

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道302号 <small>なごやかんじょう ごうせん</small> 名古屋環状2号線	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町			延長	58.6 km
事業概要					
一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区を起点とし、愛知県春日井市、東海市等の主要都市を経て、名古屋市中川区に至る、名古屋市の外周部において環状道路を形成する延長58.6kmの主要幹線道路であり、「交通渋滞の緩和」「物流効率化の支援」「新たな市街地の形成の支援」の3点を主な目的として事業を推進しています。					
S46年度事業化		S57年度都市計画決定		S46年度用地着手	
S48年度工事着手					
全体事業費	5,550億円	事業進捗率	95%	供用済延長	34.1km (4車線区間)
計画交通量 32,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 443/11,687億円 事業費：385/11,193億円 維持管理費：57/495億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 730/27,939億円 走行時間短縮便益：579/24,143億円 走行経費減少便益：117/3,290億円 交通事故減少便益：34/505億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=2.2~2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量±10%)					
事業費：B/C=2.4~2.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費±10%)					
事業期間：B/C=2.4~2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・現道等の踏切道の除却による交通改善が期待される。					
・利便性の向上が期待できるバス路線(名古屋市営バス)が存在する。					
②物流効率化の支援					
・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を支援する。					
・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。					
・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。					
・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。					
・連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる。					
④個性ある地域の形成					
・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区(有松地区、大高地区)を解消する。					
・拠点開発プロジェクトを支援する。					
⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成					
・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。					
⑥安全で安心できるくらしの確保					
・三次医療施設(藤田保健衛生大学病院)へのアクセス向上が見込まれる。					
⑦災害への備え					
・第一次緊急輸送路として位置づけられている。					
・緊急輸送路の代替路線を形成する。					
⑧地球環境の保全					
・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑨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

地域から頂いた主な意見等：

一般国道302号名古屋環状2号線は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、愛知県のほか、名古屋市をはじめとする関係5市3町1村の首長で構成される名古屋環状2号線整備促進期成同盟委員会より早期整備の要望（平成20年7月・11月）を受けている。

知事の意見：

愛知県知事：

- 1「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2名古屋環状2号線は、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であるため、西南部・南部区間について、専用部の一日も早い着工と、一般部の4車線化の早期完了をお願いしたい。
- 3事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

一般国道302号名古屋環状2号線は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路です。

このたび開通した東部・東南部に引き続き、西南部・南部の4車線化を推進し、早期全線完成供用に向けて事業の継続をお願いします。

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

- ・交通機関分担における自家用自動車の利用が約7割と依存傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。
- ・取扱量が全国3位である名古屋港の外貿コンテナ貨物において、陸上輸送のルートが限られるISO規格コンテナの利用が進展。
- ・沿線地域において土地区画整理事業等が一体的に進展し、新たな市街地が形成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は95%、用地取得率は99%（平成22年度末）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東北部区間（5.0km）、西北部区間（5.2km）、西南部区間（4.2km）は、平成28年度以降の完成供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・上部工構造形式の見直しによりコスト縮減を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

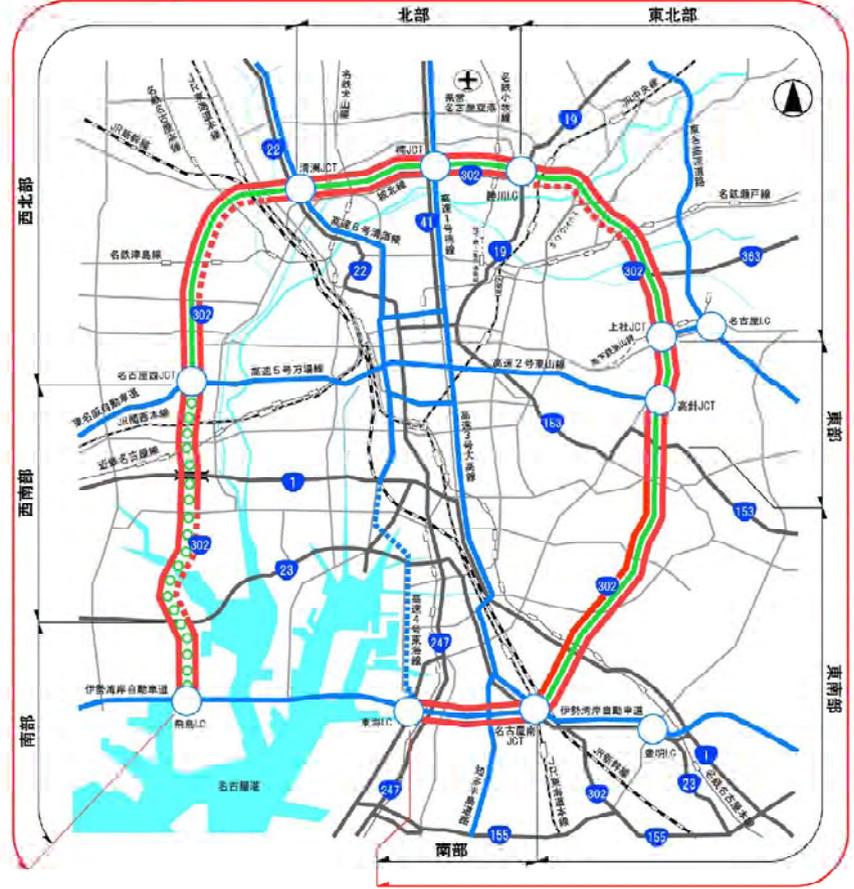
対応方針決定の理由

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



一般国道302号名古屋環状2号線 L=58.6km



凡例	
	一般国道302号 (完成4車線) 名古屋環状2号線
	" (暫定2車線)
	名古屋第二環状自動車道
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路
	一般国道
	主要地方道

※ 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。