

# 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

令和2年1月20日

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

# 目 次

<b>1. 事業概要</b>	
(1) 事業目的 .....	P. 1
(2) 計画概要 .....	P. 2
<b>2. 評価の視点</b>	
(1) 事業の必要性等に関する視点	
①交通渋滞の緩和.....	P. 3
②ストック効果事例：地域経済の活性化.....	P. 4
③ストック効果事例：災害に強い道路機能の確保.....	P. 5
<b>3. 事業の進捗及び見込みの視点</b> .....	P. 6
<b>4. 事業費の見直しについて</b> .....	P. 8
<b>5. 費用対効果分析</b> .....	P. 14
<b>6. 代替案立案等の可能性の視点</b> .....	P. 15
<b>7. 県・政令市への意見聴取結果</b> .....	P. 15
<b>8. 対応方針（原案）</b> .....	P. 17

# 1. 事業概要

## (1) 事業目的

- 一般国道475号 東海環状自動車道は、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153km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による、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。

### 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）



※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。

※ ( )書きのIC名は仮称

起 愛知県豊田市岩倉町

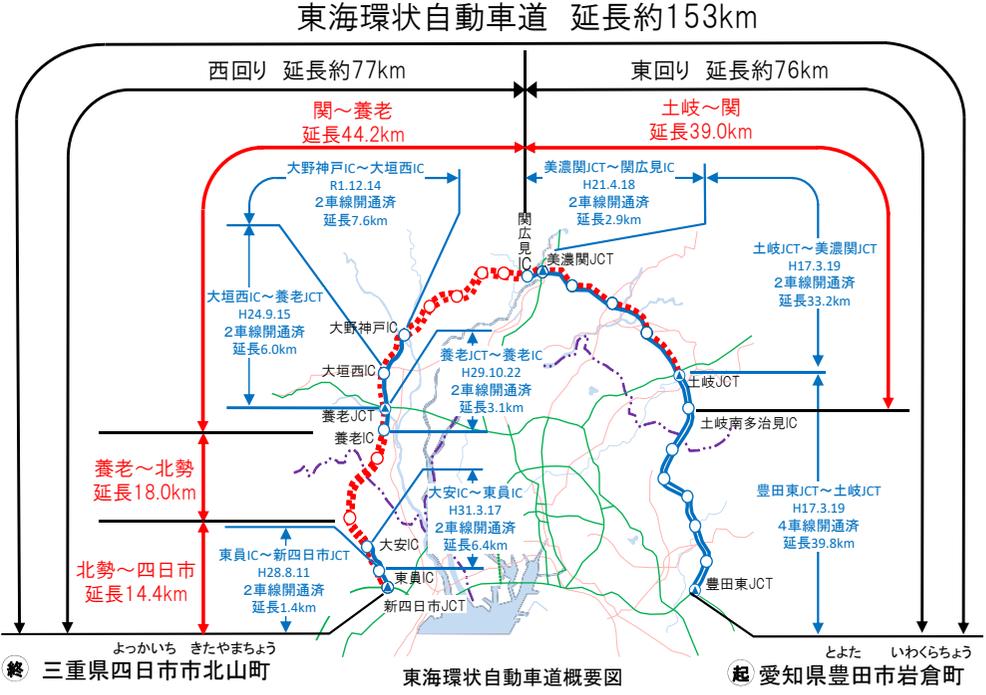
# 1. 東海環状自動車道の事業概要

## (2) 計画概要

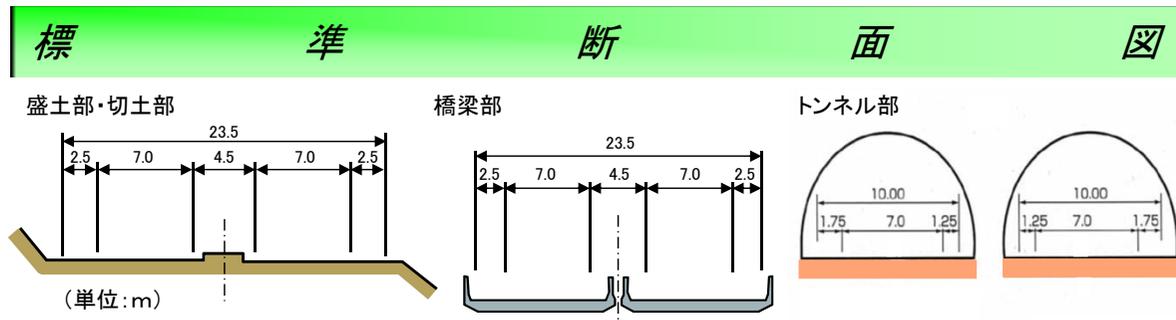
- 東海環状自動車道では、現在、土岐～関、関～養老、養老～北勢、北勢～四日市の4つの区間で事業を推進しています。
- 東海環状自動車道の土岐南多治見IC～関広見IC、大野神戸IC～養老IC、大安IC～新四日市JCTは令和元年12月末時点で暫定2車線(一部完成4車線)で開通しています。

- 事業名 : 一般国道475号 東海環状自動車道
- 起終点 : (起点)愛知県豊田市岩倉町 (終点)三重県四日市市北山町
- 延長 : 152.5km (開通済:4車線 39.8km、2車線 60.6km)
- 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)

### ● 事業再評価対象箇所



		土岐～関	関～養老	養老～北勢	北勢～四日市
起終点	起点	岐阜県土岐市 土岐津町	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
計画交通量		27,700台/日	27,200台/日	19,000台/日	29,600台/日
有料道路 事業許可		平成12年8月 平成20年8月	平成23年6月	平成23年6月	平成23年6月
用地着手年度		平成2年度	平成13年度	平成25年度	平成5年度
工事着手年度		平成8年度	平成19年度	平成26年度	平成9年度
前回の再評価		平成29年度 (指摘事項なし:継続)			
全体事業費		4,000億円 (増減なし)	6,075億円 (880億円増)	1,500億円 (増減なし)	1,639億円 (270億円増)
合計:9,214億円(1,150億円増:約14%)					



