

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 城陽 ~ たかつき 高槻 JCT)

事業再評価(原案)

令和4年3月9日

みち、ひと…未来へ。



1. 事業概要
2. 事業進捗の視点
3. 事業期間の見直し
4. 事業費の見直し
5. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 国土軸の複数化
 - 2) 交通混雑の緩和
 - 3) リダンダンシーの確保
 - 4) 物流の効率化支援
 - 5) 地域経済の活性化
 - 6) 観光の活性化
 - 7) 環境保全への取組み
6. 費用対効果分析結果
7. 関係自治体の意見
8. 視点の整理と対応方針(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長～ 京都府城陽市寺田金尾
道路延長	14.2km		25.1km
規格	第1種第2級(暫定) 【第1種第1級(完成)】		第1種第2級(暫定) 【第1種第1級(完成)】
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7,938億円		約6,387億円
計画交通量	約43,800～56,500台/日		約56,600～59,300台/日
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	H8.12	H8.12	H3.12
事業許可	(H18.3) H24.4	H18.3	(H18.3) H24.4
開通予定	令和9年度 【令和12年度】	暫定4車線開通 H29.4.30	令和6年度 【令和12年度】
用地取得率(R4.1末時点)	94%	—	99%
工事着手率(R4.1末時点)	99%	—	100%



1. 事業概要(近年の事業経緯)



平成24年 4月20日 新名神高速道路 大津～城陽、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 大津～城陽、八幡～高槻 事業再評価 (NEXCO西日本)

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 大津～城陽、八幡～高槻 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、八幡～高槻 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

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

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)

2. 事業進捗の視点(大津JCT～城陽)



- 工事全面展開中で、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を進めています。
- 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です。

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～

用地幅杭設置(設置率99%)

H25～

用地取得(取得率99%)

H27～

工事(着手率100%)

完成開通

※進捗率の数字は、R4.1末時点

①大津JCT(仮称)



②宇治田原IC(仮称)



※名称は仮称



2. 事業進捗の視点(城陽～高槻JCT)

- 工事全面展開中で、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を進めています。
- 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です。
- 高槻ICランプ上の橋梁工事についても、高槻IC周辺の規制を行いながら工事を実施しています。

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～

用地幅杭設置(設置率91%)

H26～

用地取得(取得率94%)

H29～

工事(着手率99%)

完成開通

※進捗率の数字は、R4.1末時点

①枚方トンネル(仮称)東坑口部



②高槻JCT・IC



※名称は仮称

3. 事業期間の見直し(大津JCT～城陽)

①新名神高速道路(大津JCT～城陽) 暫定4車線開通時期の見直し(R5年度⇒R6年度)(+1年)

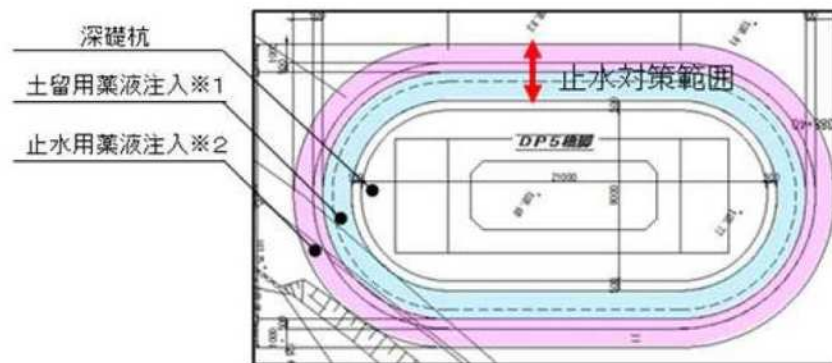
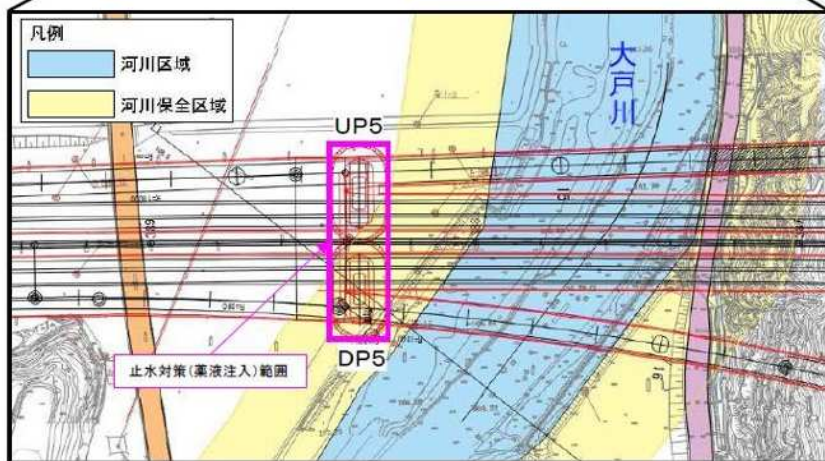
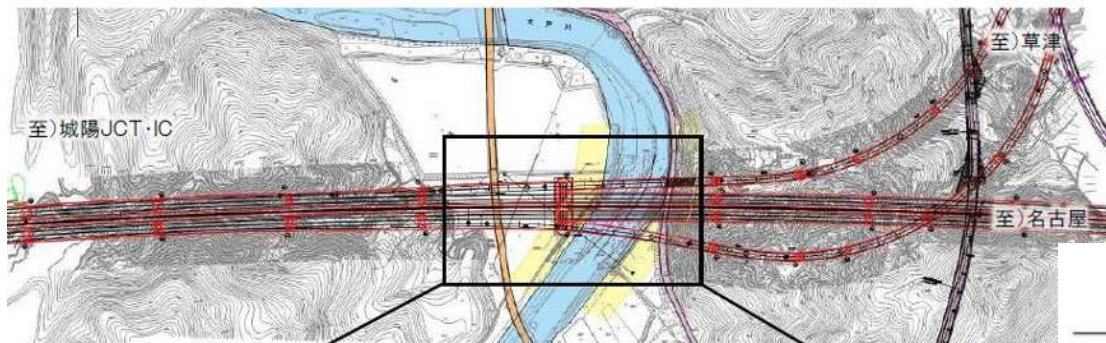
- 1)大津JCT(仮称)付近の河川付近橋脚基礎施工時に、想定していなかった湧水が発生するなど工事が難航。
- 2)宇治田原IC(仮称)付近において、土地所有者の移転先の造成工事や建築工事が、天候不順の影響により工事が難航。
- 3)城陽市域の土地の引き渡しが遅れた一部の地域では、保安林解除等の諸手続きを行っており、工事が未着手の状況。



3. 事業期間の見直し(大津JCT～城陽)

①-1)大津JCT(仮称)付近の河川付近橋脚基礎施工時に、想定していなかった湧水が発生するなど工事が難航。

- 2019年10月に大津JCT(仮称)付近の一級河川大戸川の河川区域内に位置する橋脚の基礎施工において、想定をはるかに超える湧水が発生。
- 関係機関と協議し、環境に配慮した薬液注入による止水対策工を追加したことにより、工事工程が遅延。

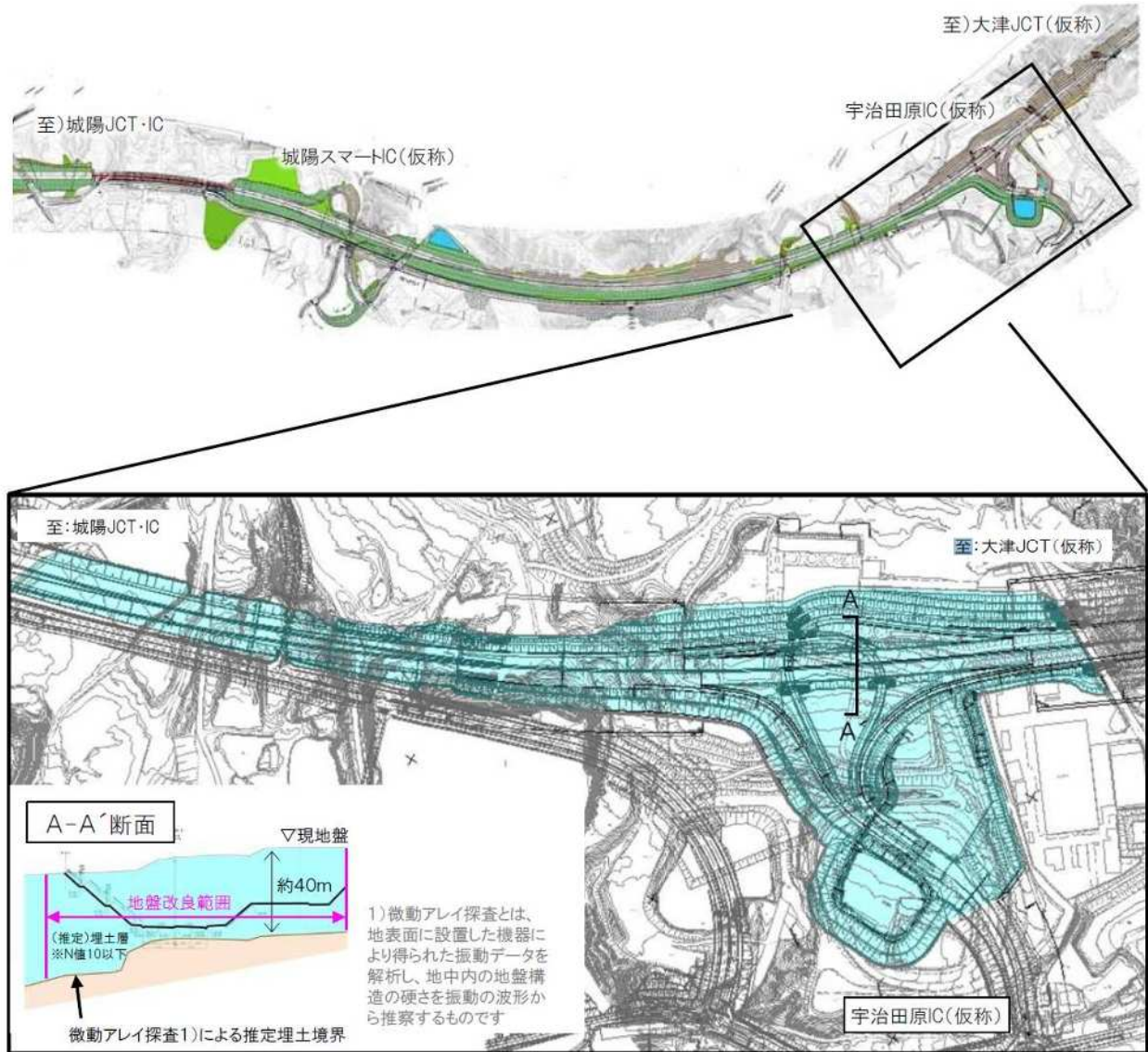


3. 事業期間の見直し(大津JCT～城陽)

