

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～城陽）

じょうよう
（城陽～たかつき高槻JCT）

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	
	城陽～高槻JCT	大津JCT～城陽
区間	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	14.2km	25.1km
規格	第1種第2級(暫定) 【第1種第1級】	第1種第2級(暫定) 【第1種第1級】
設計速度	100km/h【120km/h】	100km/h【120km/h】
車線数	4車線【6車線】	4車線【6車線】
全体事業費	約9,251億円	約9,349億円
計画交通量	約50,600～71,400台/日	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		
	城陽～高槻JCT		大津JCT～城陽
協定区間	八幡～高槻 L=10.7km	城陽～八幡 L=3.5km	大津～城陽 L=25.1km
整備計画	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 9年12月	平成 5年11月
事業許可	(H18.3) H24.4【R2.3】	H18.3	(H18.3) H24.4【R2.3】
工事完成	工程精査中	暫定4車線開通 H29.4.30	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3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



2. 事業の経緯及び進捗状況（大津JCT～城陽）①

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 城陽～高槻JCT 事業再評価

平成29年12月12日 新名神高速道路 城陽～高槻JCT 事業再評価

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～城陽 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～城陽 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)

令和 7年 1月 14日 新名神高速道路 大津JCT～城陽 事業再評価

2. 事業の経緯及び進捗状況（大津JCT～城陽）②

○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信楽川橋



②宇治田原トンネル



2. 事業の経緯及び進捗状況（城陽～高槻JCT）①

- 平成24年 4月20日 新名神高速道路 八幡～高槻 4車線整備 事業許可
- 平成26年12月 3日 新名神高速道路 城陽～高槻JCT 事業再評価
- 平成29年 4月30日 新名神高速道路 城陽～八幡京田辺 開通
- 平成29年12月12日 新名神高速道路 城陽～高槻JCT 事業再評価
- 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 八幡～高槻 6車線化 事業許可
- 令和 4年 1月27日 新名神高速道路
八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間 連絡調整会議(第1回)
- 令和 4年 2月 9日 新名神高速道路
八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間 連絡調整会議(第2回)
- 令和 4年 3月 9日 新名神高速道路 城陽～高槻JCT 事業再評価
- 令和 6年 12月24日 新名神高速道路
八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間 連絡調整会議(第3回)
- 令和 7年 12月18日 新名神高速道路
八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間 連絡調整会議(第4回)

2. 事業の経緯及び進捗状況（城陽～高槻JCT）②

- 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。
- 用地取得に時間を要し、工事が一部の区間で未着手の状況。

八幡市域、枚方市域：周辺に工場や住宅が連なる中、大規模な橋梁やトンネル工事を推進中。
高槻市域：名神高速道路、国道、鉄道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～H30

設計協議

H26～

用地取得（取得率98%）

H29～

工事（着手率99%）

完成開通

①枚方トンネル西側坑口部



②高槻高架橋



2. 事業の経緯及び進捗状況（城陽～高槻JCT）③

- 2021年12月策定のシールドトンネルガイドラインを踏まえた全体の設備配置計画見直し、立坑コンクリート壁の切削方法の見直しを行った。
- 2025年12月時点では、2026年度冬頃に掘進を開始する予定。
- シールドマシンの掘進が相当順調に進んだとしても、2027年度までの開通が困難であると判断。
- シールドマシンの掘進にあたっては、安全に留意し慎重に掘進することが必要であることから、「工程精査」とする。

【枚方トンネル状況】



【計画見直し】

<①全体の設備配置計画見直し>



2021年12月に策定された「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」に基づき、全体の設備配置計画見直しが必要となった。
また、当該箇所は住宅が近接しており、各設備へ防音対策が必要。

<②立坑コンクリート壁の切削方法の見直し>

変更計画：事前撤去



他事業事例や模擬試験の結果を踏まえ、周辺環境への影響に配慮したコンクリート壁切削方法を検討し、シールドマシンによる切削から、事前にコア削孔とワイヤーソー切断を用いて撤去した後、トンネル掘削開始とした。

コア削孔・ワイヤーソー切断



ブロック引き出し・吊り上げ



3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

[税込み]

現事業費	変更事業費	増減額	増減率	備考
約8,377億円	約9,349億円	+972億円	+11.6%	

項 目	事業費増減要因	増減額
①【宇治田原IC部】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。	+295.8億円
②【宇治田原IC部】コンクリート殻等の処分の追加による増	宇治田原IC予定地において、現地着手後、切土部よりコンクリート殻等が発現したため処分を追加するもの。	+411.8億円
③【大津地区】のり面補強工の追加による増	大津地区において、切土作業中に断層破断帯が出現し、亀裂や小崩落が生じたためのり面補強工を追加するもの。	+8.2億円
④【天神川橋】現地地質に基づく設計に伴う材料変更及び補助工法の追加による増	天神川橋について、現地地質条件による耐震設計および曲げ試験の結果、上層アーチに使用する炭素繊維補強材とコンクリートの付着強度が満足しないため、材料の変更を行うもの また、現地地質条件に基づき、6車線化によるコンクリート荷重増加の影響を検討した結果、下層アーチ施工時に橋脚の変位が発生するため、補助工法を追加するもの。	+78.7億円
⑤物価上昇による増	物価上昇による人件費・材料費・機械器具費の増(R6→R7)	+177.8億円
⑥コスト削減	路床材の変更による削減（現地発生土の改良土を活用 → 硬岩を小割して活用） 規制材の再利用による削減（購入材 → 他事業からの転用）	▲0.4億円
合 計		+971.9億円

3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

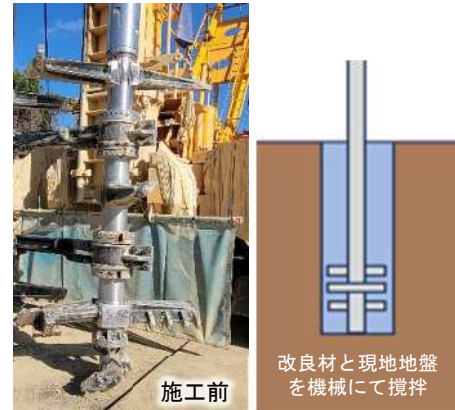
①山砂利採取地埋土層対策の工法変更による増(+295.8億円)

- 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。

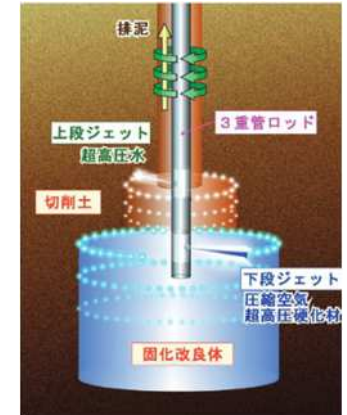
位置図



(当初) 地盤改良工 (機械攪拌)

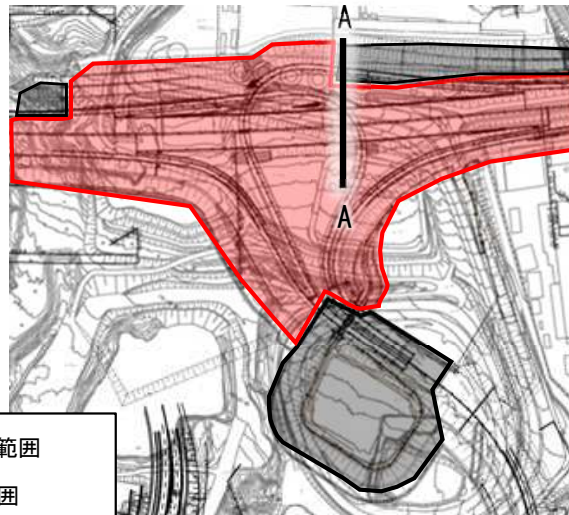


(変更) 地盤改良工 (高圧噴射)

