

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
（たかつき城陽～高槻第一JCT）

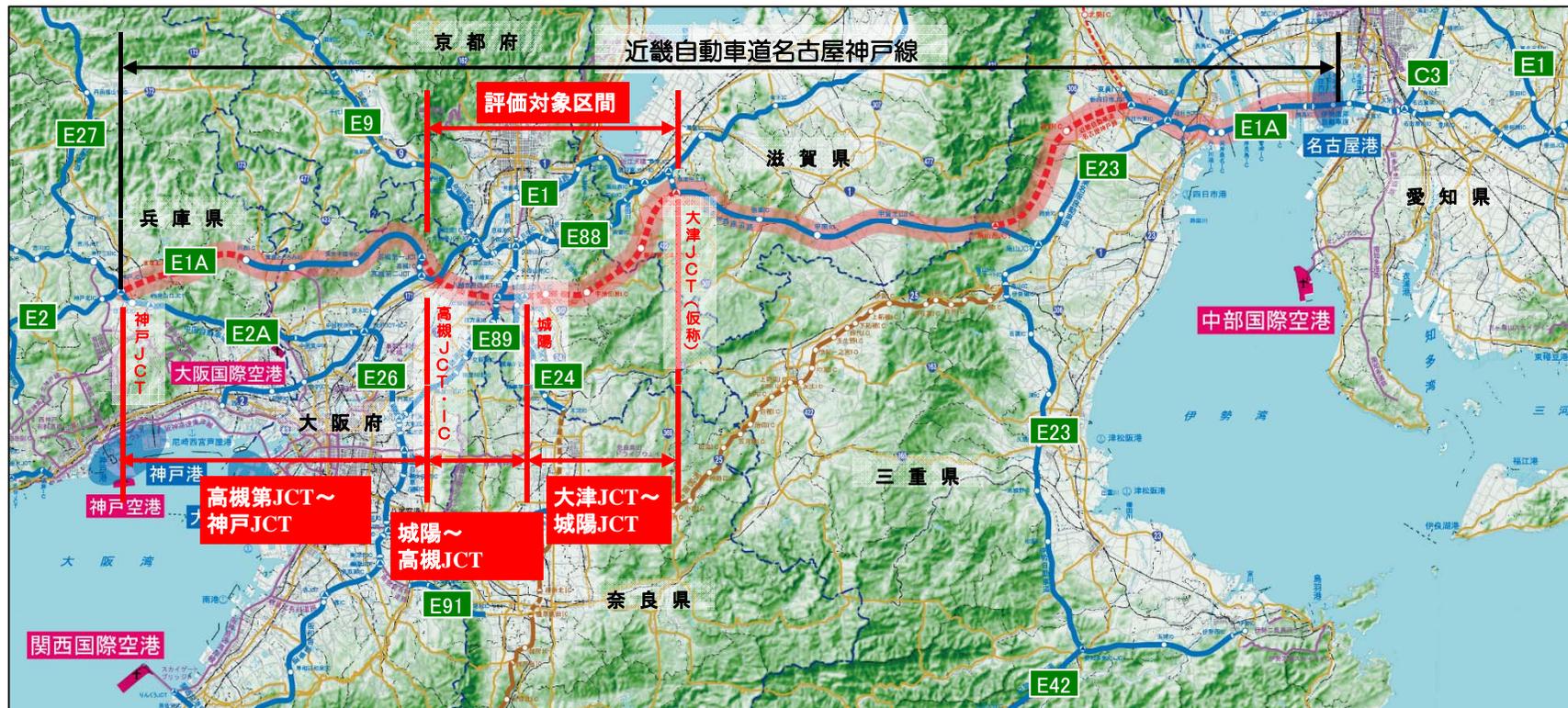
目次

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. 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		
	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しはら 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しはら 大阪府高槻市原	しがけんおおつしかみたなみまきちょう 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)】
計画交通量	36,500～42,100台/日	35,800～41,000台/日	45,700～51,100台/日
事業費	7,117億円	5,266億円	3,341億円

※ 今回評価区間を示す



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JCT～神戸JCT		城陽～高槻JCT		大津JCT～城陽
協定区間	神戸JCT～箕面 L=22.5km	箕面～高槻JCT L=18.0km	高槻JCT～八幡京田辺 L=10.7km	八幡京田辺～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29年度 高槻～川西(平成29年12月10日) 川西～神戸(平成29年度末予定)		※平成35年度	開通 平成29年4月30日	※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。()は会社目標

2.事業の経緯及び進捗状況(大津JCT～城陽)

■進捗状況

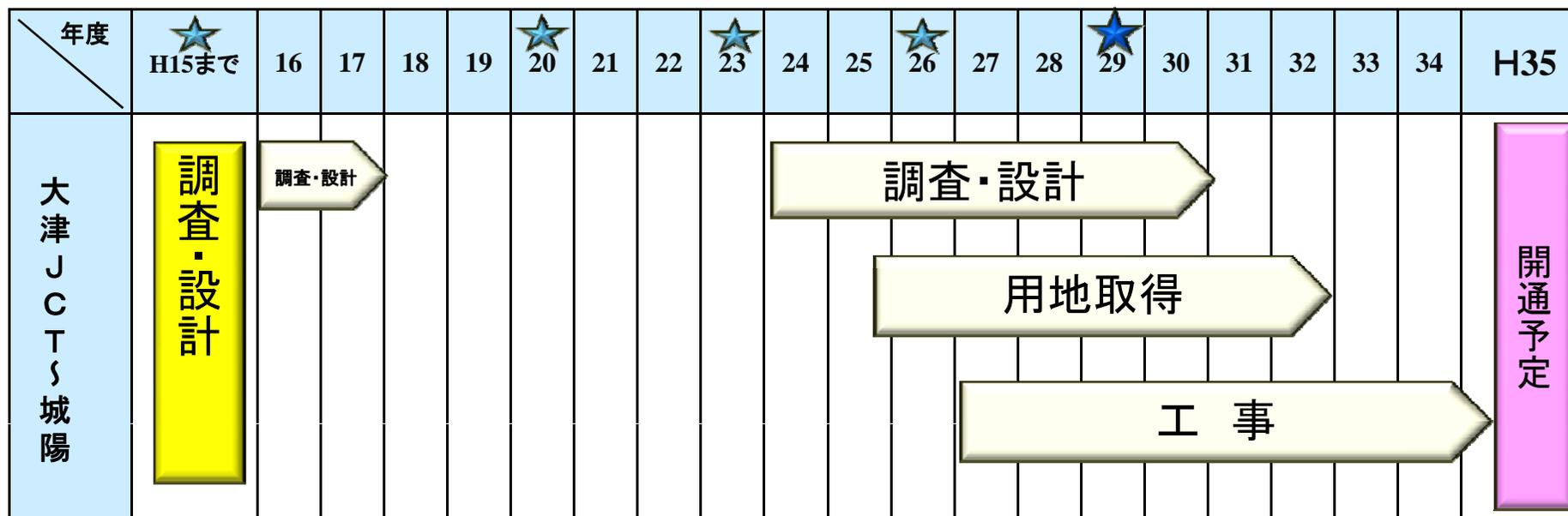
区間:大津JCT～城陽

【平成29年度末見込み】

事業進捗率 7% (事業費ベース)
 用地取得率 79% (面積ベース)
 工事着手率 26% (延長ベース)

