

一般国道475号

東海環状自動車道

「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19年10月30日

国土交通省中部地方整備局

多治見砂防国道事務所

岐阜国道事務所

北勢国道事務所

1. 東海環状自動車道の事業概要

(1) 事業概要

1) 事業目的

■一般国道475号東海環状自動車道は、名古屋市の周辺30～40km圏に位置する豊田、瀬戸、岐阜、大垣、四日市等の主要都市を連絡する環状道路で、第二東名高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、名神高速道路、第二名神高速道路と一体となって名古屋圏の骨格を形成する延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。

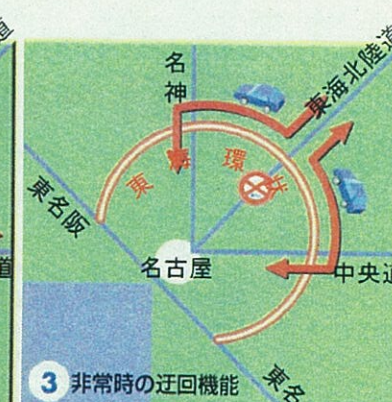
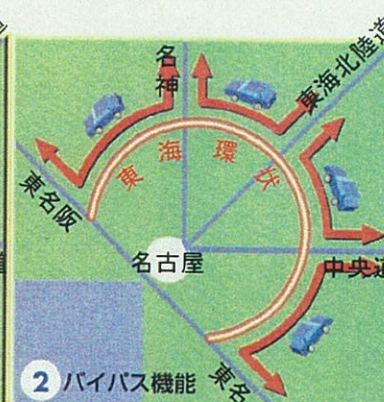
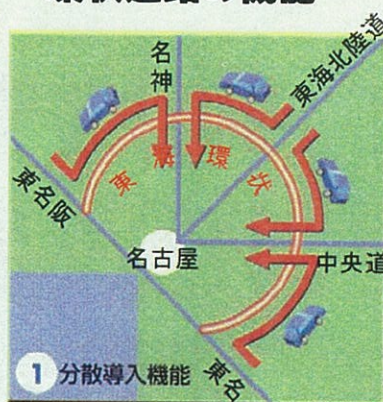
■本事業は、次の3点を目的として事業を推進しています。

①環状道路機能（交通の分散導入、バイパス機能、迂回機能）の発揮による名古屋圏の交通円滑化

②地域経済の支援

③地域連携の強化

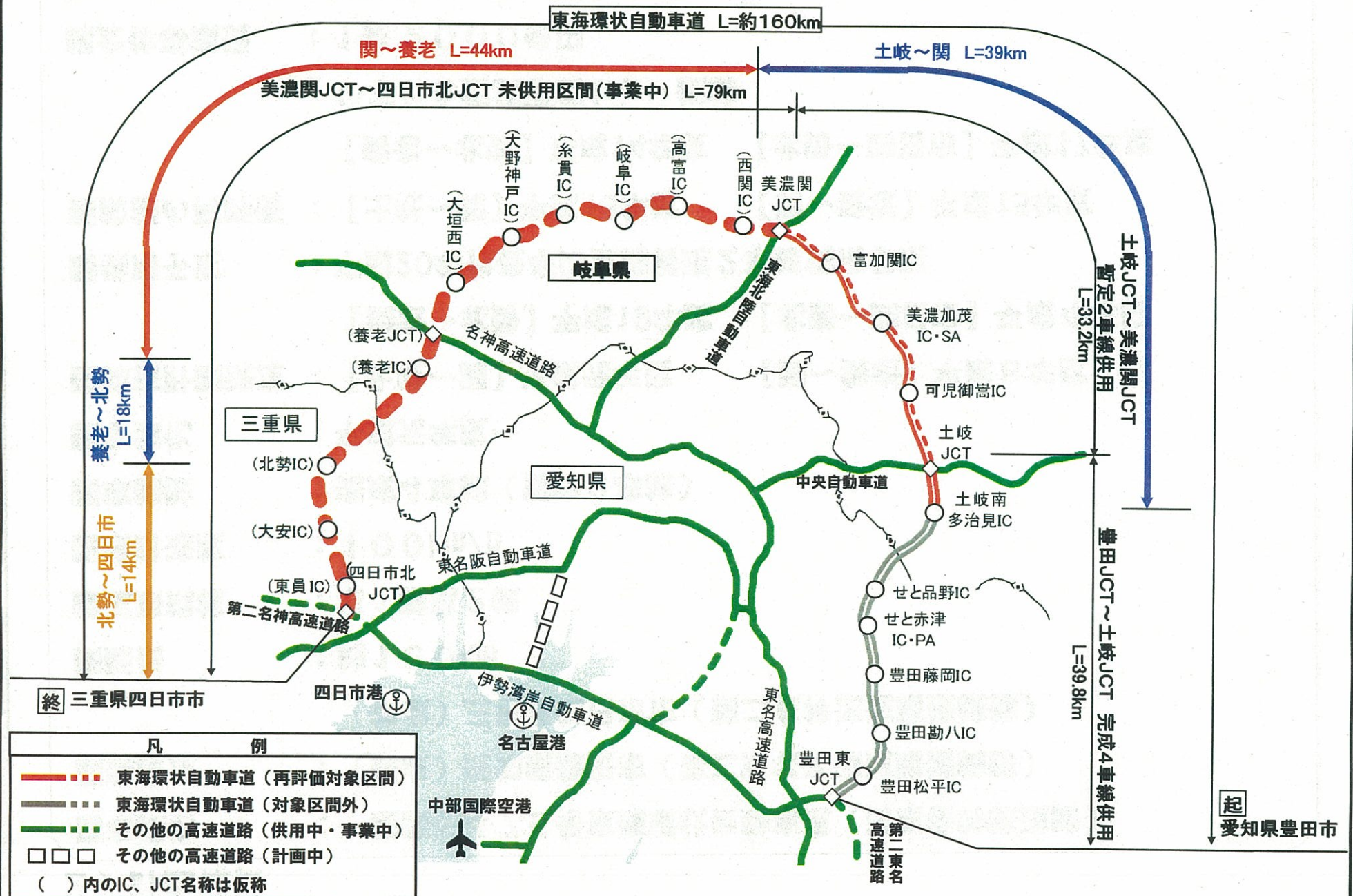
—環状道路の機能—



2) 計画概要

- | | | | |
|---------|---|----------------|--|
| ■事業名 | ：一般国道475号東海環状自動車道（高規格幹線道路） | | |
| ■起終点 | ：（起点）愛知県豊田市（第二東名高速道路接続部）
（終点）三重県四日市市（第二名神速道路接続部） | | |
| ■延長 | ：約160km | | |
| ■道路規格 | ：第1種第2級 | | |
| ■設計速度 | ：100km/h | | |
| ■車線数 | ：完成4車線（暫定2車線） | | |
| ■事業化 | ：平成元年度～ | | |
| ■都市計画決定 | ：【土岐～関】平成元年度 | 【関～養老】平成8年度 | |
| | 【養老～北勢】平成19年度 | 【北勢～四日市】平成4年度 | |
| ■供用予定 | ：平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定 | | |
| ■前回の再評価 | ：【土岐～関】平成15年度 | 【関～養老】平成15年度 | |
| | 【養老～北勢】平成14年度 | 【北勢～四日市】平成17年度 | |
| | いずれも指摘事項なし・継続 | | |
| ■全体事業費 | ：1兆,2000億円 | | |
| | 【暫定残事業費】約6,300億円 | | |