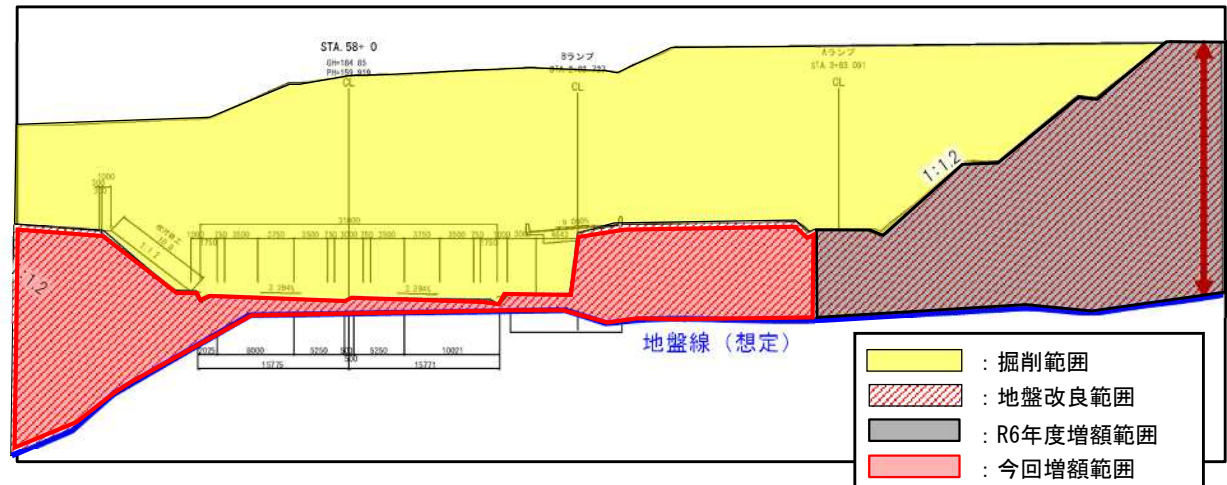


出典：OPTジェット工法カタログ

平面図



A-A断面



地盤改良
深さ 約30m

3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

②コンクリート殻等処分の追加による増 (+411.8億円)

○宇治田原IC予定地において、現地着手後、切土部よりコンクリート殻等が発現したことから、処分を追加するもの。

位置図

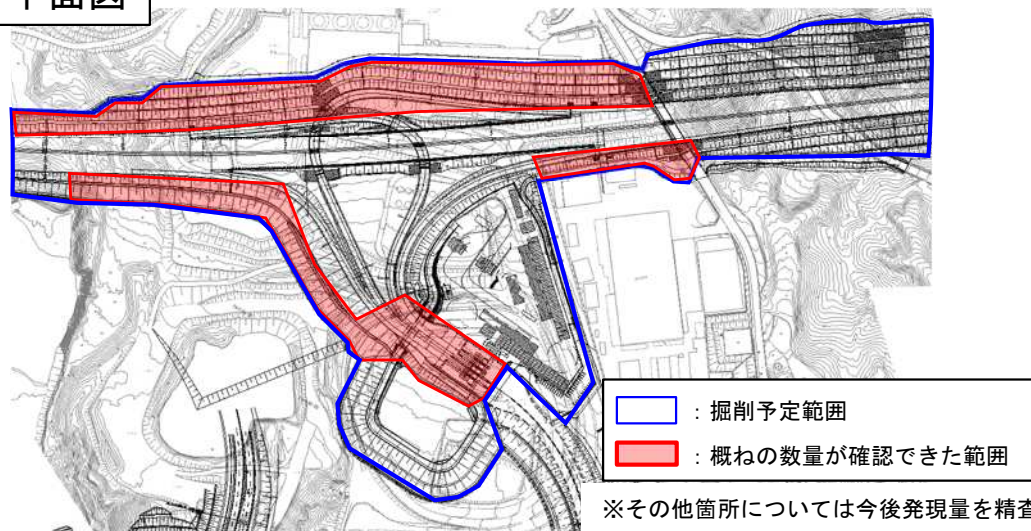


発現状況



発生土にコンクリート殻等が発現

平面図



分別状況



3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

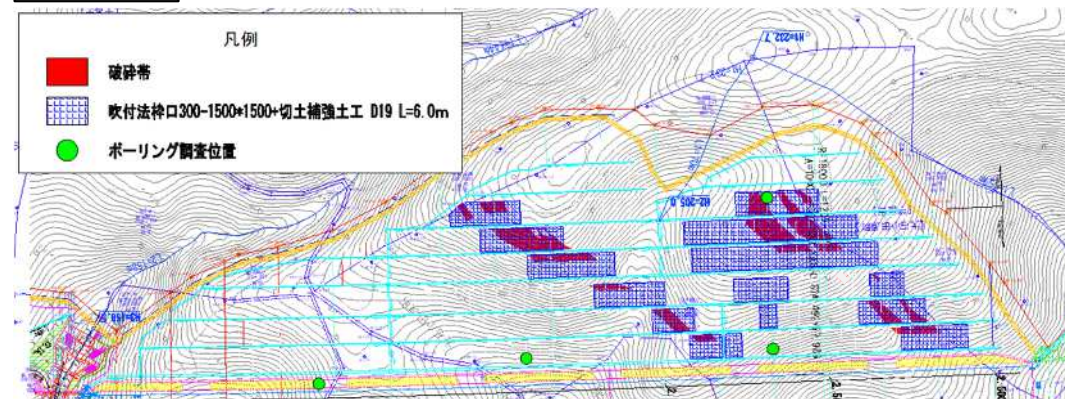
③のり面補強工の追加による増(+8.2億円)

○大津地区において、切土作業中に断層破碎帯等が出現し、亀裂や小崩壊が生じたため、のり面補強工（鉄筋挿入工等）を追加するもの。

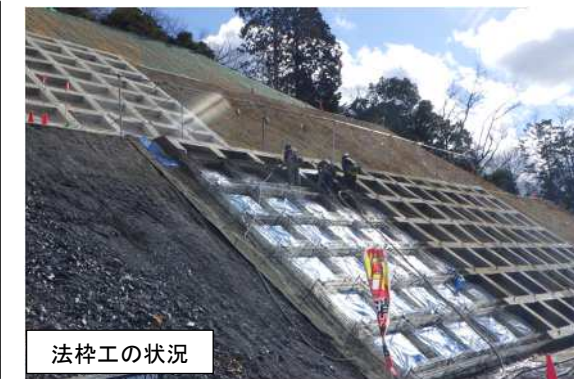
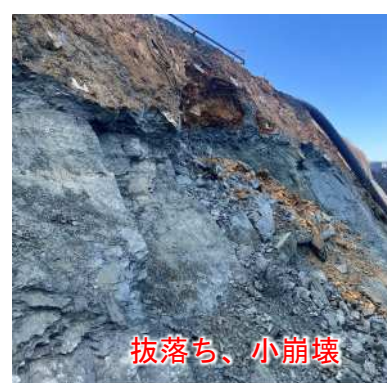
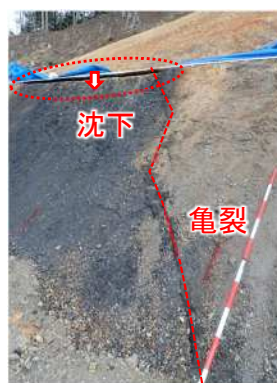
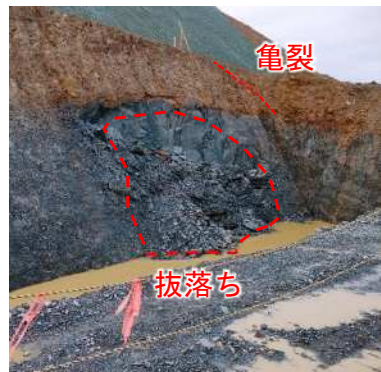
位置図



対策例



発現状況

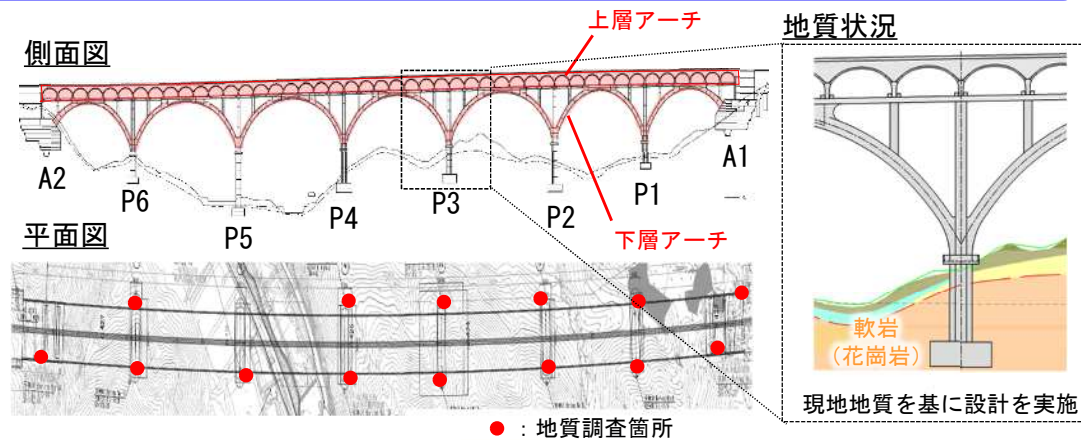


3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

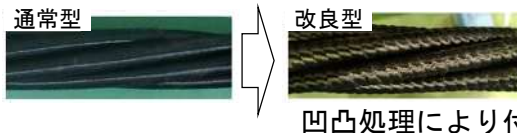
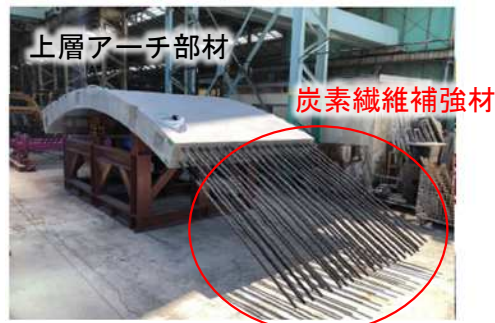
④現地地質に基づく設計に伴う材料変更及び補助工法の追加による増(+78.7億円)

