

再評価結果（平成16年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速国道課

担当課長名： 横田 耕治

事業名	近畿自動車道 名古屋大阪線 名古屋南～高針JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	日本道路公団	
起終点	自：愛知県名古屋市緑区大高町 至：愛知県名古屋市名東区猪高町			延長	1.2 km		
事業概要	近畿自動車道名古屋大阪線は、大阪と名古屋を結ぶ幹線道路として沿線地域の産業・経済・文化の発展に重要な役割を果たす路線である。						
H11年度事業化	S57年度都市計画決定		H11年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費（有料）	3,194億円		事業進捗率	13%		供用済延長	- km
計画交通量	16,900～41,400台/日（有料）、33,400～97,000台/日（無料）						
費用便益分析結果（有料）	B/C (事業全体) 2.04 (残事業) 2.33	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,667/1,901億円 事業費：1,610/1,844億円 維持管理費：57/57億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,876/3,876億円 走行時間短縮便益：3,541/3,541億円 走行費用減少便益：225/225億円 交通事故減少便益：110/110億円	基準年 平成15年度			
費用便益分析結果（無料）	B/C (事業全体) 2.71 (残事業) 3.09	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,628/1,863億円 事業費：1,598/1,832億円 維持管理費：30/30億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,038/5,038億円 走行時間短縮便益：4,549/4,549億円 走行費用減少便益：293/293億円 交通事故減少便益：197/197億円	基準年 平成15年度			
事業の効果等（有料）	<ul style="list-style-type: none"> ・指標2（新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる） ・指標3（高度な医療施設までの搬送時間が短縮される） ・指標5（日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する） 					他9項目に該当	
関係する地方公共団体等の意見	名古屋都市圏の骨格を形成する環状道路として、交通の迂回分散を図り、当都市圏の円滑な交通の確保に不可欠な道路であり、また、国の都市再生プロジェクトにも位置付けられている大変重要な道路である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	将来の社会経済状況の変化に対応した将来交通需要、及び、長期的な道路計画の検討に資する2050年までの推計を目的に、前提となる社会経済指標等を見直した結果、全車の総交通需要を下方に修正。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在、工事中。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き工事の推進を図る予定。						
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						
事業概要図	<p>近畿自動車道 名古屋大阪線 名古屋南～高針JCT</p> <p>高針、有松、東名、主好、豊田東、豊田東J、豊田J、豊明、名古屋南、東海</p> <p>高速自動車国道 ■■■■ 供用中 □□□□ 整備計画区間 □□□□ 基本計画区間 ○○○○ 予定路線 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 ■■■■ 供用中 □□□□ 事業中</p>						

供用中はH15年度供用予定を含む。

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の。

（バックデータ等についてはインターネットで公開）