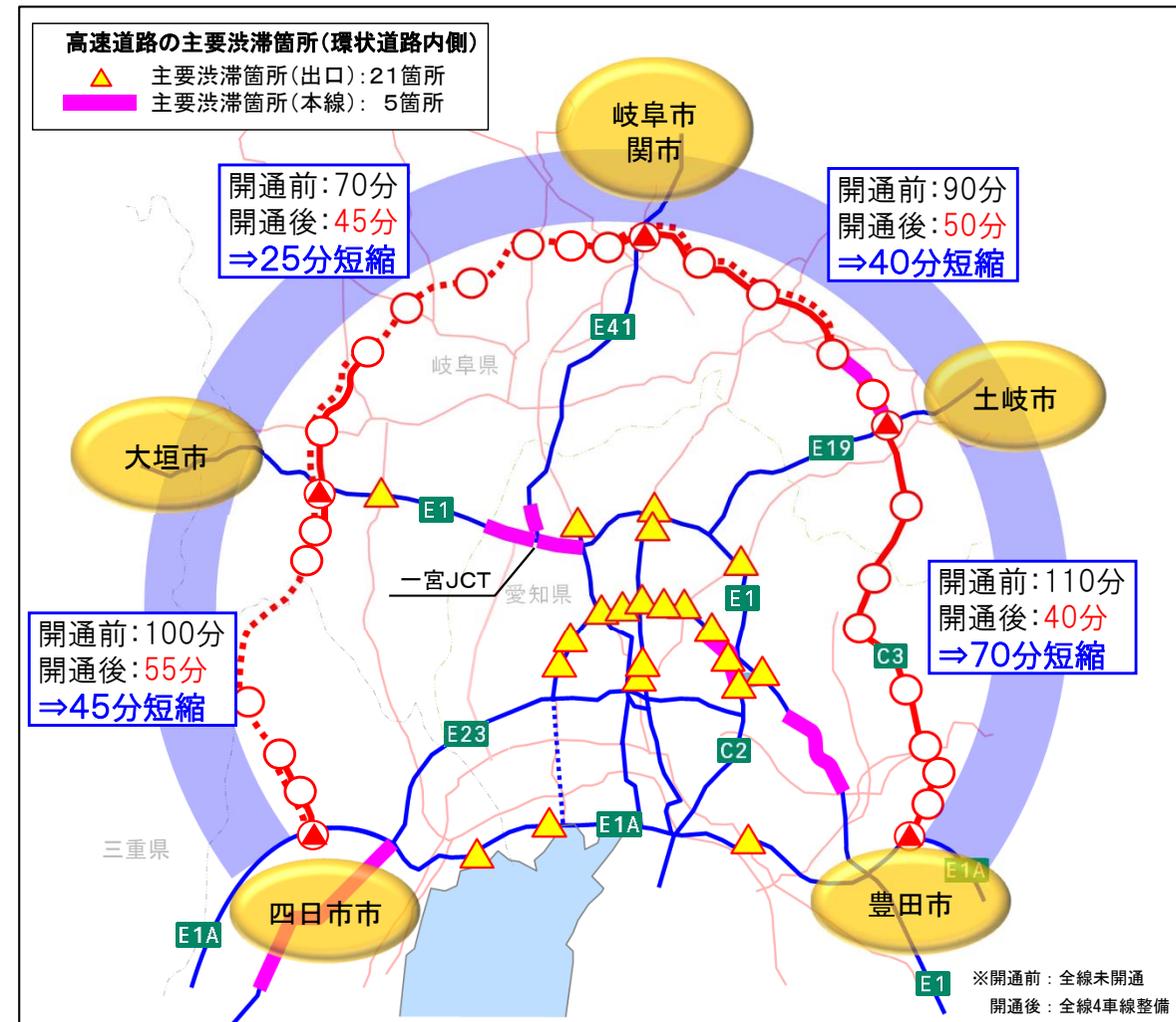
# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性に関する視点

### ① 交通渋滞の緩和

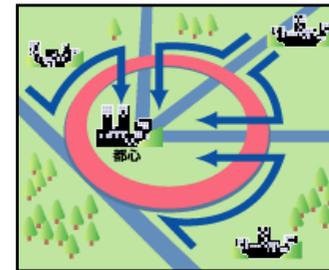
■東海環状自動車道の整備により、中京圏の主要都市間の所要時間短縮が見込まれます。  
 ■また、環状道路の分散導入・バイパス・迂回機能により、東海環状自動車道内側の高速道路の損失時間減少が期待されます。

#### ○主要都市間の所要時間短縮



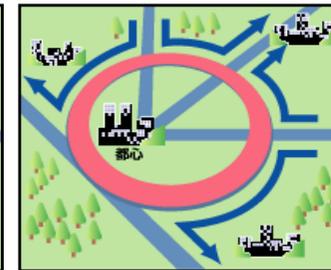
#### ○環状道路の3機能

##### ・分散導入機能



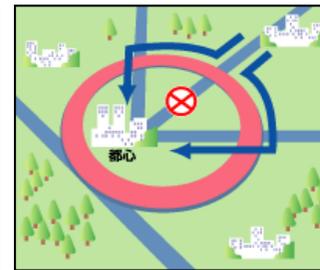
郊外から都心部への交通を分散して導入することで、都心部の交通集中が緩和されます

##### ・バイパス機能



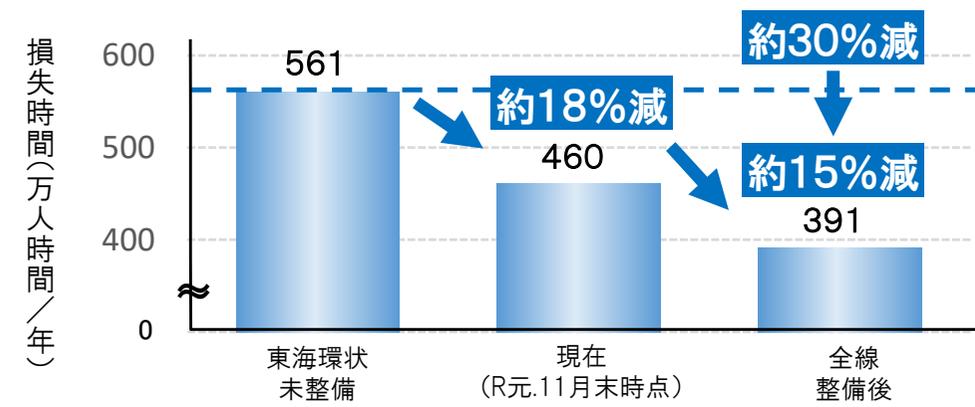
通過交通の都心部への流入を抑制することで、都心部の交通集中が緩和されます

##### ・迂回機能



災害や事故等による一部区間の不通にも速やかに迂回誘導が可能になります

#### ○東海環状自動車道内側の渋滞損失時間(高速道路)



※東海環状未整備: 全線整備無し  
 現在: 豊田東JCT~土岐JCTが4車線整備、土岐JCT~関広見IC、大垣西IC~養老IC、大安IC~新四日市JCTが暫定2車線整備  
 全線整備後: 全線4車線整備  
 ※東海環状道路内側の路線を対象に、R12交通量推計より渋滞損失時間を予測

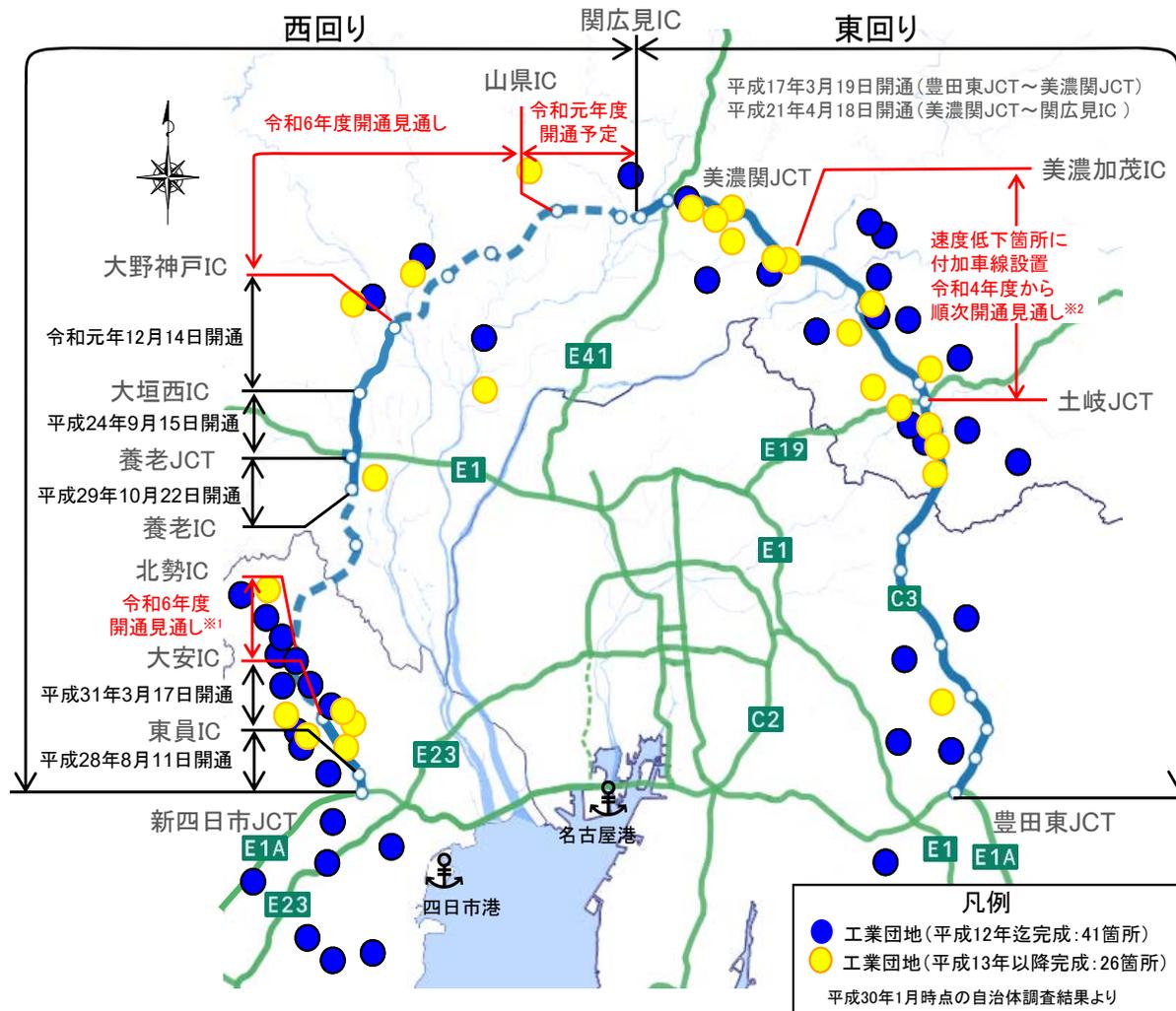
# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性に関する視点