- 現地地質条件による耐震設計を実施し、算出された荷重を基に曲げ試験を行った結果、上層アーチに使用する炭素繊維補強材とコンクリートの付着強度が満足しないため、改良型の炭素繊維補強材へ変更するもの。
- 現地地質条件に基づき、6車線化によるコンクリート荷重増加の影響を検討した結果、下層アーチ施工時に橋脚の変位が発生するため、補助工法を追加するもの。

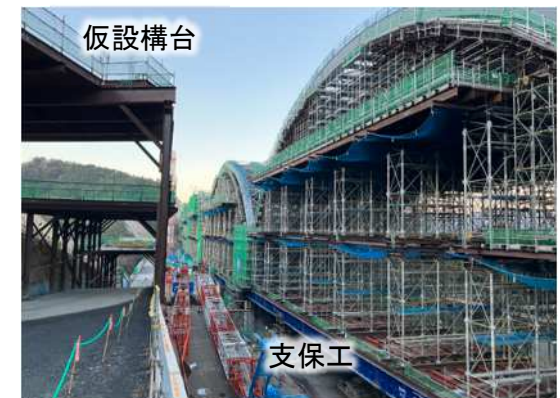
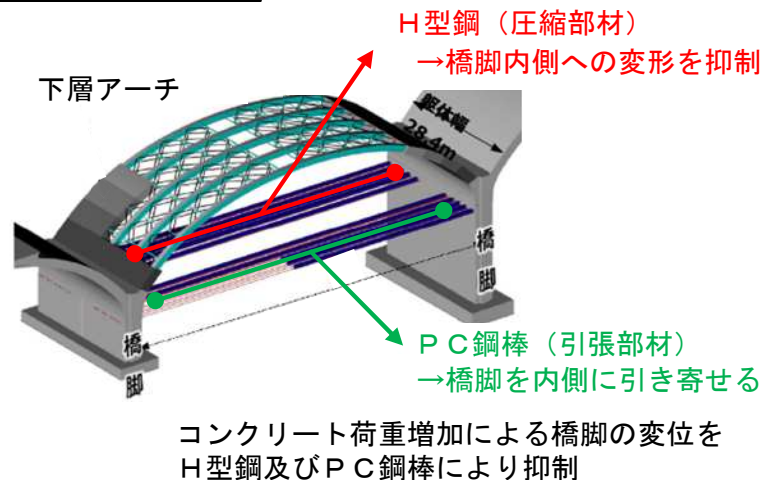
位置図



使用材料の変更



補助工法の追加



PC鋼棒の緊張、H型鋼のジャッキの加圧を常時管理しながらの施工となるため、施工期間が長期化
→ 仮設構台・支保工の賃料が増

3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

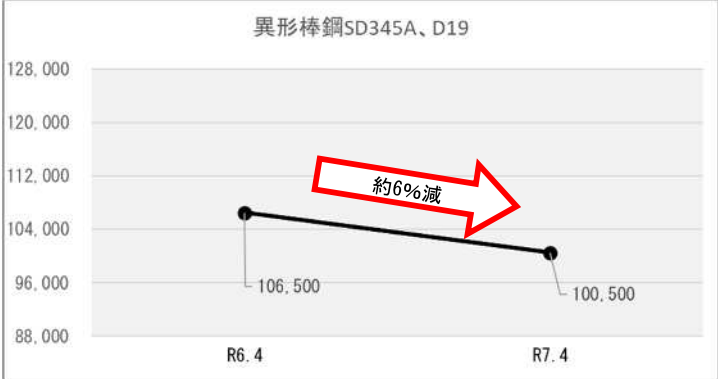
⑤物価上昇による増(+177.8億円)

OR6年度～R7年度の物価上昇による増

《労務単価の推移》
例) 京都府内における普通作業員



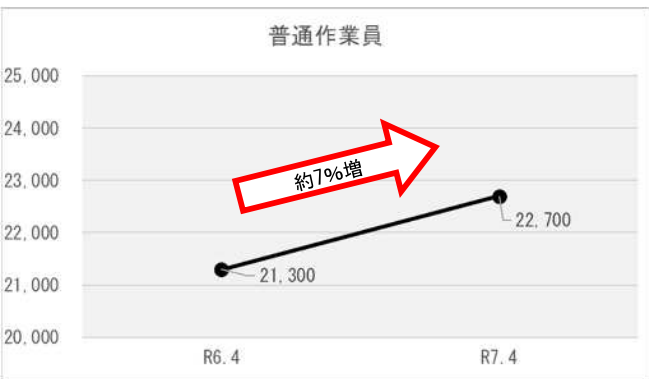
《材料単価の推移》
例) 京都府内における異形棒鋼



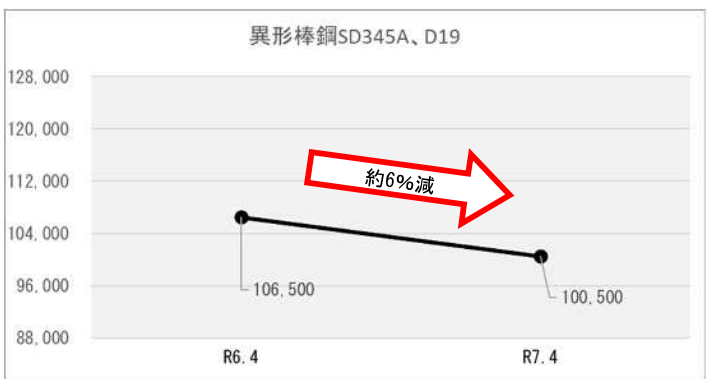
《材料単価の推移》
例) 京都府内におけるコンクリート



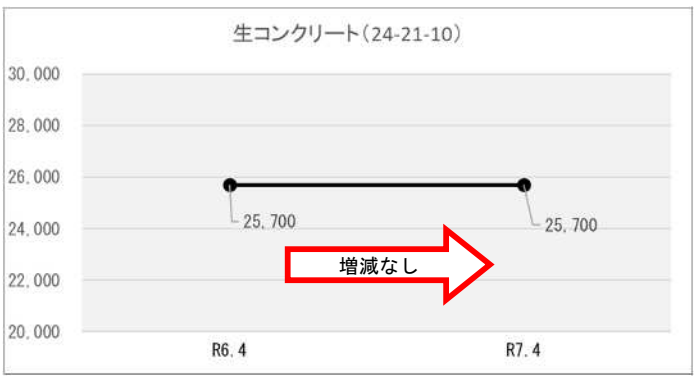
《労務単価の推移》
例) 滋賀県内における普通作業員



《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



※代表的な労務及び材料単価の推移について示したものであり、物価上昇に係る全ての推移を示したものではありません。

3. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

⑥コスト削減 (▲0.4億円)

- 路床材について、現地発生土の改良での置き換えを計画していたが、硬岩を小割して活用することが経済的であったため、コスト縮減を図ったもの。
- 大津JCT部において、供用線の車線シフトを行うため固定規制材が必要となるが、他事業で使用した固定規制材を再利用することで、購入費用の削減を行ったもの。

現地発生材



切土路床調査状況



小割後の現地発生材を
路床材として活用

位置図



3. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

[税込み]

