

**一般国道475号
東海環状自動車道(養老～北勢)
【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
北勢国道事務所

目 次

1. 東海環状自動車道(養老～北勢)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) 高まる沿線の開発ポテンシャル	P9
5) 地域道路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) 沿線地域の開発ポテンシャルの向上	P13
4) 地域医療サービス水準の向上	P14
5) 緊急時のリダンダンシーの確保	P15
6) 沿線の観光拠点との連携強化	P16
7) 費用便益比(B/C)	P17
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	P18
(1) コスト縮減	P18
(2) 代替案立案等	P18
4. 対応方針(原案)	P19
(1) 事業の必要性に関する視点	P19
(2) 事業進捗の見込みの視点	P19
(3) コスト縮減・代替案立案の可能性	P19

1. 東海環状自動車道（養老～北勢）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 ようろう ほくせい ぎふけんようろうぐんようろうちよう
一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）は、岐阜県養老郡養老町
おおあと みえけんいなべしほくせいちようあげき
大跡～三重県いなべ市北勢町阿下喜間を連絡する、延長約18kmの道路で、
あいちけんとよたし みえけんよっかいちし
愛知県豊田市と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。

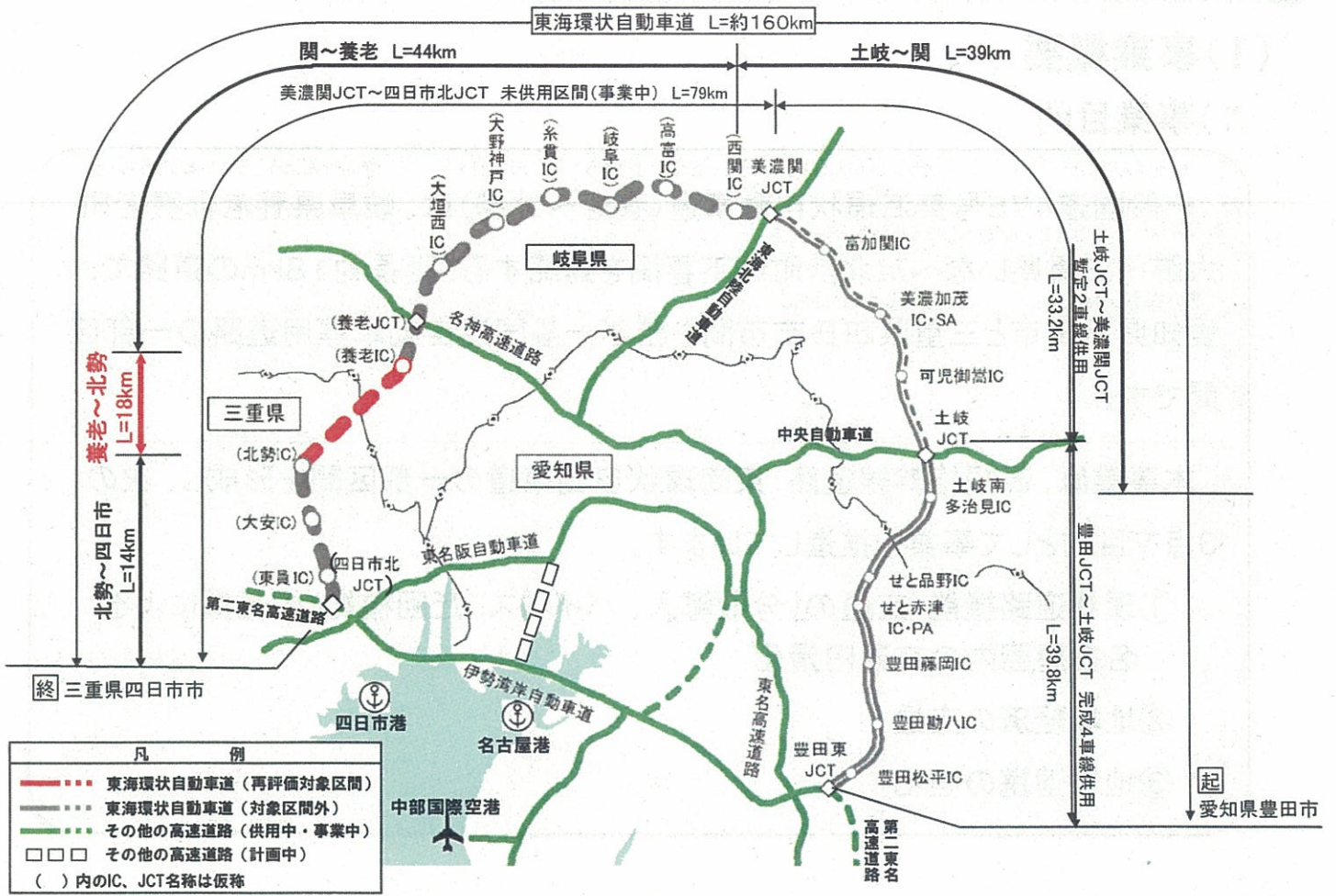
本事業は、高規格幹線道路：東海環状自動車道の一部区間を形成し、次の3点を目的として事業を推進しています。

- 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

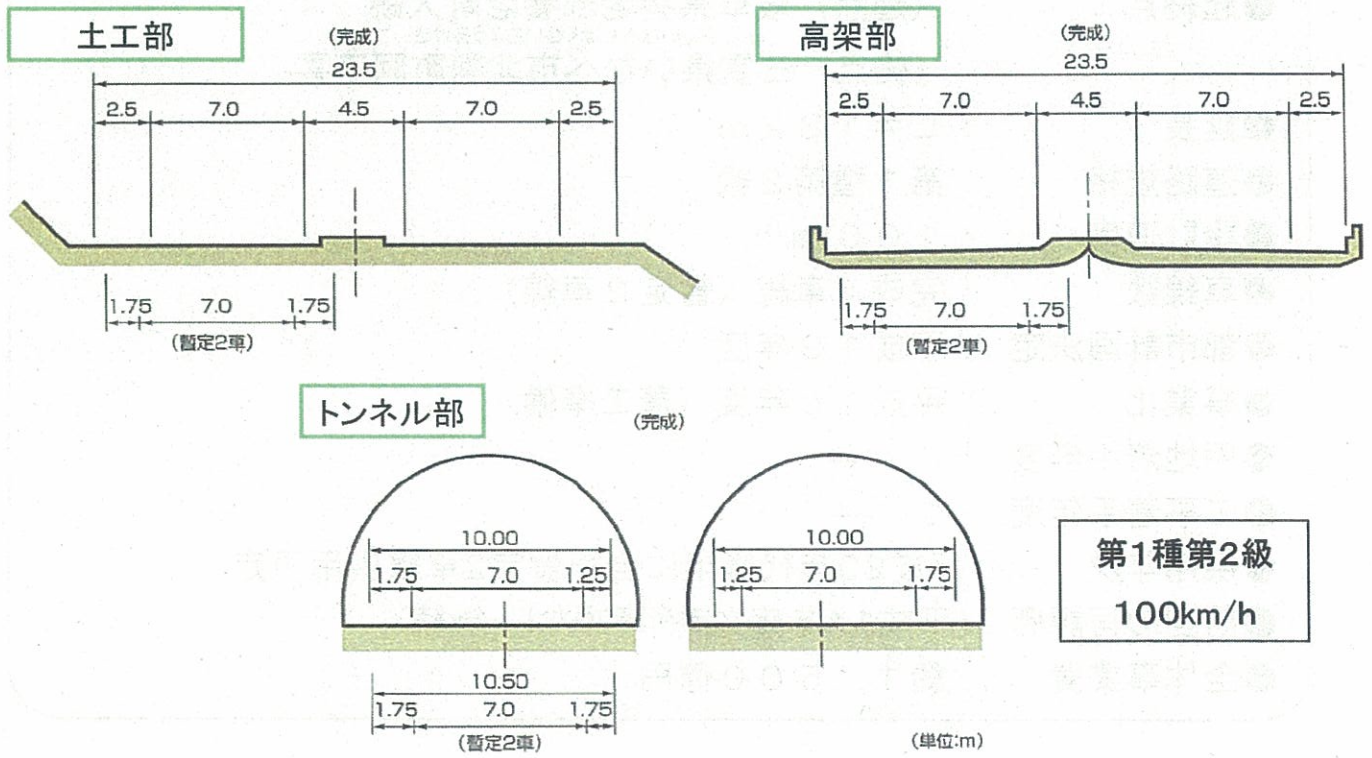
2) 計画概要

- 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 : ぎふけんようろうぐんようろうちようおおあと
（起点）岐阜県養老郡養老町大跡
みえけんいなべしほくせいちようあげき
（終点）三重県いなべ市北勢町阿下喜
- 延長 : L = 18 km
- 道路規格 : 第1種第2級
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線（暫定2車線）
- 都市計画決定 : 平成19年度
- 事業化 : 平成10年度（着工準備）
- 用地着手年度 : —
- 工事着手年度 : —
- 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14年度（指摘事項なし：継続）
- 全体事業費 : 約1,500億円

