷」の隣接地に観光交流拠点等の整備を進め、町内への誘客と交流に力を入れている。新名神高速道路の整備によるアクセス性向上に期待するとともに、本町が持つ“おもてなし力”を活かした「訪れてよし」の観光によるまちづくりを推進していく。



出典：宇治田原町ヒアリング調査（令和5年12月）



出典：大阪府営箕面公園HP

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:R6)	走行時間短縮便益	10,035億円	10,035億円
	走行経費減少便益	995億円	995億円
	交通事故減少便益	96億円	96億円
	計	11,126億円	11,126億円
費用(C) (現在価値:R6)	事業費	8,001億円	1,635億円
	維持管理費	716億円	716億円
	更新費	0億円	0億円
	計	8,717億円	2,350億円
↓			
費用便益比(B/C)		1.3 【参考】2.0(2%)、2.6(1%)	4.7 【参考】6.3(2%)、7.4(1%)
経済的純現在価値(B-C)		2,409億円	8,776億円
経済的内部収益率(EIRR)		5.2%	21.9%

費用便益分析マニュアル (R5. 12 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

注5) 費用便益費に記載する【参考】は比較のために参考とすべき社会的割引率2%及び1%で計算した値である。

6. 関係する都道府県の意見

■滋賀県知事からの意見(令和7年1月8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。

本道路は、日本経済・社会の大動脈として、名神高速道路とのダブルネットワークを形成する重要な道路であり、地域活性化や産業振興にも大きく寄与するものと期待しています。

当県としても、大津市と連携し、スマートICや関連道路の整備を進めていくので、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、開通までにさらに4年以上の期間を要する見込みを示されましたが、本線の先行開通など整備効果の早期発現に向けた検討も併せてお願いします。

■京都府知事からの意見(令和7年1月9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結ぶ日本の大動脈であり、名神・東名高速道路の代替機能を担う重要な道路です。

京都府としても、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。

ネクスコ西日本におかれましては、安全に十分配慮したうえで、一日も早い全線の供用開始が図られるよう工程短縮に努めていただきたい。

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1.3、残事業で4.7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。
- ・ 今後の工事において、コンクリート殻等の混入状況が不明であること、地中の混入物により、地盤改良の進捗に大きな差が生じたり、機械が故障するなどの事象も発生していることから、引き続き工事の進捗の確認が必要。

○ 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。