現事業費	変更事業費	増減額	増減率	備考
約7,938億円	約9,251億円	+1,313億円	+20.8%	

項 目	事業費増減要因	増減額
①【枚方トンネル】ガイドライン制定に伴う設備計画の見直しによる増	「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」の制定に基づき、現地土質調査を実施した結果、塑性流動性及び止水性を確保するため、添加材配合の見直しが必要となった。添加材により、流動化させた土砂を改質するための設備など坑外設備の全体計画を見直したものの、当該施工箇所は、住宅地が近接し周辺環境に配慮する必要があるため、追加した坑外設備の防音対策について合わせて見直しを行うもの。	+185.1億円
②【梶原トンネル】支保パターンの変更及び補助工法の追加による増	脆弱層の発現状況や切羽の崩落事象を踏まえ、地質状況が確認できた範囲において安全対策工（AGF工法、鏡ボルトや吹付等）を追加するもの。	+79.7億円
③物価上昇による増	物価上昇による人件費・材料費・機械器具費の増（R3→R7）	+1,061.9億円
④コスト削減	仮栈橋賃料の削減（河川管理者との協議による上部工施工期間の短縮）。	▲13.5億円
合 計		+1,313.2億円

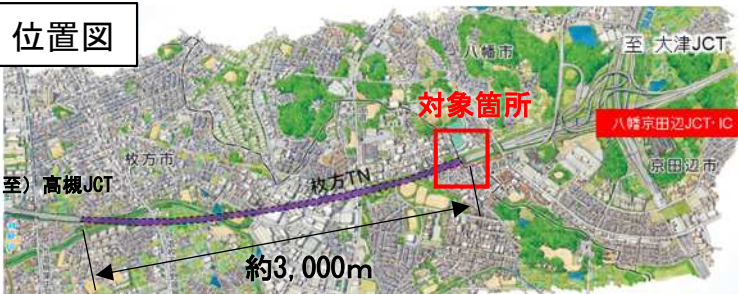
3. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

①【枚方トンネル】ガイドライン制定に基づく設備計画の見直しによる増(+185.1億円)

- 令和3年12月に制定された「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」に基づき、現地土質調査を実施した結果、塑性流動性※及び止水性を確保するため、添加材配合の見直しが必要となった。添加材により、流動化させた土砂を改質するための設備の追加など坑外設備の全体計画を見直したものの。
- なお、当該施工箇所は、住宅地が近接し周辺環境に配慮する必要があるため、追加した坑外設備の防音対策について合わせて見直しを行うもの。

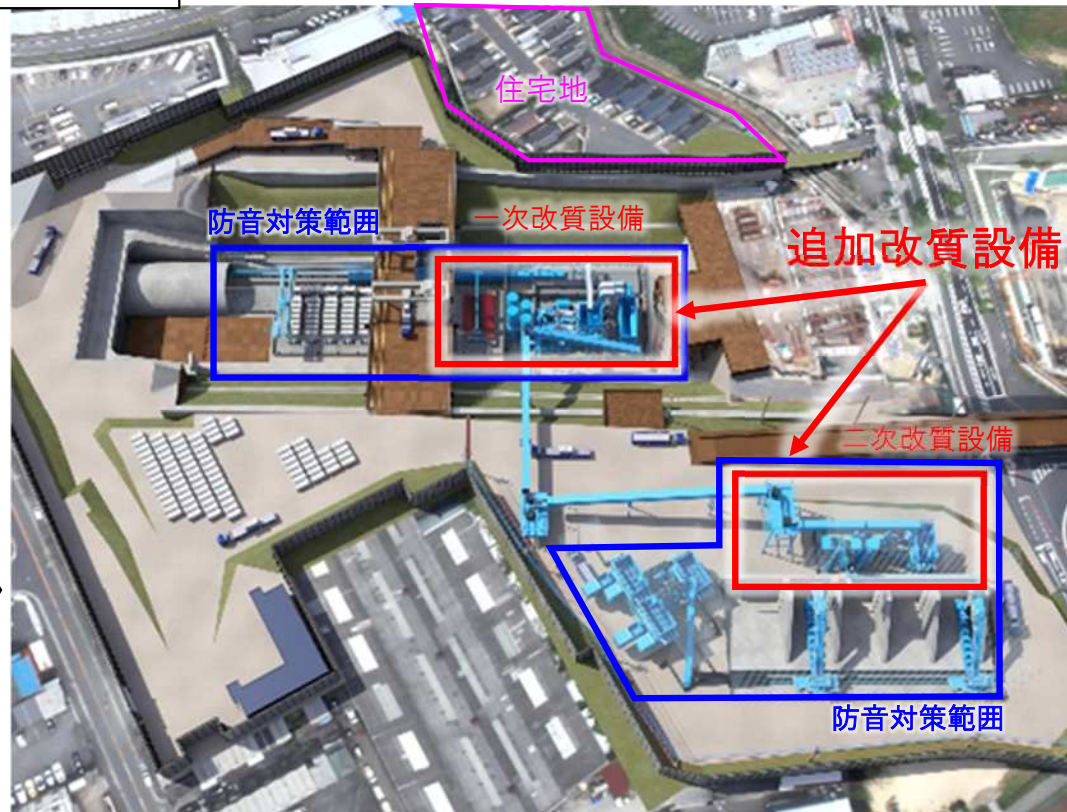
※塑性流動性とは、力を加えると容易に変形し、適度な流動性を有した性状のこと。

位置図



対策内容

＜変更防音対策範囲：約28,000㎡＞



＜当初防音対策範囲：約14,000㎡＞



＜防音対策内容＞



3. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

②トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加による増(+79.7億円)

○梶原トンネルにおいて、事前の地質調査を基にした支保パターンを想定していたが、脆弱な地山の発現状況や、切羽の崩落事象等を踏まえ、地質状況が把握できた範囲の安全対策工(AGF工法、鏡ボルトや吹付等)を追加するもの。

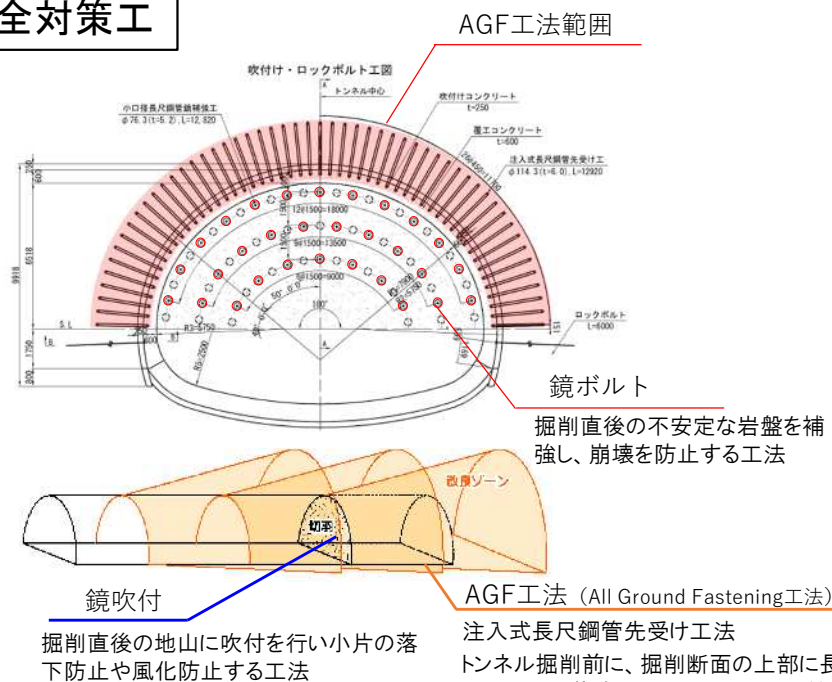
位置図



状況写真

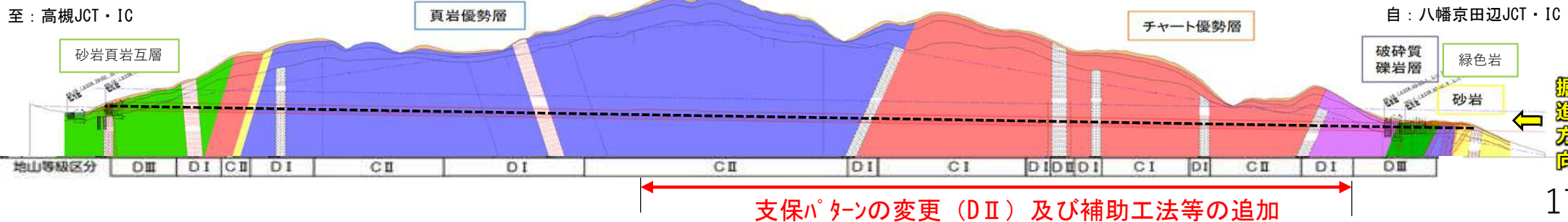


安全対策工



縦断面図

梶原トンネル 上り線 全長1,341m



掘進方向

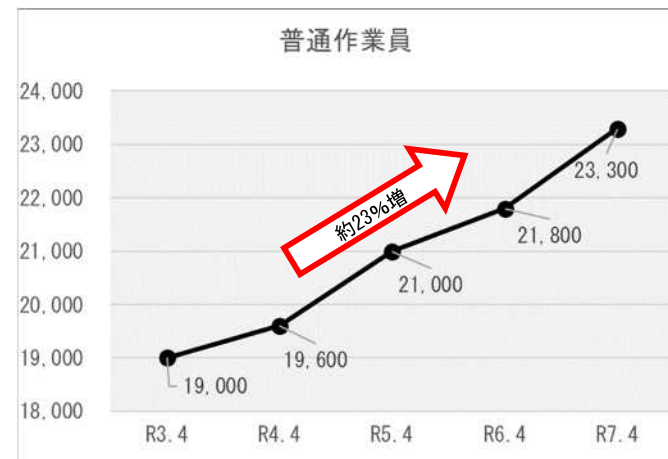
3. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

