

一般国道475号

とうかいかんじょうじどうしゃどう
東海環状自動車道

と き せき せき ようろう ようろう ほくせい ほくせい よっかいち
(土岐～関)(関～養老)(養老～北勢)(北勢～四日市)

(道路事業)

説明資料

平成29年9月25日

中 部 地 方 整 備 局
岐阜国道事務所・北勢国道事務所
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社

目 次

<small>とうかいかんじょうじ どうしゃどう</small>	
1. 東海環状自動車道の事業概要	
(1) 事業目的	P. 1
(2) 計画概要	P. 2
2. 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. 3
②ストック効果事例：地域経済の活性化	P. 3
③ストック効果事例：観光産業の支援	P. 4
④ストック効果事例：災害に強い道路機能の確保	P. 4
3. 事業費の見直しについて	P. 5
4. 事業の進捗及び見込みの視点	P. 8
5. 県・政令市への意見聴取結果	P. 10
6. 対応方針（原案）	P. 11

1. 東海環状自動車道の事業概要

(2) 計画概要

東海環状自動車道では、現在、土岐～関、関～養老、養老～北勢、北勢～四日市の4つの区間で事業を推進しています。
 東海環状自動車道(東回り)のうち、土岐～関は平成21年4月までに暫定2車線(一部完成4車線)で開通しています。
 東海環状自動車道(西回り)の大垣西IC～養老JCTは平成24年9月、東員IC～新四日市JCTは平成28年8月に2車線で開通しています。

- 事業名 : 一般国道475号 東海環状自動車道
- 道路規格 : 第1種第2級自動車専用道路
- 起終点 : (起点) 愛知県豊田市琴平町 (終点) 三重県四日市市北山町
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)
- 延長 : 160.0km (開通済: 4車線 39.8km、2車線 43.5km)

● 事業再評価対象箇所

	土岐～関	関～養老	養老～北勢	北勢～四日市
起終点	起点: 岐阜県土岐市土岐津町 終点: 岐阜県関市広見	起点: 岐阜県関市広見 終点: 岐阜県養老郡養老町大跡	起点: 岐阜県養老郡養老町大跡 終点: 三重県いなべ市北勢町阿下喜	起点: 三重県いなべ市北勢町阿下喜 終点: 三重県四日市市北山町
都市計画決定	平成元年度	平成8年度	平成19年度	平成3年度
事業化	平成元年度	平成6年度	平成10年度	平成2年度
有料道路事業許可	平成12年8月 平成20年8月	平成23年6月	平成23年6月	平成23年6月
用地着手年度	平成2年度	平成13年度	平成25年度	平成5年度
工事着手年度	平成8年度	平成19年度	平成26年度	平成9年度
前回の再評価	平成26年度 (指摘事項なし: 継続)	平成26年度 (指摘事項なし: 継続)	平成26年度 (指摘事項なし: 継続)	平成26年度 (指摘事項なし: 継続)
全体事業費	4,000億円 (増減なし)	5,195億円 (95億円増)	1,500億円 (増減なし)	1,369億円 (69億円増)
B/C (H26再評価時)	1.7	1.3	1.6	1.7