【現在の状況】

現在、用地取得に向け取り組んでおり。工事用道路の整備を実施中、橋梁下部工工事や土工工事に着手し、順次本線工事の発注に向け取り組んでいる。



凡 例
 ★ 事業再評価(今回)
 ★ 事業再評価(過去)

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

【現在の状況】

平成29年4月30日に開通



凡例
★ 事業再評価(今回)
★ 事業再評価(過去)

区間:八幡～高槻第一JCT

【平成29年度末見込み】

事業進捗率 5% (事業費ベース)
 用地取得率 78% (面積ベース)
 工事着手率 32% (延長ベース)

【現在の状況】

現在、幅杭設置、用地測量を行い用地取得に向け取り組んでおり工事用道路の整備を実施中。本線部では淀川渡河川部の橋梁工事、トンネル発進立坑工事の発注し順次、工事着手に向け取り組んでいる。



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	震災時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。

<高速道路のIC区間別渋滞ランキング(H28)>

順位	道路名	方向	区間	渋滞損失時間
1	E1 東名高速道路	上り	海老名JCT～横浜町田	151
2	E20 中央自動車道	上り	調布～高井戸	140
3	E1 東名高速道路	上り	東名川崎～東京	118
4	E1 東名高速道路	下り	横浜町田～海老名JCT	104
5	E2A 中国自動車道	上り	西宮山口JCT～宝塚	103
6	E1 東名高速道路	上り	秦野中井～厚木	97
7	E23 東名阪自動車道	上り	亀山JCT～鈴鹿	89
8	E1 東名高速道路	上り	御殿場～大井松田	89
9	E2A 中国自動車道	下り	中国池田～宝塚	84
10	E20 中央自動車道	上り	大月～上野原	83
11	E23 東名阪自動車道	下り	四日市～鈴鹿	74
12	E1 名神高速道路	下り	大山崎JCT～茨木	71
13	E1 東名高速道路	下り	大井松田～御殿場	69
14	E1 名神高速道路	上り	茨木～大山崎JCT	63
15	E1 東名高速道路	下り	横浜青葉～横浜町田	61
16	E2A 中国自動車道	下り	宝塚～西宮山口JCT	60
17	E6 常磐自動車道	上り	三郷スマート～三郷JCT	59
18	E1 東名高速道路	下り	厚木～秦野中野	56
19	E17 関越自動車道	上り	所沢～大泉JCT	55
20	E23 東名高速道路	上り	鈴鹿～四日市	52

※上下別に集計
 ※対象は7時～19時(12時間)
 ※渋滞損失時間:混雑により余計にかかる時間(単位:万人・時間/年)
 出典:国土交通省「平成28年 年間・GW期間の渋滞ランキング」

<関西圏の事業中路線>



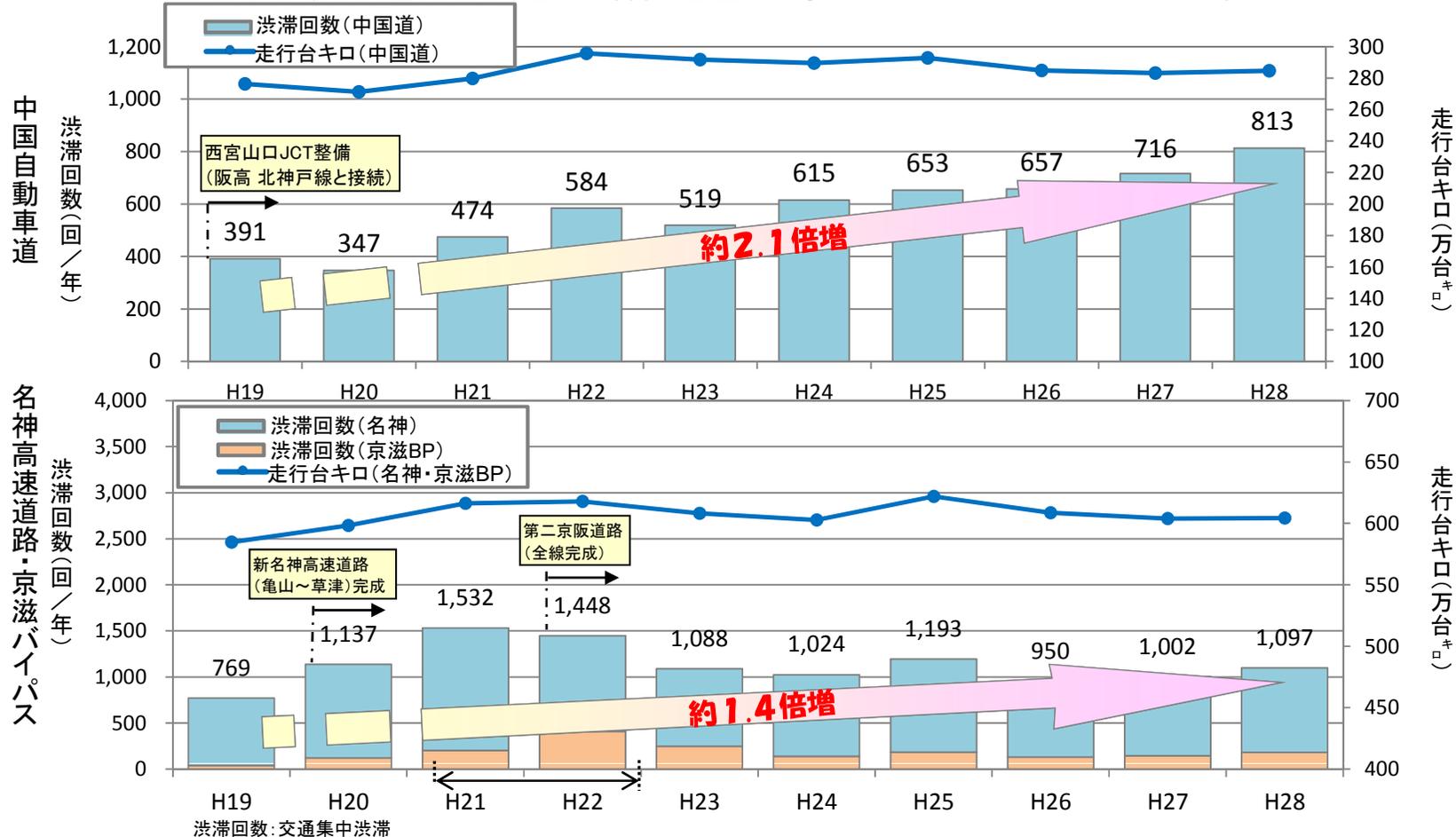
※IC名は仮称

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

- 中国自動車道の渋滞回数は増加の一途をたどっており、平成19年と比較し2.1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19年と比較し1.4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(瀬田東JCT~大山崎JCT)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

