

# 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26年8月4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  
中日本高速道路株式会社

# 目 次

|   |       |
|---|-------|
| 1. <small>とうかいかんじょうじ どうしゃどう</small> 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広域ネットワークの構築                                      | P. 3  |
| ②地域産業の支援  | P. 4  |
| ③観光産業の支援  | P. 6  |
| ④災害に強い道路機能の確保                                     | P. 7  |
| 3. 事業の進捗及び見込みの視点                                  | P. 8  |
| 4. 費用対効果分析  | P. 17 |
| 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点                            | P. 18 |
| 6. 県・政令市への意見聴取結果                                  | P. 18 |
| 7. 対応方針（原案）                                       | P. 19 |

# 1. 東海環状自動車道の事業概要

## (1) 事業目的

一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約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、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保に寄与します。

平成25年度までに全線の約5割にあたる81.6kmが開通しています。

### 全体位置図



| 凡 例                                     |                   |
|---|-------------------|
| <span style="color: red;">■■■■</span>   | 東海環状自動車道（事業中）     |
| <span style="color: blue;">■■■■</span>  | 東海環状自動車道（開通済）     |
| <span style="color: green;">■■■■</span> | その他の高速道路（開通済・事業中） |
| ( )                                     | 内のIC、JCT名称は仮称     |

※東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道が通過する市町村及びその内側の市町村を中京圏とする。

### 東海環状自動車道 延長約160km

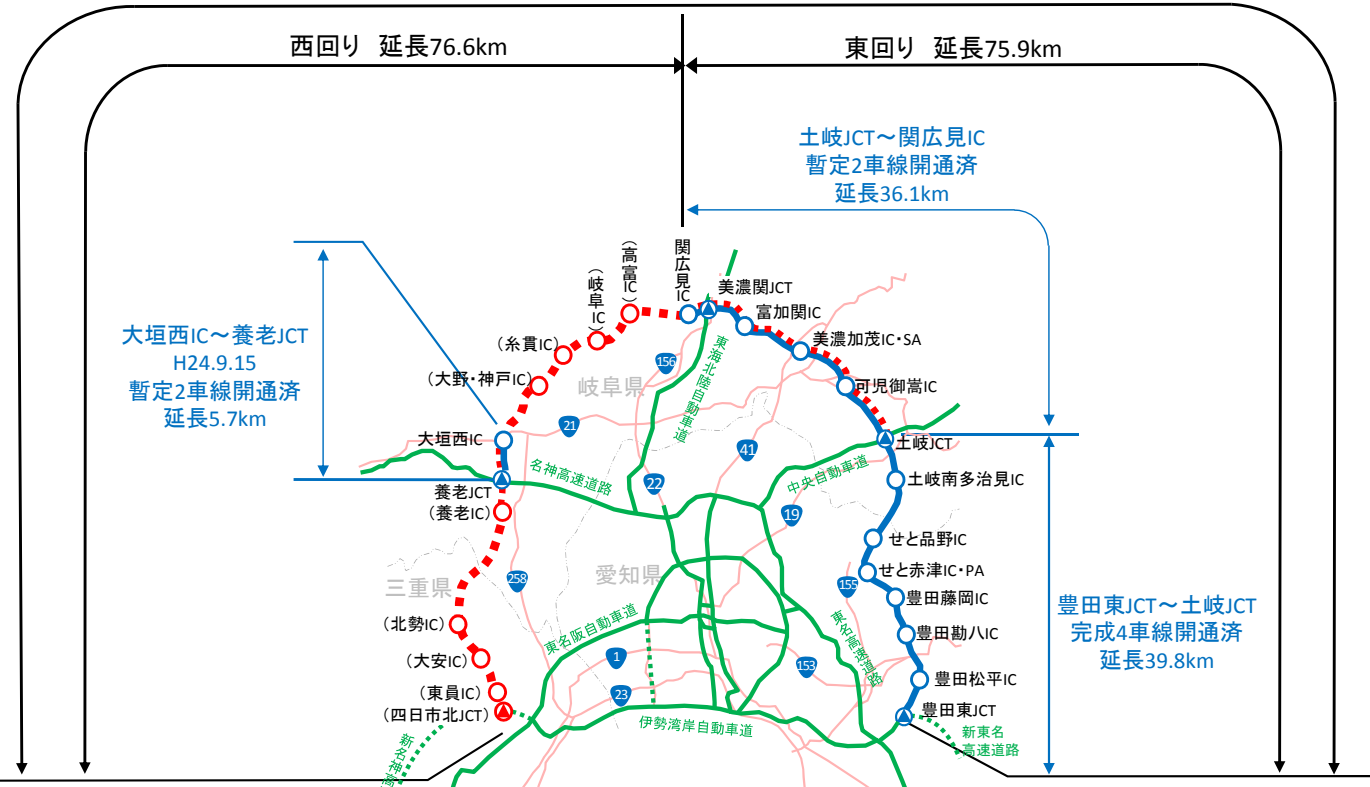


図 東海環状自動車道概要図

( )のIC・JCT名は仮称

# 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、<sup>とき</sup>土岐～<sup>せき</sup>関、<sup>せき</sup>関～<sup>ようろう</sup>養老、<sup>ようろう</sup>養老～<sup>ほくせい</sup>北勢、<sup>ほくせい</sup>北勢～<sup>よっかいち</sup>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)の一部を構成する土岐～関は、平成21年4月までに暫定2車線(一部完成4車線)開通しており、引き続き4車線化に向けた事業を推進しています。  
 東海環状自動車道(西回り)を構成する関～四日市の3区間は、早期開通に向け事業を推進しています。

- 事業名 : 一般国道475号 東海環状自動車道
- 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
- 延長 : 160.0km (開通済:4車線39.8km 2車線41.8km)
- 道路規格 : 第1種第2級 自動車専用道路
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)

|           | とき せき 土岐～関            | せき ようろう 関～養老          | ようろう ほくせい 養老～北勢       | ほくせい よっかいち 北勢～四日市     |                |
|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|
| 起終点       | 起点                    | 岐阜県土岐市 土岐津町           | 岐阜県関市 広見              | 岐阜県養老郡 養老町大跡          | 三重県いなべ市 北勢町阿下喜 |
|           | 終点                    | 岐阜県関市 広見              | 岐阜県養老郡 養老町大跡          | 三重県いなべ市 北勢町阿下喜        | 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<br>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23年度<br>(指定事項なし:継続) | 平成23年度<br>(指定事項なし:継続) | 平成23年度<br>(指定事項なし:継続) | 平成23年度<br>(指定事項なし:継続) |                |
| 全体事業費     | 4,000億円<br>(増減なし)     | 5,100億円<br>(増減なし)     | 1,500億円<br>(増減なし)     | 1,300億円<br>(増減なし)     |                |

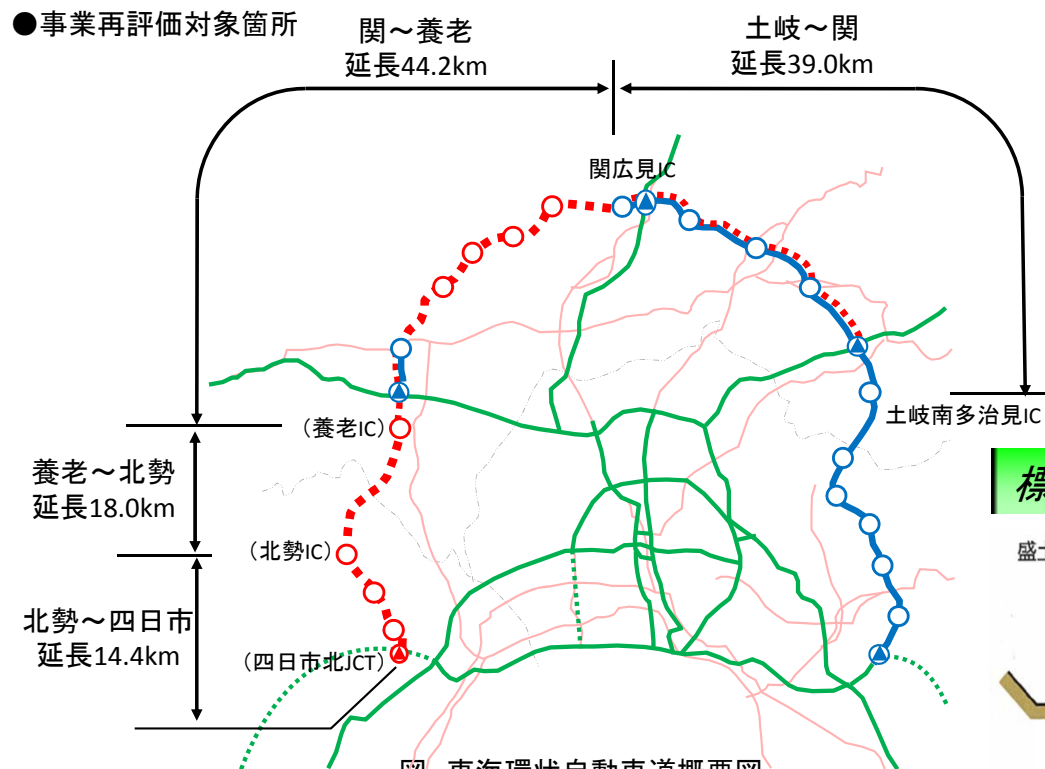
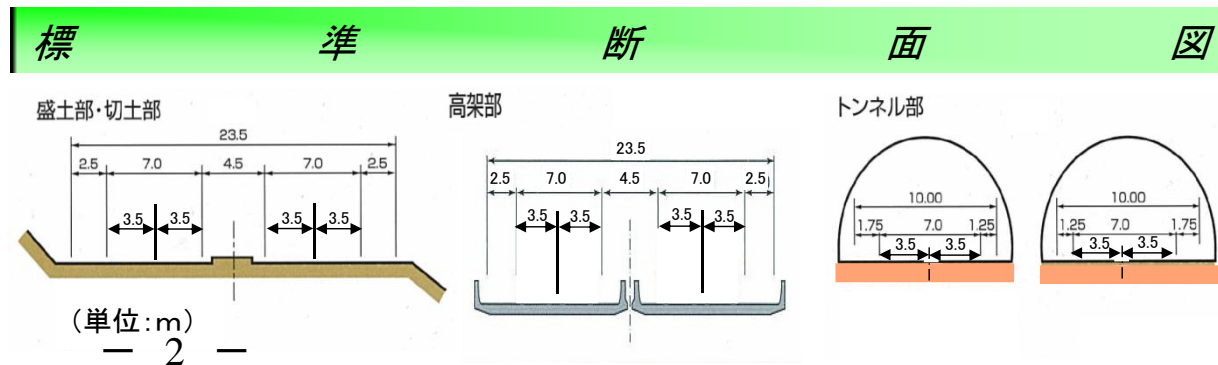


図 東海環状自動車道概要図



# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ① 広域ネットワークの構築

#### ○所要時間の短縮、渋滞緩和

- 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・バイパス機能により、高速道路の主要渋滞箇所を避けた通行が可能となるため、環状道路内側の高速道路の渋滞緩和が期待されます。

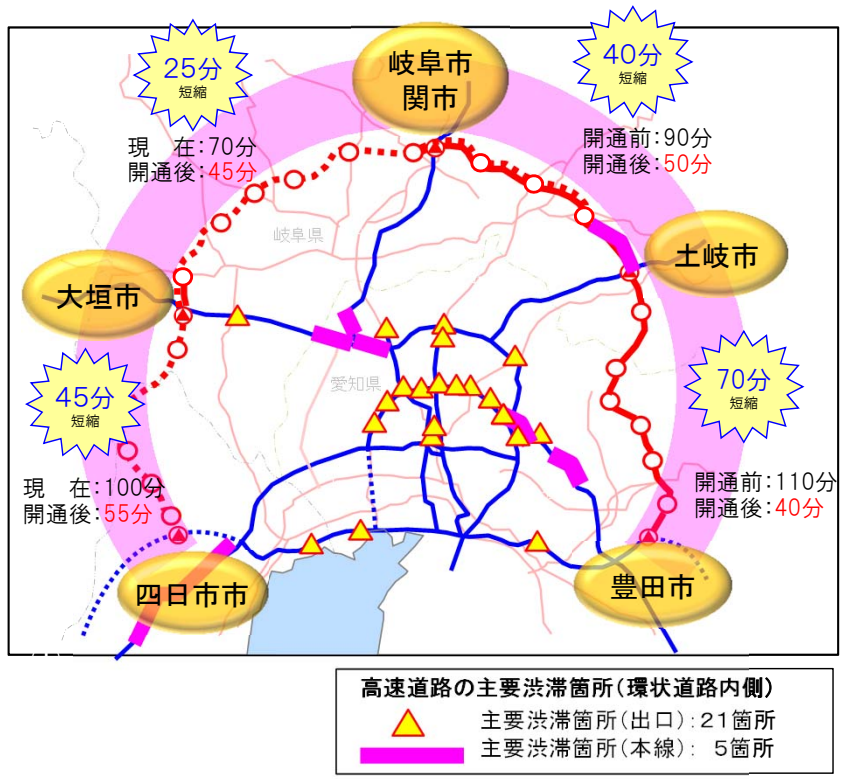
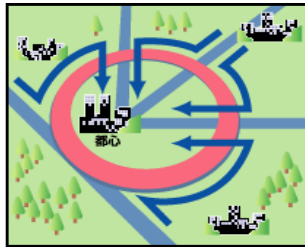
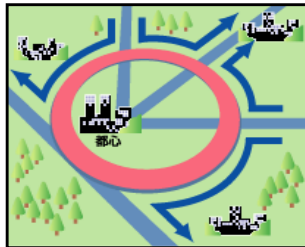


図 主要都市間の所要時間短縮効果



○分散導入機能  
郊外から都心部への交通を分散して導入する複数のルートを確認



○バイパス機能  
都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、場内交通と分離

東海環状自動車道の渋滞損失時間の推移(高速道路)

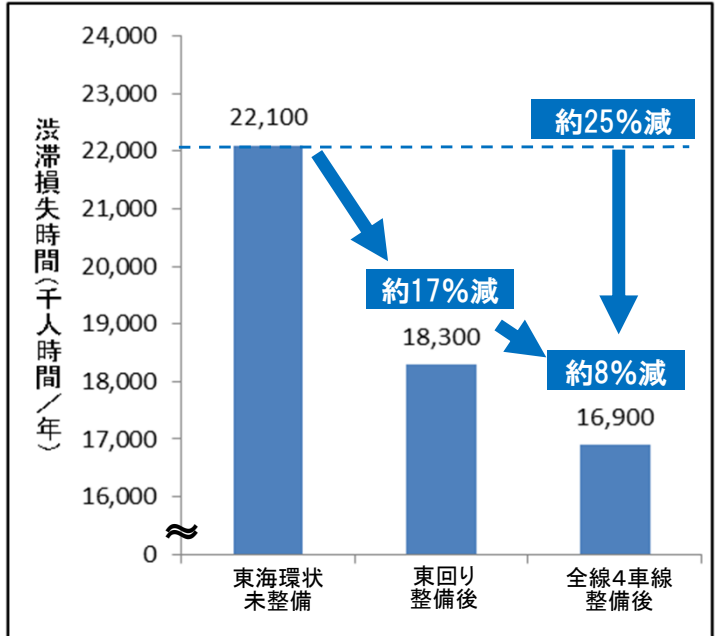


図 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果

※東海環状道路内側の路線を対象に、H42交通量推計より渋滞損失時間を算出

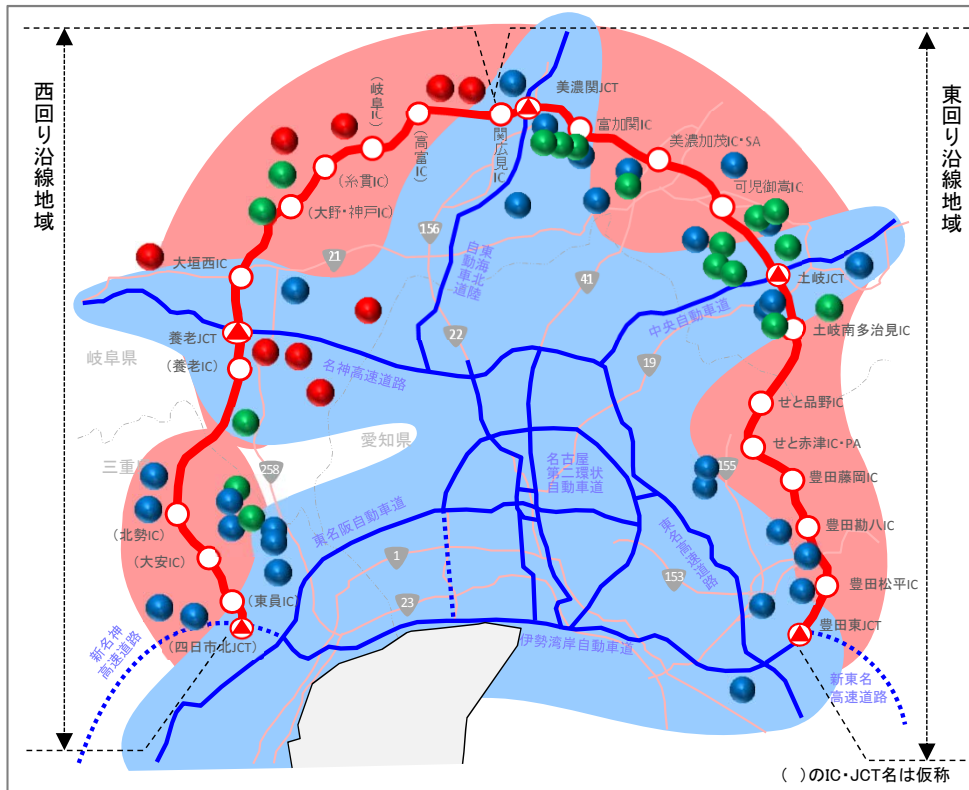
# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○沿線地域の開発拡充

■ 東海環状自動車道の整備により、高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り整備後から現在までに、沿線地域では新たな工業団地の立地による開発拡充が確認できます。

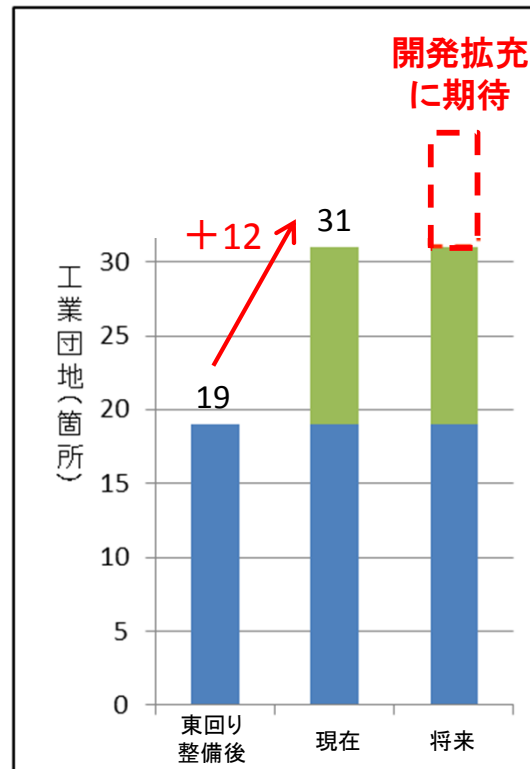
■ 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる沿線地域の開発拡充により、地域経済活性化が期待されます。



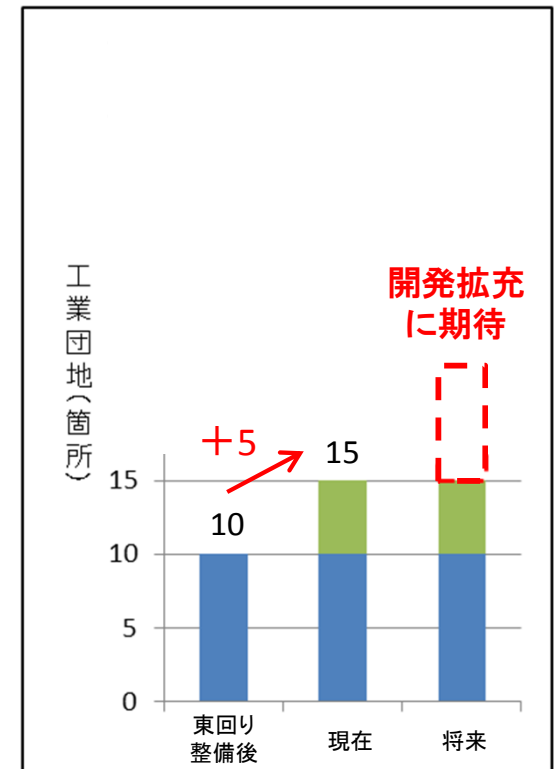
- : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域
- : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域
- : 東海環状自動車道東回り開通まで(H17.3)に完成した工業団地
- : 東回り開通後、現在まで(H26.3)に完成した工業団地(分譲中を含む)
- : 計画・構想中

図 東海環状自動車道沿線の工業団地立地状況

東回り沿線地域の工業団地箇所数



西回り沿線地域の工業団地箇所数



出典:【完成・分譲中】岐阜県産業情報資料、愛知県産業情報資料、三重県企業立地資料  
【計画・構想】岐阜市計画、大野町計画

# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○整備効果事例

- 東海環状自動車道(東回り)の開通後、多くの工業団地で分譲地がほぼ完売し、有効求人倍率も大幅に上昇しています。
- 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の開通により、輸送ルートを変更する企業もある等、開通以降交通量は上昇しており、現在、平均約3,000台/日となっています。

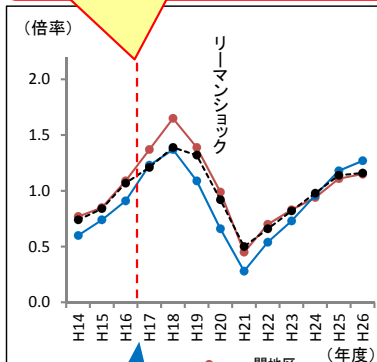
### 東海環状自動車道(東回り)

#### ■東部区間沿線の主な工業団地



#### ■東部区間沿線地区の有効求人倍率の推移

H17年3月19日東部区間開通!



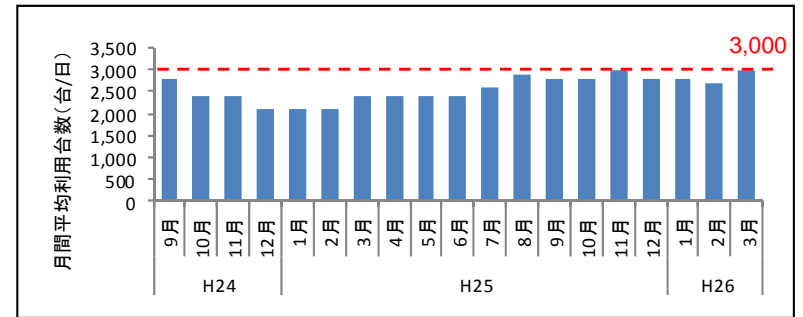
※H26年度は4月値

関地区・美濃加茂地区では、東部区間開通後、有効求人倍率が、**大幅に上昇!!**

| 地区名    | 該当市町名               |
|--------|---------------------|
| 関地区    | 関市、美濃市              |
| 美濃加茂地区 | 美濃加茂市、下呂市のうち金山町、加茂郡 |

### 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)

#### 東海環状道 大垣西IC利用台数の推移



※H24.9月は、9月16日～9月30日の平均値

### ◆輸送ルートが大垣西IC経由に変更!

◆ヒアリングを行ったA社からは、「中部国際空港から西濃地域の企業への輸送は、これまで最寄りの名神高速道路大垣ICを利用していましたが、東海環状自動車道の開通後、搬送ルートを変更し大垣西ICを利用しています。輸送の定時性確保や運転時間の減少に伴う輸送ドライバーの環境改善に役立っています。」との声を頂きました。



| 工業団地名       | 分譲率変化 (開通前・開通後) |
|-------------|-----------------|
| 1 美濃テクノパーク  | 100% → 100%     |
| 2 関テクノハイランド | 0% → 100%       |
| 3 テクノプラザ    | 29% → 92%       |
| 4 滝田工業団地    | 0% → 100%       |
| 5 関工業団地     | 100% → 100%     |
| 6 美濃加茂蜂屋台   | 68% → 100%      |

| 工業団地名             | 分譲率変化 (開通前・開通後) |
|-------------------|-----------------|
| 7 可児工業団地          | 100% → 100%     |
| 8 二野工業団地          | 0% → 83%        |
| 9 グリーンテクノみたけ      | 90% → 100%      |
| 10 フロンティア・リサーチパーク | 0% → 79%        |
| 11 瑞浪クリエイション・パーク  | 16% → 100%      |
| 12 恵那テクノパーク       | 100% → 100%     |

■東部区間開通後、完売となった工業団地 出典:岐阜県内の立地可能な工業用地等 (H23.3月1日現在)

出典:岐阜労働局HP

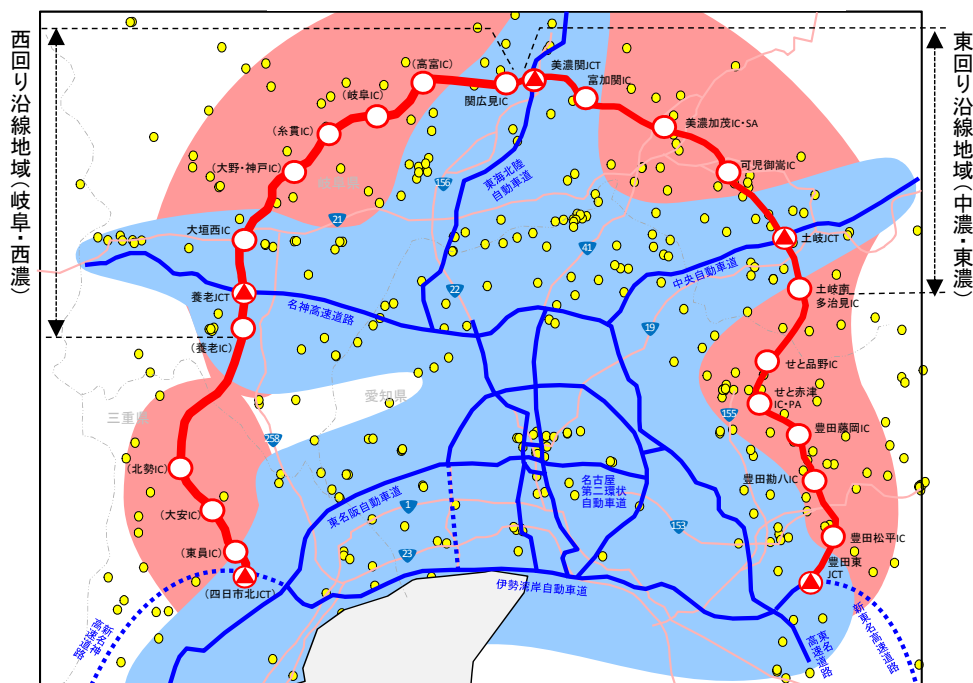
# 2. 評価の視点

## ③ 観光産業の支援

### ○観光入込客数の増加

■東海環状自動車道の整備により、沿線地域の高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り沿線地域では沿線観光施設の開発及び観光入込客数の増加が確認できます。

■今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる開発及び観光入込客数の増加による地域活性化が期待されます。



- : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域
- : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域
- : 観光地点

図 高速道路ICからの10km圏域拡大状況

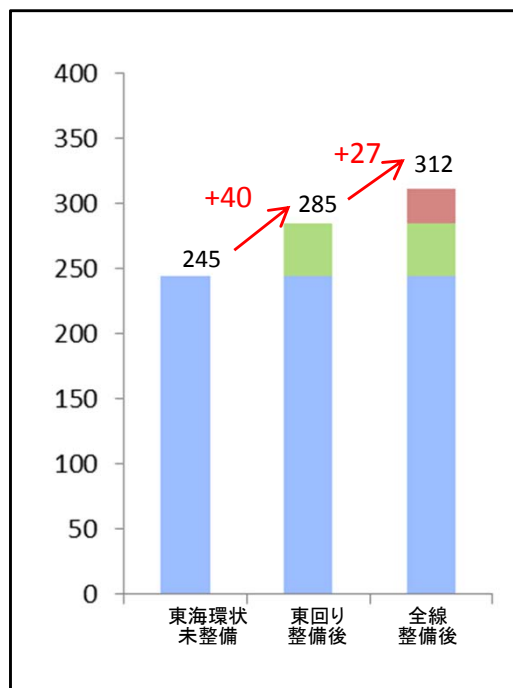
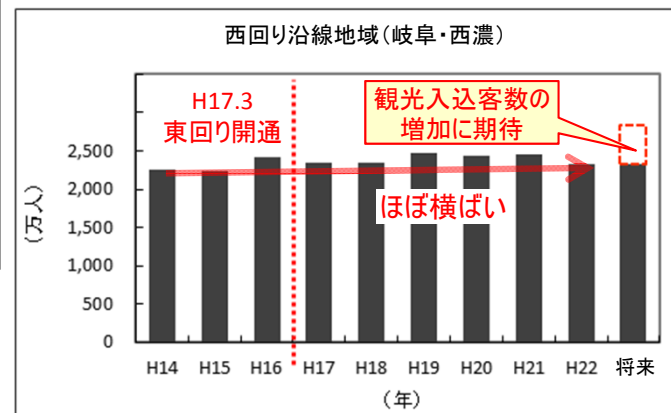
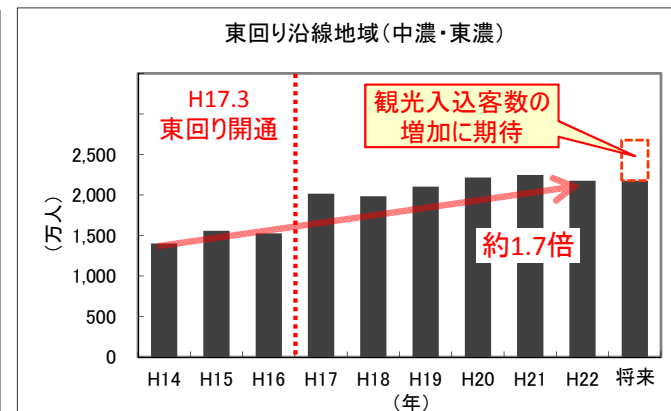


図 高速道路ICから10km圏域内の観光施設数

### 各地域の観光入込客数の推移



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査結果、岐阜県観光入込客統計調査、愛知県観光レクリエーション利用者統計、三重県観光レクリエーション入込客数推計書



