

# 一般国道475号

とうかいかんじょう

## 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5年7月28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地域経済の活性化.....	P. 4
③災害に強い道路機能の確保.....	P. 5
④高度救急医療の支援.....	P. 6
<b>3. 事業の進捗及び見込みの視点</b> .....	P. 7
<b>4. 事業費の見直しについて</b> .....	P. 9
<b>5. 費用対効果分析</b> .....	P. 14
<b>6. コスト縮減や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

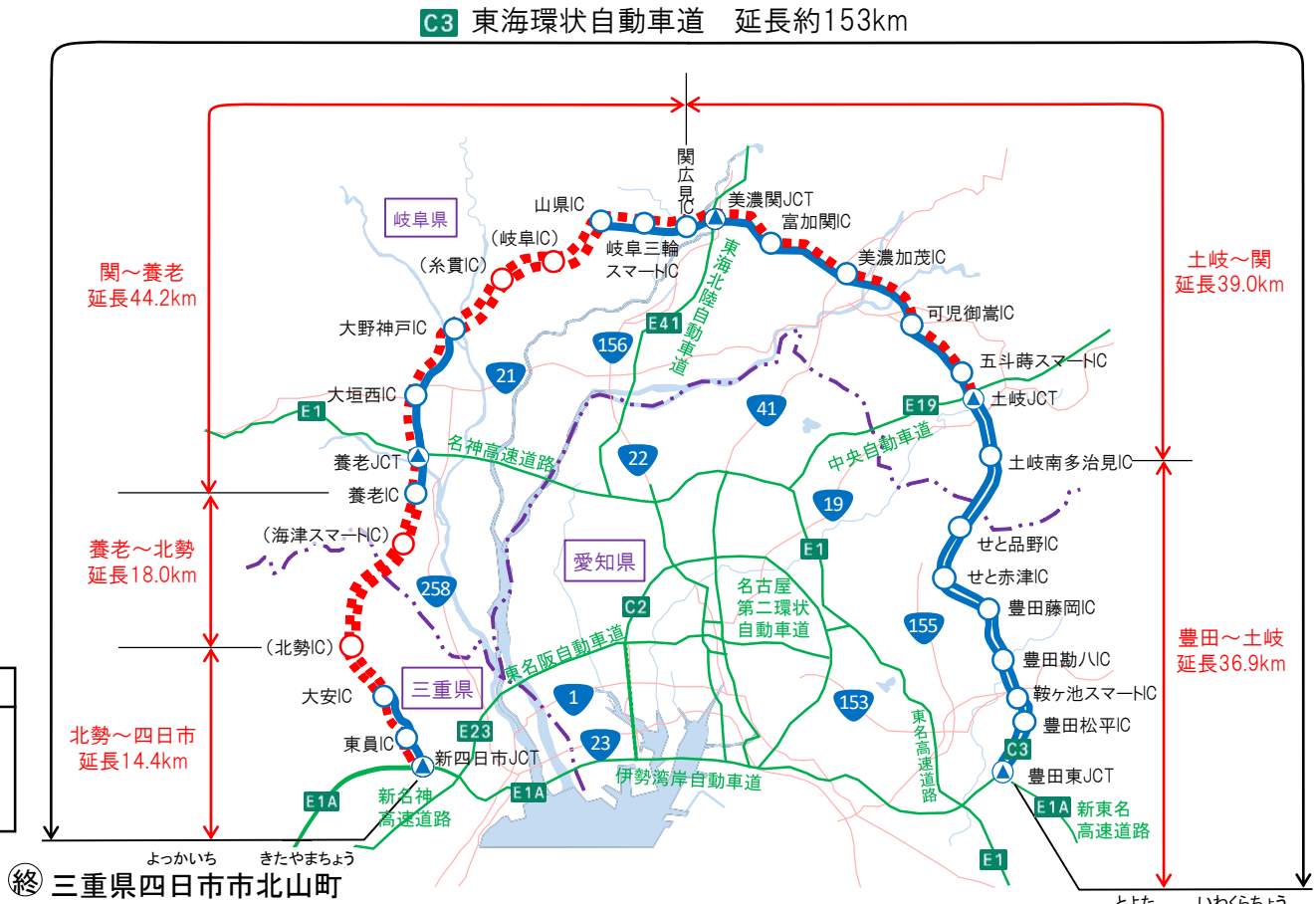
## (1) 事業目的

- 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



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）



※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