■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

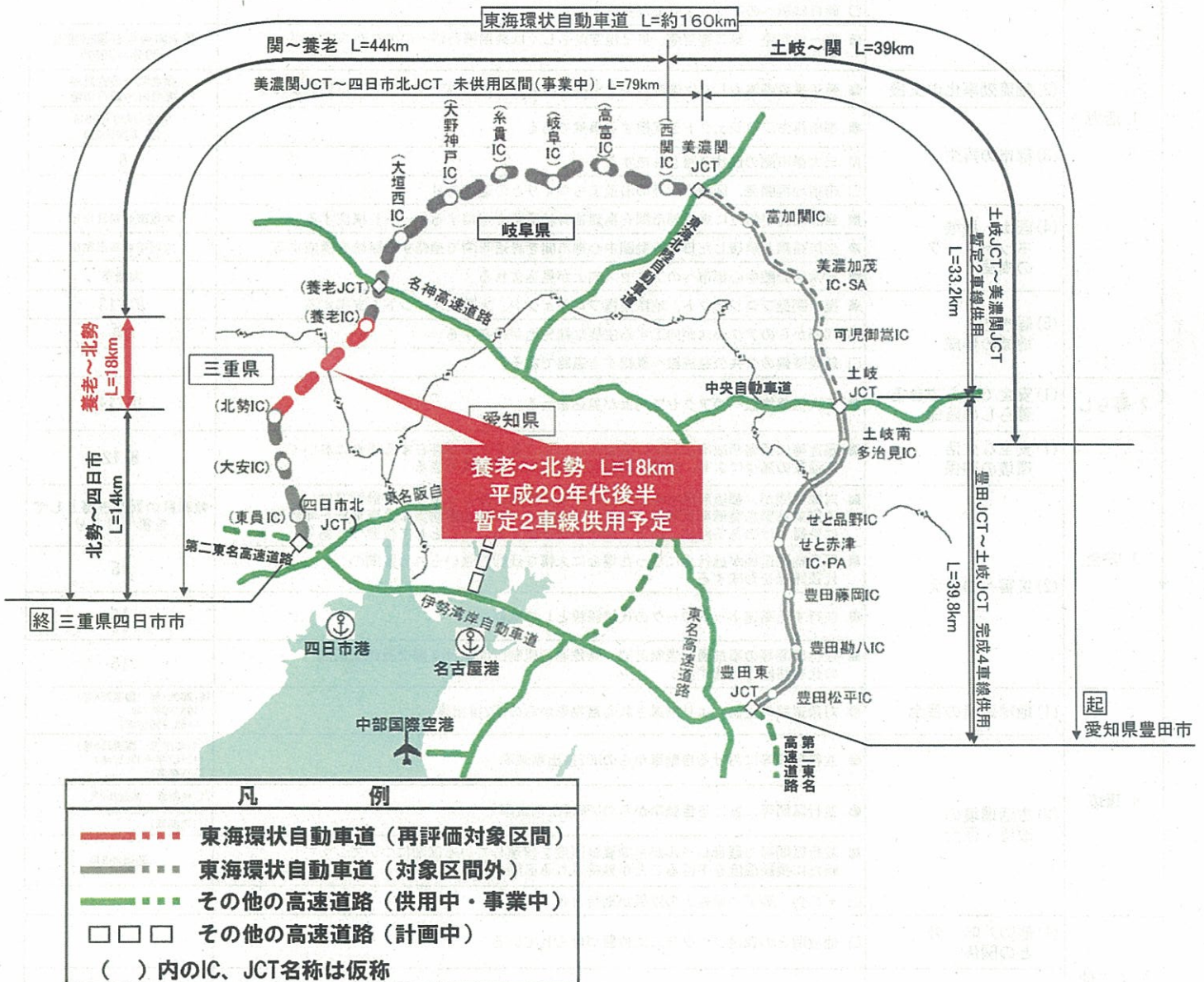
■ 事業進捗率は約1%、用地取得率は0%に至っています。

(平成19年度末見込み)

■ (参考) 前回評価時： 事業進捗率は0%、用地取得率は0%

(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。	17
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済 <input type="checkbox"/> 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)	<input type="checkbox"/> 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）の渋滞損失時間（H18）：192万人・時間/年（国道258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258号
		<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	養老町⇄中部国際空港 (90分⇒70分)
		■ 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	養老町⇄名古屋港 養老町⇄四日市港
	(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	平成13年8月28日 (第2次決定)
		■ 三大都市圏の環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 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	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	大垣市⇄四日市市
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	大垣市⇄四日市市
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	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・13	
	■ 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 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	16	
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・14
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	岐阜県の緊急道路として位置づけあり
		■ 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	15
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	15
■ 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	15		
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	16,200t/年（国道258号） (106,100t/年 ⇒89,900t/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	71t/年削減（国道258号） (427t/年⇒356t/年) (17%削減)
		● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	7t/年削減（国道258号） (41t/年⇒34t/年) (17%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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	国道258号
5. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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

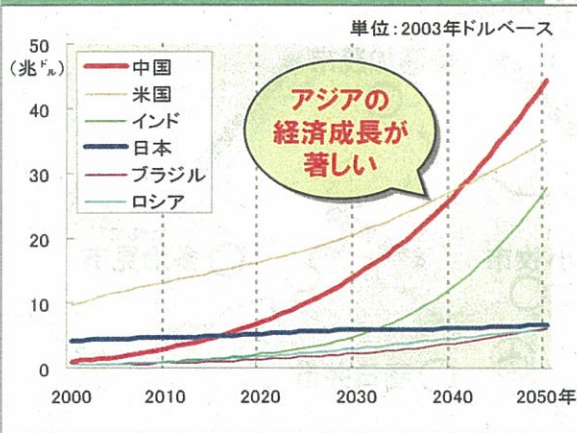
1) 東アジア経済の進展と名古屋圏の環状交通需要の高まり

客観的評価指標【1. 活力：(2) 都市の再生】

～三大都市圏の環状道路を形成する～

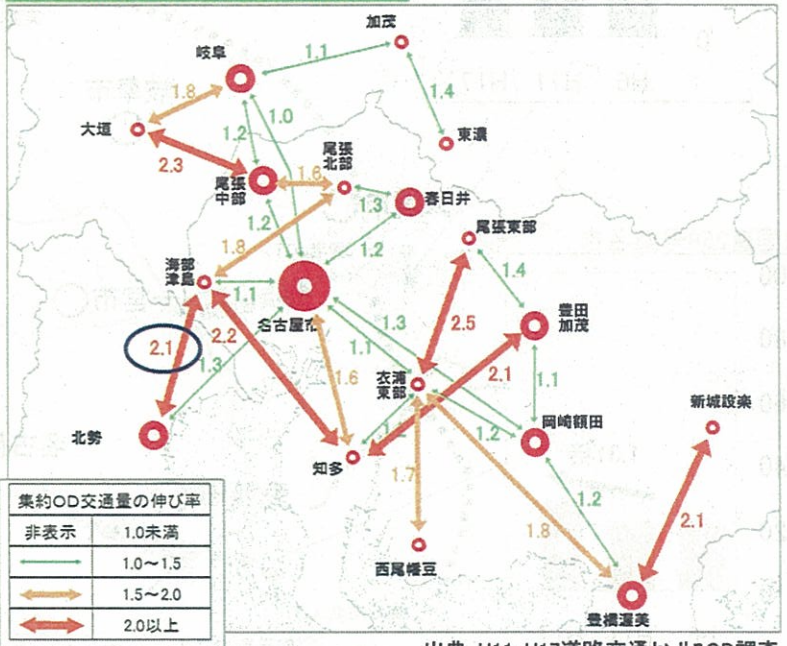
- 東アジア経済の成長はめざましく、東アジアにおける物流はさらに活性化することが予想されます。また、我が国の産業の海外生産拠点と国内生産拠点との並行分業が進展し、アジア域内の物流が準国内物流化する中、国際的なジャストインタイムの要請を受け、陸海空のシームレスな物流が求められています。
- 中部の経済成長は好調な製造業に支えられ順調であり、我が国の経済発展を牽引。
- 中京圏は拠点分散型の都市構造であり、名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造となっています。H11～H17にかけて、環状方向の交通需要は増加傾向にあり、北勢⇄海部津島では、2.1倍に需要が増加しています。
- 地域経済の発展には、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

