

きんきじどうしゃどういせせん
近畿自動車道伊勢線

なごやかんじょう2ごうせん なごやにし とびしま
名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)

(道路事業)

説明資料

平成23年12月27日

中部地方整備局

目 次

| | |
|--|-------|
| 1. <small>きんきじどうしゃどういせせん</small> 近畿自動車道伊勢線 <small>なごやかんじょう2ごうせん</small> 名古屋環状2号線 <small>なごやにし とびしま</small> (名古屋西～飛島) の事業概要 | |
| (1) 事業目的 | P. 1 |
| (2) 計画概要 | P. 2 |
| 2. 費用対効果分析 | P. 3 |
| 3. 前回評価時との比較表 | P. 4 |
| 4. 評価の視点 | |
| (1) 事業の必要性等に関する視点 | |
| ①交通渋滞の緩和 | P. 5 |
| ②物流効率化の支援 | P. 6 |
| ③災害に強い道路機能の確保 | P. 7 |
| (2) 事業の進捗の見込みの視点 | P. 8 |
| (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 | P. 9 |
| 5. 県・政令市への意見聴取結果 | P. 9 |
| 6. 対応方針（原案） | P. 10 |

1. 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)の事業概要

(1) 事業目的

近畿自動車伊勢線は、愛知県名古屋市を起点とし、三重県伊勢市を終点とする延長約81kmの高速自動車国道です。

このうち、本事業の近畿自動車伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)は、愛知県名古屋市中川区島井町から愛知県海部郡飛島村木場一丁目に至る延長12.0kmの高速自動車国道であり、下記の3点を主な目的として事業を推進しています。

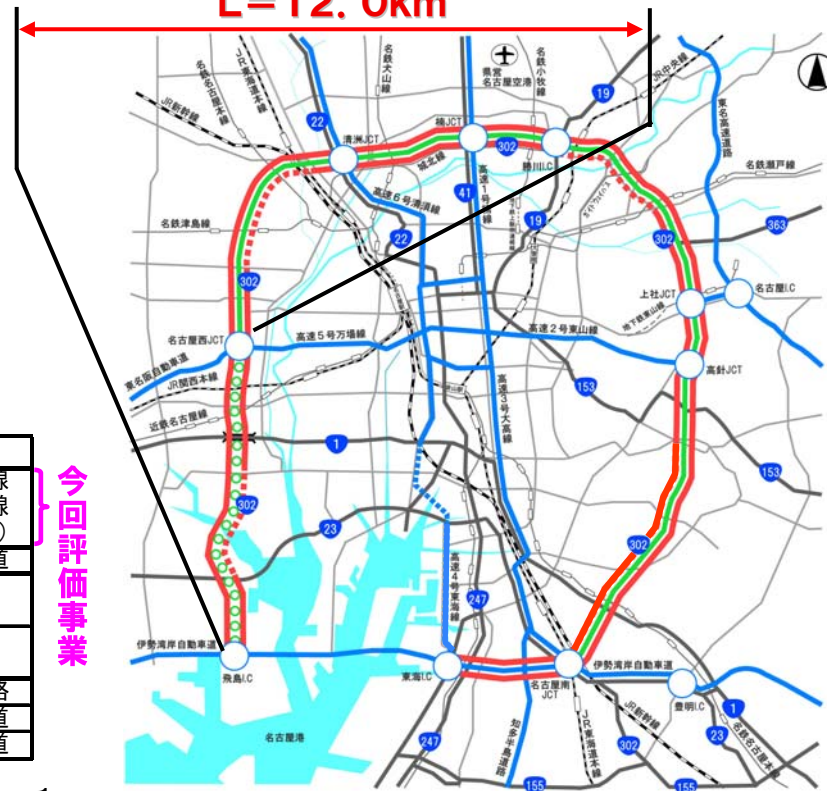
- ①交通渋滞の緩和
- ②物流効率化の支援
- ③災害に強い道路機能の確保

全 体 位 置 図

近畿自動車道伊勢線
名古屋環状2号線
(名古屋西～飛島)