全体位置図・概要図

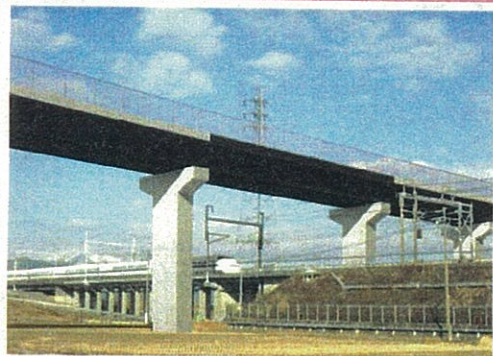


現地の状況・完成予想図

■大垣西IC完成予想図



■大垣市内高架橋完成予想図



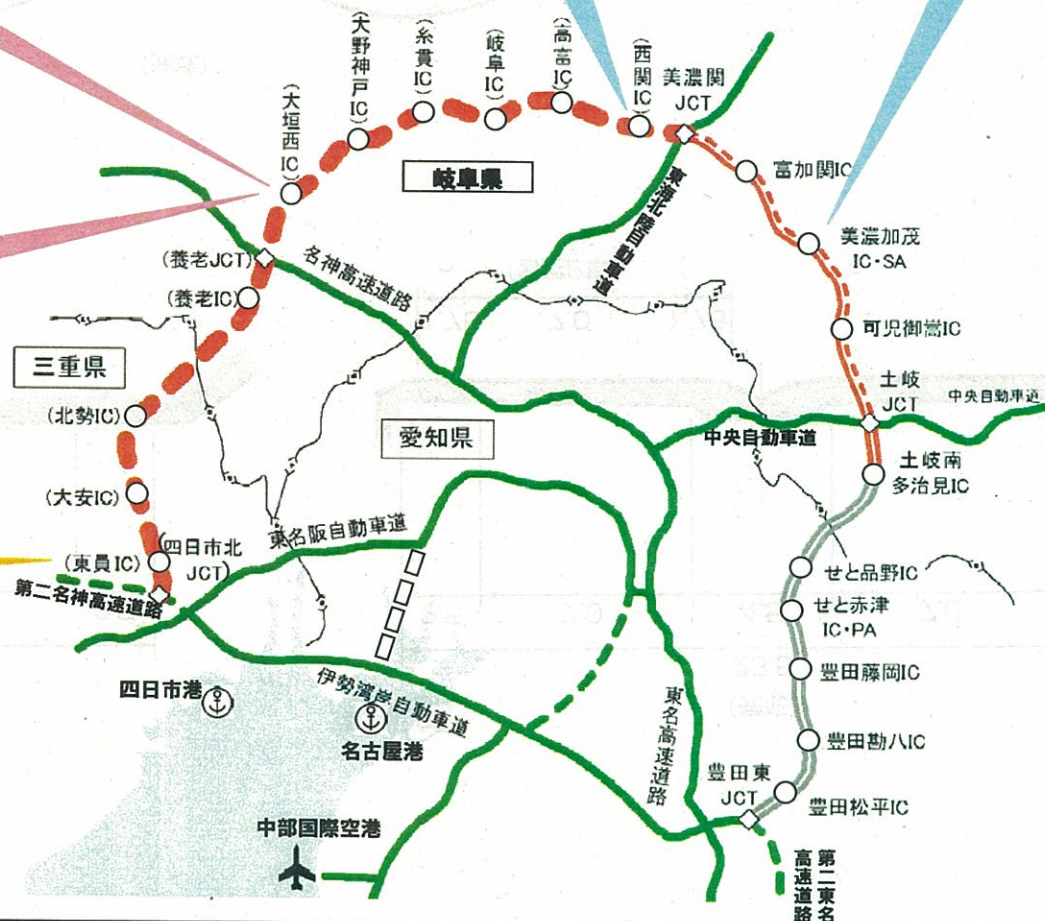
■東員IC完成予想図



■美濃関JCT現場状況



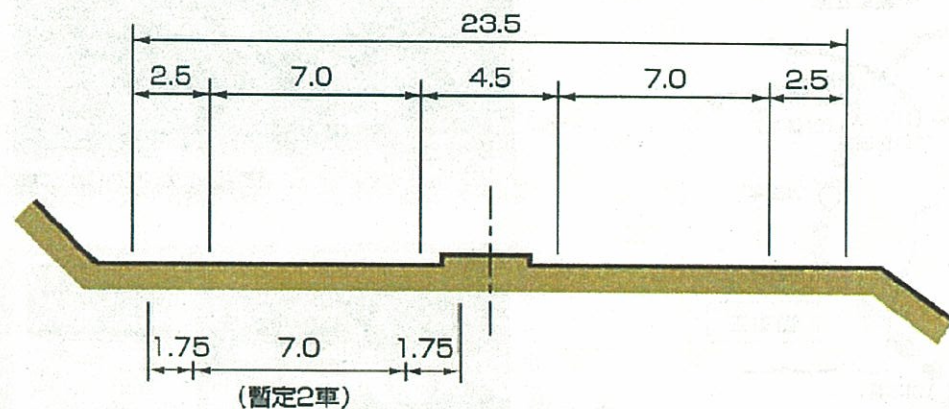
■美濃加茂IC・SA



標準断面図

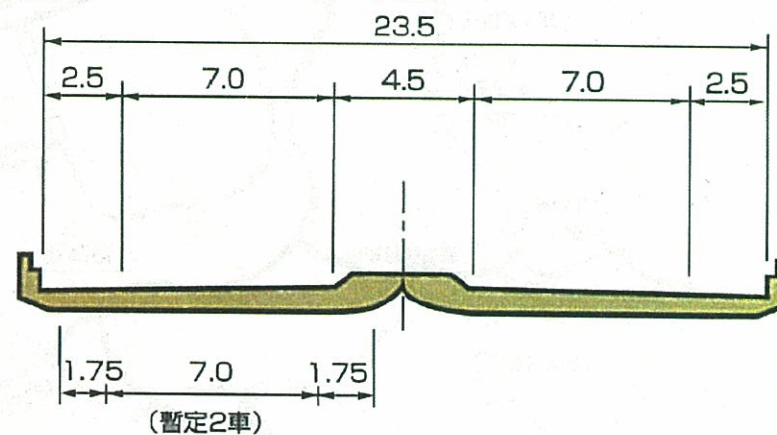
盛土部・切土部

(完成)



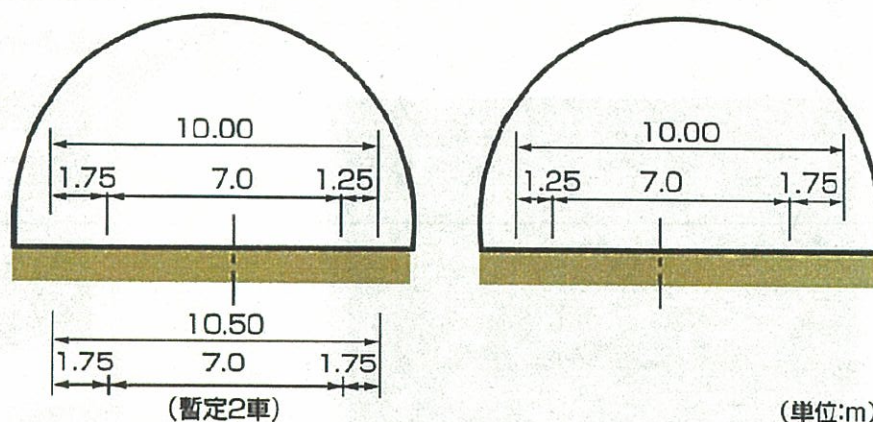
高架部

(完成)



トンネル部

(完成)



(単位:m)

第1種第2級

100km/h

(2) 事業の進捗状況

■総延長約160kmの約46%にあたる、約73kmが供用しています。

- ・完成4車線供用 L=39.8km(豊田東JCT～土岐JCT)
- ・暫定2車線供用 L=33.2km(土岐JCT～美濃関JCT)

■事業(土岐～関、関～養老、養老～北勢、北勢～四日市)の進捗率は約29%、用地取得率は44%です。

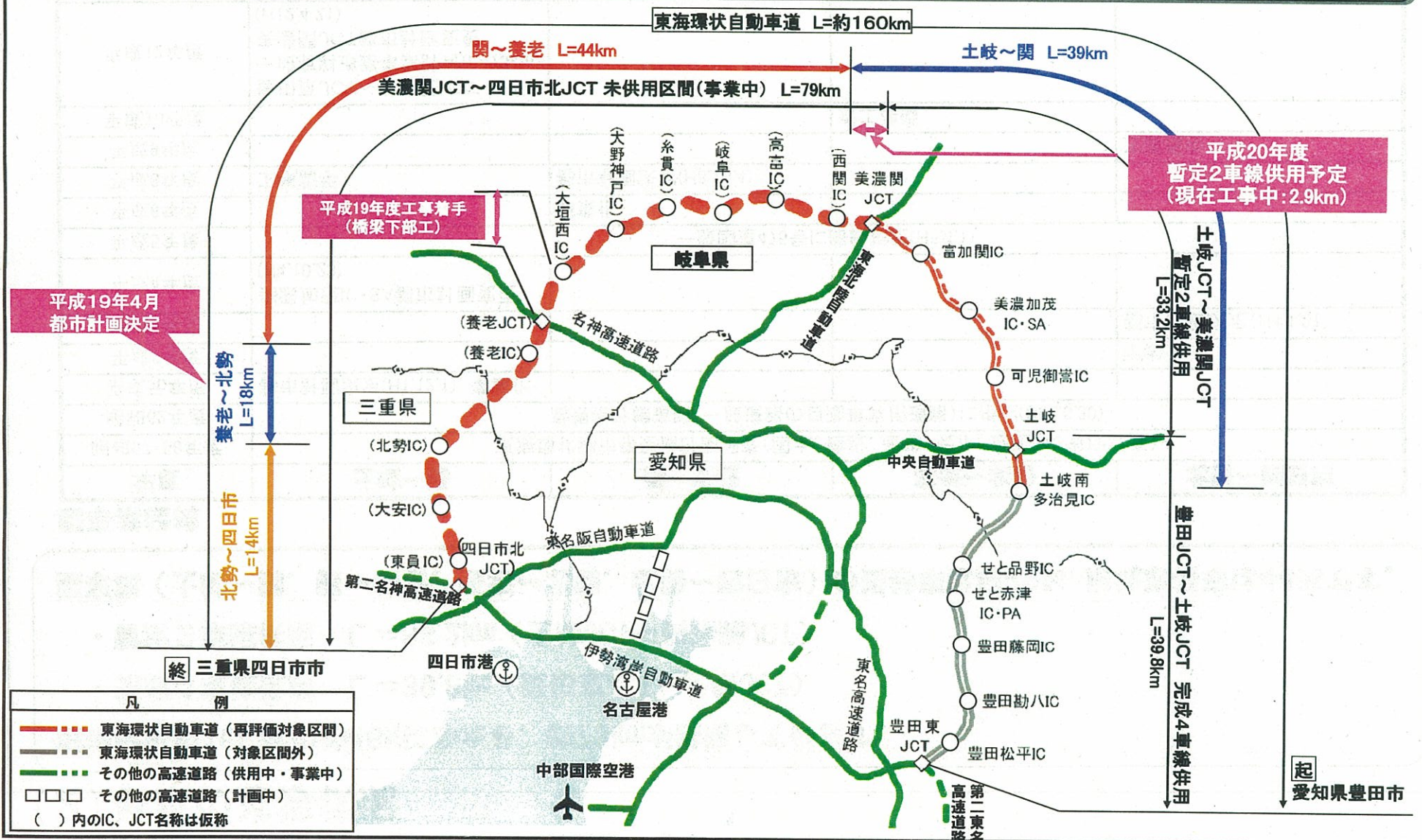
■事業経緯

年度	土岐～関	関～養老	養老～北勢	北勢～四日市
昭和57・58年度	東海環状都市帯整備計画調査(国土、建設、運輸、農水、通産の5省庁調査)			
昭和62年度	高規格幹線道路(一般道路の自動車専用道路)に指定(S62.6.30)			
平成元年度	都市計画決定(H1.12.1)、事業化			
平成2年度				事業化
平成3年度				都市計画決定(H4.1.21)
平成4年度	美濃加茂IC・SA都市計画変更(H4.10.23)			
平成5年度	一般国道475号に路線指定(H5.4.1)			
平成6年度		事業化		
平成8年度	工事着手	都市計画決定(H8.10.4)		
平成9年度				工事着手
平成10年度			着工準備	
平成12年度	豊田東JCT～美濃関JCT 一般有料道路事業許可(L=73km) 美濃関JCT都市計画変更(H12.4.21)			
平成16年度	豊田東JCT～美濃関JCT供用 (一部区間2車線暫定供用) (H17.3.19)			
平成17年度	美濃関JCT～西関IC(仮称) 工事着手			
平成19年度		大垣西IC(仮称) ～養老JCT(仮称) 工事着手	都市計画決定、事業化 (H19.4.24)	