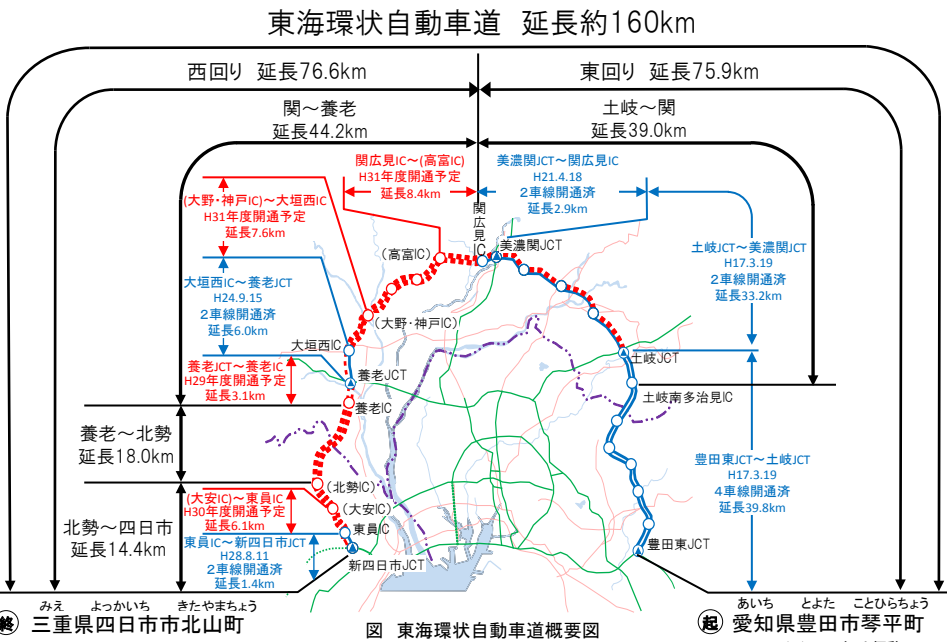
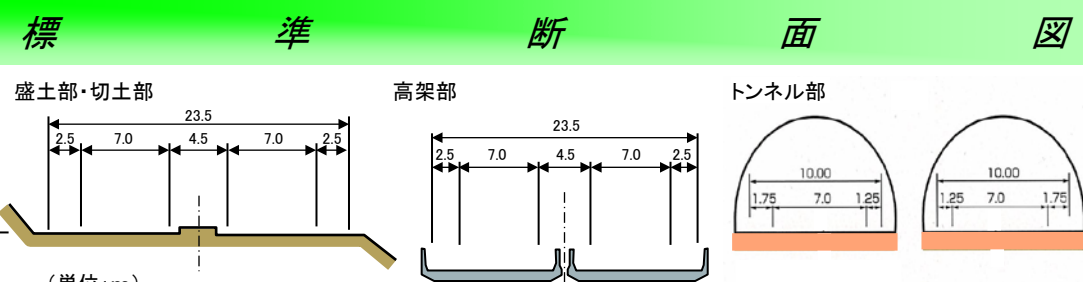


図 東海環状自動車道概要図



※開通済み延長は中日本高速道路株式会社の管理延長

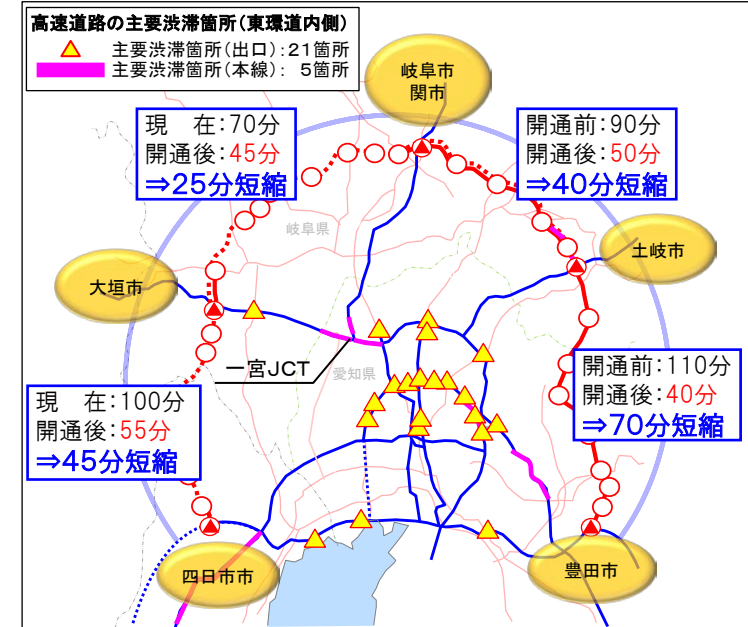
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

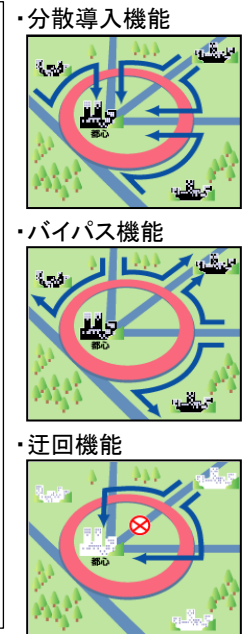
① 交通渋滞の緩和

- 東海環状自動車道の整備により、中京圏の主要都市間の所要時間短縮が見込まれます。
- また、環状道路の分散導入・バイパス・迂回機能により、環状道路内側の主要渋滞箇所の回避、高速道路の損失時間減少が期待されます。