### ② ストック効果事例：地域経済の活性化

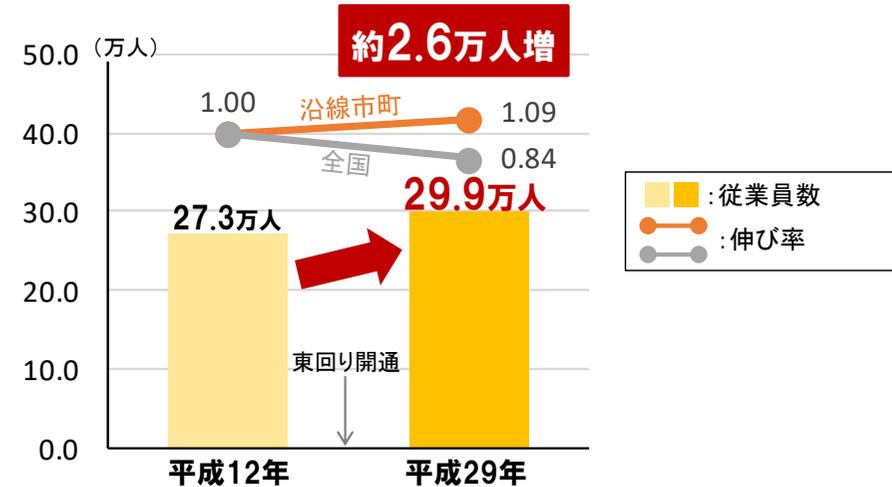
■平成12年の豊田東JCT～美濃関JCT着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.6万人増加しました。  
 ■沿線市町の製造品出荷額等は約8兆円増加し、全国平均を大きく上回る伸びを見せています。

○東海環状自動車道沿線に立地する工業団地

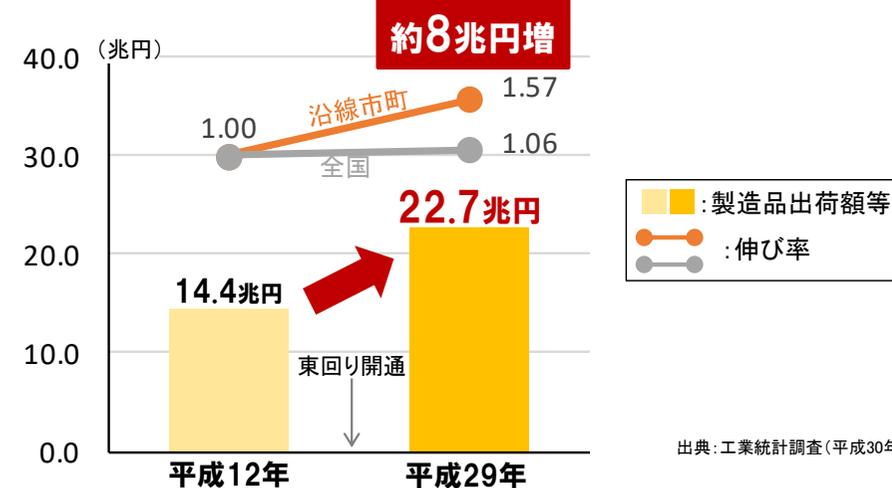


※1 用地取得等が順調な場合  
 ※2 令和6年度全線開通見通し

### ■沿線市町の製造業従業者数の推移



### ■沿線市町の製造品出荷額等の推移



出典：工業統計調査(平成30年)

※ 沿線市町：東海環状自動車道が通過する市町(東回り：8市4町、西回り：7市4町)

# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性に関する視点

### ③ ストック効果事例：災害に強い道路機能の確保<中部版「くしの歯作戦」>

■ 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等、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。

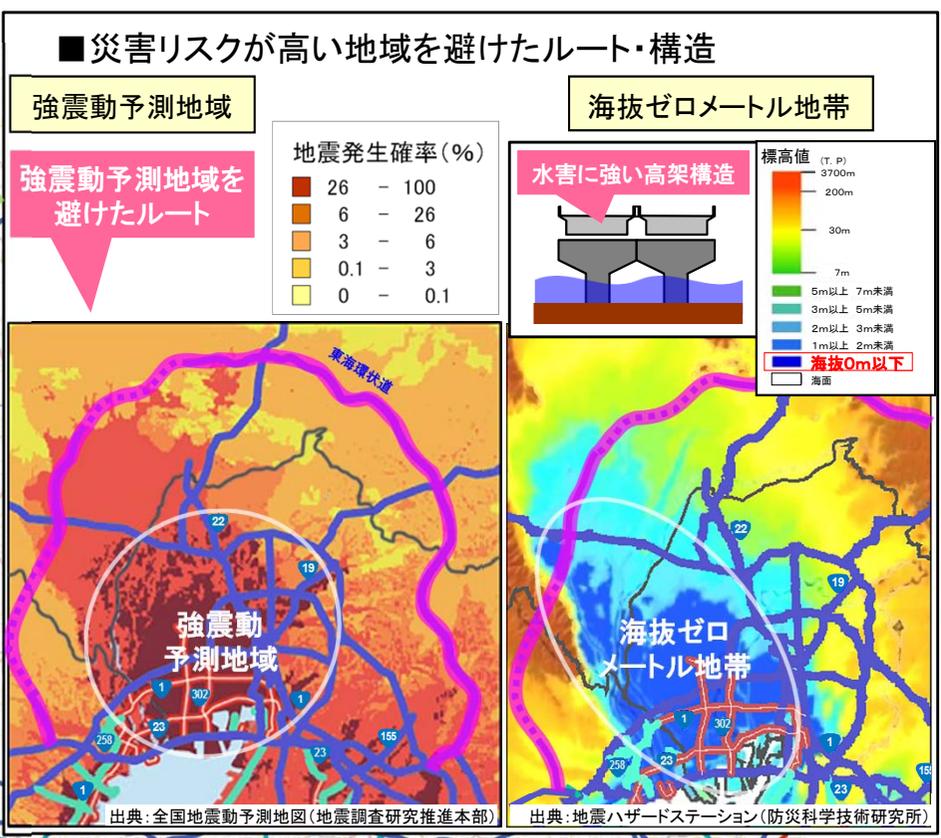
■ 東海環状自動車道の整備により、「くしの歯」の軸となる道路に接続する広域支援ルートの確保が可能

**道路啓開ステップ**

- Step 1 (Blue line)
- Step 2 (Green line)
- Step 3 (Red line)