(3) 事業進捗の見込み

■平成20年度に美濃関JCT～西関IC間（L=2.9km）について、暫定2車線供用の予定。

■平成20年代後半に全線暫定2車線供用を目指す。



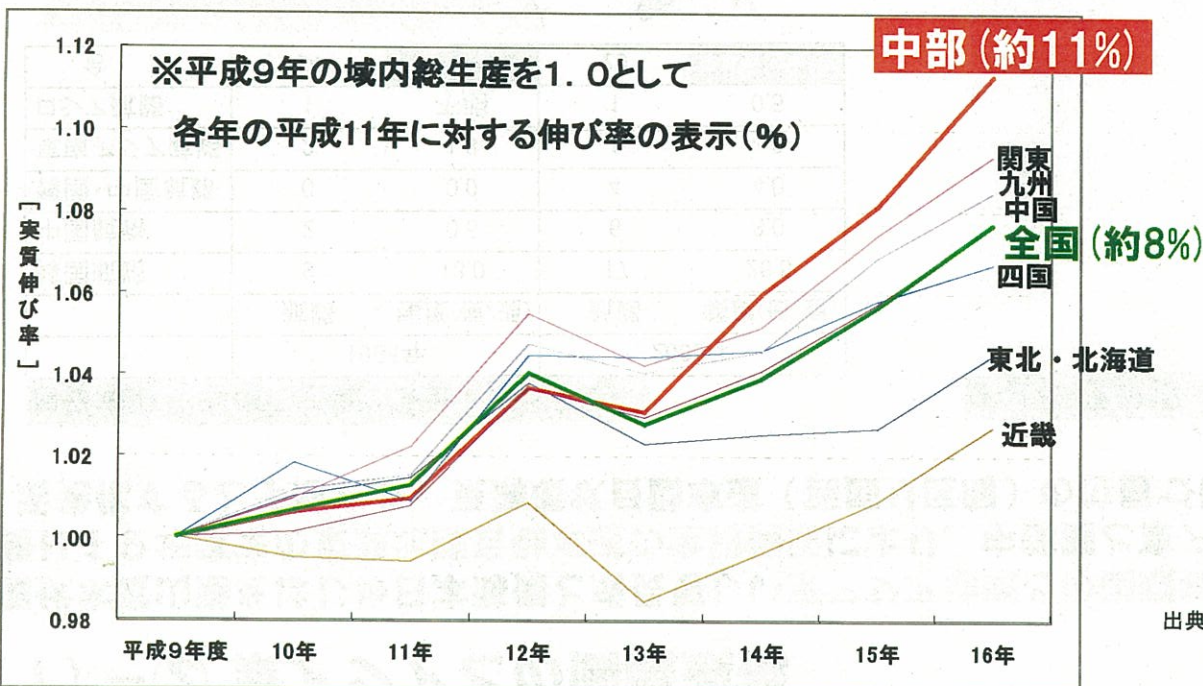
2. 事業の必要性

2-1. 事業を巡る社会情勢等の変化

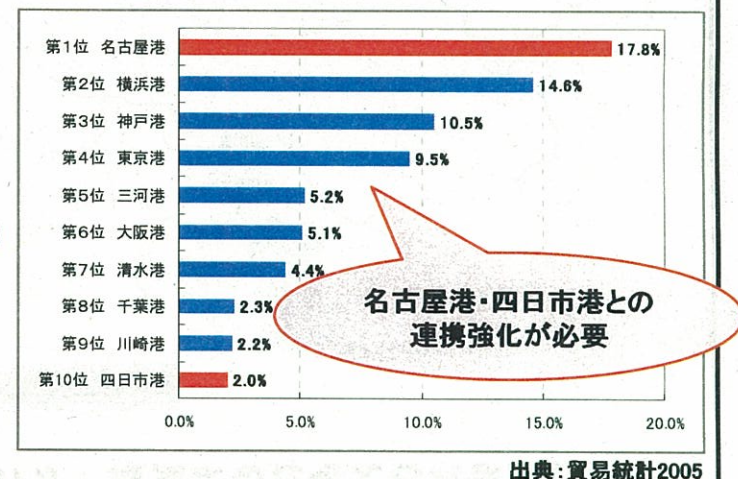
(1) - ① 順調な中部の経済

- **中部経済は好調なモノづくり産業（自動車等）**に支えられ、地域別実質経済成長率（平成9年度⇒平成16年度）は約11%で全国平均の約8%を大きく上回っています。
- **名古屋港の輸出額全国シェアは約17.8%で、全国トップ**を示しています。
- 地域経済の発展には、幹線道路ネットワークをはじめとしたインフラが大きな役割を果たしており、三大都市圏の環状道路を形成する東海環状自動車道（西回り区間）の整備が期待されています。

■ 地域別実質経済成長率



■ 名古屋港・四日市港の輸出額全国シェア



出典: 県内総生産(内閣府)

中部経済のポイント2006(経済産業省)

(1) - ② 東アジアとの国際連携

■伏木富山港をはじめ日本海側と成長著しい**東アジア地域との国際物流**の結びつきが強まっています。

■H19年度末の**東海北陸自動車道の全線開通**により、中部圏と東アジア地域との国際的な連携はさらに活発化すると予想され、東海環状自動車道（西回り区間）の位置づけが一層高まると考えられます。

■日本海側港湾の外貿コンテナ定期航路

	1995年		2005年	
	航路	頻度(便/週)	航路	頻度(便/週)
韓国航路	9	13.0	17	26.5
中国航路	2	0.5	6	8.0
韓国・中国航路	0	0.0	4	4.0
東南アジア航路	2	1.3	1	1.0
ロシア航路	1	不明	1	0.5
合 計	14		20	



出典:「1996年版国際輸送ハンドブック」をもとに国土交通省国土計画局作成

■中部・近畿圏～アジアへ



(1)－③ 広がる高速道路ネットワーク

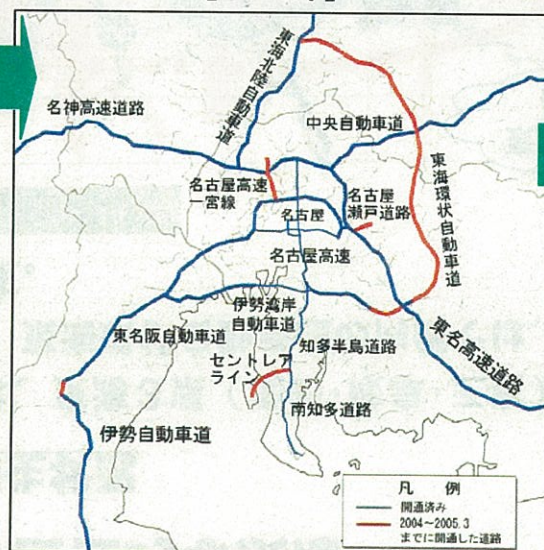
- 名古屋圏では2003年～2005年にかけて、新たに120kmの自動車専用道路が整備されました。
- 平成19年度末には、東海北陸自動車道が全線供用するとともに、平成20年春には新名神高速道路（亀山JCT～草津JCT）が供用予定です。
- これらの高速ネットワークと一体となって機能する東海環状自動車道（西回り区間）の重要性が一層高まります。

名古屋圏の道路ネットワークの整備状況

【2003年】



【2005年】



平成19年度末の供用予定路線

- 凡 例
- : 自動車専用道路(供用中)
 - : 東海環状自動車道【東回り区間】(供用中)
 - ... : 自動車専用道路(事業中)

東海北陸自動車道
(飛騨清見IC～白川郷IC)
H19年度末供用予定



(2) 名古屋圏における慢性的な渋滞

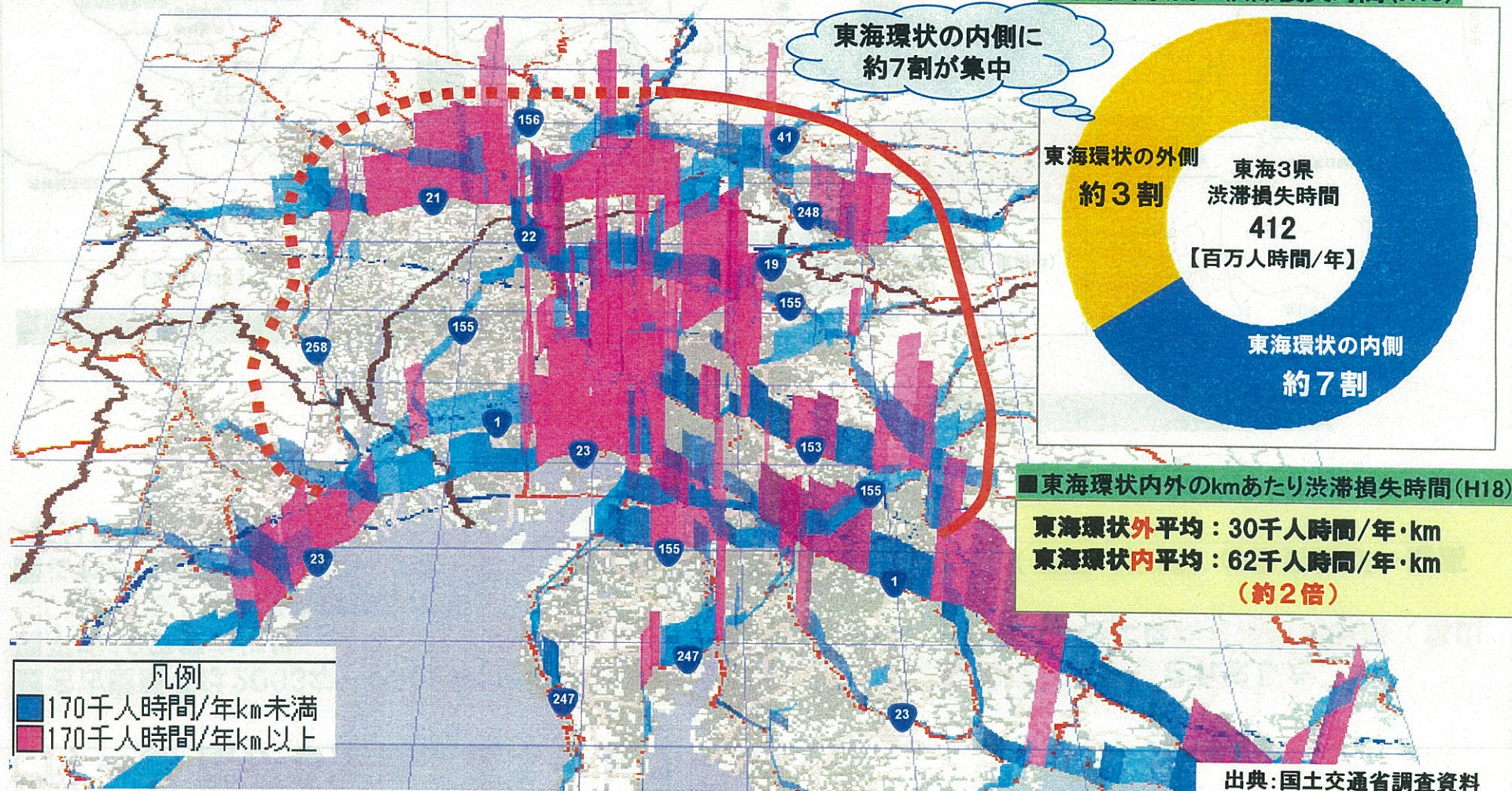
(2) - ① 渋滞損失時間の発生状況

■東海環状自動車道の内側では、東海3県（愛知・岐阜・三重）の**全渋滞損失時間の約7割が集中**しています。

■kmあたりの渋滞損失時間は、東海環状自動車道の内側では、62千人時間/年・kmで、外側の30千人時間/年・kmの約2倍となっています。

■東海環状周辺のkmあたり渋滞損失時間(H18)