# 2. 評価の視点

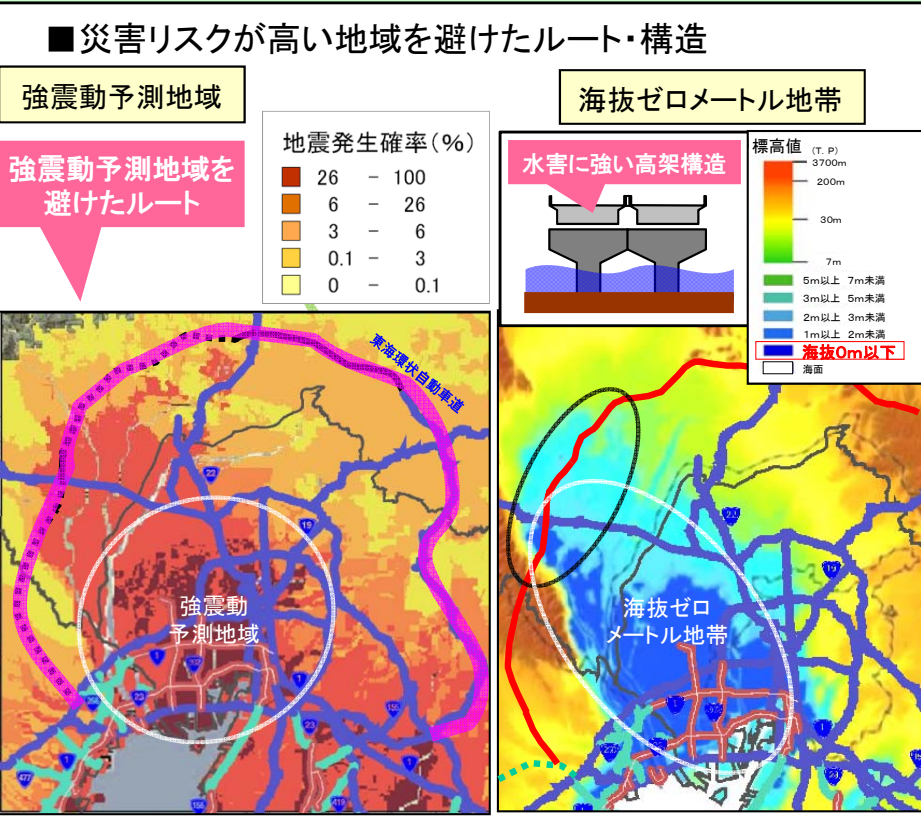
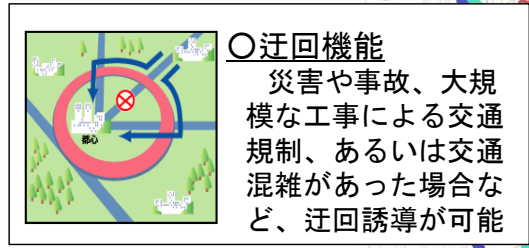
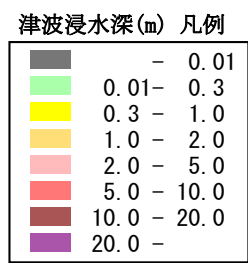
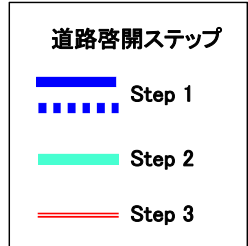
## ④ 災害に強い道路機能の確保 <中部版「くしの歯作戦」>

### ○災害時の広域支援

■東海環状自動車道は、強震動予測地域(震度6強以上)や海拔ゼロメートル地帯といった、災害リスクが高い地域をルートや構造により回避する計画としています。

■また、東海環状自動車道の整備により、被災地域を支援する「くしの歯」の軸に接続する高速道路ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与します。

■東海環状自動車道の整備により、「くしの歯」の軸となる道路に接続する **広域支援ルートの確保が可能**



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道の進捗状況

**関～養老**  
 延長44.2km  
 ・用地取得率 71% (37%)  
 ・事業進捗率 26% (11%)

**養老～北勢**  
 延長18.0km  
 ・用地取得率 1% (0%)  
 ・事業進捗率 3% (1%)

**北勢～四日市**  
 延長14.4km  
 ・用地取得率 98% (97%)  
 ・事業進捗率 34% (25%)

**土岐～関**  
 延長39.0km  
 ・用地取得率 100% (100%)  
 ・事業進捗率 80% (74%)

養老JCT～養老IC  
 平成29年度  
 暫定2車線開通予定  
 延長3.3km

美濃関JCT  
 平成27年度開通予定  
 延長2.4km

大安IC～東員IC  
 平成30年度  
 暫定2車線開通予定  
 延長6.1km

東員IC～四日市北JCT  
 平成27年度  
 完成4車線開通予定  
 延長1.7km

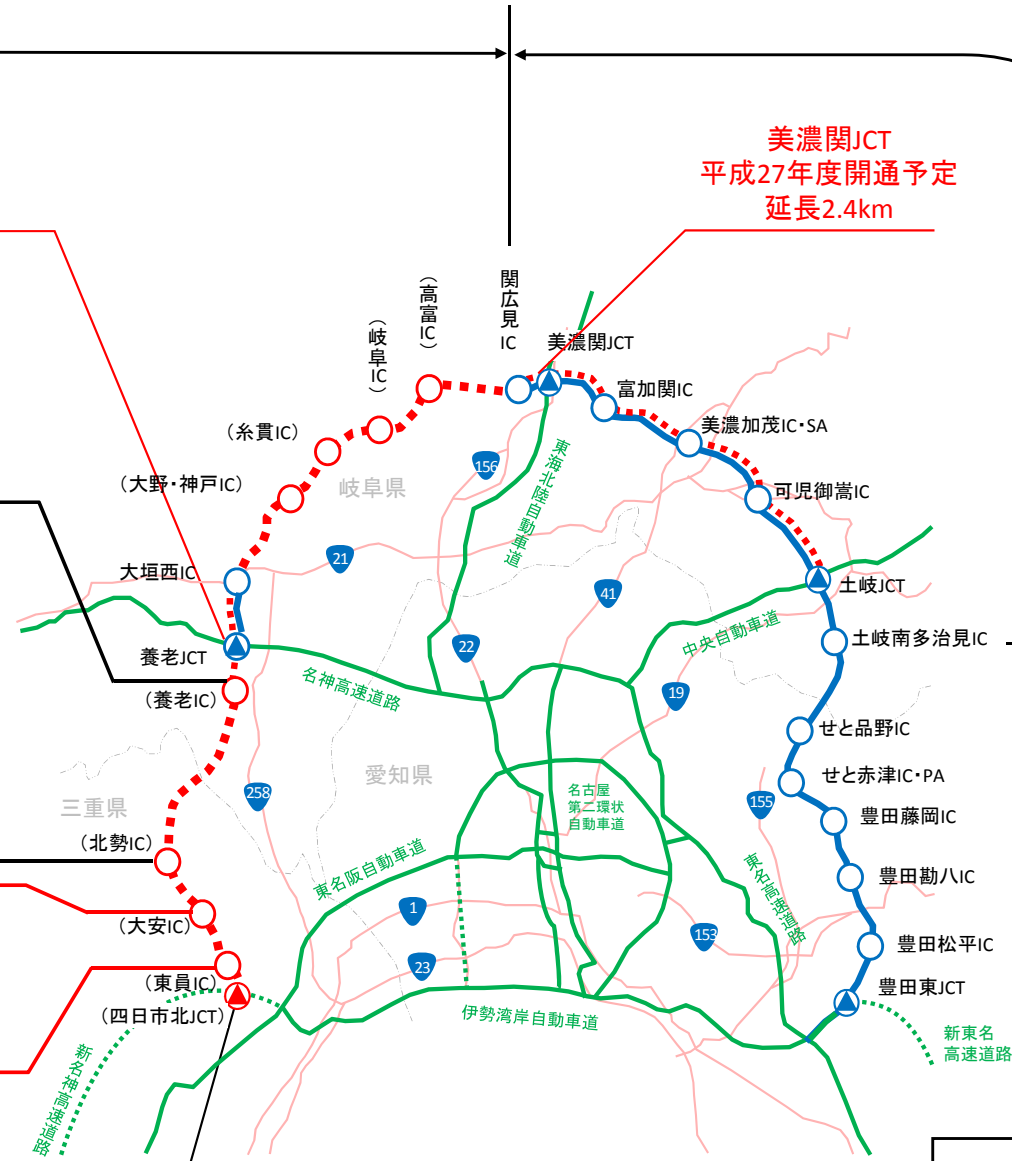


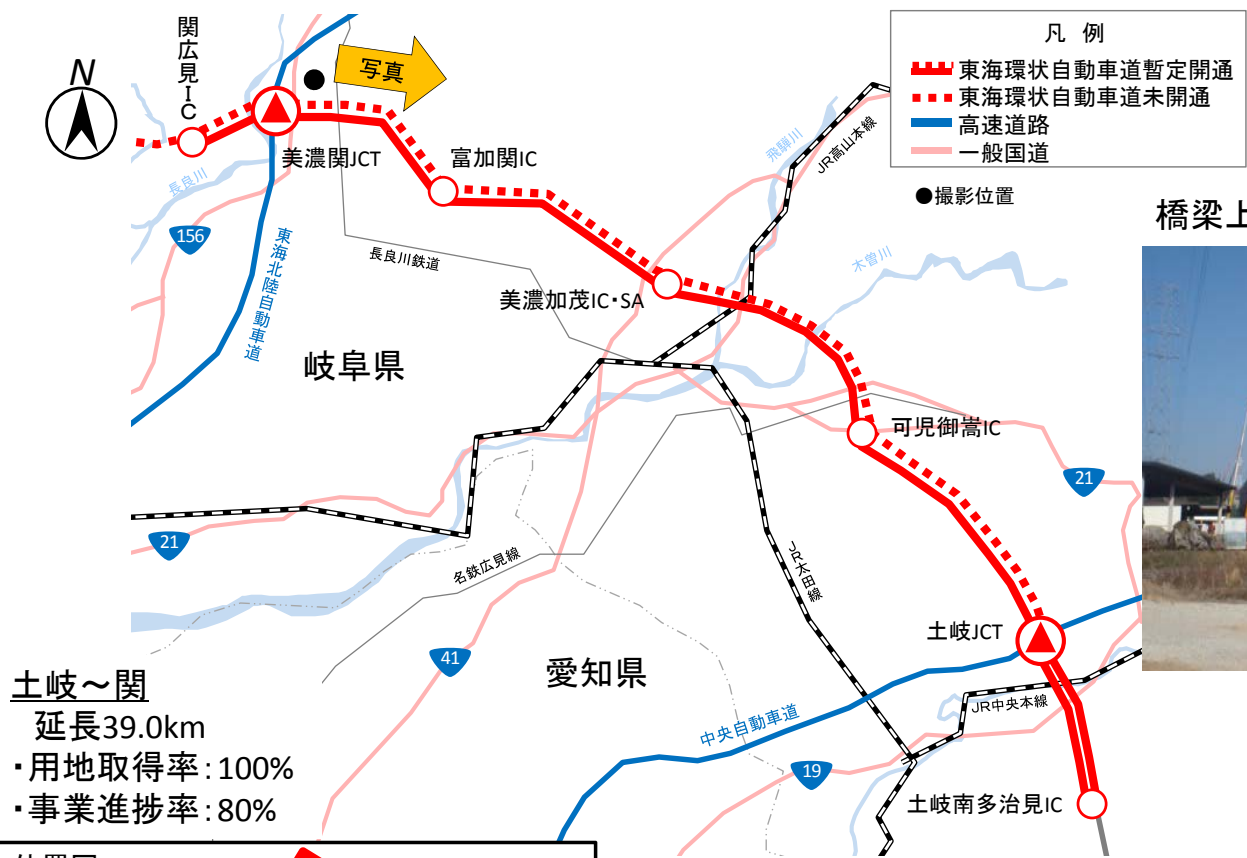
図 一般国道475号東海環状自動車道の進捗状況

| 凡 例   |                   |
|-------|-------------------|
| ----- | 東海環状自動車道（事業中）     |
| ————  | 東海環状自動車道（開通済）     |
| ----- | その他の高速道路（開通済・事業中） |
| ( )   | 内のIC、JCT名称は仮称     |

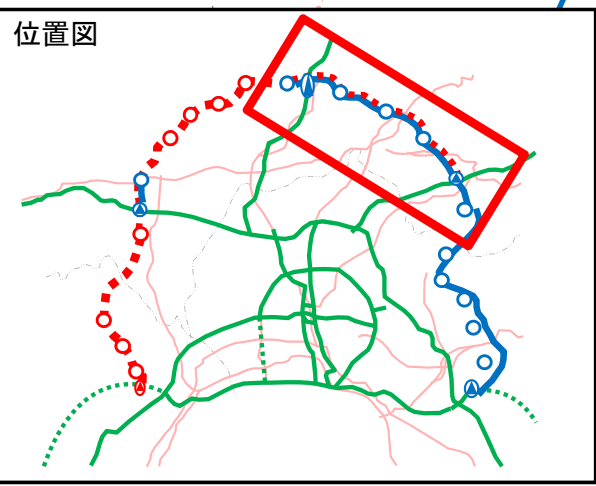
※事業進捗率及び用地取得率は、平成25年度末(平成22年度末)

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（土岐～関）の事業進捗状況



土岐～関  
延長39.0km  
・用地取得率:100%  
・事業進捗率:80%



橋梁上部工の工事状況



【美濃関JCT付近】  
平成26年3月撮影

橋梁上部工(箱桁)の工事状況

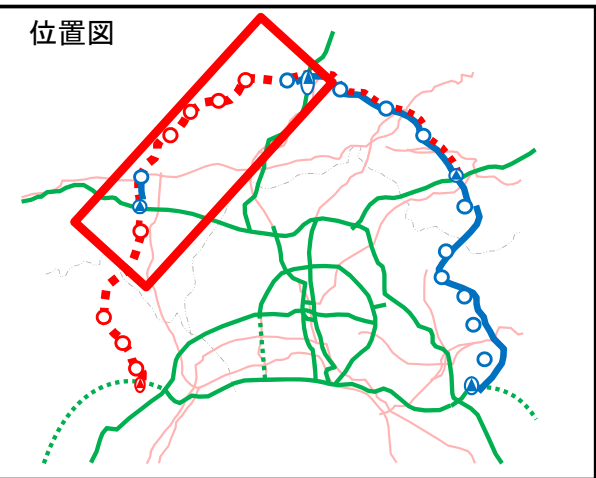


【美濃関JCT付近】  
平成26年5月撮影

| 区間     | 事業進捗状況  | 備考                                 |
|--------|---|------------------------------------|
| 美濃関JCT | <p>【用地】 用地取得完了</p> <p>【工事】 平成21年4月の美濃関JCT～関広見IC暫定2車線開通後、付加車線工事に着手し、今年度も引き続き推進</p> | <p>平成27年度<br/>開通予定<br/>延長2.4km</p> |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

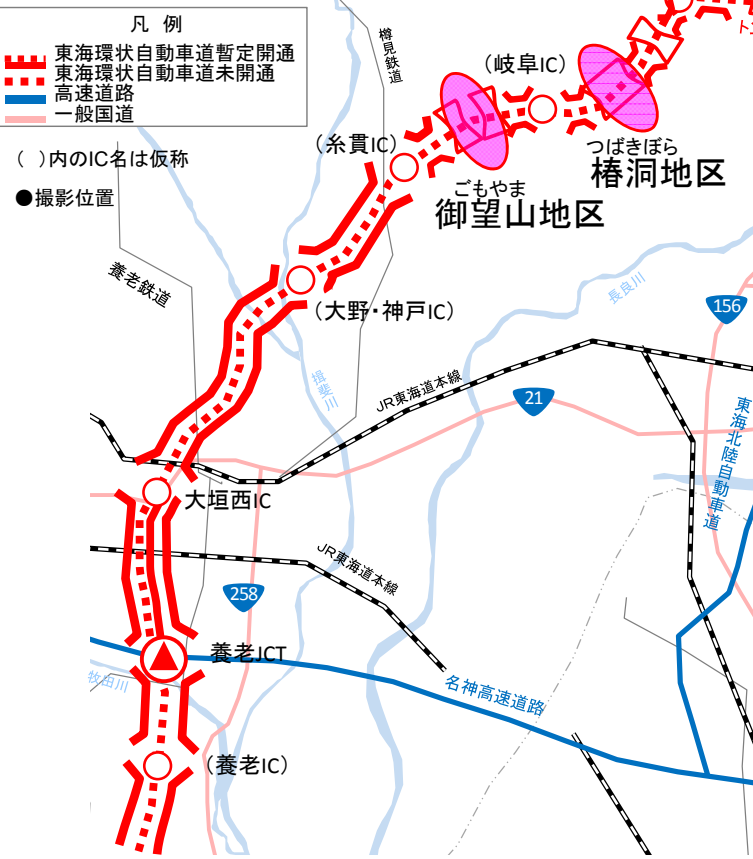
## 東海環状自動車道（関広見～糸貫）の事業進捗状況



関～養老  
 延長44.2km  
 ・用地取得率: 71%  
 ・事業進捗率: 26%



岐阜県



大規模土工が必要



【岐阜市北野北地内(写真①)】  
平成26年5月撮影

橋梁とトンネルの連続施工が必要



【山県市東深瀬地内(写真②)】  
平成26年5月撮影

| 区間                    | 事業進捗状況 | 備考   |
|-----------------------|--------|--|
| 関広見IC<br>～<br>(高富IC)  |        | <p>【用地】 平成20年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】 平成24年度より工事着手し、今年度は改良工、橋梁下部工、トンネル工を推進</p>       |
| (高富IC)<br>～<br>(糸貫IC) |        | <p>【用地】 今年度より用地取得に着手</p> <p>【工事】 工事未着手であり、今年度は橋梁・道路詳細設計を推進</p> <p>H23.3.29<br/>都市計画<br/>変更</p> |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道の都市計画変更状況

ごもやまつばきぼら  
御望山・椿洞地区  
都市計画変更の概要



ごもやまつばきぼら  
御望山・椿洞地区 都市計画変更の経緯

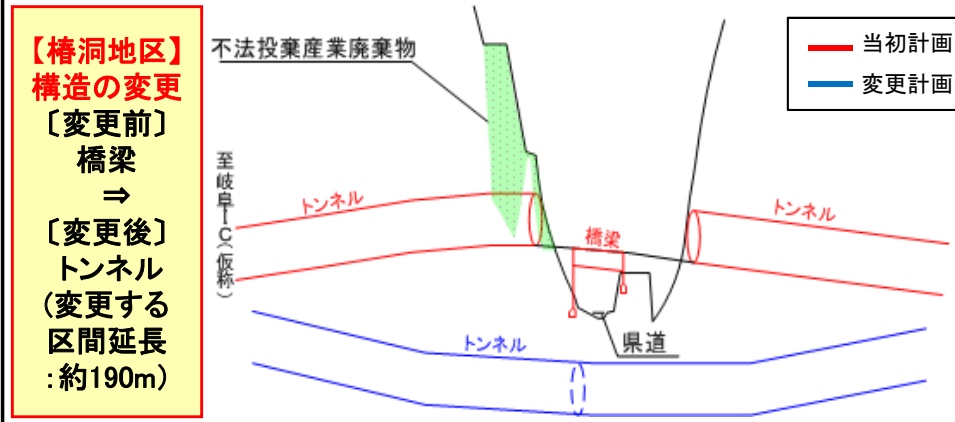
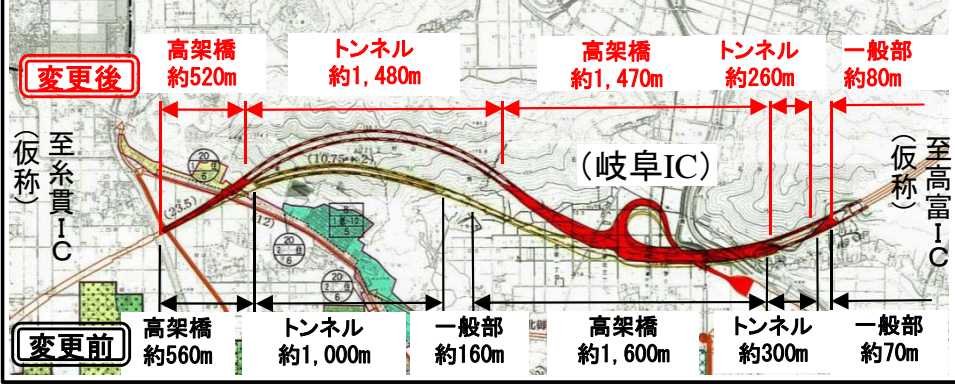
H8.10 都市計画決定

○御望山地区(線形変更)  
H12.6~H18.3  
御望山調査検討会  
【懸念事項】  
①地質構造が複雑で崩れやすい  
②トンネル施工中・施工後の影響  
③絶滅危惧種の生息環境の悪化  
H18.6~計画の再検討  
H21.7 事業者計画案公表  
H21.12 御望山通過ルート安全性の公表(県)

○椿洞地区(構造変更)  
H16.3 東環ルート近傍に廃棄物不法投棄を確認  
H16.5 「岐阜市産業廃棄物不法投棄対策検討委員会」設置(市)  
H20.3 産業廃棄物処理に関する実施計画公表(市)  
~H21.6 計画の再検討  
H21.7 事業者対応案公表

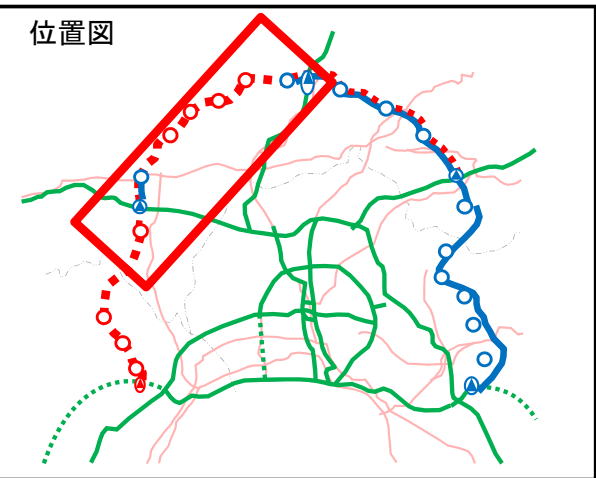
~H22.3 岐阜市都市計画変更原案の作成  
H22.4~ 岐阜県都市計画変更案の作成  
H23.3.17 岐阜県都市計画審議会  
H23.3.29 御望山・椿洞地区都市計画変更

【御望山地区】線形の変更  
変更前の延長:約3,690m → 変更後の延長:約3,810m



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（糸貫～大垣西）の事業進捗状況



関～養老  
 延長44.2km  
 ・用地取得率:71%  
 ・事業進捗率:26%



岐阜県

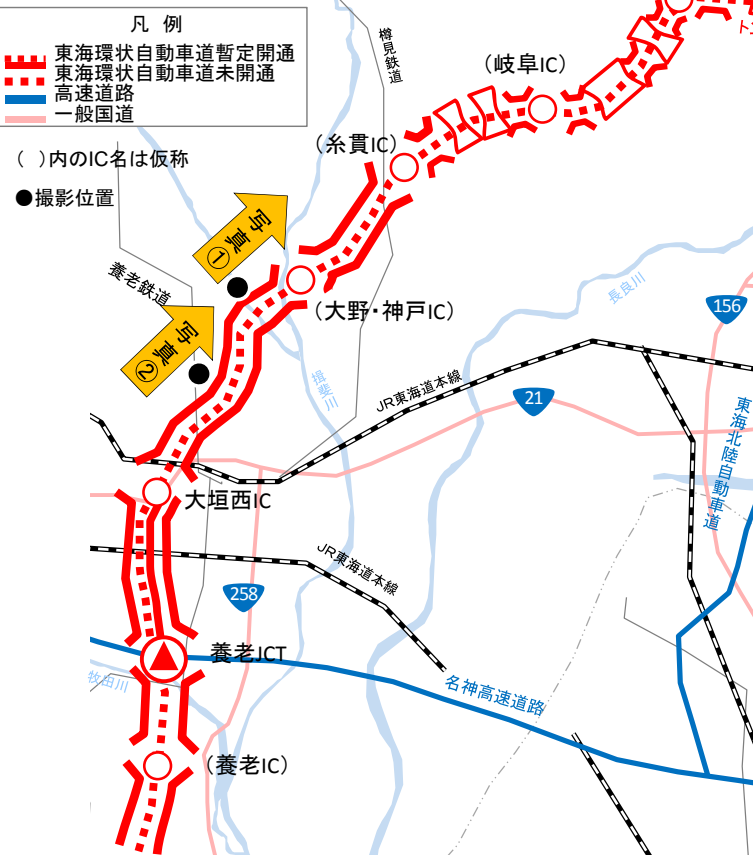
揖斐川渡河部の橋梁工事が必要 糸貫～大垣西IC間約14kmは高架橋が連続



【揖斐川渡河部(写真①)】  
平成26年6月撮影



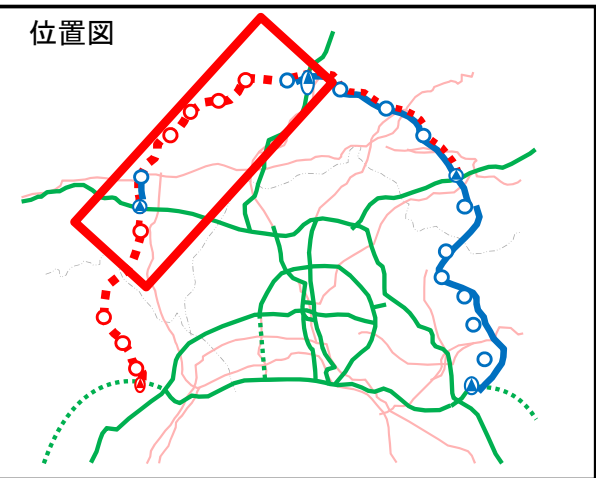
【神戸町瀬古地内(写真②)】  
平成26年3月撮影



| 区間               | 事業進捗状況 | 備考   |
|------------------|--------|--|
| (糸貫IC)～(大野・神戸IC) |        | <p>【用地】平成25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】今年度より橋梁下部工事に着手予定</p>                     |
| (大野・神戸IC)～大垣西IC  |        | <p>【用地】平成16年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】平成24年度より工事着手し、今年度は改良工、橋梁下部工、橋梁上部工を推進</p> |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（養老地区）の事業進捗状況



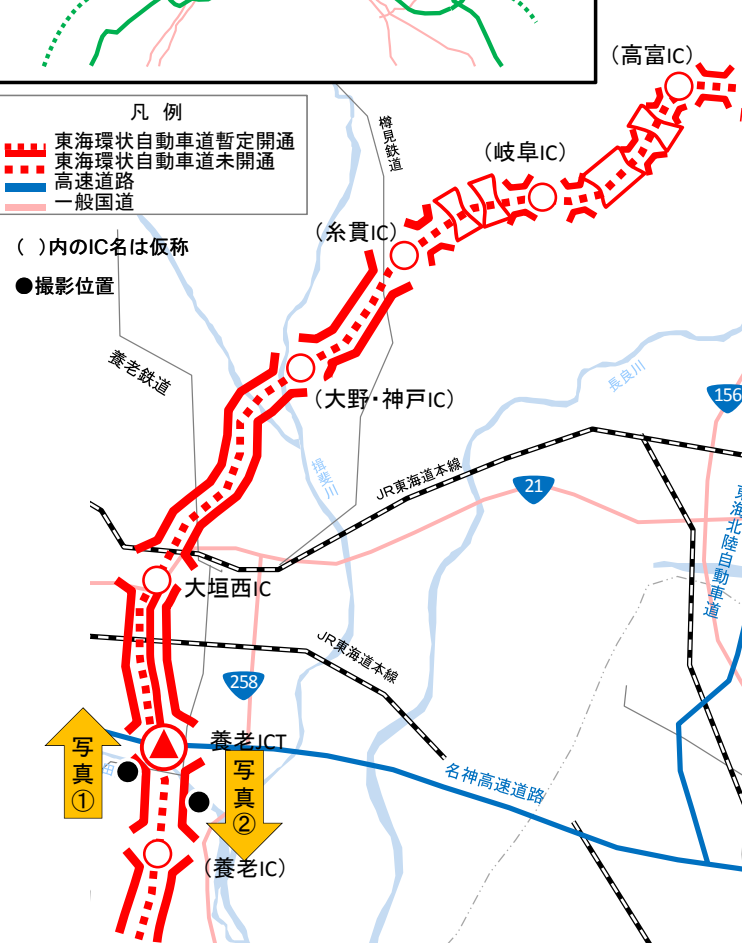
関～養老  
 延長44.2km  
 ・用地取得率:71%  
 ・事業進捗率:26%



岐阜県

- 凡例
- 東海環状自動車道暫定開通
  - 東海環状自動車道未開通
  - 高速道路
  - 一般国道

( )内のIC名は仮称  
 ●撮影位置



河川渡河部の橋梁下部工の工事状況



【牧田川渡河部(写真①)】  
 平成26年4月撮影

橋梁下部工の工事状況

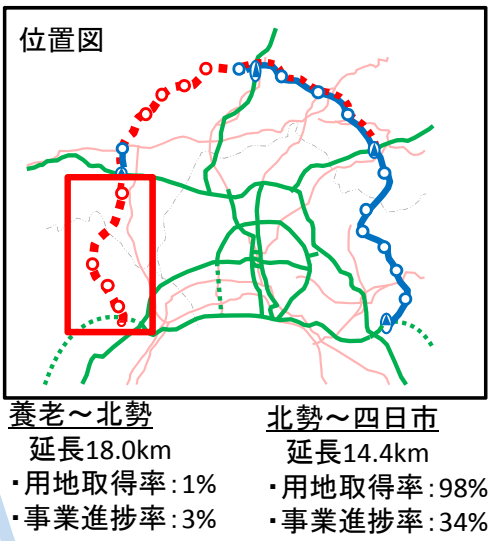
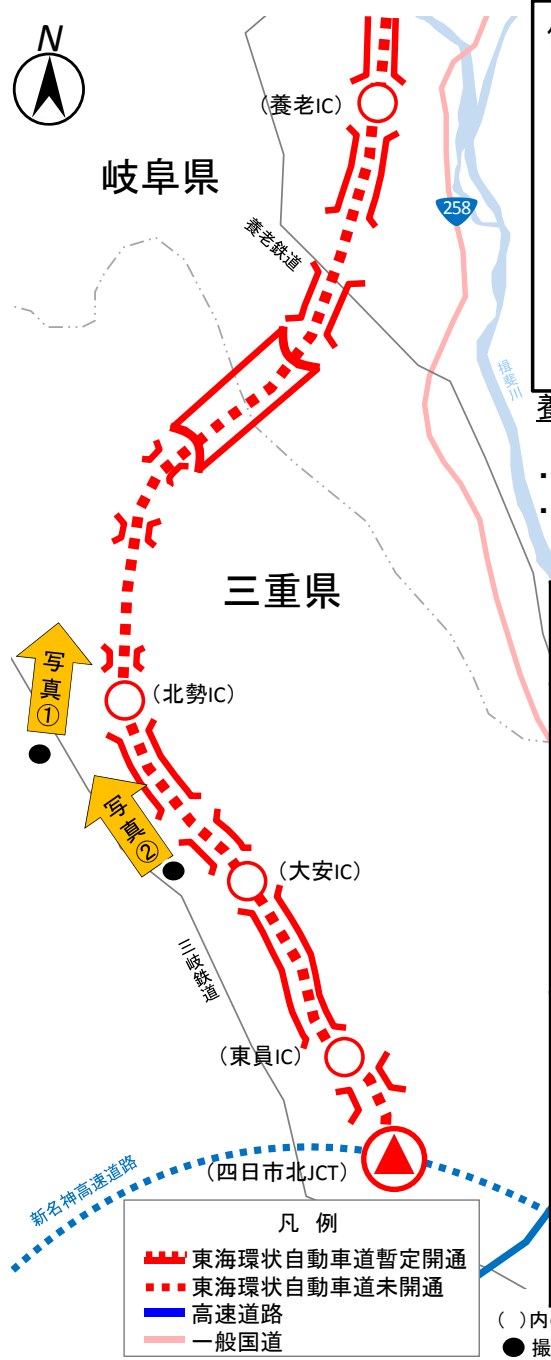


