

きんきじどうしゃどういせせん なごや かんじょう ごうせん
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線

なごやにし とびしま
(名古屋西～飛島)

(道路事業)

説明資料

令和8年6月19日

中部地方整備局 愛知国道事務所
中日本高速道路株式会社

目 次

1. 事業概要

(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2

2. 事業の進捗及び見込みの視点

P 3

3. 費用対効果分析

P 4

4. 県・政令市への意見聴取結果

P 5

5. 対応方針(原案)

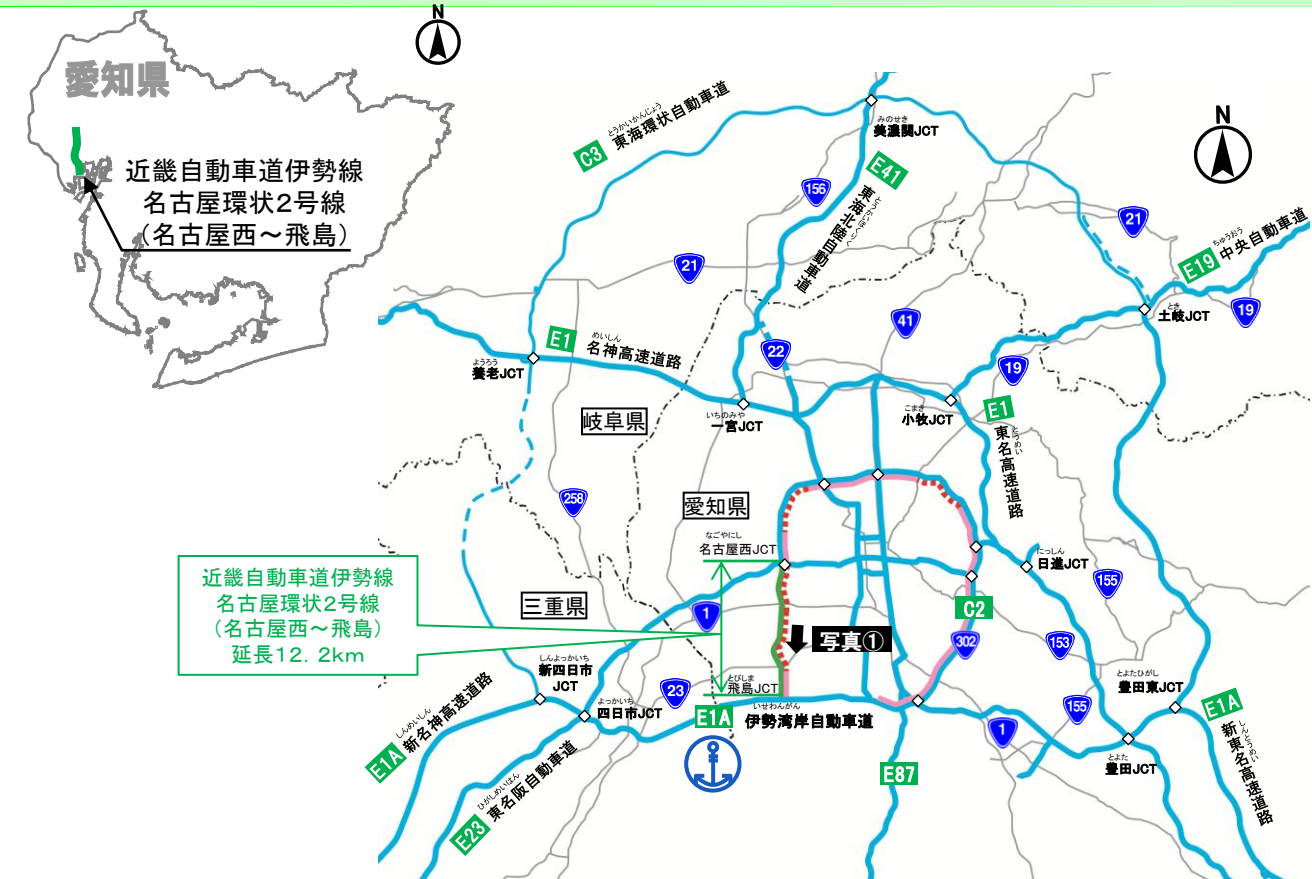
P 5

1. 事業概要

(1)事業目的

- 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81kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛島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、巨大地震発生時の津波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、災害に強い道路機能の確保等の効果を見込んでいます。