■東海環状内の渋滞損失時間(H18)

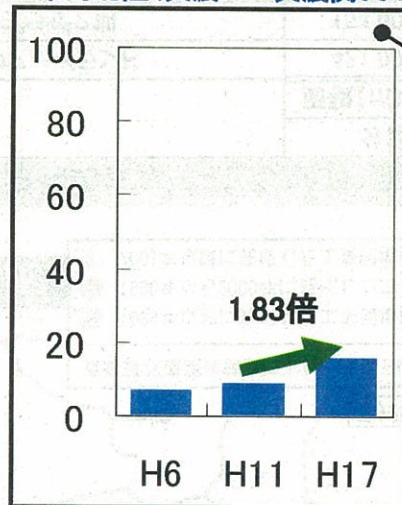


(2) - ② 周辺高速道路道路の交通量の伸び

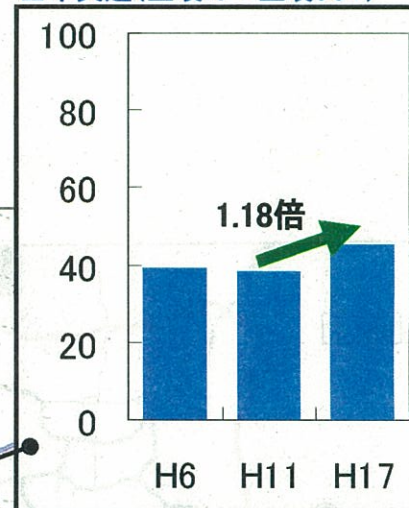
■名古屋圏の高速道路の交通量は全体的に増加傾向にあります。

■平成19年度末には東海北陸自動車道の全線開通や新名神高速道路の開通により、さらに交通量が増加することが考えられます。

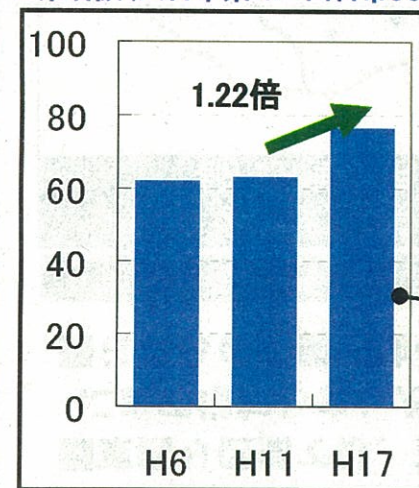
■東海北陸(美濃IC～美濃関JCT)



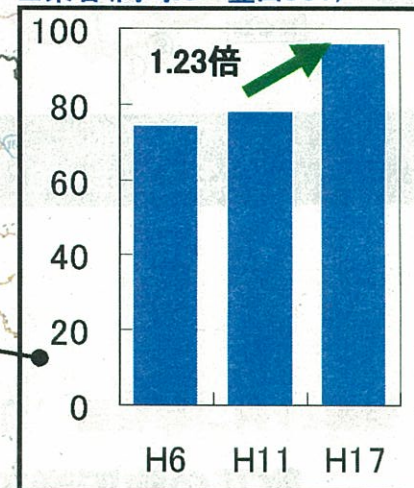
■中央道(土岐IC～土岐JCT)



■東名阪(四日市東IC～四日市JCT)



■東名(岡崎IC～豊田JCT)



新名神開通による
交通量の増加

東海北陸全線開通による
交通量の増加

単位:(千台/日)

出典:H6・H11・H17道路交通センサス集計結果

(3) 順調な企業進出・工場立地 (3)-① 東回り区間沿線への工業団地の立地

■東回り区間では、東海環状自動車道の開通にあわせて、工業団地が沿線に立地し、**開通時には17箇所**にまで増加しました。

■これらの工業団地の分譲は、**ほぼ完売**となっています。

■東海環状自動車道(東回り区間)沿線の工業団地の立地状況の変化



■東回り沿線の主な工業団地の分譲状況

ほぼ完売

	分譲対象	分譲済み		分譲残			
		面積(m ²)	区画数	面積(m ²)	区画数	面積割合	
① 関テクノハイランド		421,000	18	421,000	12	0	6 0%
② テクノプラザ2期		154,000	25	74,000	6	80,000	19 52%
③ 美濃テクノパーク		277,000	15	277,000	11	0	4 0%
④ 瑞浪クリエーションパーク		153,000	19	147,000	14	6,000	5 4%
⑤ 土岐プラズマリサーチパーク		197,000	8	59,000	3	138,000	5 70%
⑥ グリーンテクノみたけ		326,000	21	326,000	14	0	7 0%
⑦ 美濃加茂蜂屋台		138,000	13	138,000	11	0	2 0%
⑧ 竜田工業団地		68,000	2	50,000	1	18,000	1 26%
計		1,734,000	121	1,492,000	72	242,000	49 14%

出典: 岐阜県HP(平成19年4月時点)

(4) 東海環状沿線地域の観光交流

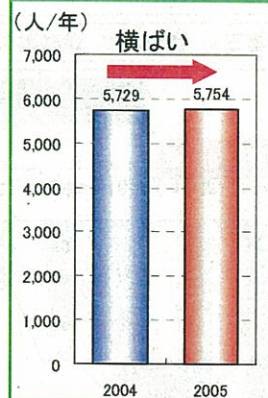
■東海環状自動車道（東回り区間）の開通（2005.3）により、沿線の岐阜地区（23%増）、中濃地区（75%増）、東濃地区（15%）の各地域では、GW期間中の観光客が大幅に増加しました。

■一方、西濃地区では約6%の減少、北勢地区ではほぼ横ばいとなっています。

万博や好天奏功
連休客18%増
岐阜県は大型連休の観光客が前年に比べて一・八・四%増の二百二十五万人。花フェスタ2005きた。好天が多かったことや愛知万博（愛・地球博）との相乗効果、東海環状自動車道開通によるアク

セス向上が寄与したとみている。飛騨地域は同一施設・イベント別では「土岐美濃焼まつり」（土岐市）が最も多く三十九万人。

参考：北勢地区の観光客数変化



東部区間の波及効果で大幅増加



観光交流が活性化
する東部区間との
連携が必要



出典：日本経済新聞平成17年5月20日朝刊

東海環状沿線の主な観光地
(H17地区上位2位まで)

- 岐阜地区
 - ①河川環境楽園(各務原市)
 - ②アクティブG(岐阜市)
- 西濃地区
 - ①養老公園(養老町)
 - ②お千代保稲荷(海津市)
- 中濃地区
 - ①花フェスタ記念公園(可児市)
 - ②ひるがの高原(郡上市)
- 東濃地区
 - ①土岐美濃焼まつり(土岐市)
 - ②馬籠宿(中津川市)

※調査期間は、2004年は4月29日～5月9日(11日間)、2005年は4月29日～5月8日(10日間)

出典：GW期間中における観光動態調査について(2005年5月19日、岐阜県交流産業室記者発表資料)

2-2. 事業の投資効果

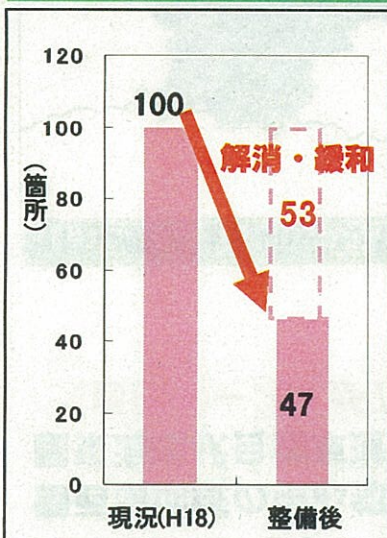
(1) - ① 渋滞損失時間の削減

■東海環状自動車道の内側に点在する**100箇所**の主要渋滞ポイントの内、**53箇所**で解消・緩和効果が期待できます。

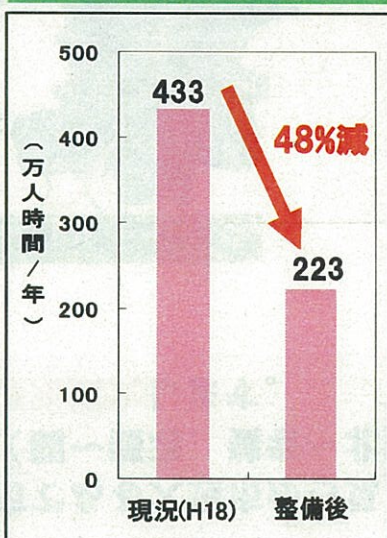
■東海環状自動車道（西回り区間）等の整備により**環状内側の渋滞損失時間が約27%削減**されると見込まれます。

■岐阜・西濃地域では、並行する**国道21号（岐阜市～大垣市）の渋滞損失時間の約48%削減**が期待できます。

■東海環状内の主要渋滞ポイントの解消・緩和効果

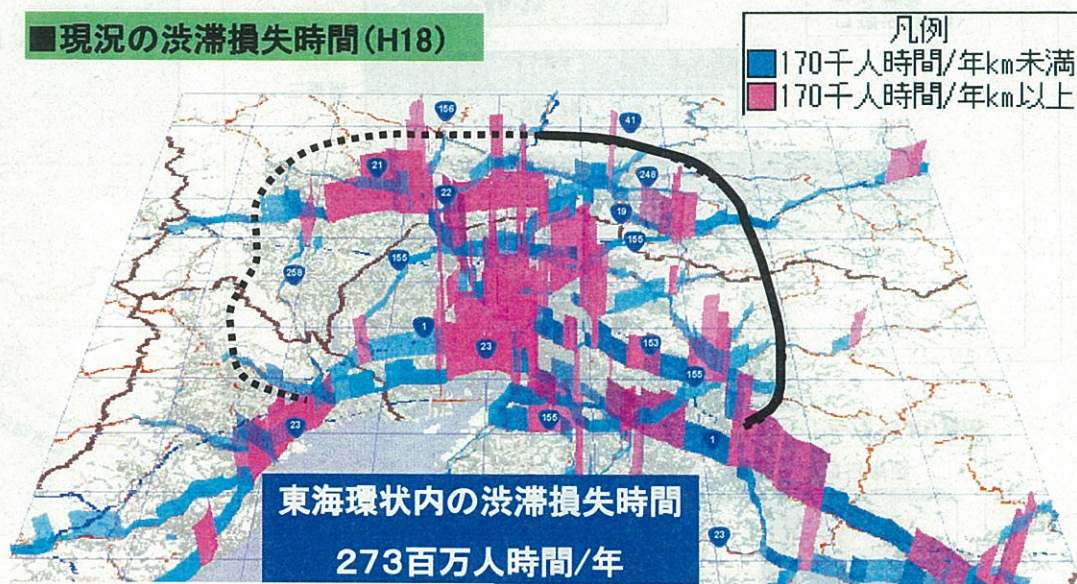


■国道21号（岐阜市～大垣市）の渋滞損失時間削減効果



出典：H18現況値は国土交通省資料（H18渋滞損失時間確定値）
整備後の値はH11道路交通センサスのH42将来交通量推計結果を用いて試算

■現況の渋滞損失時間(H18)