【養老町地内(写真②)】  
 平成26年6月撮影

| 区間                   | 事業進捗状況  | 備考  |
|----------------------|---|---|
| 養老JCT<br>～<br>(養老IC) | <p>【用地】平成23年度より用地取得に着手し、平成25年度までに概ね完了</p> <p>【工事】平成25年度より工事着手し、今年度は改良工、橋梁下部工、橋梁上部工を推進</p> | <p>平成29年度<br/>                     暫定2車線<br/>                     開通予定<br/>                     延長3.3km</p> |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（養老～大安）の工事進捗状況



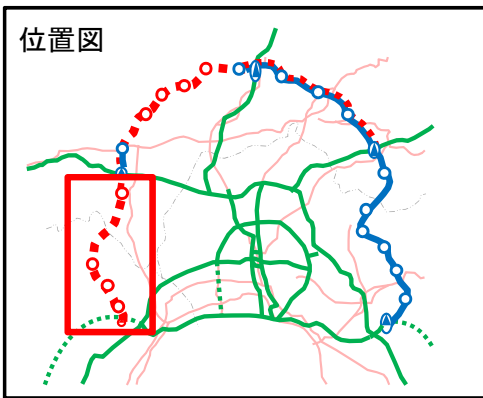
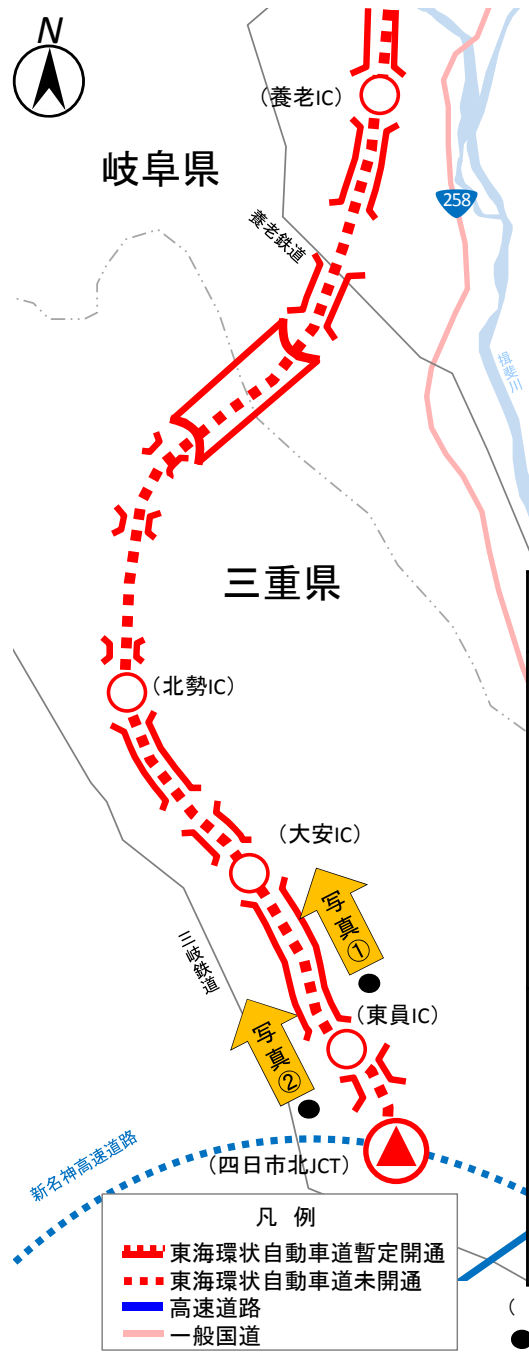
| 区間              | 事業進捗状況 |  | 備考 |
|-----------------|--------|--|----|
| (養老IC) ~ (北勢IC) |        | <p>【用地】 平成25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】 今年度より改良工事に着手予定</p>               |    |
| (北勢IC) ~ (大安IC) |        | <p>【用地】 平成5年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】 平成25年度より工事着手し、今年度は橋梁上部工事に着手予定</p> |    |

( )内のIC名は仮称  
● 撮影位置

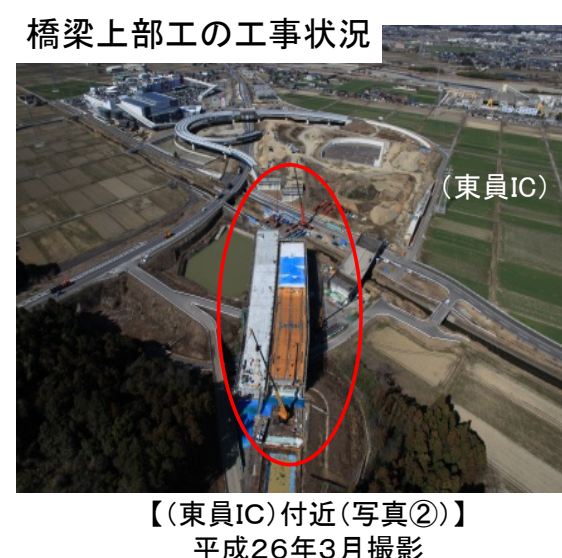


# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（大安～四日市北）の工事進捗状況



北勢～四日市  
延長14.4km  
・用地取得率:98%  
・事業進捗率:34%



| 区間               | 事業進捗状況   | 備考                                 |
|------------------|--|------------------------------------|
| (大安IC)～(東員IC)    | <p>【用地】平成9年度より用地取得に着手し、平成25年度までに概ね完了<br/>【工事】平成25年度より工事着手し、今年度は橋梁上部工事に着手予定</p> | 平成30年度<br>暫定2車線<br>開通予定<br>延長6.1km |
| (東員IC)～(四日市北JCT) | <p>【用地】平成7年度より用地取得に着手し、平成23年度までに完了<br/>【工事】平成9年度より工事着手し、今年度は橋梁上部工事を推進</p>      | 平成27年度<br>完成4車線<br>開通予定<br>延長1.7km |

( )内のIC名は仮称  
● 撮影位置

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## ○事業の進捗状況

- 事業進捗率は、  
土岐～関： 80% 関～養老： 26% 養老～北勢： 3% 北勢～四日市： 34%（平成25年度末）  
（参考）前回評価時 土岐～関： 74% 関～養老： 11% 養老～北勢： 1% 北勢～四日市： 25%（平成22年度末）
- 用地取得率は、  
土岐～関： 100% 関～養老： 71% 養老～北勢： 1% 北勢～四日市： 98%（平成25年度末）  
（参考）前回評価時 土岐～関： 100% 関～養老： 37% 養老～北勢： 0% 北勢～四日市： 97%（平成22年度末）
- 土岐南多治見IC～土岐JCT間延長2.9kmは、完成4車線開通済み。
- 土岐JCT～関広見IC間延長36.1kmは、暫定2車線開通済み。
- 大垣西IC～養老JCT間延長5.7kmは、暫定2車線開通済み。

## ○事業の進捗の見込み状況

- 美濃関JCT（延長2.4km）は、平成27年度の開通を予定。
- 養老JCT～養老IC（延長3.3km）は、平成29年度暫定2車線開通を予定。
- 大安IC～東員IC（延長6.1km）は、平成30年度暫定2車線開通を予定。
- 東員IC～四日市北JCT（延長1.7km）は、平成27年度完成4車線開通を予定。
- 上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

# 4. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果：東海環状自動車道

◇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】**

| 事業区間   | 便 益 (億円) |        |        |       | 費 用 (億円) |       |       | B/C | 前回評価時<br>B/C |
|--------|----------|--------|--------|-------|----------|-------|-------|-----|--------------|
|        | 走行時間短縮   | 走行経費減少 | 交通事故減少 | 計     | 事業費      | 維持管理費 | 計     |     |              |
| 土岐～関   | 8,310    | 455    | 271    | 9,035 | 5,018    | 364   | 5,382 | 1.7 | 1.7          |
| 関～養老   | 5,710    | 446    | 214    | 6,370 | 4,420    | 298   | 4,719 | 1.3 | 1.3          |
| 養老～北勢  | 1,763    | 184    | 72     | 2,019 | 1,152    | 82    | 1,235 | 1.6 | 1.6          |
| 北勢～四日市 | 2,175    | 202    | 98     | 2,476 | 1,299    | 124   | 1,423 | 1.7 | 1.7          |

**【残事業】**

| 事業区間   | 便 益 (億円) |        |        |       | 費 用 (億円) |       |       | B/C | 前回評価時<br>B/C |
|--------|----------|--------|--------|-------|----------|-------|-------|-----|--------------|
|        | 走行時間短縮   | 走行経費減少 | 交通事故減少 | 計     | 事業費      | 維持管理費 | 計     |     |              |
| 土岐～関   | 1,730    | 44     | 53     | 1,827 | 556      | 27    | 583   | 3.1 | 2.9          |
| 関～養老   | 4,777    | 375    | 193    | 5,345 | 2,763    | 228   | 2,991 | 1.8 | 1.6          |
| 養老～北勢  | 1,763    | 184    | 72     | 2,019 | 1,088    | 82    | 1,171 | 1.7 | 1.7          |
| 北勢～四日市 | 2,175    | 202    | 98     | 2,476 | 630      | 124   | 754   | 3.3 | 2.6          |

- ※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。
- ※2 残事業のB/C算出にあたっては、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。
- ※参 考：事業区間を東海環状全体として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.3【残事業】2.3

**【前回再評価時からの変更点】**

1. H26事業化済道路網に変更(H23→H26)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H26)

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 高規格幹線道路である東海環状自動車道は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、地域産業の支援、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### <土岐～関>

#### ■岐阜県の意見

他事業及び東海環状自動車道の他区間も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。  
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。

### <関～養老>

#### ■岐阜県の意見

養老JCT～(仮称)養老IC間の平成29年度までの供用をお願いします。さらに、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、現在実施している工事を促進し、効果が一日も早く発現されるよう、区間ごとの供用目標年度を示したうえで順次供用するとともに、その他の区間についても、平成32年度の供用をお願いします。

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。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### < 養老～北勢 >

#### ■岐阜県の意見

当該区間についても、平成32年度の供用をお願いします。

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

本事業は、中部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。本県では、北勢～養老間の用地買収の早期完了に向け、専属の県職員を配置するなど協力をしているところです。

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

本事業は、中部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、東員IC～四日市北JCT間の平成27年度供用および大安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。

## 7. 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。

# 一般国道475号

とうかいかんじょう じどうしゃどう と き せき  
東海環状自動車道(土岐～関)

(道路事業)

## 説明資料

平成26年8月4日

国土交通省中部地方整備局  
岐阜国道事務所  
中日本高速道路株式会社

# 目 次

|  |       |
|--|-------|
| 1. <small>とうかいかんじょうじ どうしゃどう と き せき</small> 東海環状自動車道（土岐～関）の事業概要 |       |
| （1）事業目的  | P. 1  |
| （2）計画概要  | P. 2  |
| <br>   |       |
| 2. 評価の視点   |       |
| （1）事業の必要性等に関する視点   |       |
| ①広域ネットワークの構築   | P. 3  |
| ②地域産業の支援   | P. 4  |
| ③観光産業の支援   | P. 6  |
| ④災害に強い道路機能の確保  | P. 7  |
| <br>   |       |
| 3. 事業の進捗及び見込みの視点   | P. 8  |
| <br>   |       |
| 4. 費用対効果分析   | P. 11 |
| <br>   |       |
| 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点   | P. 12 |
| <br>   |       |
| 6. 県・政令市への意見聴取結果   | P. 12 |
| <br>   |       |
| 7. 対応方針（原案）  | P. 12 |

# 1. 東海環状自動車道(土岐～関)の事業概要

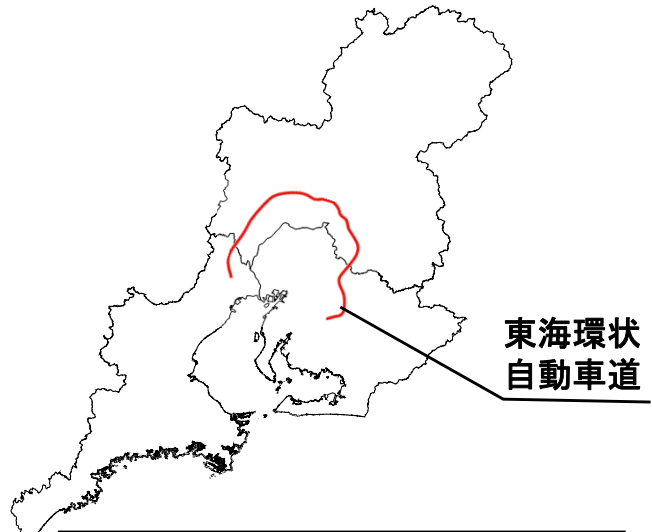
## (1) 事業目的

一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路(一般国道の自動車専用道路)です。

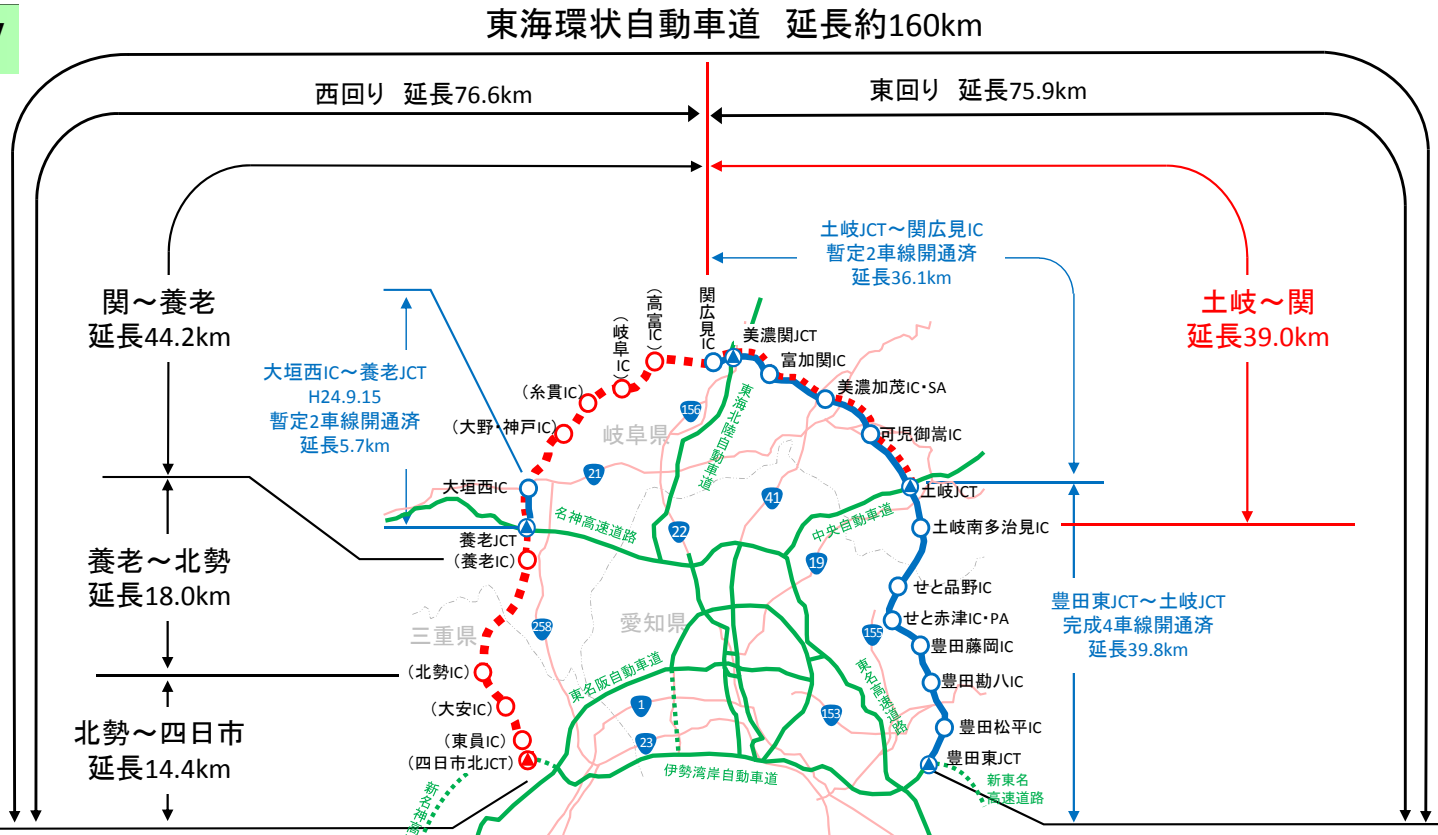
本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保に寄与します。

このうち、東回りの一部を構成する土岐～関間は、平成21年4月までに暫定2車線(一部完成4車線)開通しており、引き続き4車線化に向けた事業を推進しています。

### 全体位置図



| 凡 例  |                    |
|--|--------------------|
| <span style="color: red;">●●●●</span>      | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| <span style="color: blue;">——</span>       | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| <span style="color: green;">- - - -</span> | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )  | 内のIC、JCT名称は仮称      |



※東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道が通過する市町村及びその内側の市町村を中京圏とする。

図 東海環状自動車道概要図

( ) のIC・JCT名は仮称



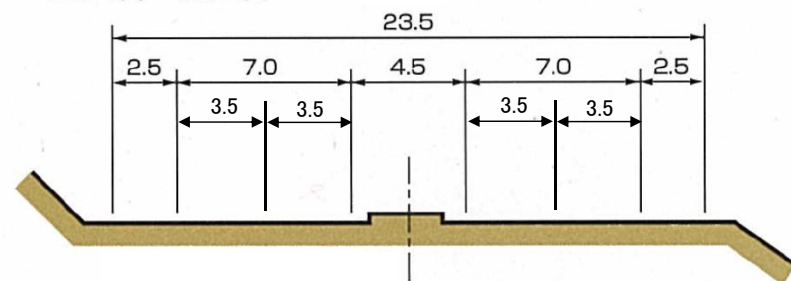
# 1. 東海環状自動車道(土岐～関)の事業概要

## (2) 計画概要

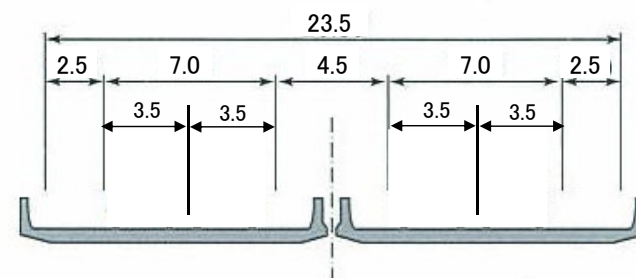
- 事業名 : 一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)
- 起終点 : (起点) 岐阜県土岐市土岐津町  
(終点) 岐阜県関市広見
- 延長 : 39.0km  
(開通済: 4車線2.9km、2車線36.1km)
- 道路規格 : 第1種第2級 自動車専用道路
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)
- 都市計画決定 : 平成元年度
- 事業化 : 平成元年度
- 有料道路事業許可: 平成12年8月、平成20年8月
- 用地着手年度 : 平成2年度
- 工事着手年度 : 平成8年度
- 前回の再評価 : 平成23年度(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 4,000億円(増減なし)

## 標準断面図

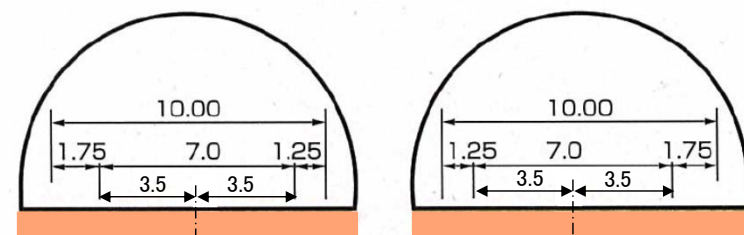
盛土部・切土部



高架部



トンネル部



(単位:m)

# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ① 広域ネットワークの構築

#### ○所要時間の短縮、渋滞緩和

- 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・バイパス機能により、高速道路の主要渋滞箇所を避けた通行が可能となるため、環状道路内側の高速道路の渋滞緩和が期待されます。

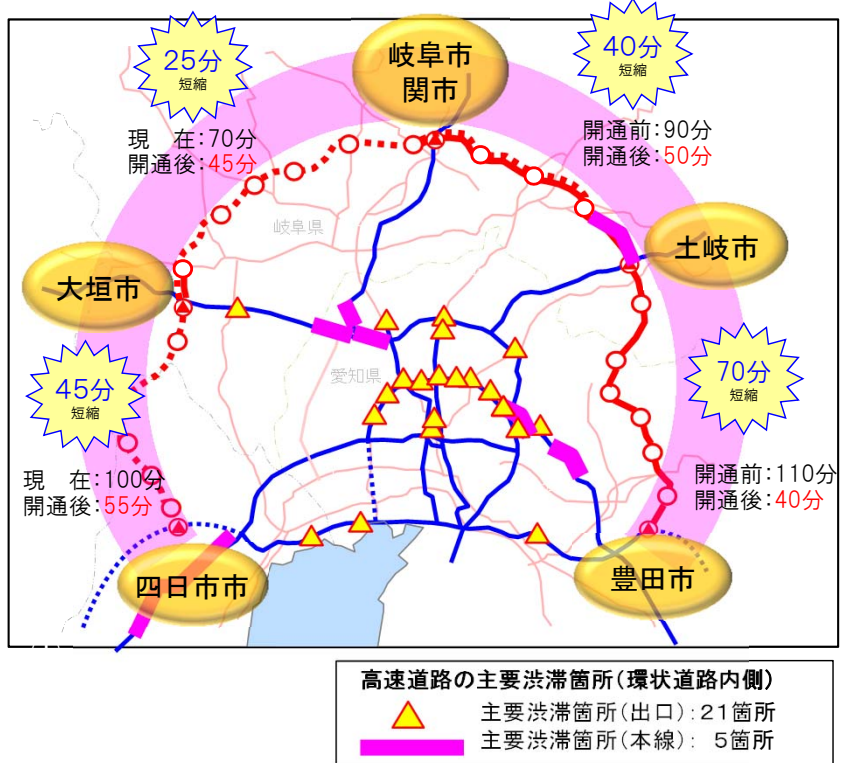
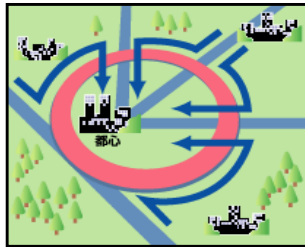
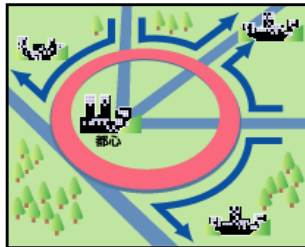


図 主要都市間の所要時間短縮効果



○分散導入機能  
 郊外から都心部への交通を分散して導入する複数のルートを確認



○バイパス機能  
 都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、場内交通と分離

東海環状自動車道の渋滞損失時間の推移(高速道路)

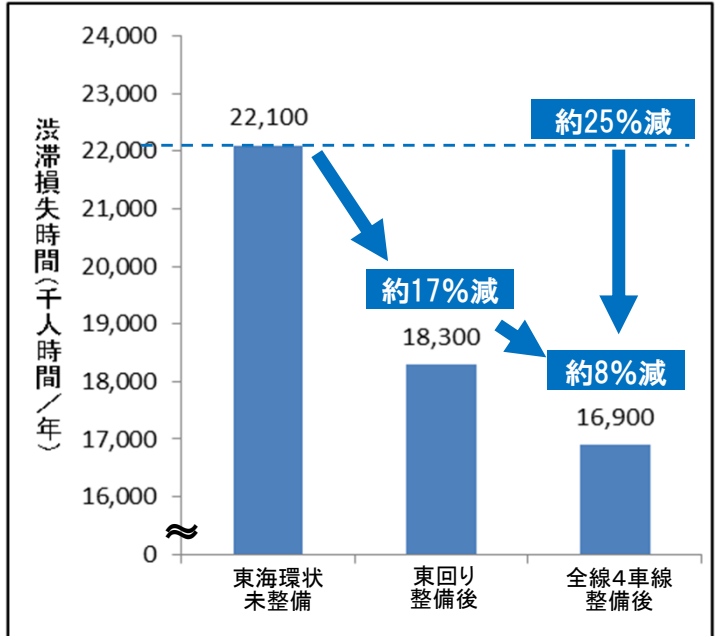


図 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果

※東海環状道路内側の路線を対象に、H42交通量推計より渋滞損失時間を算出

# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○沿線地域の開発拡充

■ 東海環状自動車道の整備により、高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り整備後から現在までに、沿線地域では新たな工業団地の立地による開発拡充が確認できます。

■ 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる沿線地域の開発拡充により、地域経済活性化が期待されます。

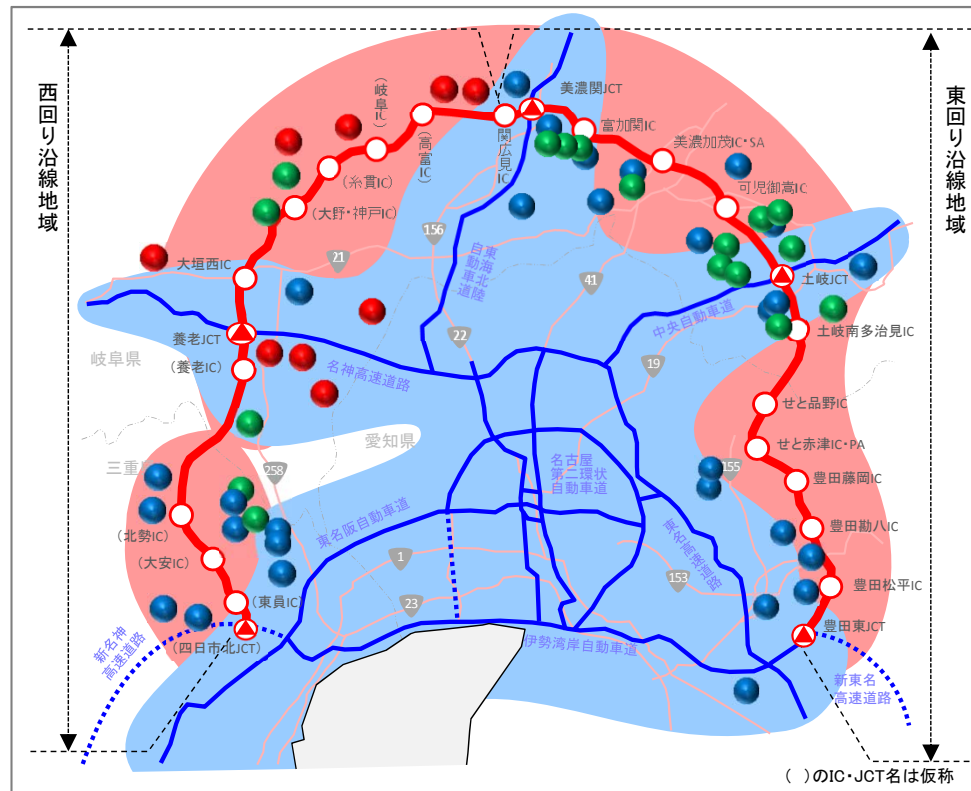
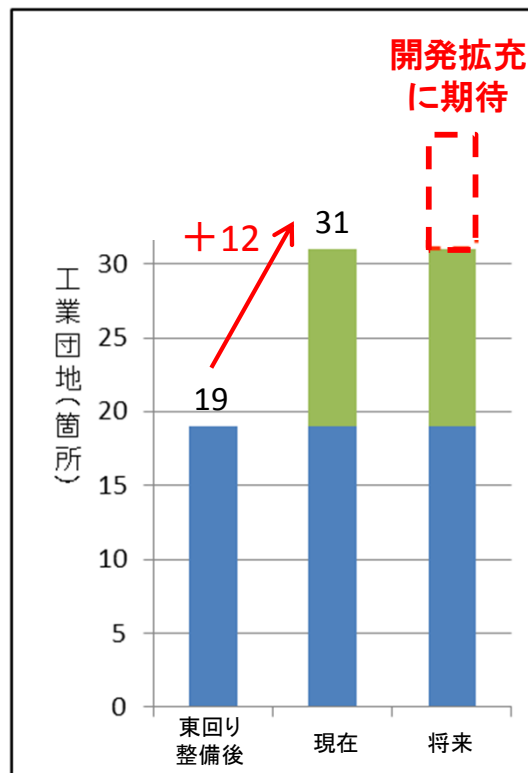
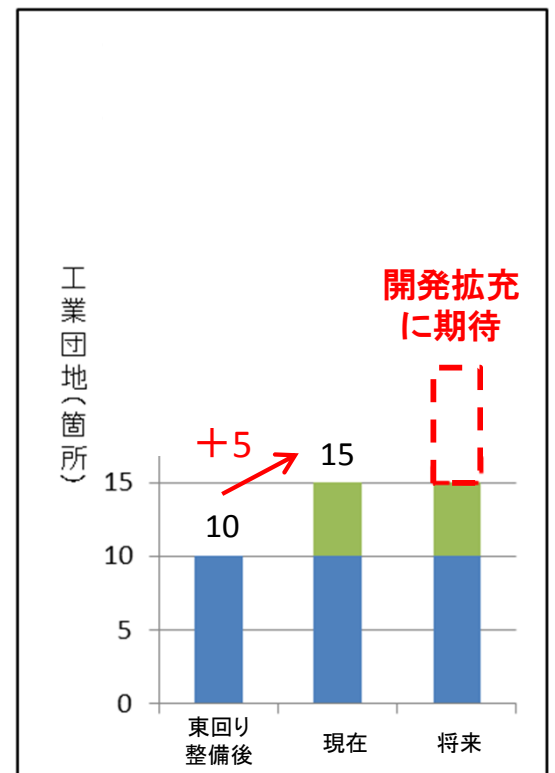


図 東海環状自動車道沿線の工業団地立地状況

東回り沿線地域の工業団地箇所数



西回り沿線地域の工業団地箇所数



出典:【完成・分譲中】岐阜県産業情報資料、愛知県産業情報資料、三重県企業立地資料  
【計画・構想】岐阜市計画、大野町計画

# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○整備効果事例

- 東海環状自動車道(東回り)の開通後、多くの工業団地で分譲地がほぼ完売し、有効求人倍率も大幅に上昇しています。
- 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の開通により、輸送ルートを変更する企業もある等、開通以降交通量は上昇しており、現在、平均約3,000台/日となっています。

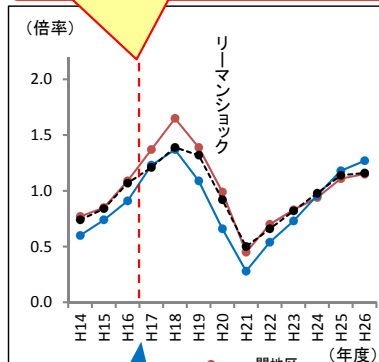
### 東海環状自動車道(東回り)

#### ■東部区間沿線の主な工業団地



#### ■東部区間沿線地区の有効求人倍率の推移

H17年3月19日東部区間開通!