①ー2)宇治田原IC(仮称)付近において、土地所有者の移転先の造成工事や建築工事が、天候不順の影響により工事が難航。

■土地の引渡し未了箇所は、現在、移転先の造成工事や建築工事が、平成30年台風第21号や令和2年7月豪雨等の天候不順の影響により工事が難航し、新名神の建設工事着手は、2023年4月以降と見込んでいる。

■また、当該地は山砂利採取後の埋土層が広範囲に分布しているため、土地の引渡し後に土質調査を実施し、地盤改良等を行いながら工事を実施する。

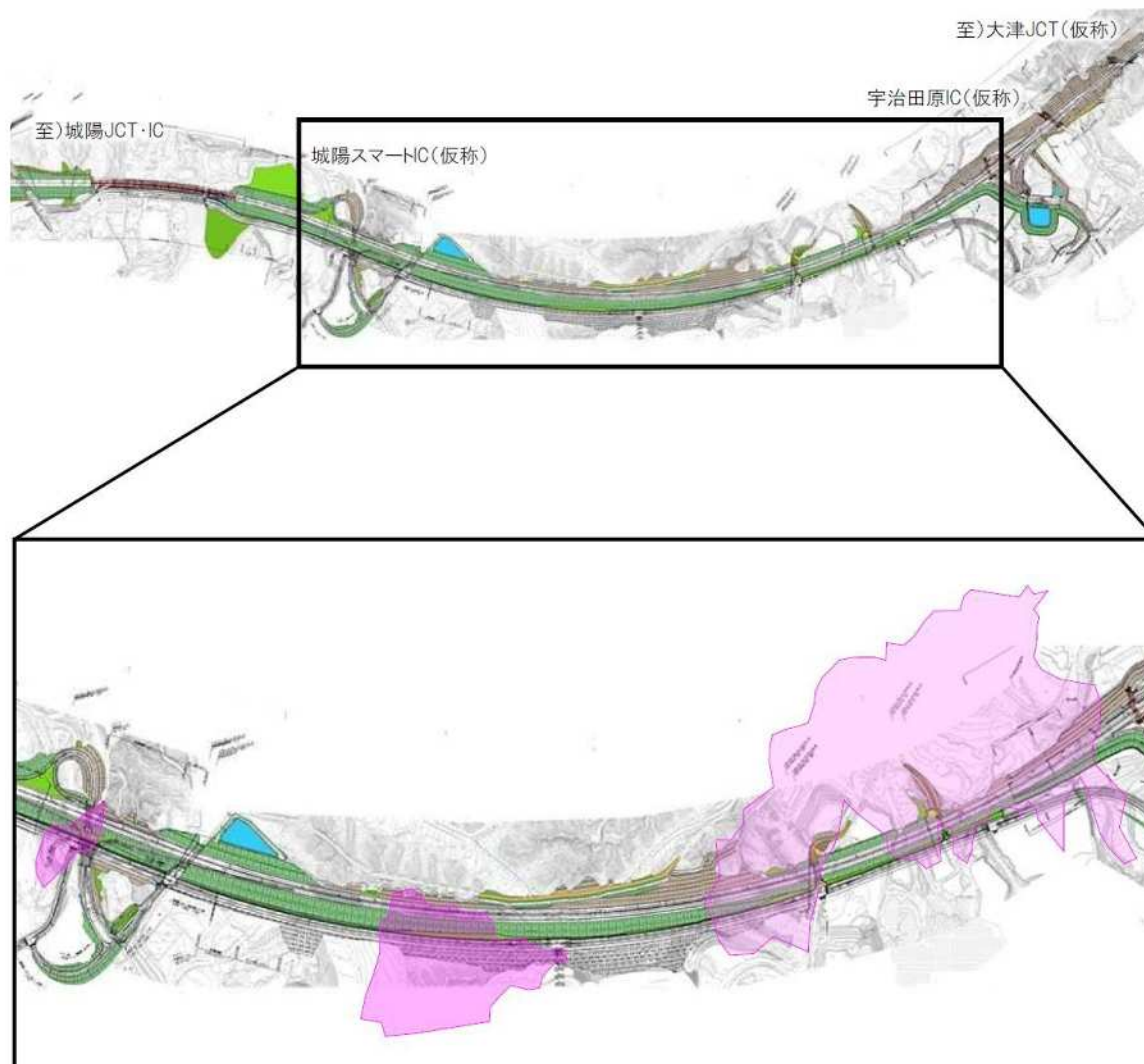


3. 事業期間の見直し(大津JCT～城陽)



①ー③)城陽市域の土地の引き渡しが遅れた一部の地域では、保安林解除等の諸手続きを行っており、工事が未着手の状況。

- 城陽市域の丘陵地は、用地取得に時間を要し、工程が遅延している。
- 現在は、用地取得が完了し、本線工事着手に向け保安林解除等の諸手続きを実施している。
- 諸手続き完了後、本線工事に着手するが、当該区間は切盛土量約200万 m^3 と大規模な土工工事であることから、安全に留意し工事を実施する。



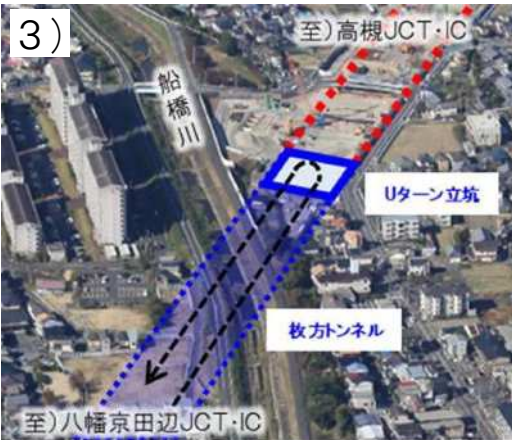
保安林指定区域範囲

3. 事業期間の見直し(城陽～高槻JCT)

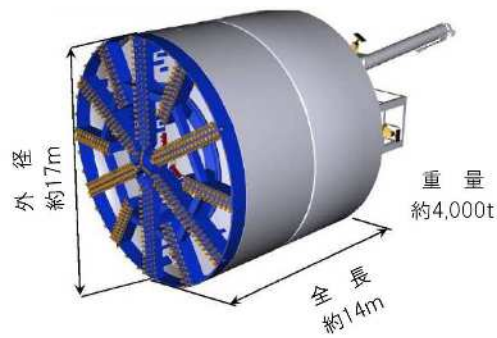


②新名神高速道路(城陽～高槻JCT) 暫定4車線開通時期の見直し(R5年度⇒R9年度)(+4年)

- 1) 枚方トンネル(仮称)東坑口部において、用地取得(物件移転)に時間を要したことや、地下に汚染土等が確認されたため、追加で作業を実施したことで、工事着手が3年程度遅延。
- 2) 枚方トンネル(仮称)東坑口部の発進立坑の仮設土留め工の施工において、地盤の想定以上の硬さ等により工事継続が困難となり工法を変更したことにより、時間を要した。
- 3) 枚方トンネル(仮称)の掘削土の運搬計画、狭小ヤードでのシールドマシンの回転作業、掘進計画の見直しに伴い工事に時間を要す。



枚方トンネル シールドマシン(イメージ図)



3. 事業期間の見直し(城陽～高槻JCT)

②-1) 枚方トンネル(仮称)東坑口部において、用地取得(物件移転)に時間を要したことや、地下に汚染土等が確認されたため、追加で作業を実施したことで、工事着手が3年程度遅延。

- 枚方トンネル(仮称)東坑口部において、
 - ・ 用地取得(物件移転)に時間を要した。
 - ・ 地下の土壌に基準値(0.01mg/l)の2倍以上の濃度の鉛が検出され土壌汚染対策法に基づく作業を追加。
 - ・ 地中にコンクリート構造物等が出現したため撤去作業を追加。などから工事着手が3年程度遅延。



枚方トンネル(仮称)東坑口部付近



土壌汚染対策法に基づく作業を追加



コンクリート構造物等の撤去作業を追加

3. 事業期間の見直し(城陽～高槻JCT)

②-2) 枚方トンネル(仮称)東坑口部の発進立坑の仮設土留め工の施工において、地盤の想定以上の硬さ等により工事継続が困難となり工法を変更したことにより、時間を要した。

■ 工事着手後、発進立坑の仮設土留め工において、地中連続壁を施工。当初、原位置攪拌工法により着手したが、事前の土質調査では未確認だった砂礫層における想定以上の硬さ等により、施工機械が動かなくなるなど問題が発生。工事継続は困難との判断に至り、工法について掘削を基本とする工法に変更し、工事に時間を要している。

