

事後評価結果（平成18年度）

担当課：中日本高速道路株式会社設計子-ム

担当課長名：阿部文彦

路線名	伊勢湾岸自動車道 (豊田JCT ~ 四日市JCT)	事業区分	高速自動車国道 一般国道	事業主体	国土交通省, 日本道路公団(中日本高速道路株式会社), 愛知県, 名古屋港管理組合
起終点	自：愛知県豊田市鷺嶋町 至：三重県四日市市伊坂町	延長	51.3 km		

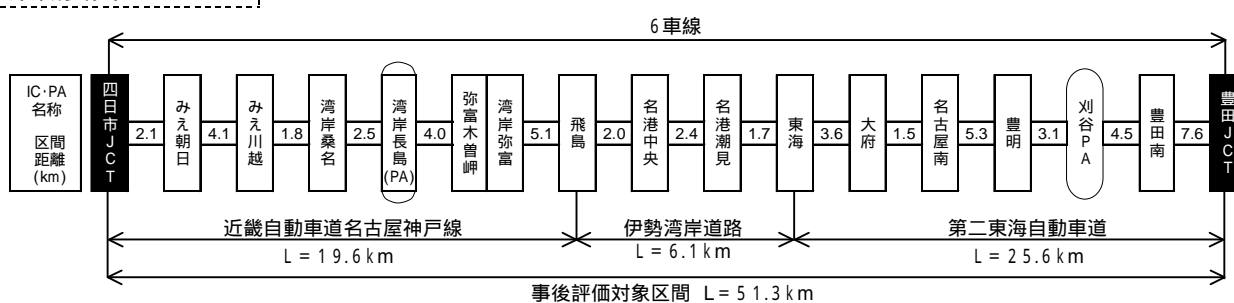
事業概要

当該区間は、第二東名・第二名神高速道路の一部をなす区間であり、基本計画区間である東海～飛島は一般有料道路事業（国土交通省等との合併施行事業）として、その前後の区間は国土開発幹線自動車道「第二東海自動車道」及び「近畿自動車道名古屋神戸線」として、全線6車線で整備を行った。

事業の目的・必要性

当該区間は、東名高速道路、東名阪自動車道および東海環状自動車道と接続するとともに、名古屋港、中部国際空港へのアクセス向上など「物流拠点等へのアクセス向上」、「周辺高速道路及び一般道路の混雑緩和」などにより、名古屋圏の産業・経済の発展に寄与する。また、将来的には第二東名・第二名神高速道路として三大都市圏の連携を強化する東西交通の大動脈となる。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S62年度 1	用地着手	H元年度	供用年 (計画)	(計画) H14年度	変動	1.18倍
		都市計画決定	S54年度	工事着手	H元年度	(暫定/完成)	(実績) H16年度	変動	1.00倍
	事業費	計画時	(名目値) 1兆3,210億円 (実質値) 1兆4,110億円		実績	(名目値) 1兆3,150億円 (実質値) 1兆4,000億円		変動	0.99倍
	交通量	計画時	18,500 ~ 48,100台/日 (平成17年度)		実績	25,400 ~ 52,200台/日 (平成17年度)		変動	89 ~ 140 %
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)		30.2 (H9年度)	81.7 km/h (H18年度)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	56.8 (H9年度)	32.9 (H17年度)	件/億台・日	
費用便益 分析結果 (事後)	B / C	2.7		総費用	1兆9,100億円		総便益	5兆1,600億円	
				事業費	1兆7,300億円		走行時間短縮便益	4兆7,800億円	
				維持管理費	1,800億円		走行経費減少便益	3,000億円	
							交通事故減少便益	800億円	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		-101億円		便益減少額		862億円	
	事業遅延の理由								
	豊田南IC付近は第一種低層住居専用地域であり、伊勢湾岸自動車道及び並行する県道の通過により約100件もの家屋移転が必要となったこと、さらに、環境対策に関する設計協議に時間を要したことから、開通が遅延したもの。								

- 1 全線事業化年度はH5。なお、事業期間の変動についてはH5を起算として算出。
(S54 飛島～名港中央間事業化[暫定2車線], S62 名港中央～東海間の事業化, H5 飛島～名港中央間の拡幅事業化・高速道事業化)
- 2 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。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 東名阪自動車道から伊勢湾岸自動車道への経路変更で生じた時間短縮を利用して、バス停を新たに追加するとともに、高速バスの運賃を値下げ。 <p>特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> スーパー中核港湾である名古屋港へのアクセスが向上 亀山市～名古屋港（飛島埠頭）（平日）59分（H17） 41分（H17） 18分短縮 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 <p>中部国際空港までの所要時間の短縮及び伊勢湾岸自動車道を利用するバスが全体の7割を占める都市再生プロジェクトの支援に関する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）の整備事業に該当 地域開発プロジェクト，地域連携プロジェクト，大規模イベントの支援に関する効果 「愛知万博」開催期間中の豊田JCTにおける 三重方向 東海環状自動車道、 三重方向 東名古屋方向が開催前と比較して増加 1.1万台/日 1.8万台/日（0.7万台の増加） <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>景観上の効果，都市空間の有効活用</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントにおける評価箇所において最新のバックグラウンド濃度に現況の高速道路寄与分を合算して大気環境を予測計算したところ、全地点で環境基準値を満足する。また、高速道路沿道の常時監視測定局（自動車排出ガス測定局）の測定値も環境基準値を満足している。 <p>NO₂：現況予測値 0.041～0.057ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：現況予測値 1.1～1.9ppm（10ppm以下） SPM：現況予測値 0.067～0.100mg/m³（0.1mg/m³以下）</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントで予測した断面のうち、保全対象家屋が存在する箇所で実測した結果、環境基準値を下回る。 <p>実測値（夜間）63dB（名古屋市緑区有松）（環境基準値：夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>伊勢湾岸自動車道から名古屋都心側の主要な一般国道沿線の大気環境改善、環境アセスメント時の鳥類に対する漏光対策箇所への影響</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>東海地方（愛知県、岐阜県、三重県）は製造品出荷額が全国の18%を占め、自動車産業、電気エレクトロニクス産業など「ものづくり産業」の盛んな地域である。名古屋港コンテナターミナルの整備、中部国際空港の開港、高速道路ネットワークの整備（伊勢湾岸自動車道、東海環状自動車道）等社会資本整備の進展とともに、製造業が好調なことから、平成13年度以降、県民総生産が全国の伸びを上回り経済活動が活発な状況である。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から十分な整備効果が得られており、今後、事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>ただし、現在建設中の名古屋環状2号線東南部や、隣接する第二東名・第二名神高速道路の完成によって、本区間の利用状況に変化が生じるため、隣接区間の事後評価において、当該区間の利用状況についても確認する。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>