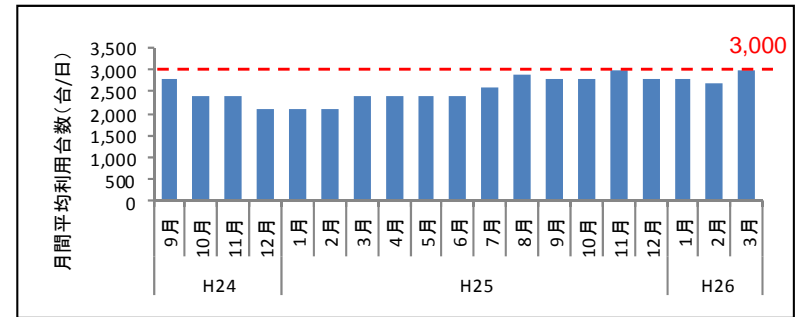
※H26年度は4月値

関地区・美濃加茂地区では、東部区間開通後、有効求人倍率が、**大幅に上昇!!**

| 地区名    | 該当市町名               |
|--------|---------------------|
| 関地区    | 関市、美濃市              |
| 美濃加茂地区 | 美濃加茂市、下呂市のうち金山町、加茂郡 |

### 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)

#### 東海環状道 大垣西IC利用台数の推移



※H24.9月は、9月16日～9月30日の平均値

### ◆輸送ルートが大垣西IC経由に変更!

◆ヒアリングを行ったA社からは、「中部国際空港から西濃地域の企業への輸送は、これまで最寄りの名神高速道路大垣ICを利用していましたが、東海環状自動車道の開通後、搬送ルートを変更し大垣西ICを利用しています。輸送の定時性確保や運転時間の減少に伴う輸送ドライバーの環境改善に役立っています。」との声を頂きました。



| 工業団地名       | 分譲率変化(開通前・開通後) |
|-------------|----------------|
| 1 美濃テクノパーク  | 100% → 100%    |
| 2 関テクノハイランド | 0% → 100%      |
| 3 テクノプラザ    | 29% → 92%      |
| 4 滝田工業団地    | 0% → 100%      |
| 5 関工業団地     | 100% → 100%    |
| 6 美濃加茂蜂屋台   | 68% → 100%     |

| 工業団地名             | 分譲率変化(開通前・開通後) |
|-------------------|----------------|
| 7 可児工業団地          | 100% → 100%    |
| 8 二野工業団地          | 0% → 83%       |
| 9 グリーンテクノみたち      | 90% → 100%     |
| 10 フロンティア・リサーチパーク | 0% → 79%       |
| 11 瑞浪クリエイション・パーク  | 16% → 100%     |
| 12 恵那テクノパーク       | 100% → 100%    |

■東部区間開通後、完売となった工業団地 出典:岐阜県内の立地可能な工業用地等 (H23.3月1日現在)

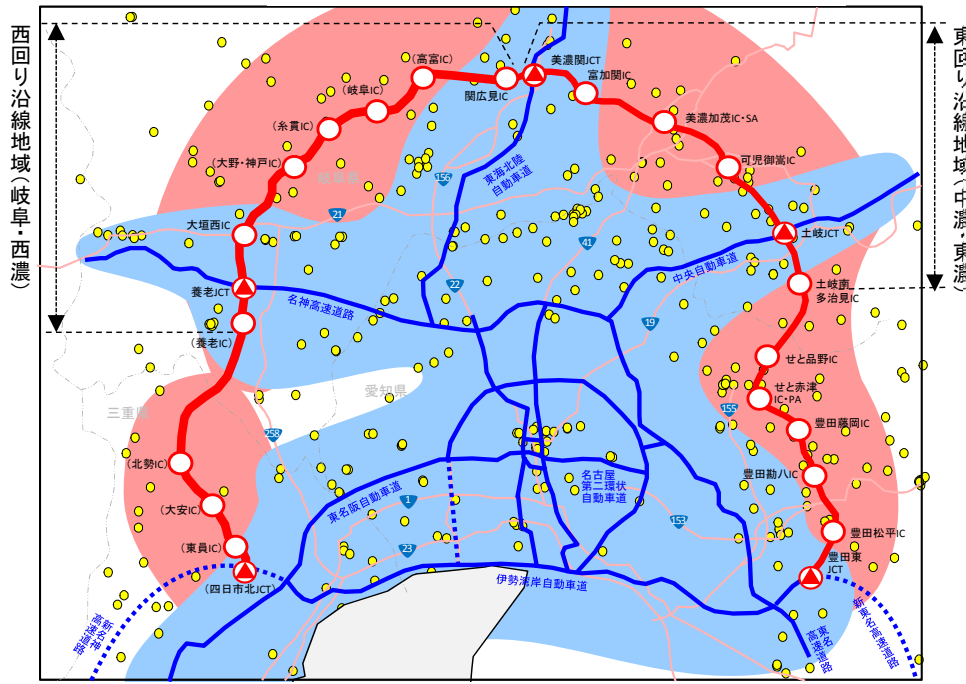
出典:岐阜労働局HP

# 2. 評価の視点

## ③ 観光産業の支援

### ○観光入込客数の増加

- 東海環状自動車道の整備により、沿線地域の高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り沿線地域では沿線観光施設の開発及び観光入込客数の増加が確認できます。
- 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる開発及び観光入込客数の増加による地域活性化が期待されます。



■ : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域  
■ : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域  
● : 観光地点

図 高速道路ICからの10km圏域拡大状況

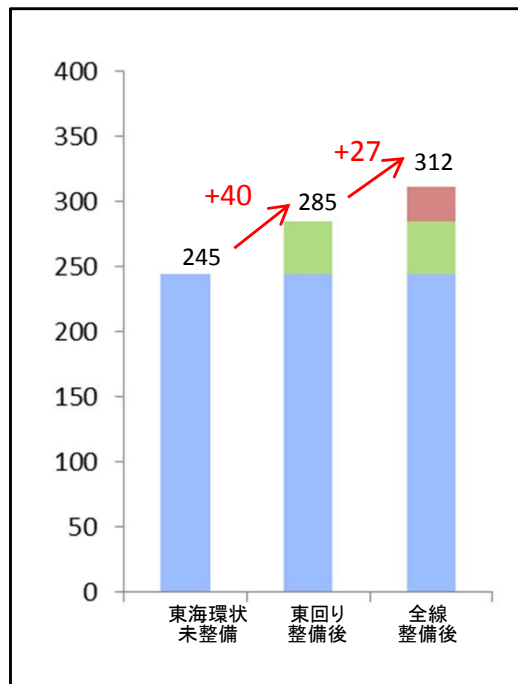
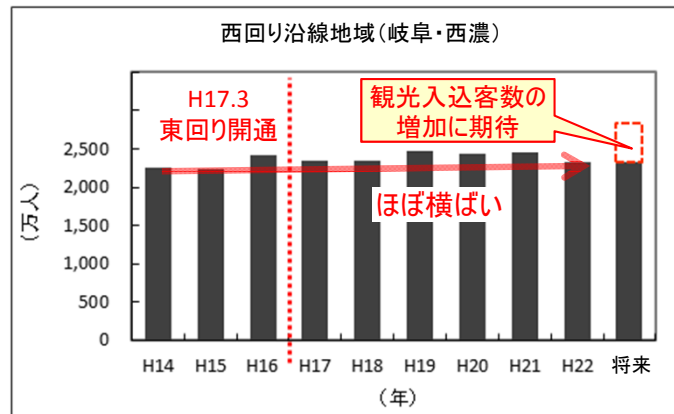
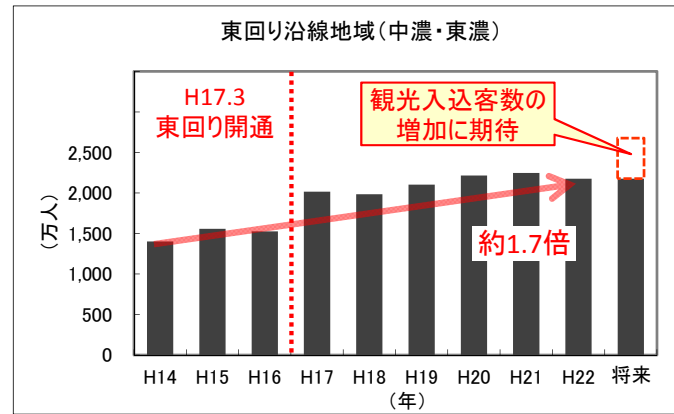


図 高速道路ICから10km圏域内の観光施設数

### 各地域の観光入込客数の推移



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査結果、岐阜県観光入込客統計調査、愛知県観光レクリエーション利用者統計、三重県観光レクリエーション入込客数推計書

# 2. 評価の視点

## ④ 災害に強い道路機能の確保 <中部版「くしの歯作戦」>

### ○災害時の広域支援

■東海環状自動車道は、強震動予測地域(震度6強以上)や海拔ゼロメートル地帯といった、災害リスクが高い地域をルートや構造により回避する計画としています。

■また、東海環状自動車道の整備により、被災地域を支援する「くしの歯」の軸に接続する高速道路ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与します。

■東海環状自動車道の整備により、「くしの歯」の軸となる道路に接続する 広域支援ルートの確保が可能

**道路啓開ステップ**

- Step 1 (厚い青線)
- Step 2 (薄い青線)
- Step 3 (赤線)

**津波浸水深(m) 凡例**

- 0.01 - 0.3
- 0.3 - 1.0
- 1.0 - 2.0
- 2.0 - 5.0
- 5.0 - 10.0
- 10.0 - 20.0
- 20.0 -

**○迂回機能**  
 災害や事故、大規模な工事による交通規制、あるいは交通混雑があった場合など、迂回誘導が可能



**■災害リスクが高い地域を避けたルート・構造**

**強震動予測地域**

強震動予測地域を避けたルート

| 地震発生確率(%) |       |
|-----------|-------|
| 26        | - 100 |
| 6         | - 26  |
| 3         | - 6   |
| 0.1       | - 3   |
| 0         | - 0.1 |

**海拔ゼロメートル地帯**

水害に強い高架構造

標高値 (T.P.)

- 3700m
- 200m
- 30m
- 7m
- 5m以上 7m未満
- 3m以上 5m未満
- 2m以上 3m未満
- 1m以上 2m未満
- 海拔0m以下
- 海面

強震動予測地域

海拔ゼロメートル地帯

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道の進捗状況

**関～養老**  
 延長44.2km  
 ・用地取得率: 71% (37%)  
 ・事業進捗率: 26% (11%)

**養老～北勢**  
 延長18.0km  
 ・用地取得率: 1% (0%)  
 ・事業進捗率: 3% (1%)

**北勢～四日市**  
 延長14.4km  
 ・用地取得率: 98% (97%)  
 ・事業進捗率: 34% (25%)

**土岐～関**  
 延長39.0km  
 ・用地取得率: 100% (100%)  
 ・事業進捗率: 80% (74%)

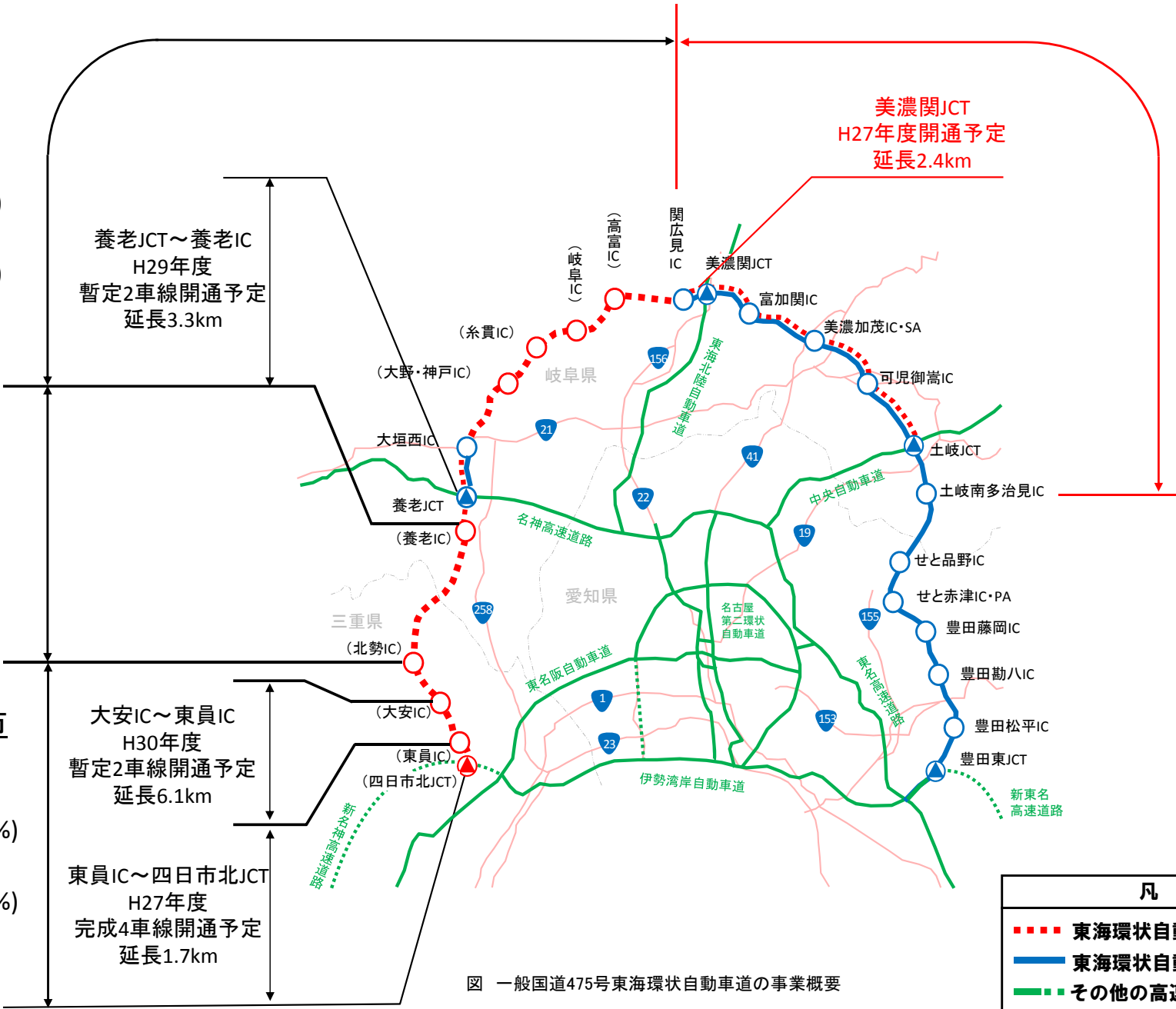


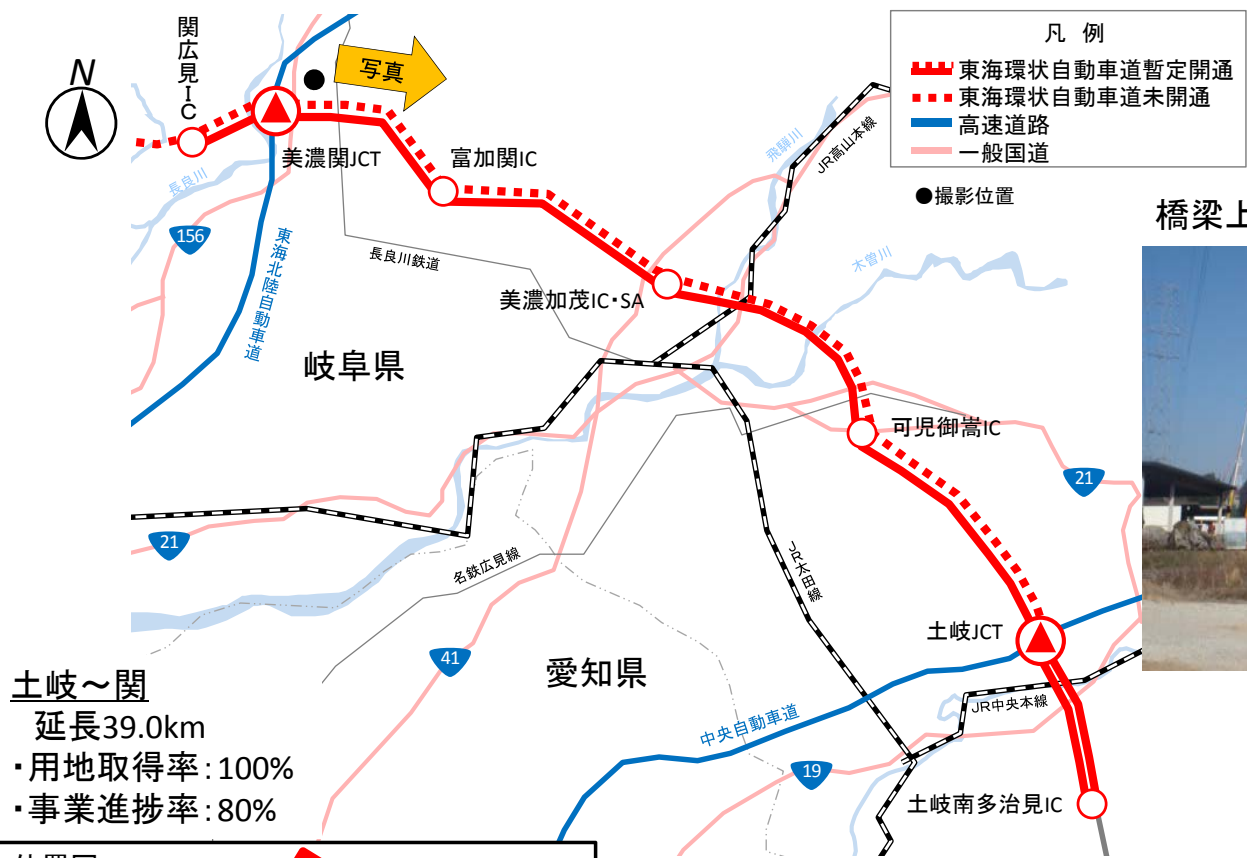
図 一般国道475号東海環状自動車道の事業概要

| 凡 例   |                    |
|-------|--------------------|
| ----- | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| ————  | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| ----- | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )   | 内のIC、JCT名称は仮称      |

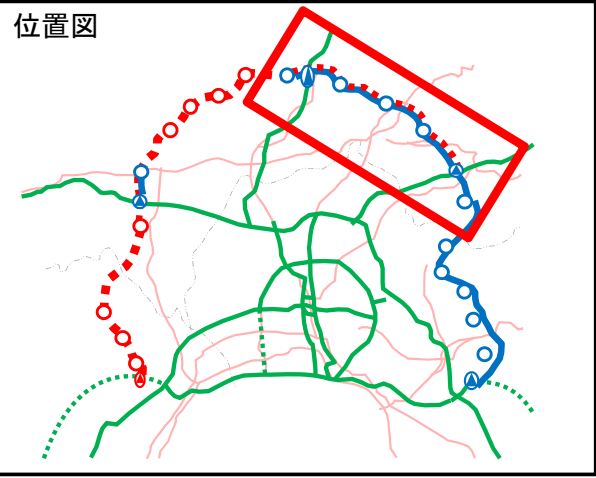
※事業進捗率及び用地取得率は、H25年度末(H22年度末)

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（土岐～関）の事業進捗状況



土岐～関  
延長39.0km  
・用地取得率:100%  
・事業進捗率:80%



橋梁上部工の工事状況



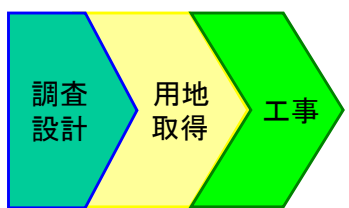
【美濃関JCT付近】  
平成26年3月撮影

橋梁上部工(箱桁)の工事状況



【美濃関JCT付近】  
平成26年5月撮影

| 区間     | 事業進捗状況  | 備考                                 |
|--------|---|------------------------------------|
| 美濃関JCT | <p>【用地】 用地取得完了</p> <p>【工事】 平成21年4月の美濃関JCT～関広見IC暫定2車線開通後、付加車線工事に着手し、今年度も引き続き推進</p> | <p>平成27年度<br/>開通予定<br/>延長2.4km</p> |





# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## ○事業の進捗状況

■事業進捗率は、 土岐～関： 80%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 土岐～関： 74%（平成22年度末）

■用地取得率は、 土岐～関： 100%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 土岐～関： 100%（平成22年度末）

■土岐南多治見IC～土岐JCT間延長2.9kmは、完成4車線開通済み。

■土岐JCT～関広見IC間延長36.1kmは、暫定2車線開通済み。

## ○事業の進捗の見込み状況

■美濃関JCT（延長2.4km）は、平成27年度の開通を予定。

■上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、4車線化に向けて順次事業を進めていきます。

# 4. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果：東海環状自動車道(土岐～関)

### ○費用便益比(B/C)について

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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{8,310\text{億円} + 455\text{億円} + 271\text{億円}}{5,018\text{億円} + 364\text{億円}} = \frac{9,035\text{億円}}{5,382\text{億円}} = 1.7(1.7)$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{1,730\text{億円} + 44\text{億円} + 53\text{億円}}{556\text{億円} + 27\text{億円}} = \frac{1,827\text{億円}}{583\text{億円}} = 3.1(2.9)$$

※( )は前回評価時

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、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。

### 【前回再評価時からの変更点】

1. H26事業化済道路網に変更(H23→H26)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H26)

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 高規格幹線道路である東海環状自動車道は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、地域産業の支援、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### ■岐阜県の意見

他事業及び東海環状自動車道他区間も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。  
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。

## 7. 対応方針(原案)

- 一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関）の事業を継続する。

# 一般国道475号

とうかいかんじょう じ どう しゃ どう せき よう ろう  
東海環状自動車道(関~養老)

(道路事業)

## 説明資料

平成26年8月4日

国土交通省中部地方整備局  
岐阜国道事務所  
中日本高速道路株式会社

# 目 次

|  |       |
|--|-------|
| 1. 東海環状自動車道 <small>とうかいかんじょうじ どうしゃどう</small> （関～養老 <small>せき ようろう</small> ）の事業概要 |       |
| （1）事業目的  | P. 1  |
| （2）計画概要  | P. 2  |
| <br>   |       |
| 2. 評価の視点   |       |
| （1）事業の必要性等に関する視点   |       |
| ①広域ネットワークの構築   | P. 3  |
| ②地域産業の支援   | P. 4  |
| ③観光産業の支援   | P. 6  |
| ④災害に強い道路機能の確保  | P. 7  |
| <br>   |       |
| 3. 事業の進捗及び見込みの視点   | P. 8  |
| <br>   |       |
| 4. 費用対効果分析   | P. 14 |
| <br>   |       |
| 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点   | P. 15 |
| <br>   |       |
| 6. 県・政令市への意見聴取結果   | P. 15 |
| <br>   |       |
| 7. 対応方針（原案）  | P. 15 |

# 1. 東海環状自動車道(関～養老)の事業概要

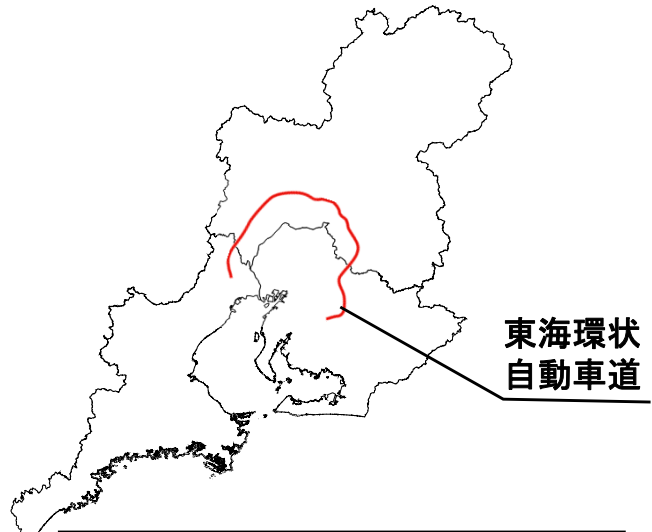
## (1) 事業目的

一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路(一般国道の自動車専用道路)です。

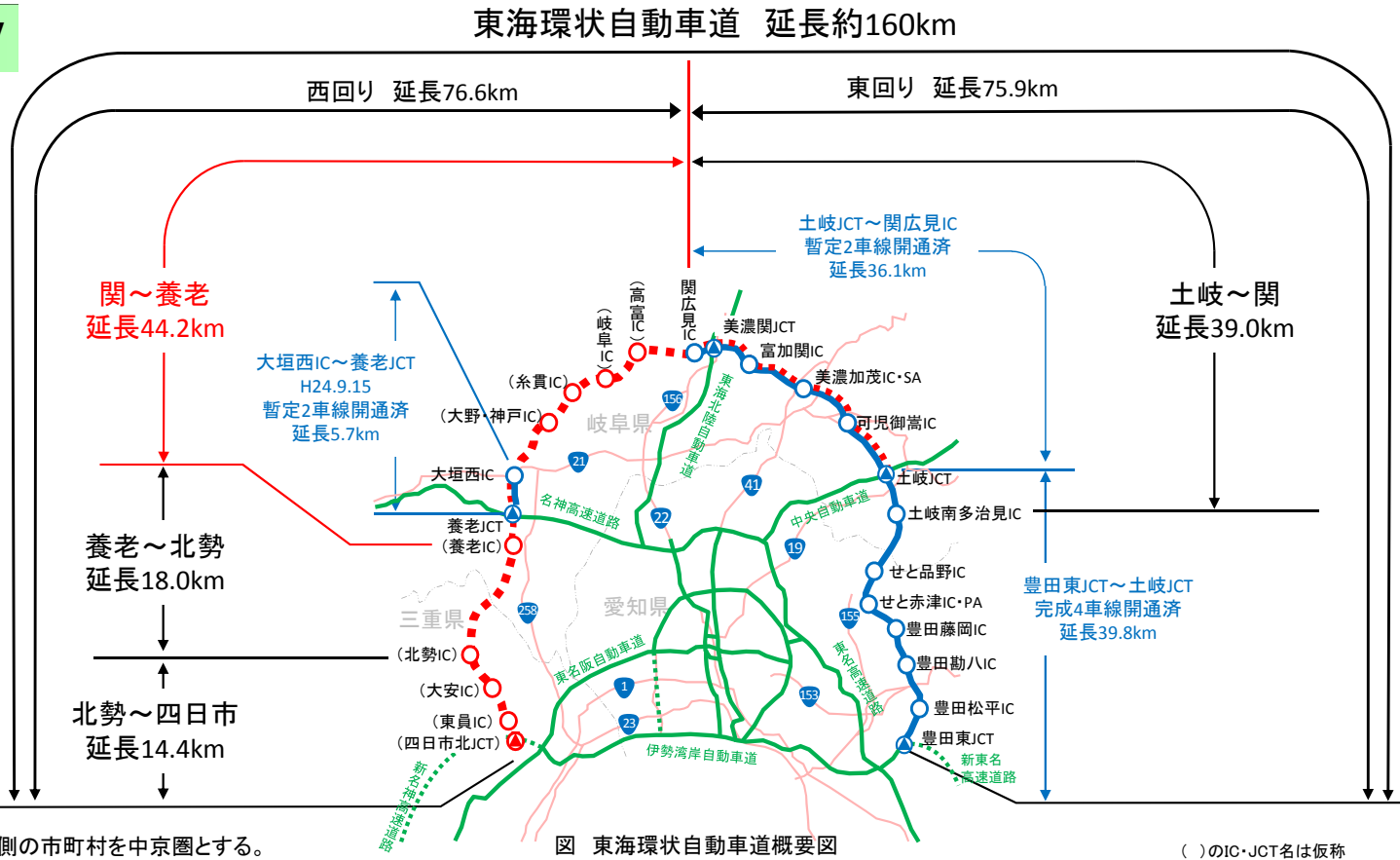
本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保に寄与します。

このうち、西回りの一部を構成する関～養老間は、平成24年9月に大垣西IC～養老JCT間が開通する等、早期開通に向け事業を推進しています。

### 全体位置図



| 凡 例  |                    |
|--|--------------------|
| <span style="color: red;">●●●●</span>      | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| <span style="color: blue;">——</span>       | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| <span style="color: green;">- - - -</span> | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )  | 内のIC、JCT名称は仮称      |



※東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道が通過する市町村及びその内側の市町村を中京圏とする。

図 東海環状自動車道概要図

( ) のIC・JCT名は仮称

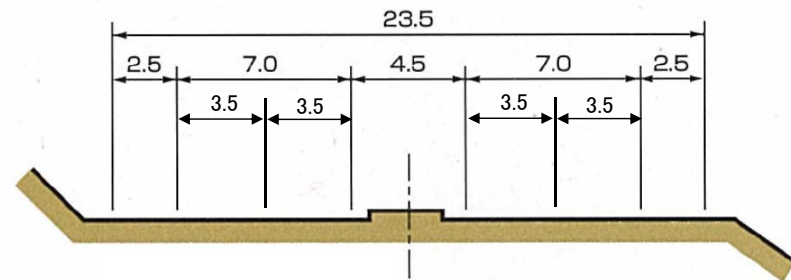
# 1. 東海環状自動車道(関～養老)の事業概要

## (2) 計画概要

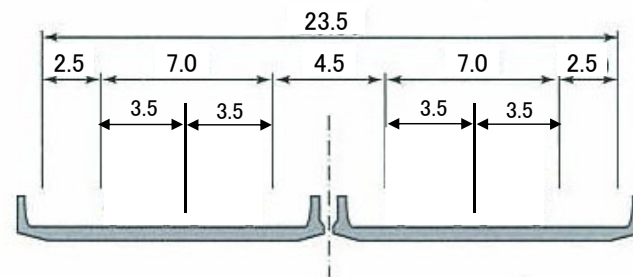
- 事業名 : 一般国道475号 とうかいかんじょう 東海環状自動車道(関～養老) せき ようろう
- 起終点 : (起点) ぎふ せき ひろみ 岐阜県関市広見  
(終点) ぎふ ようろう ようろうちょう おおあと 岐阜県養老郡養老町大跡
- 延長 : 44.2km  
(開通済 2車線:5.7km)
- 道路規格 : 第1種第2級 自動車専用道路
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)
- 都市計画決定 : 平成8年度
- 事業化 : 平成6年度
- 有料道路事業許可: 平成23年6月
- 用地着手年度 : 平成13年度
- 工事着手年度 : 平成19年度
- 前回の再評価 : 平成23年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 5,100億円(増減なし)

## 標準断面図

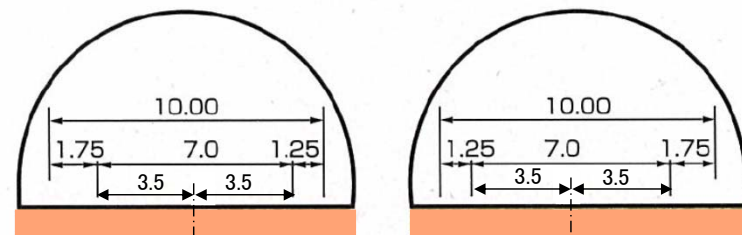
盛土部・切土部



高架部



トンネル部



(単位:m)

一般国道475号東海環状自動車道標準断面図

# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ① 広域ネットワークの構築

#### ○所要時間の短縮、渋滞緩和

- 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・バイパス機能により、高速道路の主要渋滞箇所を避けた通行が可能となるため、環状道路内側の高速道路の渋滞緩和が期待されます。

