

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名：近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点	自：愛知県名古屋市中川区島井町 至：愛知県海部郡飛島村木場一丁目			延長 12.2km
事業概要 近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約81kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛島JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成しています。 本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、巨大地震発生時の浸水被害などの災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された道路です。				
H21年度事業化	S57年度都市計画決定	H25年度用地着手	H24年度工事着手	
全体事業費	2,240億円	事業進捗率	39%	供用済延長 0.0km
計画交通量	20,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,032/2,204億円 (事業費：919/2,091億円) (維持管理費：113/113億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,592/2,592億円 (走行時間短縮便益：2,196/2,196億円) (走行経費減少便益：298/298億円) (交通事故減少便益：99/99億円)	基準年 平成29年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.3~2.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.6(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が見込まれる。 ・緊急輸送道路（一般国道302号名古屋環状2号線）が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。				

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点の名古屋港への重要なアクセス道路であり、本区間の開通に伴って名古屋都市圏の環状道路としての機能が最大限に発揮されることから、一日も早い開通に向け、整備を加速すること。

なお、事業費については、県の負担増とならないよう、コスト削減を図るとともに、早期に中京圏の料金を見直し、これにあわせて、有料道路事業の活用をお願いしたい。

名古屋市長：

本事業は、中部国際空港、名古屋港へのアクセスに重要な事業であるとともに、海拔ゼロメートル地帯における緊急輸送道の機能を確保する役割を果たす重要な事業であることから、早期整備をお願いします。

なお、事業費については、市の負担増とならないように、コスト削減を図るとともに、早期に利用者目線で中京圏の料金を見直し、これにあわせて、有料道路事業の活用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑
- ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要
- ・災害時に南北方向を結ぶ緊急輸送道路網の強化が必要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率64%。（平成29年3月末時点）
- ・平成24年度より工事に着手、平成27年度までに用地取得済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・名古屋市中川区島井町～海部郡飛島村木場一丁目（延長12.2km）は、迅速かつ円滑な物流の実現などのため、平成32年度の開通に向けて整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

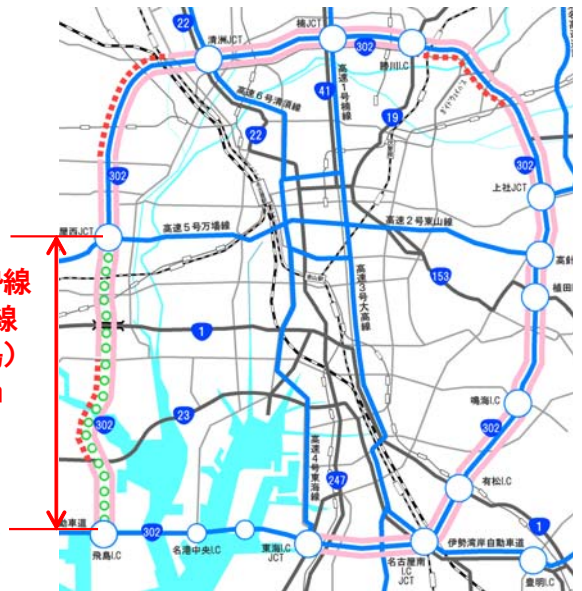
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



近畿自動車道伊勢線
名古屋環状2号線
(名古屋西～飛島)
延長12.2km

凡例	
—	一般国道302号〈開通済〉
—	名古屋環状2号線〈開通済〉
⋯⋯	〃 〈事業中〉
●●●●	近畿自動車道伊勢線
—	有料道路
—	有料道路〈事業中〉
—	一般国道



今回評価事業

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。