**津波浸水深(m) 凡例**

- 0.01 - 0.01
- 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 -



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

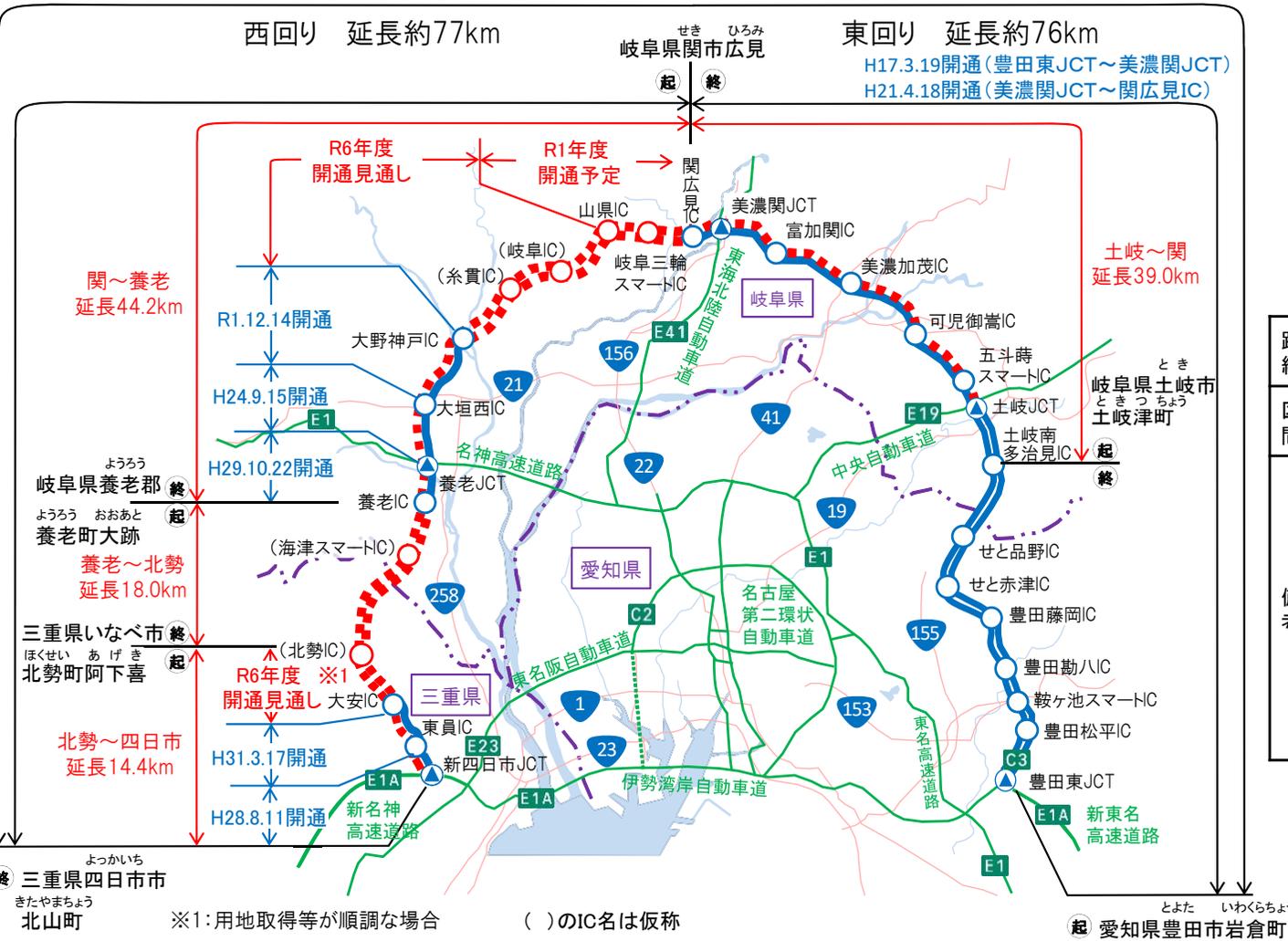
## 1) 事業進捗の見込みの視点

■ 東海環状自動車道：早期開通及び4車線化に向けて工事を推進しています。

C3 東海環状自動車道 延長約153km

西回り 延長約77km

東回り 延長約76km



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)

路線	一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～四日市)			
	土岐～関	関～養老	養老～北勢	北勢～四日市
区間	土岐～関	関～養老	養老～北勢	北勢～四日市
備考	【用地取得率】 100% (平成28年度末) →100% (平成30年度末)	【用地取得率】 98% (平成28年度末) →100% (平成30年度末)	【用地取得率】 69% (平成28年度末) →約90% (平成30年度末)	【用地取得率】 99% (平成28年度末) →約99% (平成30年度末)
	【事業進捗率】 約75% (平成28年度末) →約75% (平成30年度末)	【事業進捗率】 約48% (平成28年度末) →約76% (平成30年度末)	【事業進捗率】 約7% (平成28年度末) →約9% (平成30年度末)	【事業進捗率】 約64% (平成28年度末) →約94% (平成30年度末)