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28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

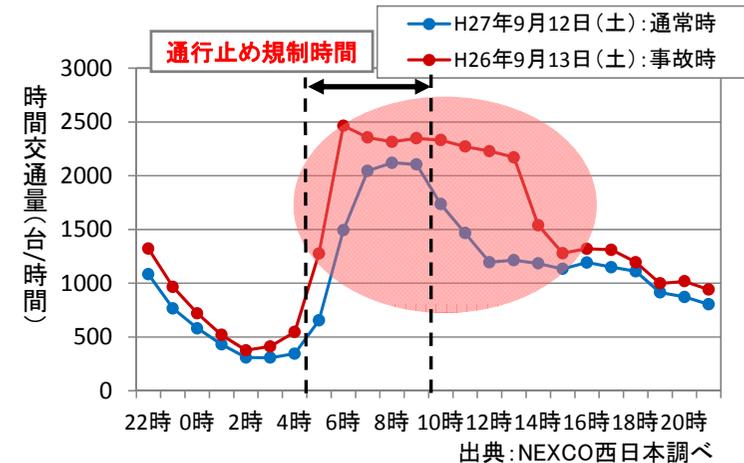
■ 交通事故による影響

- 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。

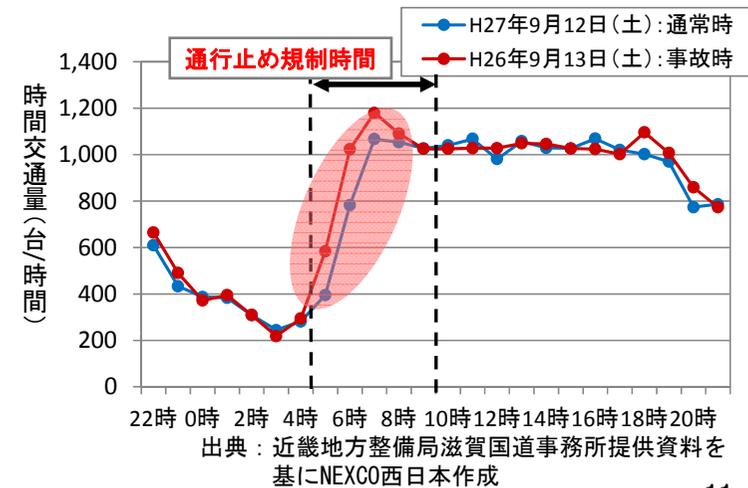


出典:NEXCO西日本調べ

京滋バイパス 南郷IC～笠取IC 交通量(上り線)



国道1号(大津市大谷町付近) 交通量(上り線)



3-⑥ 震災時のリダンダンシーの確保①

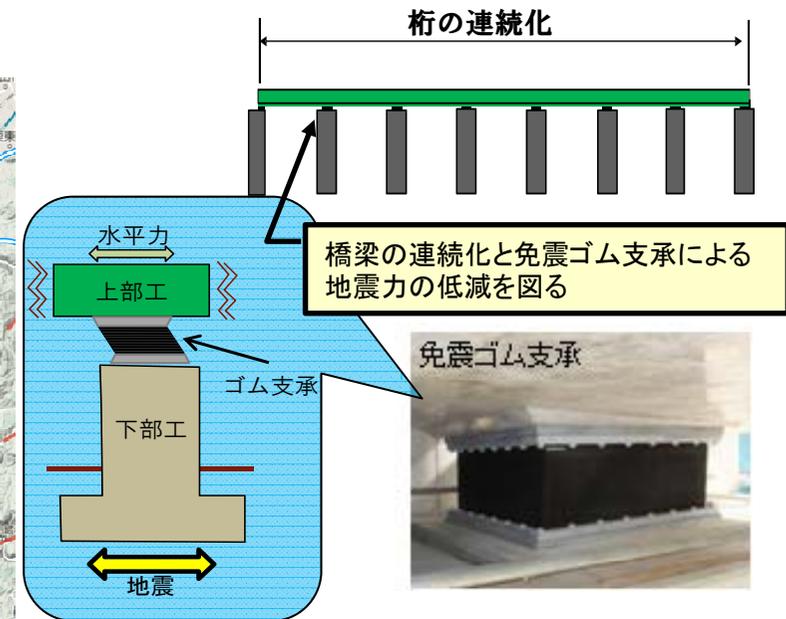
■ 活断層による震災時のリダンダンシーの確保

- ・ 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、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 震災時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。
- 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、新名神高速道路の整備により一般道との道路啓開を迅速に行うことができる。

■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

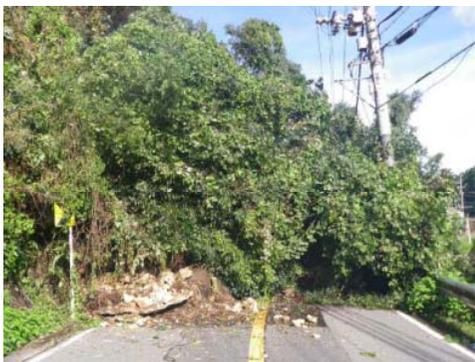
出典：NEXCO東日本HPより

※ 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道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

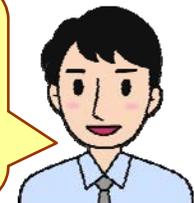


国道307号の狭小幅員区間



防災担当職員の声

・大規模災害により国道307号が通行止めとなった際は、町内交通機能が完全に麻痺し、住民生活及び企業活動に多大な支障が出た。新名神高速道路の整備により、大規模災害において地域内外を結ぶ緊急輸送道路として機能することにより、災害時相互応援協定に基づいた他府県からの迅速な災害支援にも繋がるものと期待している。