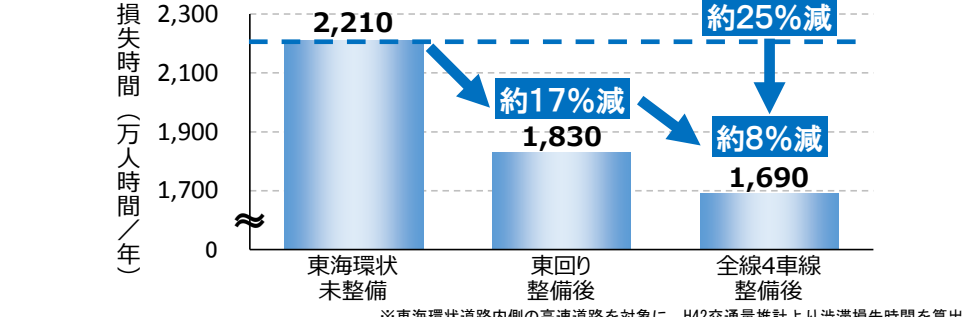
○ 主要都市間の所要時間短縮効果



○ 環状道路の3機能



○ 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果



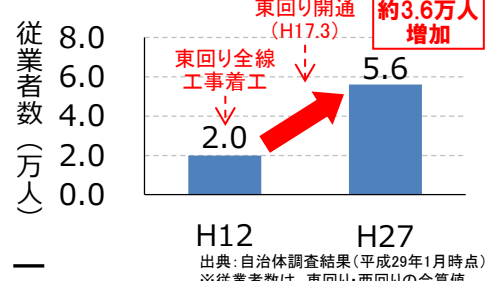
② ストック効果事例: 地域経済の活性化

- 東回り全線着工(H12)後、民間投資が喚起され、沿線工業団地で従業者数が約3.6万人増加しました。
- さらに、沿線市町の法人税収は約230億円増加し、全国を大きく上回る1.6倍の伸びとなりました。今後、本事業の進捗に伴う開発拡充により、地域経済の活性化が期待されます。

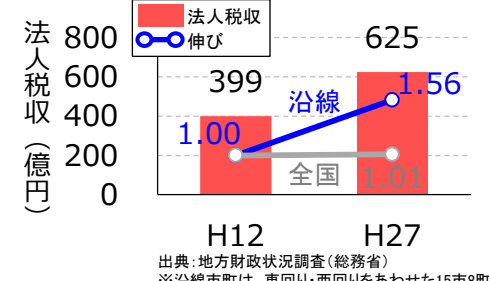
○ 東海環状自動車道沿線市町の工業団地



○ 沿線工業団地の従業者数の伸び



○ 沿線市町の法人税収の伸び



3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

・安全確保対策見直しに伴う橋梁架設工法の変更……………	7億円	
・耐震設計基準改訂による構造物規模の見直し……………	157億円	合計 164億円増

事業費増額の要因	増額		
	合計	関～ 養老	北勢～ 四日市
<p>①安全確保対策見直しに伴う橋梁架設工法の変更</p> <p>■平成28年4月に発生した新名神高速道路の有馬川橋橋桁落下事故を受けて、橋梁架設時の安全対策を見直し</p> <p>■供用中の道路上の橋梁架設工事については、下部工間での橋桁の架設又は送り出しが完了するまで当該道路が通行止めとなるため、自走式台車の活用、クレーン規格の大型化を実施した上で架設する必要が生じた</p>	7億円	7億円	-
<p>②耐震設計基準改訂による構造物規模の見直し</p> <p>■平成24年に道路橋示方書が改訂され、地震時の慣性力等が見直されたため、修正設計が完了した区間について、下部工・基礎工・支承規模を見直し</p>	157億円	88億円	69億円
	164億円	95億円	69億円