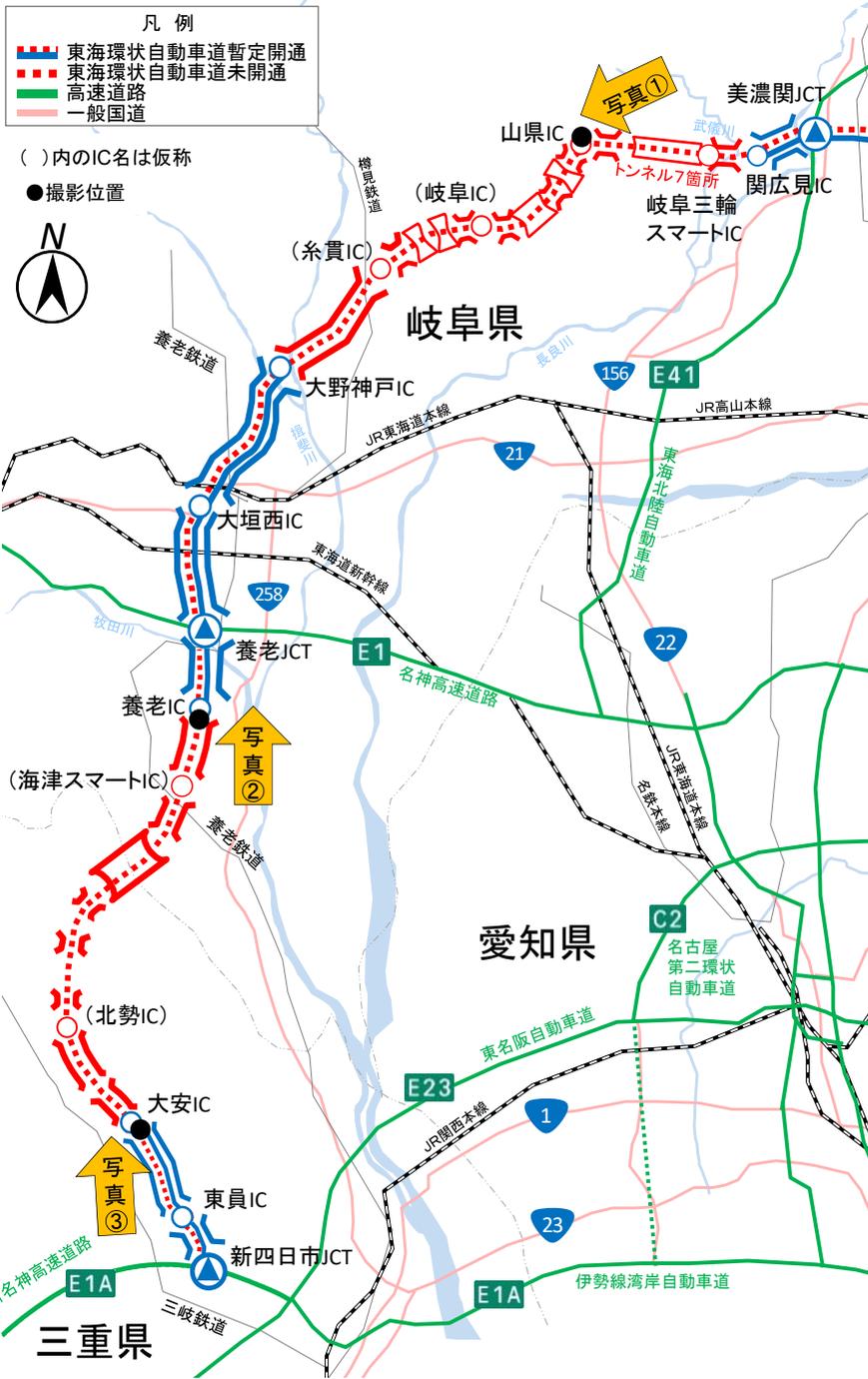
※1: 用地取得等が順調な場合

( )のIC名は仮称

起 愛知県豊田市岩倉町

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## ■ 東海環状自動車道(西回り)の事業進捗状況



【山県IC付近(写真①)】



【養老IC付近(写真②)】



【大安IC付近(写真③)】



# 4. 事業費の見直しについて

## ■ 事業費増加の要因

①②設計基準の改訂による見直し ③補強土壁工法設計・施工マニュアル改訂による地盤改良工の追加  
 ④橋梁下部工における施工方法の変更 ⑤環境基準値を超過した建設発生土の処理 1,150億円増

事業費増額の要因	増額		
	合計	関～養老	北勢～四日市
<b>①設計基準の改訂による見直し</b> ■最新の道路橋示方書を踏まえた設計により、構造物規模の大型化が必要となった。	480億円	480億円	—
<b>②設計基準の改訂による見直し</b> ■道路橋検査路設置要領の改訂により、下部工検査路の増工が必要となった。	56億円	43億円	13億円
<b>③補強土壁工法設計・施工マニュアル改訂による地盤改良工の追加</b> ■補強土壁工法設計・施工マニュアル改訂(H26)に伴い、地盤改良の追加および改良工法の変更が必要となった。	89億円	24億円	65億円
<b>④橋梁下部工における施工方法の変更</b> ■下部工の杭施工のうち場所打ち杭について、全周回転式オールケーシング工法に変更した。 ■橋梁下部工事の仮設土留工施工時に玉石が確認されたため、硬質地盤クリア工法へ変更が必要になった。	334億円	142億円	192億円
<b>⑤環境基準値を超過した建設発生土の処理</b> ■岐阜山県第一トンネルから、環境基準値を超えるヒ素が含まれることが判明したため、事業地内処理および汚染土壌処理施設での処理を行った。	191億円	191億円	—
	1,150億円	880億円	270億円

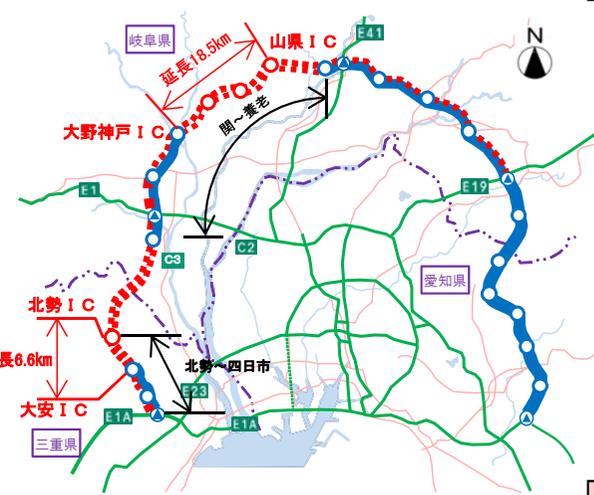
# 事業費の見直しについて

## ①設計基準の改訂による見直し

: 480億円

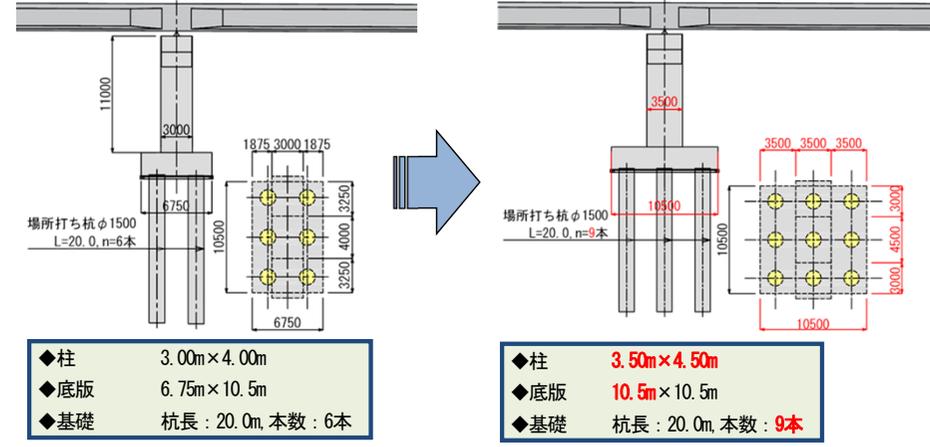
- 道路橋示方書においては、当初設計を行った平成6年度以降5回の改訂が行われた。
- 事業進捗に伴い、平成30年に最新の道路橋示方書を踏まえ修正設計を実施、対象とする地震時の設計水平震度の見直しにより構造物規模の大型化が必要になった。

### ◆位置図

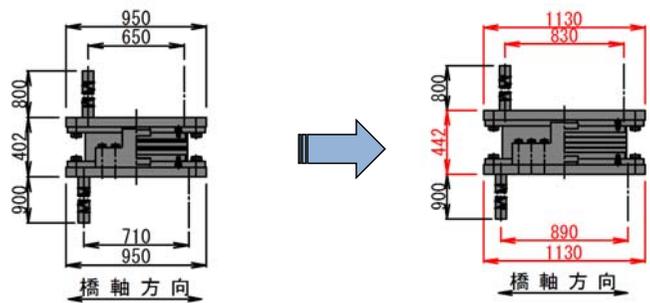


※今回対象区間外については、H29に耐震設計の見直しを実施済み

### ①下部工・基礎工規模の大型化



### ②支承規模の大型化



※下部工1基あたりの平均支承設置数 2個

### ◆道路橋示方書の改訂経緯（主な改訂内容）

時期	主な改訂	原因
H6	設計荷重25t対応	車両の大型化
H8	耐震設計の強化 (大規模地震動を考慮)	兵庫県南部地震
H14	性能要求事項の明記、 疲労、塩害等耐久性向上	性能規定型への 転換
H24	設計水平震度の見直し 維持管理の必要性・容易さ	東北地方 太平洋沖地震
H29	設計供用期間100年の為 の具体的な規定	熊本地震、 構造物長寿命化

### ◆設計水平震度の見直し (変更設計時点における最新の道路橋示方書に準拠)

	当初設計	変更設計
中規模地震(レベル1地震)	0.25	0.25
大規模地震(レベル2地震)	—	0.65~0.88*

※場所の違いや対象とする地震動(プレート境界型・直下型)により設計水平震度には幅がある

区 間	全下部工数	下部工・基礎工規模の 大型化 対象下部工数	当初			変更			増額
			下部工	支 承	合 計	下部工	支 承	合 計	
関～養老 山県IC～大野神戸IC	530基	350基	327億円	88億円	415億円	692億円	203億円	895億円	480億円

