

**一般国道475号  
東海環状自動車道(関～養老)  
【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  
岐阜国道事務所

# 目 次

1. 東海環状自動車道(関～養老)の事業概要	P1
(1) 事業概要	P1
(2) 事業の進捗状況	P3
(3) 事業の進捗の見込み	P3
2. 事業の必要性	P4
■客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性	P4
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	P5
1) 東アジア経済の進展と名古屋圏の環状交通需要の高まり	P5
2) 周辺道路の交通混雑	P7
3) 並行する一般道で高い死傷事故率が発生	P8
4) 着実に成長する中部経済と高まる沿線の開発ポテンシャル	P9
5) 地域医療サービス格差の拡大	P10
(2) 事業の投資効果	P11
1) 現道等の渋滞損失時間の削減効果	P11
2) 並行する一般道の事故削減	P12
3) 名古屋港・四日市港へのアクセス向上	P13
4) 沿線地域の開発ポテンシャルの向上	P14
5) 地域医療サービス水準の向上	P15
6) 緊急時のリダンダンシーの確保	P16
7) 沿線の観光拠点との連携強化	P17
8) 費用便益比(B/C)	P18
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	P19
(1) コスト縮減	P19
(2) 代替案立案等	P19
4. 対応方針(原案)	P20
(1) 事業の必要性に関する視点	P20
(2) 事業進捗の見込みの視点	P20
(3) コスト縮減・代替案立案の可能性	P20



# 1. 東海環状自動車道（関～養老）の事業概要

## (1) 事業概要

### 1) 事業目的

いっばんこくどう      とうかいかんじょうじどうしゃどう      せき      ようろう      ぎふけんせきしひろみ      ぎふ  
一般国道475号東海環状自動車道(関～養老)は、岐阜県関市広見～岐阜  
けんようろうぐんようろうちようおおあと      あいちけんとよたし  
県養老郡養老町大跡間を連絡する、延長約44kmの道路で、愛知県豊田市と  
みえけんよっかいちし  
三重県四日市市間を結ぶ一般国道自動車専用道路の一部区間です。

本事業は、高規格幹線道路：東海環状自動車道の一部区間を形成し、次の3点を目的として事業を推進しています。

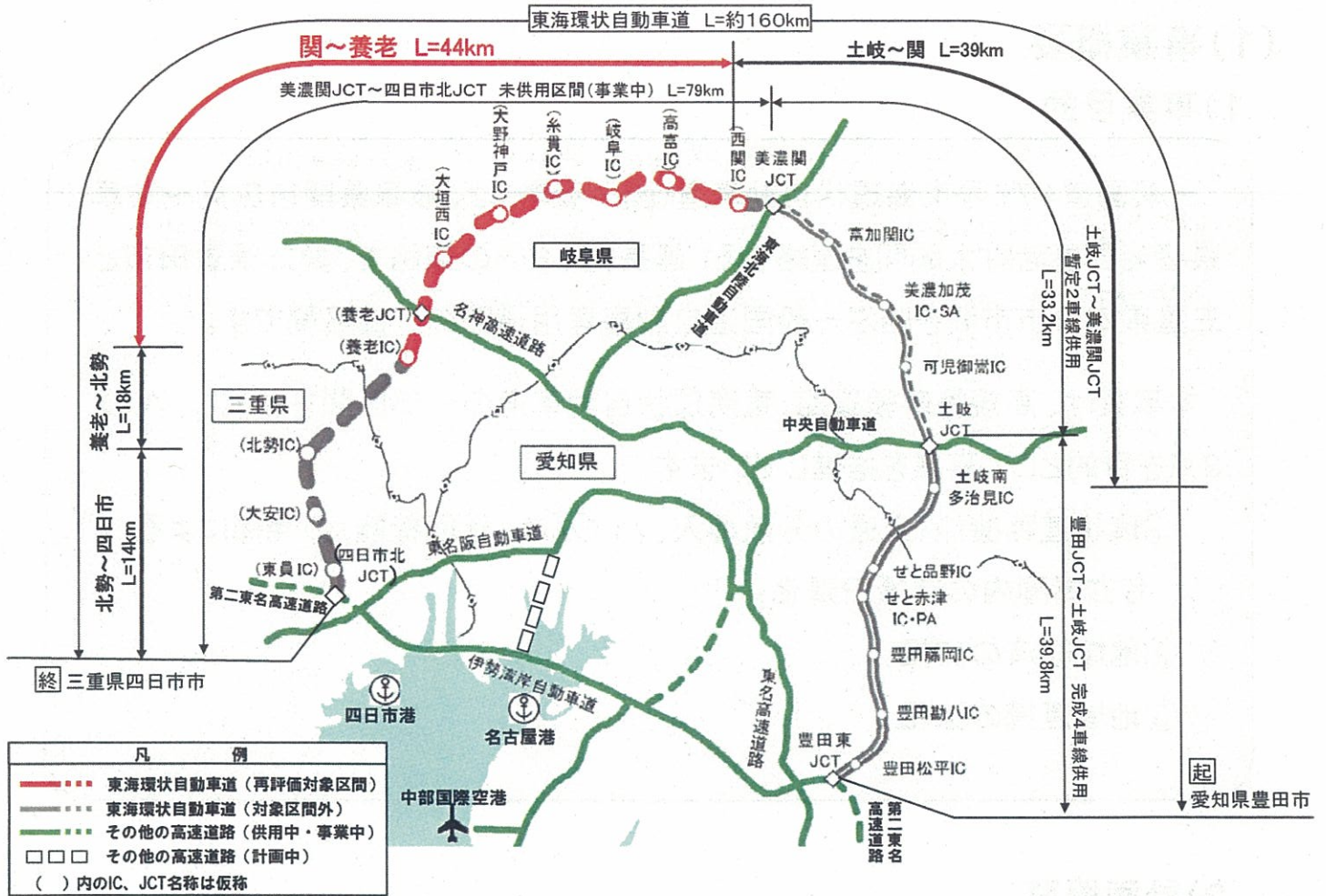
- ①環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による  
名古屋圏内の交通円滑化
- ②地域経済の支援
- ③地域連携の強化

### 2) 計画概要

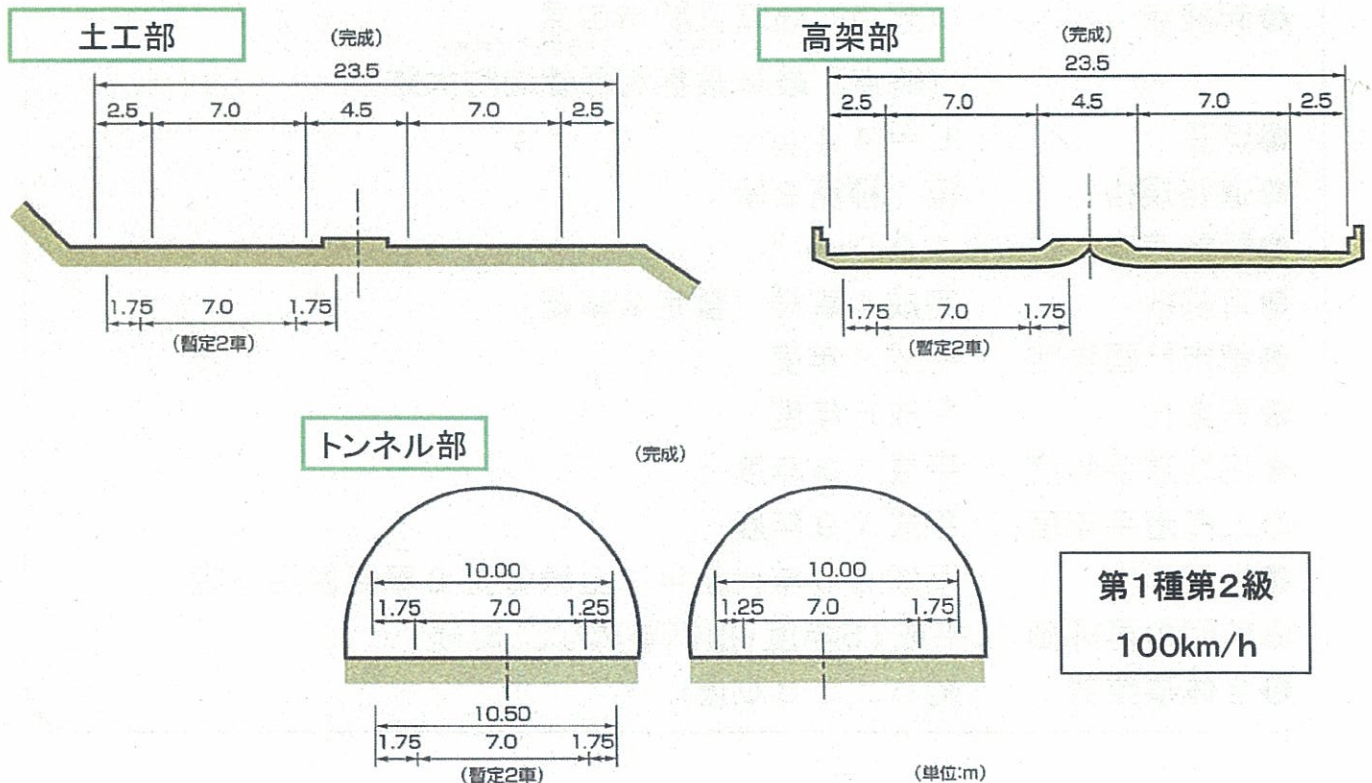
- 事業名      いっばんこくどう      とうかいかんじょうじどうしゃどう  
：一般国道475号 東海環状自動車道
- 起終点      ぎふけんせきしひろみ  
：(起点) 岐阜県関市広見  
けんようろうぐんようろうちようおおあと  
(終点) 岐阜県養老郡養老町大跡
- 延長      : L = 44 km
- 道路規格      : 第1種第2級
- 設計速度      : 100km/h
- 車線数      : 完成4車線 (暫定2車線)
- 都市計画決定      : 平成8年度
- 事業化      : 平成6年度
- 用地着手年度      : 平成13年度
- 工事着手年度      : 平成19年度
- 供用年次      : 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      : 平成15年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費      : 約5,100億円