出典：国土交通省資料（H18渋滞損失時間確定値）

約27%削減

■将来の渋滞損失時間(H42)



出典：H11道路交通センサスのH42将来交通量推計結果を用いて試算

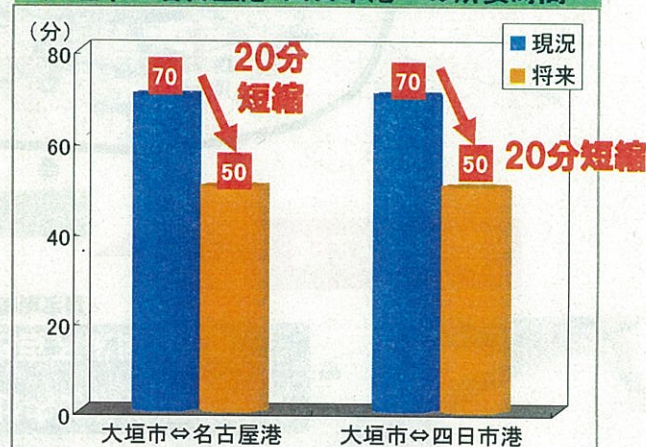
(1) - ② 名古屋港・四日市港へのアクセス向上

- 西濃地域の中心都市である大垣市から見ると、**名古屋港や四日市港への所要時間が約20分短縮**します。
- 東海環状自動車道（関～養老、養老～北勢）等の整備により、東海3県の**特定重要港湾90分カバー率（面積ベース）が7.1%拡大**します。

■特定重要港湾90分カバー圏の広域化

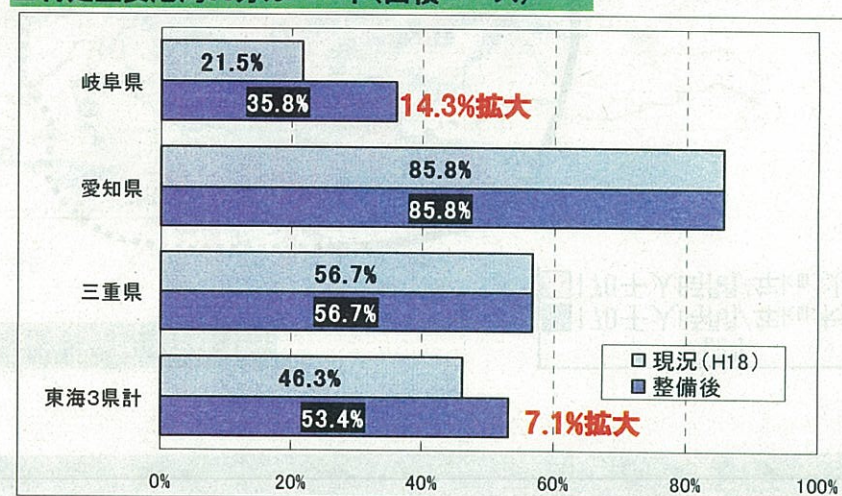


■大垣市～名古屋港・四日市港への所要時間



出典：H11道路交通センサスネットワークデータより算出

■特定重要港湾90分カバー率（面積ベース）



出典：H17国勢調査（面積）、H11道路交通センサスネットワークデータ（所要時間）

(1) - ③ リダンダンシーの確保

■名古屋圏及びその周辺の**高速道路**では年間**5～10日**程度の**通行止め**が発生しています。

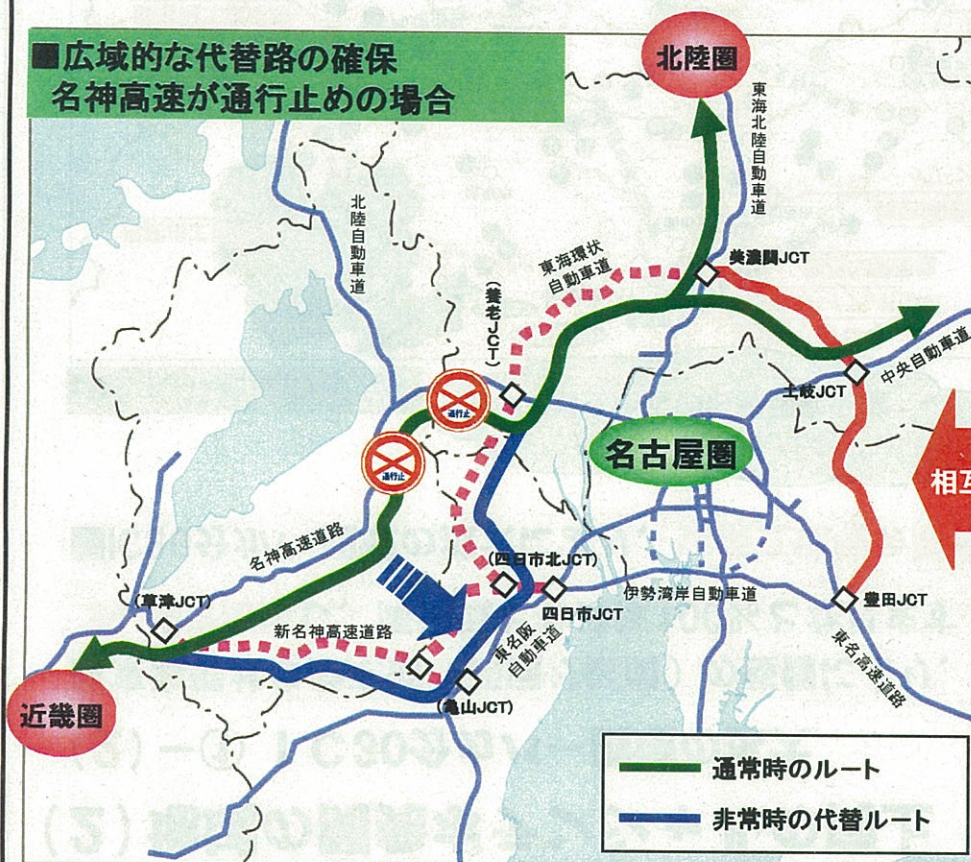
■東海環状自動車道（西回り区間）の整備により、名神高速道路と東名阪自動車道をはじめとした、**高速道路相互の代替機能が確保**されます。

■主要区間の通行止め日数(H17)

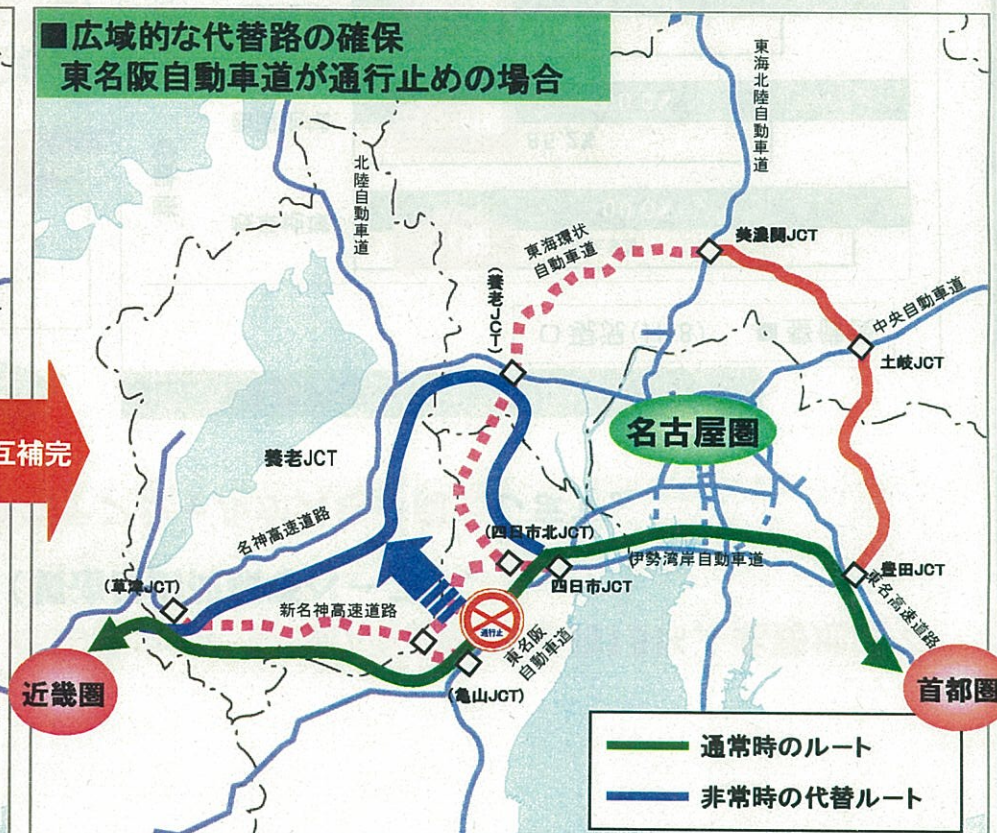
路線	区間	日数
名神	岐阜羽島IC～大垣IC	5日
	大垣IC～関ヶ原IC	5日
	関ヶ原IC～米原JCT	9日
	米原JCT～彦根IC	8日
東名阪	四日市JCT～四日市東IC	10日
	四日市東IC～四日市IC	5日