③物価上昇等による増(+1061.9億円)

OR3年度～R7年度の物価上昇による増

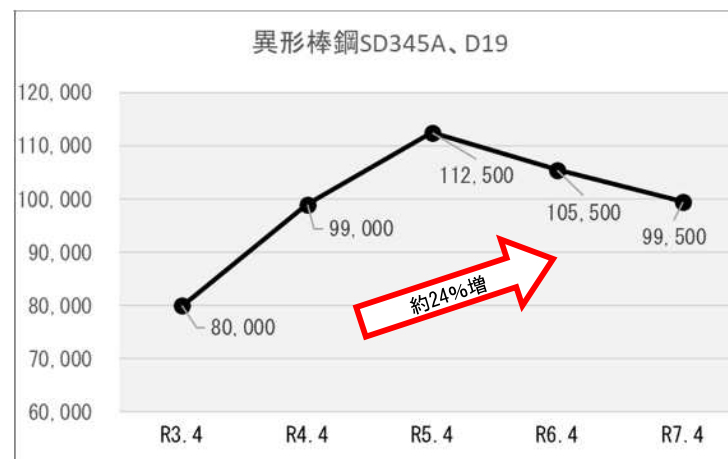
《労務単価の推移》

例) 大阪府内における普通作業員



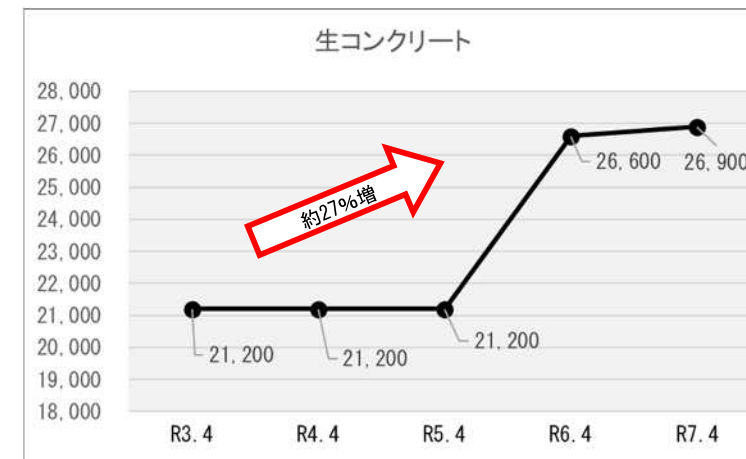
《材料単価の推移》

例) 大阪府内における異形棒鋼



《材料単価の推移》

例) 大阪府内における生コンクリート



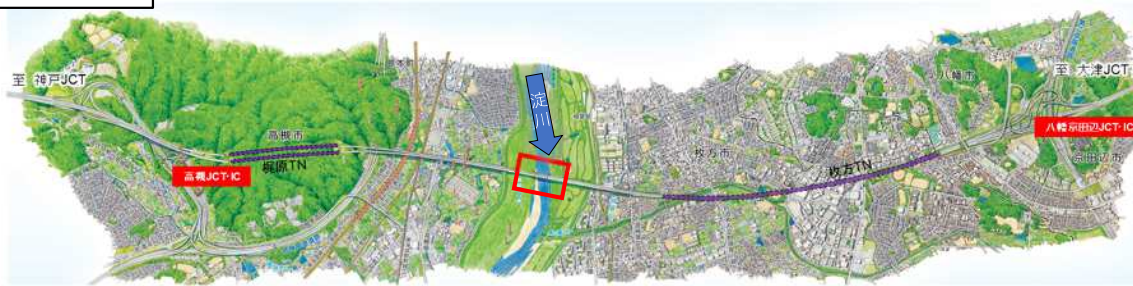
※代表的な労務及び材料単価の推移について示したものであり、物価上昇に係る全ての推移を示したものではない。

3. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

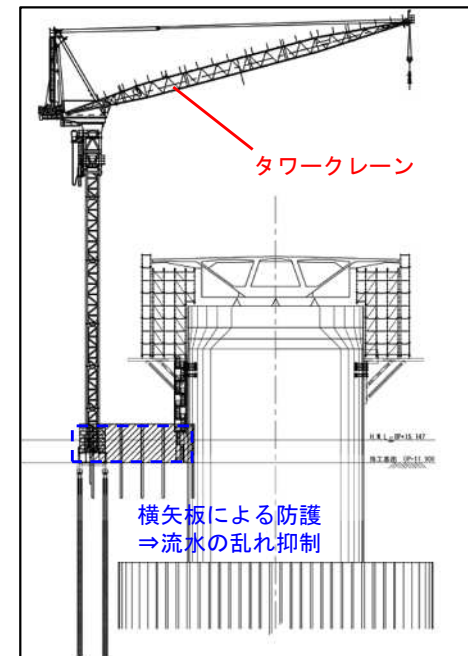
④コスト削減(▲13.5億円)

- 1級河川である淀川において、河川区域内に位置する淀川右岸側橋脚(P11,P12)は、原則出水期は施工ができないことから、出水期期間中の4カ月/年は、施工に伴う機材の賃料が発生する。河川管理者と出水期の施工計画や安全対策の協議を行い、出水期も継続して施工する事が可能となった。
- 上記に伴い、上部工施工期間が短縮されたことでコスト削減が可能となった。

位置図



平面図



▲詳細図(タワークレーン)



▲設置状況写真(タワークレーン)

4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

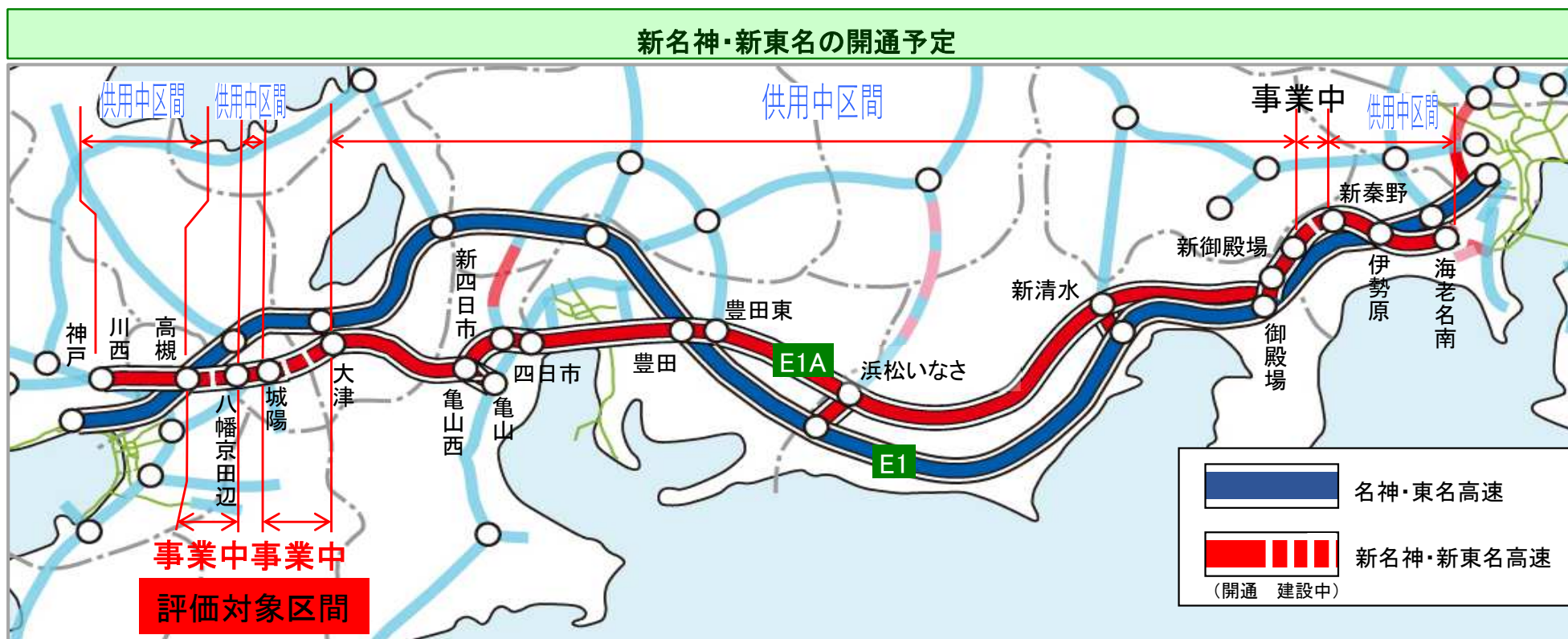
大項目	小項目	NO
ネットワーク の充実	日本中央回廊の形成	①
	交通混雑の緩和Ⅰ	②
	交通混雑の緩和Ⅱ	③
安全・安心	リダンダンシーの確保Ⅰ	④
	リダンダンシーの確保Ⅱ	⑤
地域活性化	物流の効率化支援	⑥
	地域経済の活性化	⑦
	観光の活性化	⑧