## 東海環状自動車道全体位置図



## 東海環状自動車標準断面図





## (2) 事業の進捗状況

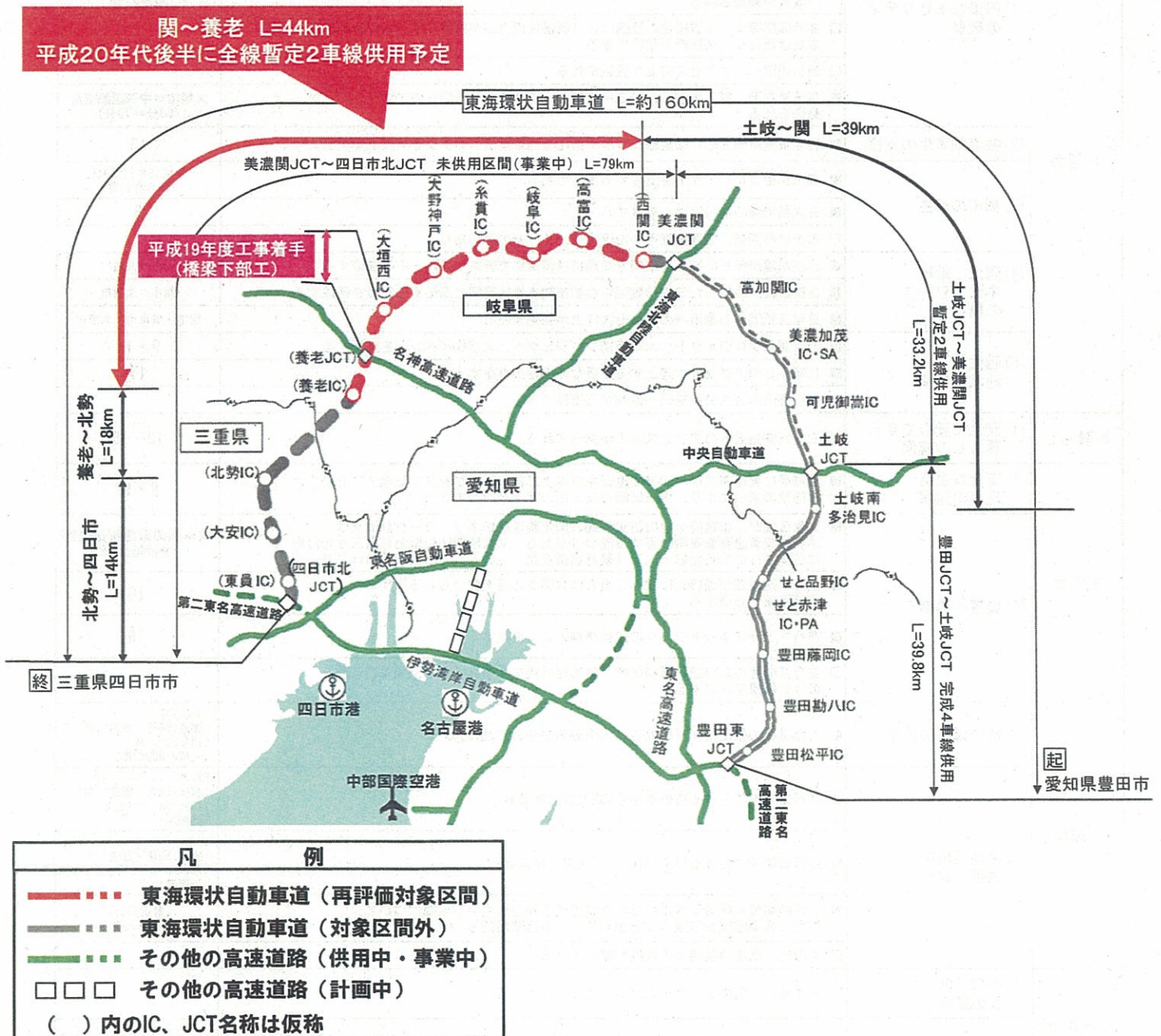
■ 事業進捗率は約4%、用地取得率は約10%に至っています。

(平成19年度末見込み)

■ (参考) 前回評価時: 事業進捗率は1%、用地取得率は6%

## (3) 事業の進捗の見込み

■ 平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。





## 2. 事業の必要性

### ■ 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性

#### ● 事業採択の前提条件を確認するための指標

			資料ページ
前提条件	(1) 事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。	18
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	□ ルート確定済 □ 円滑な事業執行環境が整っている。	
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着工に必要な調査が完了している。	

#### ● 事業の効果や必要性を評価するための指標

			資料ページ
1. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率： 約5割削減（433⇒233万人時間/年：国道156号・国道21号）	7・11
		■ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	国道156号 国道21号
		□ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 または新たなバス路線が期待できる	
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	(2) 物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	大垣市⇄中部国際空港 (80分⇒70分)
	(3) 都市の再生	■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	13
		■ 三大都市圏の環状道路を形成する □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	平成13年8月28日 (第2次決定) 5
	(4) 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	関市⇄大垣市
		■ 当該路線が隣接した日常行動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	関市⇄大垣市
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	関市・岐阜市・大垣市
(5) 個性ある地域の形成	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	9・14	
	■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	17	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	(1) 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。	10・15
3. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	■ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる	8・12
	(2) 災害への備え	■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	岐阜県の緊急輸送道路で位置づけ
		■ 緊急輸送道路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	16
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する □ 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	16
4. 環境	(1) 地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	9,500t/年 (国道156号・国道21号) (134,300t/年 ⇒124,800t/年)
	(2) 生活環境の改善・保全	● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	38t/年 (国道156号・国道21号) (469t/年⇒431t/年) (8%削減)
		● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	4t/年 (国道156号・国道21号) (45t/年⇒41t/年) (9%削減)
		■ 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある □ その他、環境や景観上の効果が期待される	国道156号 国道21号
5. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	(2) その他	■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	沿線開発の支援 物流支援 等



# (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

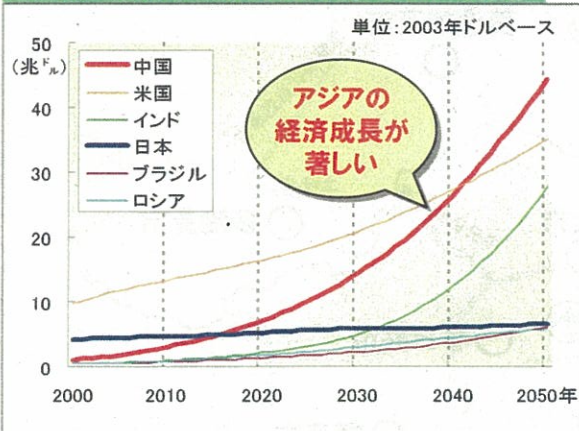
## 1) 東アジア経済の進展と名古屋圏の環状交通需要の高まり

客観的評価指標【1. 活力：(3) 都市の再生】

～三大都市圏の環状道路を形成する～

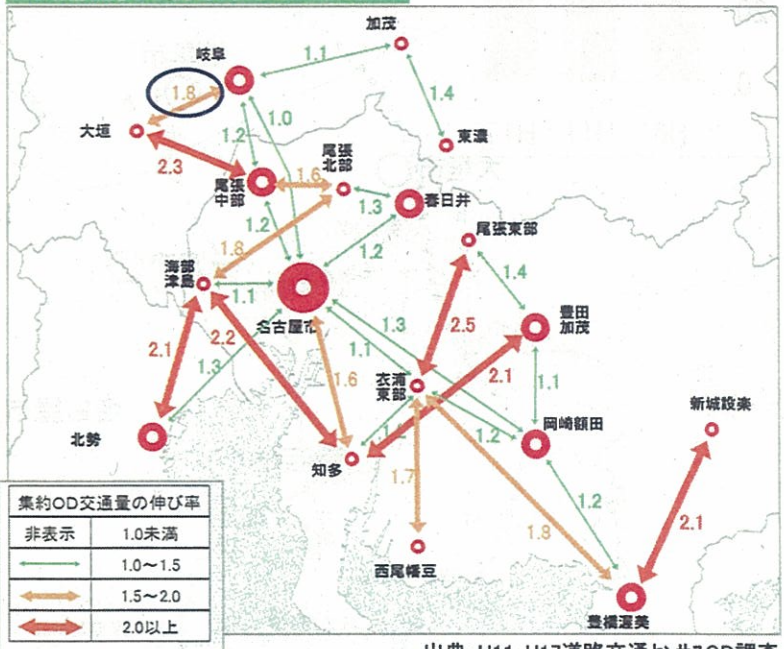
- 東アジア経済の成長はめざましく、東アジアにおける物流はさらに活性化することが予想されます。また、我が国の産業の海外生産拠点と国内生産拠点との並行分業が進展し、アジア域内の物流が準国内物流化する中、国際的なジャストインタイムの要請を受け、陸海空のシームレスな物流が求められている。
- 中部の経済成長は好調な製造業に支えられ順調であり、我が国の経済発展を牽引。
- 中京圏は拠点分散型の都市構造であり、名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造となっています。H11～H17にかけて、環状方向の交通需要は増加傾向にあり、大垣⇄岐阜では、1.8倍に需要が増加しています。
- 地域経済の発展には、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。

■ 2003～2050年のBRICsと日米のGDPの推移



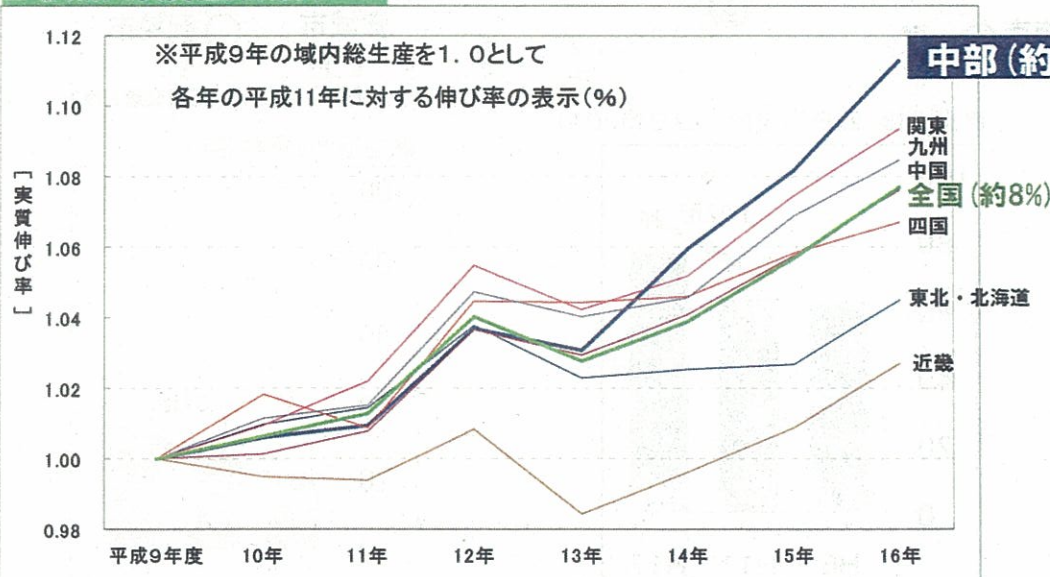
出典：「Dreaming With BRICs : The Path to 2050」  
(ゴールドマン・サックス社)

■ 交通需要の伸び(H11⇒H17)



出典：H11・H17道路交通センサスOD調査

■ 地域別の実質経済成長率



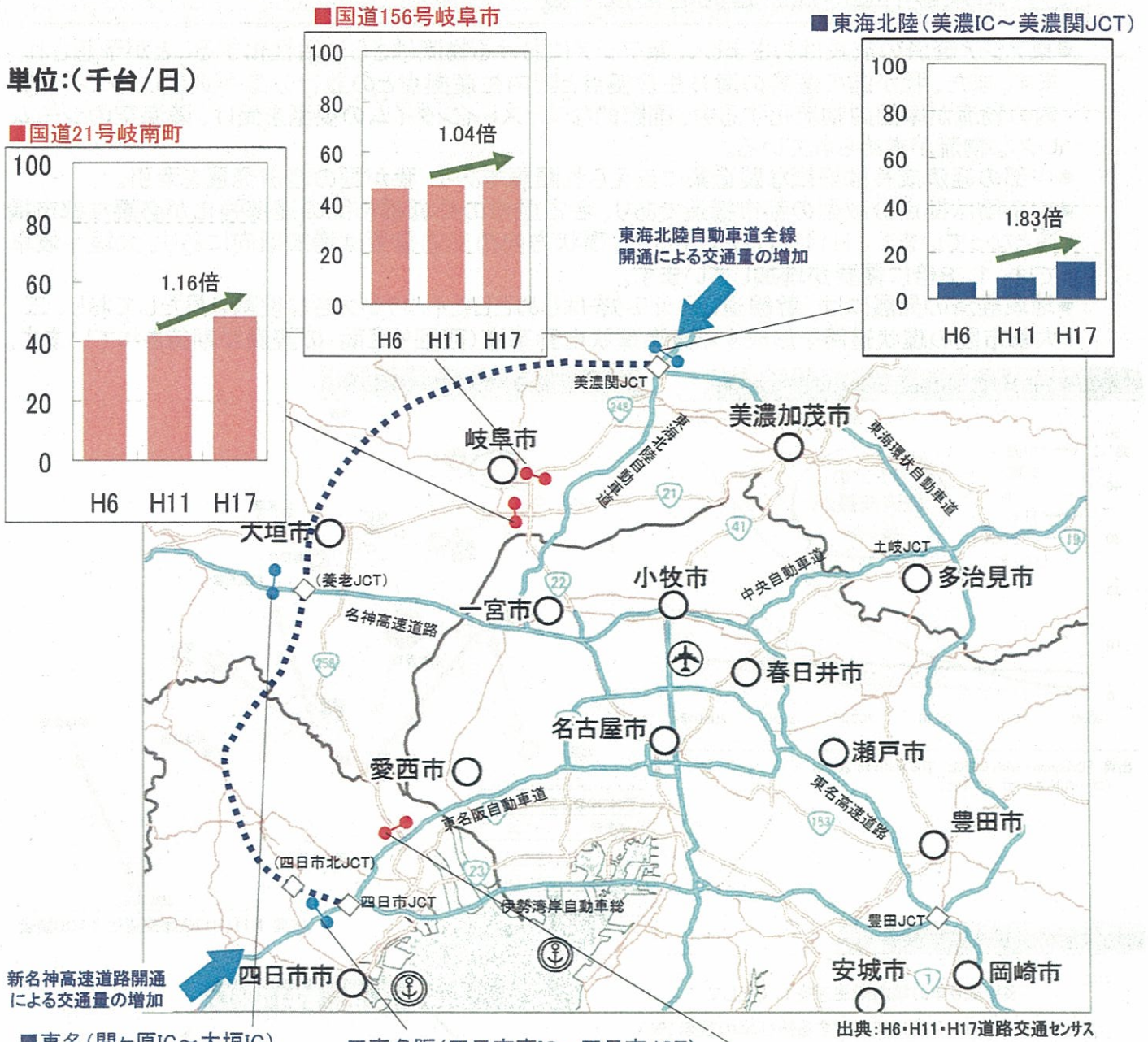
中部地域の国内における位置づけは高い

出典：「中部経済のポイント2006」  
(経済産業省)