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）の全体位置図



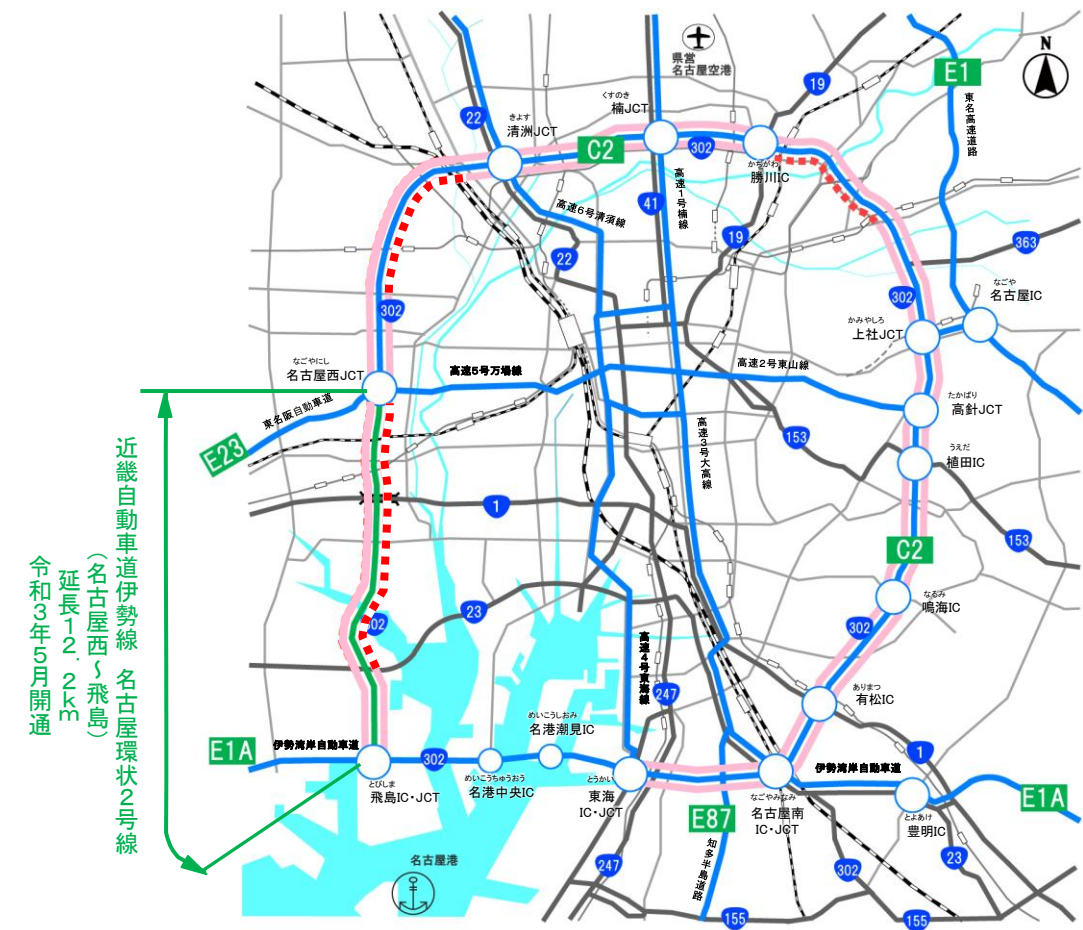
凡 例	
	一般国道302号(開通済) 名古屋環状2号線
	一般国道302号(事業中) 名古屋環状2号線
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路(4車線以上)
	有料道路(2車線)
	有料道路(事業中)
	一般国道

