

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課
担当課長名： 縄田 正

事業名 愛知県道高速名古屋新宝線（東海線） （名古屋市道高速分岐3号（山王JCT南渡り））	事業区分 都市高速道路	事業主体 名古屋高速道路公社
起終点 自：名古屋市中川区山王一丁目 至：東海市新宝町	延長 12.0km	
事業概要 高速名古屋新宝線は、名古屋都心部と名古屋市南部及び西知多方面を連絡する放射方向の道路で、東海JCTにて伊勢湾岸自動車道等と接続し、名古屋圏自動車専用道路網を形成することにより、効率的な交通処理を図るとともに、沿道地域の活性化及び名古屋港や中部国際空港へのアクセス道路として重要な基幹道路である。また交通集中が著しい名古屋高速大高線等の負担軽減にも資する整備の緊急性が高い道路である。		
H 9 年度事業化	S45年度都市計画決定 （H 6 年度都市計画変更）	H 10 年度用地着手
全体事業費 2,204億円		事業進捗率 94%
計画交通量 29,500～44,800台/日		供用済延長 8.1km
費用対効果分析結果	総費用 (残事業)/(事業全体) 525/2,867億円 (事業費：124/2,446億円 維持管理費：401/421億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,193/5,091億円 (走行時間縮減便益：3,080/3,739億円 走行費用減少便益：642/780億円 交通事故減少便益：471/572億円)
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=8.8（交通量+10%） B/C= 7.2（交通量-10%） 事業費変動：B/C=7.8（事業費+10%） B/C= 8.2（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=7.6（事業期間+1年） B/C= 8.0（事業期間-1年）		
事業の効果等 ・名古屋都心部と東海、知多方面のアクセス向上が見込まれる（東海市役所から名古屋駅への所要時間49分→26分） ・交通集中が著しい名古屋高速大高線の代替路線として機能する。 他7項目に該当。		
関係する地方公共団体等の意見 愛知県策定の政策指針2010-2015(H22.8)及び名古屋市策定の名古屋市中期戦略ビジョン(H22.11)において、早期完成が必要な路線としての位置付けがなされ、国にも早期整備の協力支援を要望している。		
事業評価監視委員会の意見 対応方針は、原案どおり「事業継続」で了承。なお、未買収用地の円滑な確保と、新幹線を跨ぐ区間については施工時の安全確保並びに適切な工程管理に努め、計画どおりに開通されるよう努力されたい。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・新宝線がアクセス道路として期待される中部国際空港がH17年2月に開港。名古屋港の総取扱貨物量9年連続日本一。 ・新宝線の接続先となる伊勢湾岸自動車道（豊田JCT～四日市JCT）の全線完成(H16.12)		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成10年度より用地買収を開始し、順次事業進捗を図った結果、平成22年9月には2.8km、平成23年11月には5.3kmの部分開通を行った。残る3.9kmの区間には、橋梁架設工事等が残事業としてある。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 平成24年度の全線開通に向けて工事の進捗を図る。		
施設の構造や工法の変更等 コスト縮減のため、合成床版少数主桁の採用や鋼橋設計の合理化、鋼橋工場塗装の範囲拡大等の変更を実施。		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 以上の事業効果、事業評価監視委員会における審議、関係する地方公共団体等の意見を踏まえると、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		

※ 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。