4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

再掲

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

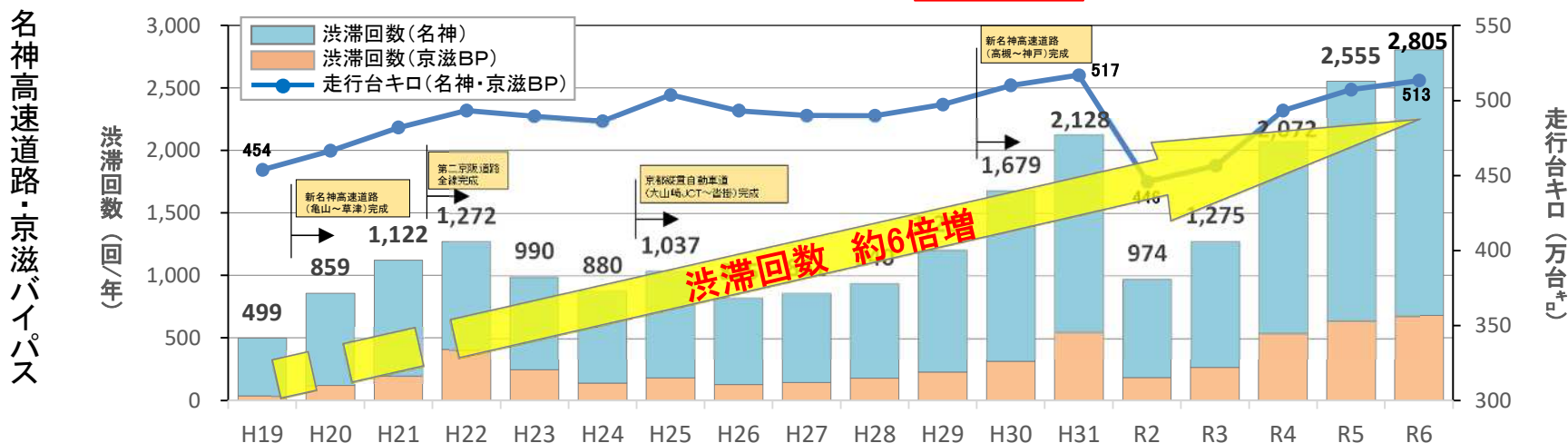
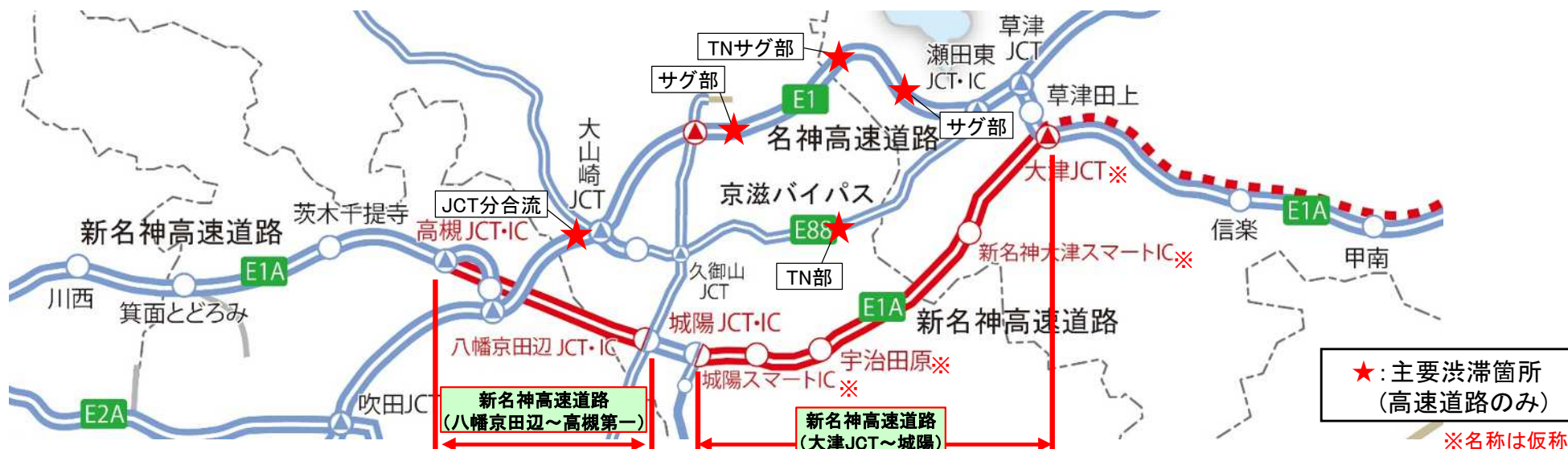
- ・物流の生産性向上
- ・観光産業・沿線地域の活性化

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6年は平成19年と比較し約6倍に増加。
- 新名神高速道路(大津～高槻)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。



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

※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)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

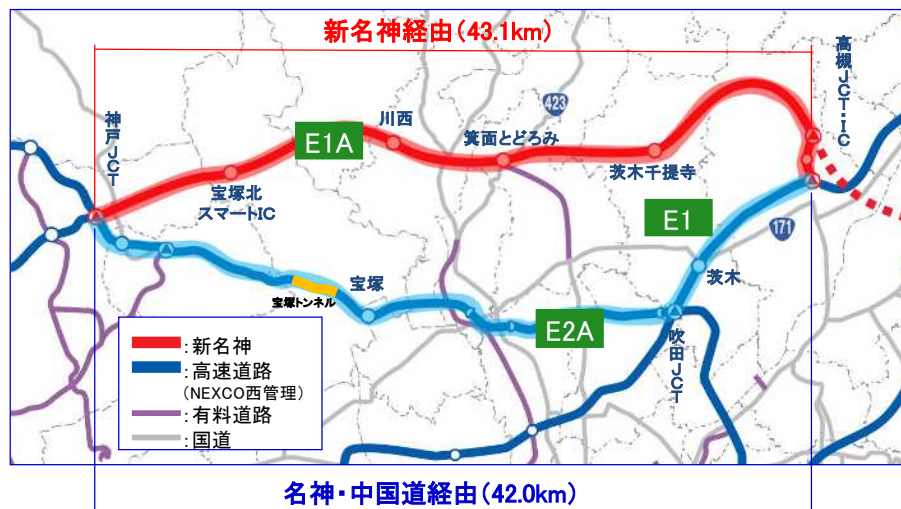
更新

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30%減少。事故件数も約50%減少。

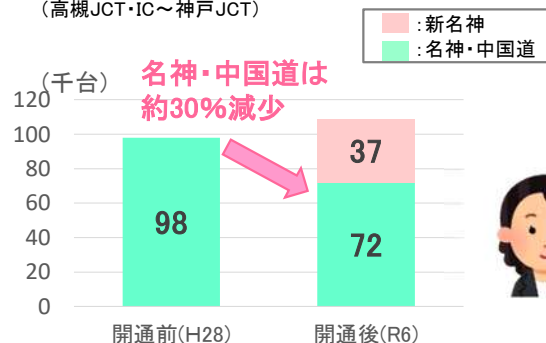
○新名神高速道路(大津～高槻)の開通により、上記と同様交通量が分散し、渋滞回数、事故件数の減少が期待される。