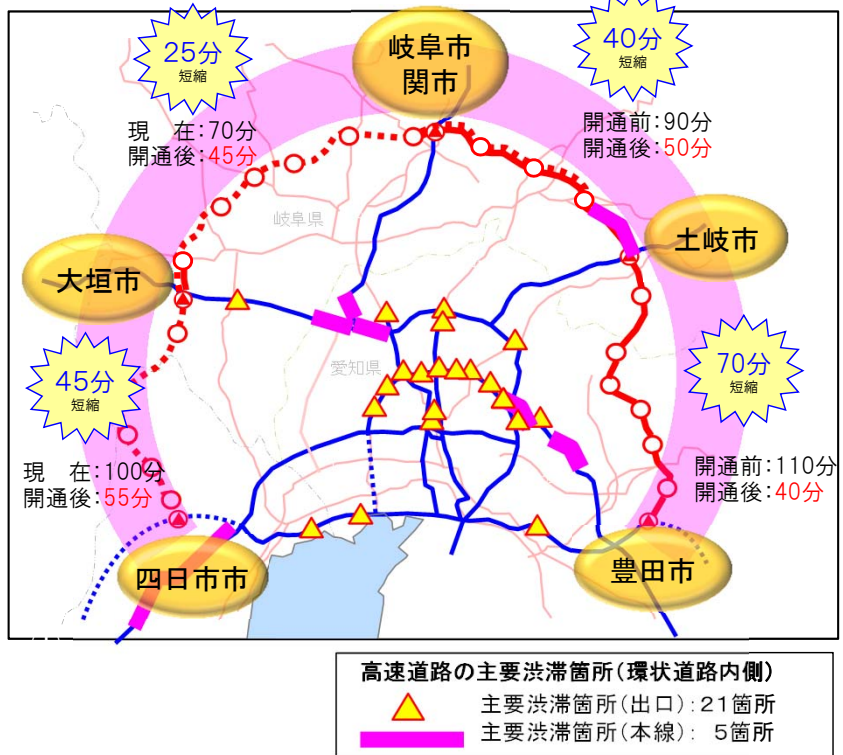
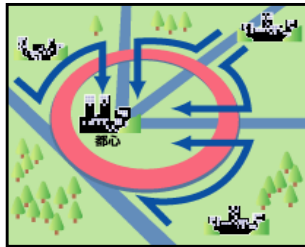
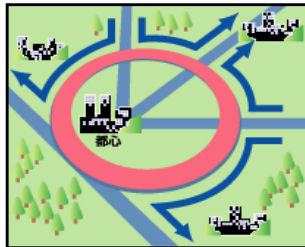


図 主要都市間の所要時間短縮効果



○分散導入機能  
郊外から都心部への交通を分散して導入する複数のルートを確認



○バイパス機能  
都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、場内交通と分離

東海環状自動車道の渋滞損失時間の推移(高速道路)

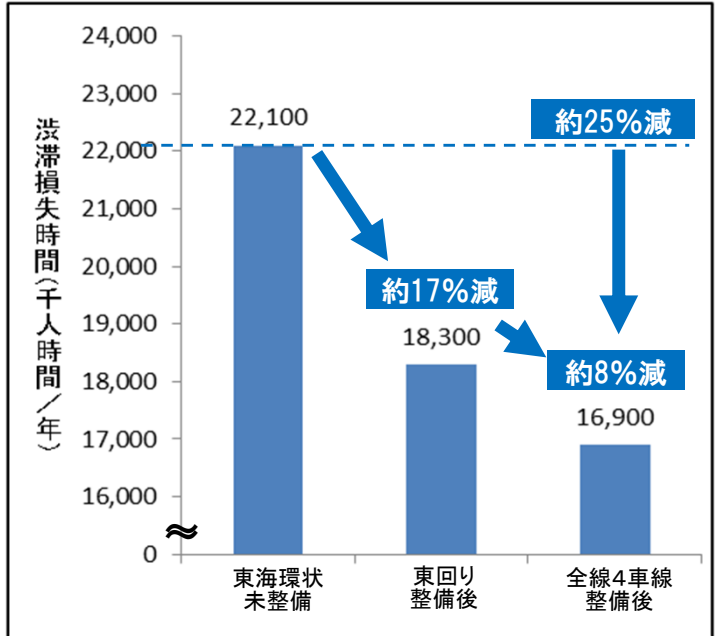


図 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果

※東海環状道路内側の路線を対象に、H42交通量推計より渋滞損失時間を算出



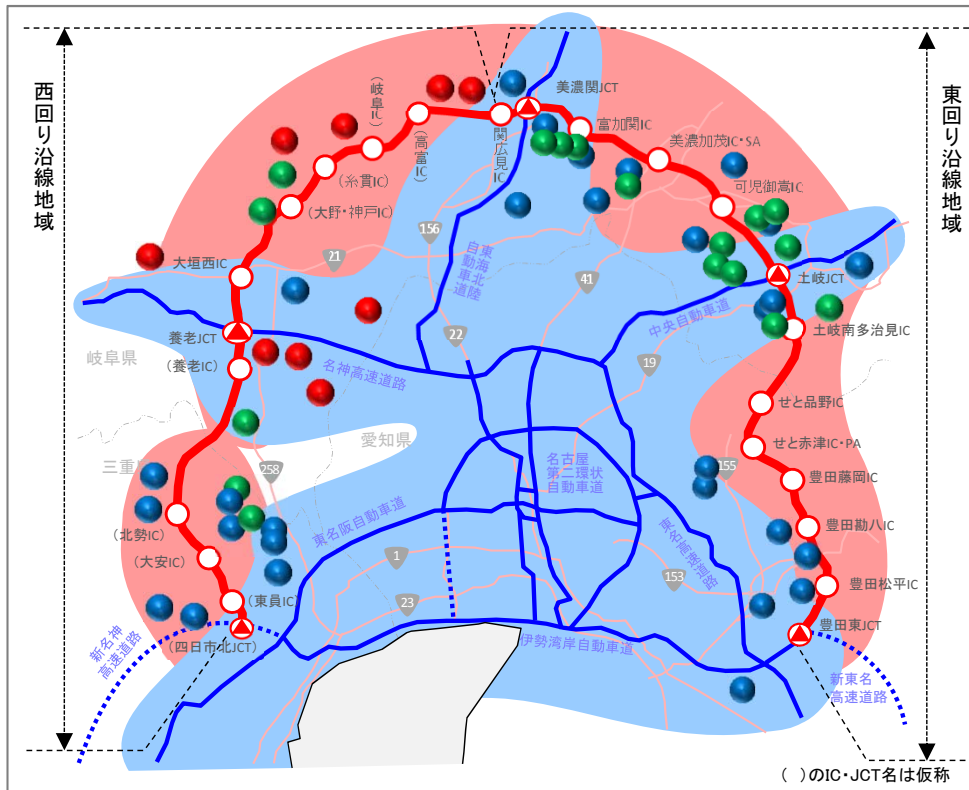
# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○沿線地域の開発拡充

■ 東海環状自動車道の整備により、高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り整備後から現在までに、沿線地域では新たな工業団地の立地による開発拡充が確認できます。

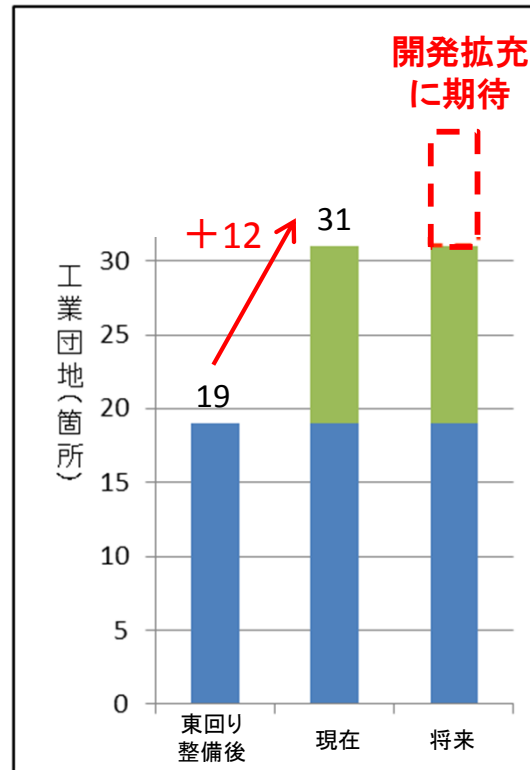
■ 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる沿線地域の開発拡充により、地域経済活性化が期待されます。



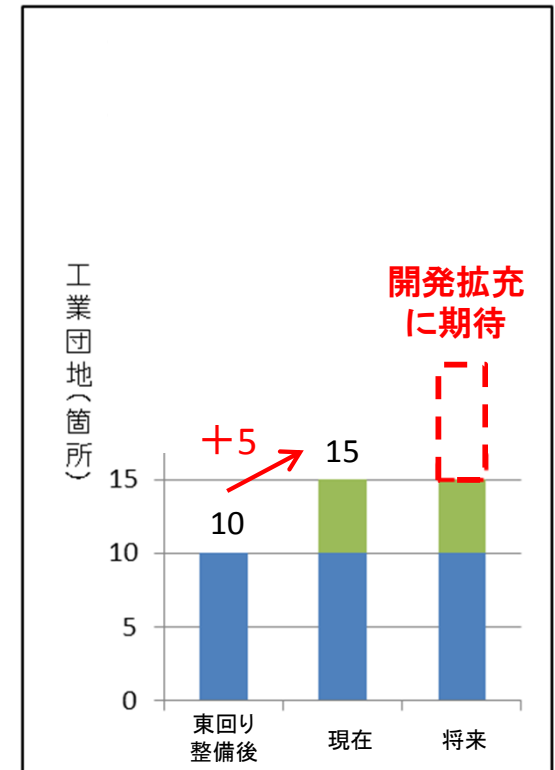
- : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域
- : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域
- : 東海環状自動車道東回り開通まで(H17.3)に完成した工業団地
- : 東回り開通後、現在まで(H26.3)に完成した工業団地(分譲中を含む)
- : 計画・構想中

図 東海環状自動車道沿線の工業団地立地状況

東回り沿線地域の工業団地箇所数



西回り沿線地域の工業団地箇所数



出典:【完成・分譲中】岐阜県産業情報資料、愛知県産業情報資料、三重県企業立地資料  
【計画・構想】岐阜市計画、大野町計画

# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○整備効果事例

- 東海環状自動車道(東回り)の開通後、多くの工業団地で分譲地がほぼ完売し、有効求人倍率も大幅に上昇しています。
- 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の開通により、輸送ルートを変更する企業もある等、開通以降交通量は上昇しており、現在、平均約3,000台/日となっています。

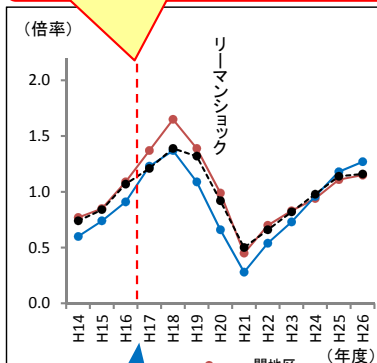
### 東海環状自動車道(東回り)

#### ■東部区間沿線の主な工業団地



#### ■東部区間沿線地区の有効求人倍率の推移

H17年3月19日東部区間開通!



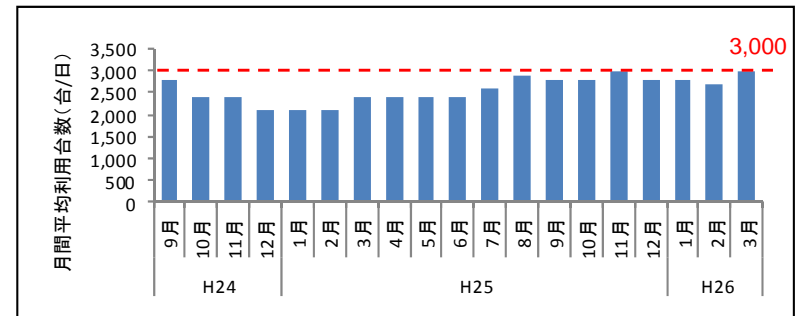
※H26年度は4月値

関地区・美濃加茂地区では、東部区間開通後、有効求人倍率が、**大幅に上昇!!**

| 地区名    | 該当市町名               |
|--------|---------------------|
| 関地区    | 関市、美濃市              |
| 美濃加茂地区 | 美濃加茂市、下呂市のうち金山町、加茂郡 |

### 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)

#### 東海環状道 大垣西IC利用台数の推移



※H24.9月は、9月16日～9月30日の平均値

### ◆輸送ルートが大垣西IC経由に変更!

◆ヒアリングを行ったA社からは、「中部国際空港から西濃地域の企業への輸送は、これまで最寄りの名神高速道路大垣ICを利用していましたが、東海環状自動車道の開通後、搬送ルートを変更し大垣西ICを利用しています。輸送の定時性確保や運転時間の減少に伴う輸送ドライバーの環境改善に役立っています。」との声を頂きました。



| 工業団地名       | 分譲率変化 (開通前・開通後) |
|-------------|-----------------|
| 1 美濃テクノパーク  | 100% → 100%     |
| 2 関テクノハイランド | 0% → 100%       |
| 3 テクノプラザ    | 29% → 92%       |
| 4 滝田工業団地    | 0% → 100%       |
| 5 関工業団地     | 100% → 100%     |
| 6 美濃加茂蜂屋台   | 68% → 100%      |

| 工業団地名             | 分譲率変化 (開通前・開通後) |
|-------------------|-----------------|
| 7 可児工業団地          | 100% → 100%     |
| 8 二野工業団地          | 0% → 83%        |
| 9 グリーンテクノみたけ      | 90% → 100%      |
| 10 フロンティア・リサーチパーク | 0% → 79%        |
| 11 瑞浪クリエイション・パーク  | 16% → 100%      |
| 12 恵那テクノパーク       | 100% → 100%     |

東部区間開通後、完売となった工業団地 出典:岐阜県内の立地可能な工業用地等 (H23.3月1日現在)

出典:岐阜労働局HP

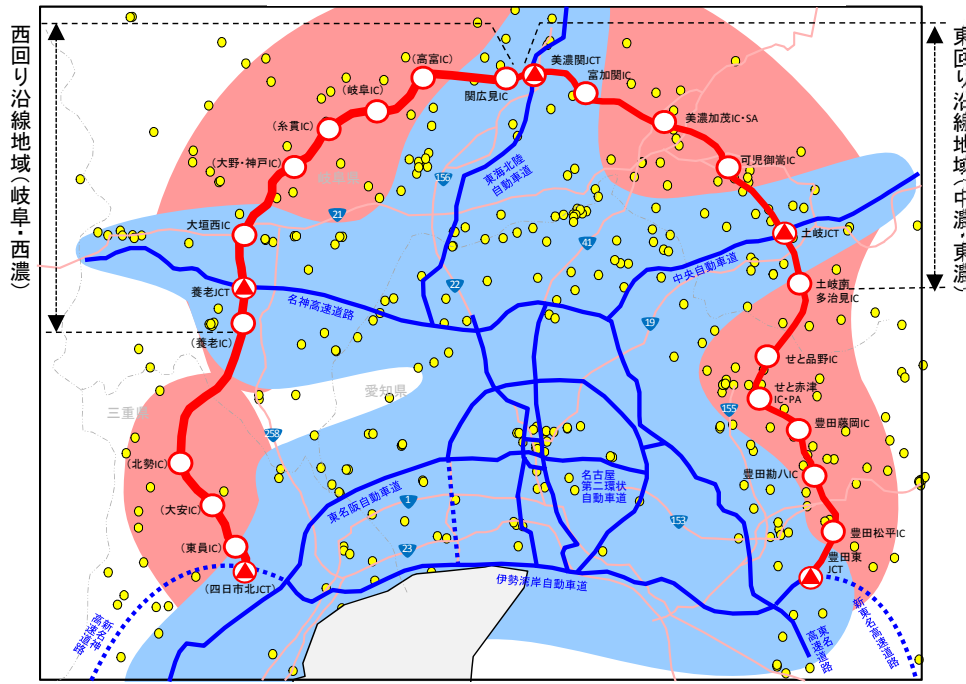
# 2. 評価の視点

## ③ 観光産業の支援

### ○観光入込客数の増加

■東海環状自動車道の整備により、沿線地域の高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り沿線地域では沿線観光施設の開発及び観光入込客数の増加が確認できます。

■今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる開発及び観光入込客数の増加による地域活性化が期待されます。



- : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域
- : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域
- : 観光地点

図 高速道路ICからの10km圏域拡大状況

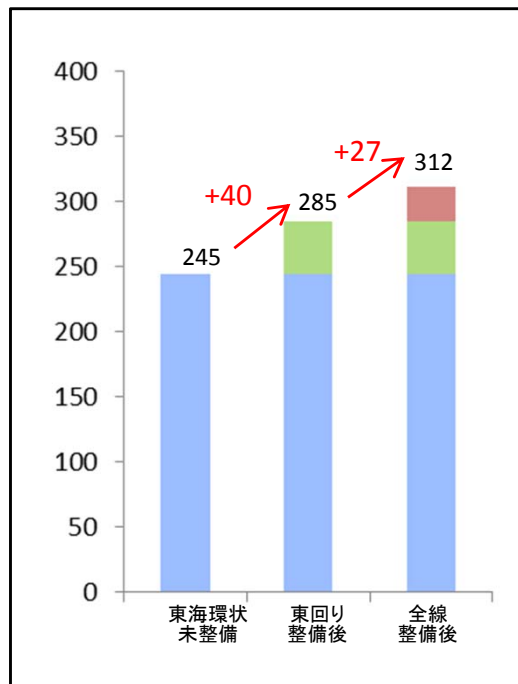
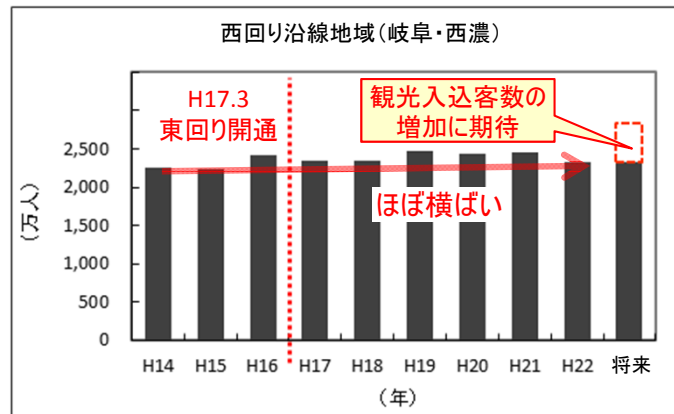
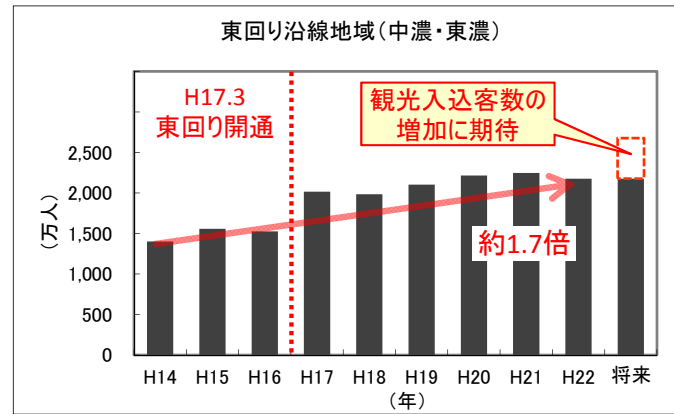


図 高速道路ICから10km圏域内の観光施設数

### 各地域の観光入込客数の推移



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査結果、岐阜県観光入込客統計調査、愛知県観光レクリエーション利用者統計、三重県観光レクリエーション入込客数推計書

# 2. 評価の視点

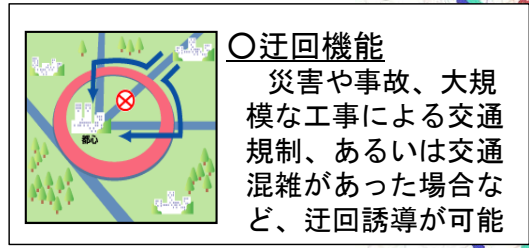
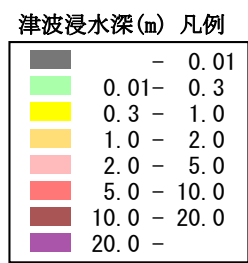
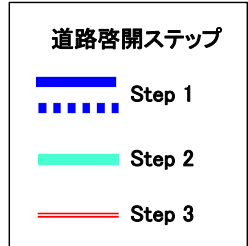
## ④ 災害に強い道路機能の確保 <中部版「くしの歯作戦」>

### ○災害時の広域支援

■東海環状自動車道は、強震動予測地域(震度6強以上)や海拔ゼロメートル地帯といった、災害リスクが高い地域をルートや構造により回避する計画としています。

■また、東海環状自動車道の整備により、被災地域を支援する「くしの歯」の軸に接続する高速道路ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与します。

■東海環状自動車道の整備により、「くしの歯」の軸となる道路に接続する **広域支援ルートの確保が可能**



**■災害リスクが高い地域を避けたルート・構造**

**強震動予測地域**

地震発生確率(%)

|     |   |     |
|-----|---|-----|
| 26  | - | 100 |
| 6   | - | 26  |
| 3   | - | 6   |
| 0.1 | - | 3   |
| 0   | - | 0.1 |

強震動予測地域を避けたルート

**海拔ゼロメートル地帯**

水害に強い高架構造

標高値 (T.P.)

- 3700m
- 200m
- 30m
- 7m
- 5m以上 7m未満
- 3m以上 5m未満
- 2m以上 3m未満
- 1m以上 2m未満
- 海拔0m以下
- 海面

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道の進捗状況

**関～養老**  
 延長44.2km  
 ・用地取得率: 71% (37%)  
 ・事業進捗率: 26% (11%)

**養老～北勢**  
 延長18.0km  
 ・用地取得率: 1% (0%)  
 ・事業進捗率: 3% (1%)

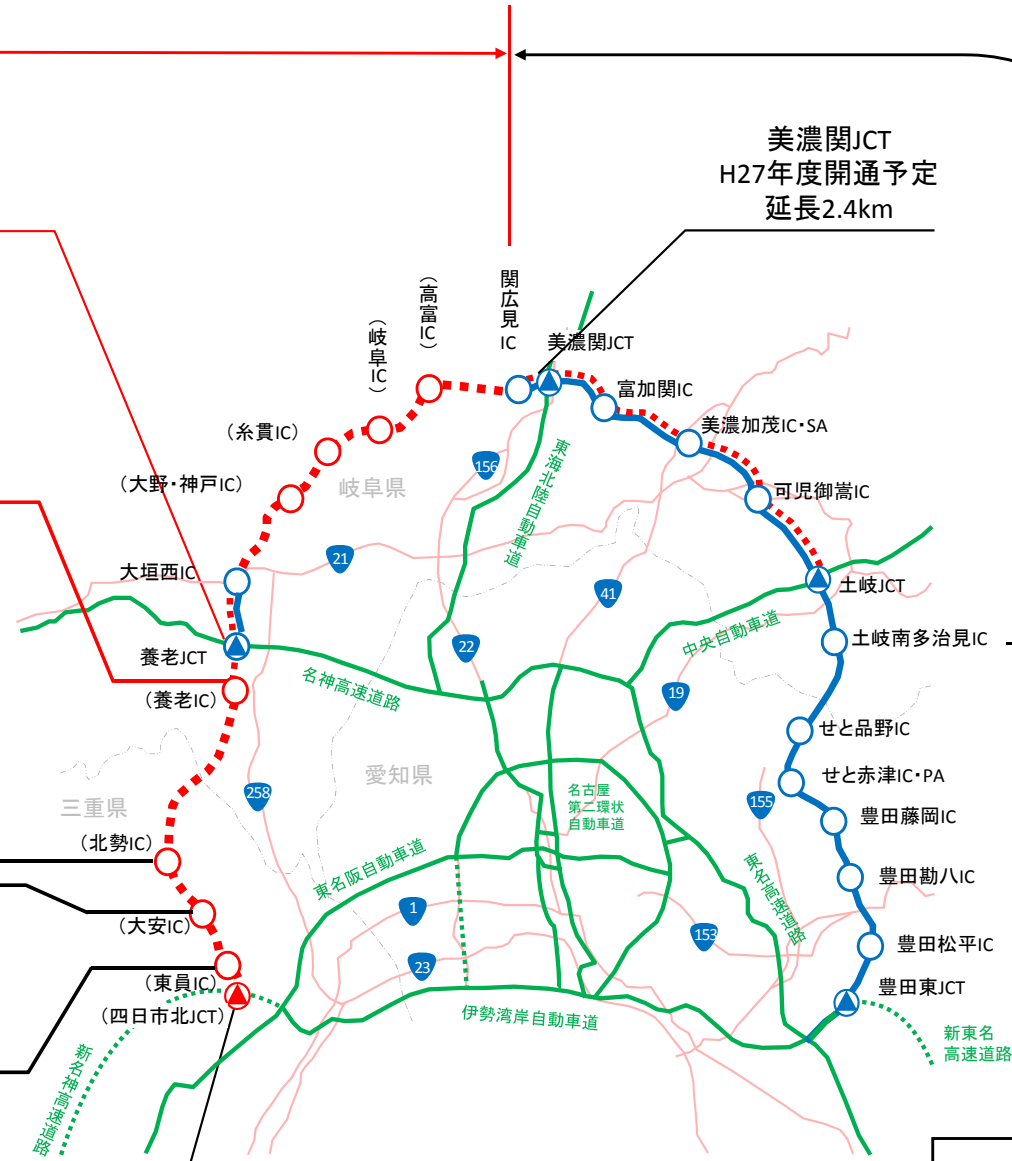
**北勢～四日市**  
 延長14.4km  
 ・用地取得率: 98% (97%)  
 ・事業進捗率: 34% (25%)

**土岐～関**  
 延長39.0km  
 ・用地取得率: 100% (100%)  
 ・事業進捗率: 80% (74%)

養老JCT～養老IC  
 H29年度  
 暫定2車線開通予定  
 延長3.3km

大安IC～東員IC  
 H30年度  
 暫定2車線開通予定  
 延長6.1km

東員IC～四日市北JCT  
 H27年度  
 完成4車線開通予定  
 延長1.7km



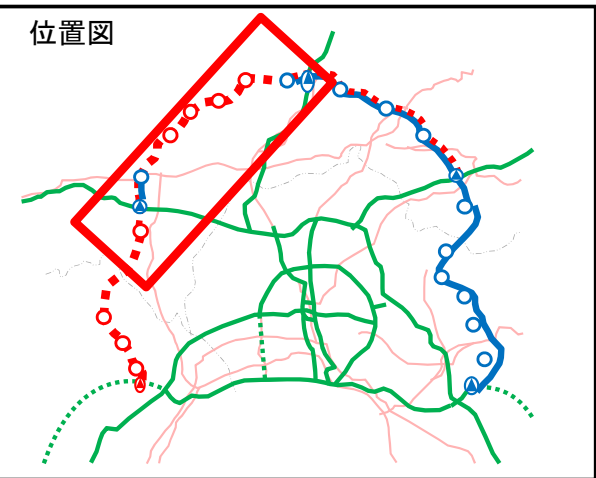
| 凡 例  |                   |
|------|-------------------|
| ■■■■ | 東海環状自動車道（事業中）     |
| ■■■■ | 東海環状自動車道（開通済）     |
| ■■■■ | その他の高速道路（開通済・事業中） |
| ( )  | 内のIC、JCT名称は仮称     |

図 一般国道475号東海環状自動車道の事業概要

※事業進捗率及び用地取得率は、H25年度末(H22年度末)

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（関広見～糸貫）の事業進捗状況



関～養老  
 延長44.2km  
 ・用地取得率: 71%  
 ・事業進捗率: 26%



岐阜県



大規模土工が必要

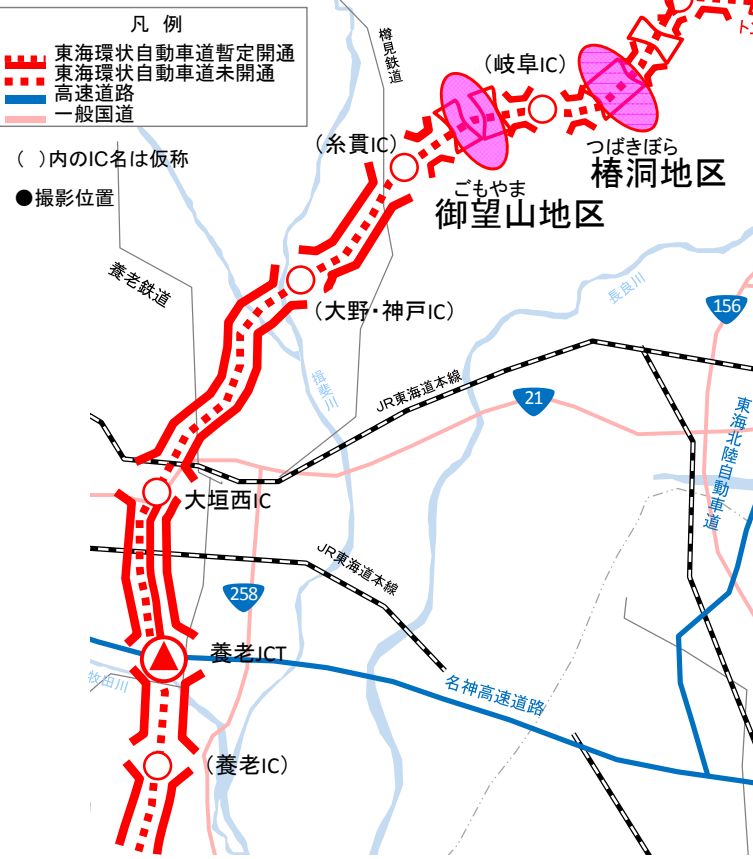


【岐阜市北野北地内(写真①)】  
平成26年5月撮影

橋梁とトンネルの連続施工が必要



【山県市東深瀬地内(写真②)】  
平成26年5月撮影



| 区間                    | 事業進捗状況 | 備考   |
|-----------------------|--------|--|
| 関広見IC<br>～<br>(高富IC)  |        | <p>【用地】平成20年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】平成24年度より工事着手し、今年度は改良工、橋梁下部工、トンネル工を推進</p>       |
| (高富IC)<br>～<br>(糸貫IC) |        | <p>【用地】今年度より用地取得に着手</p> <p>【工事】工事未着手であり、今年度は橋梁・道路詳細設計を推進</p> <p>H23.3.29<br/>都市計画<br/>変更</p> |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道の都市計画変更状況

ごもやまつばきぼら  
御望山・椿洞地区  
都市計画変更の概要



ごもやまつばきぼら  
御望山・椿洞地区 都市計画変更の経緯

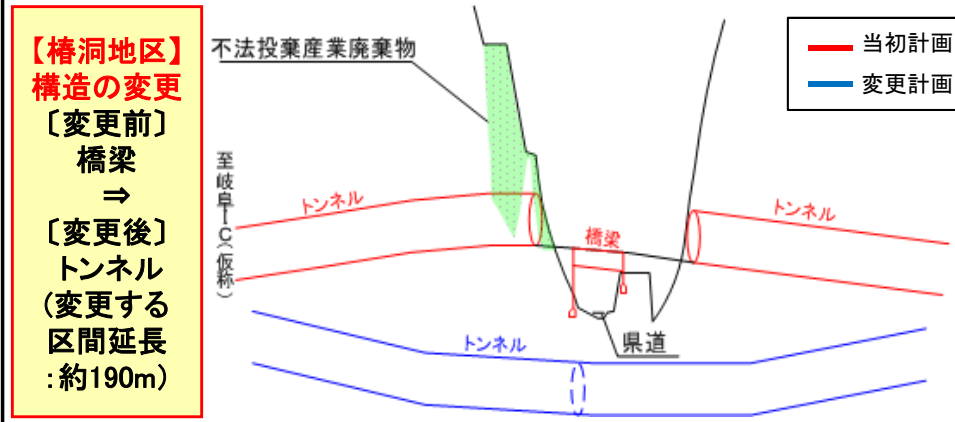
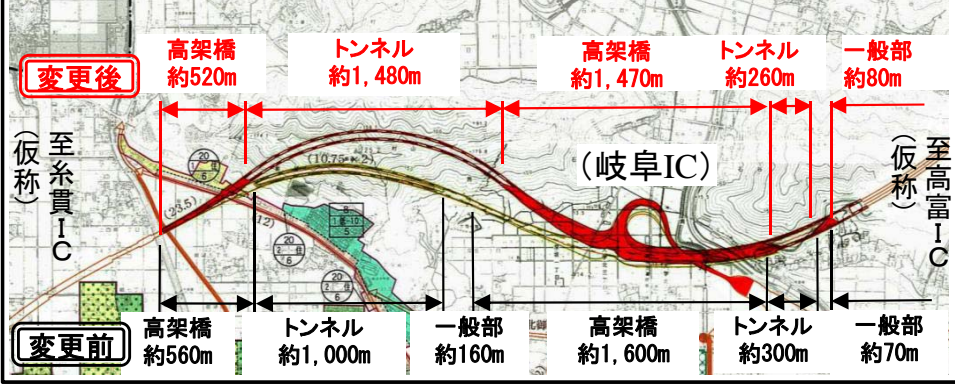
H8.10 都市計画決定