## ■周辺道路の交通量の伸び

- 東海環状と並行する一般道の交通量は増加傾向にあり、国道21号御嵩町付近では東海環状自動車道開通後も交通量が増加しています。
- 平成19年度末には東海北陸自動車道の全通（飛騨清見JCT～白川郷IC間）や新名神高速道路（亀山JCT～草津JCT間）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。





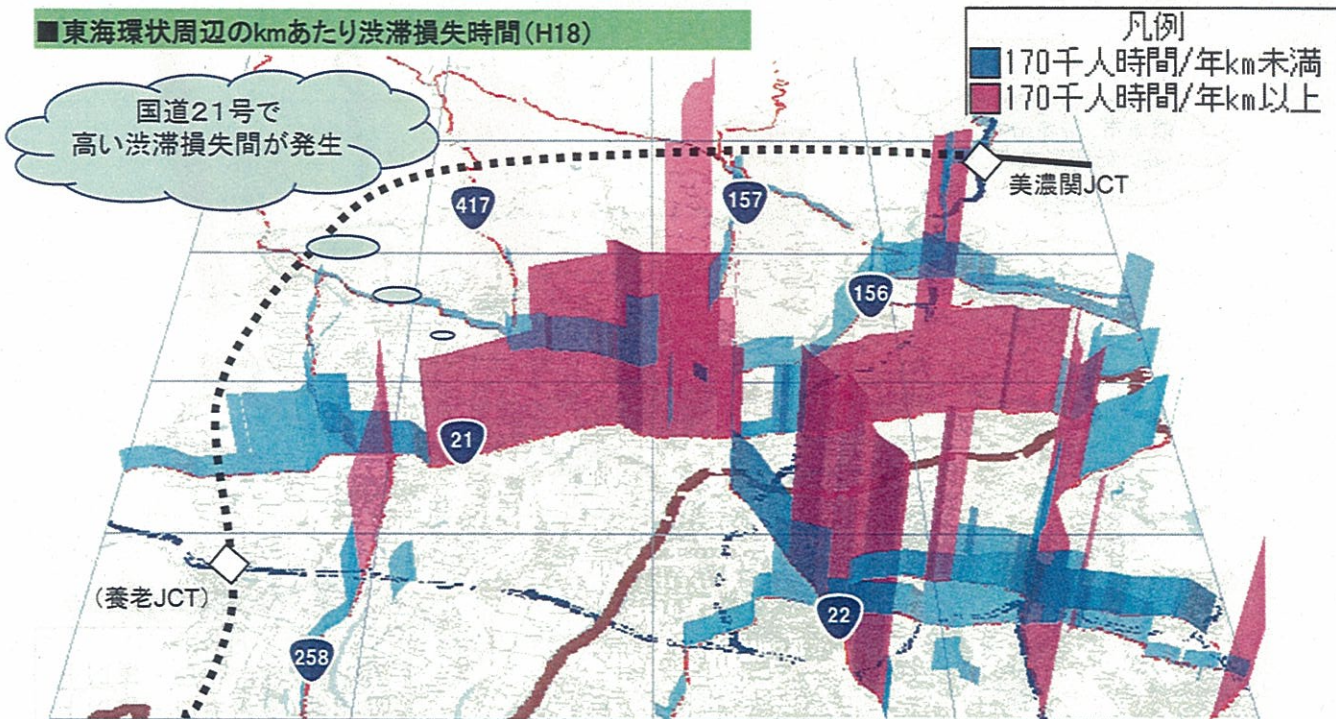
## 2) 周辺道路の交通混雑

客観的評価指標【1. 活力：(1)円滑なモビリティの確保】

～並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率～

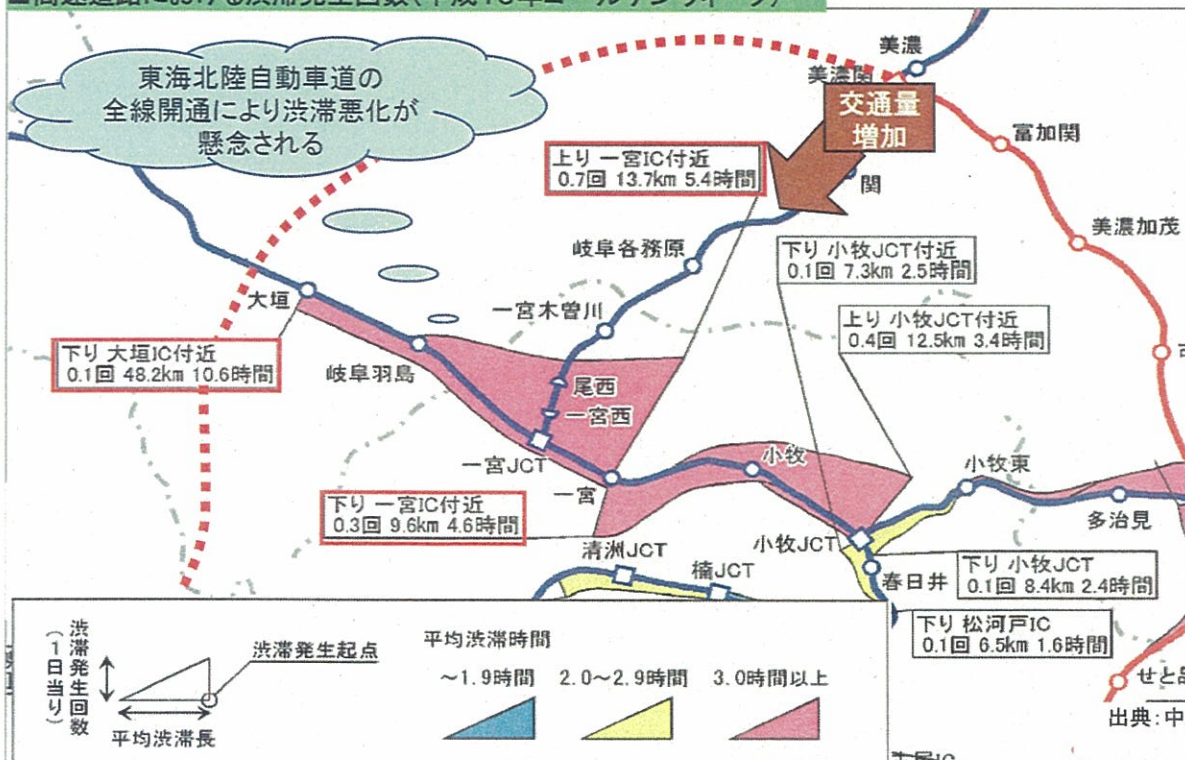
- 周辺道路（一般道）では高い渋滞損失時間が発生しており、周辺道路には主要渋滞ポイントが点在しています。
- 高速道路では、一宮IC～一宮JCTが大きな渋滞区間となっています（名古屋圏高速道路ワースト1位）。東海北陸自動車道の全線開通に伴う交通量の増加により、渋滞の悪化が懸念されます。

■東海環状周辺のkmあたり渋滞損失時間(H18)



出典：国土交通省資料

■高速道路における渋滞発生回数(平成19年ゴールデンウィーク)





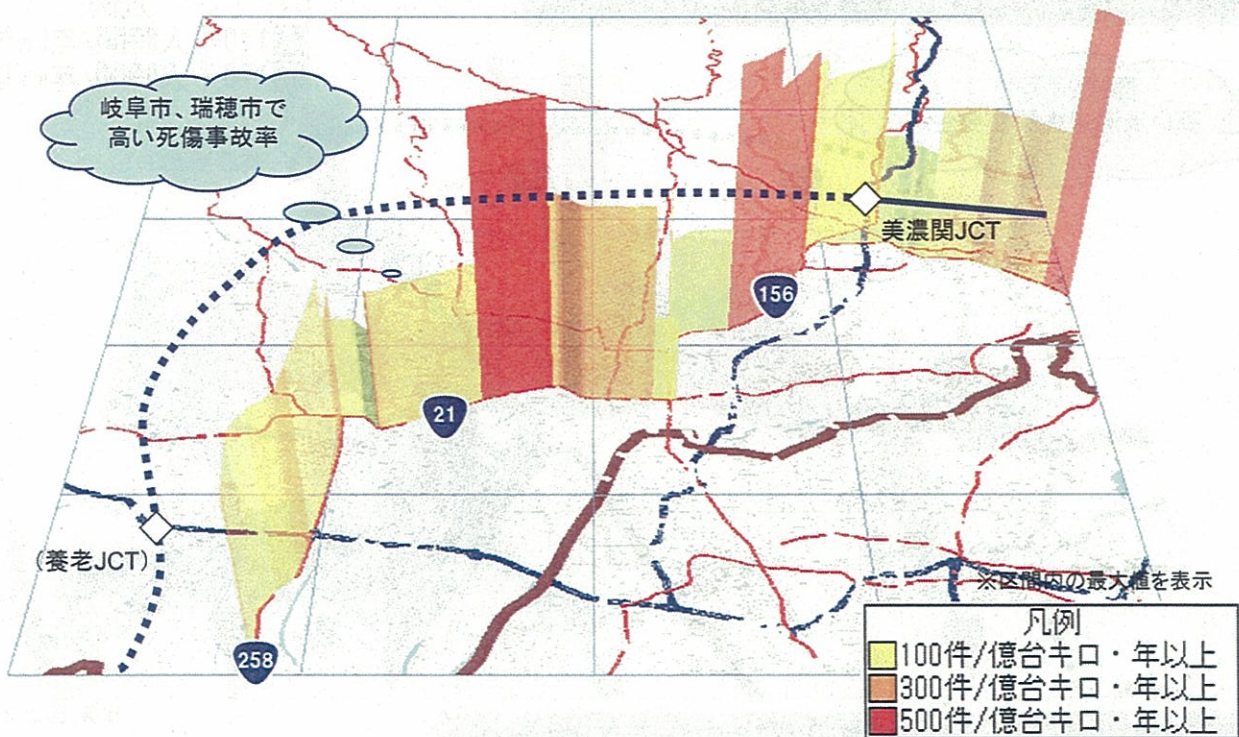
### 3) 並行する一般道で高い死傷事故率が発生

客観的評価指標【3. 安全：(1) 安全な生活環境の確保】

～現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる～

- 並行する一般道(国道21号、国道156号)では高い死傷事故率が発生しており、500件/年・億台kmを越える区間も存在します。

■ 死傷事故発生状況(国道21号、国道156号、国道258号)(H17)