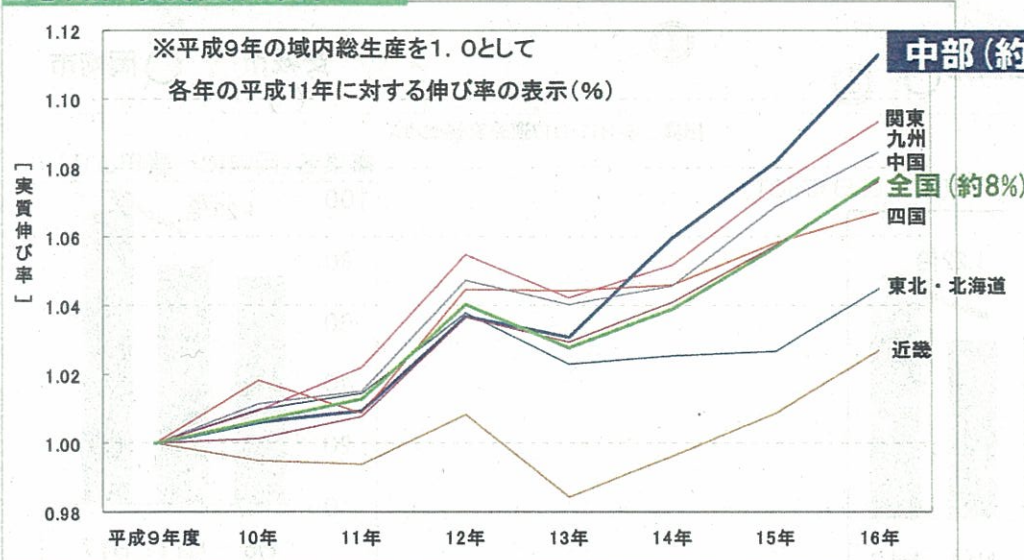


出典：「Dreaming With BRICs: The Path to 2050」
(ゴールドマン・サックス社)

■交通需要の伸び(H11⇒H17)



■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

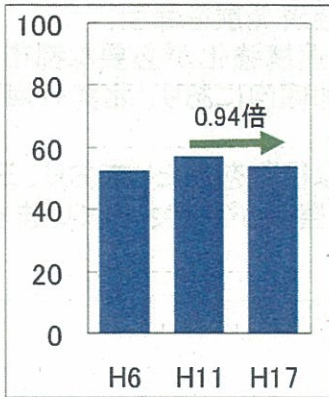
出典：「中部経済のポイント2006」
(経済産業省)

■周辺道路の交通量の伸び

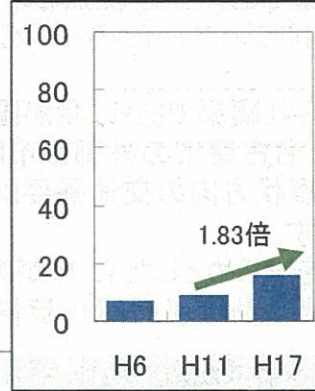
- 東海環状と並行する一般道の交通量は増加傾向にあり、国道21号御嵩町付近では東海環状自動車道開通後も交通量が増加しています。
- 平成19年度末には東海北陸自動車道の全通（飛騨清見JCT～白川郷IC間）や新名神高速道路（亀山JCT～草津JCT間）の開通により、さらに交通量が増加することが考えられます。

単位:(千台/日)

■東名(関ヶ原IC～大垣IC)

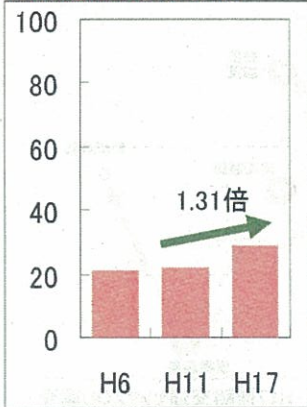


■東海北陸(美濃IC～美濃関JCT)



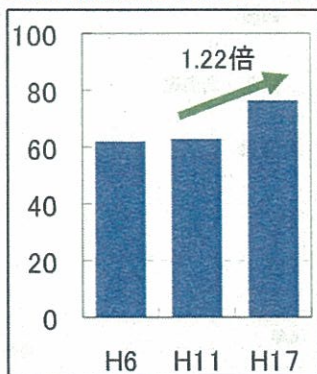
東海北陸自動車道全線開通による交通量の増加

■国道258号桑名市

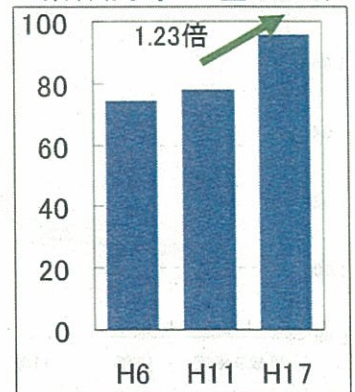


新名神高速道路開通による交通量の増加

■東名阪(四日市東IC～四日市JCT)



■東名(岡崎IC～豊田JCT)



出典:H6・H11・H17道路交通センサス

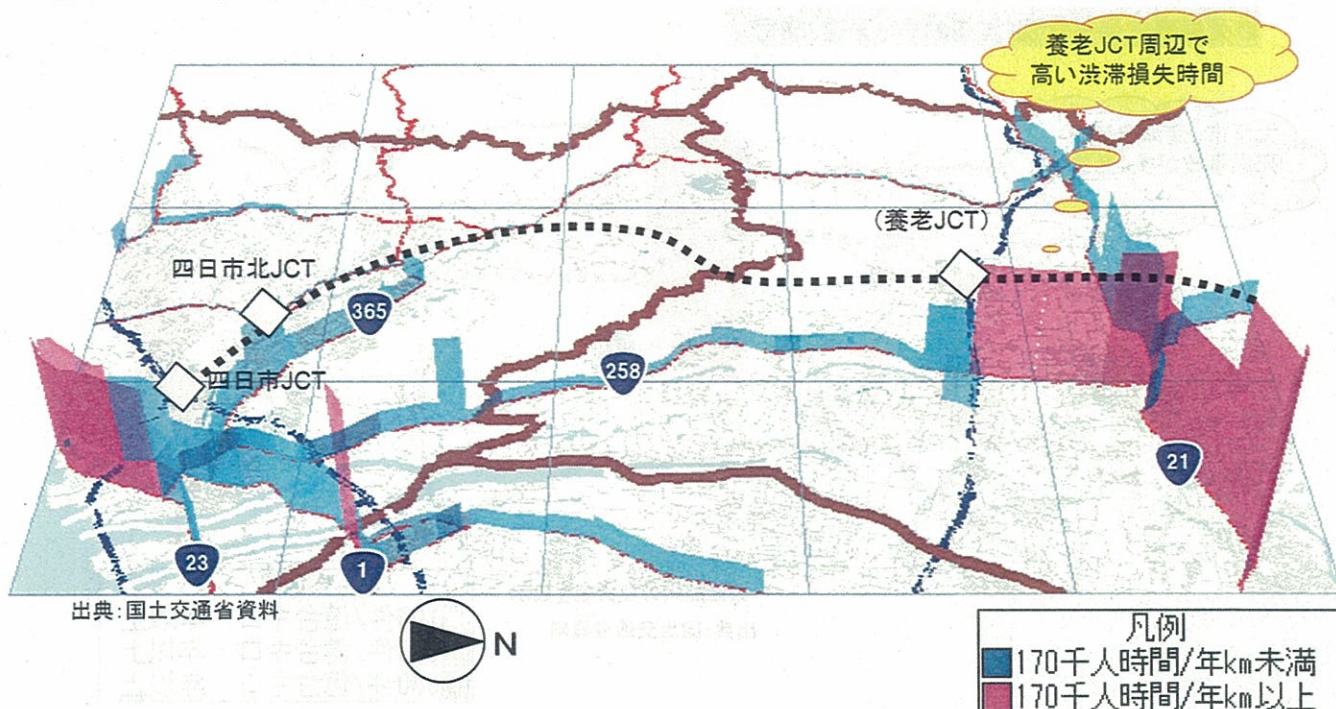
2) 周辺道路の交通混雑

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～

- 一般道では国道258号大垣付近で、高い渋滞損失時間が発生しています。養老JCT～四日市JCT間では5箇所の主要渋滞ポイントが点在しています。

■kmあたり渋滞損失時間(H18)