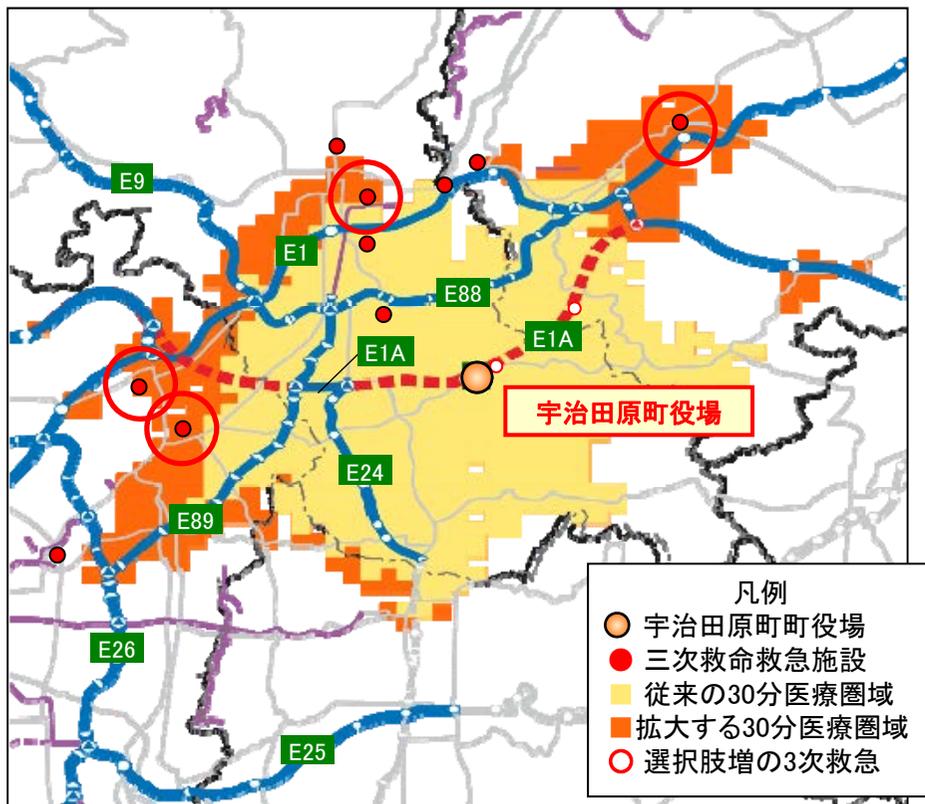
出典：宇治田原町ヒアリング調査

3-⑨ 救急医療活動の支援

・ 評価区間が整備されることにより評価区間周辺の医療圏域が拡大され、救急搬送時間の短縮、救急搬送先の選択範囲が拡大し、円滑な救急医療活動への支援が期待される。

■ 高速道路周辺の30分医療圏域の拡大

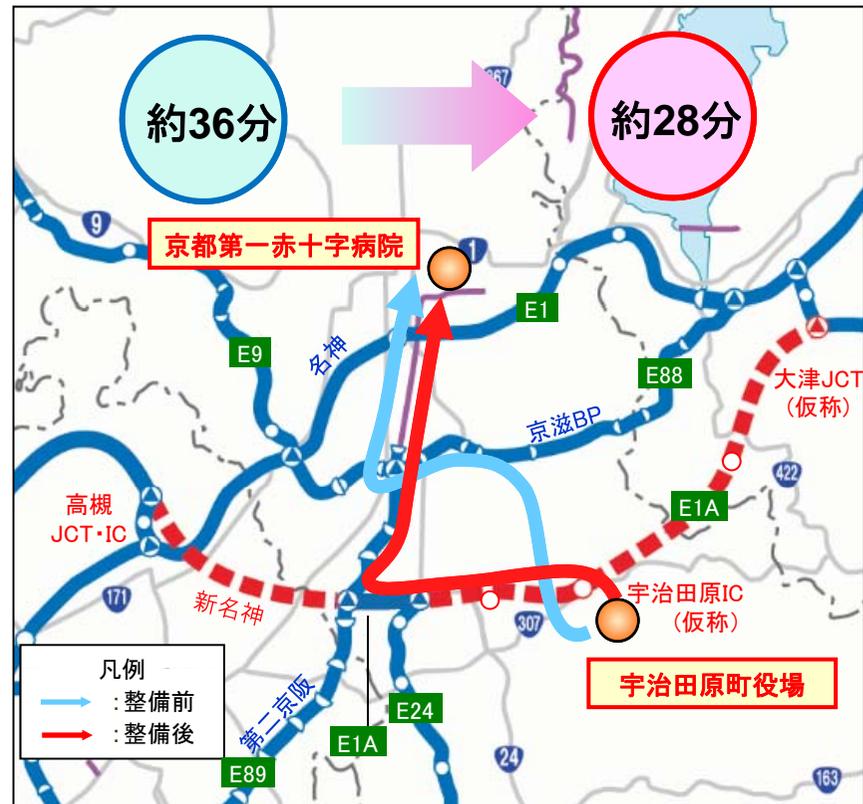
宇治田原町から救急搬送する場合、30分以内で搬送可能な医療施設の増加が見込まれる



出典：NITASより算出

■ 救急搬送時間の短縮

宇治田原町から京都第一赤十字病院への搬送時間が36分から28分となり8分短縮される



規制速度を用いて算出

・新名神高速道路を利用することで搬送時間の短縮が期待される。また、京都市内の医療施設や、大阪府、滋賀県といった他府県の医療施設を含め、搬送先医療施設の選択肢が増える。
 ・高速道路を利用することで走行環境が良くなり、搬送中の患者負担軽減につながることを期待される。



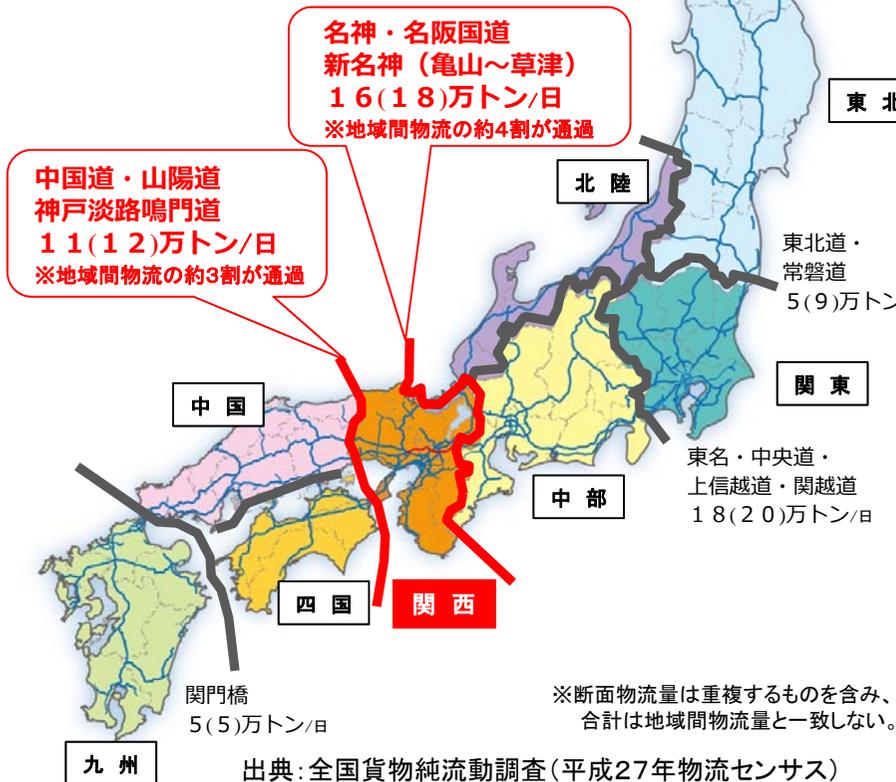
出典：京田辺市消防本部宇治田原分署ヒアリング

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40万トン／日あり、そのうち約16万トン／日が関西・中部断面を、11万トン／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

