

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道302号 名古屋環状2号線	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自: 愛知県名古屋市 中川区 富田町 至: 愛知県名古屋市 中川区 富田町	延長	58.6km		
事業概要					
<p>一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市 中川区 富田町を起終点とする延長58.6km(海上部除く)の道路である。</p> <p>本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、物流効率化の支援等を目的に計画された道路である。</p>					
S46年度事業化		S57年度都市計画決定		S46年度用地着手	
S48年度工事着手					
全体事業費	5,902億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約97%	供用済延長	58.6km
計画交通量	35,300台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	2.3		285/20,230億円	1,713/46,552億円	
	2.8 [2%] 3.1 [1%]	6.3%	事業費: 231 / 19,468億円 維持管理費: 54 / 762億円 更新費: 0 / 0億円	走行時間短縮便益: 1,574 / 42,653億円 走行経費減少便益: 126 / 3,566億円 交通事故減少便益: 13 / 333億円	令和6年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	6.0 8.5 [2%] 10.1 [1%]	18.3%	交通量 B/C=2.1~2.5(±10%) 事業費 B/C=2.3~2.3(±10%) 事業期間 B/C=2.3~2.3(±20%)	交通量 B/C=5.4~6.6(±10%) 事業費 B/C=5.6~6.5(±10%) 事業期間 B/C=5.6~6.5(±20%)	
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上上の踏切道(甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号)の除却が見込まれる。 ・バス路線の利便性向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路(広域道路)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。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑤無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道302号全線が無電柱化の対象となっている。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画における、第1次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路(名古屋第二環状自動車道)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。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

愛知県国道協会より早期の4車線化の要望を受けている。

愛知県知事の意見

「対応方針(原案)」に対して、異議はありません。

名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路であり、全線開通した専用部と合わせ、一般部である国道302号の完成によって、名古屋都市圏の環状道路としての機能が最大限に発揮される。そのため、一般国道302号の1日も早い全線4車線化に向け、さらに整備を推進すること。

また、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たい。

名古屋市長の意見

1 「対応方針(原案)」に対して、異議はありません。

2 当該道路は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路であるため、一日も早い4車線化をお願いします。

3 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いたします。

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

- ・令和3年5月に近畿自動車道伊勢線(名古屋西JCT～飛島JCT)が開通し、名二環が全線開通。
- ・名二環の全線開通の影響もあり、都市圏の高速道路、直轄国道に占める走行台キロの環状道路の利用割合が約44%に増加。(令和3年全国道路・街路交通情勢調査)
- ・国道302号沿線市区町村の人口が令和2年国勢調査で計214万人に増加し、市街地が拡大。
- ・国道247号西知多道路(東海JCT)が平成28年度に新規事業化。
- ・国道247号西知多道路(長浦～日長)が令和3年度に新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約97%。用地取得率は100%。(令和6年3月時点)
- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山(延長5.0km)は、名鉄瀬戸線の立体化に向けた工事を推進。
- ・あま市甚目寺～清須市一場(延長5.2km)は、名鉄本線、名鉄津島線の立体化に向けた関係機関協議を推進。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野(延長4.2km)は、改良工、舗装工の工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山(延長5.0km)は、ボトルネックとなる1箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・あま市甚目寺～清須市一場(延長5.2km)は、ボトルネックとなる2箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野(延長4.2km)は、4車線化整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

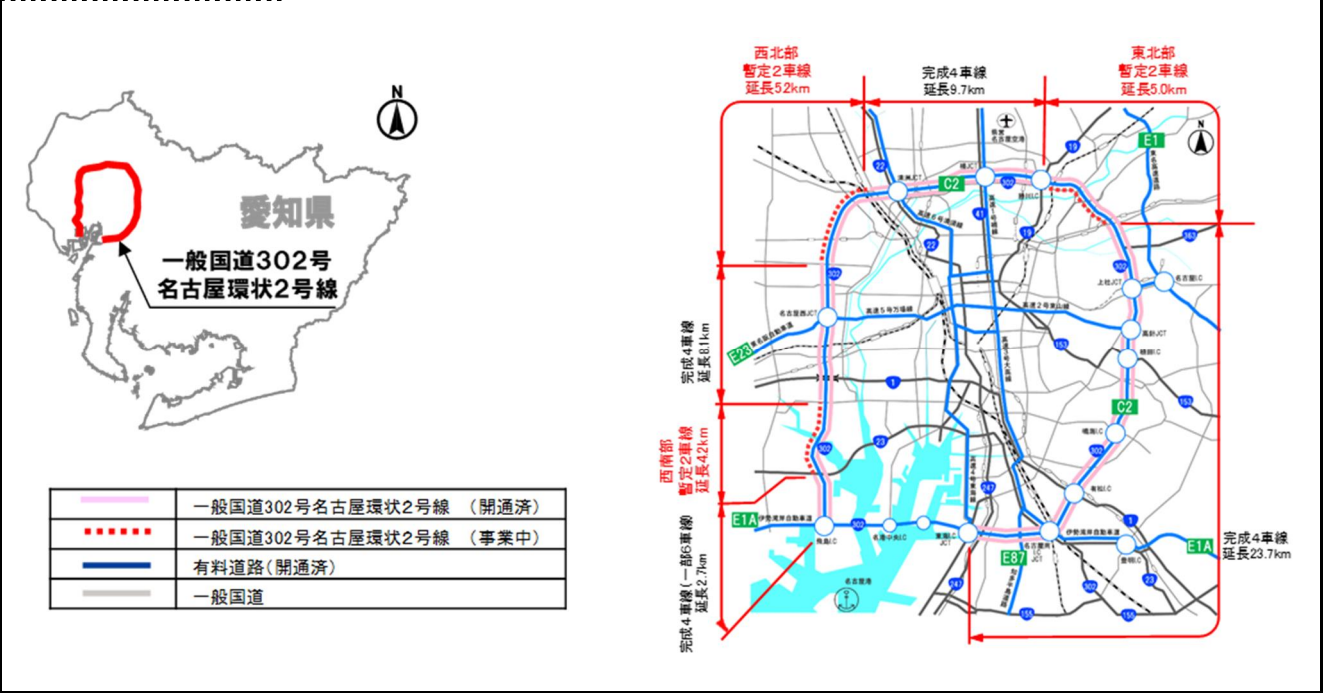
- ・302号東北部の擁壁工事では、基礎工が不要となる工法への変更により、作業日数短縮や床掘工のコスト縮減を図っている。
- ・橋梁上部工事では、視覚的にイメージしやすいBIM/CIMモデルを活用し、仮組立時に取合いが確認できない付属物に対しての整合照査や、既設構造物との設置手順のシミュレーション等を実施することで、施工性を向上させ、作業時間を短縮している。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)