近畿自動車道伊勢線
名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)
L=12.0km



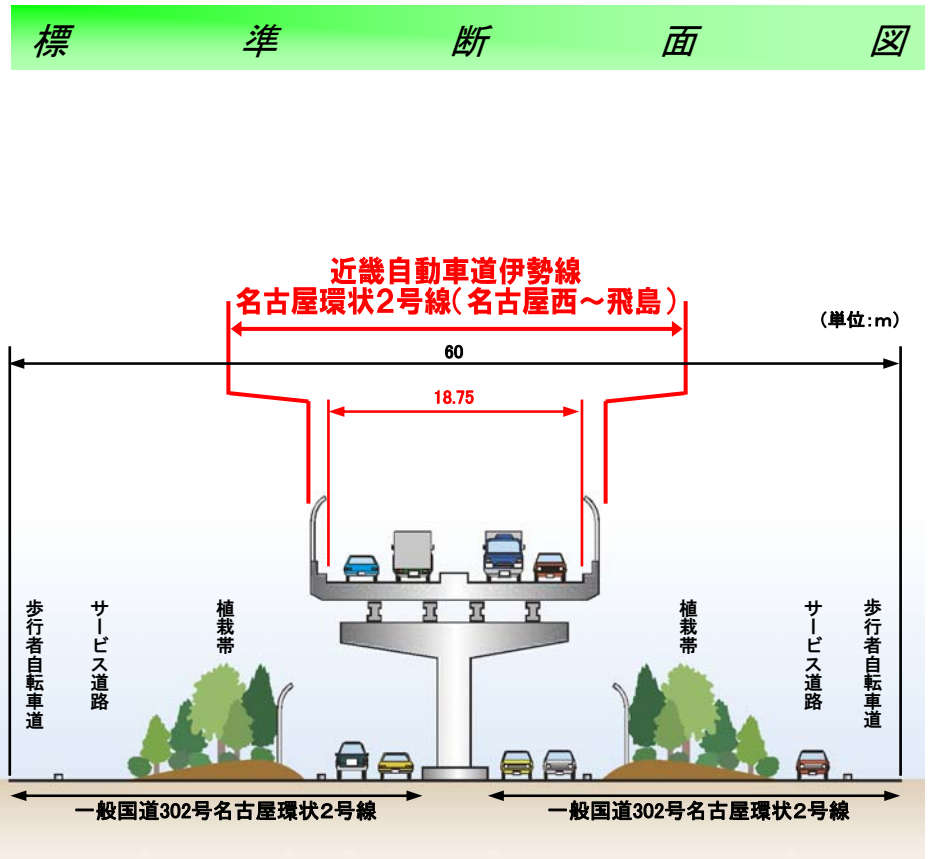
| 凡 例 | |
|------|---|
| ●●●● | 近 畿 自 動 車 道 伊 勢 線 名 古 屋 環 状 2 号 線 (名 古 屋 西 ～ 飛 島) |
| ——— | 名 古 屋 第 二 環 状 自 動 車 道 |
| ——— | 一 般 国 道 3 0 2 号 名 古 屋 環 状 2 号 線 (完 成 4 車 線) |
| ——— | 〃 (暫 定 2 車 線) |
| ——— | 有 料 道 路 |
| ——— | 一 般 国 道 |
| ——— | 主 要 地 方 道 |

今回評価事業

1. 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)の事業概要

(2) 計画概要

- 事業名 : 近畿自動車道伊勢線
きんきじどうしゃどういせせん
- 起終点 : (起点) 愛知県名古屋市中川区島井町
なごやかんじょう2ごうせん なごやにし とびしま
名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)
(終点) 愛知県海部郡飛島村木場一丁目
あいちけん なごやし なかがわく しまいちようめ
- 延長 : 12.0km
- 道路規格 : 第2種第1級 自動車専用道路
- 設計速度 : 60 km/h
- 車線数 : 完成4車線
- 都市計画決定 : 昭和57年度
- 基本計画 : 平成11年度
- 整備計画 : 平成21年度
- 事業化 : 平成21年度
- 用地着手年度 : 未着手
- 工事着手年度 : 未着手
- 前回の評価 : 平成21年度(新規事業採択)
- 全体事業費 : 1,350億円