○御望山地区(線形変更)  
H12.6~H18.3  
御望山調査検討会  
【懸念事項】  
①地質構造が複雑で崩れやすい  
②トンネル施工中・施工後の影響  
③絶滅危惧種の生息環境の悪化  
H18.6~計画の再検討  
H21.7 事業者計画案公表  
H21.12 御望山通過ルート安全性の公表(県)

○椿洞地区(構造変更)  
H16.3 東環ルート近傍に廃棄物不法投棄を確認  
H16.5 「岐阜市産業廃棄物不法投棄対策検討委員会」設置(市)  
H20.3 産業廃棄物処理に関する実施計画公表(市)  
~H21.6 計画の再検討  
H21.7 事業者対応案公表

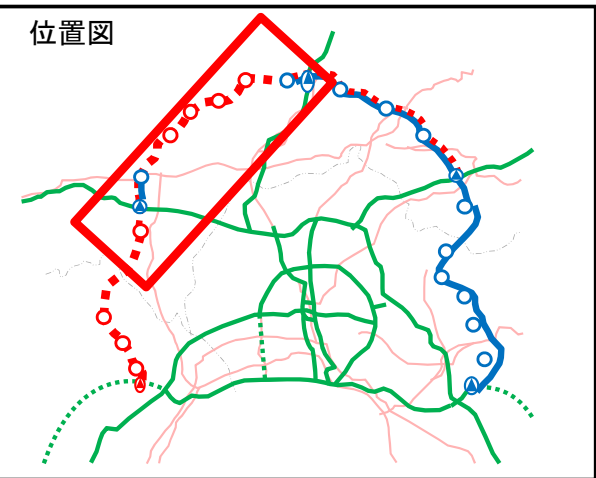
~H22.3 岐阜市都市計画変更原案の作成  
H22.4~ 岐阜県都市計画変更案の作成  
H23.3.17 岐阜県都市計画審議会  
H23.3.29 御望山・椿洞地区都市計画変更

【御望山地区】線形の変更  
変更前の延長:約3,690m → 変更後の延長:約3,810m



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（糸貫～大垣西）の事業進捗状況



関～養老  
 延長44.2km  
 ・用地取得率:71%  
 ・事業進捗率:26%



岐阜県

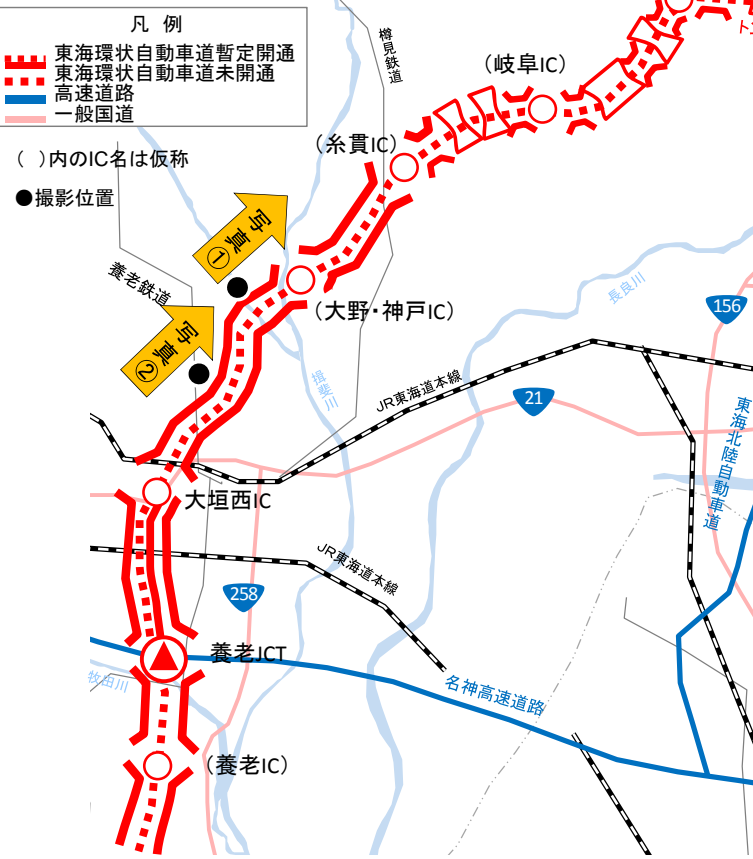
揖斐川渡河部の橋梁工事が必要 糸貫～大垣西IC間約14kmは高架橋が連続



【揖斐川渡河部(写真①)】  
平成26年6月撮影



【神戸町瀬古地内(写真②)】  
平成26年3月撮影

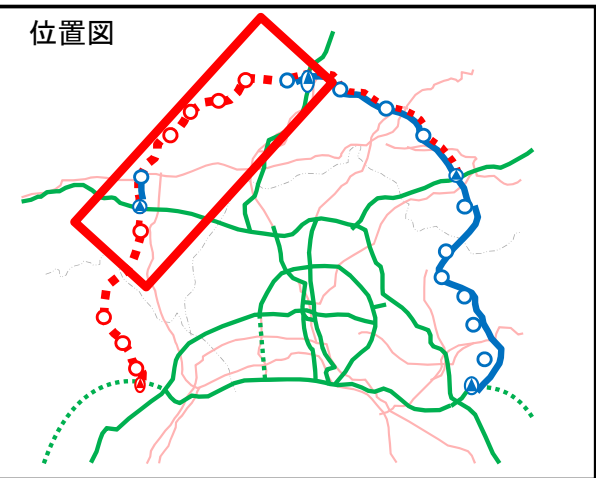


| 区間               | 事業進捗状況 | 備考   |
|------------------|--------|--|
| (糸貫IC)～(大野・神戸IC) |        | <p>【用地】平成25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】今年度より橋梁下部工事に着手予定</p>                     |
| (大野・神戸IC)～大垣西IC  |        | <p>【用地】平成16年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】平成24年度より工事着手し、今年度は改良工、橋梁下部工、橋梁上部工を推進</p> |



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（養老地区）の事業進捗状況



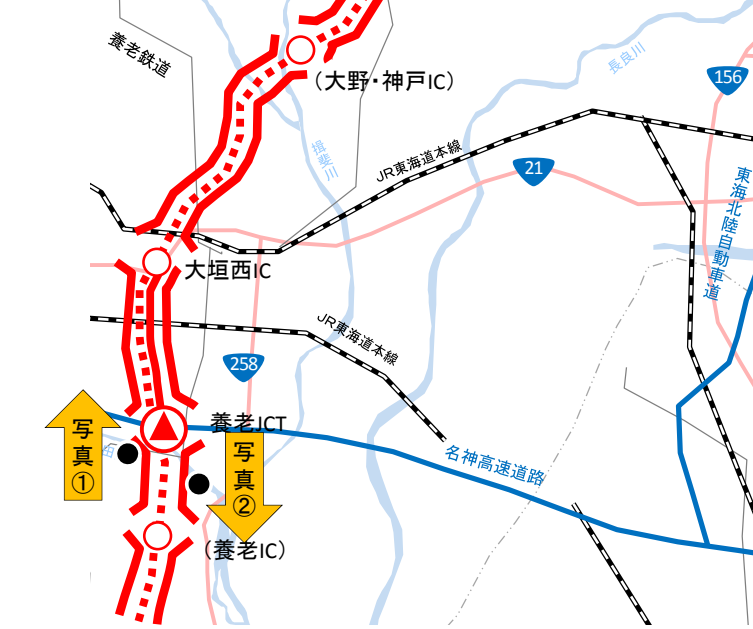
関～養老  
 延長44.2km  
 ・用地取得率:71%  
 ・事業進捗率:26%



岐阜県

- 凡例
- 東海環状自動車道暫定開通
  - 東海環状自動車道未開通
  - 高速道路
  - 一般国道

( )内のIC名は仮称  
 ●撮影位置



河川渡河部の橋梁下部工の工事状況



【牧田川渡河部(写真①)】  
 平成26年4月撮影

橋梁下部工の工事状況



【養老町地内(写真②)】  
 平成26年6月撮影

| 区間                   | 事業進捗状況  | 備考  |
|----------------------|---|---|
| 養老JCT<br>～<br>(養老IC) | <p>【用地】平成23年度より用地取得に着手し、平成25年度までに概ね完了</p> <p>【工事】平成25年度より工事着手し、今年度は改良工、橋梁下部工、橋梁上部工を推進</p> | <p>平成29年度<br/>                     暫定2車線<br/>                     開通予定<br/>                     延長3.3km</p> |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## ○事業の進捗状況

■事業進捗率は、 関～養老：26%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 関～養老：11%（平成22年度末）

■用地取得率は、 関～養老：71%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 関～養老：37%（平成22年度末）

■大垣西IC～養老JCT間延長5.7kmは、暫定2車線開通済み。

## ○事業の進捗の見込み状況

■養老JCT～養老IC（延長3.3km）は、平成29年度暫定2車線開通を予定。

■上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

# 4. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果：東海環状自動車道(関～養老)

### ○費用便益比(B/C)について

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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{5,710\text{億円} + 446\text{億円} + 214\text{億円}}{4,420\text{億円} + 298\text{億円}} = \frac{6,370\text{億円}}{4,719\text{億円}} = 1.3(1.3)$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{4,777\text{億円} + 375\text{億円} + 193\text{億円}}{2,763\text{億円} + 228\text{億円}} = \frac{5,345\text{億円}}{2,991\text{億円}} = 1.8(1.6)$$

※( )は前回評価時

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、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。

### 【前回再評価時からの変更点】

1. H26事業化済道路網に変更(H23→H26)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H26)

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 高規格幹線道路である東海環状自動車道は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、地域産業の支援、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### ■岐阜県の意見

養老JCT～（仮称）養老IC間の平成29年度までの供用をお願いします。さらに、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、現在実施している工事を促進し、効果が一日も早く発現されるよう、区間ごとの供用目標年度を示したうえで順次供用するとともに、その他の区間についても、平成32年度の供用をお願いします。

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。

## 7. 対応方針（原案）

- 一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）の事業を継続する。

# 一般国道475号

とうかいかんじょう じ どう しゃ どう よう ろう ほく せい  
東海環状自動車道(養老～北勢)

(道路事業)

## 説明資料

平成26年8月4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  
中日本高速道路株式会社

# 目 次

|  |       |
|--|-------|
| 1. <sup>とうかいかんじょう</sup> 東海環状自動車道（ <sup>ようろう</sup> 養老～ <sup>ほくせい</sup> 北勢）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広域ネットワークの構築   | P. 3  |
| ②地域産業の支援   | P. 4  |
| ③観光産業の支援   | P. 6  |
| ④災害に強い道路機能の確保  | P. 7  |
| 3. 事業の進捗及び見込みの視点   | P. 8  |
| 4. 費用対効果分析   | P. 11 |
| 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点   | P. 12 |
| 6. 県・政令市への意見聴取結果   | P. 12 |
| 7. 対応方針（原案）  | P. 12 |

# 1. 東海環状自動車道(養老～北勢)の事業概要

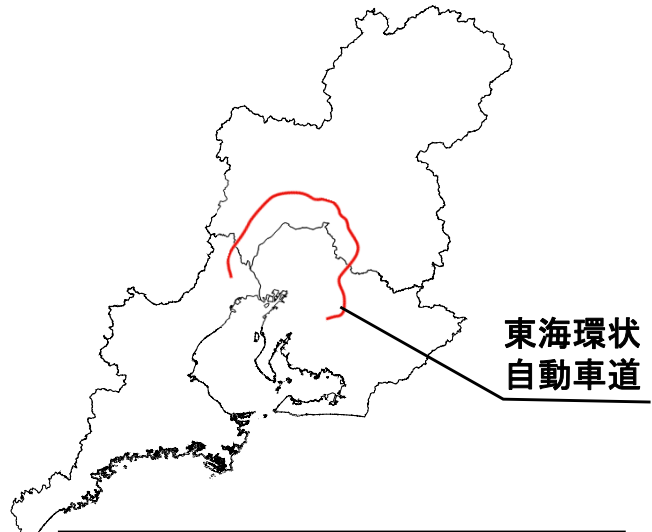
## (1) 事業目的

一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路(一般国道の自動車専用道路)です。

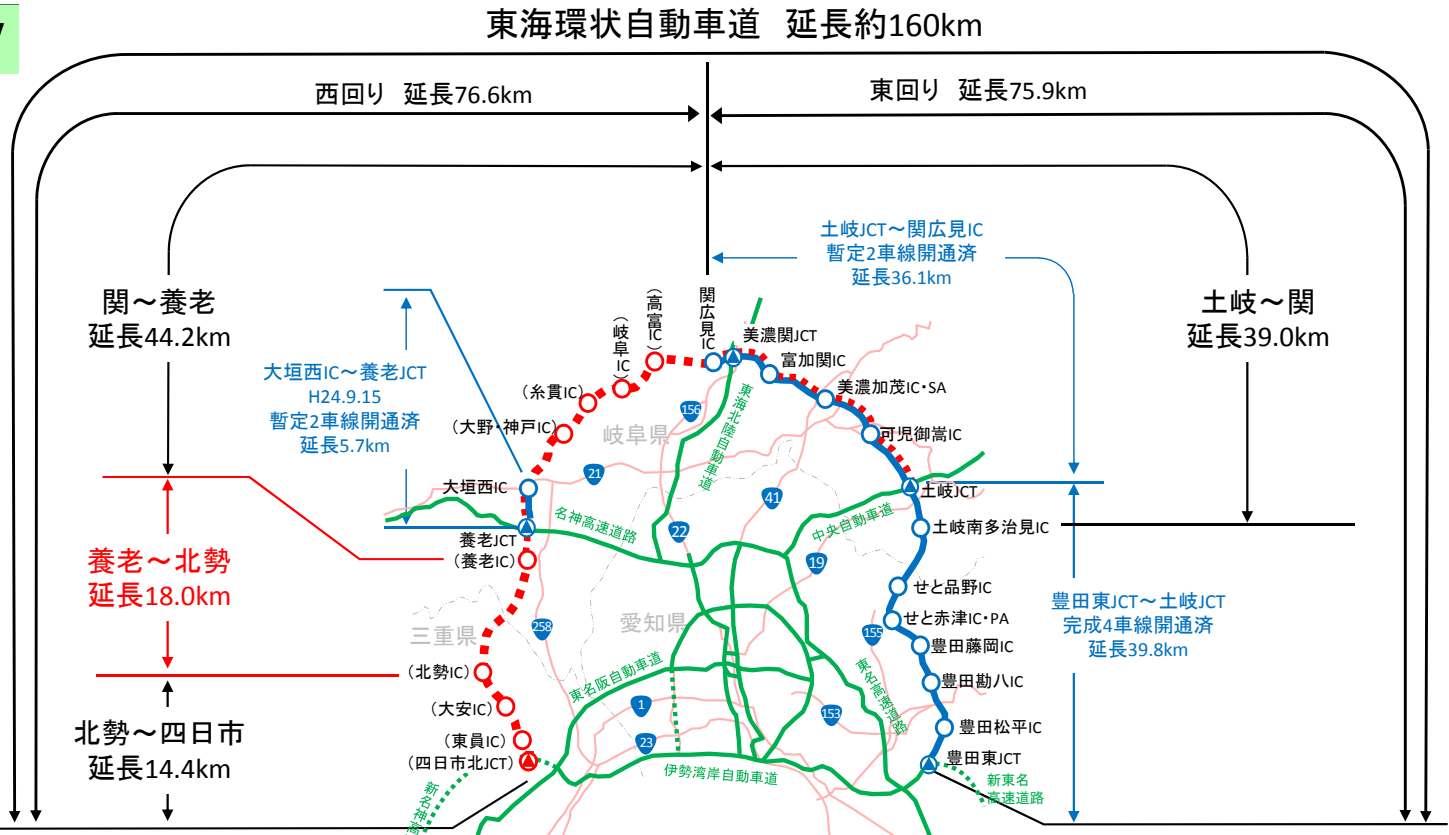
本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保に寄与します。

このうち、西回りの一部を構成する養老～北勢間は、早期開通に向け事業を推進しています。

### 全体位置図



| 凡 例                                     |                    |
|---|--------------------|
| <span style="color: red;">■■■■</span>   | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| <span style="color: blue;">■■■■</span>  | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| <span style="color: green;">■■■■</span> | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )                                     | 内のIC、JCT名称は仮称      |



※東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道が通過する市町村及びその内側の市町村を中京圏とする。

図 東海環状自動車道概要図

( ) のIC・JCT名は仮称

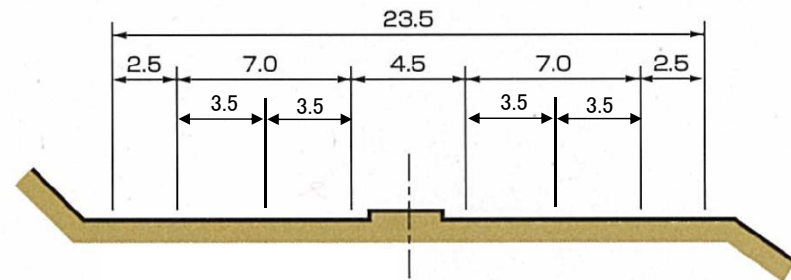
# 1. 東海環状自動車道(養老～北勢)の事業概要

## (2) 計画概要

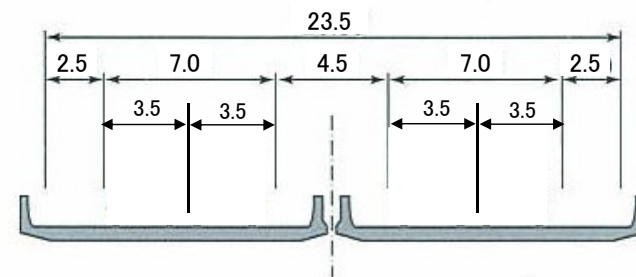
- 事業名 : 一般国道475号 とうかいかんじょう 東海環状自動車道(養老～北勢) ようろう ほくせい
- 起終点 : (起点) ぎふ ようろう ようろうちょう おおあと 岐阜県養老郡養老町大跡  
(終点) みえ ほくせいちょう あげき 三重県いなべ市北勢町阿下喜
- 延長 : 18.0km(未開通)
- 道路規格 : 第1種第2級 自動車専用道路
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)
- 都市計画決定 : 平成19年度
- 事業化 : 平成10年度
- 有料道路事業許可 : 平成23年6月
- 用地着手年度 : 平成25年度
- 工事着手年度 : 平成26年度
- 前回の再評価 : 平成23年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 1,500億円(増減なし)

## 標準断面図

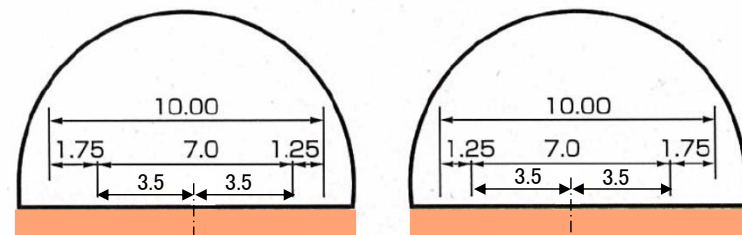
盛土部・切土部



高架部



トンネル部



(単位:m)

一般国道475号東海環状自動車道標準断面図



# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ① 広域ネットワークの構築

#### ○所要時間の短縮、渋滞緩和

- 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・バイパス機能により、高速道路の主要渋滞箇所を避けた通行が可能となるため、環状道路内側の高速道路の渋滞緩和が期待されます。

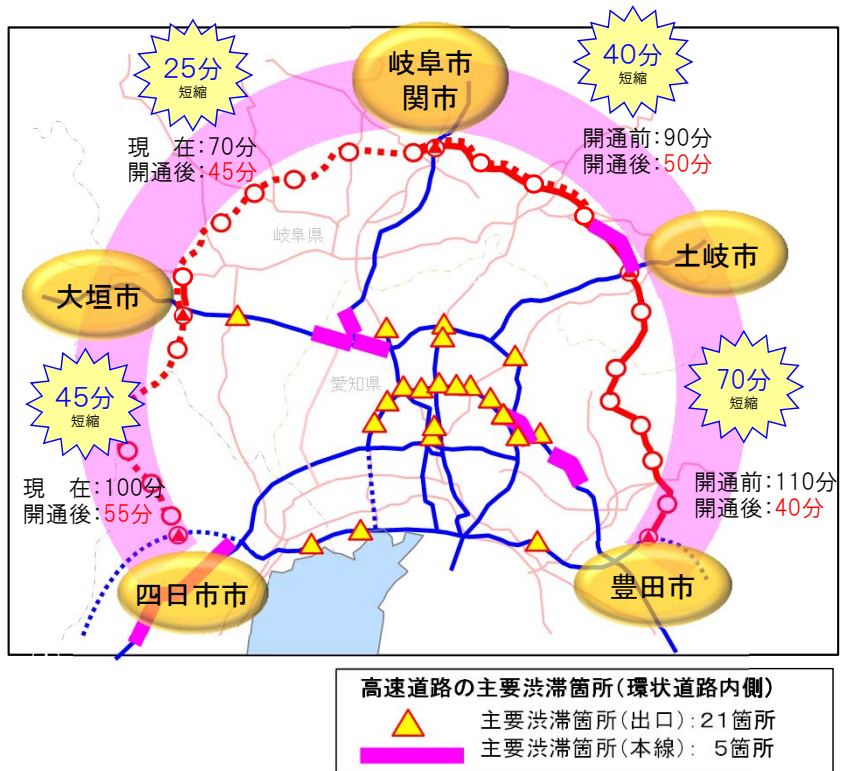
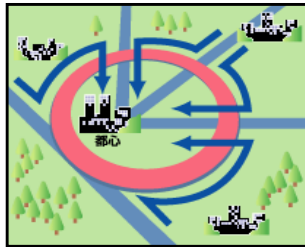
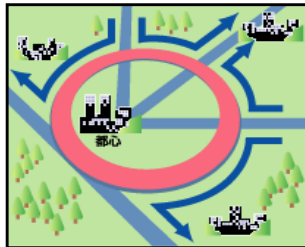


図 主要都市間の所要時間短縮効果



○分散導入機能  
 郊外から都心部への交通を分散して導入する複数のルートを確認



○バイパス機能  
 都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、場内交通と分離

東海環状自動車道の渋滞損失時間の推移(高速道路)

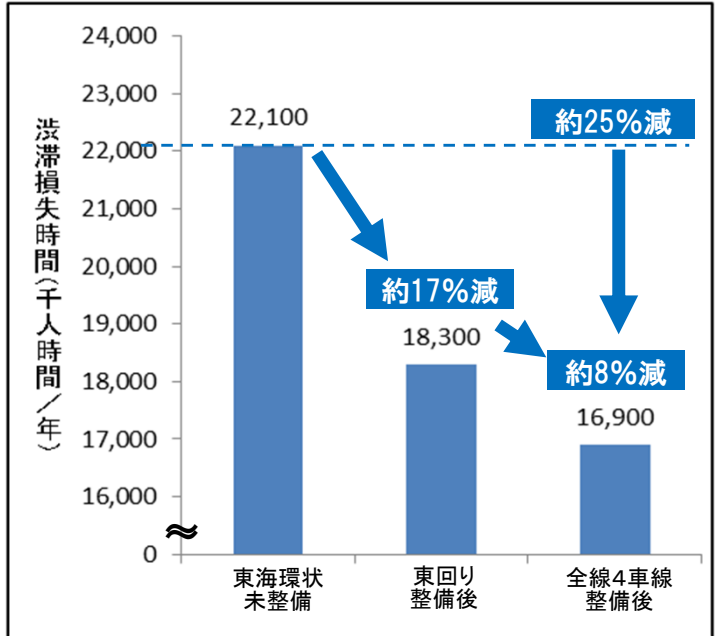


図 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果

※東海環状道路内側の路線を対象に、H42交通量推計より渋滞損失時間を算出

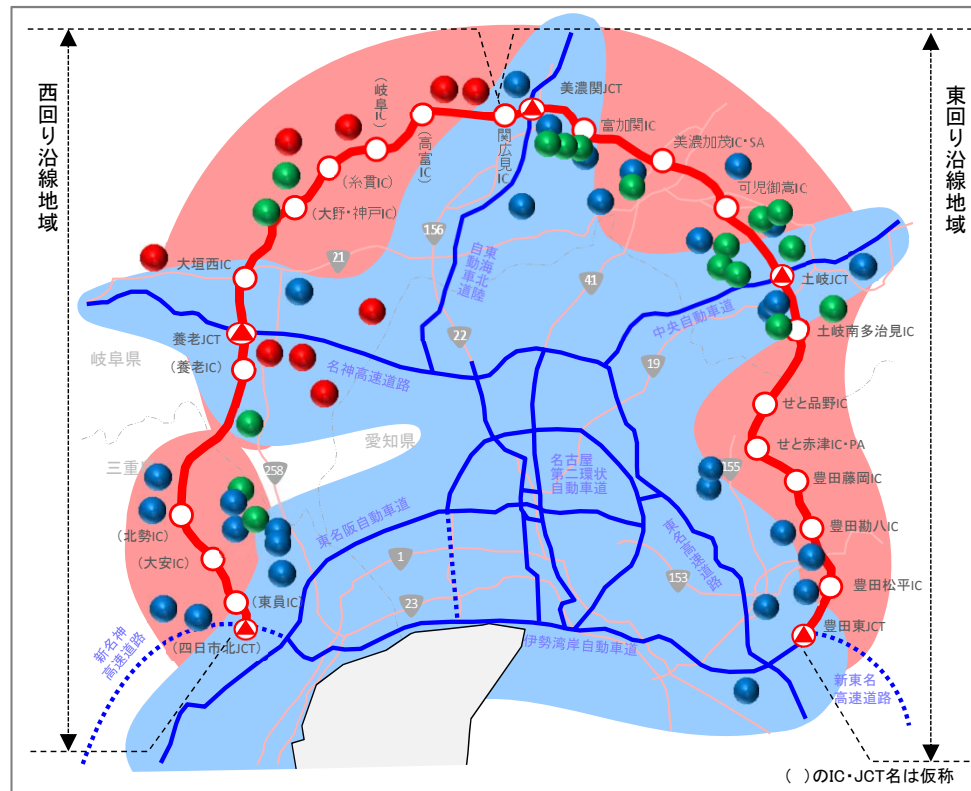
# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○沿線地域の開発拡充

■ 東海環状自動車道の整備により、高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り整備後から現在までに、沿線地域では新たな工業団地の立地による開発拡充が確認できます。

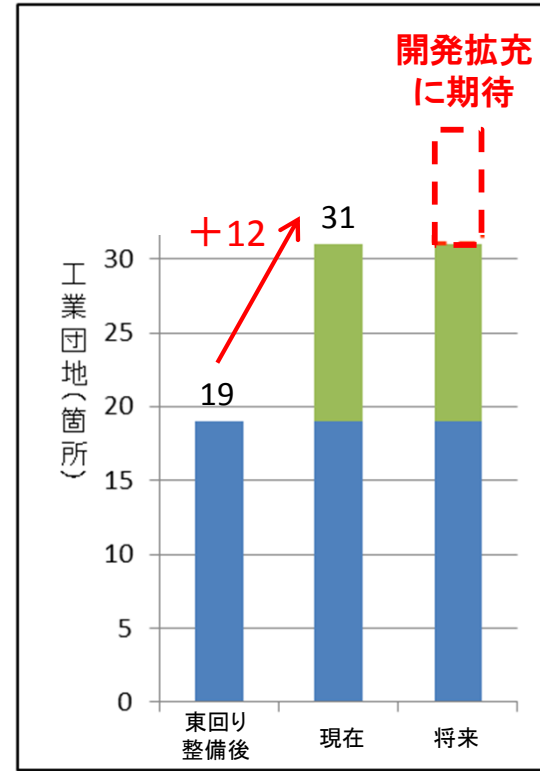
■ 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる沿線地域の開発拡充により、地域経済活性化が期待されます。



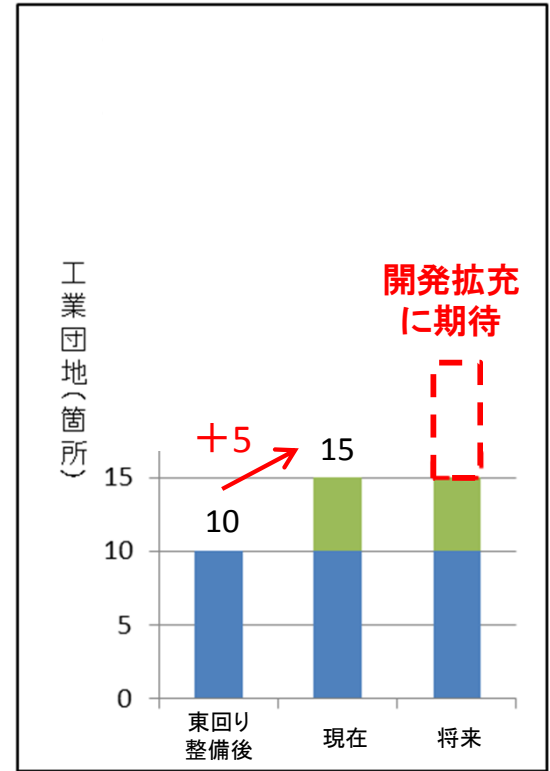
- : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域
- : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域
- : 東海環状自動車道東回り開通まで(H17.3)に完成した工業団地
- : 東回り開通後、現在まで(H26.3)に完成した工業団地(分譲中を含む)
- : 計画・構想中

図 東海環状自動車道沿線の工業団地立地状況

東回り沿線地域の工業団地箇所数



西回り沿線地域の工業団地箇所数



出典:【完成・分譲中】岐阜県産業情報資料、愛知県産業情報資料、三重県企業立地資料  
【計画・構想】岐阜市計画、大野町計画

# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○整備効果事例

- 東海環状自動車道(東回り)の開通後、多くの工業団地で分譲地がほぼ完売し、有効求人倍率も大幅に上昇しています。
- 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の開通により、輸送ルートを変更する企業もある等、開通以降交通量は上昇しており、現在、平均約3,000台/日となっています。

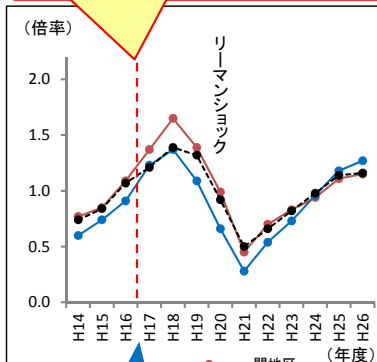
### 東海環状自動車道(東回り)

#### ■東部区間沿線の主な工業団地



#### ■東部区間沿線地区の有効求人倍率の推移

H17年3月19日東部区間開通!