・仮設土留め工の工法変更

原位置攪拌工法

地盤に挿入したチェーン型のカッターを横方向に移動させて、溝の掘削と固化液の注入、原位置土との混合・攪拌を行い、地中に連続した壁を造成



泥水置換工法

原位置で攪拌せず、掘削に合わせて泥水（安定液）で置き換える。その後、芯材建込み、ソイルセメント打設を実施



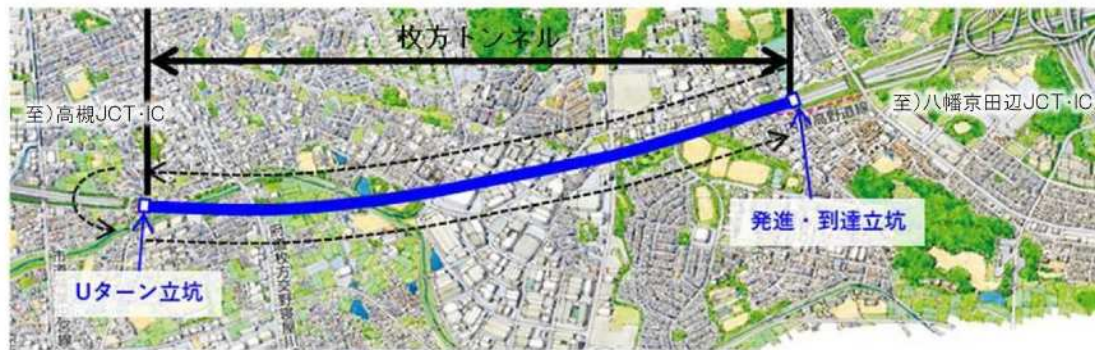
3. 事業期間の見直し(城陽～高槻JCT)

②-③)枚方トンネル(仮称)の掘削土の運搬計画、狭小ヤードでのシールドマシンの回転作業、掘進計画の見直しに伴い工事に時間を要す。

■枚方トンネル(仮称)の工程の精査について

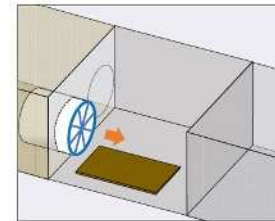
- ・トンネル掘削土の運搬車輛の受入れ台数制限による計画の見直しが必要となった。
- ・河川近傍かつ家屋連担地域内でUターン立坑を構築しているが、狭小ヤードでの国内最大級のシールドマシンの回転作業等に時間を要す。
- ・初期掘進から本掘進への段取替え作業時にはマシン停止が必要となるが、河川近傍での停止を避けることで、初期掘進の施工延長が延び時間を要す。

※初期掘進とは、後続の土砂搬送設備等を設置可能となる区間までの掘進であり、本掘進と比べ時間を要します。



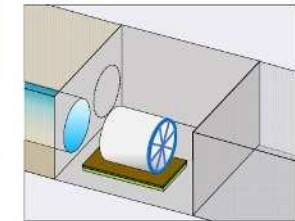
【シールドマシンの回転作業の流れ】

①マシン到達



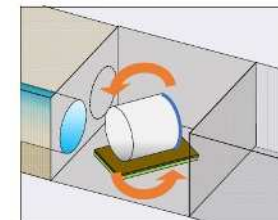
シールドマシンを立坑内にあらかじめ設置した受台上にジャッキで押し出します。

②台車載せ替え



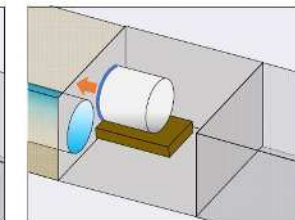
マシンを積載した受台をジャッキアップし、その下にキャタピラ状に鉄球を並べたものをセットします。

③マシン回転

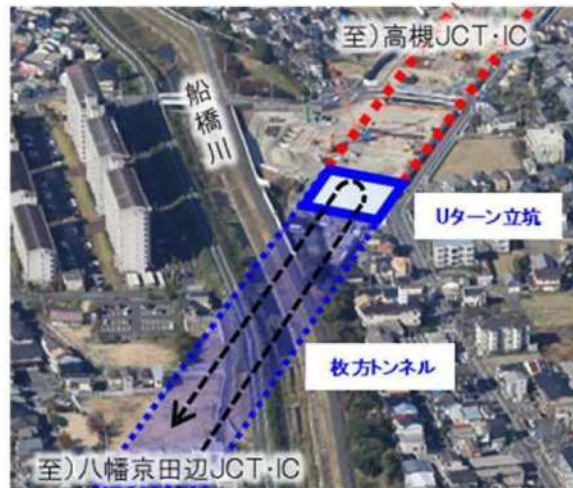


鉄球を転がし、国内最大である重さ約4000tのシールドマシンを横移動・180°回転させます。

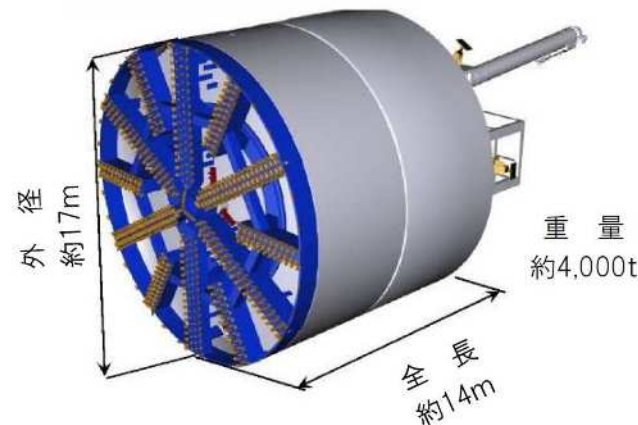
④再発進位置に設置



再発進する位置にマシンをミリ単位の精度で設置します。



枚方トンネル シールドマシン(イメージ図)



4. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

①新名神高速道路(大津JCT～城陽) 約5,887億円⇒約6,387億円(+500億円)

事業費増減要因	増額	減額
1)トンネル掘削に伴う補助工法の追加 ■トンネル掘削を進めていく中で、当初計画よりも想定以上に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、補助工法範囲、延長を変更	200億円	
2)山砂利採取地の埋土層対策の追加 ■現地調査の結果、山砂利採取後の埋土層部が広範囲になることが判明し、本線の地耐力確保や切土安定勾配確保のため、地盤改良及び排水対策による対策工を追加	85億円	
3)労務・材料単価の上昇 ■労務単価等の上昇しているため、事業費の増額を実施	195億円	
4)鉄道上の常設足場の追加、産業廃棄物の対応 ■鉄道上を横過する橋梁について、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等の観点から、その維持又は修繕の効率的な実施が必要なため、常設足場を追加設置 ■現地着手後に、地中にごれきや木くず等が確認されたため、産業廃棄物の処理を追加	25億円	
5)コスト削減 ■橋梁基礎形式の変更による減		5億円
合 計	+500億円	

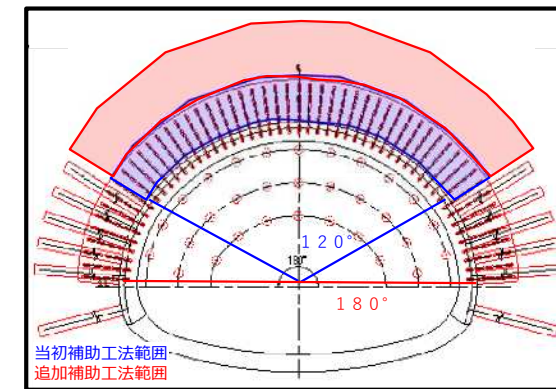
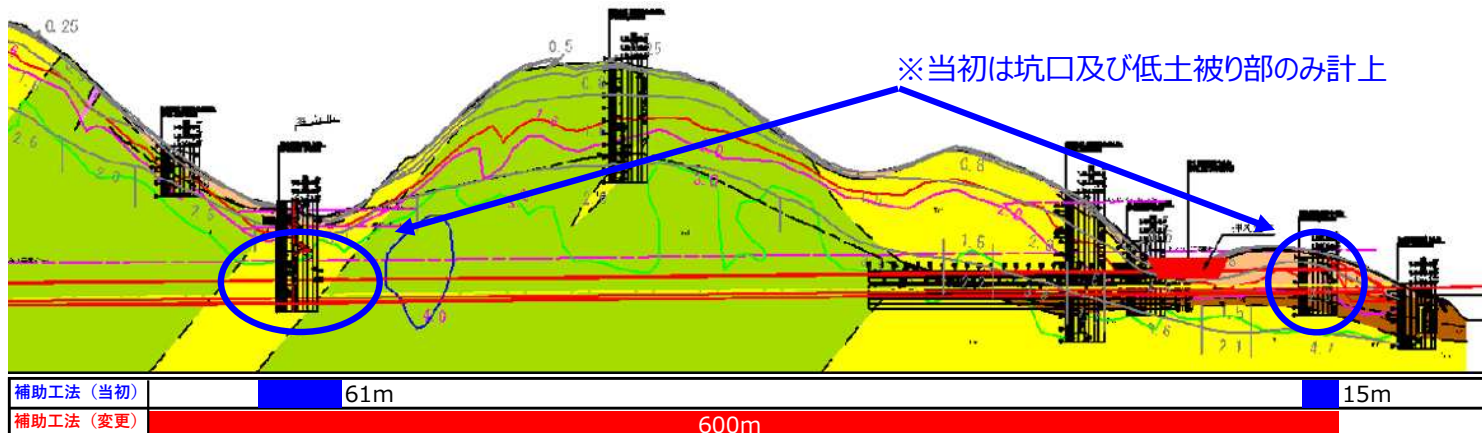
4. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)



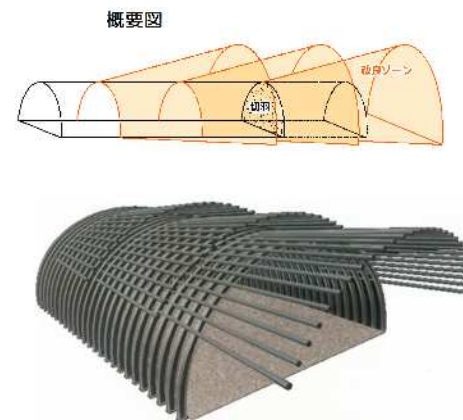
①-1)トンネル掘削に伴う補助工法の追加(+200億円)

■トンネル掘削を進めていく中で、当初計画よりも想定以上に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、延長を変更する。(対象トンネル:大津大石トンネル(仮称)、宇治田原トンネル(仮称))

代表例:宇治田原トンネル(仮称)(上り線・東坑口)



状況写真



AGF工法(注入式長尺鋼管先受工)
※下図及び写真は他現場事例



宇治田原トンネル(仮称)の掘削状況

4. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)



