

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課  
担当課長名：茅野 牧夫、吉岡 幹夫

事業名：近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 （名古屋西～飛鳥）	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㈱
起終点：自：愛知県名古屋市市中川区島井町 至：愛知県海部郡飛鳥村木場一丁目			延長：12.2km	
<b>事業概要</b> 近畿自動車道伊勢線は、名古屋市から三重県伊勢市に至る延長約8.1kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛鳥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。 名古屋環状2号線沿線では、環状道路及びその内側地域での渋滞、巨大地震発生時の浸水被害など多くの課題があり、本事業の整備により、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保の効果を見込んでいます。				
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		約1,350億円	事業進捗率	9%
計画交通量		20,100台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/維持管理費)		総便益 (走行時間短縮便益/走行経費減少便益/交通事故減少便益)
	(事業全体)	988/1,281億円		2,238/2,238億円
	(事業費)	880/1,173億円		1,863/1,863億円
	(事業費)	107/107億円		271/271億円
	(事業費)			104/104億円
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量±10%) (事業費) 交通量：B/C=1.8~2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=2.1~2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.2~2.3(事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> 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。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 名古屋環状2号線は、三大都市圏の環状道路であり、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路として期待されていることから、西南部・南部（専用部）の早期開通を愛知県、名古屋市等より要望を受けている。				

県知事・市長の意見

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、名古屋都市圏の道路網の骨格をなす環状道路として、本都市圏の今後の発展の為に欠かすことのできない重要な社会基盤である。  
特に、近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、唯一残された未供用区間であり、「国際産業ハブ港」の実現を目指す名古屋港並びに国際拠点空港である中部国際空港への重要なアクセス道路として、本地域の企業活動に大きな影響を与える路線であることから、1日も早い開通を期待する。
- 3 なお、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：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議は、ありません。
- 2 当該道路は、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とともに、海拔ゼロメートル地帯における緊急輸送道路として機能する道路であるため、1日も早い開通をお願いしたい。

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

- ・名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークが強化されていないため、環状道路内及び国道302号沿線において未だ交通が混雑
- ・災害時の南北方向を結ぶ緊急輸送道路網が脆弱

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81%、事業進捗率9%（平成26年3月末時点）
- ・平成24年度より工事に着手、平成25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進。

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、早期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。

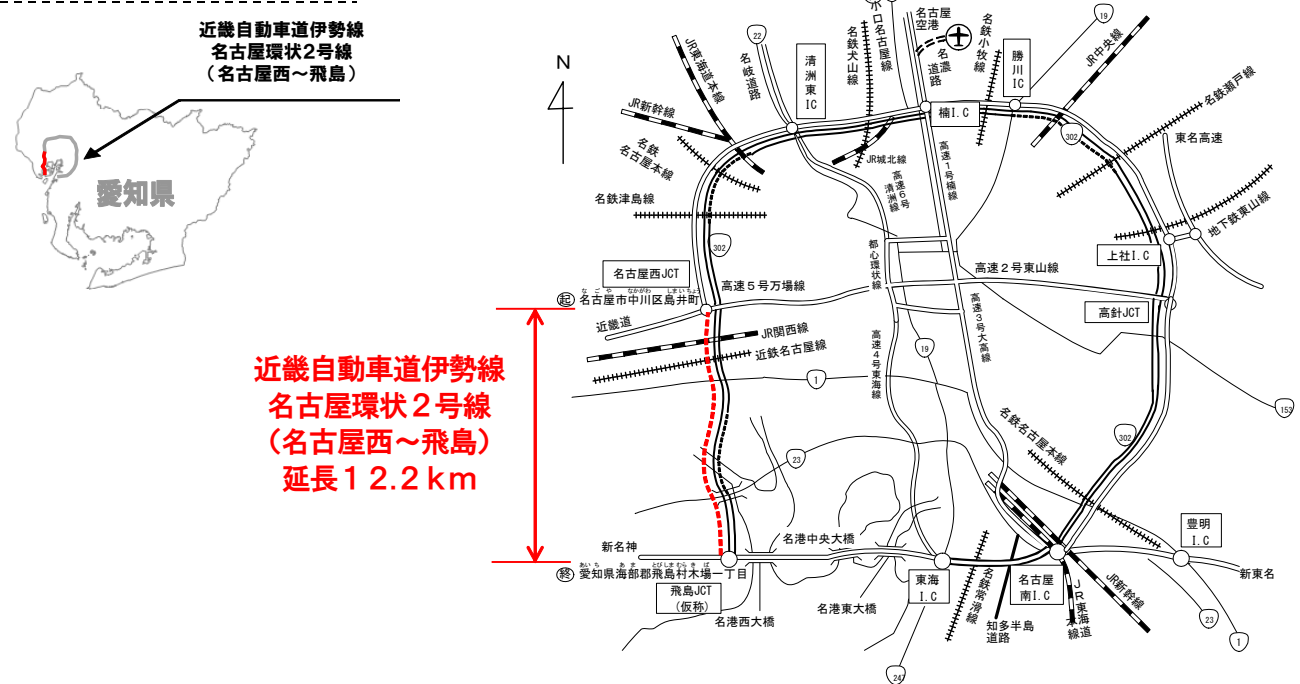
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。  
 ※ 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。