約10万台の交通を分散

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。

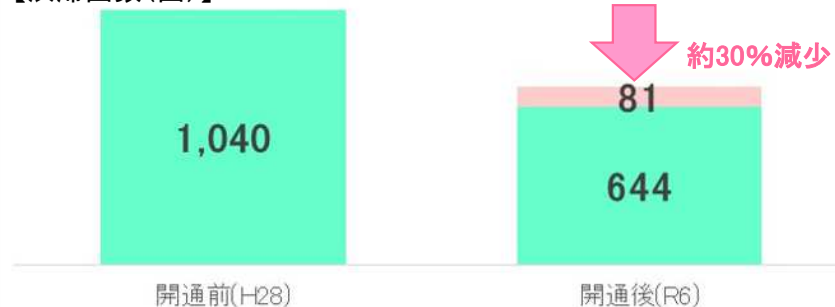
出典:開通後のWEBアンケート調査

※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)

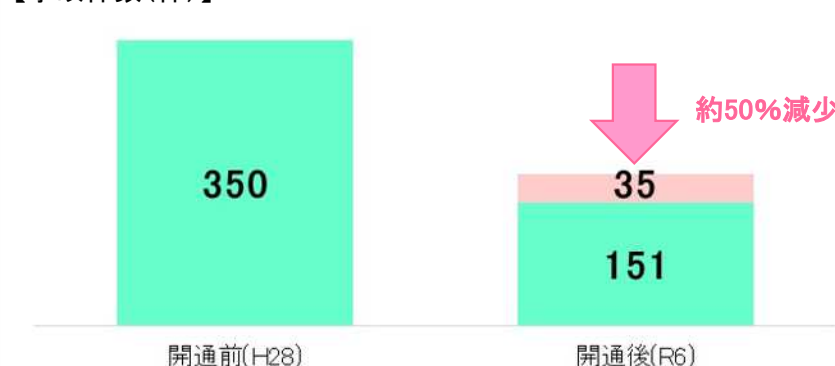
分散に伴い、渋滞・事故ともに減少

渋滞回数・事故件数の変化(高槻JCT・IC～神戸JCT)

【渋滞回数(回)】



【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

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



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

※ 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

出典：NEXCO東日本HPより

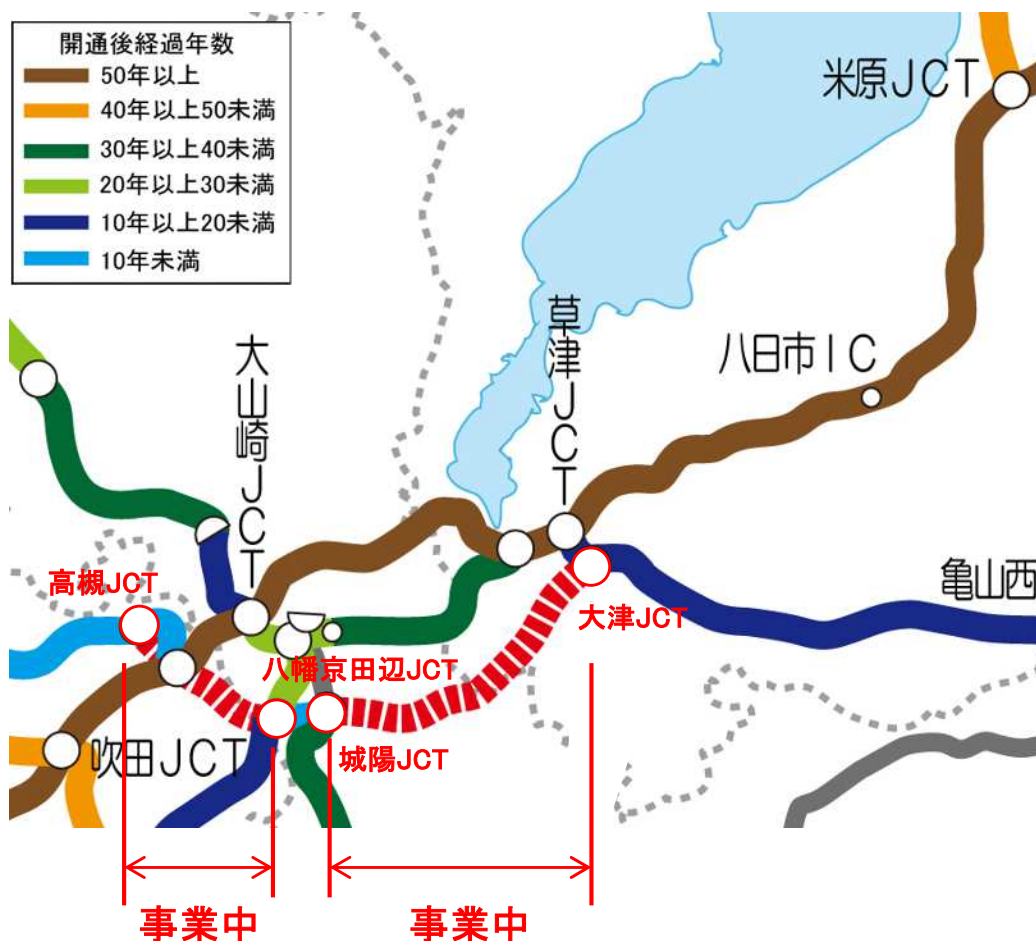
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

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が期待される。

【開通後経過年数と断面車線数】



中国自動車(吹田JCT～神戸JCT)リニューアル工事の場合

- ・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



- ・吹田JCT～宝塚IC間の規制時、工事前(後)と工事中を比較すると、中国道の交通量は1.3万台～2.2万台減少し、新名神の交通量は7千台～1.4万台増加。

出典: NEXCO西日本HP



中国道(中国池田IC～宝塚IC)における終日車線規制状況

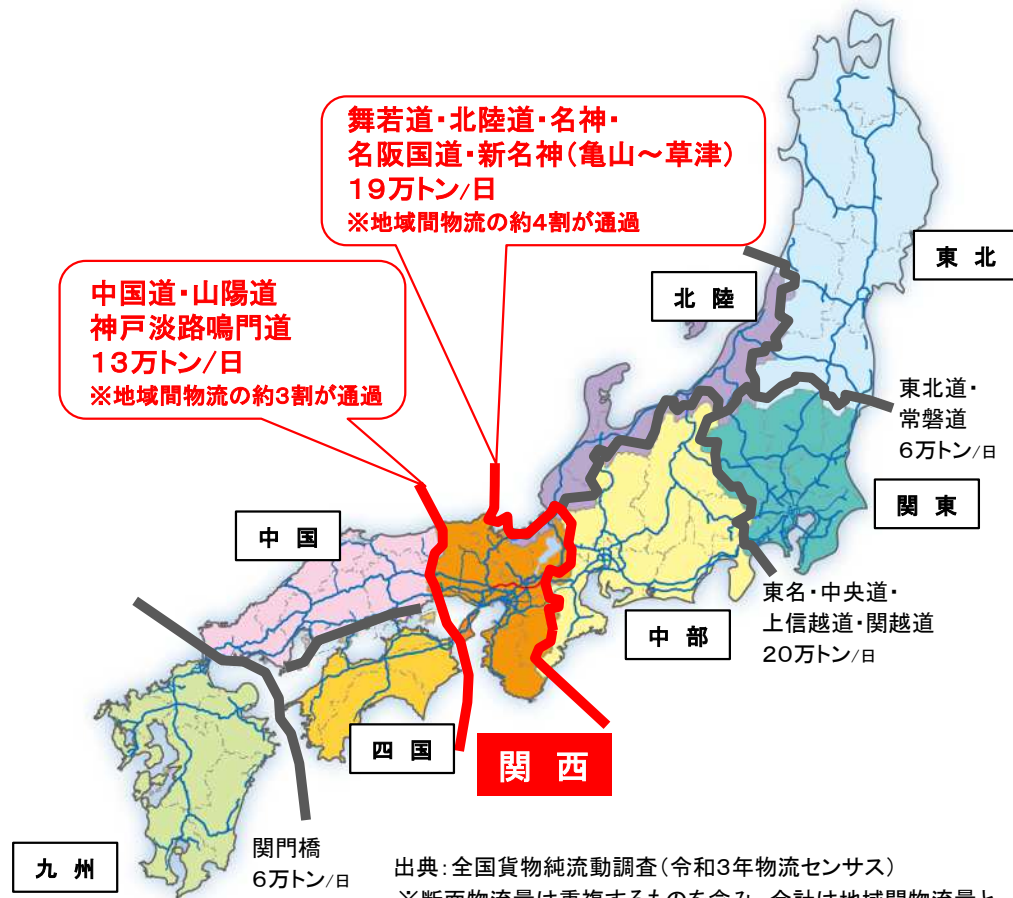
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