①-2) 山砂利採取地の埋土層対策の追加(+85億円)

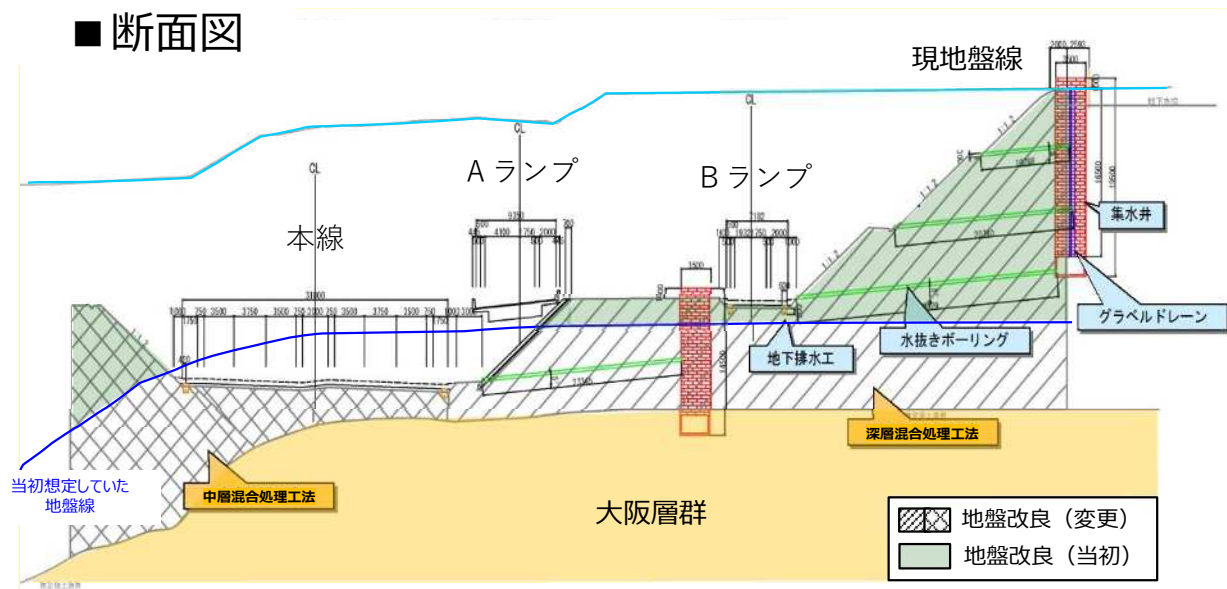
■宇治田原IC(仮称)付近の現地調査の結果、山砂利採取後の埋土層部が広範囲になることが判明し、本線の地耐力確保や切土安定勾配確保のため、有識者を含めた検討会を実施し、地盤改良(深層混合処理等)及び排水対策(集水井等)による対策工を追加する。

■ 平面計画

(宇治田原IC(仮称) 付近)



■ 断面図



4. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

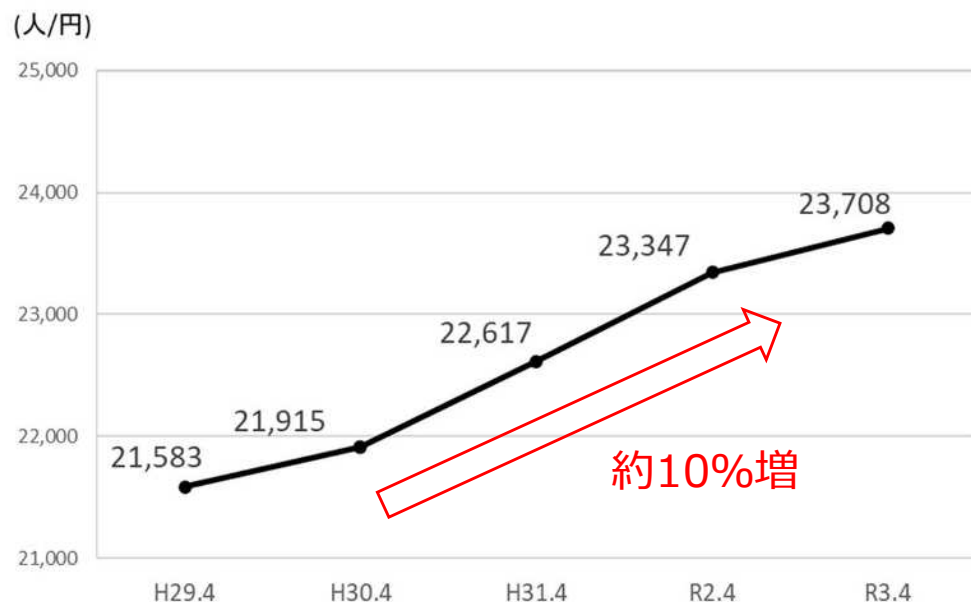


①-3) 労務・材料単価の上昇(+195億円)

■ 労務単価等の上昇しているため、事業費の増額を実施する。

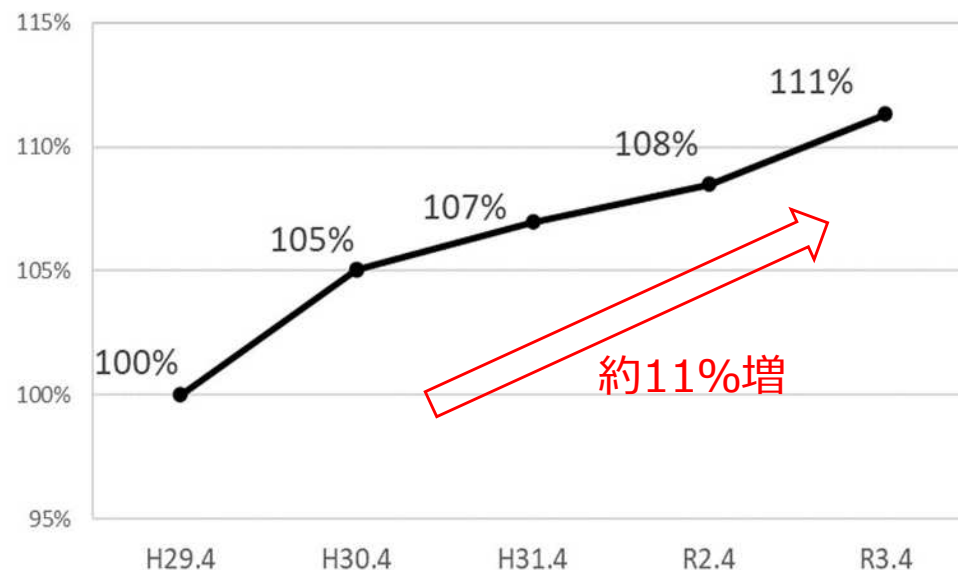
■ 労務単価の推移

京都府・滋賀県における労務単価 (30職種平均)



■ 材料単価の推移

京都府・滋賀県における主要材料単価



4. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

①-4) 鉄道上の常設足場の追加、産業廃棄物の対応(+25億円)

- 平成28年10月28日付 道路法施行規則改正に基づき、鉄道管理者との協議の結果、鉄道上の横過する橋梁について、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等の観点から、効率的な維持及び修繕を実施するため、常設足場を追加設置する。
- 現地着手後に、地中にがれきや木くず等の産業廃棄物が確認され、処理費用を追加する。

【位置図】



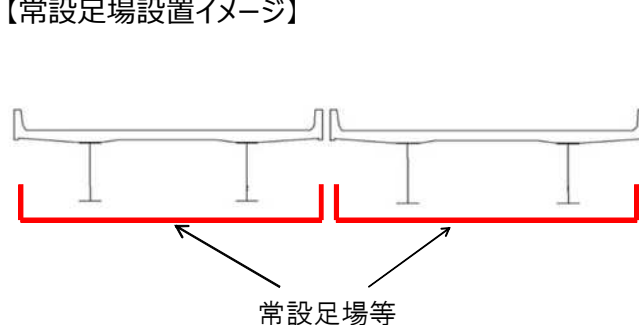
【産業廃棄物の発生状況】



【常設足場設置イメージ写真】



【常設足場設置イメージ】

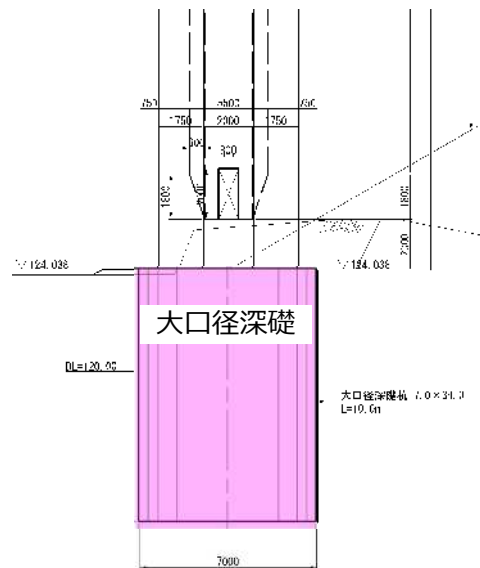


4. 事業費の見直し(大津JCT～城陽)

①ー5)コスト削減(▲5億円)

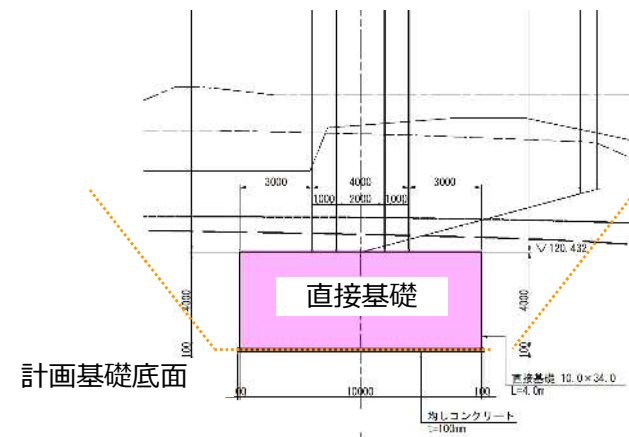
■天神川橋(仮称)の橋脚基礎の工事实施段階において、計画基礎底面で原位置試験を実施し、地盤の支持力を見直した結果、橋脚基礎形式を大口径深礎杭から直接基礎に変更する。