■第4次渋滞ポイント分布



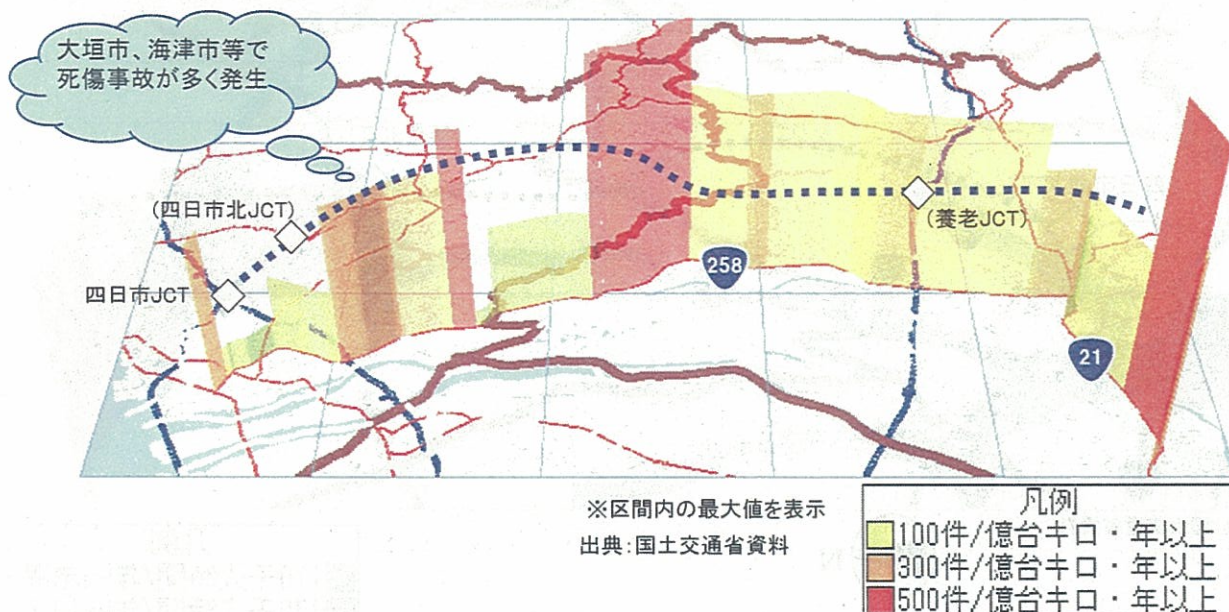
3) 並行する一般道で高い死傷事故率が発生

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～

- 一般道では並行する国道258号で、高い死傷事故率が発生しており、500件/年・億台km以上の区間も存在します。

■死傷事故発生状況(国道21号、国道258号)



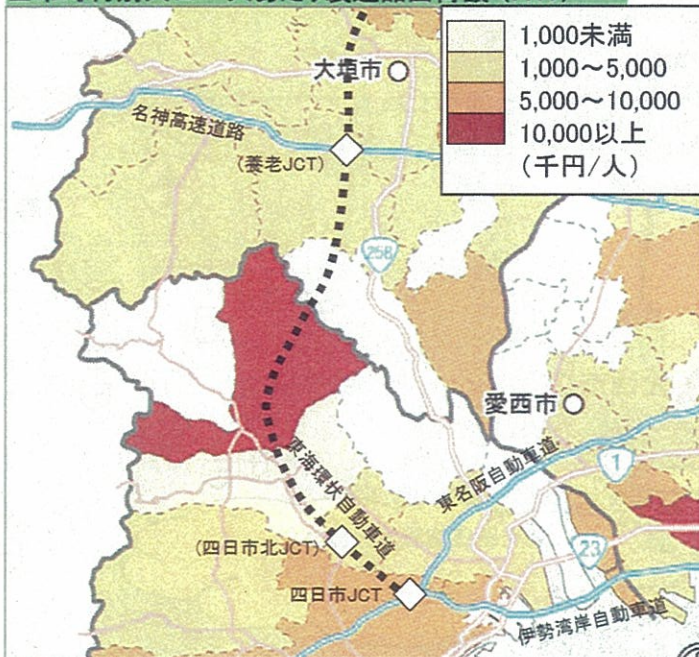
4) 高まる沿線の開発ポテンシャル

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～

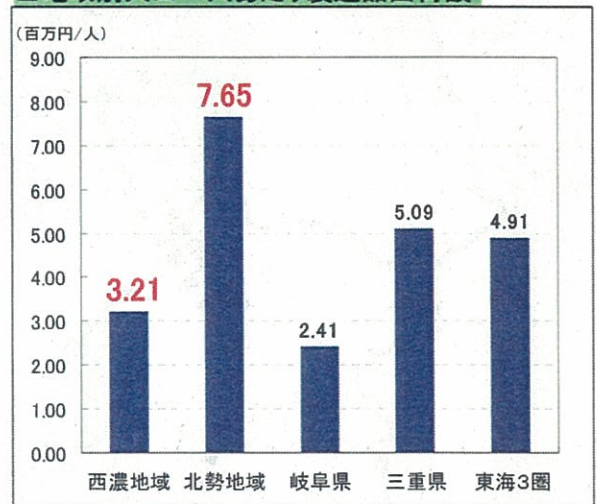
- 北勢地域の人口一人あたりの製造品出荷額等は、東海3県平均を大きく上回っており、沿線地域のポテンシャルは非常に高い。
- 東海環状(養老～北勢)周辺には、工業団地・主要企業等が集積しており、当該地域のモノづくりを東海環状が支えています。

■市町村別人口一人あたり製造品出荷額 (H17)