3. 前回評価時との比較表

| 事 項 | 前回評価 (H21新規採択時評価) | 今回評価 (H23再評価) | 備 考 |
|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| 全体事業費 | 1,350億円 | 1,350億円 | |
| 費用対効果(B/C) | 1.9 | 1.5 | |
| 全体事業 | 総費用 (C) | 1,322億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業展開の変更 ・維持管理費の変更 ・基準年次の変更 |
| | 総便益 (B) | 2,568億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業展開の変更 ・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更 |
| 費用対効果(B/C) | - | 1.6 | |
| 残事業 | 総費用 (C) | - | 1,120億円 |
| | 総便益 (B) | - | 1,759億円 |
| 事業を巡る社会情勢等 の変化 | 名古屋港外貿貨物量 138百万トン(H19) 全国1位 | 名古屋港外貿貨物量 126百万トン(H22) 全国1位 | ・国際バルク戦略港湾に指定 (H23) |
| 事業の進捗状況 | 事業 0% 用地 0% | 事業 1% 用地 0% | |

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 交通渋滞の緩和

1) 事業を巡る社会情勢等の変化（自動車依存による都心部の交通渋滞と物流交通による交通混雑）

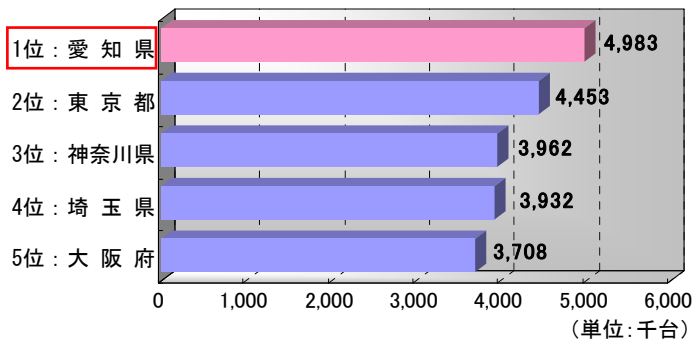
- 愛知県は自動車保有台数が全国1位。中京交通圏では自家用乗用車の利用が約7割と、自動車に依存した交通特性があります。
- 都心部への交通集中により環状道路の内側にて渋滞が発生し、本事業区間に並行する国道302号では物流交通が集中し混雑しています。

2) 事業の投資効果（環状道路機能の発揮による交通渋滞の緩和）

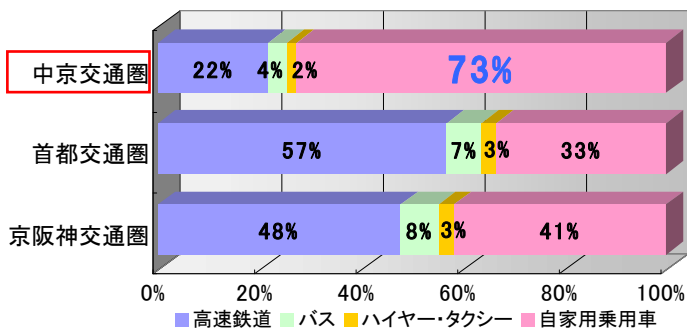
- 本事業の実施により、国道302号と一体的に環状道路機能が発揮され、交通渋滞の緩和に寄与します。

■愛知県は自動車保有台数が全国1位と多く、自動車の利用が約7割と依存傾向

[自動車保有台数(都道府県別上位5県)]

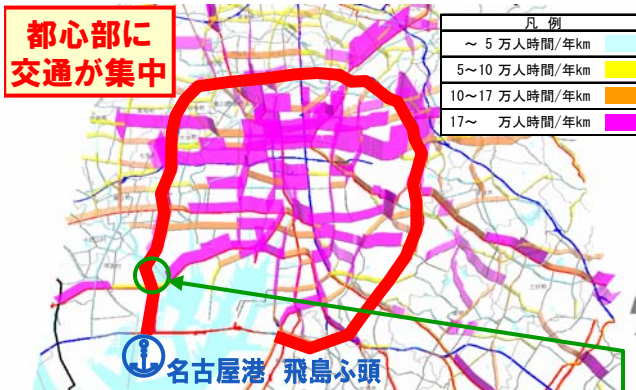


[3大都市圏の利用交通機関分担率(平成18年)]



■名古屋市への交通集中により名古屋環状2号線内側の都心部で渋滞が発生

[名古屋市周辺地域の損失時間]