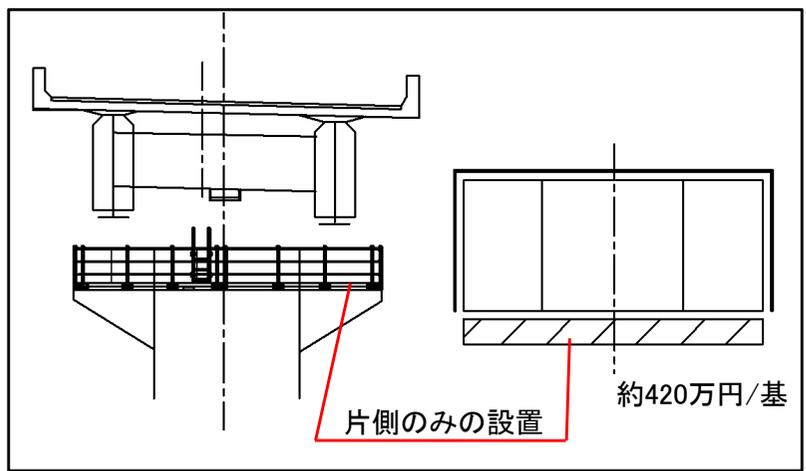
※養老～北勢間は、今後の事業進捗に伴い、耐震設計の見直しを実施予定  
※対象外の下部工は、既開通IC内の橋梁のため、H29に耐震設計の見直しを実施済み

## ②設計基準の改訂による見直し :56億円

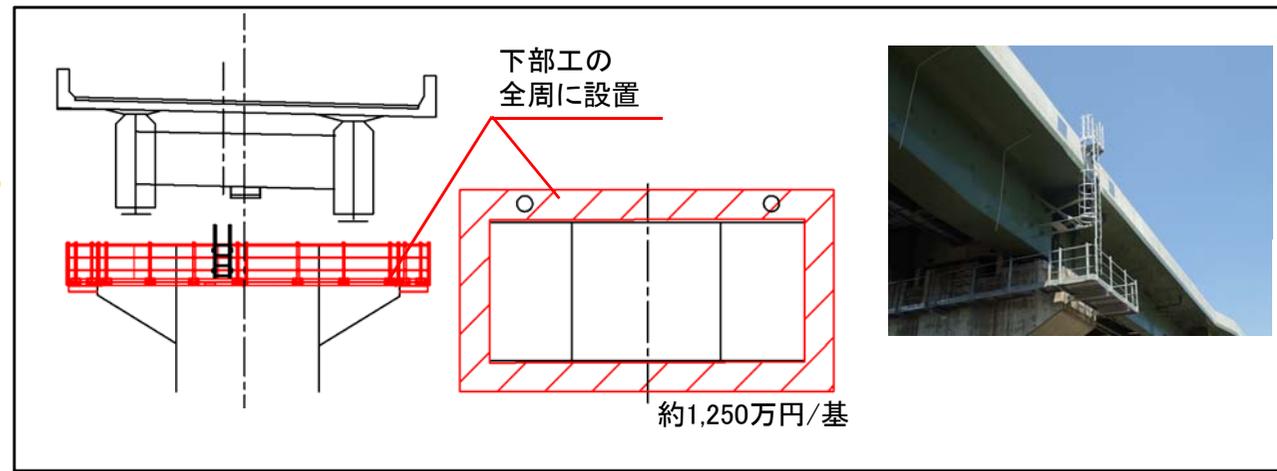
- 平成24年の笹子トンネル天井板崩落事故の発生を契機に、道路構造物の5年に1回の法令点検が義務化された。
- 下部工検査路は下部工の片側のみに設置する計画としていたが、法令点検に先立ち、下部工および支承部の確実な点検を目的に、平成25年に道路橋検査路設置要領が改訂され下部工全周に設置する必要が生じた。

### 下部工検査路を全周に設置

◆当初



◆要領改訂後の下部工検査路



区 間	検査路設置対象下部工数 (全下部工)	当初	変更	増額	
		検査路	検査路		
関～養老	山県IC～大野神戸IC	530基	21億円	64億円	43億円
北勢～四日市	北勢IC～大安IC	130基	7億円	20億円	13億円
合計	660基	28億円	84億円	56億円	

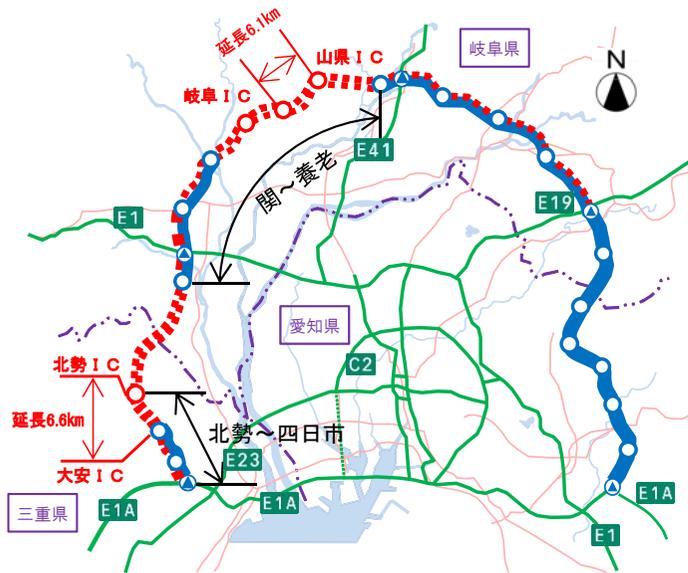
# 事業費の見直しについて

## ③補強土壁工法設計・施工マニュアル改訂による地盤改良工の追加

: 89億円

- 平成26年度「補強土壁工法 設計・施工マニュアル」が改訂されたことから、既設計の照査を行ったところ、補強土壁全体の約7割において支持力不足が判明した。(支持力不足2,200m/全体延長3,100m)
- 設計の見直しを行った結果、地盤改良の追加及び地盤改良厚・改良工法の変更が必要となった。

### ◆位置図



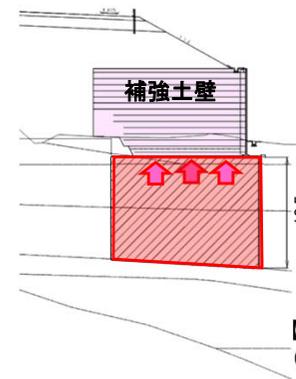
### ◆補強土壁工法設計・施工マニュアルの変更内容

補強土壁自体の安定性の検討 (安全率)	当初 H15.11時点	変更 H26.8改定版
常時	2.0	3.0
地震時	1.5	2.0

### ◆安全率を考慮した支持力照査

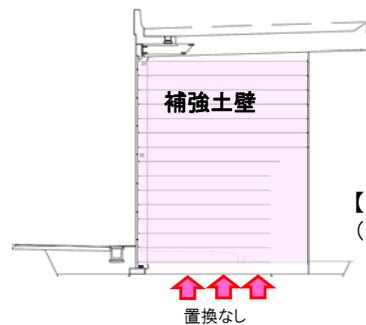
許容支持力度  $Q_a = Q_{uck}(\text{許容支持力}) / F_s(\text{安全率})$   
 > 必要な支持力以上となるように設計

### 当初



地盤改良  
(中層混合処理)  
H=平均10m

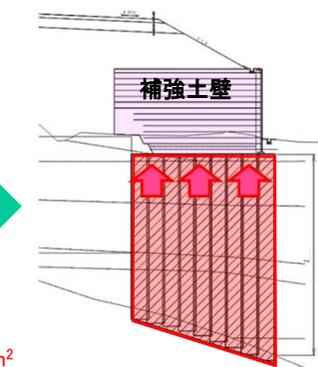
【必要な支持力】260kN/m<sup>2</sup>  
(当初)270kN/m<sup>2</sup> ⇒ (変更)180kN/m<sup>2</sup>  
※80kN/m<sup>2</sup>不足



地盤改良なし

【必要な支持力】333kN/m<sup>2</sup>  
(当初)400kN/m<sup>2</sup> ⇒ (変更)266kN/m<sup>2</sup>  
※67kN/m<sup>2</sup>不足