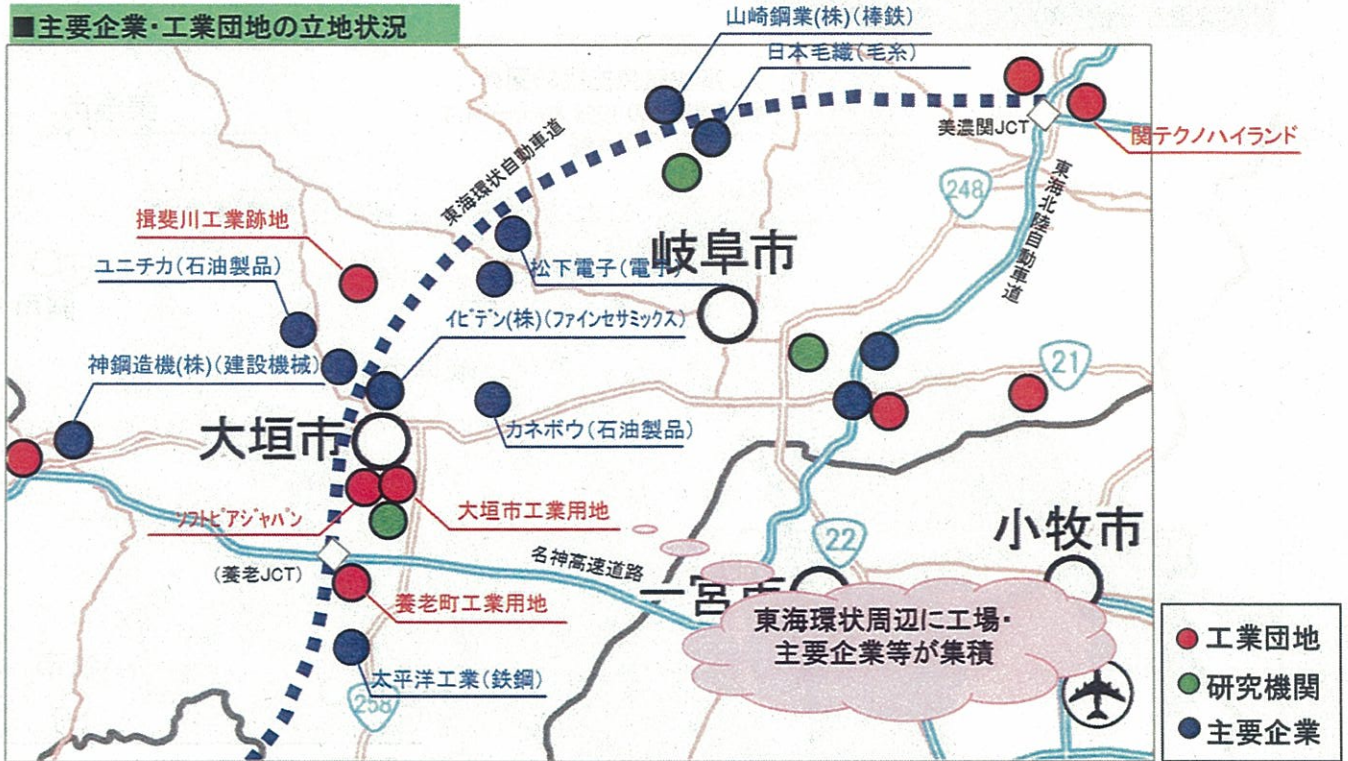
#### 4) 着実に成長する中部経済と高まる沿線の開発ポテンシャル

客観的評価指標【1. 活力：(5) 個性ある地域の形成】

～拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する～

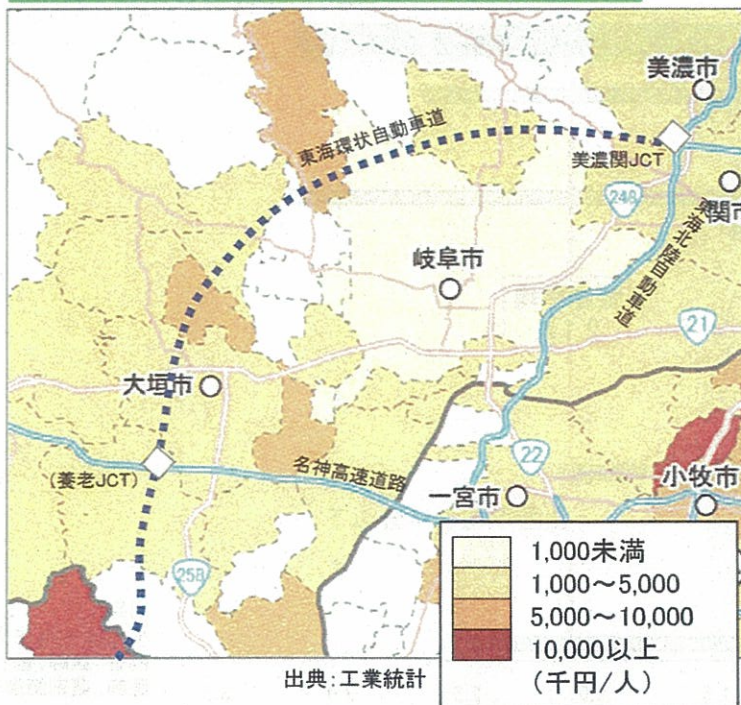
- 東海環状(関～養老)周辺には、工業団地・主要企業等が集積しており、当該地域のモノづくりを東海環状が支えています。
- 東海環状沿線市町村の人口一人あたりの製造品出荷額等は、岐阜県平均を大きく上回っており、沿線地域のポテンシャルは非常に高い。

##### ■ 主要企業・工業団地の立地状況

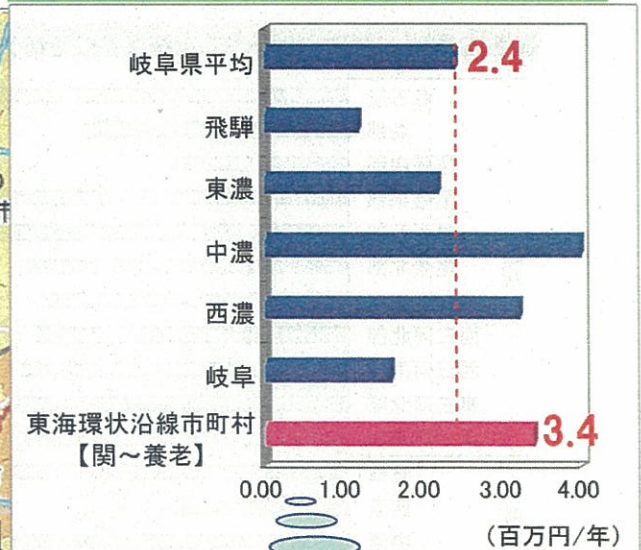


出典：中部のデータブック2006

##### ■ 市町村別人口一人あたり製造品出荷額等(H17)



##### ■ 地域別人口一人あたり製造品出荷額等(H17)



東海環状沿線(関～養老)沿線のポテンシャルは非常に高い



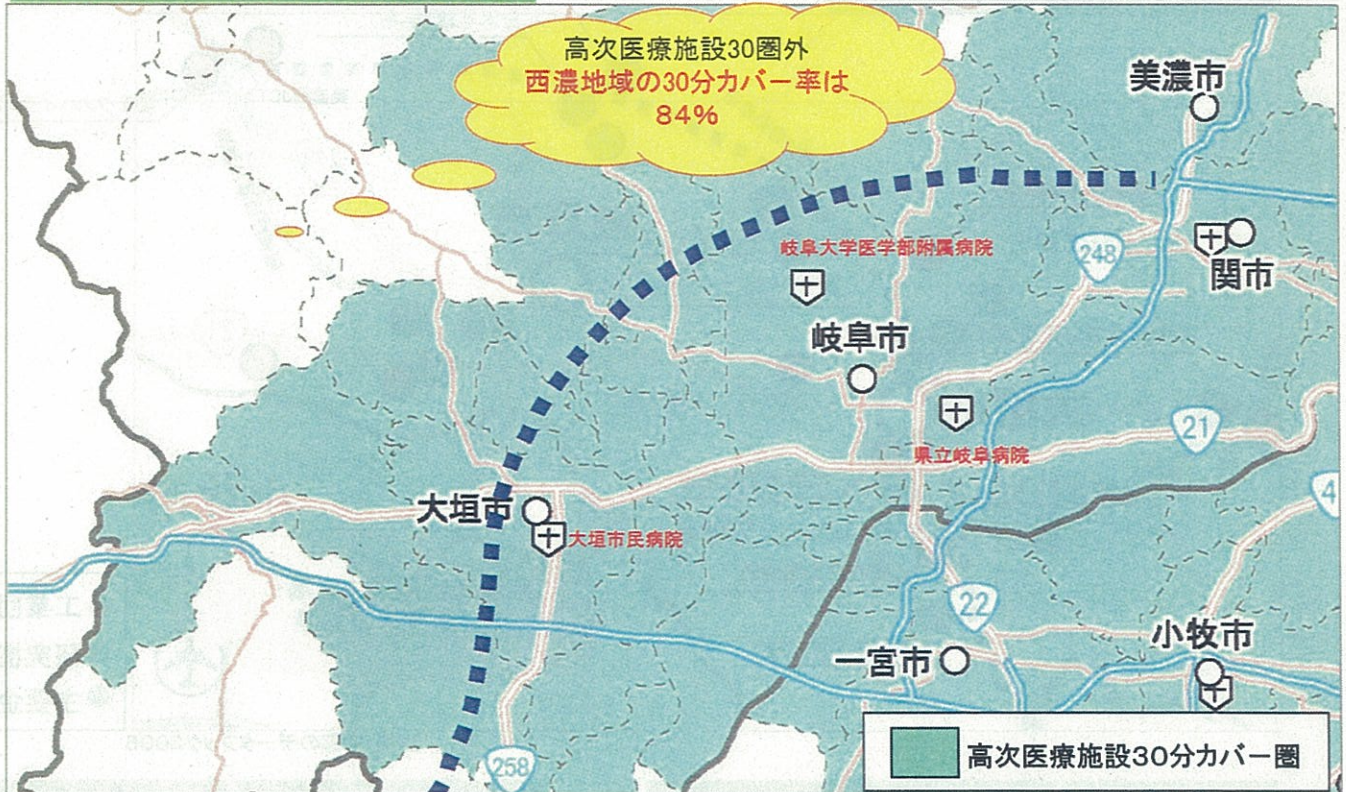
## 5) 地域医療サービス格差の拡大

客観的評価指標【2. 暮らし：(1) 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。～

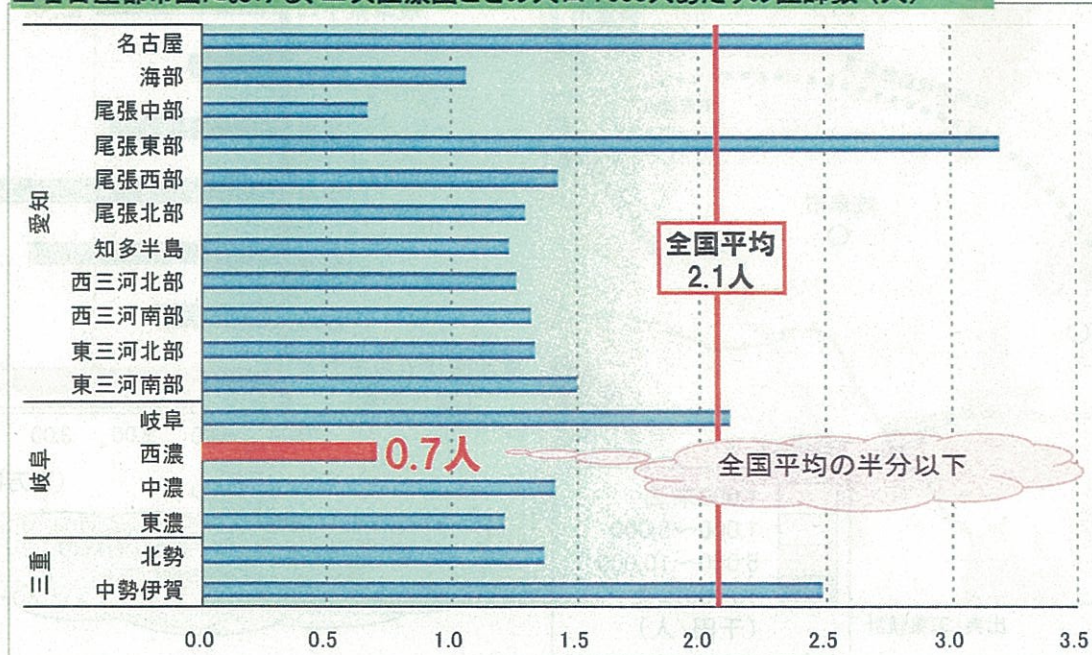
- 東海環状(関～養老)沿線地域では、高次医療施設までの30分以内到達数が少なく、高次医療のサービス水準が低い状況にあります。
- 人口あたりの医師数をみると、西濃地域などでは全国平均を下回っており、地域間の格差がみられます。