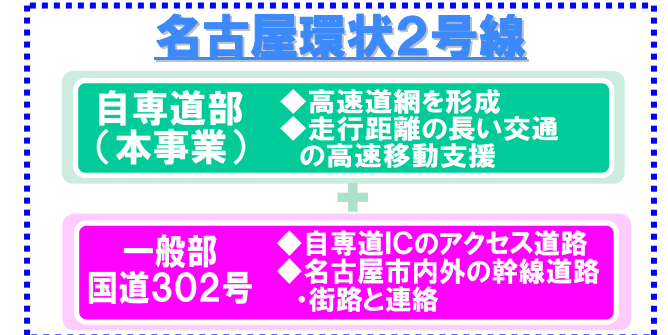


[国道302号(本事業の並行区間)の交通状況]

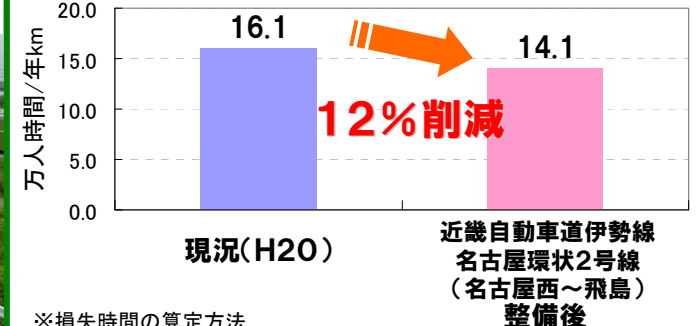


■本事業により整備する自動車専用道路と、並行する国道302号が機能分担し、一体的に環状道路機能を発揮

[自専道部と一般部の機能分担]



[名古屋環状2号線内側の損失時間の削減]



※損失時間の算定方法

- 現況(H20) : 平成20年度損失時間データ(一般道)
- 整備後 : 交通量推計により整備あり・なしにおける損失時間の変化率を求め、現況値に乗じて算定。

4. 評価の視点

②物流効率化の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化（全国トップの製造業、海上輸出貨物で多く利用されている名古屋港）

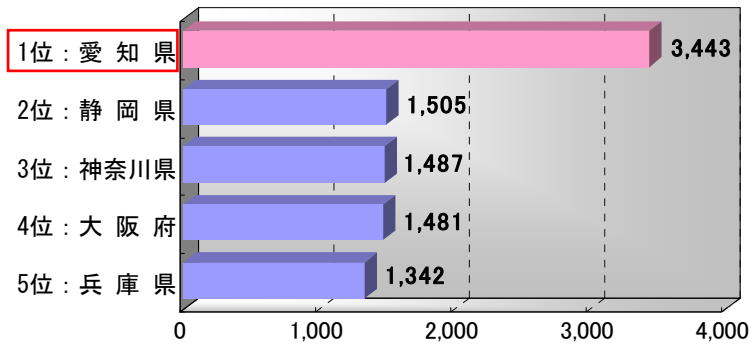
○ものづくりが主産業である愛知県は製造品出荷額で全国1位で、海上輸出貨物において名古屋港が多く利用されています。

2) 事業の投資効果（港湾への所要時間短縮による物流の効率化支援）

●本事業は、愛知県北部方面～名古屋港間の陸上輸送時間を短縮し、物流効率化を支援します。

■愛知県の製造品出荷額と名古屋港外貿貨物量とともに全国1位、名古屋港の輸出貨物の7割が愛知県発出

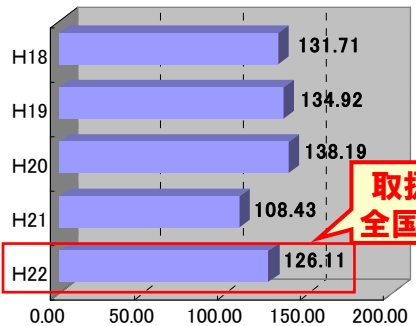
[製造品出荷額(都道府県別上位5県)]



出典: 経済産業省「平成21年工業統計調査」

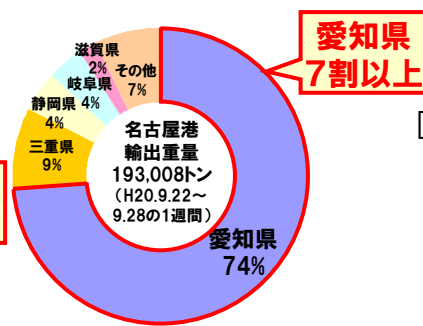
[名古屋港外貿貨物量の推移と発出地構成比]

[外貿貨物量の推移]