今回評価事業

1. 事業概要

(2) 計画概要

■近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)は、平成21年度に事業化し、令和3年5月に全線開通しました。



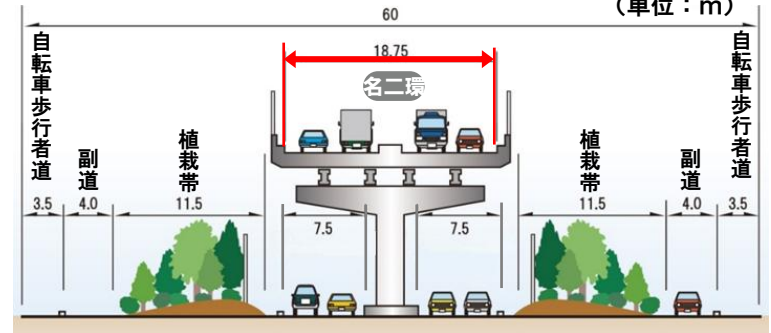
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線
(名古屋西～飛島)
延長12.2km
令和3年5月開通

凡 例			
—	一般国道302号 (開通済)	—	近 畿 自 動 車 道 伊 勢 線
—	名古屋環状2号線	—	有 料 道 路
...	〃 (事業中)	—	一 般 国 道

事業名	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)
道路規格	第2種第1級 (自動車専用道路)
設計速度	60km/h
車線数	完成4車線
都市計画決定	昭和57年度
事業化	平成21年度
用地着手年度	平成25年度
工事着手年度	平成24年度
延長	12.2km
全体事業費	2,721億円
工事完成年度	令和3年度
計画交通量	22,900台/日
B/C	1.04

標 準 断 面 図

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)【専用部】
(単位: m)



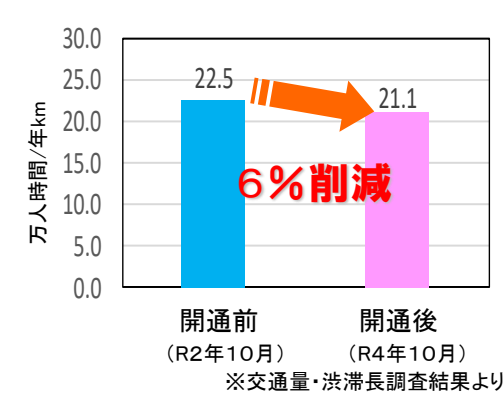
2. 事業の進捗及び見込みの視点

- 環状道路の機能である分散導入機能・バイパス機能が発揮され、名古屋環状2号線内側の渋滞損失時間が減少しました。
- 高架構造の近畿自動車道伊勢線が整備されたことにより、浸水が想定される海拔ゼロメートル地帯において緊急輸送道路の機能が確保されます。
- 本事業の周辺家屋において、施工に起因する地盤変動等により生じた建物等の損害等について、因果関係の調査を実施し、事業損失補償の対応を実施しています。