出典：中日本高速道路株式会社資料

■広域的な代替路の確保 名神高速が通行止めの場合



■広域的な代替路の確保 東名阪自動車道が通行止めの場合



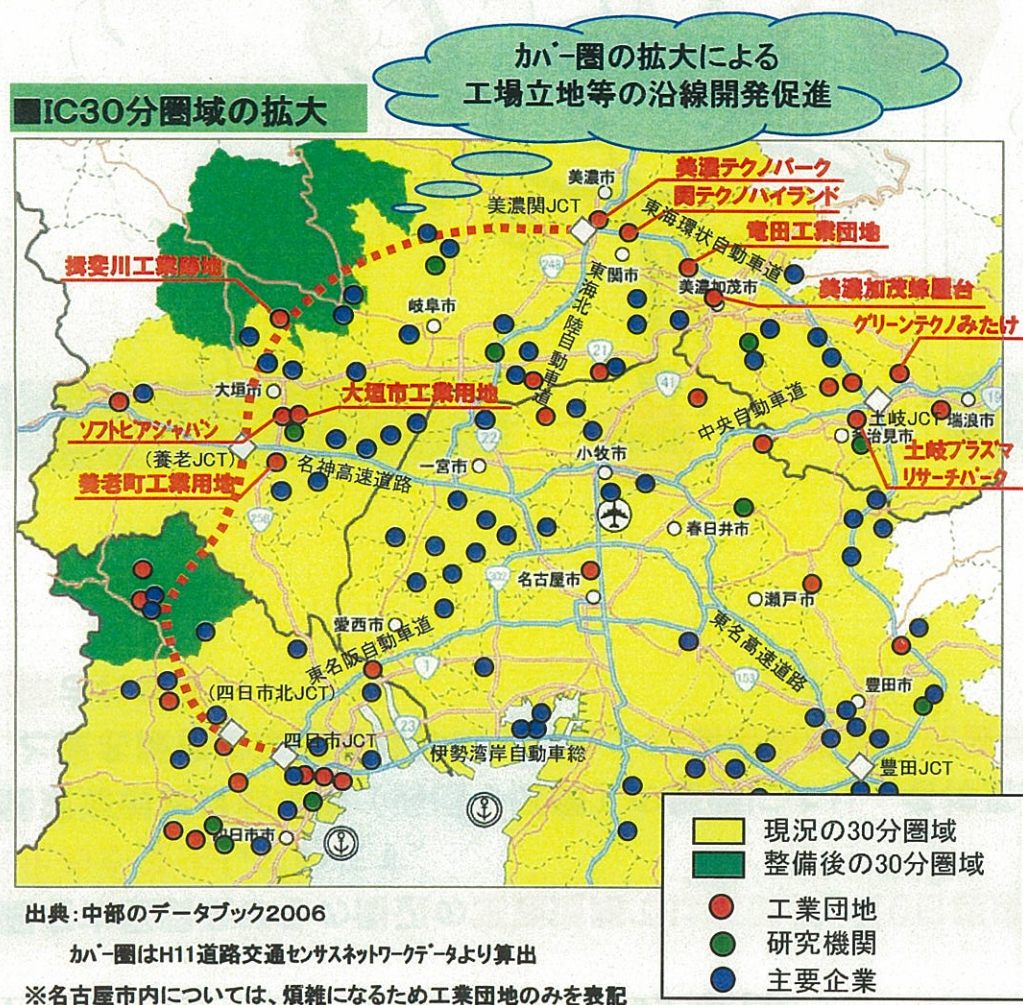
相互補完

(2) 地域の開発ポテンシャルの向上

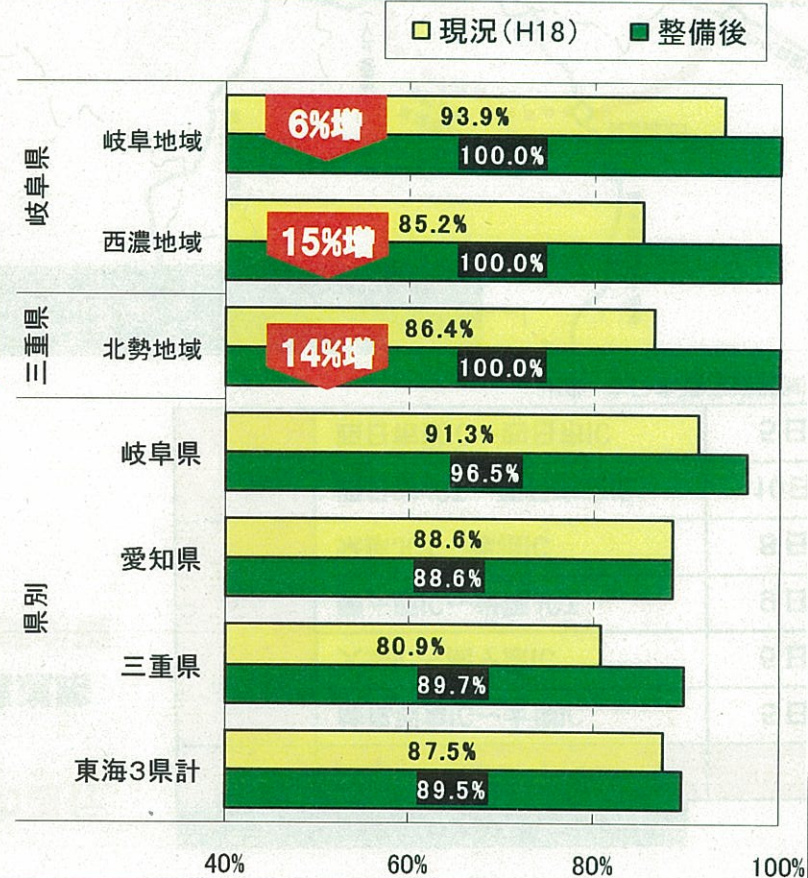
(2)-① IC30分カバー圏域の拡大

■東海環状自動車道（西回り区間）の整備により、IC30分カバー圏域が西濃地域で約15%、北勢地域で約14%拡大し、両地域ともほぼ100%となります（製造品出荷額等ベース）。

■IC30分カバー圏域の拡大により、企業立地等の開発ポテンシャルが大きく向上します。



IC30分圏の変化（製造品出荷額等ベース）



出典：H17工業統計（製造品出荷額等）、H11道路交通センサネットワークデータ（所要時間）

(2) - ② 東海環状沿線の開発計画

- 東海環状自動車道（西回り区間）の整備により、県境を越えた産業間の連携が強化されます。
- 岐阜県大垣地域では、「ロボテック先端医療クラスター計画」が、三重県では先端的成長産業の集積地を目指した「バレー構想」などが進められています。



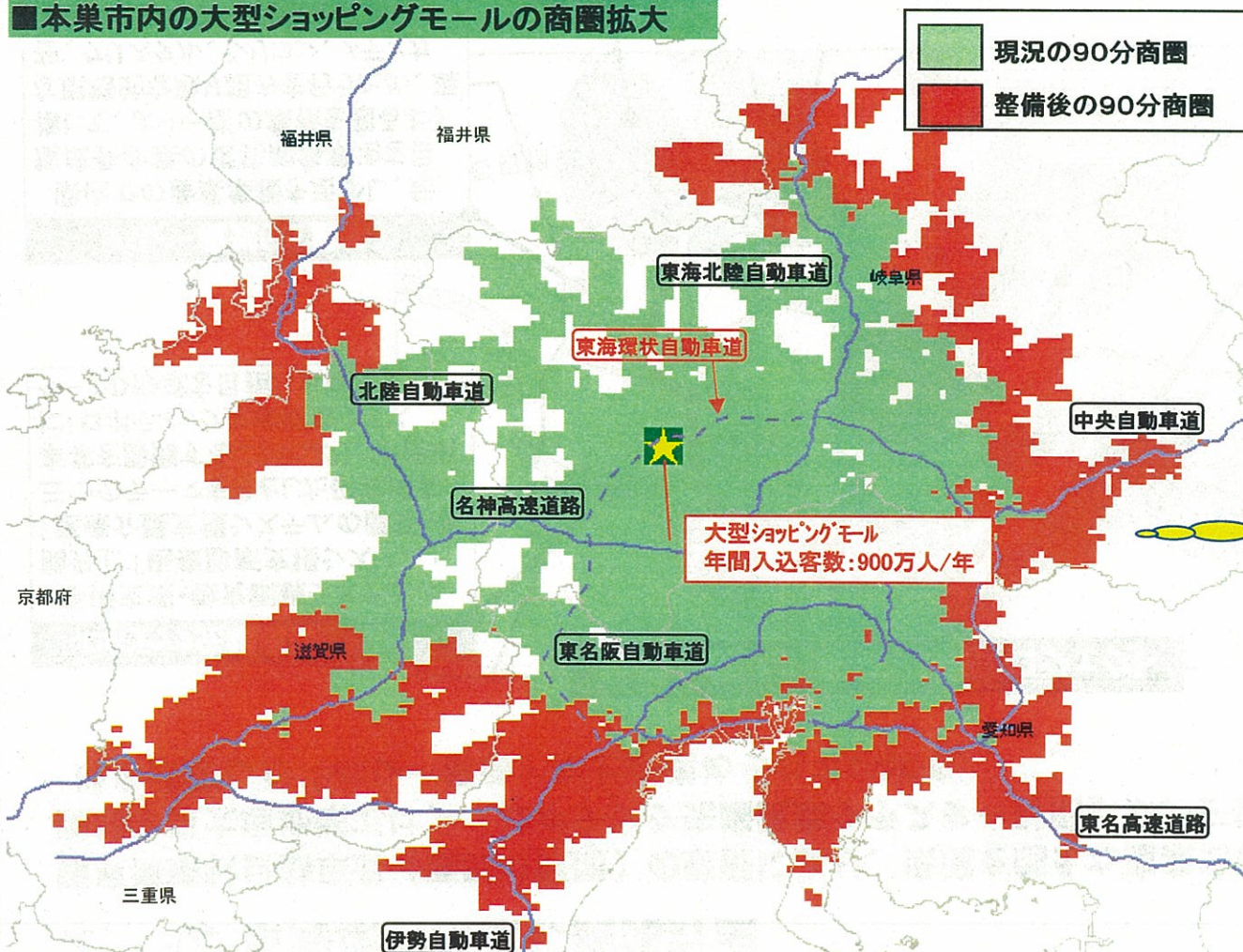
出典：東海リサーチ・リンゲージ、東海バイオものづくり創生プロジェクトHP

(3)－① 観光交流の促進

■東海環状自動車道の糸貫IC（仮称）予定地付近にオープンした大型ショッピングモールは年間入込客が約900万人あります。

■東海環状自動車道（西回り区間）の整備により、90分商圏人口が約300万人（約1.5倍）拡大し、更なる集客が期待されます。

■本県市内の大型ショッピングモールの商圏拡大



■商圏人口等の拡大

	90分圏人口
現況	6,353,000人
整備後	9,354,000人
変化	+3,01,000人 (+147.2%)