出典: 名古屋港管理組合HP「名古屋港統計年報」

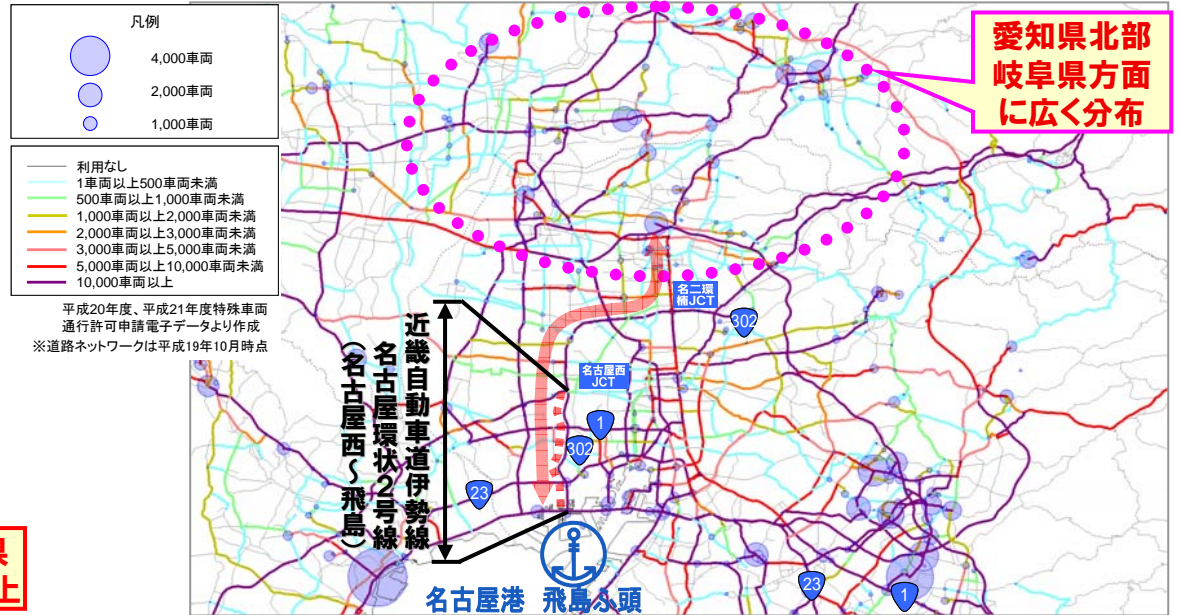
[輸出貨物発出地構成比]



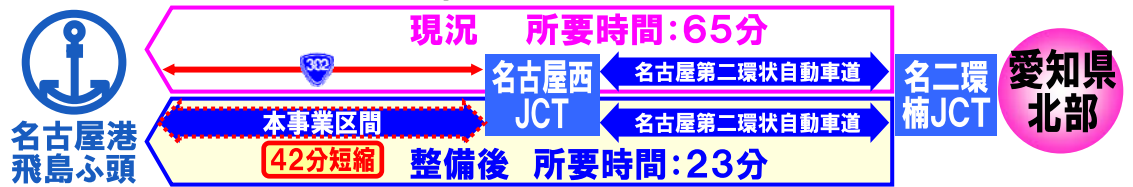
出典: 財務省貿易統計「輸出入貨物の物流動向調査」

■本事業は、愛知県北部から発出し名古屋港飛島ふ頭へ向かう陸上輸送ルート上の所要時間を短縮し、物流の効率化を支援

[飛島ふ頭利用コンテナ輸送車の利用ルートと発着地分布]



[愛知県北部方面から名古屋港飛島ふ頭への所要時間]



※所要時間の算定方法
 ・現況道路: H17道路交通センサ混雑時旅行速度による
 ・整備後: H17道路交通センサ混雑時旅行速度と本事業区間の設計速度: 60km/hにより算出

4. 評価の視点

③災害に強い道路機能の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化（ゼロメートル地帯における緊急輸送道路の脆弱性）

○愛知県西南部地域に広がるゼロメートル地帯では、大規模浸水被害発生時に第1次緊急輸送道路が寸断される可能性があります。

2) 事業の投資効果（広域防災活動拠点に接続する第1次緊急輸送道路の機能確保および強化）

●本事業による高架構造の自動車専用道路の整備により、ゼロメートル地帯における第1次緊急輸送道路の確保が期待されるとともに、臨海広域防災活動拠点へ接続する緊急輸送道路網の強化に寄与します。