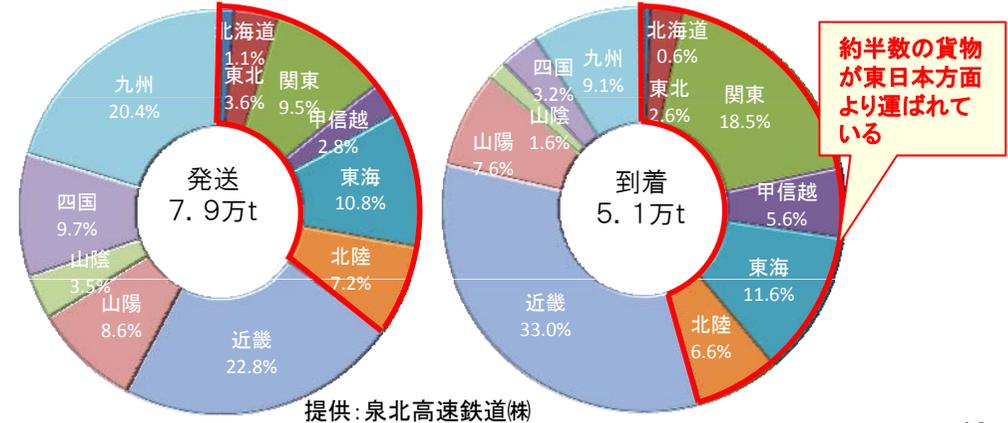
・ 高速道路を利用する地域間物流は「40(46)万トン／日」



北大阪トラックターミナルを利用する貨物の取扱状況

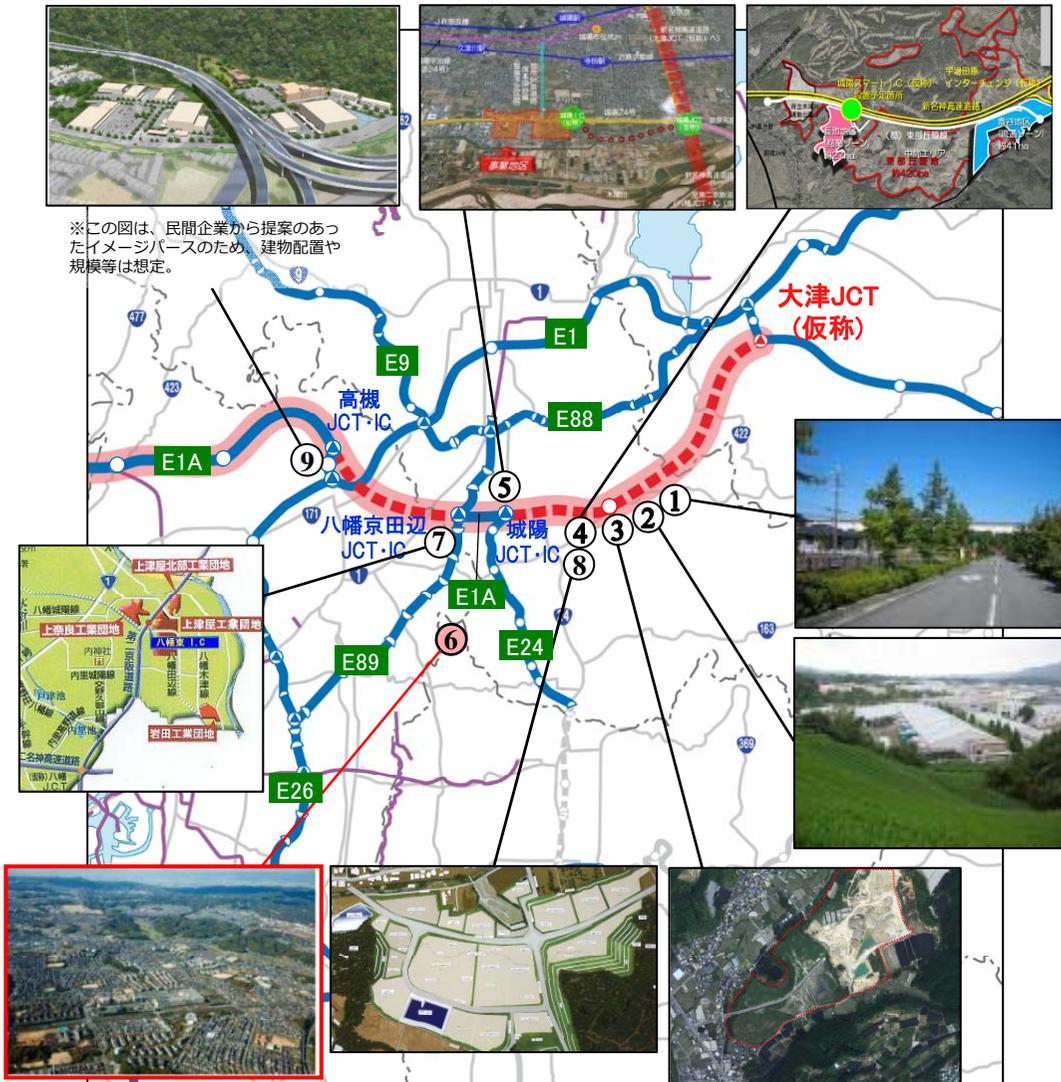


北大阪トラックターミナルにおける平成27年度 貨物取扱状況(月平均)



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。すべての区画が完売。(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60社以上の企業が立地している。(71ha)
③ 新市街地整備計画	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、複合機能を有した付加価値の高い市街地整備を進める。(35ha)
④ 城陽市 東部丘陵地整備計画	現在東部丘陵地では(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28年5月に市街化区域に編入された先行整備長池、青谷地区をはじめ、将来の土地利用については新名神高速道路を活用した広域的な交流拠点機能など、京都府南部地域の活性化に資する土地利用の展開・誘導を目指す。長池地区ではアウトレットモールの開発が進められている。(420ha)
⑤ 久世荒内・寺田塚本地区	新名神高速道路城陽JCT・ICが整備される隣接地区として、土地区画整理事業により基盤整備を推進。市が誘致する久世荒内・寺田塚本地区に進出するすべての企業が決定。今後は、早期に企業の操業開始並びに地権者の土地利用ができるよう造成工事を進めている。(20ha)
⑥ 関西文化 学術研究都市 (けいはんな学研都市)	※次項参照 (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、新たな南部交流拠点の整備を進めている。(34ha)
⑧ 京都山城 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づくりに取り組んでいる。京都山城白坂テクノパークは、民間による工業団地として造成が進められ、第1工区及び第2工区の造成工事が完了し、既に企業が進出している。残る第3工区及び第4工区については、引き続き造成工事が進められており、平成31年に造成完了予定である。(19ha)
⑨ 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んでいる。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している。(11ha)