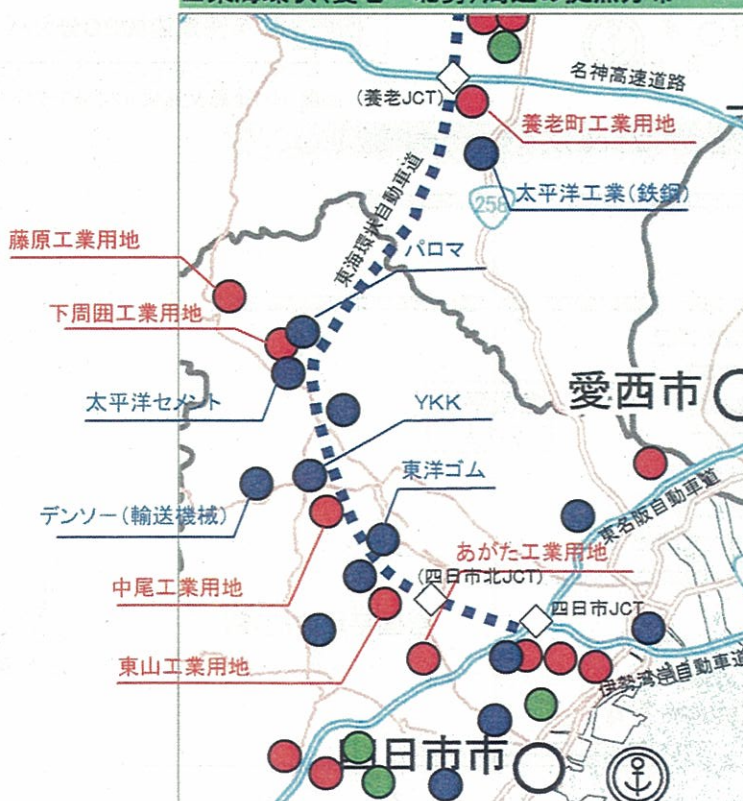
出典：工業統計

■地域別人口一人あたり製造品出荷額



出典：工業統計

■東海環状(養老～北勢)周辺の拠点分布



東海環状沿線に
拠点が集積

出典：中部のデータブック2006

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】

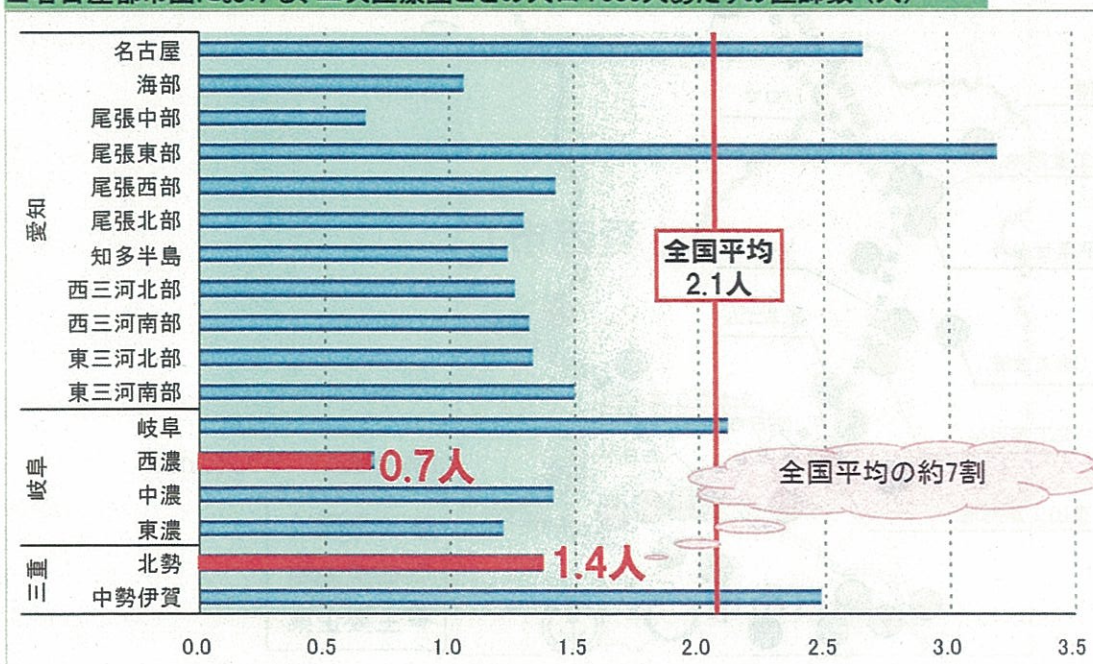
- 東海環状(関～養老)沿線地域では、高次医療施設までの30分以内到達数が少なく、高次医療のサービス水準が低い状況にあります。
- 人口あたりの医師数をみると、北勢地域・西濃地域などでは全国平均を下回っており、地域間の格差がみられます。

■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

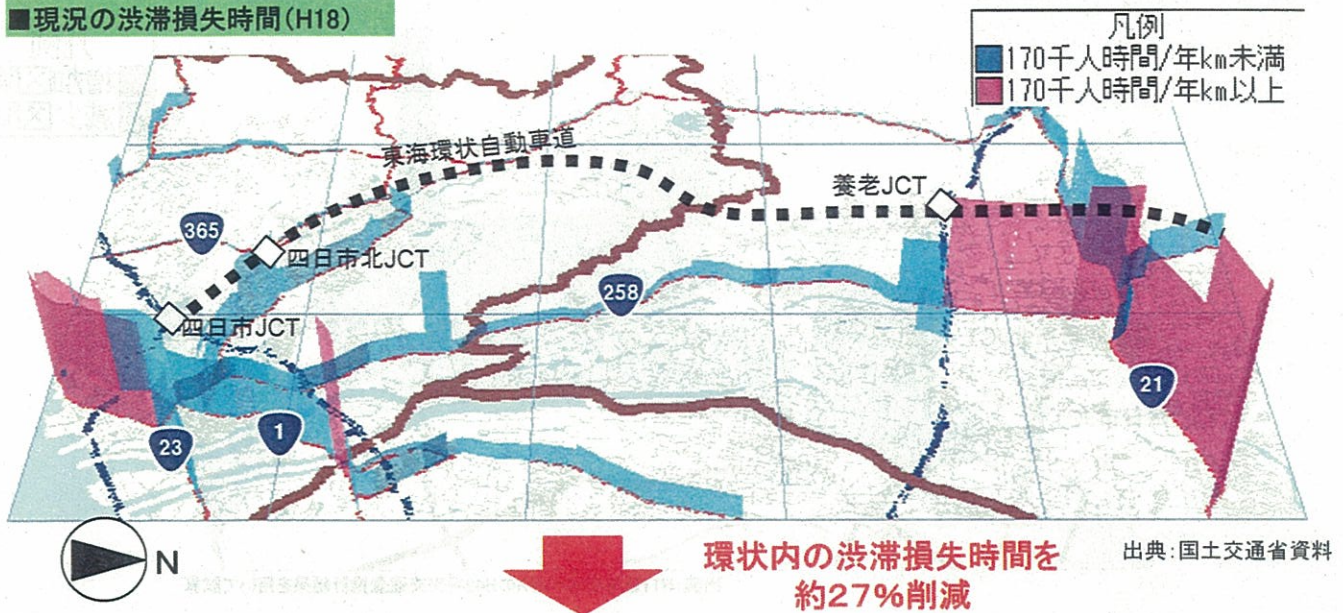
1) 現道等の渋滞損失時間の削減効果

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。
- 並行する国道258号では、約64%の渋滞損失時間削減効果が期待できます。
- 主要渋滞ポイントは4箇所で解消・緩和効果が期待できます。（東海環状内100箇所）

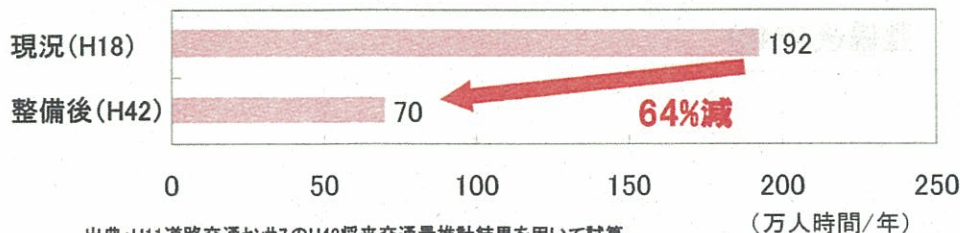
■現況の渋滞損失時間(H18)



■将来の渋滞損失時間(H42)