終 三重県四日市市北山町

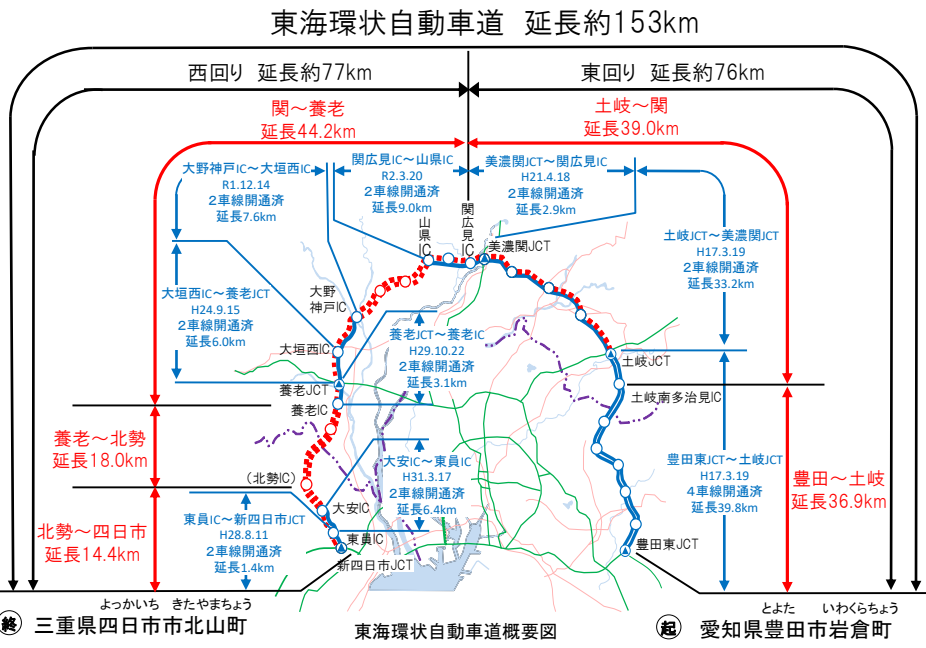
# 1. 事業概要

## (2) 計画概要

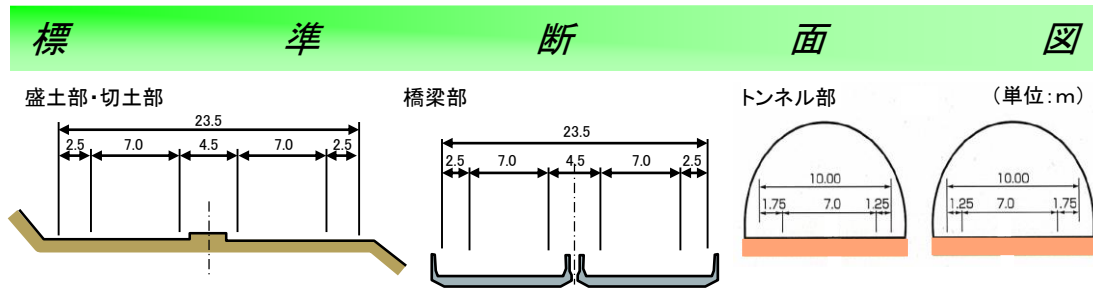
- 東海環状自動車道では、現在、**土岐～関**、**関～養老**、**養老～北勢**、**北勢～四日市**の4つの区間で事業を推進しています。
- 東海環状自動車道の**土岐南多治見IC～山県IC**、**大野神戸IC～養老IC**、**大安IC～新四日市JCT**は暫定2車線(一部完成4車線)で開通しています。

- 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 69.6km)
- 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	24,500台/日	24,700台/日	17,300台/日	24,700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	令和3年度 (指摘事項なし:継続)			
全体事業費	4,340億円	6,363億円 (288億円増)	2,818億円 (683億円増)	1,748億円 (109億円増)