3-⑫ 沿線地域の宅地開発プロジェクトの推進②

- ・ 新名神高速道路沿線の関西文化学術研究地区では、産・学・官協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。
- ・ 城陽～八幡京田辺の開通により学研都市のアクセス向上が図られ、京都駅と直結する高速バス路線として活用されている。(新名神高速道路経由に変更して所要時間が約5分短縮された。)

■ 関西文化学術研究地区の概要



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。



・ 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

■ 関西文化学術研究都市内における大学および中核的研究機関

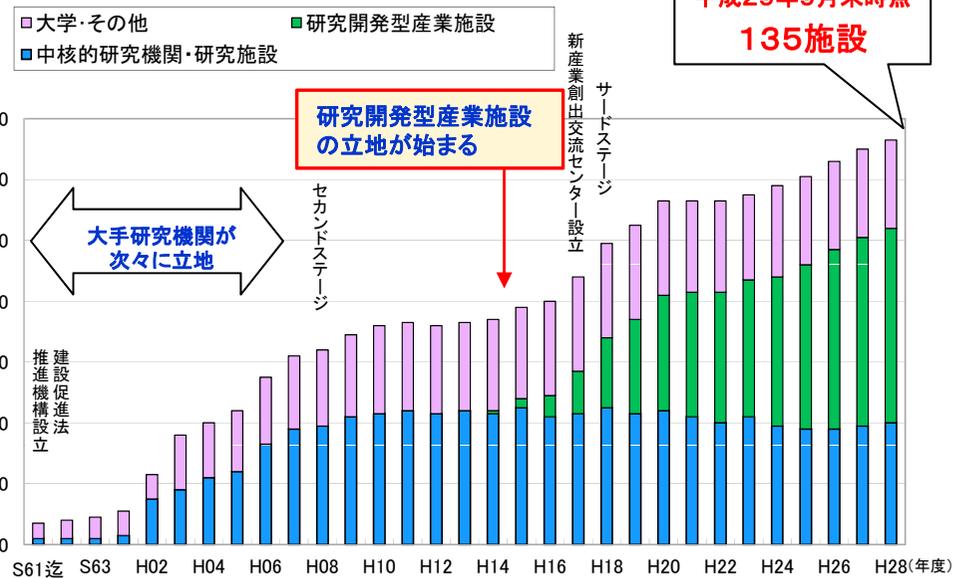
大学名
1 奈良先端科学技術大学院大学
2 大阪大学大学院
3 京都府立大学
4 同志社大学
5 同志社女子大学
6 大阪電気通信大学
7 関西外国語大学
8 京都大学

参考 学生数約2万2千人

中核的研究機関名
1 (株)国際電気通信基礎技術研究所(ATR)
2 情報通信研究機構(NICT)
3 量子科学技術研究開発機構(QST) 関西光科学研究所
4 地球環境産業技術研究機構(RITE)
5 国会図書館関西館
6 (公財)国際高等研究所(IIAS)

出典：関西文化学術研究都市推進機構HP

■ 大学および研究施設の立地推移

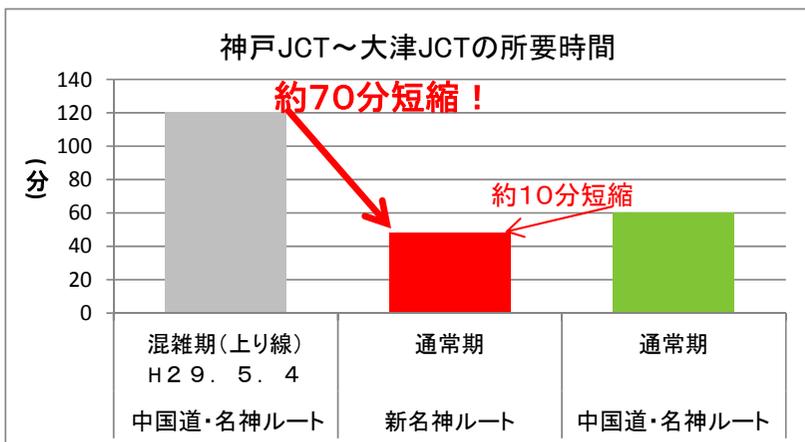


出典：関西文化学術研究都市推進機構提供資料 18

3-⑬ 広域交流の活性化

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

新名神(神戸JCT~大津JCT)開通前後の所要時間の変化



高速バス会社の声

- 新名神高速道路の整備により、中国自動車道や名神高速道路が渋滞している際は渋滞を避けた迂回ルートとしての利用が可能となる。
- また、渋滞が削減されることで、利便性の向上や定時性が確保され、お客様やドライバーの負担軽減に繋がることを期待される。