橋脚側面図 (当初)



調査ボーリング結果より
大口径深礎杭にて計画

橋脚側面図 (変更)



計画基礎底面で原位置試験を実施し支持力を確認
⇒直接基礎を採用

4. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)



②新名神高速道路(城陽～高槻JCT) 約7,318億円⇒約7,938億円(+620億円)

事業費増減要因	増額	減額
1) 淀川橋(仮称)橋梁形式の変更 ■ 鵜殿(うどの)ヨシ原の環境保全に配慮し、橋梁形式を変更(鋼連続箱桁橋→エクストラード橋)	100億円	
2) 現地条件による施工方法の変更 ■ 山手幹線横断ボックスの施工方法を開削工法から非開削工法に変更 ■ 枚方トンネル(仮称)発進立坑の仮設土留め工の工法変更	150億円	
3) 労務・材料単価の上昇 ■ 労務単価等の上昇しているため、事業費の増額を実施	260億円	
4) 鉄道上の常設足場の追加、産業廃棄物の対応 ■ 鉄道上を横過する橋梁について、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等の観点から、その維持又は修繕の効率的な実施が必要なため、常設足場を追加設置 ■ 工事着手後に、地中にごれきやタイヤ等が確認されたため、産業廃棄物の処理を追加	120億円	
5) コスト削減 ■ 枚方トンネル(仮称)排水ポンプ施設の設置位置見直しにより減		10億円
合 計	+620億円	

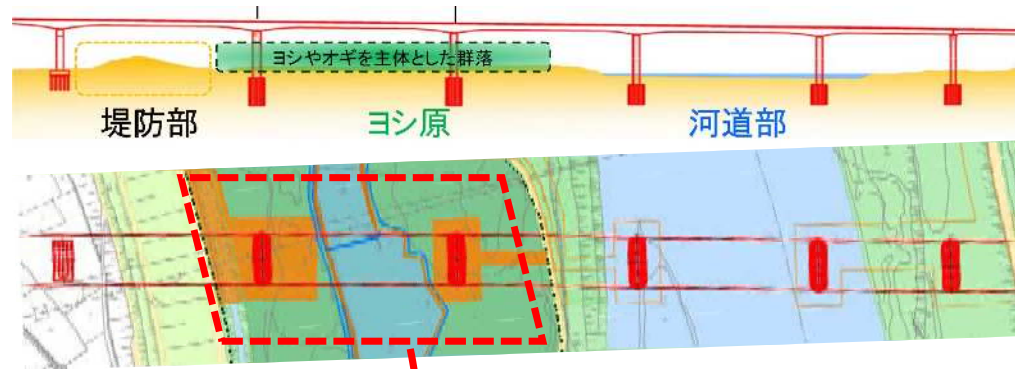
※今回は、事業費が確定した内容のみ見直しを実施。トンネル本体工事においては、条件が整った段階で、事業費への影響を確定する。

4. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

②-1) 淀川橋(仮称)橋梁形式の変更(+100億円)

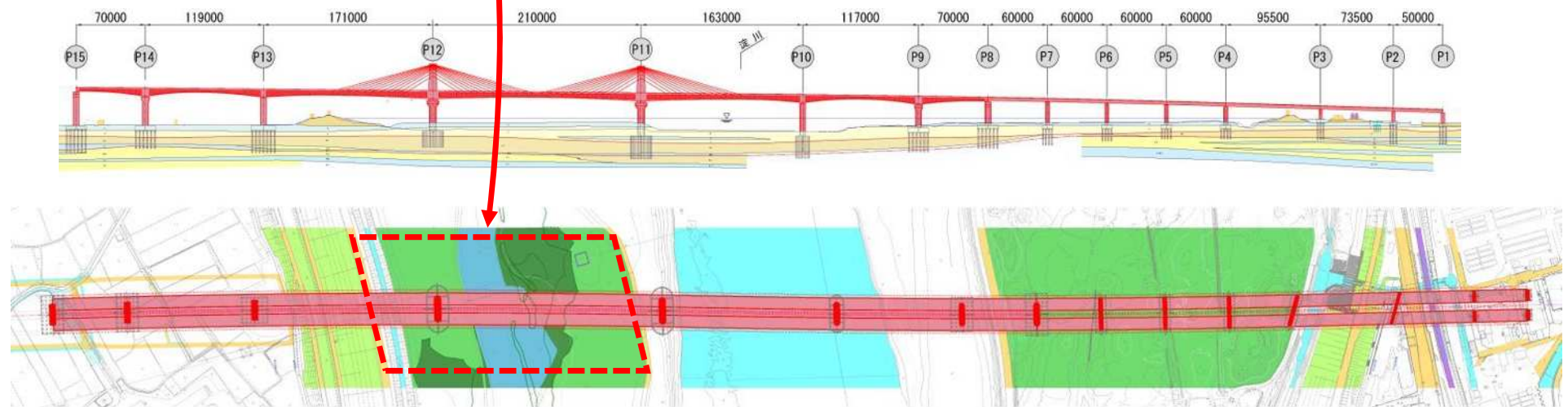
■ 鵜殿ヨシ原の環境保全のため、有識者を含めた検討会により、鵜殿ヨシ原の環境改変をできる限り低減するため、鵜殿ヨシ原内の橋脚を1基(当初2基)とした。これにより、橋梁形式の見直し(鋼連続箱桁橋→エクストラード橋)を実施する。

当初 (鋼連続箱桁橋)



変更 (PCエクストラード橋)

鵜殿ヨシ原内の橋脚を2基⇒1基



4. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

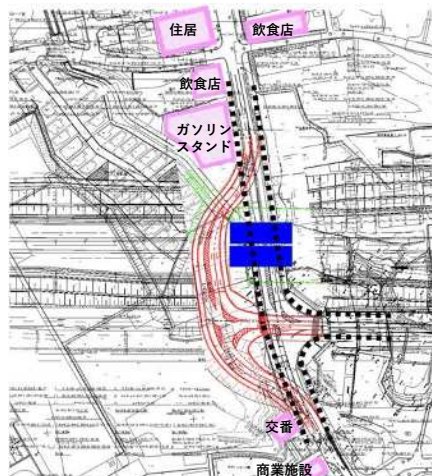


②-2) 現地条件による施工方法の変更(+150億円)

- 山手幹線横断Boxの施工について、現道切り回しを安全性に配慮した緩やかな線形とした場合、周辺施設(交番・ガソリンスタンド等)の移転が必要となることから、開削工法を非開削(推進)工法に変更する。
- 枚方トンネル(仮称)発進立坑の施工において、想定以上の硬さの砂礫層が確認され、施工機械が動かなくなる事象が発生したため、施工方法を変更する。(原位置攪拌工法→泥水置換工法)

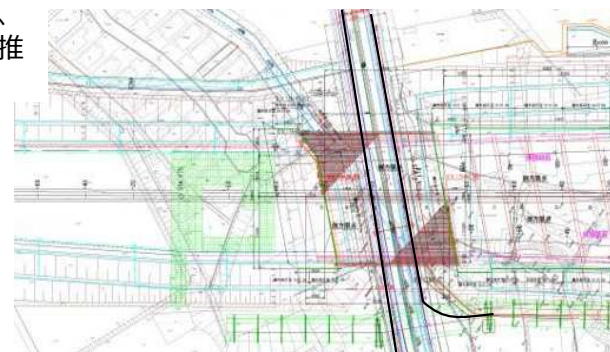
当初(開削工法)

山手幹線は日常的に渋滞が発生しているため、後尾車両が視認できる等の安全性を考慮した緩やかな線形を確保することとなった。しかし、周辺施設(交番・ガソリンスタンド等)の建物等が支障になるため実施不可



変更(非開削(推進)工法)

現道のままで、施工ができる推進工法に変更



当初(原位置攪拌工法)

地盤に挿入したチェーン型の Cutter を横方向に移動させて、溝の掘削と固化液の注入、原位置土との混合・攪拌を行い、地中に連続した壁を造成



変更(泥水置換工法)

原位置で攪拌せず、掘削に合わせて泥水(安定液)で置き換える。その後、芯材建込み、ソールセメント打設を実施



4. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

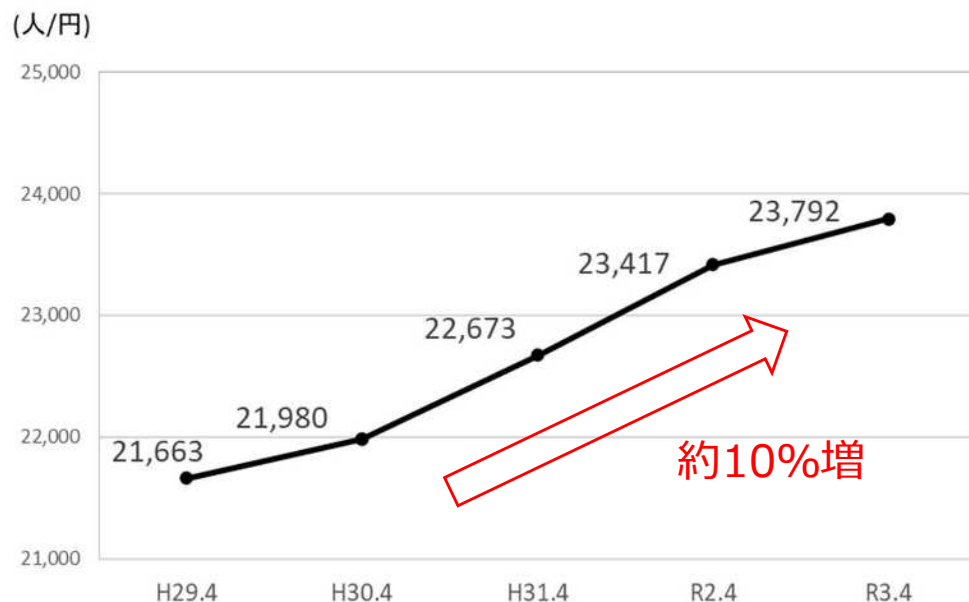


②-3) 労務・材料単価の上昇(+260億円)