⑥物流の効率化支援

- 高速道路を利用する地域間物流のうち、約4割にあたる19万トン/日が関西・中部断面を通過しており、約3割にあたる13万トン/日が関西・中国四国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、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)



出典: 全国貨物純流動調査(令和3年物流センサス)
※断面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

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】

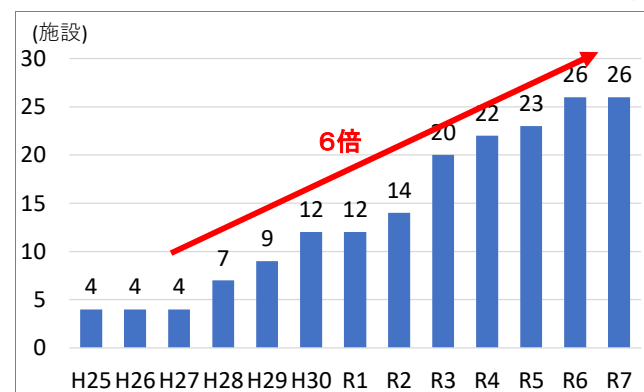


＜宇治田原ICと隣接した次世代物流拠点＞



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】



出典: 日本立地総覧(2013～2025)

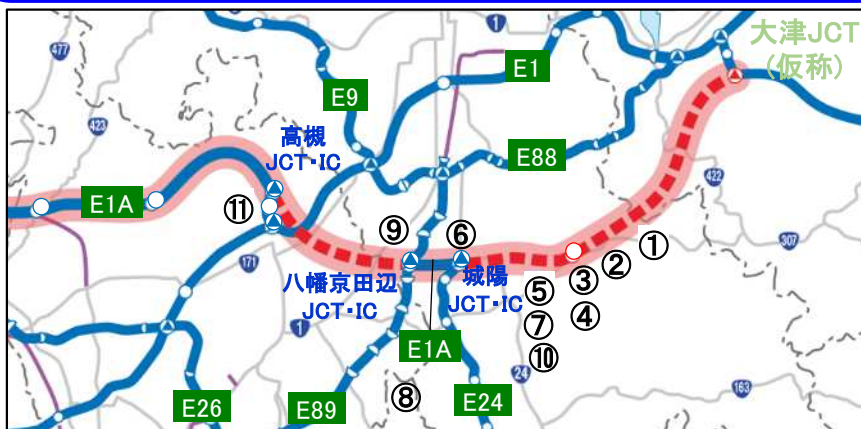
※新名神高速道路沿線…新名神高速道路(大津JCT～神戸JCT)から5km圏域内

4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

更新

⑦地域経済の活性化

- 新名神高速道路沿線は工業団地や宅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。



出典：宇治田原町HP

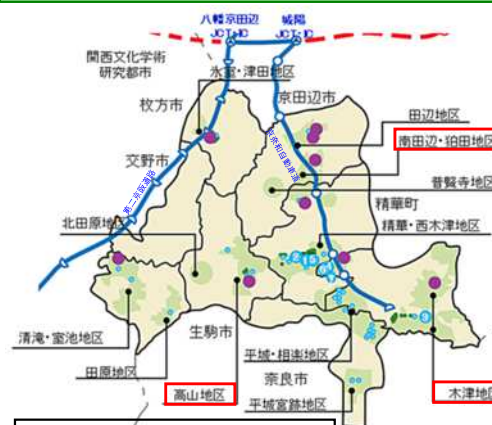


出典：三菱地所・サイモン株式会社

No.	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	
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

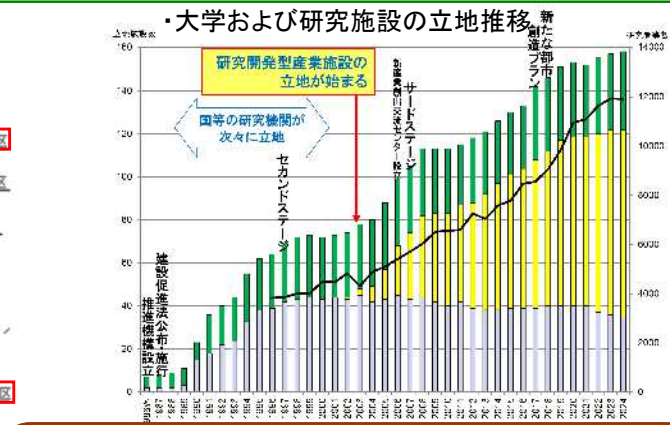
令和6年10月時点

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

※研究開発型産業施設
中小ベンチャー企業の創業と成長を支援するインキュベーション施設、支援施設



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。

出典：関西文化学術研究都市推進機構ヒアリング（令和7年11月）

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。

フルーツフラワーパーク



出典：(一財)神戸農政公社HP

神戸三田プレミアム・アウトレット



出典：神戸三田プレミアム・アウトレットHP

石清水八幡宮



出典：京都府HP

石山寺



出典：公益社団法人びわこビジターズビューロー

立木山寺(立木観音)



出典：公益社団法人びわこビジターズビューロー



宇治田原 宗円の郷
(集団茶園)



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。



明治の森箕面国定公園
(箕面大滝)



出典：大阪府営箕面公園HP

出典：宇治田原町ヒアリング調査（令和5年12月）

5. 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:R7)	走行時間短縮便益	12,328億円	12,328億円
	走行経費減少便益	1,268億円	1,268億円
	交通事故減少便益	118億円	118億円
	計	13,714億円	13,714億円
費用(C) (現在価値:R7)	事業費	9,189億円	3,530億円
	維持管理費	909億円	909億円
	更新費	0億円	0億円
	計	10,097億円	4,439億円
			
費用便益比(B/C)		1.4 【参考】2.1(2%)、2.6(1%)	3.1 【参考】4.3(2%)、5.2(1%)
経済的純現在価値(B-C)		3,617億円	9,275億円
経済的内部収益率(EIRR)		5.5%	13.8%

費用便益分析マニュアル(R7. 8 国土交通省 道路局 都市局)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) 費用便益比に記載する【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。

5. 費用便益分析の結果(城陽～高槻JCT)

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:R7)	走行時間短縮便益	12,538億円	12,538億円
	走行経費減少便益	691億円	691億円
	交通事故減少便益	65億円	65億円
	計	13,294億円	13,294億円
費用(C) (現在価値:R7)	事業費	10,110億円	2,059億円
	維持管理費	410億円	410億円
	更新費	139億円	139億円
	計	10,659億円	2,608億円
			
費用便益比(B/C)		1.2 【参考】2.0(2%)、2.6(1%)	5.1 【参考】7.1(2%)、8.0(1%)
経済的純現在価値(B-C)		2,635億円	10,685億円
経済的内部収益率(EIRR)		4.8%	17.1%

費用便益分析マニュアル(R7. 8 国土交通省 道路局 都市局)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) 費用便益比に記載する【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12月18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、日本における人・モノの流れを支える大動脈であるとともに、東名・名神等との交通機能の適切な分担や混雑緩和に資するものであり、地域活性化や観光・産業振興にも大きく貢献するものと期待しています。

当県としても、スマート IC や関連道路の整備を進めていますので、事業完成予定時期を早期に示していただくとともに、引き続き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。

■京都府知事からの意見(令和7年12月22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。

まちづくりや企業活動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ましては、一日も早い開通をお願いするとともに、工程精査を実施し、早期に開通時期を明らかにされるようお願いいたします。

6. 関係する都道府県の意見

■大阪府知事からの意見(令和7年12月22日付け)

「対応方針(原案)」案に異存ありません。

新名神高速道路は大阪の成長を支えるとともに、首都機能のバックアップとしても重要な交通基盤であり、早期開通に対する期待は非常に高い。

工事の安全と周辺環境に十分配慮した上で、早期の開通時期の明確化と一日も早い全線開通に努めるとともに、まず令和8年度冬の枚方トンネルの掘削開始を確実に履行すること。

枚方トンネルは住宅や企業団地が立地している真下を通過することとなるため、シールドトンネル工事のガイドラインを踏まえ、安全を確保した施工に努めること。

また、大阪府・京都府が行うアクセス道路の整備等についても、引き続き十分な協議調整に努めること。

7. 対応方針（原案）（大津JCT～城陽）

■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1.4、残事業で3.1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。

7. 対応方針（原案）（城陽～高槻JCT）

■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1.2、残事業で5.1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

- ・ 一部用地未取得箇所を除き、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。
- ・ シールドトンネルの全体設備計画や立坑コンクリート壁切削方法の見直しを行ったことで、掘進開始に時間を要しており、今後のシールドマシン掘進にあたっては、安全に留意し慎重に掘進することが必要であることから工事の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。