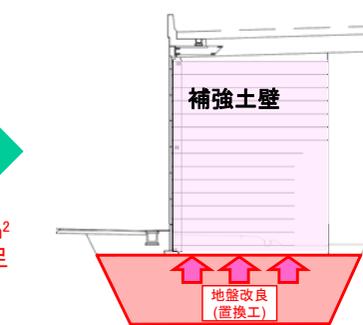
### 変更



地盤改良  
(深層混合処理)  
H=15~21m

地盤改良後の支持力 290kN/m<sup>2</sup>

※必要な支持力(260kN/m<sup>2</sup>)を満足



地盤改良(置換工)  
H=平均5m

地盤改良後の支持力 350kN/m<sup>2</sup>

※必要な支持力(333kN/m<sup>2</sup>)を満足

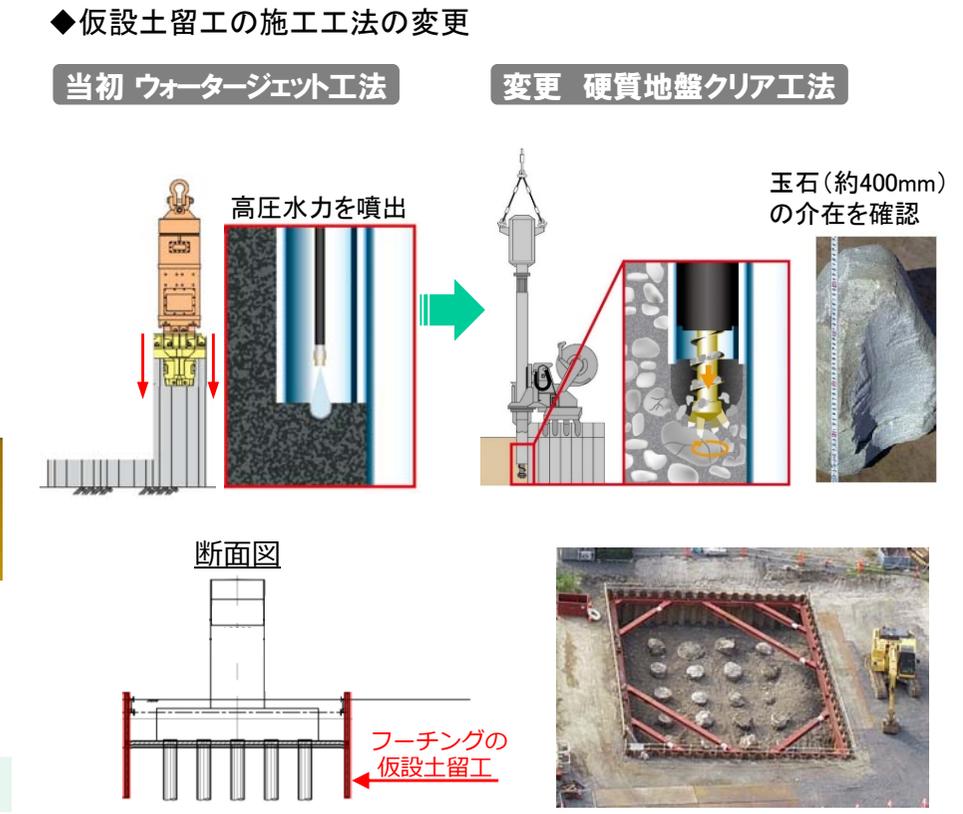
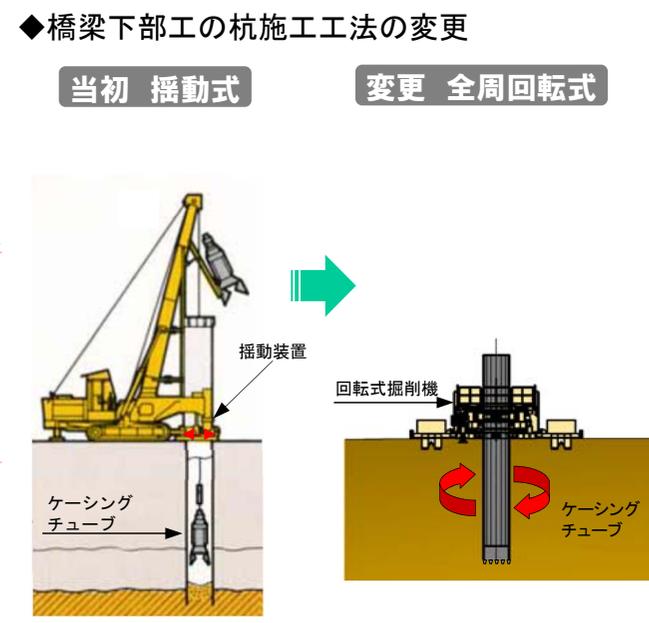
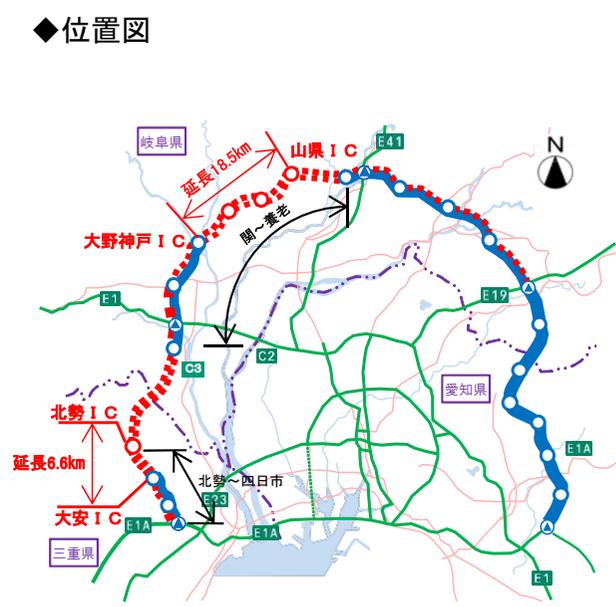
区間	当初			変更			増額	
	改良土量	改良工法	金額	改良土量	改良工法	金額		
関~養老	山県IC~岐阜IC	22.6万m <sup>3</sup>	中層混合処理	35億円	26.6万m <sup>3</sup>	深層混合処理	59億円	24億円
北勢~四日市	北勢IC~大安IC	-	-	-	33.8万m <sup>3</sup>	置換工(※)	65億円	65億円
合計		22.6万m <sup>3</sup>	-	35億円	57.2万m <sup>3</sup>	-	124億円	89億円

# 事業費の見直しについて

## ④橋梁下部工における施工方法の変更

: 334億円

- 橋梁下部工の杭施工のうち場所打ち杭については、一般的な工法として揺動式オールケーシング工法を採用していた。
- しかし、施工効率が低く周辺環境への騒音・振動等の影響が大きいことから、平成28年以降、徐々に揺動式掘削機の市場性がなくなり、全周回転式オールケーシング工法に変更を行った。※揺動式掘削機は、中部地整の積算基準からも廃止(H31)
- フーチングの仮設土留工では、ウォータージェット併用工法を予定していたが、玉石が発現し施工が困難となったため、玉石にも適用可能な硬質地盤クリア工法へ変更する必要が生じた。



区 間	全下部工数	対象下部工数	杭本数	当初(揺動式)	変更(全周回転式)	増額	
関～養老	山県IC～大野神戸IC	365基	210基	1,890本	227億円	369億円	142億円
北勢～四日市	北勢IC～大安IC	141基	113基	2,200本	279億円	440億円	161億円
合 計		506基	323基	4,090本	506億円	809億円	303億円