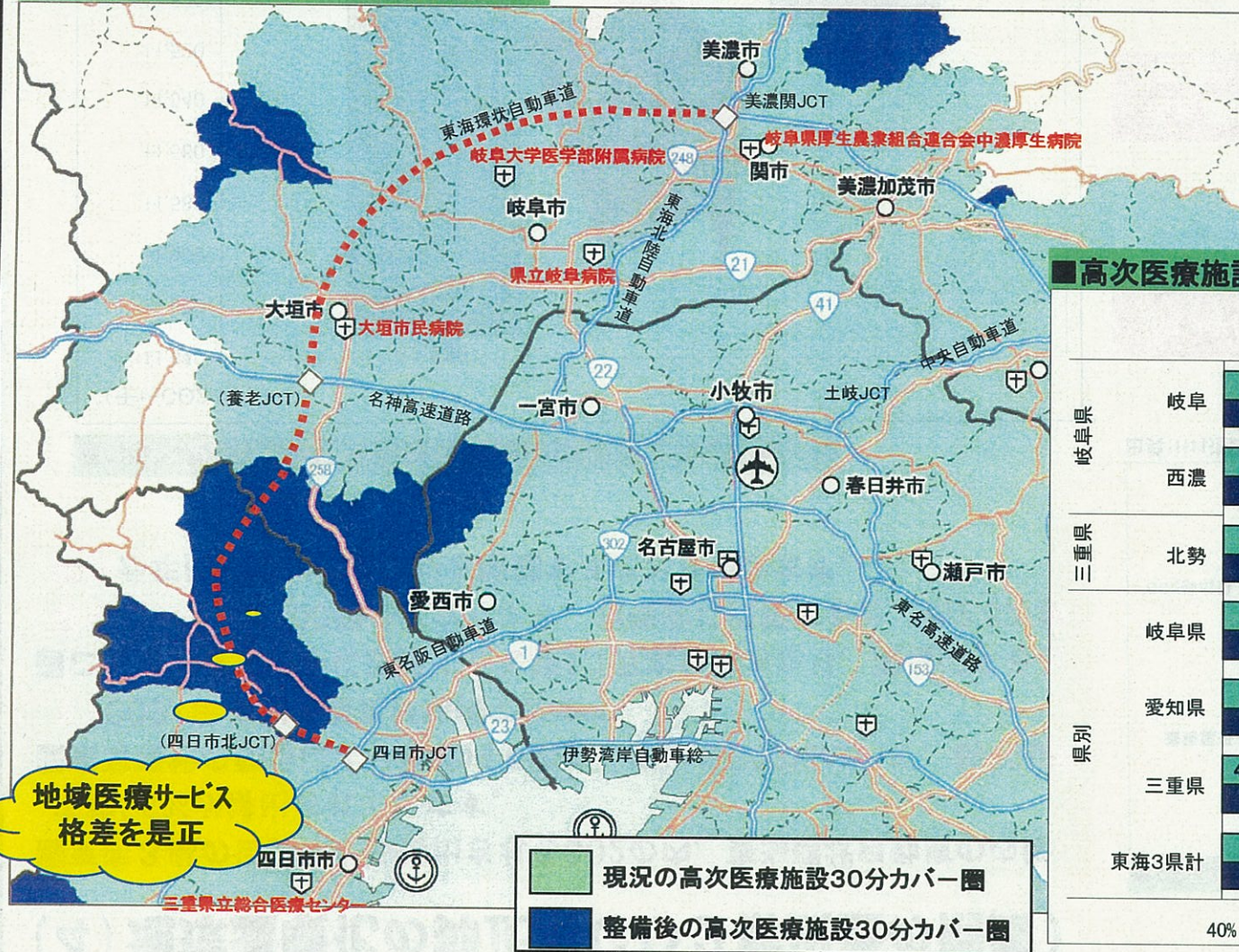
90分商圏人口が
約300万人拡大

※デジタルロードマップ(H18)より試算

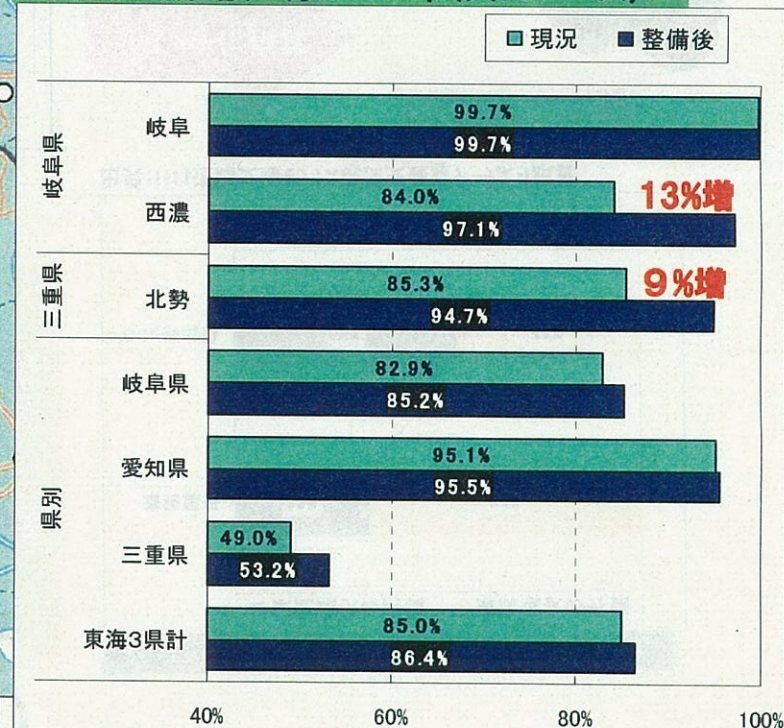
(3) - ② 地域医療サービス水準の向上

- 東海環状の整備により、高次医療施設までの所要時間が短縮され、地域医療格差が是正します。
- 岐阜県西濃地域では、高次医療施設30分カバー圏が13%拡大します。
- 三重県北勢地域では、高次医療施設30分カバー圏が9%拡大します。

■高次医療施設30分カバー圏の拡大



■高次医療施設30分カバー率(人口ベース)



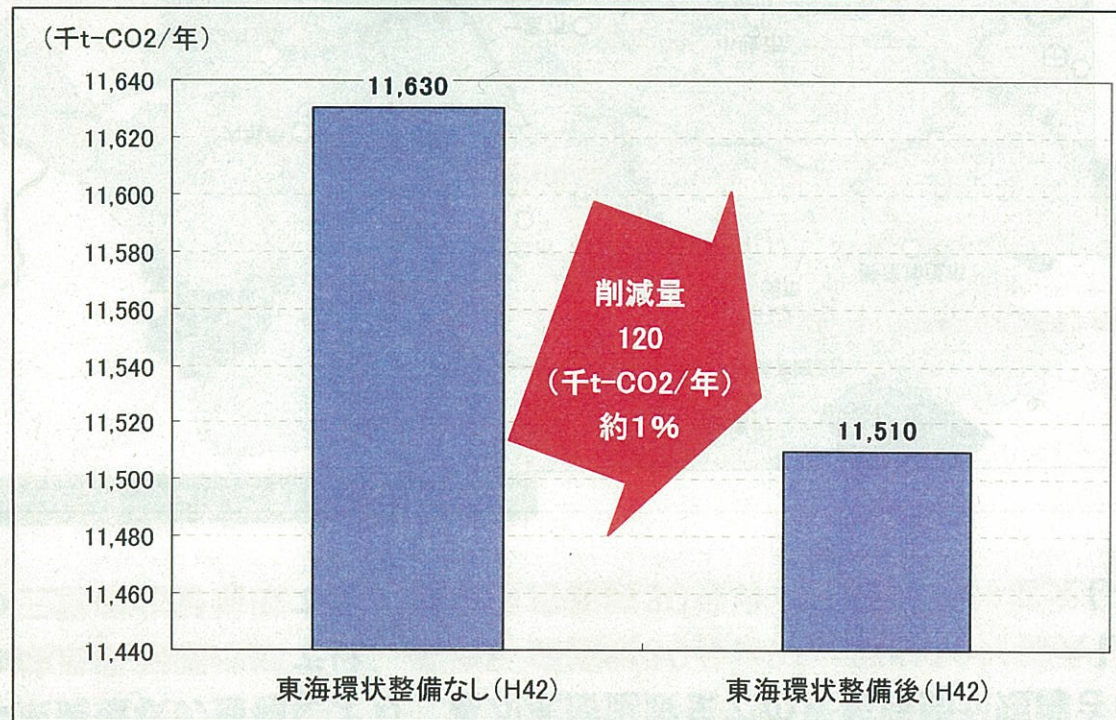
(4) 地球温暖化の抑止 (CO₂排出量の削減)

■東海3県の自動車から排出されるCO₂の内、東海環状自動車の内側で約55%が排出されています。

■東海環状の整備により環状内で発生しているCO₂について、約120千t-CO₂/年の削減効果が期待できます。

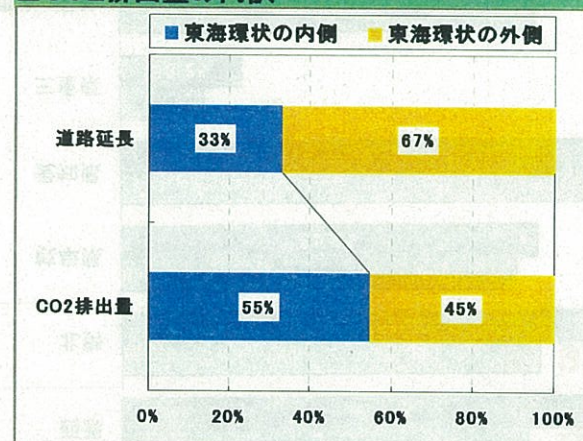
■これは、クスノキに換算すると約1.1万本分にあたり、面積にすると名古屋ドーム2200個分になります。世帯数に換算すると、約2.5万世帯分が年間に排出するCO₂を削減することができます。

■CO₂排出削減量(東海環状内側の削減量):H42予測



出典: H11道路交通センサスのH42将来交通量推計データより試算

■CO₂排出量の内訳



出典: H11道路交通センサス現況交通量データより試算

クスノキに換算

133,000本分



名古屋ドーム
面積に換算

2,400個分



世帯数
に換算

25,000世帯分



(羽島市の約22,000世帯よりも多い)

(5) 費用便益比

(5) - ① 土岐～関

■投資効率性の評価 (B/C)

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

※ここでの事業費は、各年次の事業費を社会的割引率を用いて現在の価値に換算したものの累計。

$$\text{◇B/C(事業全体)} = \frac{5903\text{億円} + 197\text{億円} + 145\text{億円}}{3536\text{億円} + 226\text{億円}} = \frac{6246\text{億円}}{3761\text{億円}} = 1.7$$

$$\text{◇B/C(残事業)} = \frac{2996\text{億円} + 14\text{億円} + 52\text{億円}}{760\text{億円} + 191\text{億円}} = \frac{3062\text{億円}}{950\text{億円}} = 3.2$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

