

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）（案）

担当課：環境安全・防災課
担当課長名：野田 勝

事業名	地域高規格道路 名古屋瀬戸道路 一般県道 日進瀬戸線	事業区分	地方道	事業主体	愛知県
起終点	自：愛知県日進市本郷町 至：愛知県長久手市大字岩作	延長	4.0km		
事業概要 一般県道日進瀬戸線は、名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋環状2号線、東名高速道路と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する道路で、地域高規格道路名古屋瀬戸道路の一部区間となっている。 本路線は、東名高速道路との接続により広域的な活動、交流を可能とし、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する道路であり、また、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和などを目的として整備するものである。					
H11年度事業化	H10年度都市計画決定 (H年度変更)	H11年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	約960億円	事業進捗率	65%	供用済延長	2.3km
計画交通量	10,200~18,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 236/1,291億円 事業費：218/1,272億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 889/1,496億円 走行時間短縮便益：824/1,394億円 走行経費減少便益：60/92億円 交通事故減少便益：5/11億円	基準年 平成30年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.4~4.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=3.4~4.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.7~3.8(事業期間±20%)					
事業の効果等 円滑なモビリティの確保（渋滞損失時間の削減）、都市の再生（区画整理等の沿道まちづくりとの連携）、国土・地域ネットワークの構築（地域高規格道路の位置付け）、個性ある地域の形成（愛・地球博記念公園）、災害への備え（第一次緊急輸送道路）、地球環境の保全（CO2の排出削減）、生活環境の改善・保全（NO2・SPM排出量の削減）					
関係する地方公共団体等の意見 地元日進市より周辺道路の円滑な交通処理を図るため、早期整備促進の要望を受けている。					
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 本路線が位置する日進市、長久手市は名古屋市のベッドタウンとしての役割も担っており、特に長久手市の人口増加率は10.7%(H27/H22)と、全国でもトップクラスとなっている。沿線周辺では、愛知万博の理念と成果を引き継ぐ「愛・地球博記念公園」が平成18年度末に整備されたほか、次世代モノづくりの基礎技術を創造・発信する「知の拠点」も平成23年度末に整備された。また、長久手古戦場駅周辺では、新たな都市核として「リニモテラス構想」が進行中であり、平成28年には集客力の高い商業施設が先行的にオープンした。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・全体4kmのうち2.3kmを供用済み ・事業進捗率は65%。用地取得率は96%（事業費ベース） ・トラスト用地は未買収であるが、それに接する土地については平成23年度までに買収済み。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・残区間の日進IC～日進JCTまでの1.7kmについては、平成45年度の全体完成を目指す。					
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コスト縮減に努めながら事業を推進する。					

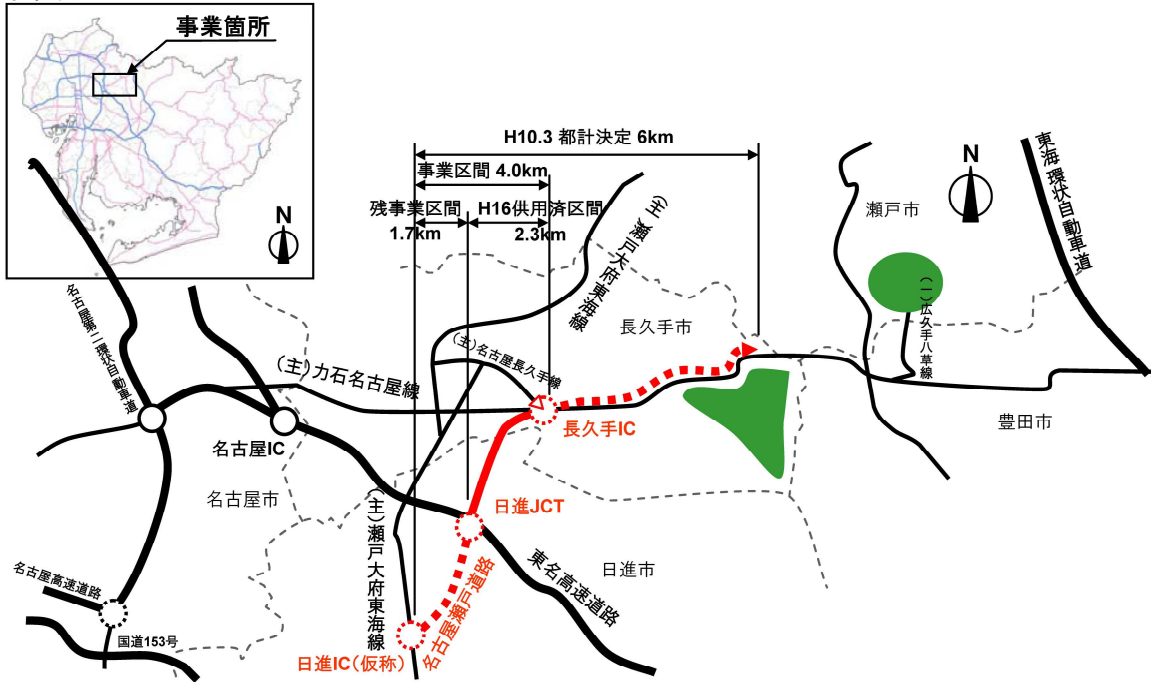
対応方針 事業継続

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

位置図



※ 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。