出典:高速バス会社への電話ヒアリング調査

- 通常期: 距離/(規制速度/60)にて算出
- 混雑期: H29.5.4(祝)上りの渋滞実績を参考に渋滞時速度25km/hで算出

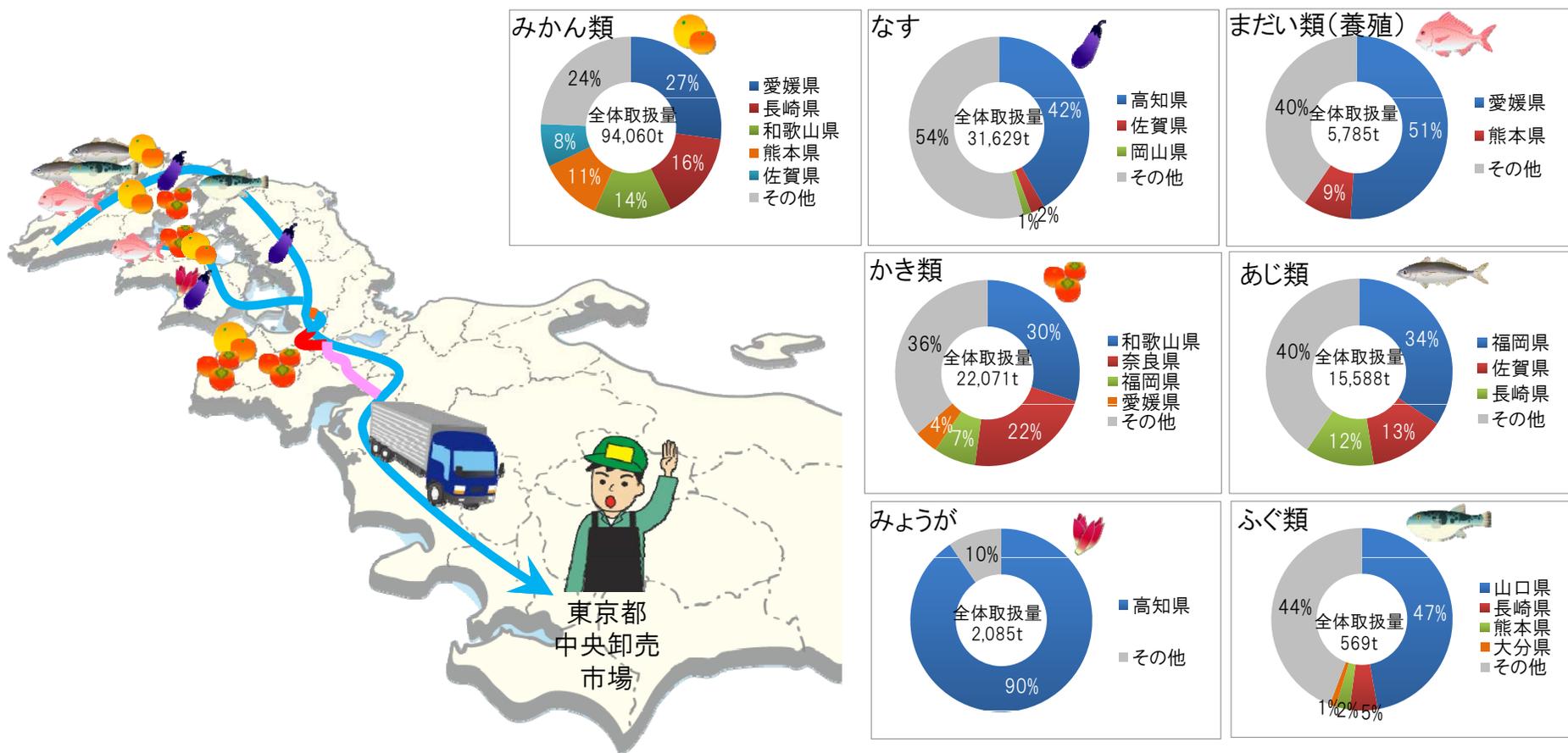


新名神(大津JCT~神戸JCT)整備後の高速バス(長距離便)のルート

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H28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

3-⑮ 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。

《 新名神高速道路周辺の観光地 》

キリシタン遺物史料館

フルーツフラワーパーク

年間約62万人 ※H27年度

神戸三田プレミアム・アウトレット

年間約745万人 ※H28年度

いましろ 大王の杜

石清水八幡宮

石山寺

立木山寺(立木観音)

有馬温泉 (天神泉源)

明治の森箕面国定公園 (箕面大滝)

ひらかたパーク

・お茶の町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

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伴い、当市域に新名神大津SIC(仮称)が設置されれば、時間短縮によるアクセス性や利便性の向上、新たな観光周遊ルート形成による観光入込客数の増加、災害時の孤立リスク解消、輸送コスト削減および生産額の増加、緊急輸送の迅速化による高度医療体制の充実が期待される。

地域の声(自治体:城陽市)

・新名神高速道路を活かしたまちづくりとして、新名神高速道路の全線開通に合わせて、本市の東部丘陵地において土地利用を進めており、本市のみならず京都府南部地域の活性化に期待している。また、大規模災害により本市に甚大な被害が発生した際は、現在の緊急輸送道路に加え、新名神高速道路が整備されることにより、他府県等からの交通アクセス向上による支援物資等の輸送時間短縮が期待される。観光振興の面では、「お茶の京都玄関口」として、全国から来訪する観光客等に城陽の魅力を体感していただく、「魅力体感・立ち寄り型」の交流拠点を形成していく。



地域の声(自治体:八幡市)

・八幡京田辺JCT・IC周辺において、新名神高速道路を利活用したまちづくりを進めている。新名神高速道路整備により東西ネットワークが拡充され、隣接市町との地域間交流が促進されると期待される。また、周辺河川の氾濫時における避難経路としての活用も期待できる。新名神高速道路の整備により中国自動車道の渋滞が解消すれば、渋滞により出控えていた兵庫県や中国地方からの観光入込客増加も期待できる。

地域の声(自治体:井手町)

・井手町では、少子高齢化や人口減少といった社会構造の変化への対応が求められており、新名神高速道路や宇治木津線(仮称)の整備を軸に、白坂地区等への企業誘致による雇用創出や、住宅地をはじめとする開発適地の拡大など、「住んでみたい、住み続けたい」まちづくりの実現に取り組んでいく。



4.環境への配慮 ①

■ 環境保全への取組み

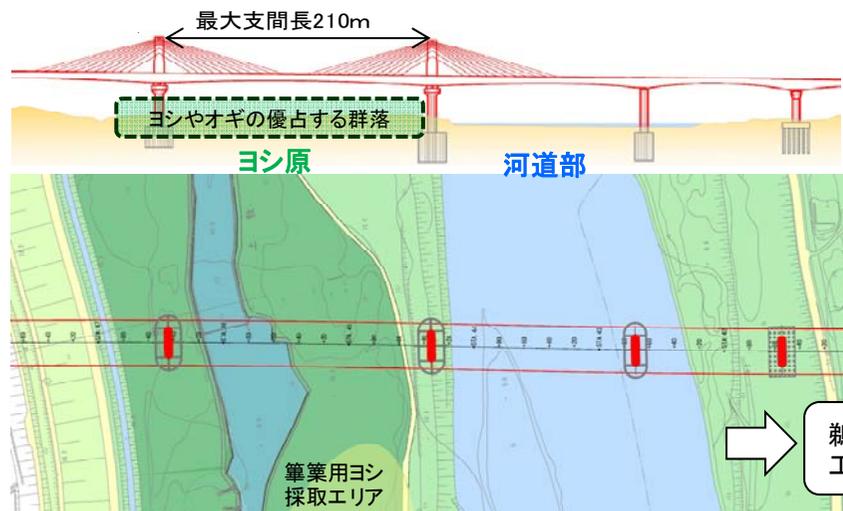
- ・ 雅楽で使用される良質なヨシ「鶺殿(うどの)ヨシ原」の一部を通過するため、ヨシ生育環境の保全と新名神事業の両立を図る取組みを行っている。(平成24年度から専門家等からなる検討会を設置。)
- ・ 育成の状況や生育環境について調査・把握し、保全対策(育成環境と橋梁計画の両立)を図り橋脚配置を決定、今後、事業を進めながらモニタリングを実施していきます。

■ 鶺殿ヨシ原と新名神高速道路



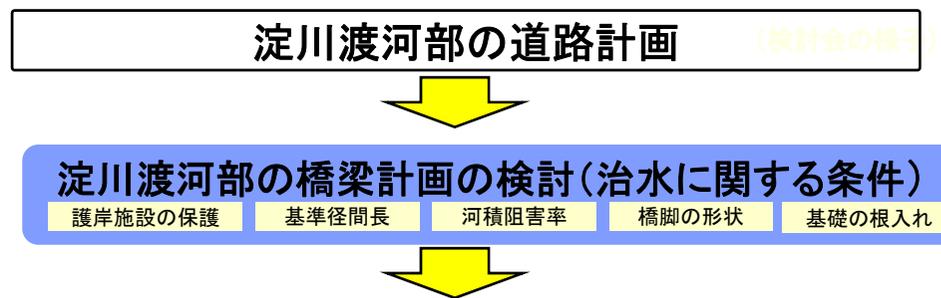
筆葉用ヨシ採取エリアは、計画ルートから南側に約60m以上離れており、事業による土壌等への直接的な影響がないことがわかりました。