○分散導入機能の発揮



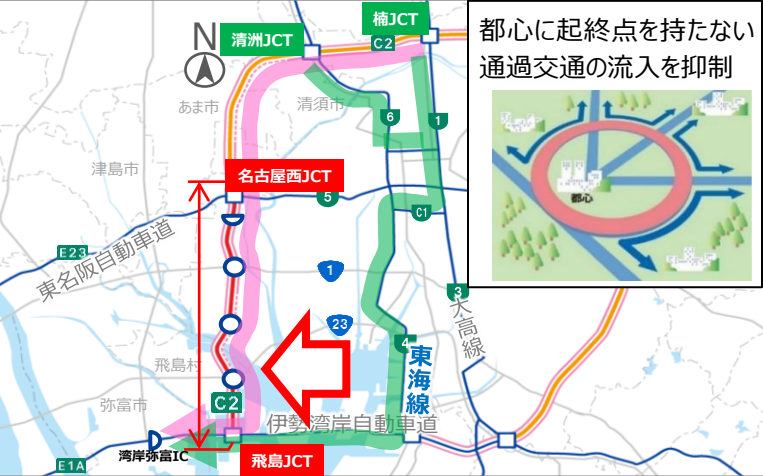
○渋滞損失時間の削減



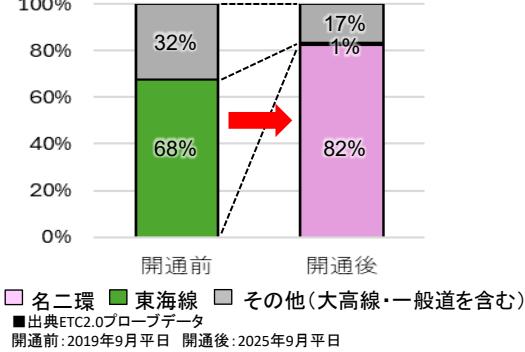
○浸水被害発生時の国道302号・近畿自動車道伊勢線(イメージ)



○バイパス機能の発揮



清洲JCT・楠JCTから湾岸弥富ICへ向かう交通割合



※分散導入機能: 湾岸弥富ICから名古屋環状2号線出口及び東山線白川出口の経路を集計
バイパス機能: 楠JCT若しくは清洲JCTから湾岸弥富IC間の経路を集計

○事業損失の状況



区間	名古屋西JCT～飛島JCT
備考	【用地取得率】 100% ⇒ 100% (平成30年度末 ⇒ 令和7年度末) 【事業進捗率】 約71% ⇒ 約99% (平成30年度末 ⇒ 令和7年度末) 令和3年5月1日に全線開通し、 現在、事業損失補償を実施中

3. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)

	便益(億円)				費用(億円)			B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故削減	計	事業費	維持管理費	計	
前回評価時	2,718	376	85	3,180	2,667	150	2,817	1.1
今回評価時	3,668	532	111	4,311	3,910	250	4,161	1.04
社会的割引率1%	5,754	833	171	6,758	3,582	372	3,954	1.7
社会的割引率2%	4,856	703	145	5705	3,689	320	4,009	1.4

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	0.9 ~ 1.1
事業費	±10%	1.04 ~ 1.04
事業期間	±20%	1.04 ~ 1.3

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)」周辺の主要な幹線道路(延長約3,400km)を対象として算出。
※2 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)
2. 将来道路網条件の変更(H30年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、名岐道路(一宮～一宮木曾川)が追加
3. 費用便益分析マニュアルの改定(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
4. 走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次を変更(R1年度→R8年度)
6. 費用便益分析のGDPデフレーター(R1年度→R8年度)

4. 県・政令市への意見聴取結果

■愛知県の意見

「対応方針(原案)」に対して異議ありません。

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)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、名古屋都市圏の環状道路の一部区間を形成する大変重要な高規格幹線道路です。

令和3年の全線開通により、交通渋滞の緩和、物流の効率化などに大きな効果が確認されており、地域の発展に大きく貢献しています。加えて、海拔ゼロメートル地帯を通過することから、高潮や地震による津波被災後の緊急支援物資の輸送路としての役割を果たしています。

事業損失補償の実施にあたっては、丁寧な地元対応により、早期の事業完了に努めていただくようお願いします。

■名古屋市の意見

本事業は、中部国際空港や名古屋港へのアクセスに重要な事業であり、R3年度の開通以降、十分な効果を発揮していただいております。

現在、実施されている事業損失補償については、引き続き、丁寧な対応をしていただきながら、事業完了に向けて、早期解決をお願いします。

5. 対応方針(原案)

■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