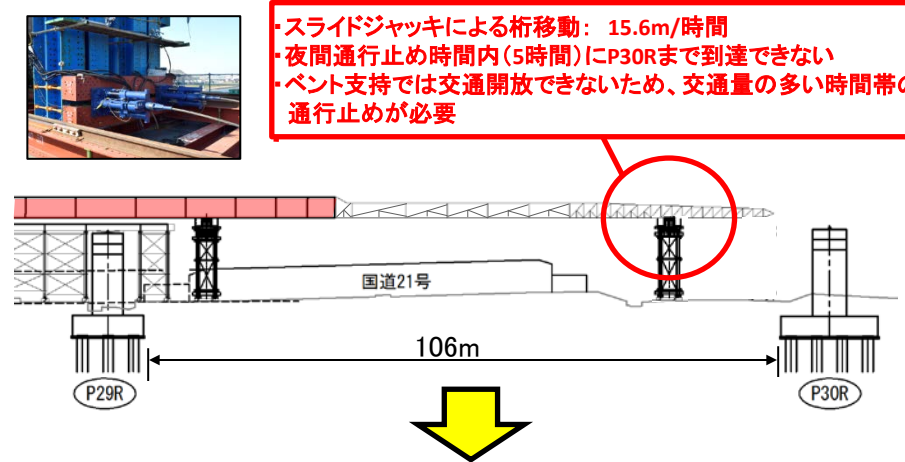
3. 事業費の見直しについて

①安全確保対策見直しに伴う橋梁架設工法の変更 7億円

■平成28年4月に発生した新名神高速道路の有馬川橋橋桁落下事故を受けて、橋梁架設時の安全対策を見直し
 ■供用中の道路上の橋梁架設工事については、下部工間での橋桁の架設又は送り出しが完了するまで当該道路が通行止めとなるため、自走式台車の活用、クレーン規格の大型化を実施した上で架設する必要が生じた

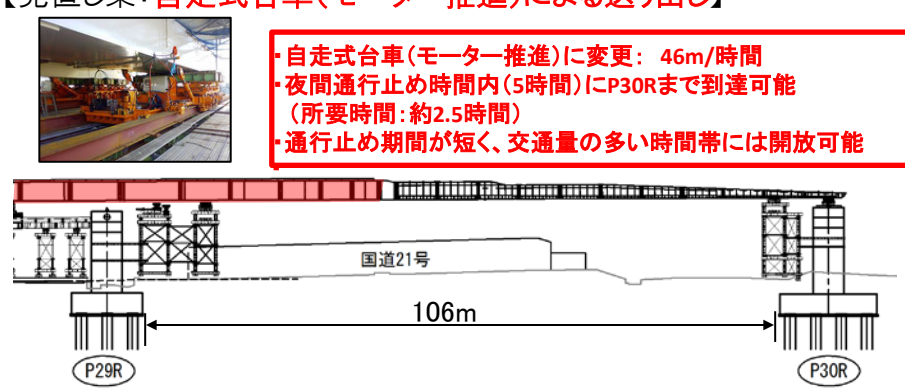
■送り出し工法の見直し

【当初計画: スライドジャッキによる送り出し】



- ・スライドジャッキによる桁移動: 15.6m/時間
- ・夜間通行止め時間内(5時間)にP30Rまで到達できない
- ・ベント支持では交通開放できないため、交通量の多い時間帯の通行止めが必要

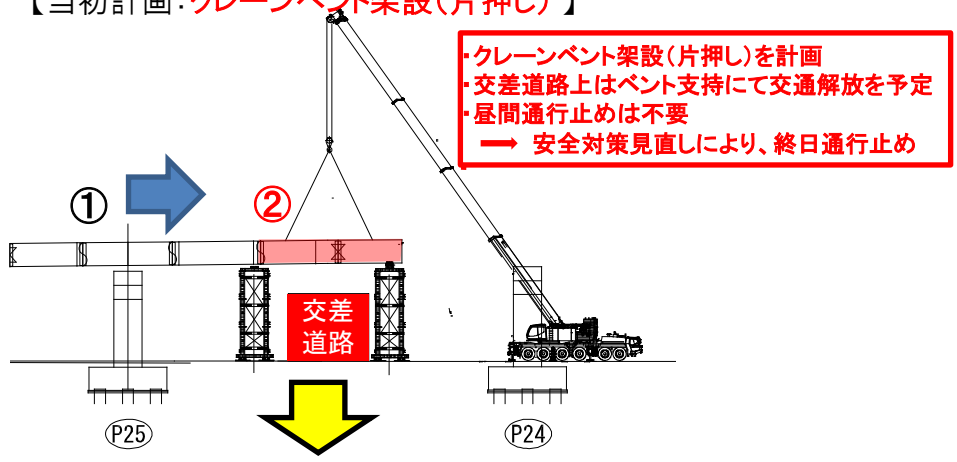
【見直し案: 自走式台車(モーター推進)による送り出し】



- ・自走式台車(モーター推進)に変更: 46m/時間
- ・夜間通行止め時間内(5時間)にP30Rまで到達可能(所要時間: 約2.5時間)
- ・通行止め期間が短く、交通量の多い時間帯には開放可能