■ 労務単価等が上昇しているため、事業費の増額を実施する。

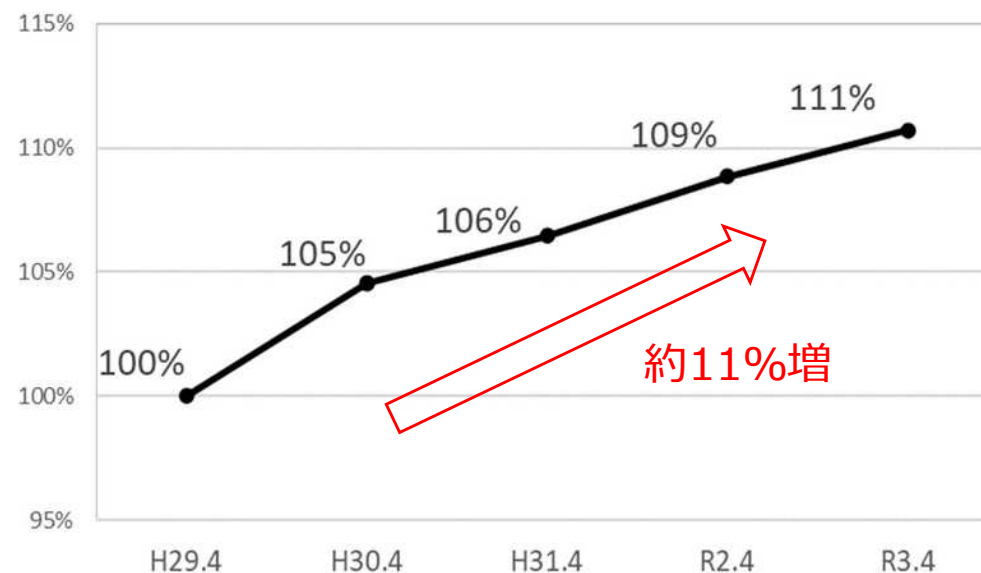
■ 労務単価の推移

京都府・大阪府における労務単価 (30職種平均)



■ 材料単価の推移

京都府・大阪府における主要材料単価



4. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

②-4) 鉄道上の常設足場の追加、産業廃棄物の対応(+120億円)

- 平成28年10月28日付 道路法施行規則改正に基づき、鉄道管理者との協議の結果、鉄道上の横過する橋梁について、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等の観点から、効率的な維持及び修繕を実施するため、常設足場を追加設置する。
- 現地着手後に、地中にがれきやタイヤ等の産業廃棄物が確認され、処理費用を追加する。

【位置図】



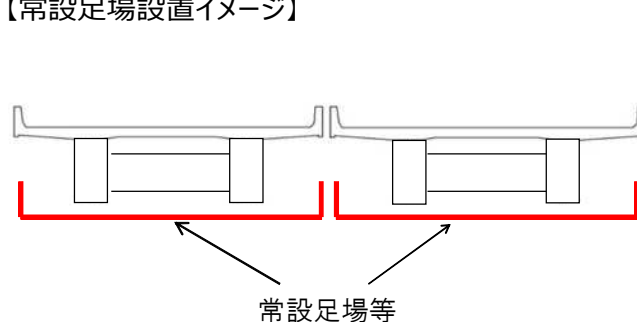
【産業廃棄物の発生状況】



【常設足場設置イメージ写真】



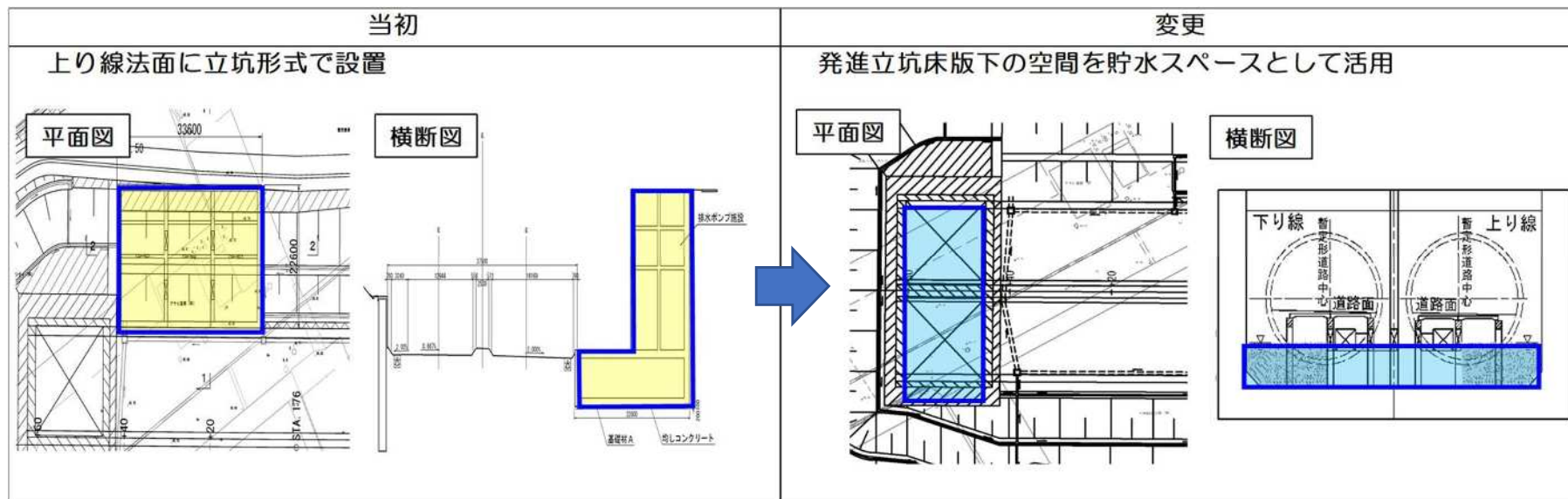
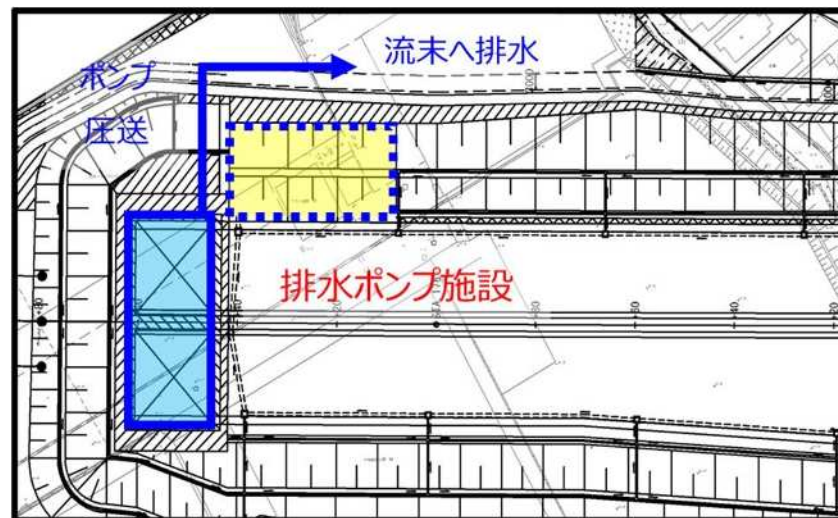
【常設足場設置イメージ】



4. 事業費の見直し(城陽～高槻JCT)

②-5)コスト削減(▲10億円)

■ 枚方トンネル(仮称)の排水ポンプ施設を、立坑形式での構築から発進立坑内床版下のスペースを活用し設置することに変更する。



5. 事業の必要性に関する視点

1) 国土軸の複数化

- 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、定時制の確保

ダブルネットワークによる信頼性の確保

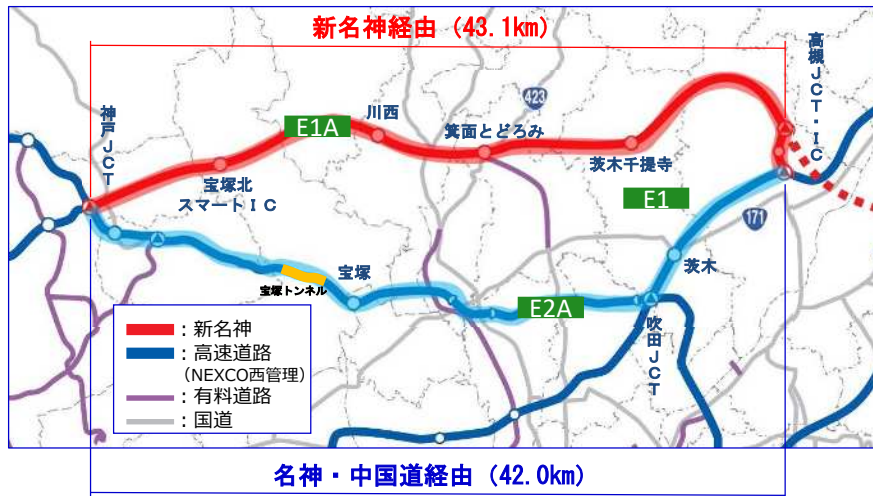
・事故、災害時における代替路の形成

5. 事業の必要性に関する視点



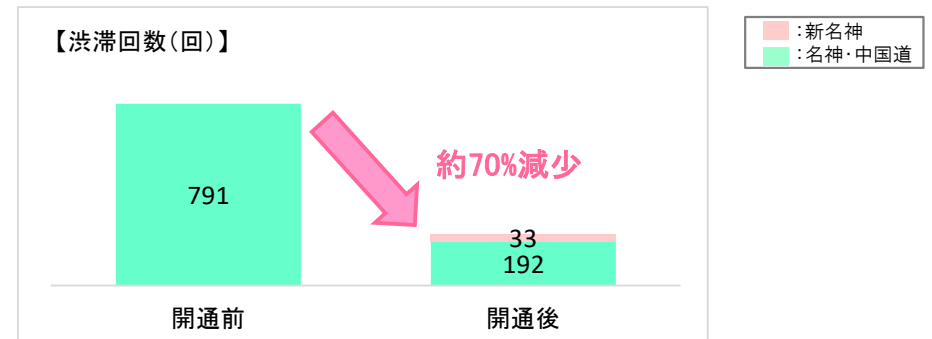
2) 交通混雑の緩和①

- 新名神高速道路(高槻～神戸)の開通により、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20%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70%減少。事故件数も約30%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)