■並行路線(国道258号)の渋滞損失時間削減効果



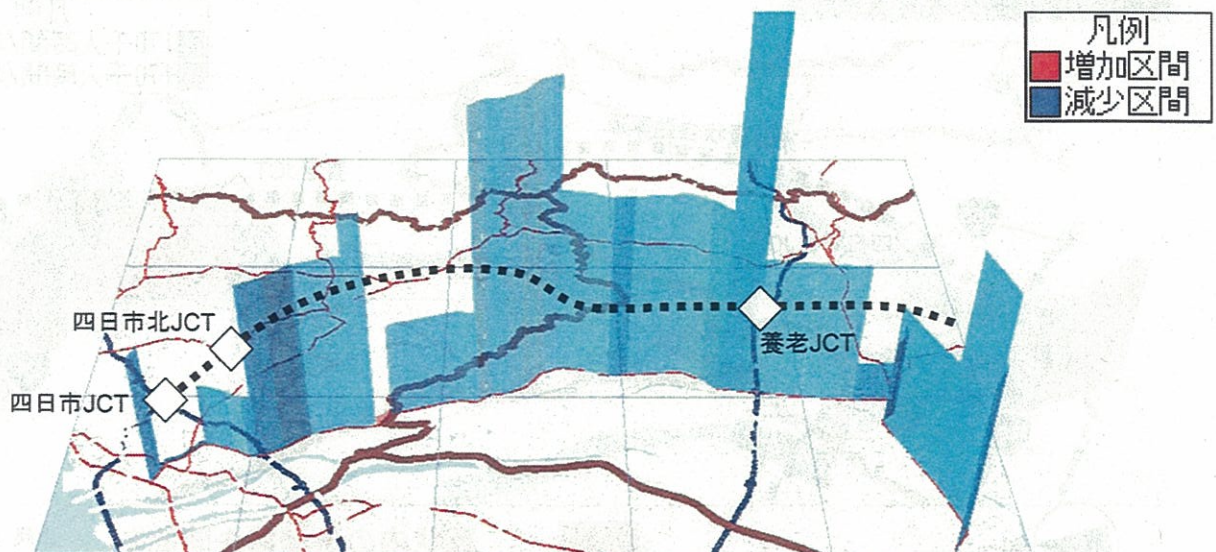
2) 並行する一般道の事故削減

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～

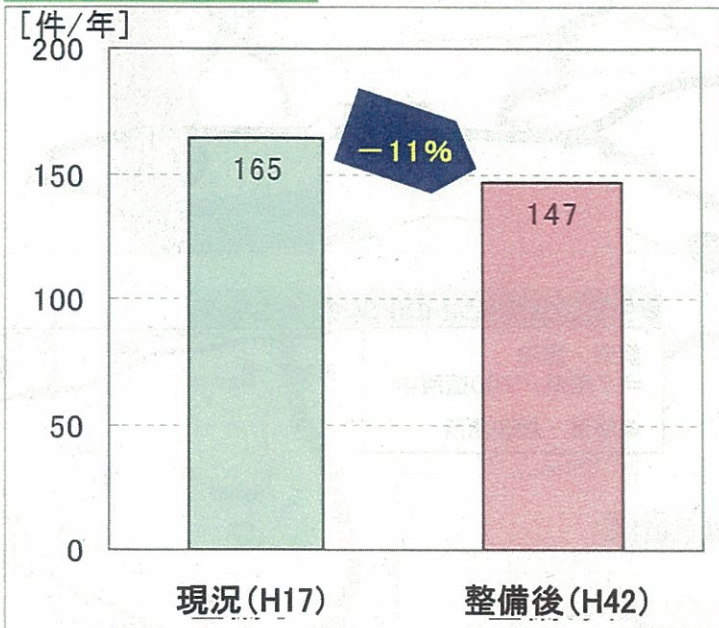
- 並行する国道258号では、約11%の死傷事故率の削減効果が期待できます。
- 特に養老JCT付近で大きな削減効果が期待できます。

■ 死傷事故率の変化〔現況(H17)⇒整備後(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

■ 死傷事故件数の変化



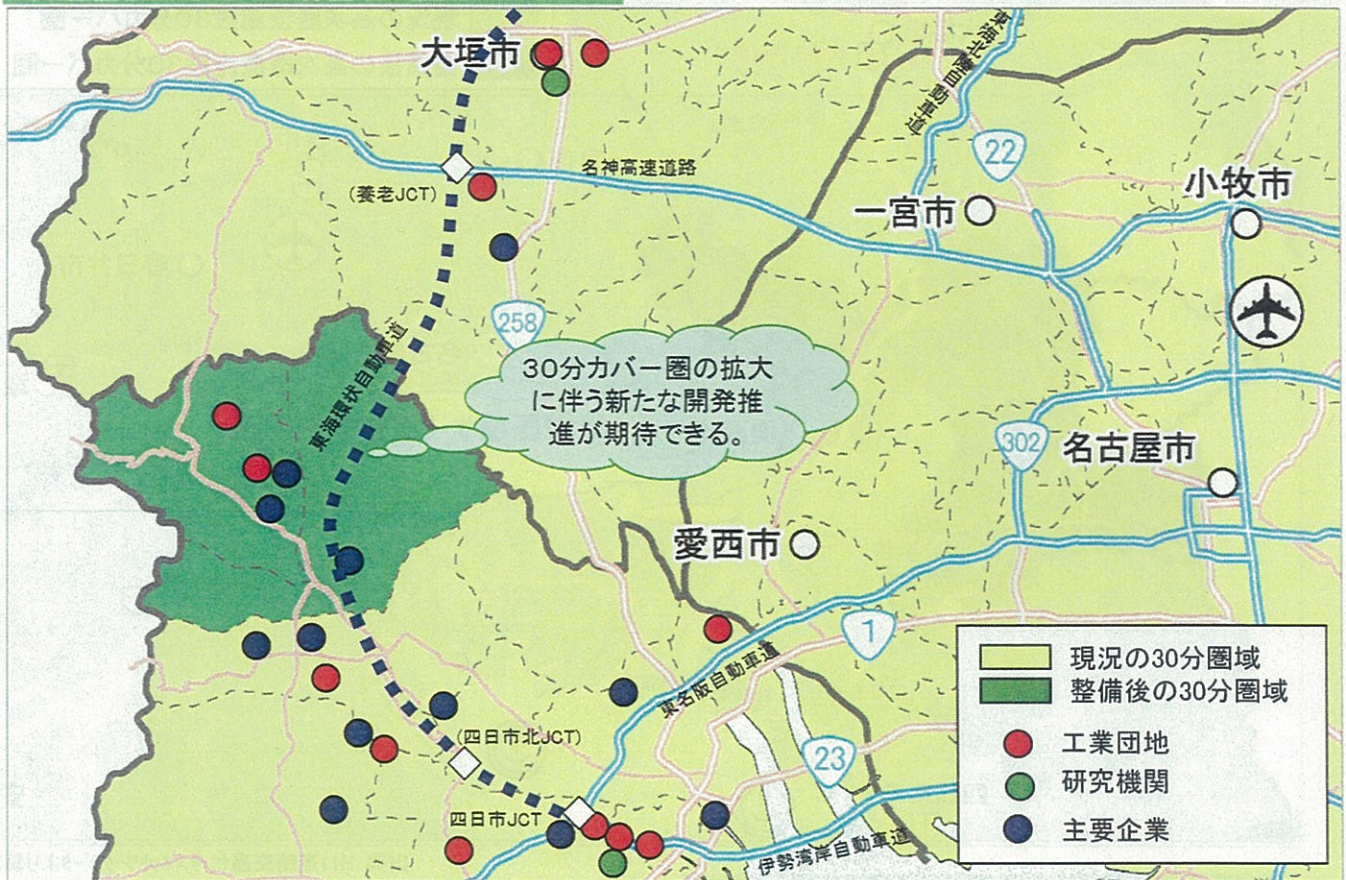
3) 沿線地域の開発ポテンシャルの向上

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～

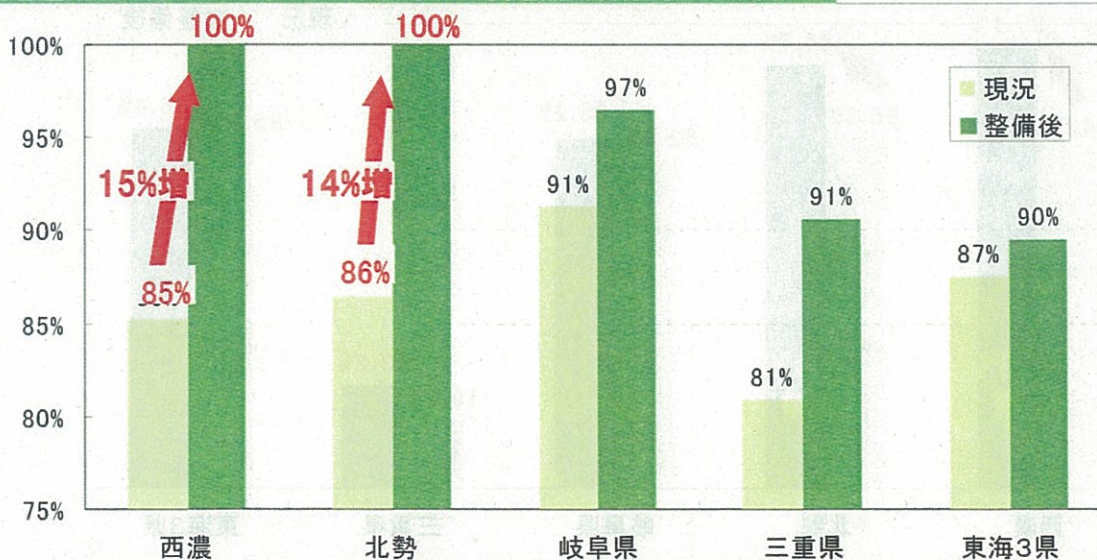
- 養老～北勢間沿線には工場団地等の開発用地が点在しており、土岐～関間同様、東海環状の整備合わせ工場立地が期待できます。
- 東海環状(養老～北勢)間の供用により、西濃地域ではIC30分カバー圏域が約15%拡大し、北勢地域では30分カバー圏域が約14%拡大します。