■ 鶺殿の環境保全に配慮した橋梁計画



鶺殿ヨシ原においてヨシやオギの優占する群落に配置する橋脚を1基とし、施工時のヨシ変更範囲を小さくする橋梁計画案で理解が得られました。

■ 鶺殿ヨシ原の環境保全と道路事業の両立に向けた橋梁計画検討



鶺殿ヨシ原の環境保全に関する検討会

目的: 鶺殿ヨシ原の雅楽で使用される良質なヨシ生育環境の保全

【設計段階での配慮事項】

- 筆葉用ヨシ採取エリアを改変しない構造とする。
- 鶺殿のヨシ原の自然環境にも配慮して、ヨシ原の改変をできるかぎり低減する構造とする。
- 鶺殿のヨシ原の自然環境にも配慮して、導水路機能を確保する構造とする。

【施工段階での配慮事項】

- 筆葉用採取エリアに施工ヤード及び資材ヤードは設けない。
- 工事関係車両の進入等は新名神計画路線の上流側から実施する。
- 鶺殿ヨシ原のヨシ・オギ群落の改変範囲を可能な限り低減する。
- 工事期間中の導水路の通水機能は確保する。
- 筆葉用ヨシ採取エリアについてモニタリングを実施する

4.環境への配慮 ②

■ 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26年から学識経験者から構成される検討委員会を設置し、希少種の保全対策の検討を行っている。

～滋賀県域自然環境保全検討会(NEXCO西日本の検討委員会)～

滋賀県域(大津JCT～城陽間)の計画路線の一部は、県立自然公園に指定されており、多くの動植物が生息・生育する自然豊かな環境に恵まれている。当該路線は、その一部、又は近傍を通過することから、動植物及び自然景観への配慮が求められる。そのため、学識経験者等から構成される検討会を設置し、建設予定地周辺の動植物の生息・生育状況について把握し、保全対策方法の検討を行い、工事実施に当たり対策を実施していく。

●大津JCT～城陽間保全対象種の例



【鳥類:ハヤブサ】



【両性類:アカハライモリ】



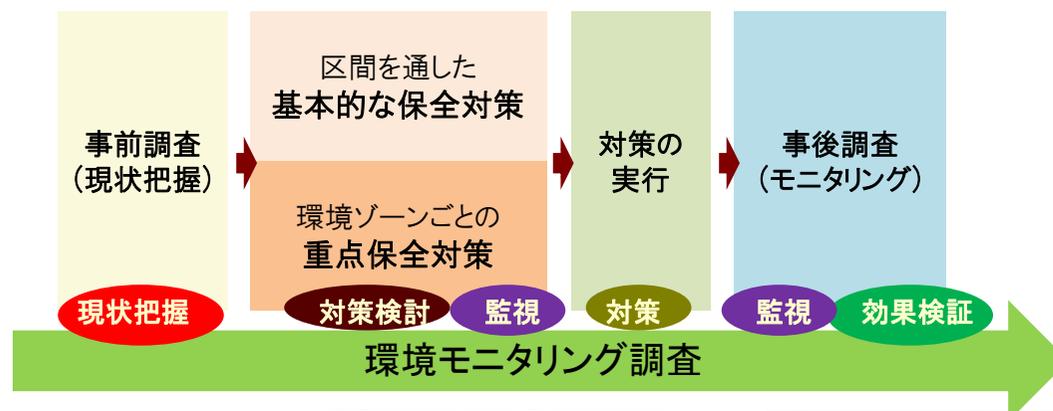
【魚類:ホトケドジョウ】



【爬虫類:イシガメ】



【植物:イヌタヌキモ】



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:H29)	走行時間短縮便益	8,087億円	8,087億円
	走行経費減少便益	484億円	484億円
	交通事故減少便益	152億円	152億円
	計	8,723億円	8,723億円

費用(C) (現在価値:H29)	事業費	2,804億円	2,382億円
	維持管理費	352億円	352億円
	計	3,155億円	2,734億円



費用便益比 B/C	2.8	3.2
-----------	-----	-----

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

5.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:H29)	走行時間短縮便益	9,089億円	9,089億円
	走行経費減少便益	534億円	534億円
	交通事故減少便益	39億円	39億円
	計	9,662億円	9,662億円

費用(C) (現在価値:H29)	事業費	4,896億円	2,643億円
	維持管理費	160億円	160億円
	計	5,057億円	2,803億円



費用便益比 B/C	1.9	3.4
-----------	-----	-----

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.関係する都道府県の意見

■滋賀県知事からの意見(平成29年11月27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、十分安全に配慮しながら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29年12月1日付け)

新名神高速道路沿線では、アウトレットモールの進出計画や企業誘致が進んでおり、さらには京都府南部地域の観光、産業振興やリダンダンシーの強化にも大きく貢献するものと確信しているところである。

本府においても地元調整や用地買収の促進など積極的に協力してまいりますので、近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽)および近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻第一JCT)については、対応方針(原案)案のとおり、引き続き事業を推進し、一日も早く全線供用されたい。

6.関係する都道府県の意見

■大阪府知事からの意見(平成29年12月1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、東西二極を複数ルートで結ぶ関西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、沿線地域の利便性向上に資するだけでなく、物流拠点開発や、まちづくりの推進、観光産業の活性化など、地域創生の推進に寄与することを強く期待している。
- 今後とも引き続き、沿道環境への配慮や地域住民の意見を十分に踏まえながら、一日も早い供用に向け、徹底した安全対策のもと事業の推進に努められたい。

7.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
■ 視点の整理	
事業の必要性等に関する視点	
<p>◇ 費用便益比(B/C)は事業全体で2.8、残事業で3.2である。</p> <p>◇ 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。</p> <p>◇ 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。</p> <p>⇒ 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。</p>	<p>◇ 費用便益比(B/C)は事業全体で1.9、残事業で3.4である。</p> <p>◇ 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。</p> <p>◇ 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。</p> <p>⇒ 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。</p>
事業進捗の見込みの視点	
<p>◇ 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。</p>	<p>◇ 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。</p>
コスト削減や代替案立案等の可能性の視点	
<p>◇ 事業の進捗に合わせ、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を確認しながらコスト削減を図っていく。</p>	<p>◇ 事業の進捗に合わせ、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を確認しながらコスト削減を図っていく。</p>
■ 対応方針(原案)	
<p>【事業継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>【事業継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。