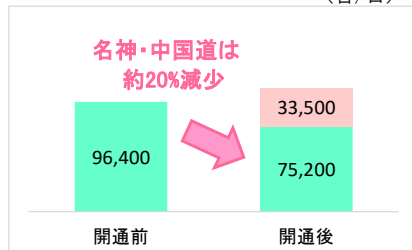


約9万台の交通を分散

断面交通量の変化 (年間)

(高槻JCT・IC～神戸JCT)

(台/日)



■ 新名神
■ 名神・中国道



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

※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)

※開通前:2017.3.20～2018.3.17(1年間)、開通後:2019.3.19～2020.3.18(1年間)で集計

※NEXCO西日本 渋滞・事故データより集計

開通前:2017.3.20～2018.3.17 開通後:2019.3.19～2020.3.18(各1年間)

・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

5. 事業の必要性に関する視点

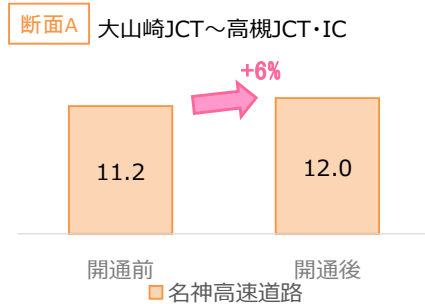


2) 交通混雑の緩和②

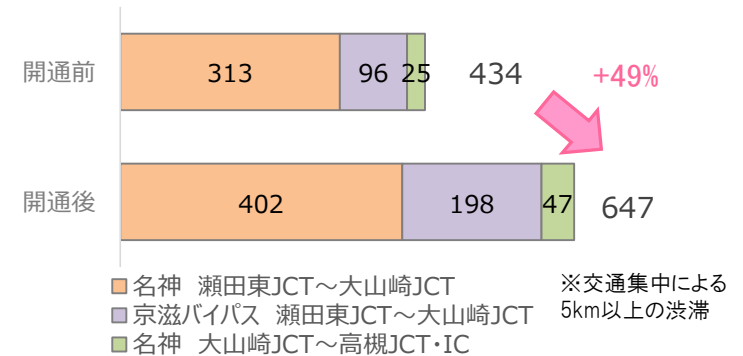
- 開通した新名神高速道路(高槻～神戸)では、名神・中国道の交通が分散したが、高槻JCT以東の名神高速等について6%前後交通量が増加し、渋滞回数は約50%増加。
- 新名神高速道路(大津～高槻)の整備により、名神高速道路等の渋滞回数が減少し、走行性の向上に期待。



断面交通量の変化 (万台/日)



高槻JCT～瀬田東JCTの渋滞回数の変化 (回)



※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)
※開通前:2017.3.20～2018.3.17(1年間)、開通後:2019.3.19～2020.3.18(1年間)で集計

5. 事業の必要性に関する視点



3)リダンダンシーの確保

- 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

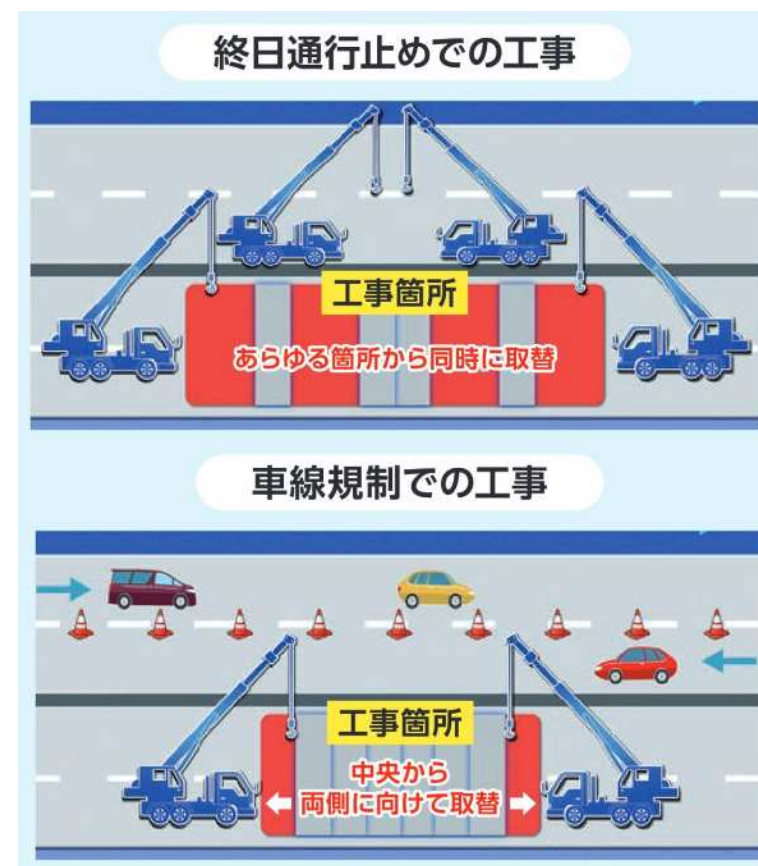
出典：NEXCO東日本HPより

※ 道路啓開とは、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。

5. 事業の必要性に関する視点

3)リダンダンシーの確保

- 中国道リニューアル工事において、新名神高速道路(高槻～神戸)が迂回路として機能し、社会的影響の最小化に寄与している。
- 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リニューアル工事時の迂回路として機能。



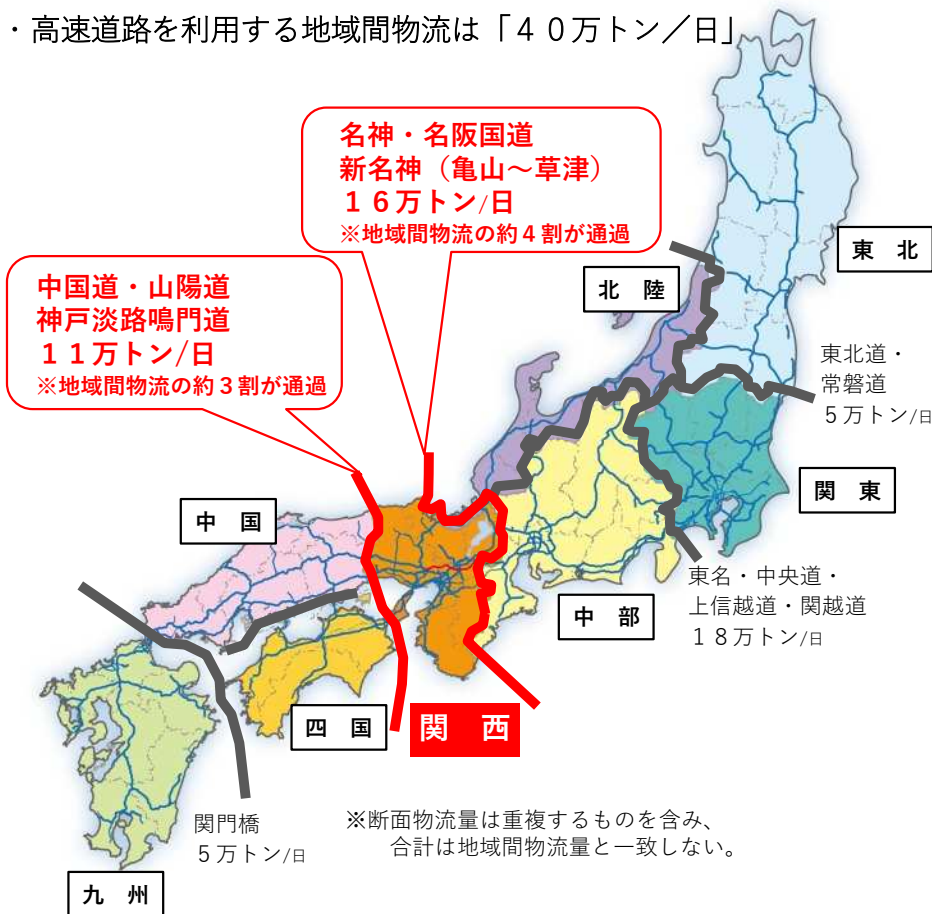
5. 事業の必要性に関する視点

4) 物流の効率化支援

- 高速道路を利用する地域間物流は40万トン／日あり、そのうち関西・中部断面は約16万トン／日、関西・中国四国断面は11万トン／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

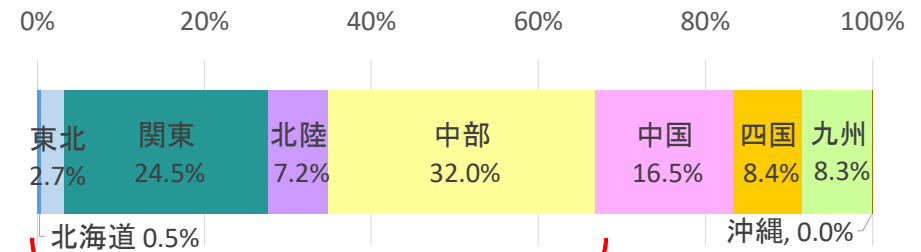
・ 高速道路を利用する地域間物流は「40万トン／日」



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7割は東日本方面へ

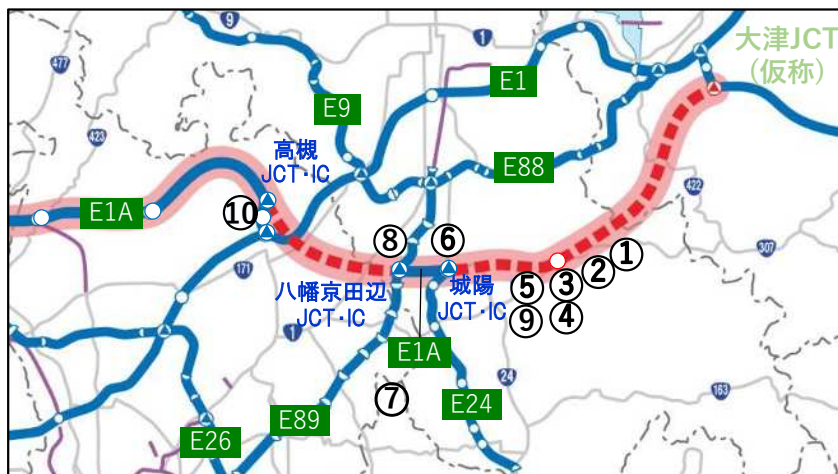
出典：全国貨物純流動調査（平成27年物流センサス）

5. 事業の必要性に関する視点



5) 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。
- 新名神高速道路 宇治田原IC部において、「新名神高速道路ICと隣接した次世代物流拠点」の整備が開始。