◆上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち21指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的評価指標より)

- ・円滑なモビリティの確保(現道等の年間渋滞損失時間の削減)
 - ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する)
 - ・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
 - ・個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト・地域開発プロジェクトを支援する)
- ...等

■前回評価時の費用便益 (B/C) との比較

前回再評価(H15)時	B/C(事業全体): 1.7	(残事業) 5.8
今回再評価時	B/C(事業全体): 1.7	(残事業) 3.2

(5) - ② 関～養老

■投資効率性の評価 (B/C)

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

※ここでの事業費は、各年次の事業費を社会的割引率を用いて現在の価値に換算したものの累計。

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{4718\text{億円} + 129\text{億円} + 102\text{億円}}{2939\text{億円} + 152\text{億円}} = \frac{4949\text{億円}}{3091\text{億円}} = 1.6$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{4718\text{億円} + 129\text{億円} + 102\text{億円}}{2921\text{億円} + 152\text{億円}} = \frac{4949\text{億円}}{3073\text{億円}} = 1.6$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

◆上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち21指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的評価指標より)

- ・円滑なモビリティの確保(現道等の年間渋滞損失時間の削減) 国道21号で約48%削減
- ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する)
- ・安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) 西濃地域で高次医療施設30分カバー圏が約13%拡大
- ・個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト・地域開発プロジェクトを支援する) 西濃地域でIC30分カバー圏が約15%拡大

…等

■前回評価時の費用便益 (B/C) との比較

前回再評価(H15)時	B/C(事業全体): 1.7	(残事業) 算出していない
今回再評価時	B/C(事業全体): 1.6	(残事業) 1.6

(5)－③ 養老～北勢

■投資効率性の評価 (B/C)

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

※ここでの事業費は、各年次の事業費を社会的割引率を用いて現在の価値に換算したものの累計。

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{1527\text{億円} + 57\text{億円} + 31\text{億円}}{802\text{億円} + 67\text{億円}} = \frac{1615\text{億円}}{869\text{億円}} = 1.9$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{1527\text{億円} + 57\text{億円} + 31\text{億円}}{802\text{億円} + 67\text{億円}} = \frac{1615\text{億円}}{869\text{億円}} = 1.9$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

◆上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち22指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的評価指標より)

- ・円滑なモビリティの確保(現道等の年間渋滞損失時間の削減)
- ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する)
- ・安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) 北勢地域で高次医療施設30分カバー圏が約11%拡大
- ・個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト・地域開発プロジェクトを支援する) 北勢地域でIC30分カバー圏が約14%拡大

...等

■前回評価時の費用便益 (B/C) との比較

前回再評価(H15)時	B/C(事業全体): 2.2	(残事業) 算出していない
今回再評価時	B/C(事業全体): 1.9	(残事業) 1.9

(5)－④ 北勢～四日市

■投資効率性の評価 (B/C)

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

※ここでの事業費は、各年次の事業費を社会的割引率を用いて現在の価値に換算したものの累計。

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{1381\text{億円} + 68\text{億円} + 30\text{億円}}{891\text{億円} + 50\text{億円}} = \frac{1480\text{億円}}{941\text{億円}} = 1.6$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{1381\text{億円} + 68\text{億円} + 30\text{億円}}{650\text{億円} + 50\text{億円}} = \frac{1480\text{億円}}{699\text{億円}} = 2.1$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

◆上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち22指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的評価指標より)

- ・円滑なモビリティの確保(現道等の年間渋滞損失時間の削減)
- ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する)
- ・安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)
- ・個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト・地域開発プロジェクトを支援する)

…等

■前回評価時の費用便益 (B/C) との比較

前回再評価(H17)時	B/C(事業全体): 1.2	(残事業) 1.6
今回再評価時	B/C(事業全体): 1.6	(残事業) 2.1

3. コスト縮減や代替案等の可能性

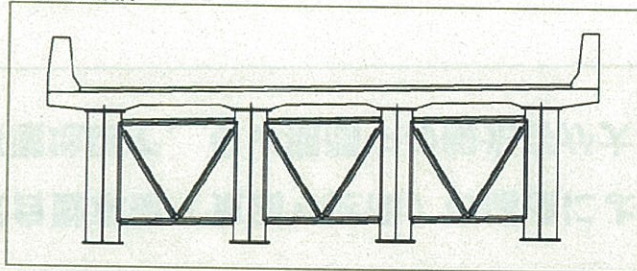
(1) コスト縮減

■以下のコスト縮減策を実施し、約110億円（全体事業費：12,000億円に対し約1%）のコスト縮減を図ります。

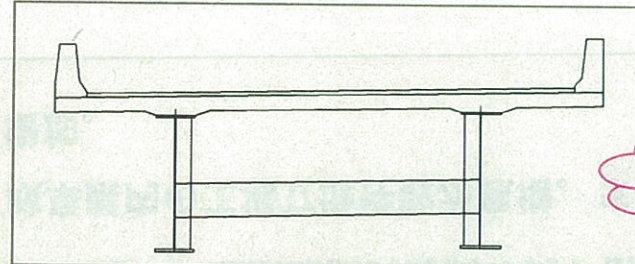
- | | |
|--------------------------------|--------|
| ①上下線一体施工（暫定時完成施工区間） | ⇒約9億円 |
| ②連続径間数の見直し | ⇒約7億円 |
| ③新技術・新工法の採用（少数桁、PCコンボ橋、免震支承、等） | ⇒約94億円 |

①鋼少数桁橋の採用

■鋼桁橋



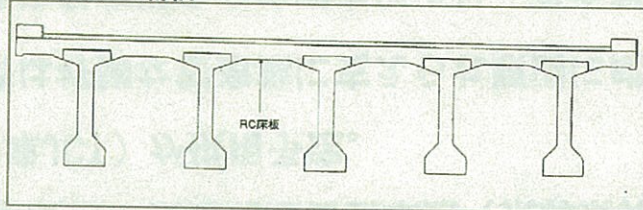
■鋼少数桁橋



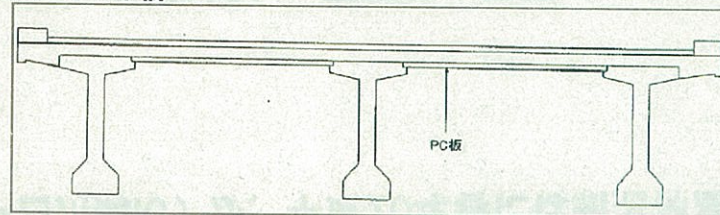
・桁本数の縮減
・安全で短期間の施工

②PCコンボ橋の採用

■従来のPC桁橋



■PCコンボ橋



(2) 代替案立案等

東海環状自動車道は、豊田東JCT～美濃関JCT間が既に供用しており、環状道路としての機能を発揮するためには、路線全体としてネットワークを形成する必要があります。従って、個別事業区間のルートについては、環状道路整備の達成に向けて地元と合意形成を図りながら実施していくものの、全体計画としては全区間都市計画決定済みであり、環状道路としての計画の変更は困難です。

4. 対応方針（原案）

（１）事業の必要性に関する視点

①社会情勢の変化

- 平成19年度末に東海北陸自動車道（飛騨清見IC～白川郷IC）が、平成20年春には新名神高速道路（亀山JCT～草津JCT）が供用予定。
- 中部経済は好調な製造業に支えられ順調に成長。
- 東海北陸自動車道の全線開通により、名古屋圏と東アジア地域との国際的な連携はさらに活発化。
- 東海環状自動車道の内側に、東海3県（愛知・岐阜・三重）の全渋滞損失時間の約7割が集中。
- 東海環状自動車道（東回り区間）の開通により、岐阜県内の工場立地件数が急増。また、沿線の岐阜、中濃、東濃地区で、GW期間中の観光客が大幅に増加。

②事業の投資効果

a)名古屋港・四日市港へのアクセス向上

- 岐阜県の90分カバー圏が約14%向上。東海3県の90分カバー圏が約7%向上。
- 大垣市～名古屋港の所要時間が約20分短縮。大垣市～四日市港の所要時間が約20分短縮。

b)リダンダンシーの確保

- 名神高速道路や東名阪自動車道相互の代替機能が確保され、高速道路全体の信頼性が向上。

c)地域の開発ポテンシャルの向上

- IC30分カバー圏が岐阜県西濃地域で約15%、三重県北勢地域で約14%増加する。
- 東回り区間同様に、沿線に新たな工業団地の立地が期待できる。

d)渋滞損失時間の削減

- 東海環状自動車道内側の渋滞損失時間が約27%削減される。
- 並行する国道21号では、渋滞損失時間が約48%削減される。
- 東海環状自動車道内側に点在する100箇所の主要渋滞ポイントの内、53箇所で改善・緩和効果が期待できる。

e)観光交流の促進

- 糸貫IC(仮称)沿線に立地する大型ショッピングモールでは、90分商圏人口が約300万人拡大する。

f)地域医療サービス水準の向上

- 高次医療施設30分カバー圏が、岐阜県西濃地域では約13%拡大し、三重県北勢地域では、約9%拡大する。

g)地球温暖化の抑止(CO2排出量の削減)

- 東海環状自動車道内側地域で自動車から排出されるCO2を約120千t-CO2/年削減できる。

h)費用便益費(B/C)

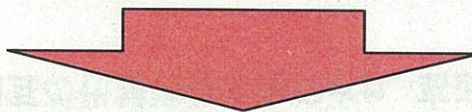
- 土岐～関=1.7 関～養老=1.6 養老～北勢=1.9 北勢～四日市=1.6
- 参考(西回り区間)=1.6

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 事業進捗率は29%
- 用地取得率は44%。
- 平成20年度末に美濃関JCT～西関IC間（L=2.9km）について暫定2車線供用の予定。
- 平成20年代後半に全線暫定2車線供用を目指す。

(3) コスト縮減・代替案立案の可能性

- 橋梁区間の構造形式等の見直しやトンネル区間の本体工・設備工の見直し策により、約110億円のコスト縮減を図る。
- 東海環状自動車道は、豊田東JCT～美濃関JCT間が既に供用しており、環状道路としての機能を発揮するためには、路線全体としてネットワークを形成する必要がある。従って、個別事業区間のルートについては、環状道路整備の達成に向けて地元と合意形成を図りながら実施していくものの、全体計画としては全区間都市計画決定済みであり、環状道路としての計画の変更は困難。



**以上のことから東海環状自動車道
（土岐～関、関～養老、養老～北勢、北勢～四日市）の事業を継続する。**