■ 高速道路ICアクセス30分圏域の拡大



出典：H11道路交通センサネットワークデータより算出

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：H11道路交通センサネットワークデータより算出

4) 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。～

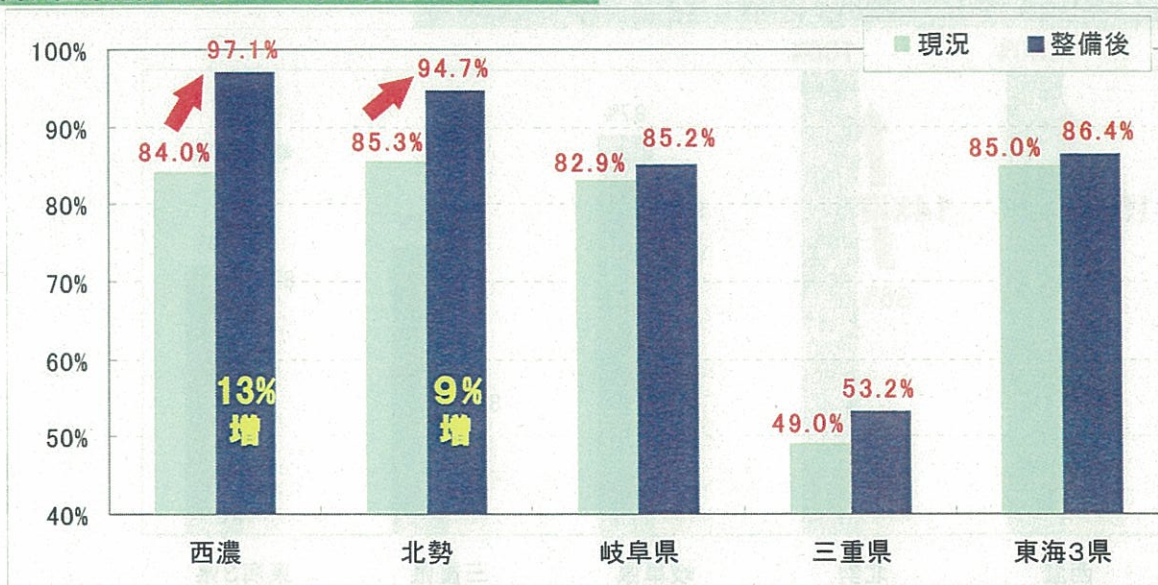
- 高次医療施設へのアクセス時の短縮により、いなべ市等が30分圏となり、地域医療サービス格差の是正が期待できます。
- 東海環状の整備により、西濃地域では高次医療施設の30分カバー率が約13%向上し、北勢地域では、9%向上します。

■ 高次医療施設30分カバー圏域の変化



出典：H11道路交通センサスネットワークデータより算出

■ 高次医療施設30分カバー率の変化(人口ベース)



出典：H11道路交通センサスネットワークデータより算出

5) 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】

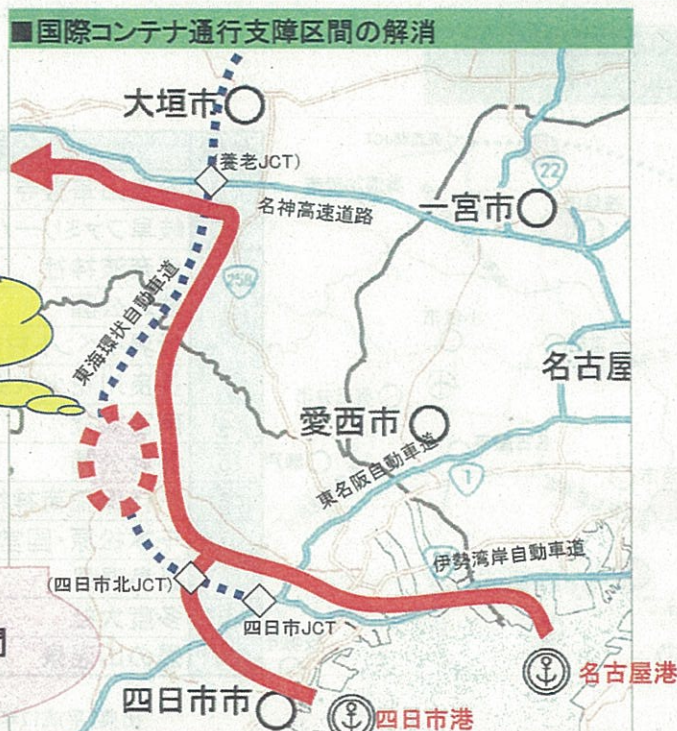
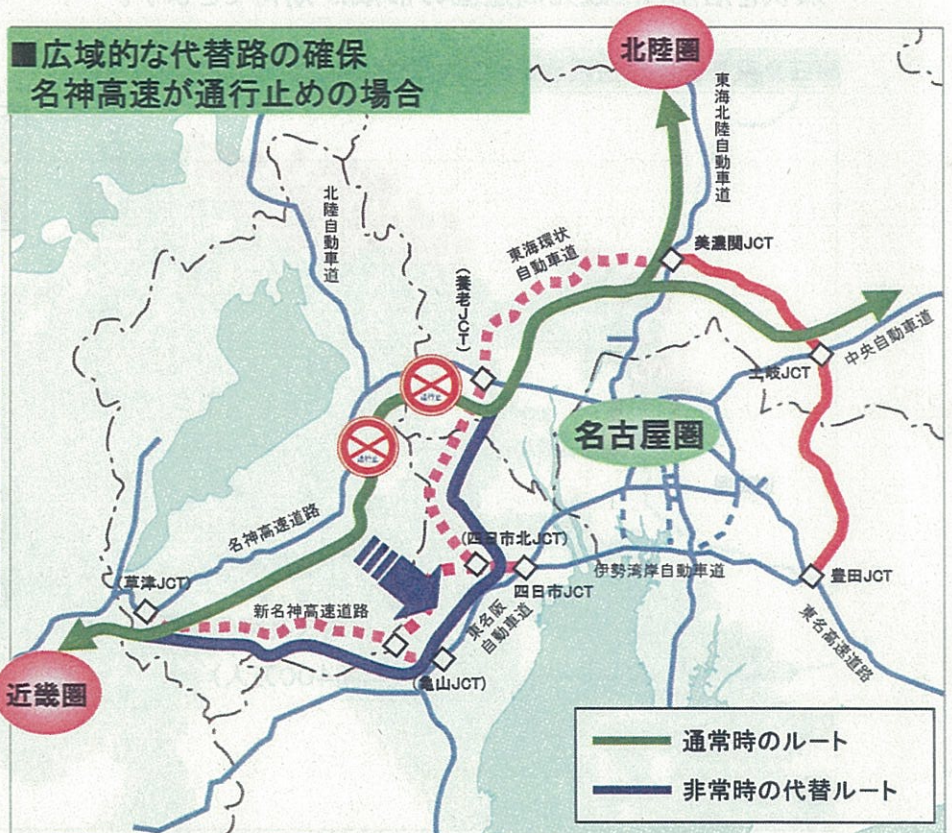
～緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する～

- 東海環状自動車道(西回り区間)の整備により、名神高速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。
- 国道365号には、国際コンテナ通行支障区間があり、東海環状(養老～北勢)の整備により、代替機能の向上が期待できます。