緑苑坂テクノパーク



ICと隣接した次世代物流拠点

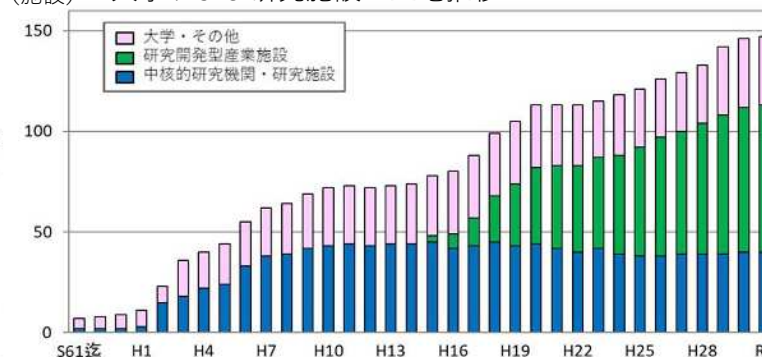


関西文化学術研究都市



- 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

(施設)・大学および研究施設の立地推移



No.	事業名	地域名
①	緑苑坂テクノパーク	宇治田原町
②	宇治田原工業団地	
③	新市街地整備計画	
④	ICと隣接した次世代物流拠点	
⑤	城陽市東部丘陵地整備計画	城陽市
⑥	久世荒内・寺田塚本地区	
⑦	関西文化学術研究都市	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	八幡市
⑨	京都山城白坂テクノパーク	城陽市・井手町
⑩	成合南地区	高槻市



・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。

5. 事業の必要性に関する視点

6) 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。

キリシタン遺物史料館



いましろ 大王の社



石清水八幡宮



石山寺



フルーツフラワーパーク



神戸三田°ミリアム・アット



立木山寺(立木観音)



- 滋賀県
- 京都府
- 大阪府
- 兵庫県

明治の森箕面国定公園 (箕面大滝)



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。



5. 事業の必要性に関する視点

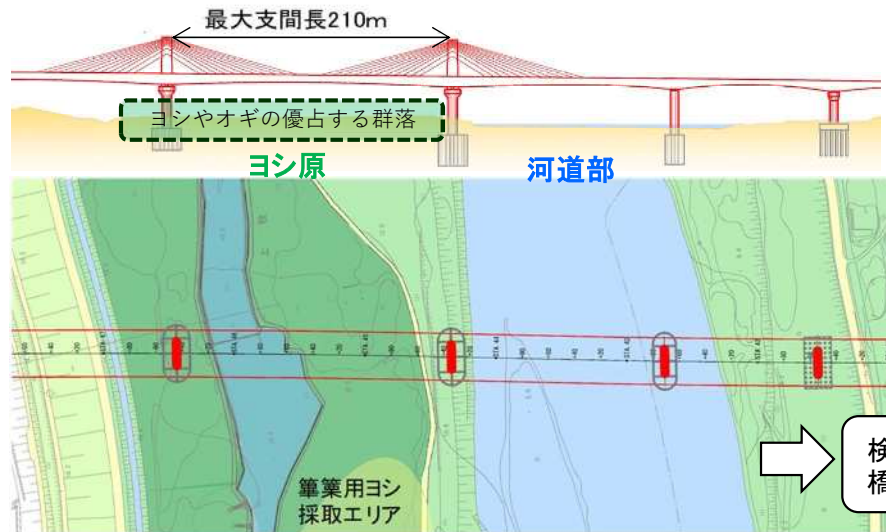
7) 環境保全への取組み

- 新名神高速道路と交差する鵜殿ヨシ原は、自然環境、歴史・文化的にも極めて重要な場所である。鵜殿ヨシ原の保全と道路事業の両立を図るため、平成24年度に専門家等からなる検討会を設置。
- 検討会にて、筆簾(ひちりき)用ヨシの生育状況や生育環境について調査・把握し、保全対策(ヨシ生育環境と道路事業の両立)に基づき橋梁計画を検討し決定。現在は、事業を進めながらモニタリングを実施。

■ 鵜殿ヨシ原と新名神高速道路



筆簾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。



検討会にて議論し、鵜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、施工時のヨシ改変範囲を小さくする橋梁計画案を決定。

■ 鵜殿ヨシ原の筆簾用ヨシに関するモニタリング計画

モニタリング項目					
工事施工にあたって、鵜殿ヨシ原の筆簾用ヨシの採取等に関する項目について確認しています。					
採取状況確認	調査対象	調査項目	これまでの調査による確認内容	モニタリング内容	
採取状況確認	採取エリア	採取位置	道路計画域より約60m下流側	ヨシ採取者へのヒアリング等を毎年実施	
+					
併せて実施					
調査区分	調査対象	調査項目	これまでの調査による確認内容	モニタリング内容	
生育状況等確認	生育調査	植生分布	採取エリアは、ヨシ・オギ群落に存在	各植物群落の分布状況を確認(1回/年:秋ごろ)	
		ヨシの生育	草丈・茎径 生育密度	陸域ヨシは、草丈が高く、茎径が太い 筆簾用ヨシは、相対的に生育密度が低い	調査区を設置し、ヨシの草丈・茎径及び生育密度を調査(1回/年)
		生育環境調査	気象調査	温度・降水量	瀬戸内海気候に属し、温暖少雨な地域
生育環境調査	水分調査	土壌水分	根系の分布範囲は、降雨に依存して変動	計測機器を用いて、土壌水分、地下水位を確認(通年)	
		地下水位	根系の分布範囲より、深い位置に形成		
		河川(本流)水位	地下水位の変動する要因である	国土交通省河川水位のデータで、淀川水位を確認(通年)	

■ モニタリングの状況



ヨシ採取者へのヒアリング



草丈・茎径の確認



水分調査データ回収

6. 費用対効果分析結果(大津JCT～城陽)

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:R3)	走行時間短縮便益	10,281億円	10,281億円
	走行経費減少便益	530億円	530億円
	交通事故減少便益	128億円	128億円
	計	10,940億円	10,940億円

費用(C) (現在価値:R3)	事業費	5,587億円	3,597億円
	維持管理費	629億円	629億円
	計	6,216億円	4,226億円



費用便益比(B/C)	1.8	2.6
経済的純現在価値(B-C)	4,724億円	6,713億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.6%	12.5%

費用便益分析マニュアル(H30.2 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。

6. 費用対効果分析結果(城陽～高槻JCT)

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:R3)	走行時間短縮便益	10,539億円	10,539億円
	走行経費減少便益	499億円	499億円
	交通事故減少便益	83億円	83億円
	計	11,121億円	11,121億円

費用(C) (現在価値:R3)	事業費	7,512億円	4,002億円
	維持管理費	278億円	278億円
	計	7,790億円	4,279億円



費用便益比(B/C)	1.4	2.6
経済的純現在価値(B-C)	3,331億円	6,841億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.6%	10.7%

費用便益分析マニュアル(Ｈ30.2 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。

7. 関係自治体の意見

■滋賀県知事からの意見（令和4年2月28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更なる整備促進をお願いしたい。

事業期間の見直しにより開通時期が令和6年度とされたが、本県としても、引き続きスマートICや関連道路の整備および事業進捗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たい。

■京都府知事からの意見（令和4年3月3日付け）

事業継続の対応方針（原案）案に異論はない。

新たな国土軸となる新名神高速道路沿線では、既に供用開始を見据え、まちづくりや民間開発などが活発化しており、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。

本府においては、地元調整や用地買収などに積極的に協力してきたところであり、引き続き、安全に十分配慮した上で、一日も早い全線開通が図られるよう工程短縮に努められたい。

7. 関係自治体の意見

■大阪府知事からの意見（令和4年3月3日付け）

【近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）】

○「対応方針（原案）」案に異存ありません。

○新名神高速道路は、我が国の東西二極を結ぶ大動脈として、大阪・関西の成長に大きく貢献する極めて重要な道路であり、災害時のリダンダンシー機能の発揮等による国土強靱化や、まちづくり推進等に寄与することを強く期待している。

○工事の実施にあたり、施工方法等について十分検討のうえ、より一層のコスト縮減に努めること。

○開通時期の遅延による影響を最小限に抑えるよう、安全対策及び地域住民への丁寧な対応を行いながら事業を推進し、6車線での開通も視野に、一日も早く全線開通されたい。

○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。

8. 視点の整理と対応方針(原案)



城陽～高槻JCT	大津JCT～城陽
■ 視点の整理	
事業の必要性等に関する視点	
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 費用便益比 (B / C) は事業全体で1.4、残事業で2.6である。 ◇ 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。 ◇ 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。 ⇒ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 費用便益比 (B / C) は事業全体で1.8、残事業で2.6である。 ◇ 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。 ◇ 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。 ⇒ 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。
事業進捗の見込みの視点	
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。
コスト削減や代替案立案等の可能性の視点	
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 事業の進捗に合わせ、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 事業の進捗に合わせ、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。

8. 視点の整理と対応方針(原案)

城陽～高槻JCT	大津JCT～城陽
■ 対応方針 (原案)	
<p>【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。</p>	<p>【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。</p>