■愛知県西南部地域に広がるゼロメートル地帯では、高潮等による大規模浸水被害発生時において、第1次緊急輸送道路寸断の可能性あり

[ゼロメートル地帯の分布と第1次緊急輸送道路]

| 凡 例 | |
|------------|--|
| 標高値 (T.P.) | ■ 1.0m以下 |
| | ■ 1.0~4.5m |
| | ■ 4.5~7.5m |
| | ■ 7.5m以上 |
| 第1次緊急輸送道路 | — 高速道路 (有料道路含む) |
| | — 一般国道 (直轄道路) |
| | — その他道路 |
| | |



標高値: 1.0m以下
 ・大規模浸水被害発生時に水没の危険性あり
 ・第1次緊急輸送道路が一般道路のみ
 ⇒冠水時に機能確保が困難

■高架構造の自動車専用道路整備により、浸水被害発生時における第1次緊急輸送道路の確保・強化

[強震度発生確率分布と第1次緊急輸送道路]

【第1次緊急輸送道路】
—: 高速道路(有料道路含む)、—: 一般国道(直轄)、—: その他道路

【強震度発生確率分布】



近畿自動車道伊勢線
 名古屋環状2号線
 (名古屋西～飛鳥)

・高架構造による整備
 ⇒浸水被害発生時にも緊急輸送道路の機能確保

一般道路冠水時も
 自専道部は走行性確保



・自専道道路網強化
 ⇒強震度発生確率の高い地域における緊急輸送道路の代替路確保

出典(標高値):国土交通省「ゼロメートル地帯の高潮対策検討会」資料
 (緊急輸送道路):愛知県地域防災計画

出典(強震度発生確率分布):(独)防災科学技術研究所 地震ハザードステーション「確率論的地震予測地図」
 (緊急輸送道路・臨海広域防災活動拠点):愛知県地域防災計画

4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は1%、用地取得率は0%に至っています。(平成22年度末)
- 名古屋西～飛島間(L=12.0km)で、調査設計を推進しています。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 名古屋西～飛島間(L=12.0km)は、平成28年度以降の完成供用を予定しています。



| 凡例 | |
|---------|------------------------------------|
| ○ ○ ○ ○ | 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島) |
| — — — — | 名古屋第二環状自動車道 |
| — — — — | 一般国道302号 (完成4車線) 名古屋環状2号線 |
| ⋯ ⋯ ⋯ ⋯ | 〃 (暫定2車線) |
| — — — — | 有料道路 |
| — — — — | 一般国道 |
| — — — — | 主要地方道 |

今回評価事業

4. 評価の視点

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

■ 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きます。

2) 代替案立案等

■ 近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、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など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■ 愛知県の意見

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り、平成23年12月9日に発表された高速道路のあり方検討有識者委員会の中間とりまとめでは、緊急性、並びに整備手法の基本的な考え方が示されたことから、一日も早い着工をお願いしたい。
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したい。

■ 名古屋市の意見

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)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とともに、中部国際空港やモノづくり中部を支える名古屋港への重要なアクセス道路となるため、早期全線供用に向けて事業の継続をお願いします。

6. 対応方針(原案)

平成21年度の事業採択から一定期間(3年間)未着工であることから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 愛知県は自動車依存の傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。本事業区間に並行する国道302号は物流交通が集中し混雑発生。
- 愛知県は製造品等出荷額全国1位。外貨貨物量全国1位の名古屋港における輸出貨物の7割が愛知県発出貨物。
- 愛知県西部のゼロメートル地帯では、高潮等による大規模浸水被害発生時に第1次緊急輸送道路が寸断される可能性あり。

2) 事業の投資効果

- 一般部である国道302号と一体的に環状道路機能を発揮し、交通渋滞の緩和に寄与。
- 愛知県北部から名古屋港への陸上輸送所要時間を短縮し、物流効率化を支援。
- 広域防災活動拠点に接続する第1次緊急輸送道路の機能を確保・強化。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.5

3) 事業の進捗状況

- 全体の事業進捗率は1%(平成22年度末)
- 用地取得率は0%(平成22年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 名古屋西～飛島間(L=12.0km)は、平成28年度以降の完成供用を予定。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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。
- 近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、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など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)の事業を継続する。