### ■ 高次医療施設へのアクセス性が低い地域



出典：H11道路交通センサスネットワークデータより算出

### ■ 名古屋都市圏における、二次医療圏ごとの人口1000人あたりの医師数(人)



出典：  
平成16年 厚生労働省 医師、歯科医師、薬剤師調査



## (2) 事業の投資効果

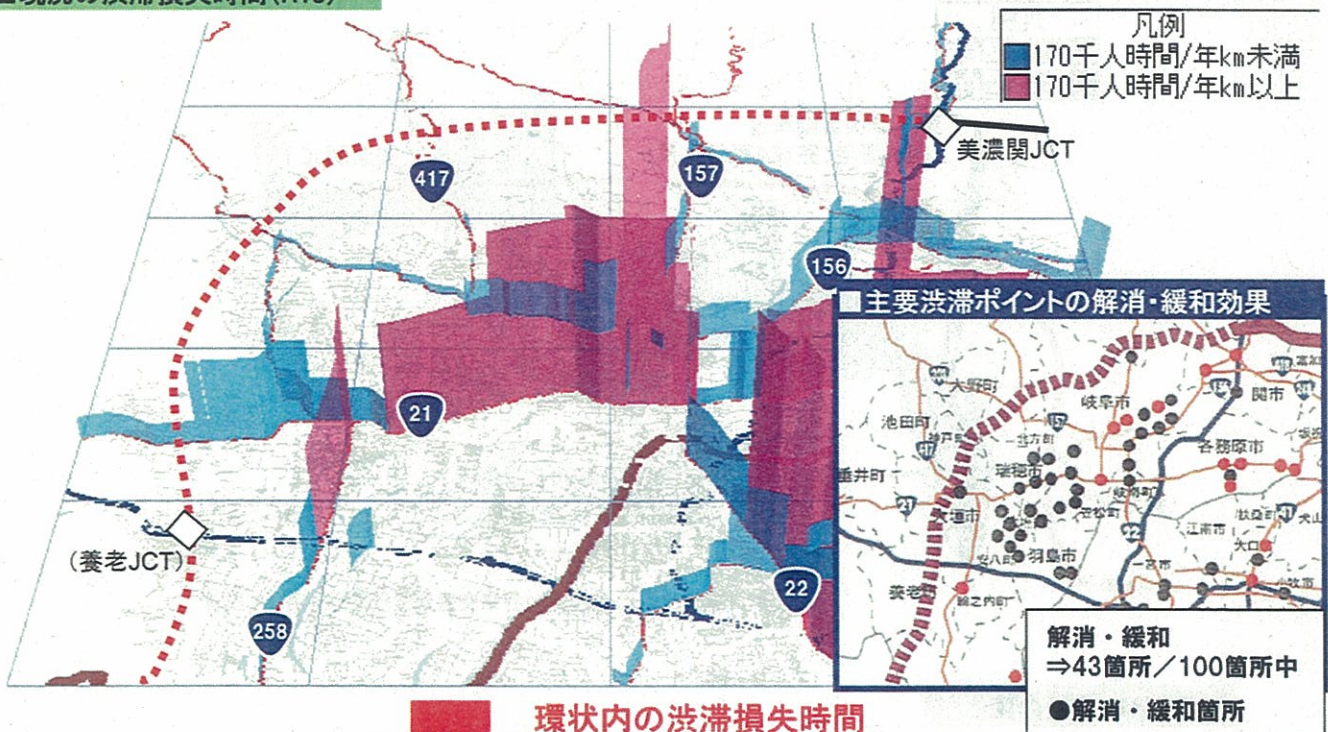
### 1) 現道等の渋滞損失時間の削減効果

客観的評価指標【1. 活力：(1)円滑なモビリティの確保】

～並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率～

- 東海環状の供用により、環状内の渋滞損失時間の約27%を削減することができます。
- 東海環状内100箇所の主要渋滞ポイントの内、43箇所で解消・緩和効果が期待できます。
- 並行する国道21号では、約48%の渋滞損失時間削減効果が期待できます。

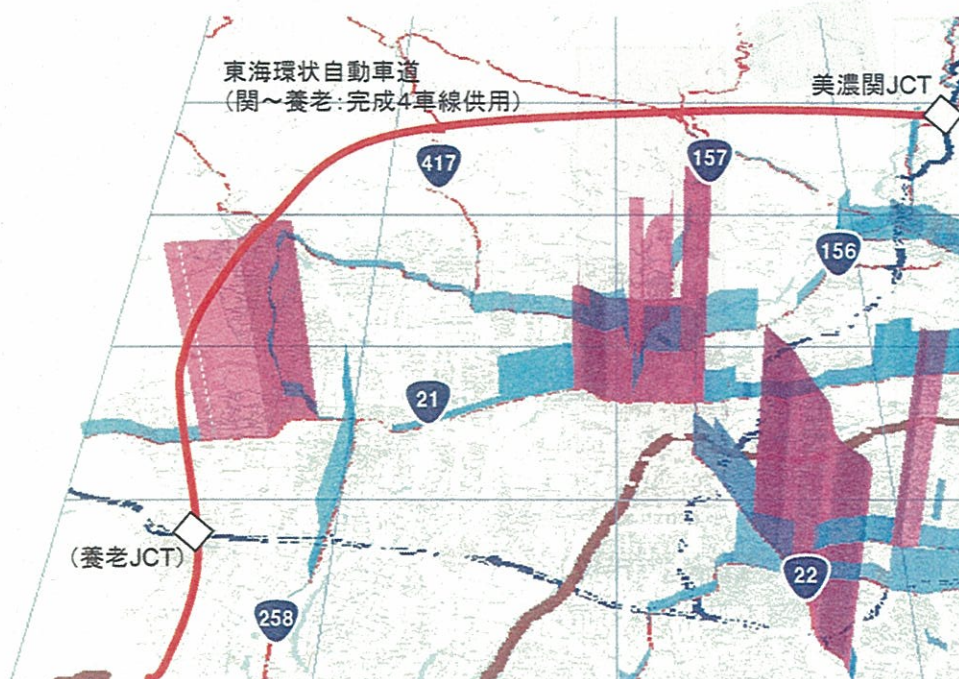
#### ■現況の渋滞損失時間(H18)



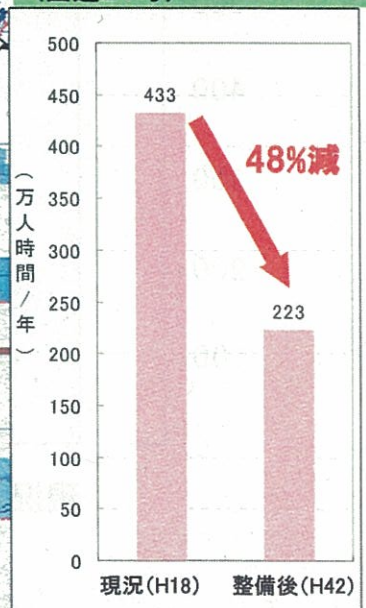
環状内の渋滞損失時間を約27%削減

出典：国土交通省資料

#### ■将来(H42)の渋滞損失時間



#### ■並行路線の渋滞損失時間 (国道21号)



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



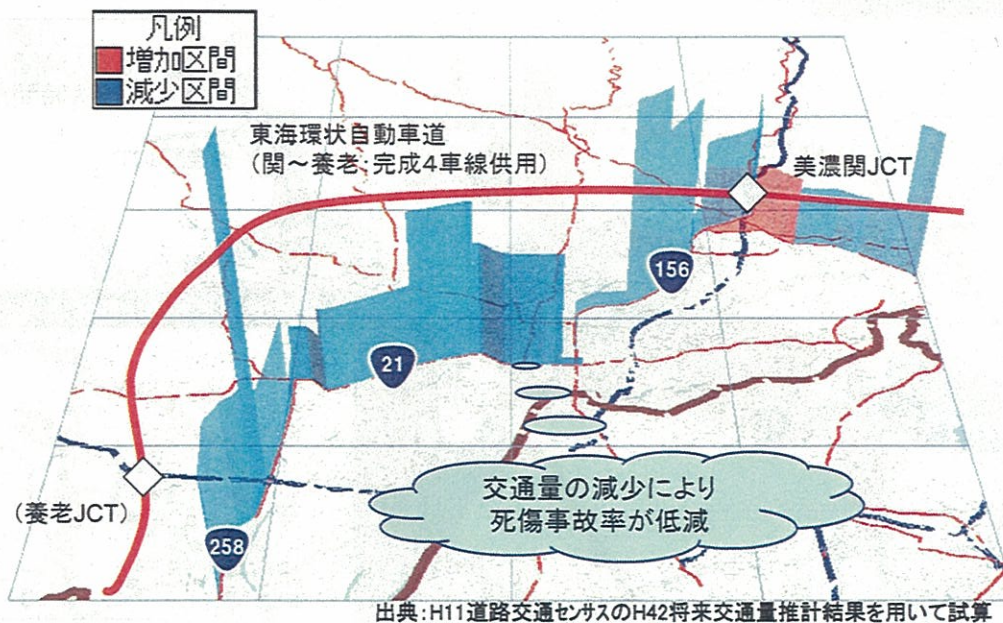
## 2) 並行する一般道の事故削減

### 客観的評価指標【3. 安全：(1) 安全な生活環境の確保】

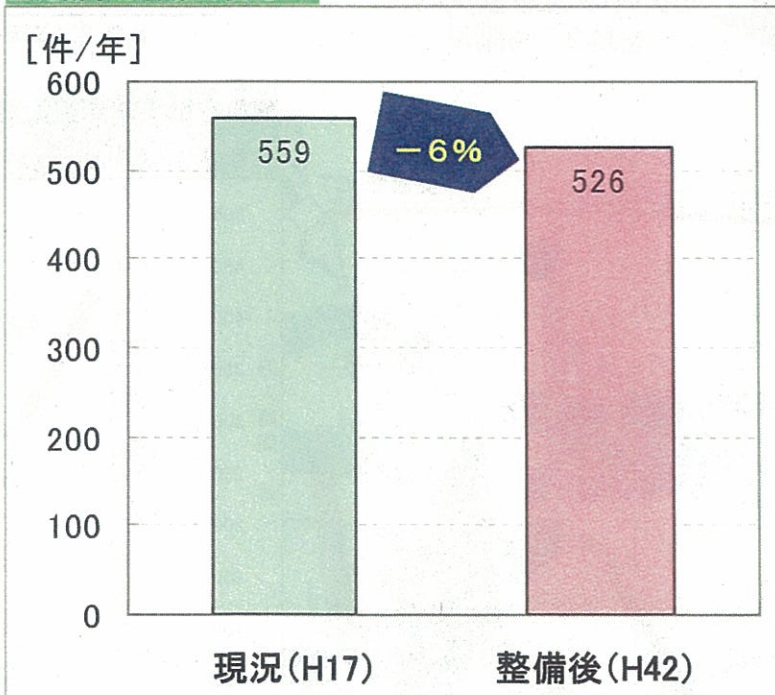
～現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる～