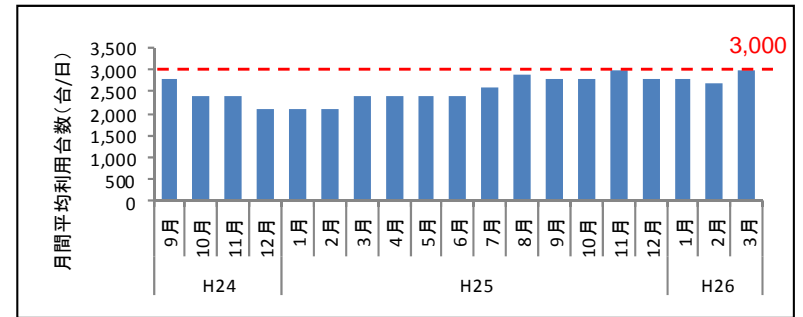
※H26年度は4月値

関地区・美濃加茂地区では、東部区間開通後、有効求人倍率が、**大幅に上昇!!**

| 地区名    | 該当市町名               |
|--------|---------------------|
| 関地区    | 関市、美濃市              |
| 美濃加茂地区 | 美濃加茂市、下呂市のうち金山町、加茂郡 |

### 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)

#### 東海環状道 大垣西IC利用台数の推移



※H24.9月は、9月16日～9月30日の平均値

### ◆輸送ルートが大垣西IC経由に変更!

◆ヒアリングを行ったA社からは、「中部国際空港から西濃地域の企業への輸送は、これまで最寄りの名神高速道路大垣ICを利用していましたが、東海環状自動車道の開通後、搬送ルートを変更し大垣西ICを利用しています。輸送の定時性確保や運転時間の減少に伴う輸送ドライバーの環境改善に役立っています。」との声を頂きました。



| 工業団地名       | 分譲率変化(開通前・開通後) |
|-------------|----------------|
| 1 美濃テクノパーク  | 100% → 100%    |
| 2 関テクノハイランド | 0% → 100%      |
| 3 テクノプラザ    | 29% → 92%      |
| 4 滝田工業団地    | 0% → 100%      |
| 5 関工業団地     | 100% → 100%    |
| 6 美濃加茂蜂屋台   | 68% → 100%     |

| 工業団地名             | 分譲率変化(開通前・開通後) |
|-------------------|----------------|
| 7 可児工業団地          | 100% → 100%    |
| 8 二野工業団地          | 0% → 83%       |
| 9 グリーンテクノみたち      | 90% → 100%     |
| 10 フロンティア・リサーチパーク | 0% → 79%       |
| 11 瑞浪クリエイション・パーク  | 16% → 100%     |
| 12 恵那テクノパーク       | 100% → 100%    |

東部区間開通後、完売となった工業団地 出典:岐阜県内の立地可能な工業用地等 (H23.3月1日現在)

出典:岐阜労働局HP

# 2. 評価の視点

## ③ 観光産業の支援

### ○観光入込客数の増加

- 東海環状自動車道の整備により、沿線地域の高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り沿線地域では沿線観光施設の開発及び観光入込客数の増加が確認できます。
- 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる開発及び観光入込客数の増加による地域活性化が期待されます。

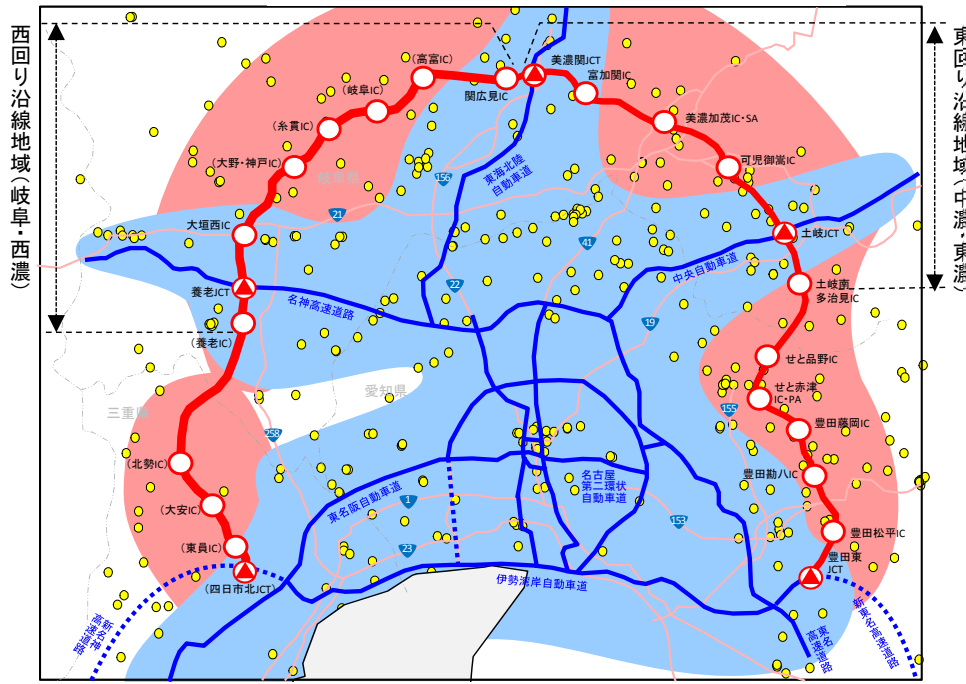


図 高速道路ICからの10km圏域拡大状況

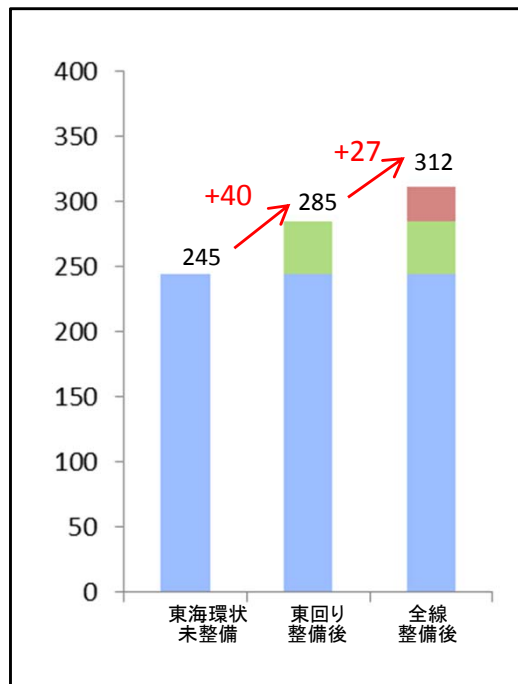
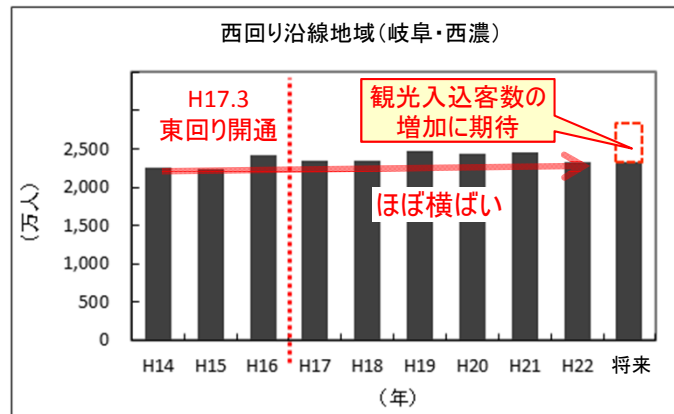
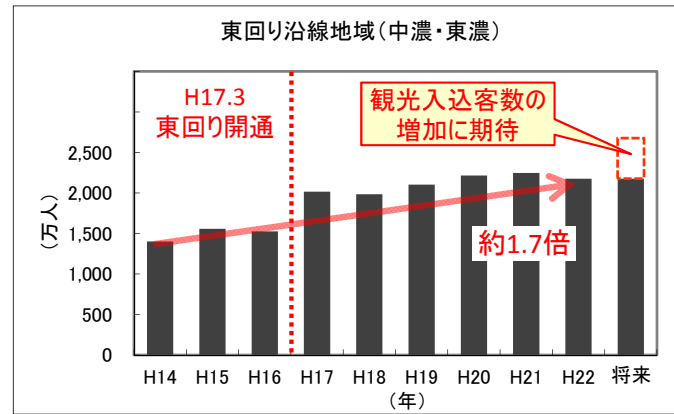


図 高速道路ICから10km圏域内の観光施設数

### 各地域の観光入込客数の推移



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査結果、岐阜県観光入込客統計調査、愛知県観光レクリエーション利用者統計、三重県観光レクリエーション入込客数推計書

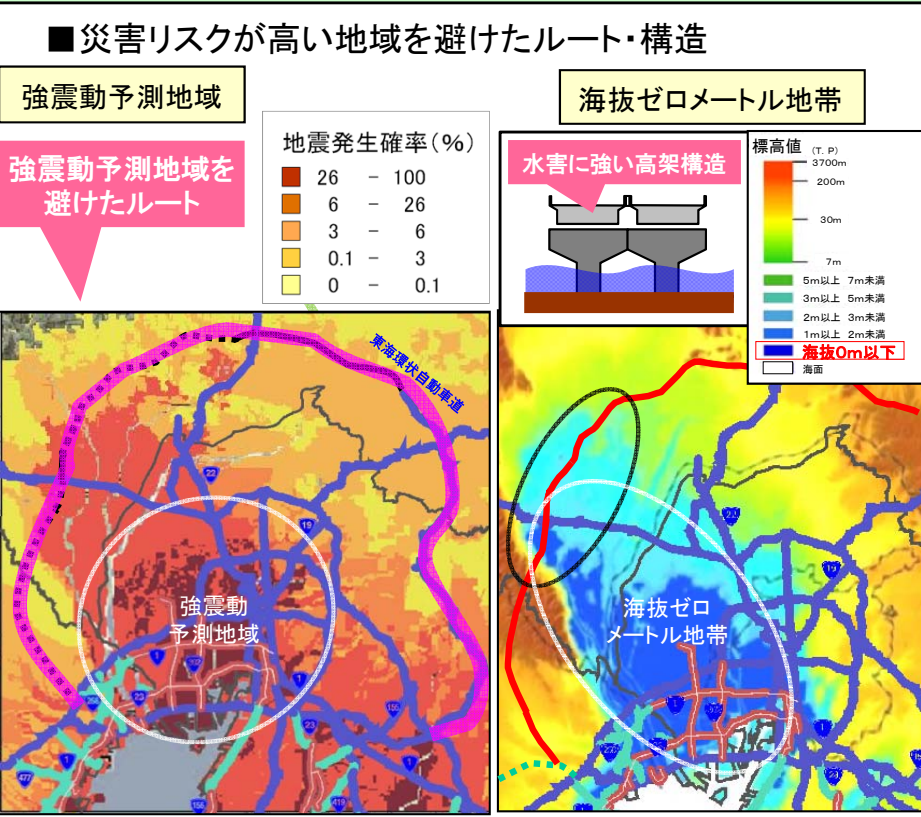
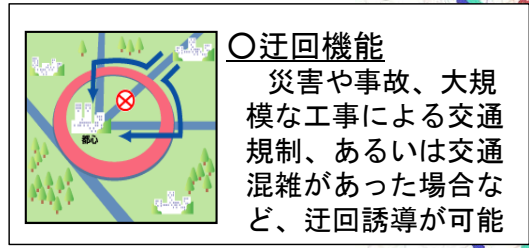
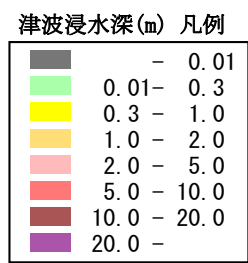
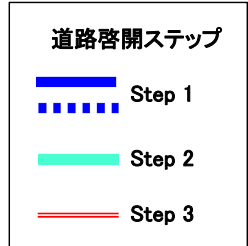
# 2. 評価の視点

## ④ 災害に強い道路機能の確保 <中部版「くしの歯作戦」>

### ○災害時の広域支援

- 東海環状自動車道は、強震動予測地域(震度6強以上)や海拔ゼロメートル地帯といった、災害リスクが高い地域をルートや構造により回避する計画としています。
- また、東海環状自動車道の整備により、被災地域を支援する「くしの歯」の軸に接続する高速道路ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与します。

■東海環状自動車道の整備により、「くしの歯」の軸となる道路に接続する **広域支援ルートの確保が可能**



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

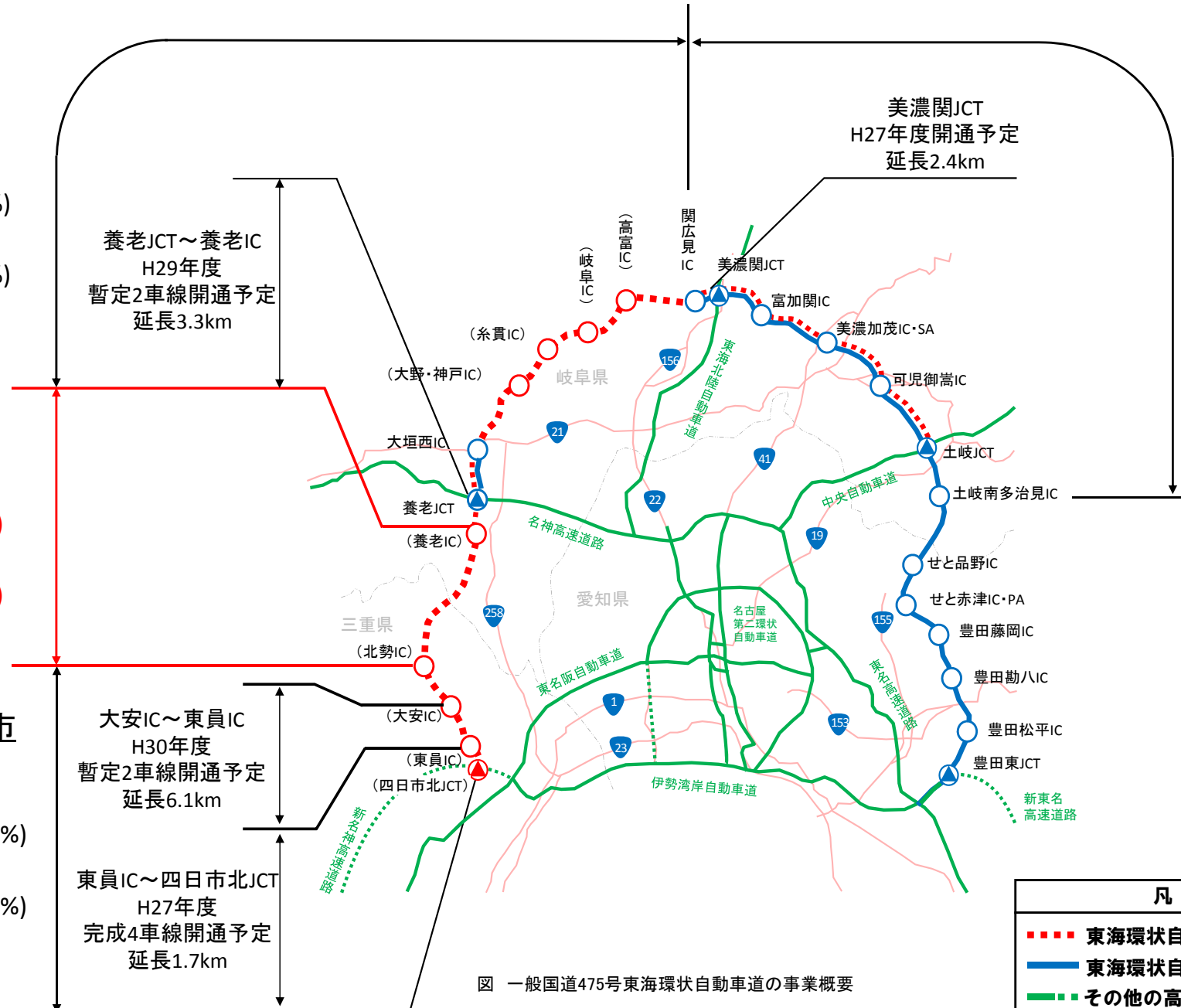
## 東海環状自動車道の進捗状況

**関～養老**  
 延長44.2km  
 ・用地取得率: 71% (37%)  
 ・事業進捗率 26% (11%)

**養老～北勢**  
 延長18.0km  
 ・用地取得率 1% (0%)  
 ・事業進捗率 3% (1%)

**北勢～四日市**  
 延長14.4km  
 ・用地取得率 98% (97%)  
 ・事業進捗率 34% (25%)

**土岐～関**  
 延長39.0km  
 ・用地取得率 100% (100%)  
 ・事業進捗率 80% (74%)



養老JCT～養老IC  
 H29年度  
 暫定2車線開通予定  
 延長3.3km

大安IC～東員IC  
 H30年度  
 暫定2車線開通予定  
 延長6.1km

東員IC～四日市北JCT  
 H27年度  
 完成4車線開通予定  
 延長1.7km

美濃関JCT  
 H27年度開通予定  
 延長2.4km

( )内のIC・JCT名は仮称

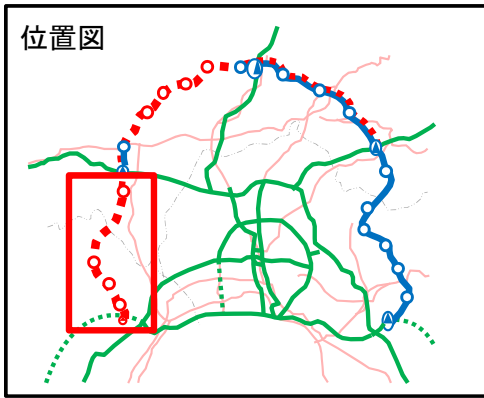
| 凡 例  |                    |
|------|--------------------|
| ■■■■ | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| ■■■■ | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| ■■■■ | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )  | 内のIC、JCT名称は仮称      |

図 一般国道475号東海環状自動車道の事業概要

※事業進捗率及び用地取得率は、H25年度末(H22年度末)

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（養老～北勢）の工事進捗状況



養老～北勢  
 延長18.0km  
 ・用地取得率:1%  
 ・事業進捗率:3%



【いなべ市地内(写真①)】平成25年3月撮影

| 区間            | 事業進捗状況   | 備考 |
|---------------|--|----|
| (養老IC)～(北勢IC) | <p>【用地】平成25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進<br/>                     【工事】今年度より改良工事に着手予定</p> |    |

### 3. 事業の進捗及び見込みの視点

#### ○事業の進捗状況

■事業進捗率は、 養老～北勢：3%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 養老～北勢：1%（平成22年度末）

■用地取得率は、 養老～北勢：1%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 養老～北勢：0%（平成22年度末）

#### ○事業の進捗の見込み状況

■早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。



# 4. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果：東海環状自動車道(養老～北勢)

### ○費用便益比(B/C)について

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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{1,763\text{億円} + 184\text{億円} + 72\text{億円}}{1,152\text{億円} + 82\text{億円}} = \frac{2,019\text{億円}}{1,235\text{億円}} = 1.6(1.6)$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{1,763\text{億円} + 184\text{億円} + 72\text{億円}}{1,088\text{億円} + 82\text{億円}} = \frac{2,019\text{億円}}{1,171\text{億円}} = 1.7(1.7)$$

※( )は前回評価時

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、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。

### 【前回再評価時からの変更点】

1. H26事業化済道路網に変更(H23→H26)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H26)

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 高規格幹線道路である東海環状自動車道は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、地域産業の支援、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### ■岐阜県の意見

当該区間についても、平成32年度の供用をお願いします。  
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

本事業は、中部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。本県では、北勢～養老間の用地買収の早期完了に向け、専属の県職員を配置するなど協力しているところです。  
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。

## 7. 対応方針(原案)

- 一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）の事業を継続する。

# 一般国道475号

とうかいかんじょう じ どう しゃ どう ほくせい よっ か いち  
東海環状自動車道(北勢～四日市)

(道路事業)

## 説明資料

平成26年8月4日

国土交通省中部地方整備局  
北勢国道事務所  
中日本高速道路株式会社

# 目 次

|  |       |
|--|-------|
| 1. <small>とうかいかんじょうじ どうしゃどう ほくせい よっ か いち</small> 東海環状自動車道（北勢～四日市）の事業概要 |       |
| （1）事業目的  | P. 1  |
| （2）計画概要  | P. 2  |
| <br>   |       |
| 2. 評価の視点   |       |
| （1）事業の必要性等に関する視点   |       |
| ①広域ネットワークの構築   | P. 3  |
| ②地域産業の支援   | P. 4  |
| ③観光産業の支援   | P. 6  |
| ④災害に強い道路機能の確保  | P. 7  |
| <br>   |       |
| 3. 事業の進捗及び見込みの視点   | P. 8  |
| <br>   |       |
| 4. 費用対効果分析   | P. 12 |
| <br>   |       |
| 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点   | P. 13 |
| <br>   |       |
| 6. 県・政令市への意見聴取結果   | P. 13 |
| <br>   |       |
| 7. 対応方針（原案）  | P. 13 |

# 1. 東海環状自動車道(北勢～四日市)の事業概要

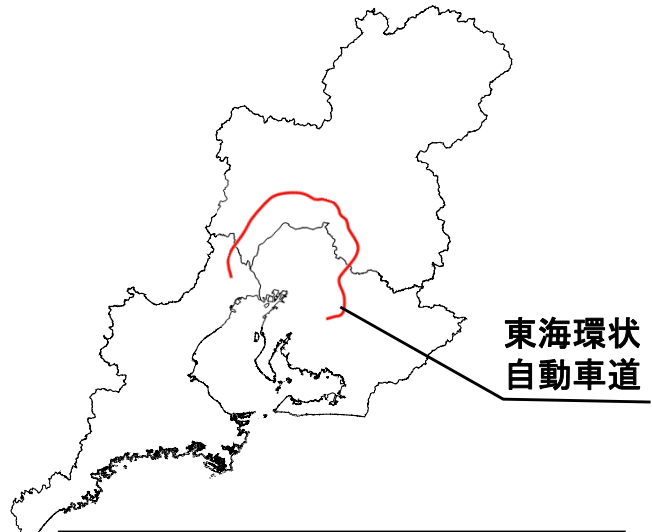
## (1) 事業目的

一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路(一般国道の自動車専用道路)です。

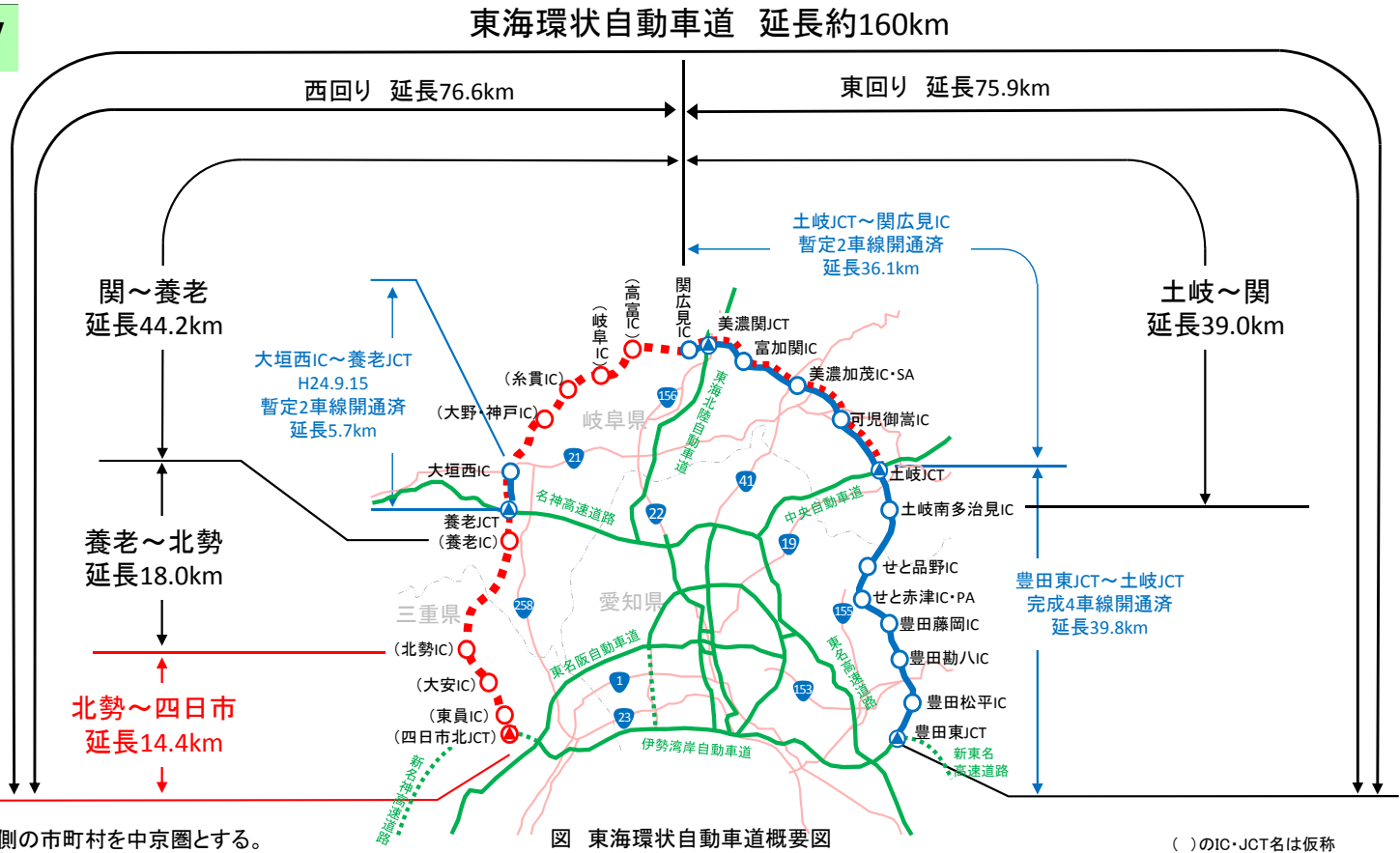
本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保に寄与します。

このうち、西回りの一部を構成する北勢～四日市間は、早期開通に向け事業を推進しています。

### 全体位置図



| 凡 例                                     |                    |
|---|--------------------|
| <span style="color: red;">■■■■</span>   | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| <span style="color: blue;">■■■■</span>  | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| <span style="color: green;">■■■■</span> | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )                                     | 内のIC、JCT名称は仮称      |



※東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道が通過する市町村及びその内側の市町村を中京圏とする。

図 東海環状自動車道概要図

( ) のIC・JCT名は仮称

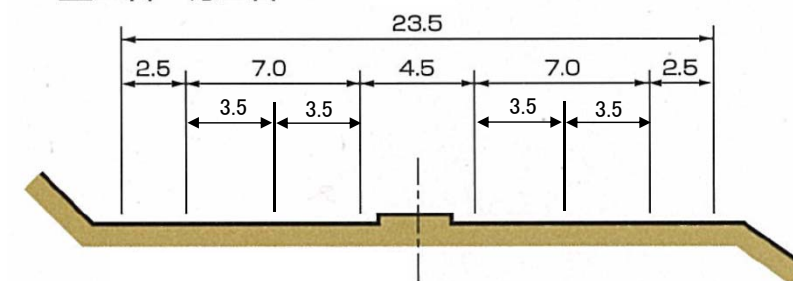
# 1. 東海環状自動車道(北勢～四日市)の事業概要

## (2) 計画概要

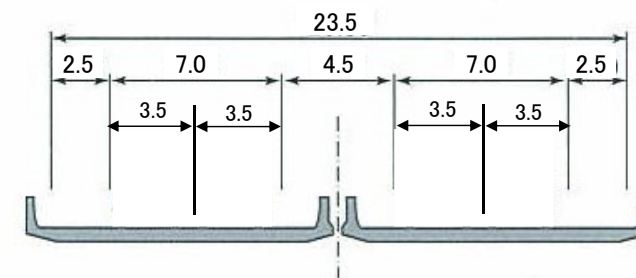
- 事業名 : 一般国道475号 東海環状自動車道(北勢～四日市)  
とうかいかんじょう ほくせい よっかいち
- 起終点 : (起点) 三重県いなべ市北勢町阿下喜  
みえ ほくせいちょうあげき  
(終点) 三重県四日市市北山町  
みえ よっかいち きたやまちょう
- 延長 : 14.4km(未開通)
- 道路規格 : 第1種第2級 自動車専用道路
- 設計速度 : 100 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)
- 都市計画決定 : 平成3年度
- 事業化 : 平成2年度
- 有料道路事業許可 : 平成23年6月
- 用地着手年度 : 平成5年度
- 工事着手年度 : 平成9年度
- 前回の再評価 : 平成23年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 1,300億円(増減なし)

## 標準断面図

盛土部・切土部



高架部



(単位:m)

一般国道475号東海環状自動車道標準断面図

# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ① 広域ネットワークの構築

#### ○所要時間の短縮、渋滞緩和

- 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・バイパス機能により、高速道路の主要渋滞箇所を避けた通行が可能となるため、環状道路内側の高速道路の渋滞緩和が期待されます。

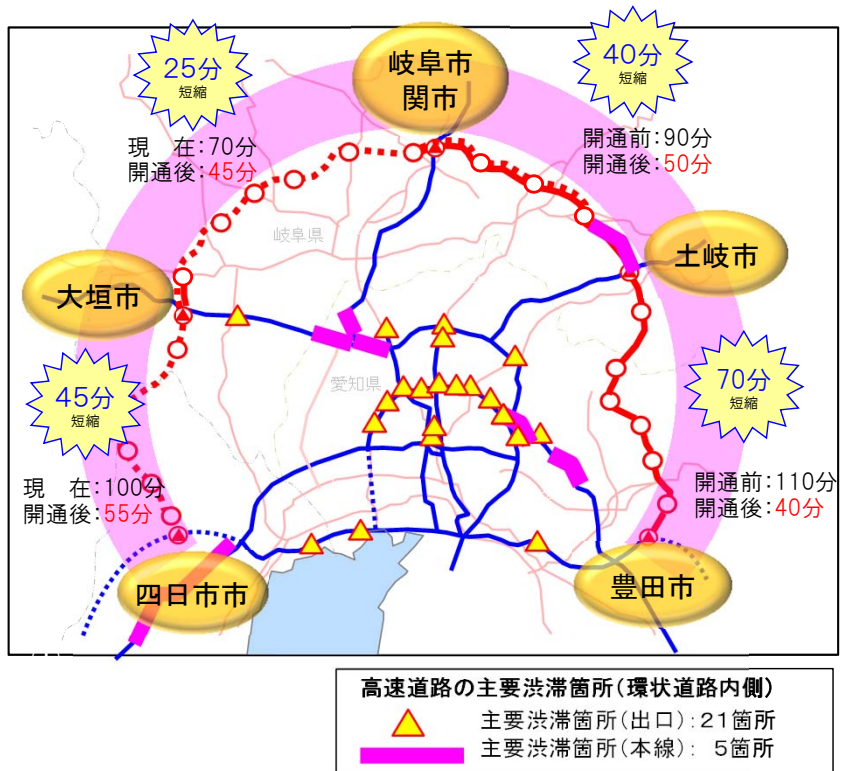
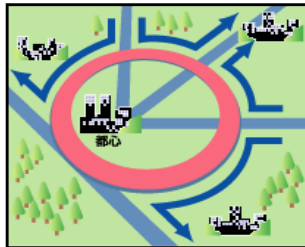
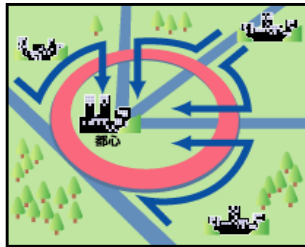