■ 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㈱資料



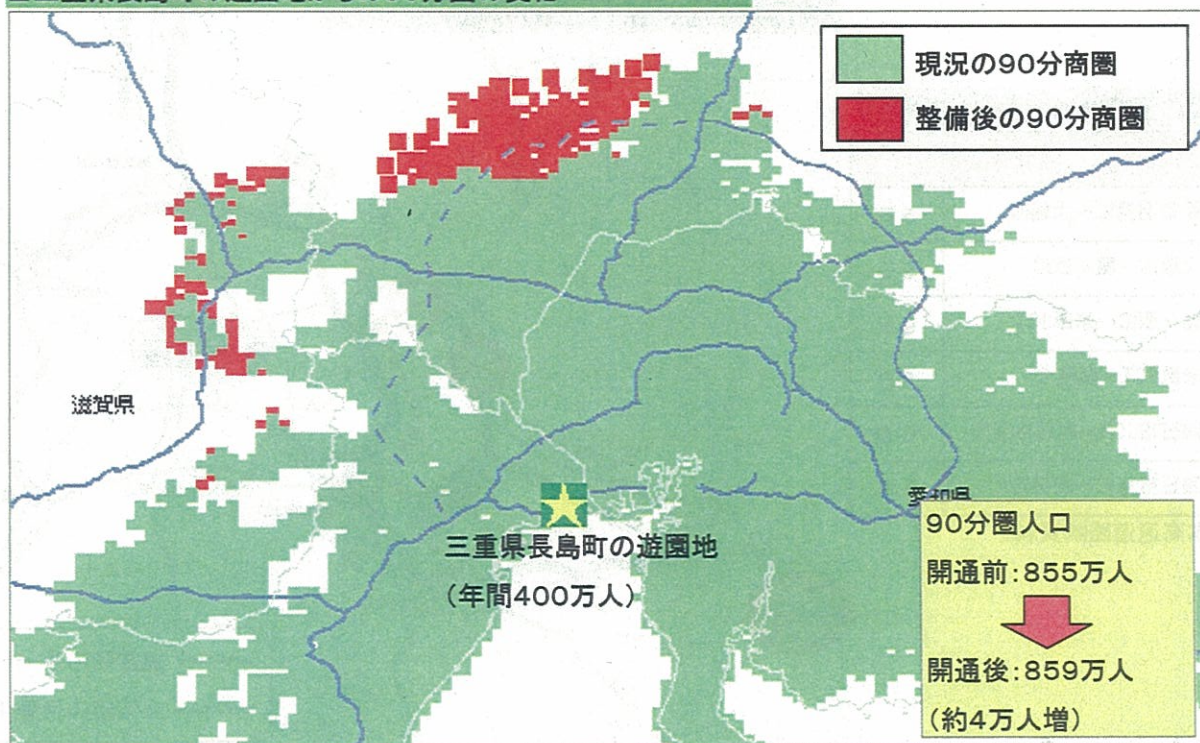
6) 沿線の観光拠点との連携強化

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観光地が存在する～

- 三重県長島町にあるナガシマスパーランド(遊園地:年間入り込み客数約400万人)の90分圏人口は東海環状西部区間の整備により約17万人拡大します。
- 東海環状(養老～北勢)周辺には岐阜県・三重県でも有数の観光施設が集積しており、東海環状を活用した観光周遊圏の形成が期待できます。

■三重県長島町の遊園地からの90分圏の変化



出典:デジタルロードマップ(DRM)より試算(H18)

■西部区間周辺の主な観光地
 (年間入込数40万人以上)



(単位:人)		
位置	名称	年間入込客数
①	谷汲山華厳寺	878,000
②	岐阜ファミリーパーク	410,825
③	伊奈波神社	1,400,000
	岐阜公園	879,000
	世界イベント村ぎふ	1,770,438
	長良川花火大会	500,000
④	南宮大社	420,148
⑤	養老公園	589,970
⑥	千代保稲荷神社	2,132,110
⑦	千本松原・国営木曾三川公園	1,399,838
⑧	長島温泉	4,485,000
⑨	多度大社	1,269,000
⑩	湯の山温泉	1,204,000

出典)平成17年岐阜県観光レクリエーション動態調査結果

7) 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(養老～北勢)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(養老～北勢)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(養老～北勢)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(養老～北勢)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(養老～北勢)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

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

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

※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) 国道258号で約64%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)
北勢地域でIC30分カバー圏が約14%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)
北勢地域で高次医療施設30分カバー圏が約11%拡大
- …等

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回再評価(H14)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

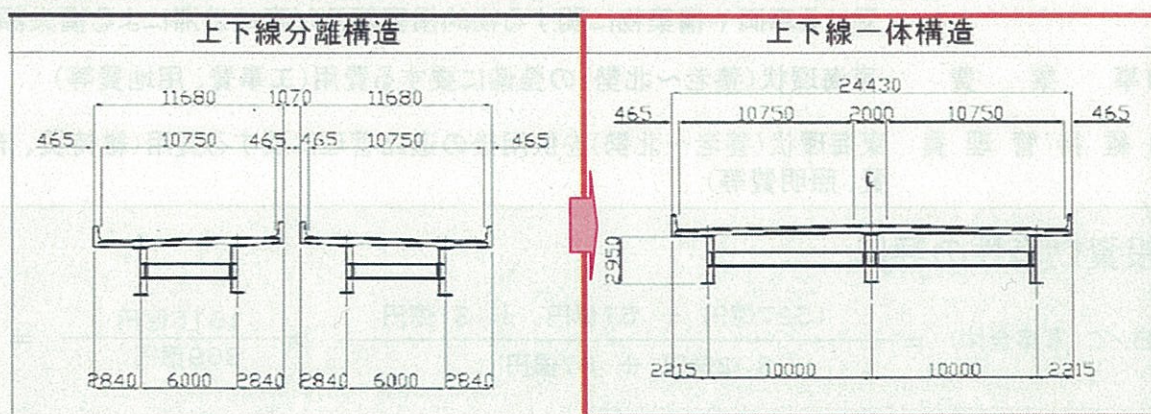
3. コスト削減や代替案立案等の可能性

(1) コスト削減

- 全体事業費約1,500億円のうち、約6億円のコスト削減を図ります。
 - ・完成形施工区間における高架橋の上下線一体施工 約0.2億円
 - ・連続径間数の見直し 約1.0億円
 - ・新技術・新工法の採用 約5.0億円
(少数桁橋・PC箱桁ストラット構造・免震支承・インターロッキング工法等)
- 引続きコスト削減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進します。

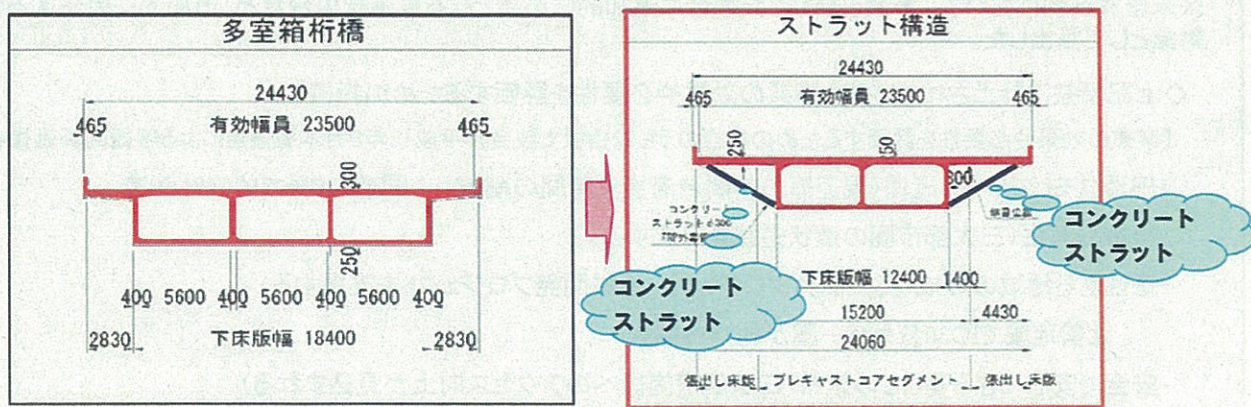
○完成形施工区間における高架橋の上下線一体施工

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



○新技術・新工法の採用

ストラット構造の採用により、箱桁数を削減(3⇒2)



(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。また、全区間都市計画決定済であり、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。
- 東海環状（養老～北勢）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ます。
- IC30分圏が西濃地域・北勢地域で大幅に拡大。東海環状の整備合わせ工場立地が期待できる。
- 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。
- 西濃地域・北勢地域において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る。
- 東海環状（養老～北勢）の整備により、国際コンテナ通行支障区間が解消され、代替機能の向上が期待できる。
- 暫定供用により、沿線の沿線に立地する観光資源の商圈拡大が期待できる。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9
残事業の投資効率性の評価 = 1.9

事業の進捗状況

- 用地取得率は0%（平成19年度末見込み）
- 全体の事業進捗率は約1%（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1,500億円のうち、約6億円のコスト縮減（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ります。また、全区間都市計画決定済であり、計画の変更は困難。

以上のことから東海環状自動車道（養老～北勢）の事業を継続する。