- 東海環状の供用により、並行する一般道(国道21号、国道156号)の死傷事故率の約6%を削減することができます。

### ■死傷事故率の変化[現況(H17)⇒整備後(H42)]



### ■死傷事故件数の変化





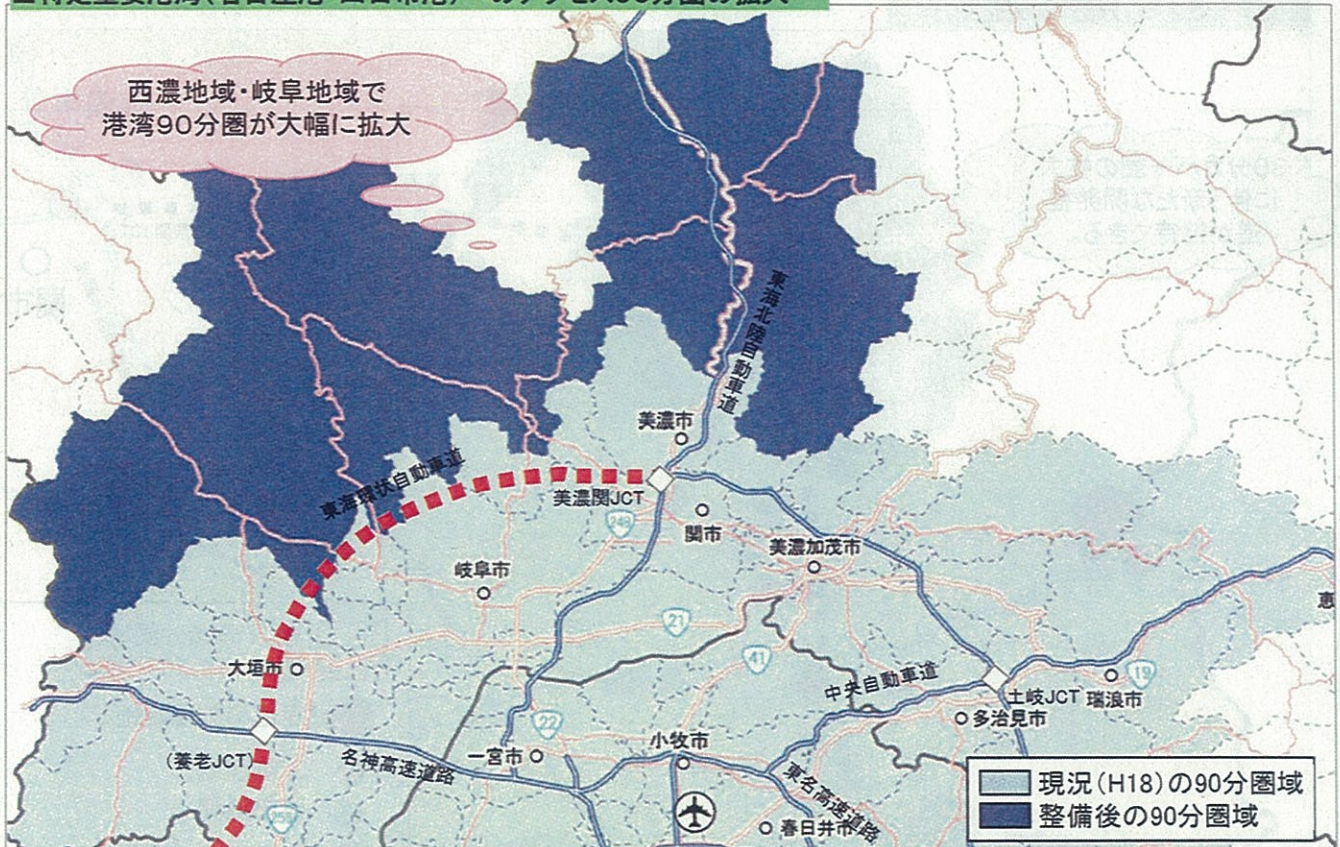
### 3) 名古屋港・四日市港へのアクセス向上

客観的評価指標【1. 活力：(2) 物流効率化の支援】

～特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる～

- 東海環状自動車道の整備により、岐阜地域では特定重要港湾90分圏カバー率が53%向上し、西濃地域でも25%向上します。
- 大垣市で見ると、名古屋港への所要時間が約40分、四日市港への所要時間が約50分短縮します。