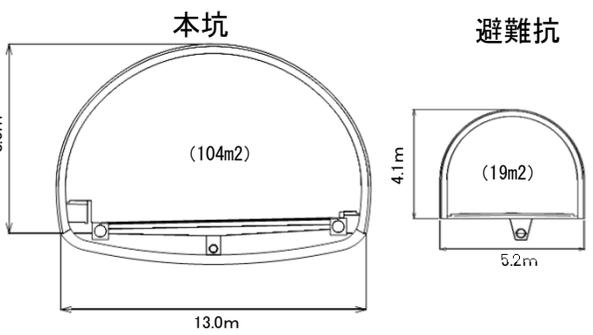
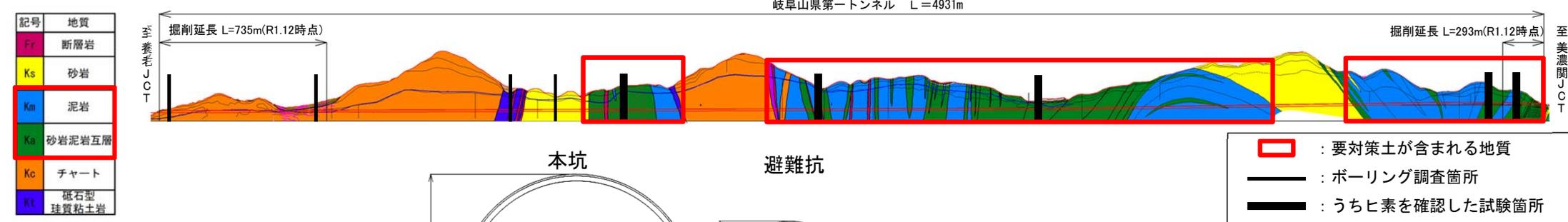
区 間	全下部工数	対象下部工数	矢板枚数	当初(WJ工法)	変更(硬質地盤)	増額	
北勢～四日市	北勢IC～大安IC	141基	78基	12,799枚	12億円	43億円	31億円

# 事業費の見直しについて

## ⑤環境基準値を超過した建設発生土の処理 : 191億円

- 岐阜山県第一トンネルでは、地質調査時の試験結果から、環境基準値を超える重金属(ヒ素)が、泥岩および砂岩泥岩互層の地層に含まれることが判明した。
  - 要対策土処理にあたっては、コスト削減の為可能な限り事業地内処理(盛土構造)で対応、残る要対策土は汚染土壌処理施設での処理が必要となった。
- ※要対策土とは、環境基準値等を超過する建設発生土のことをいう。

### ◆岐阜山県第一トンネル



### ◆要対策土の処理方法

要対策土	事業地内処理	汚染土壌処理施設での処理
375,500	169,000	206,500

(単位: m³)

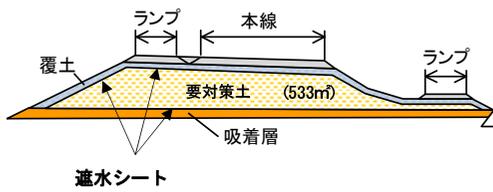
汚染土壌処理施設での処理  $20.65万m^3 \times 8.5万円/m^3 = 176億円$   
 事業地内処理(盛土構造)  $16.9万m^3 \times 0.9万円/m^3 = 15億円$

### ◆要対策土発生量

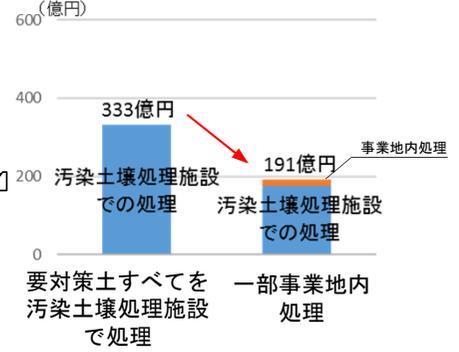
分析項目	基準値
ヒ素	0.01mg/L以下

	延長(m)	総掘削量(m³)	サンプリング試験結果(最大値)(mg/L)	
			うち、要対策土(m³)	
岐阜山県第一トンネル	4,931	751,900	375,500	0.076

### ◆事業地内処理(盛土構造)(糸貫IC、本巣PA、西深瀬)



### ◆処理方法の比較



※残る未掘削トンネルは、今後の掘削状況により要対策土の処理が必要となる場合がある

# 5. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果

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

【事業全体】		便益(億円)				費用(億円)			B/C
事業区間		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	前回評価時	8,310	455	271	9,035	5,018	364	5,382	1.7
	今回評価時	13,263	925	308	14,497	6,339	491	6,830	2.1
関～養老	前回評価時	5,710	446	214	6,370	4,420	298	4,719	1.3
	今回評価時	8,264	508	173	8,945	6,108	324	6,432	1.4
養老～北勢	前回評価時	1,763	184	72	2,019	1,152	82	1,235	1.6
	今回評価時	2,592	264	60	2,917	1,189	70	1,259	2.3
北勢～四日市	前回評価時	2,175	202	98	2,476	1,299	124	1,423	1.7
	今回評価時	3,199	285	61	3,544	1,891	118	2,009	1.8
【残事業】		便益(億円)				費用(億円)			B/C
事業区間		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	前回評価時	1,730	44	53	1,827	556	27	583	3.1
	今回評価時	2,364	30	35	2,429	585	75	659	3.7
関～養老	前回評価時	4,777	375	193	5,345	2,763	228	2,991	1.8
	今回評価時	8,264	508	173	8,945	1,594	324	1,918	4.7
養老～北勢	前回評価時	1,763	184	72	2,019	1,088	82	1,171	1.7
	今回評価時	2,592	264	60	2,917	946	70	1,017	2.9
北勢～四日市	前回評価時	2,175	202	98	2,476	630	124	754	3.3
	今回評価時	3,199	285	61	3,544	305	118	424	8.4

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道475号東海環状自動車道(土岐～四日市)」周辺の主要な幹線道路(延長約15,700km)を対象として算出。

※2 平成30年2月に公表した平成22年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR12将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 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を対象として算出した。

※4 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※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】1.4、【残事業】3.2

### 【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成17年度全国道路・街路交通情勢調査→平成22年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が2割増加。
2. 将来道路網条件の変更(H27年度事業化済道路網→H30年度事業化済道路網)により、西知多道路等が追加。
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H20マニュアル→H30マニュアル)により、各便益の原単位を更新。
4. 走行台キロの年次別伸び率が微増(平成17年度全国道路・街路交通情勢調査→平成22年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次を変更(H26年度→R1年度)
6. 東海環状自動車道の事業費増(1,150億円増加)

## 6. 代替案立案等の可能性の視点

- 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、交通渋滞の緩和、沿線地域産業の拡充、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が多い事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切であると考えます。

## 7. 県・政令市への意見聴取結果

### <土岐～関>

#### ■岐阜県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・土岐JCT～美濃加茂IC間については、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、早期に4車線化の事業化をお願いします。また、美濃加茂IC～関広見IC間の4車線化についても早期事業化をお願いします。
- ・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。

### <関～養老>

#### ■岐阜県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・山県IC～大野神戸IC間については、開通見通しのとおり令和6年度までの開通に向け事業を推進されるとともに、可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・事業費については、今回の見直しによる増加額が非常に大きいことから、財政投融资の活用等により整備財源を確保されるとともに、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. 県・政令市への意見聴取結果

### <養老～北勢>

#### ■岐阜県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・当該区間については、早期全線開通に向け、開通見通しを示したうえで整備の推進をお願いします。
- ・事業費については、中京圏の高速道路料金の見直しや、財政投融资の活用により整備財源を確保されるとともに、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

#### ■三重県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、全線開通に向け早期整備を進めていただくとともに、将来を見据えた地域づくりを後押しできるよう開通見通しの早期公表をお願いいたします。

## 7. 県・政令市への意見聴取結果

<北勢～四日市>

### ■三重県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。

ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、公表されている大安IC～北勢IC間の2024年度供用を一日も早く実現されるよう、事業の確実な推進をお願いいたします。

なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

## 8. 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。