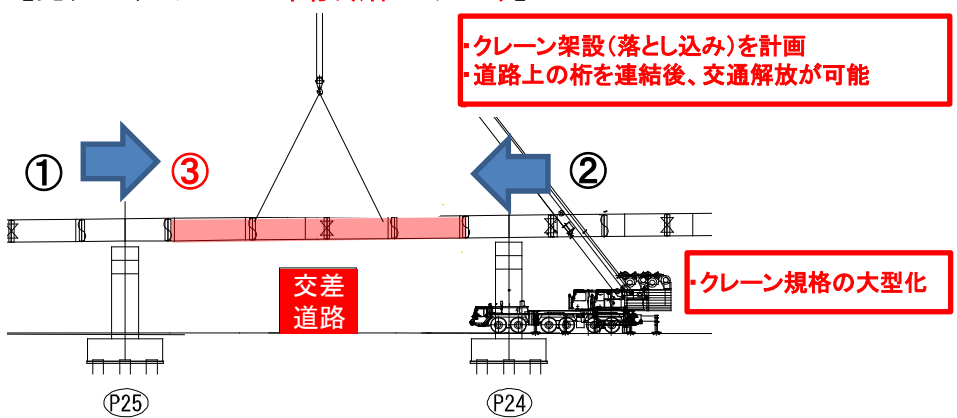
■架設順序の見直し

【当初計画: クレーンベント架設(片押し)】



- ・クレーンベント架設(片押し)を計画
- ・交差道路上はベント支持にて交通解放を予定
- ・昼間通行止めは不要
- 安全対策見直しにより、終日通行止め

【見直し案: クレーン架設(落とし込み)】