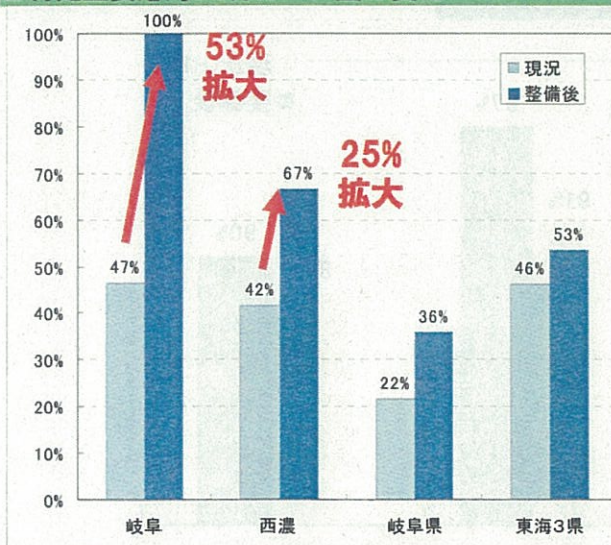
#### ■ 特定重要港湾(名古屋港・四日市港)へのアクセス90分圏の拡大



※90分については、一日2往復が可能な所要時間圏を算出するため。

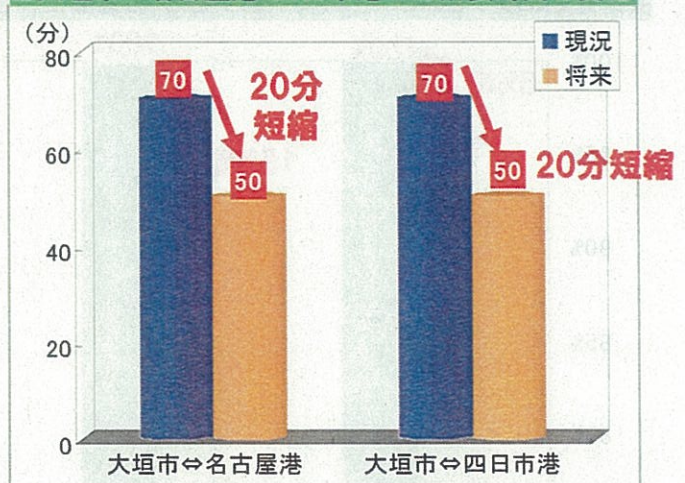
出典：H11道路交通センサネットワークデータより算出

#### ■ 特定重要港湾90分カバー圏の変化



出典：H11道路交通センサネットワークデータより算出

#### ■ 大垣市～名古屋港・四日市港への所要時間の変化



出典：H11道路交通センサネットワークデータより算出



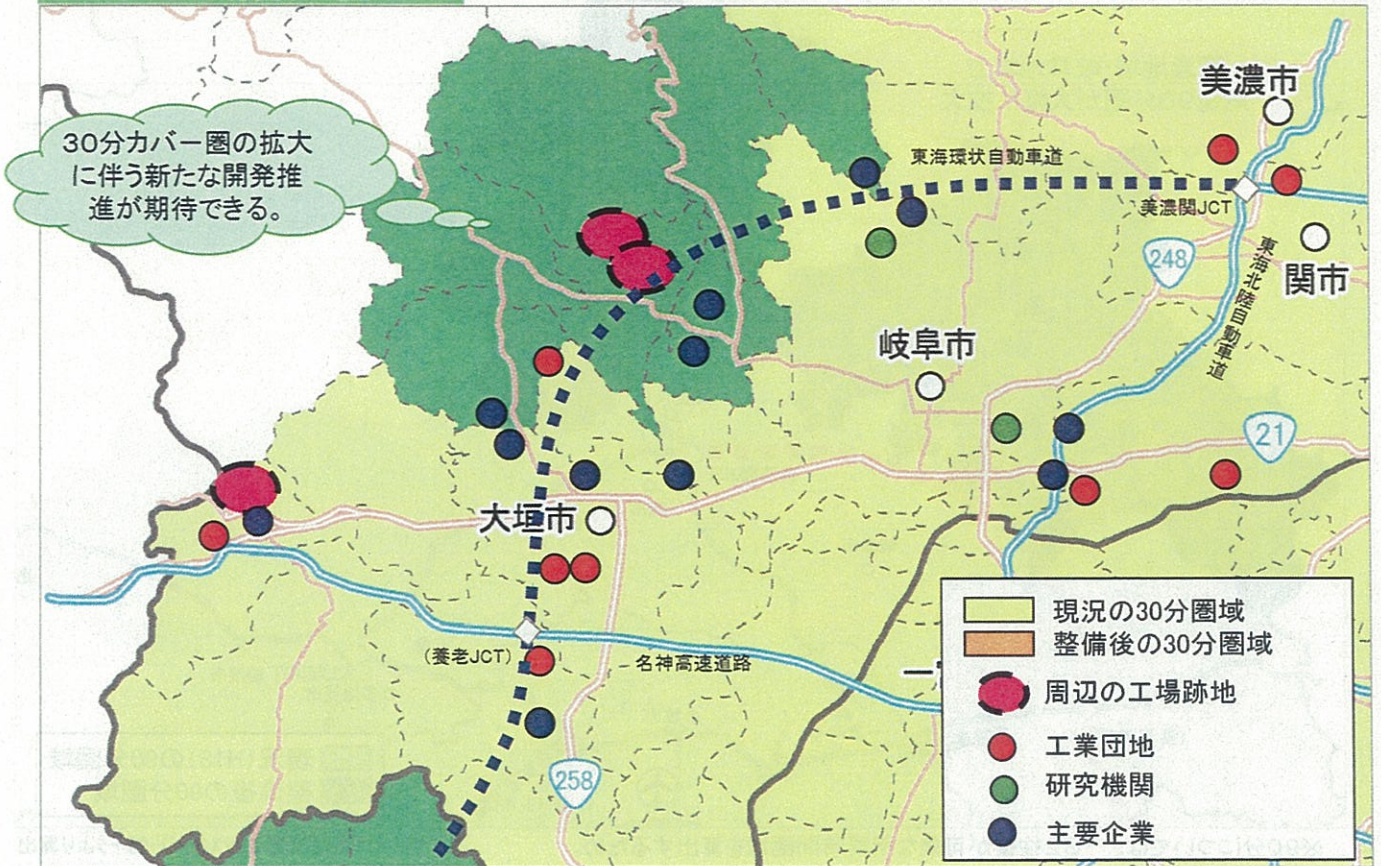
#### 4) 沿線地域の開発ポテンシャルの向上

客観的評価指標【1. 活力：(5) 個性ある地域の形成】

～拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する～

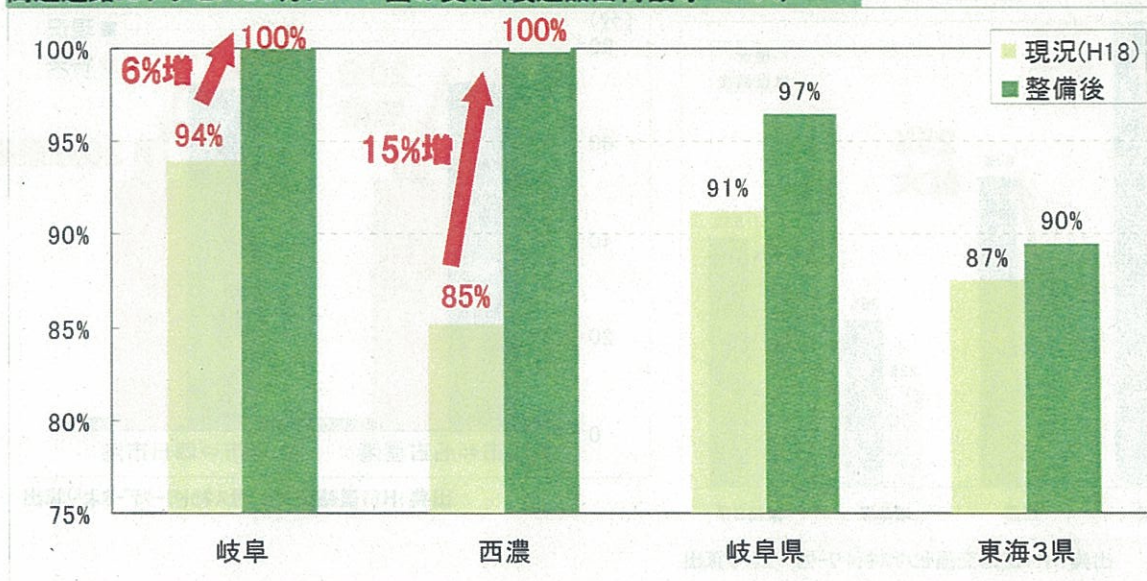
- 関～養老間沿線には工場跡地等の開発用地が点在しており、土岐～関間同様、東海環状の整備合わせ工場立地が期待できます。
- 東海環状(養老～北勢)間等の供用により、岐阜地域ではIC30分カバー圏域が約6%拡大し、西濃地域ではIC30分カバー圏域が約15%拡大します。

##### ICアクセス30分圏域の拡大



出典：工業統計  
カバー圏はH42ネットワークデータから算出

##### 高速道路ICアクセス30分カバー圏の変化(製造品出荷額等ベース)



出典：H42ネットワークデータから算出



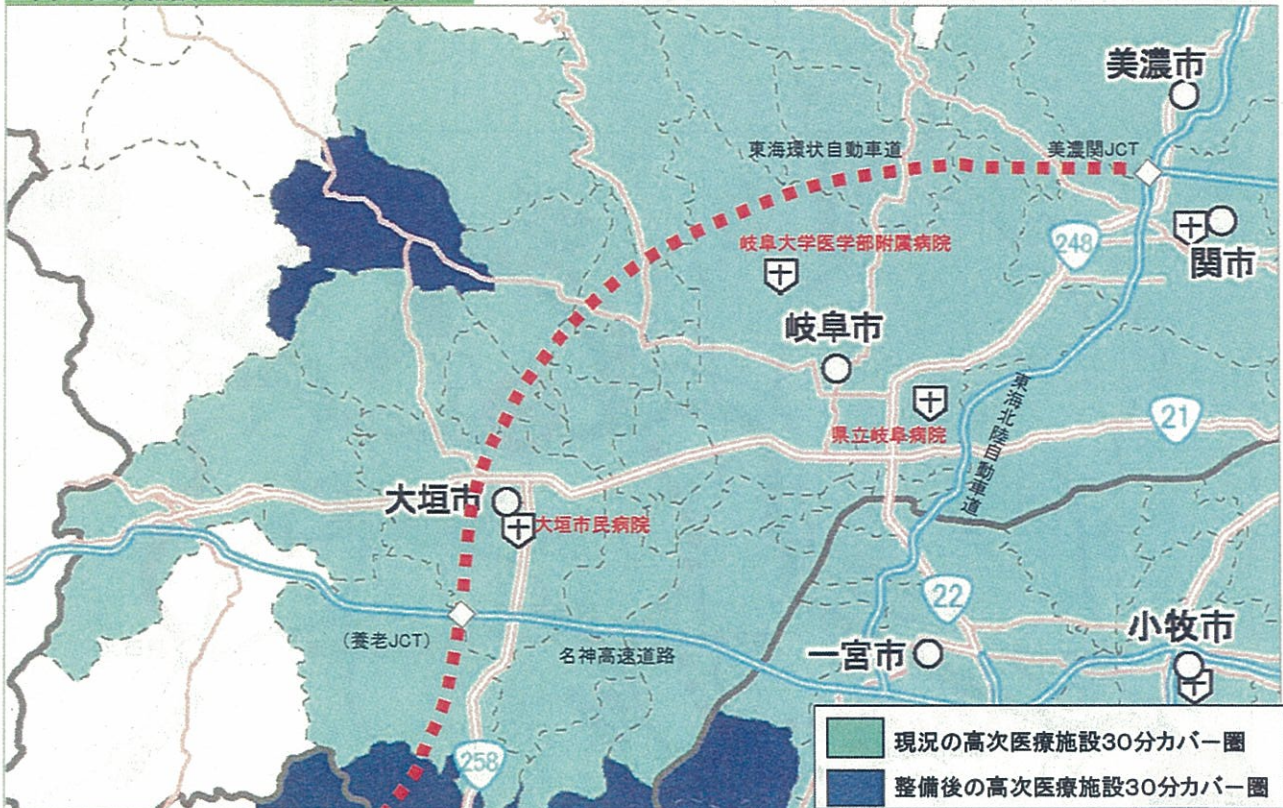
## 5) 地域医療サービス水準の向上

客観的評価指標【2. 暮らし：(1)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。～

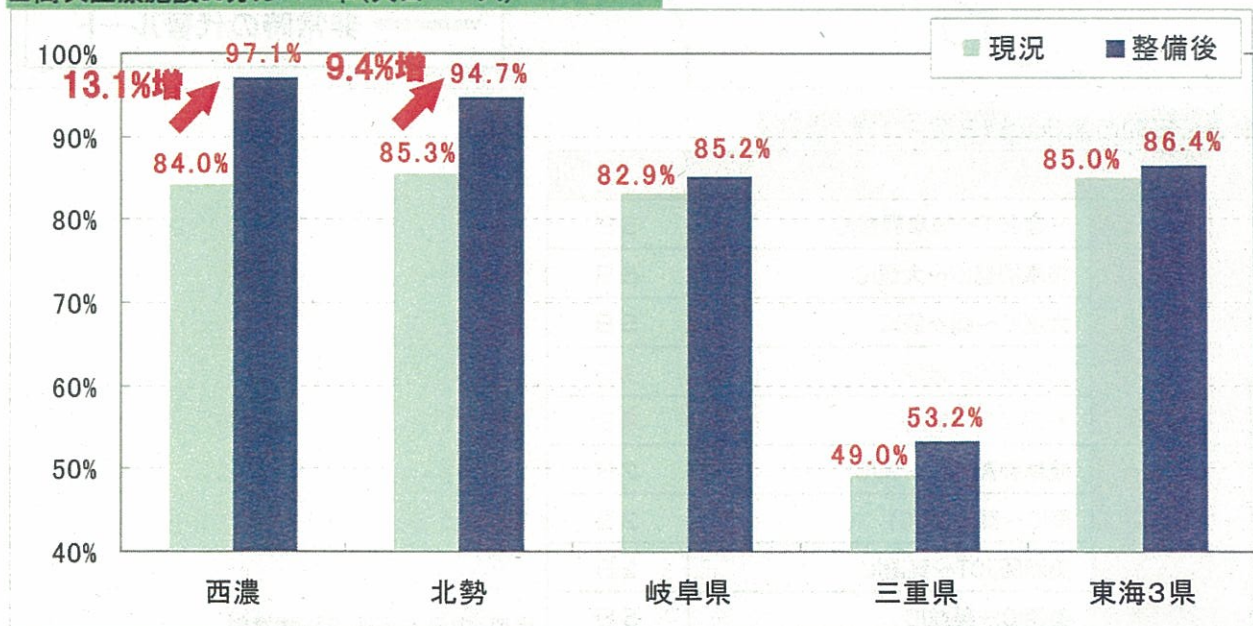
- 東海環状自動車道の整備により、高次医療施設までの所要時間が短縮され、地域医療格差が是正します。
- 岐阜県西濃地域では、高次医療施設30分カバー圏が13.1%拡大します。

■ 高次医療施設30分カバー圏の拡大



出典：H42ネットワークデータから算出

■ 高次医療施設30分カバー率(人口ベース)



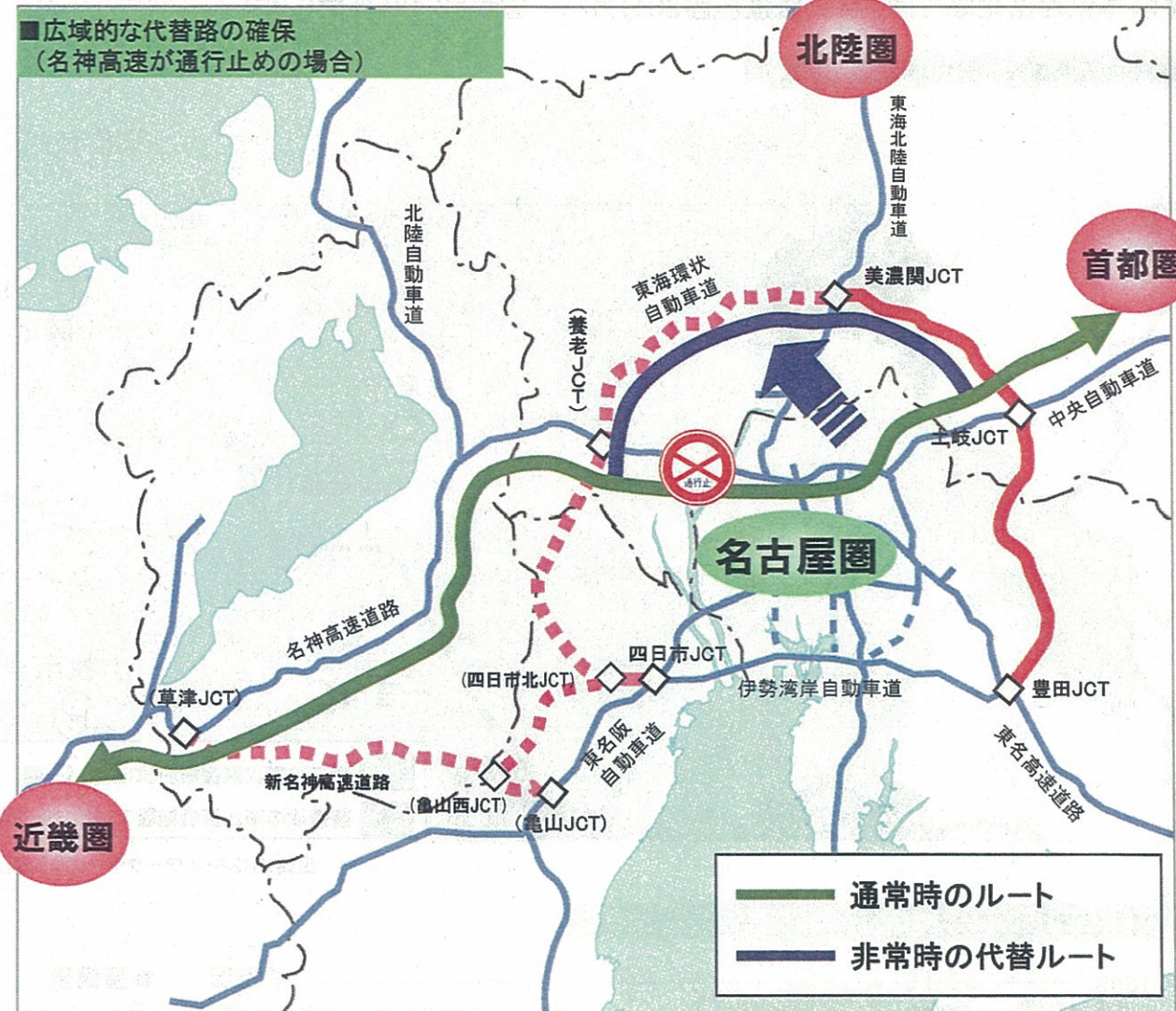


## 6) 緊急時のリダンダンシーの確保

### 客観的評価指標【3. 安全：(2) 災害への備え】

～緊急輸送道路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～

- 名古屋圏及びその周辺の高速道路では年間2～9日程度の通行止めが発生。
- 東海環状整備による広域ネットワーク形成により、代替性が大幅に向上します。



### ■主要区間の通行止め日数(H17)

路線	区間	日数
名神	一宮JCT～岐阜羽島IC	5日
	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
東海 北陸	岐阜各務原IC～関IC	2日
	関IC～美濃関JCT	2日
	美濃関JCT～美濃IC	2日
	美濃IC～美並IC	5日