図 主要都市間の所要時間短縮効果



東海環状自動車道の渋滞損失時間の推移(高速道路)

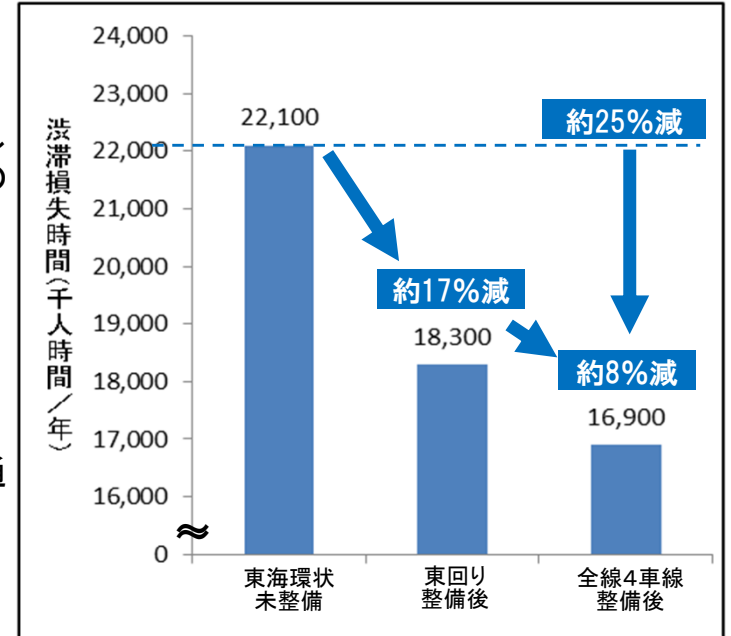


図 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果

※東海環状道路内側の路線を対象に、H42交通量推計より渋滞損失時間を算出

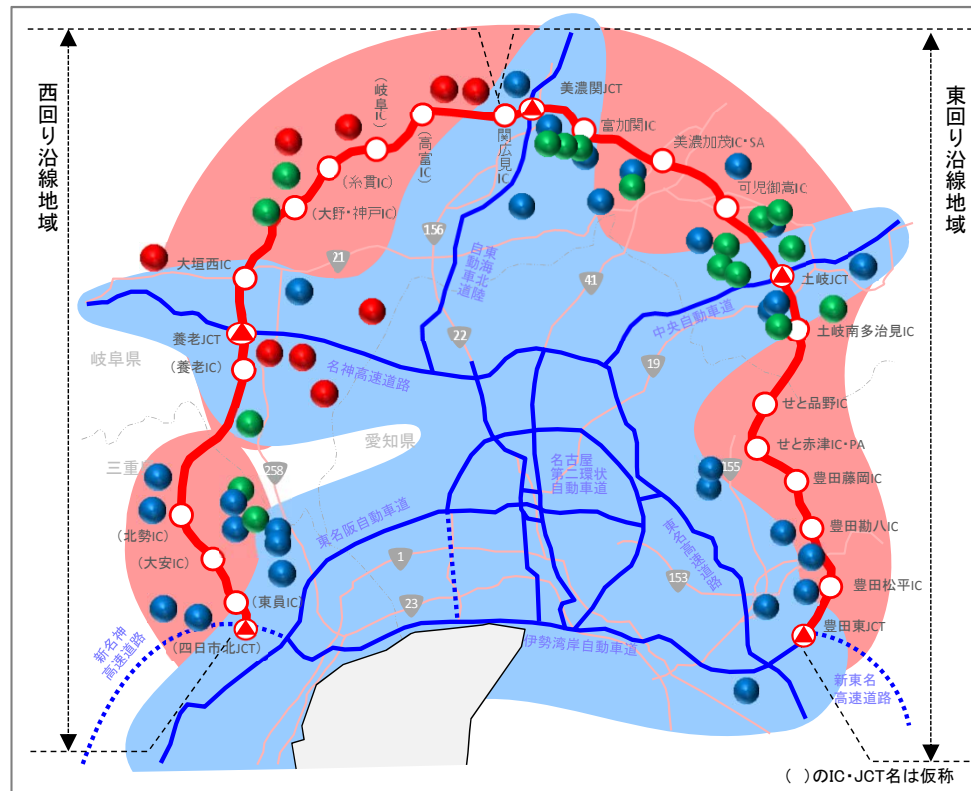
# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○沿線地域の開発拡充

■ 東海環状自動車道の整備により、高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り整備後から現在までに、沿線地域では新たな工業団地の立地による開発拡充が確認できます。

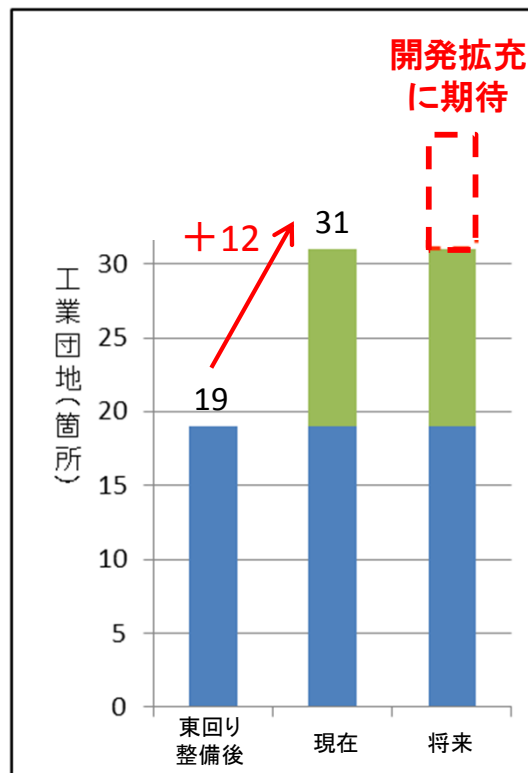
■ 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる沿線地域の開発拡充により、地域経済活性化が期待されます。



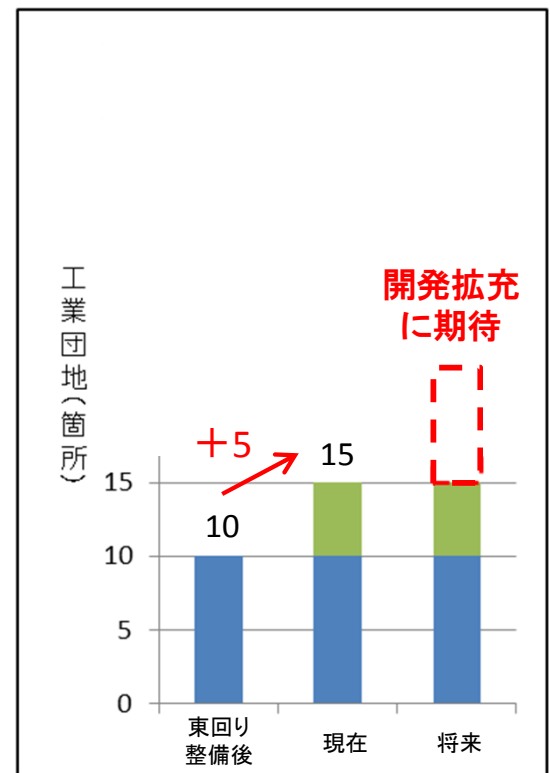
- : 東海環状自動車道未整備のIC10km圏域
- : 東海環状自動車道整備後のIC10km拡大圏域
- : 東海環状自動車道東回り開通まで(H17.3)に完成した工業団地
- : 東回り開通後、現在まで(H26.3)に完成した工業団地(分譲中を含む)
- : 計画・構想中

図 東海環状自動車道沿線の工業団地立地状況

東回り沿線地域の工業団地箇所数



西回り沿線地域の工業団地箇所数



出典:【完成・分譲中】岐阜県産業情報資料、愛知県産業情報資料、三重県企業立地資料  
【計画・構想】岐阜市計画、大野町計画



# 2. 評価の視点

## ② 地域産業の支援

### ○整備効果事例

- 東海環状自動車道(東回り)の開通後、多くの工業団地で分譲地がほぼ完売し、有効求人倍率も大幅に上昇しています。
- 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の開通により、輸送ルートを変更する企業もある等、開通以降交通量は上昇しており、現在、平均約3,000台/日となっています。

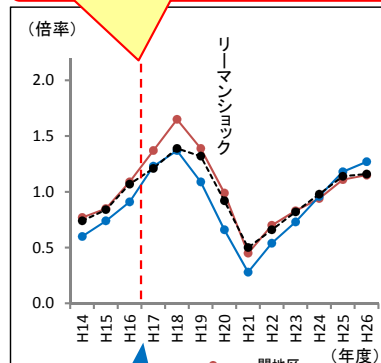
### 東海環状自動車道(東回り)

#### ■東部区間沿線の主な工業団地



#### ■東部区間沿線地区の有効求人倍率の推移

H17年3月19日東部区間開通!



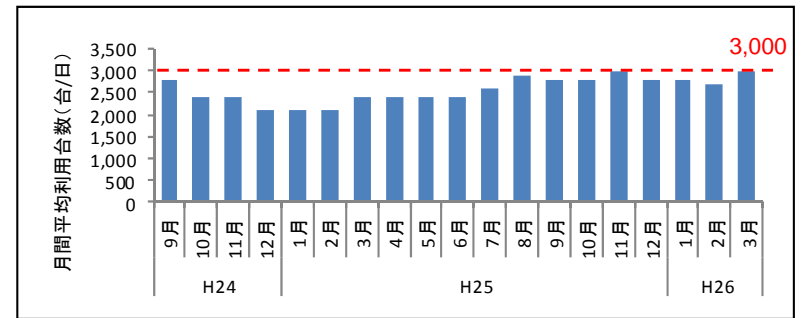
※H26年度は4月値

関地区・美濃加茂地区では、東部区間開通後、有効求人倍率が、**大幅に上昇!!**

| 地区名    | 該当市町名               |
|--------|---------------------|
| 関地区    | 関市、美濃市              |
| 美濃加茂地区 | 美濃加茂市、下呂市のうち金山町、加茂郡 |

### 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)

#### 東海環状道 大垣西IC利用台数の推移



※H24.9月は、9月16日～9月30日の平均値

### ◆輸送ルートが大垣西IC経由に変更!

◆ヒアリングを行ったA社からは、「中部国際空港から西濃地域の企業への輸送は、これまで最寄りの名神高速道路大垣ICを利用していましたが、東海環状自動車道の開通後、搬送ルートを変更し大垣西ICを利用しています。輸送の定時性確保や運転時間の減少に伴う輸送ドライバーの環境改善に役立っています。」との声を頂きました。



| 工業団地名       | 分譲率変化(開通前・開通後) |
|-------------|----------------|
| 1 美濃テクノパーク  | 100% → 100%    |
| 2 関テクノハイランド | 0% → 100%      |
| 3 テクノプラザ    | 29% → 92%      |
| 4 滝田工業団地    | 0% → 100%      |
| 5 関工業団地     | 100% → 100%    |
| 6 美濃加茂蜂屋台   | 68% → 100%     |

| 工業団地名             | 分譲率変化(開通前・開通後) |
|-------------------|----------------|
| 7 可児工業団地          | 100% → 100%    |
| 8 二野工業団地          | 0% → 83%       |
| 9 グリーンテクノみたち      | 90% → 100%     |
| 10 フロンティア・リサーチパーク | 0% → 79%       |
| 11 瑞浪クリエイション・パーク  | 16% → 100%     |
| 12 恵那テクノパーク       | 100% → 100%    |

東部区間開通後、完売となった工業団地 出典:岐阜県内の立地可能な工業用地等 (H23.3月1日現在)

出典:岐阜労働局HP

# 2. 評価の視点

## ③ 観光産業の支援

### ○観光入込客数の増加

- 東海環状自動車道の整備により、沿線地域の高速道路ICからの利便性が向上するため、東回り沿線地域では沿線観光施設の開発及び観光入込客数の増加が確認できます。
- 今後、本事業の進捗に伴い、沿線地域ではさらなる開発及び観光入込客数の増加による地域活性化が期待されます。

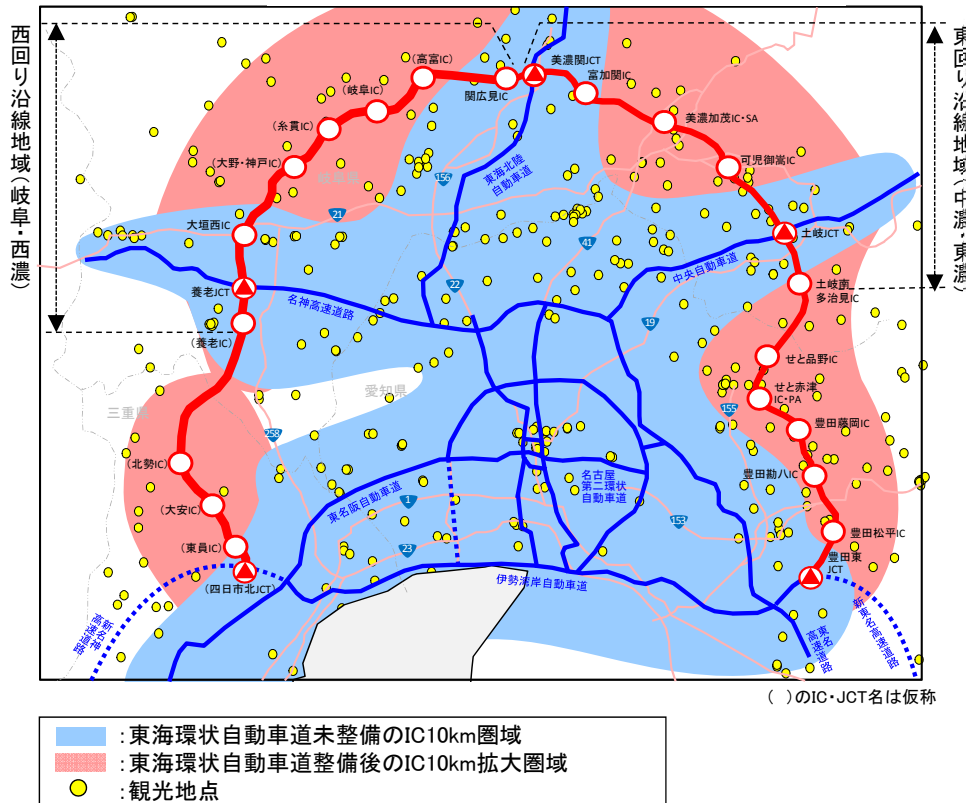


図 高速道路ICからの10km圏域拡大状況

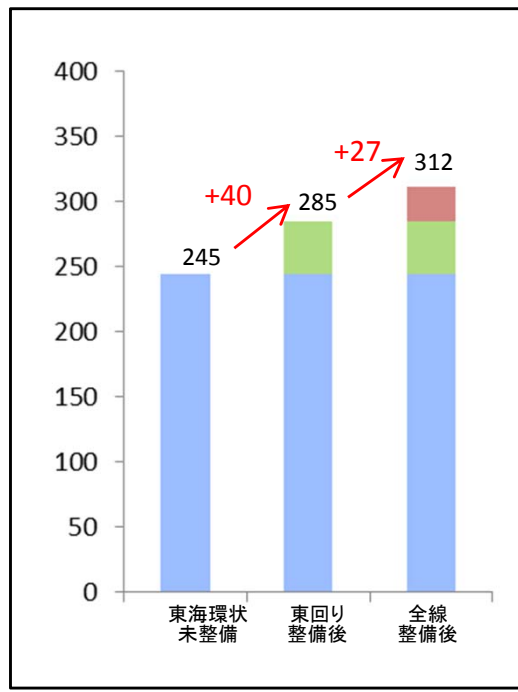
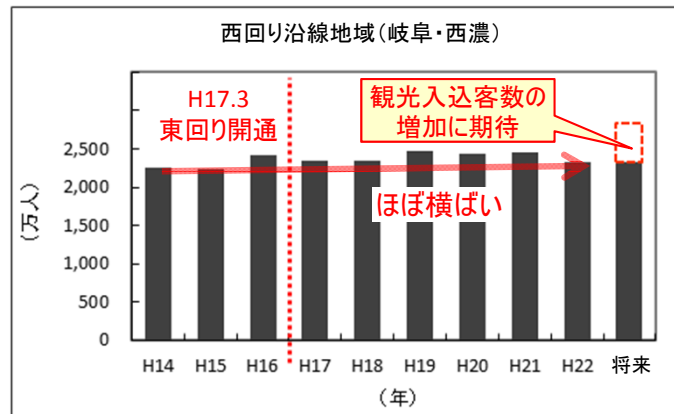
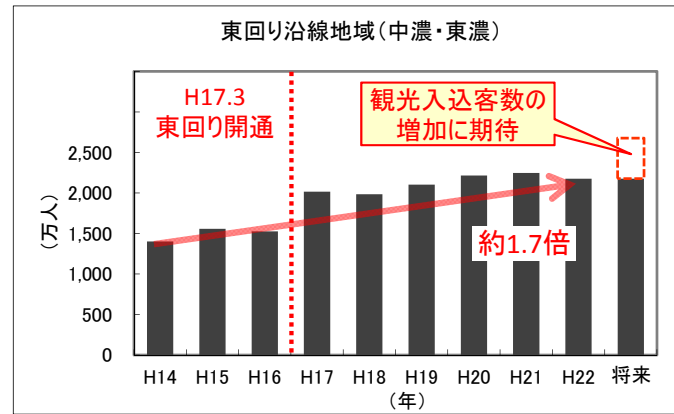


図 高速道路ICから10km圏域内の観光施設数

### 各地域の観光入込客数の推移



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査結果、岐阜県観光入込客統計調査、愛知県観光レクリエーション利用者統計、三重県観光レクリエーション入込客数推計書

# 2. 評価の視点

## ④ 災害に強い道路機能の確保 <中部版「くしの歯作戦」>

### ○災害時の広域支援

■東海環状自動車道は、強震動予測地域(震度6強以上)や海拔ゼロメートル地帯といった、災害リスクが高い地域をルートや構造により回避する計画としています。

■また、東海環状自動車道の整備により、被災地域を支援する「くしの歯」の軸に接続する高速道路ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与します。

■東海環状自動車道の整備により、「くしの歯」の軸となる道路に接続する **広域支援ルートの確保が可能**

**道路啓開ステップ**

- Step 1 (厚い青線)
- Step 2 (薄い青線)
- Step 3 (赤線)

**津波浸水深(m) 凡例**

- 0.01 - 0.3
- 0.3 - 1.0
- 1.0 - 2.0
- 2.0 - 5.0
- 5.0 - 10.0
- 10.0 - 20.0
- 20.0 -

**○迂回機能**  
災害や事故、大規模な工事による交通規制、あるいは交通混雑があった場合など、迂回誘導が可能



**■災害リスクが高い地域を避けたルート・構造**

**強震動予測地域**

強震動予測地域を避けたルート

| 地震発生確率(%) |         |
|-----------|---------|
| 26 - 100  | 6 - 26  |
| 6 - 26    | 3 - 6   |
| 3 - 6     | 0.1 - 3 |
| 0.1 - 3   | 0 - 0.1 |
| 0 - 0.1   |         |

**海拔ゼロメートル地帯**

水害に強い高架構造

標高値 (T.P.)

- 3700m
- 200m
- 30m
- 7m
- 5m以上 7m未満
- 3m以上 5m未満
- 2m以上 3m未満
- 1m以上 2m未満
- 海拔0m以下
- 海面

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道の進捗状況

**関～養老**  
 延長44.2km  
 ・用地取得率: 71% (37%)  
 ・事業進捗率: 26% (11%)

**養老～北勢**  
 延長18.0km  
 ・用地取得率: 1% (0%)  
 ・事業進捗率: 3% (1%)

**北勢～四日市**  
 延長14.4km  
 ・用地取得率: 98% (97%)  
 ・事業進捗率: 34% (25%)

**土岐～関**  
 延長39.0km  
 ・用地取得率: 100% (100%)  
 ・事業進捗率: 80% (74%)

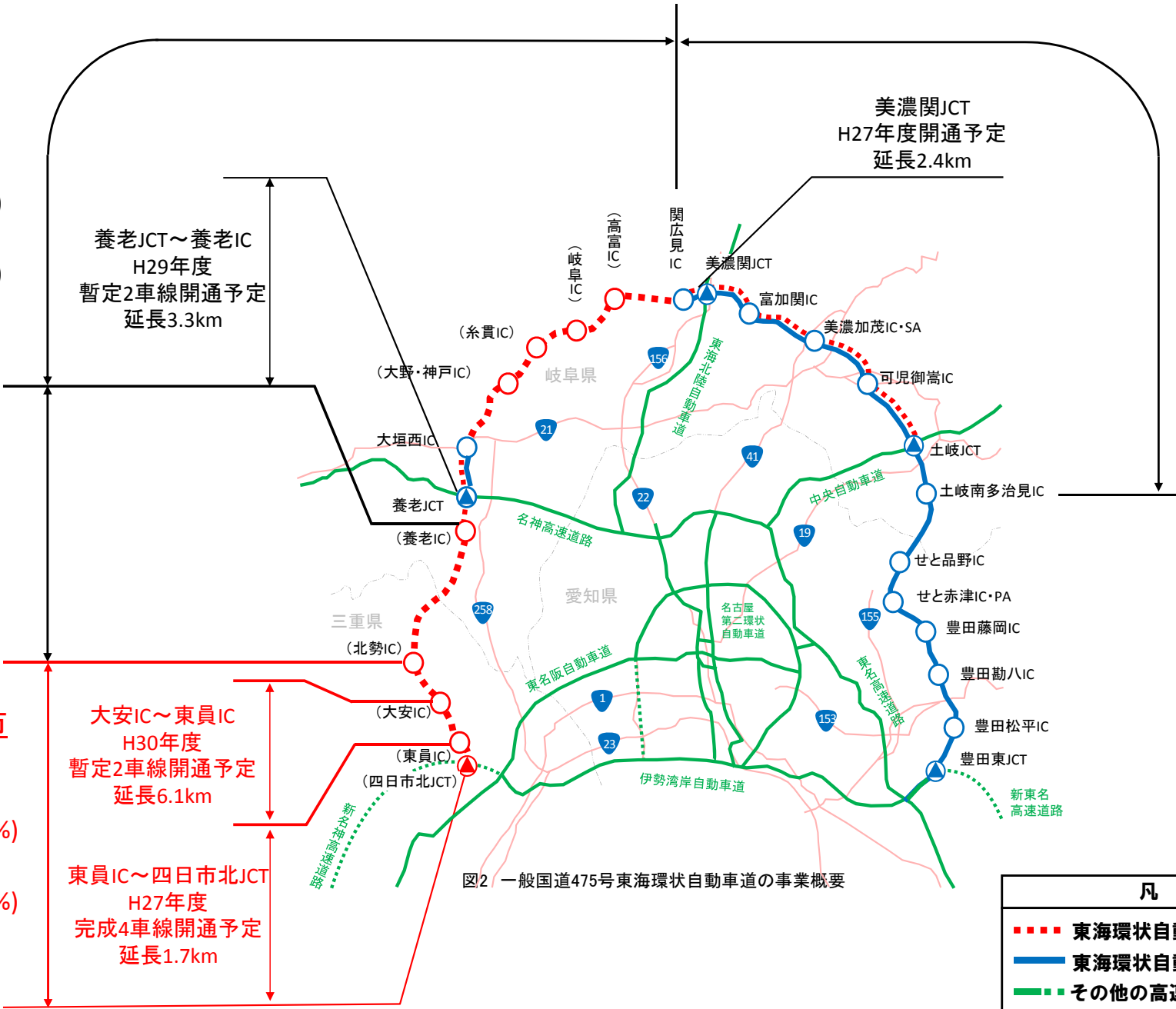


図2 一般国道475号東海環状自動車道の事業概要

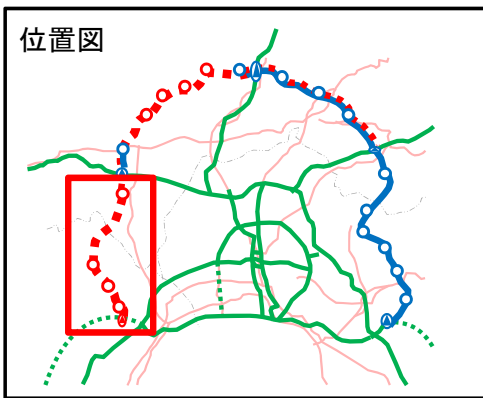
( )内のIC・JCT名は仮称

| 凡 例   |                    |
|-------|--------------------|
| ----- | 東海環状自動車道 (事業中)     |
| ————  | 東海環状自動車道 (開通済)     |
| ----- | その他の高速道路 (開通済・事業中) |
| ( )   | 内のIC、JCT名称は仮称      |

※事業進捗率及び用地取得率は、H25年度末(H22年度末)

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（北勢～大安）の工事進捗状況



北勢～四日市  
 延長14.4km  
 ・用地取得率:98%  
 ・事業進捗率:34%

現道に並行する区間のため、今後、  
 現道の切り直し工事が必要

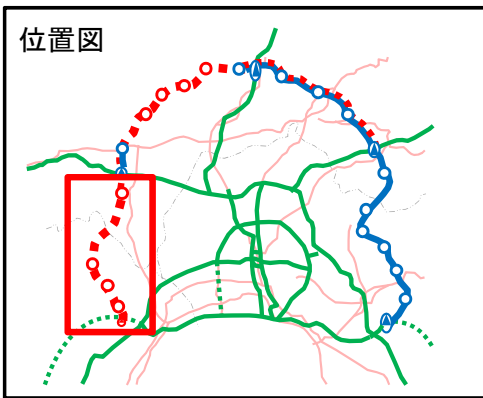
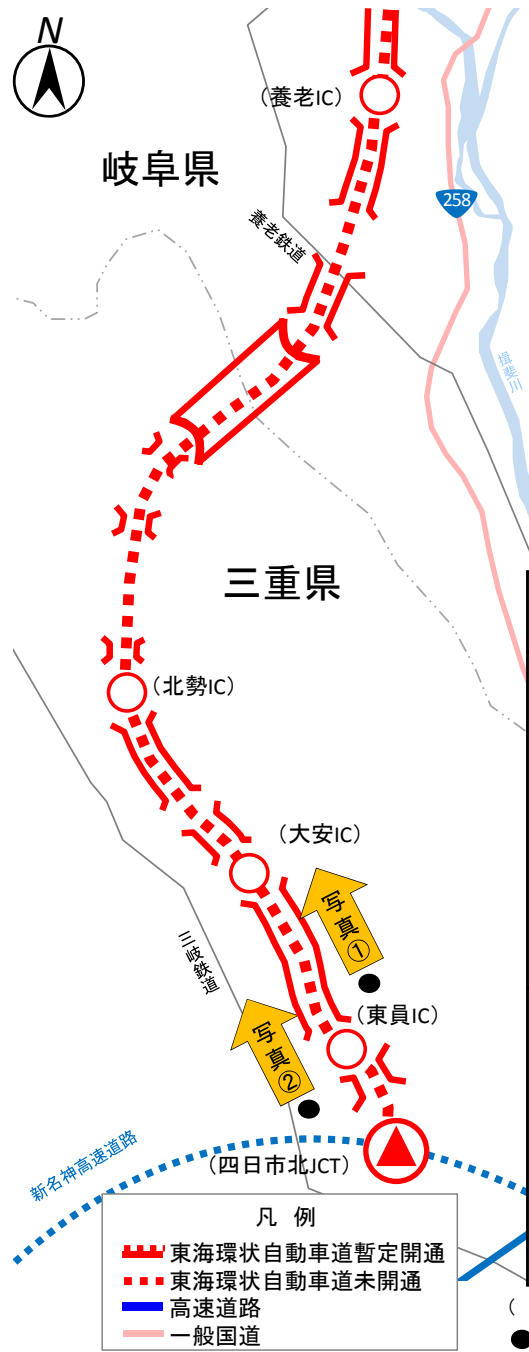


【(大安IC)付近(写真②)】平成26年3月撮影

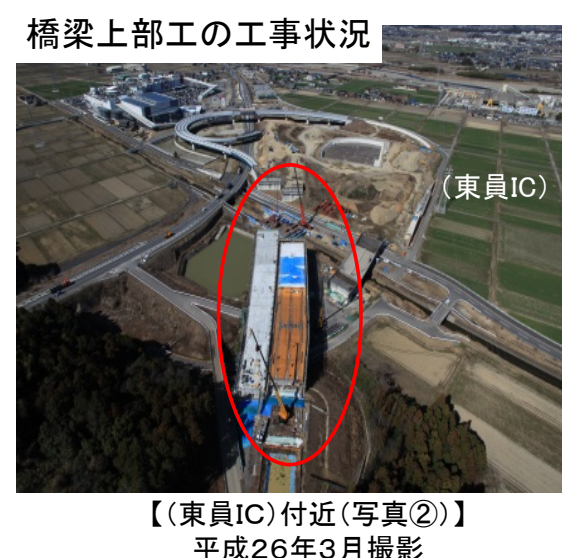
| 区間                    | 事業進捗状況 |  | 備考 |
|-----------------------|--------|--|----|
| (北勢IC)<br>～<br>(大安IC) |        | <p>【用地】平成5年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】平成25年度より工事着手し、今年度は橋梁上部工事に着手予定</p> |    |

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 東海環状自動車道（大安～四日市北）の工事進捗状況



北勢～四日市  
延長14.4km  
・用地取得率:98%  
・事業進捗率:34%



| 区間               | 事業進捗状況   | 備考                                 |
|------------------|--|------------------------------------|
| (大安IC)～(東員IC)    | <p>【用地】平成9年度より用地取得に着手し、平成25年度までに概ね完了<br/>【工事】平成25年度より工事着手し、今年度は橋梁上部工事に着手予定</p> | 平成30年度<br>暫定2車線<br>開通予定<br>延長6.1km |
| (東員IC)～(四日市北JCT) | <p>【用地】平成7年度より用地取得に着手し、平成23年度までに完了<br/>【工事】平成9年度より工事着手し、今年度は橋梁上部工事を推進</p>      | 平成27年度<br>完成4車線<br>開通予定<br>延長1.7km |

( )内のIC名は仮称  
● 撮影位置

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## ○事業の進捗状況

■事業進捗率は、北勢～四日市：34%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 北勢～四日市：25%（平成22年度末）

■用地取得率は、北勢～四日市：98%（平成25年度末）に至っています。

（参考）前回評価時 北勢～四日市：97%（平成22年度末）

## ○事業の進捗の見込み状況

■大安IC～東員IC（延長6.1km）は、平成30年度暫定2車線開通を予定。

■東員IC～四日市北JCT（延長1.7km）は、平成27年度完成4車線開通を予定。

■上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

# 4. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果：東海環状自動車道(北勢～四日市)

### ○費用便益比(B/C)について

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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{2,175\text{億円} + 202\text{億円} + 98\text{億円}}{1,299\text{億円} + 124\text{億円}} = \frac{2,476\text{億円}}{1,423\text{億円}} = 1.7(1.7)$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{2,175\text{億円} + 202\text{億円} + 98\text{億円}}{630\text{億円} + 124\text{億円}} = \frac{2,476\text{億円}}{754\text{億円}} = 3.3(2.6)$$

※( )は前回評価時

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、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。

### 【前回再評価時からの変更点】

1. H26事業化済道路網に変更(H23→H26)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H26)



## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 高規格幹線道路である東海環状自動車道は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、地域産業の支援、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### ■三重県の意見

本事業は、中部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、東員IC～四日市北JCT間の平成27年度供用および大安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。

## 7. 対応方針(原案)

- 一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市）の事業を継続する。