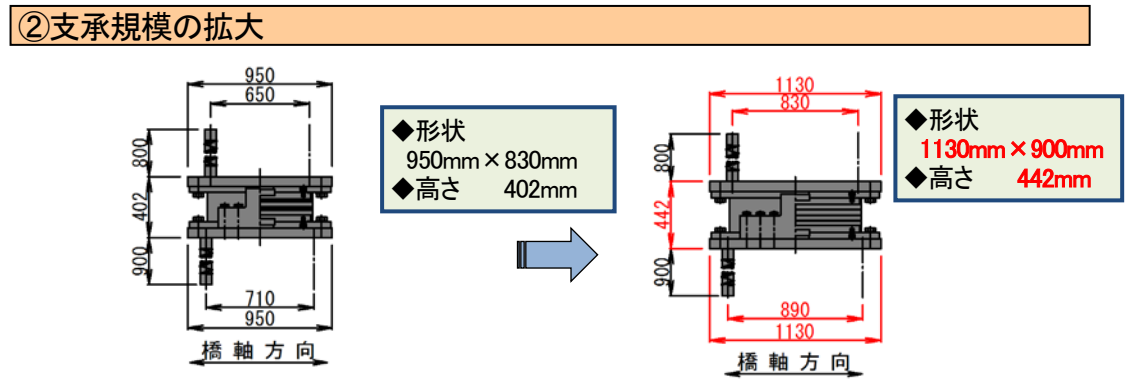
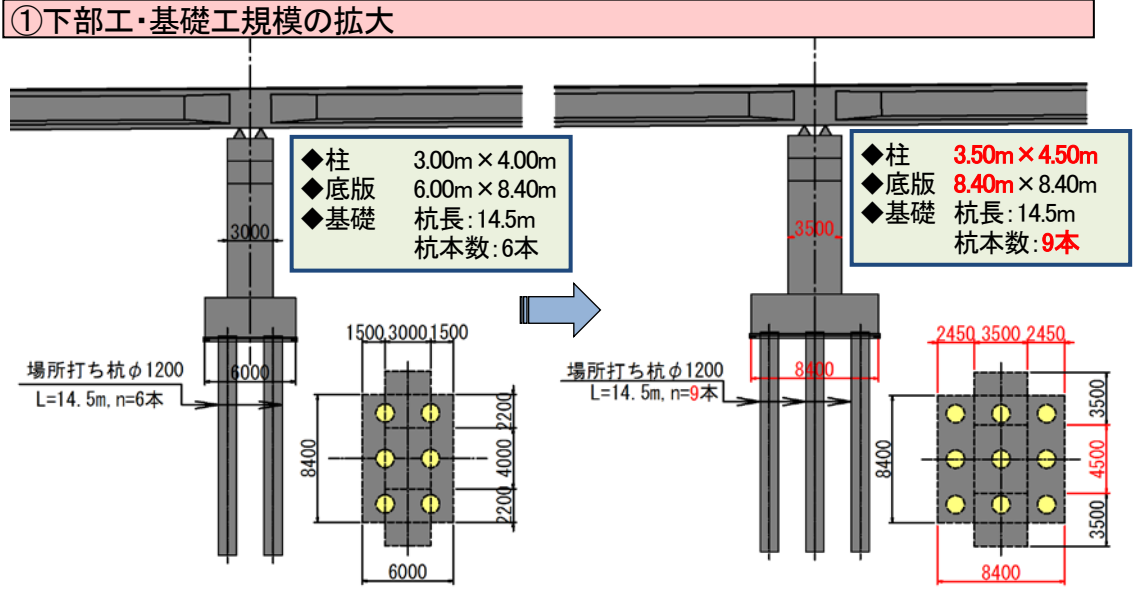
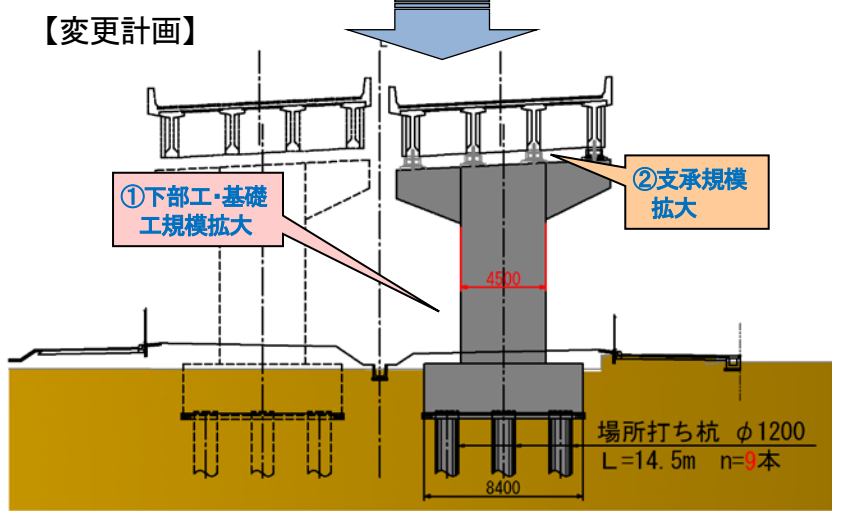
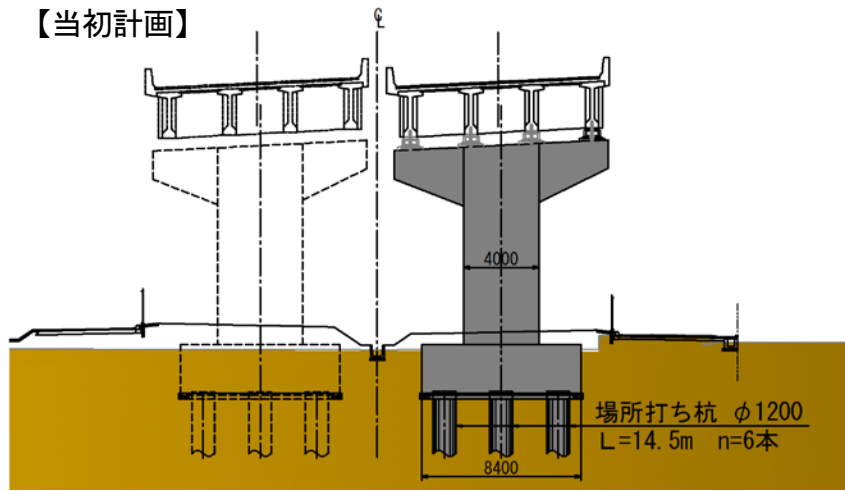