出典：中日本高速道路(株)資料



## 7) 沿線の観光拠点との連携強化

客観的評価指標【1. 活力：(5) 個性ある地域の形成】

～ IC等からのアクセスが向上する主要な交流拠点が存在する～

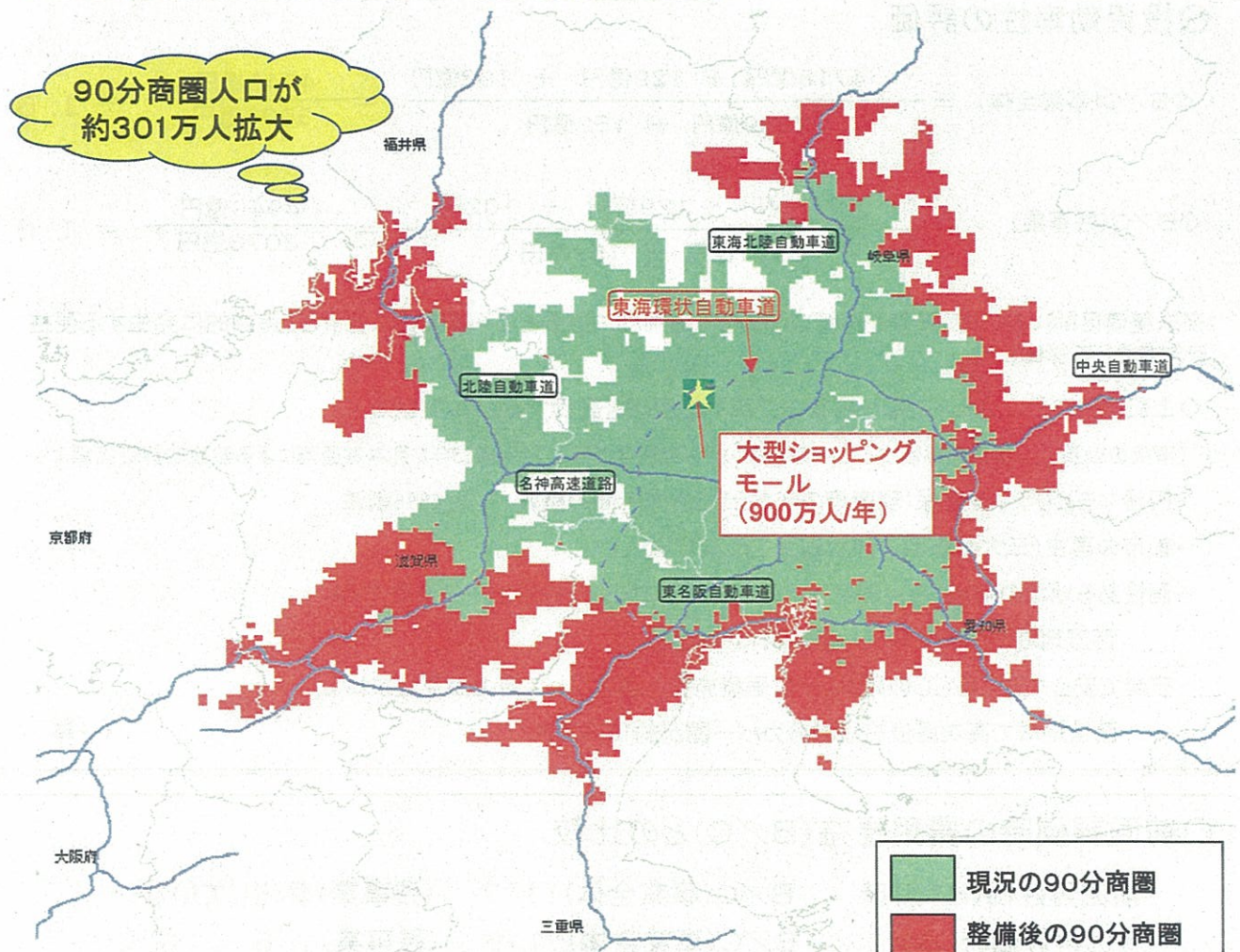
- 2006年春、本巣市(旧糸貫町)にオープンしたショッピングモールは、日本最大級の規模を誇っています。
- 東海環状自動車道(糸貫IC: 予定)の直近に位置し、東海環状西部区間の整備により更なる商圏の拡大が期待できます。
- 東海環状の整備により、90分商圏人口が約301百万人(50%)拡大します。

### ■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	+3,001,000人 (+147%)

※H12国勢調査 3次メッシュ人口による  
3次メッシュの一辺は 1km

### ■本巣市内の大型ショッピングモールの商圏拡大



出典：デジタルロードマップ(DRM)より試算(H18)



## 8)費用便益比(B/C)

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

- **走行時間短縮便益**: 東海環状(関～養老)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- **走行経費減少便益**: 東海環状(関～養老)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- **交通事故減少便益**: 東海環状(関～養老)の整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失:運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- **事業費**: 東海環状(関～養老)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
- **維持管理費**: 東海環状(関～養老)を供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

### ○投資効率性の評価

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

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

※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) 約48%削減
- ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する)
- ・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)  
西濃地域でIC30分カバー圏が約15%拡大
- ・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

…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



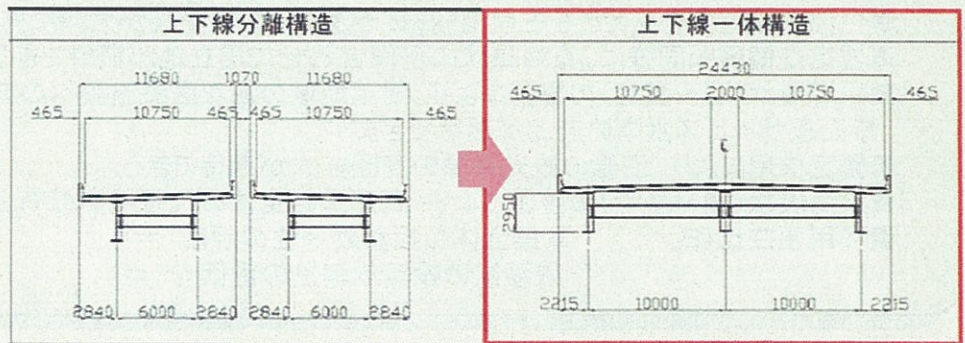
### 3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

#### (1) コスト縮減

- 全体事業費約5100億円のうち、約56億円のコスト縮減を図ります。
  - ・完成形施工区間における高架橋の上下線一体施工 ..... 約6億円
  - ・連続径間数の見直し ..... 約6億円
  - ・新技術・新工法の採用 ..... 約44億円
 (少数桁橋・PCコンポ橋・PC箱桁ストラット構造・免震支承等)
- 引続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進します。

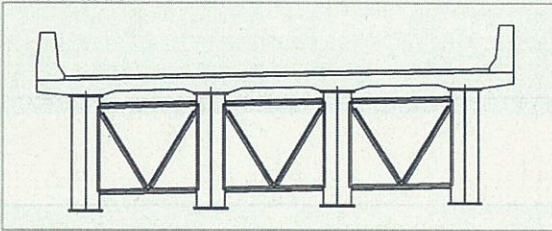
#### ○完成形施工区間における高架橋の上下線一体施工

インターチェンジや追越車線設置区間など、暫定供用時に完成形施工をする区間の橋梁を上下線一体施工

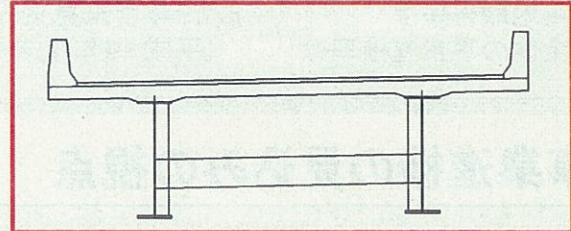


#### ○鋼少数桁橋の採用

■ 鋼桁橋

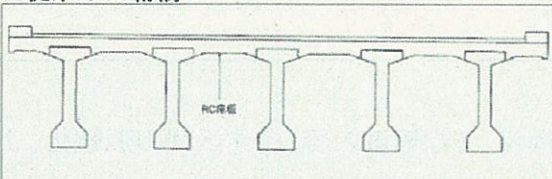


■ 鋼少数桁橋

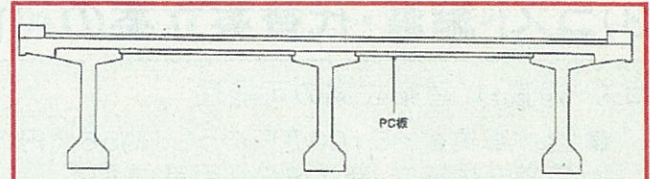


#### ○PCコンポ橋の採用

■ 従来のPC桁橋



■ PCコンポ橋



- ・桁本数の縮減
- ・安全で短期間の施工

#### (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

#### 事業を巡る社会情勢等の変化

- アジア域内の物流が準国内物流化する中、陸海空のシームレスな物流が求められている。
- 中京圏は拠点分散型の都市構造であり、名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造
- 並行路線では依然として、高い渋滞損失時間が発生。周辺道路には主要渋滞ポイントが点在。高速道路では、一宮IC～一宮JCTが大きな渋滞区間となっている。
- 中部地域は製造業を中心に好調。東海環状周辺の市町村には、工場等が多く立地しポテンシャルは高く、物流における速度・定時制の向上に対するニーズは高い。
- 沿線地域では、高次医療のサービス水準が低い状況。

#### 事業の投資効果

- 並行する国道21号では、約48%の渋滞損失時間削減効果が期待できる。
- 中部の製造業を支える名古屋港・四日市港からの時間圏が大幅に拡大される。
- 暫定整備区間同様に、東海環状の整備合わせ工場立地が期待できる。
- 東海環状(関～養老)の整備により、周辺地域の高次医療施設へのアクセス時間が短縮され、地域医療サービス水準の向上が期待できます。
- 暫定供用により、沿線の観光資源の商圈拡大が期待できる。
- 東海環状(関～養老)の整備により、高速道路全体の代替機能の向上が期待できる。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.6  
残事業の投資効率性の評価 = 1.6

#### 事業の進捗状況

- 用地取得率は約10%(平成19年度末見込み)
- 全体の事業進捗率は約4%(平成19年度末見込み)

### (2) 事業進捗の見込みの視点

#### 事業進捗の見込み

- 平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。

### (3) コスト縮減・代替案立案の可能性

#### コスト縮減・代替案立案の可能性

- 全体事業費約5100億円のうち、約56億円のコスト縮減(主な縮減内容:橋梁区間の連続化、上下線一体施工、新工法の採用等)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(関～養老)の事業を継続する。