- ・クレーン架設(落とし込み)を計画
- ・道路上の桁を連結後、交通解放が可能
- ・クレーン規格の大型化

3. 事業費の見直しについて

②耐震設計基準改訂による構造物規模の見直し 157億円

■平成24年に道路橋示方書が改訂され、地震時の慣性力等が見直されたため、修正設計が完了した区間について、下部工・基礎工・支承規模を見直し



4. 事業の進捗及び見込みの視点

<土岐～関>

1) 事業の進捗状況

■事業進捗率は**約81%**、用地取得率は100%に至っています(平成28年度末)。

(参考)前回再評価時:事業進捗率は**約80%**、用地取得率は100%(平成25年度末)

2) 事業の進捗の見込みの視点

■土岐～関間(延長39.0km)は平成21年4月までに暫定2車線(一部完成4車線)で開通しています。

■美濃関JCTは平成28年3月に4車線で完成しています。

<関～養老>

1) 事業の進捗状況

■事業進捗率は**約45%**、用地取得率は約98%に至っています(平成28年度末)。

(参考)前回再評価時:事業進捗率は**約26%**、用地取得率は約71%(平成25年度末)

2) 事業の進捗の見込みの視点

■大垣西IC～養老JCT間(延長6.0km)は平成24年9月に暫定2車線で開通しています。

■関広見IC～高富IC(仮称)間(延長8.4km)は平成31年度に開通予定です。

■大野・神戸IC(仮称)～大垣西IC間(延長7.6km)は平成31年度に開通予定です。

■養老JCT～養老IC間(延長3.1km)は平成29年度に開通予定です。

■残る区間は、早期開通を目指し、事業を推進していきます。

4. 事業の進捗及び見込みの視点

<養老～北勢>

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は**約6%**、用地取得率は約69%に至っています(平成28年度末)。
(参考) 前回再評価時: 事業進捗率は**約3%**、用地取得率は約1%(平成25年度末)

2) 事業の進捗の見込みの視点

- 引き続き、早期開通を目指し、事業を推進していきます。

<北勢～四日市>

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は**約61%**、用地取得率は約99%に至っています(平成28年度末)。
(参考) 前回再評価時: 事業進捗率は**約34%**、用地取得率は約98%(平成25年度末)

2) 事業の進捗の見込みの視点

- 東員IC～新四日市JCT(延長1.4km)は平成28年8月に暫定2車線で開通しています。
- 大安IC(仮称)～東員IC間(延長6.1km)は平成30年度に開通予定です。
- 残る区間は、早期開通を目指し、事業を推進していきます。

5. 県・政令市への意見聴取結果

<土岐～関>

■岐阜県の意見

東海環状自動車道は、生産性向上による経済成長を支え、中京圏や沿線地域に多大なストック効果をもたらす重要な社会基盤であることから、今後も計画的に事業を実施するようお願いいたします。

事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いいたします。

<関～養老>

■岐阜県の意見

東海環状自動車道は、生産性向上による経済成長を支え、中京圏や沿線地域に多大なストック効果をもたらす重要な社会基盤です。

関広見IC～(仮称)高富IC間、(仮称)大野神戸IC～大垣西IC間については、引き続き現在実施している工事を推進し、公表された開通見通しのおり平成31年度までの供用をお願いいたします。その他の区間についても、経済に好循環をもたらすストック効果を最大限に発現させるためにも、区間ごとの開通見通しを示したうえで、早期全線開通に向け、整備の推進をお願いいたします。

事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いいたします。

5. 県・政令市への意見聴取結果

<養老～北勢>

■岐阜県の意見

東海環状自動車道は、生産性向上による経済成長を支え、中京圏や沿線地域に多大なストック効果をもたらす重要な社会基盤です。当該区間についても、開通見通しを示したうえで、早期の全線開通に向け、整備の推進をお願いします。事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

■三重県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。本事業は、中京圏の広域ネットワークを構築することで、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての機能の確保を図るための重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

<北勢～四日市>

■三重県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。本事業は、中京圏の広域ネットワークを構築することで、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての機能の確保を図るための重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、大安IC～東員IC間の平成30年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

6. 対応方針(原案)

- 一般国道475号東海環状自動車道の事業を継続する。