※開通済み延長は中日本高速道路株式会社の管理延長 ※ ( )書きのIC名は仮称

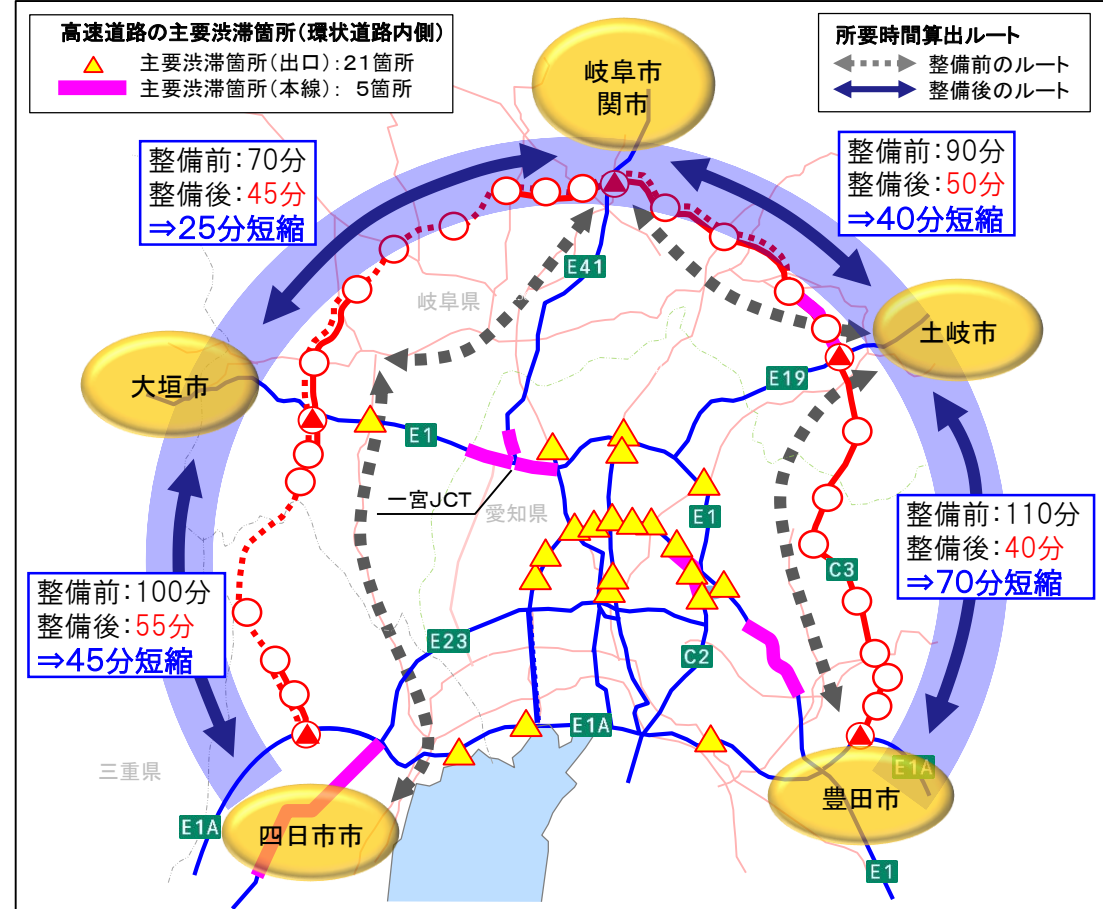
# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性に関する視点

### ① 交通渋滞の緩和

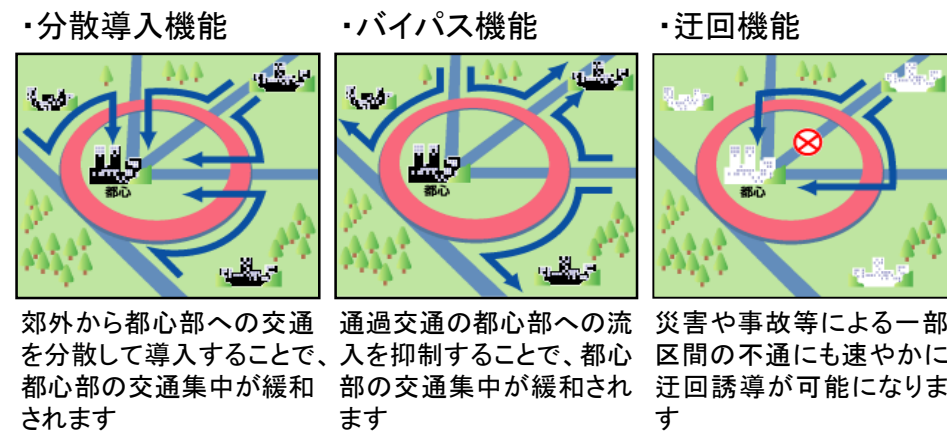
■ 東海環状自動車道の整備により、中京圏の主要都市間の所要時間短縮が見込まれます。  
 ■ また、環状道路の分散導入・バイパス・迂回機能により、東海環状自動車道内側の高速道路の渋滞損失時間の減少が期待されます。

#### ○ 主要都市間の所要時間短縮

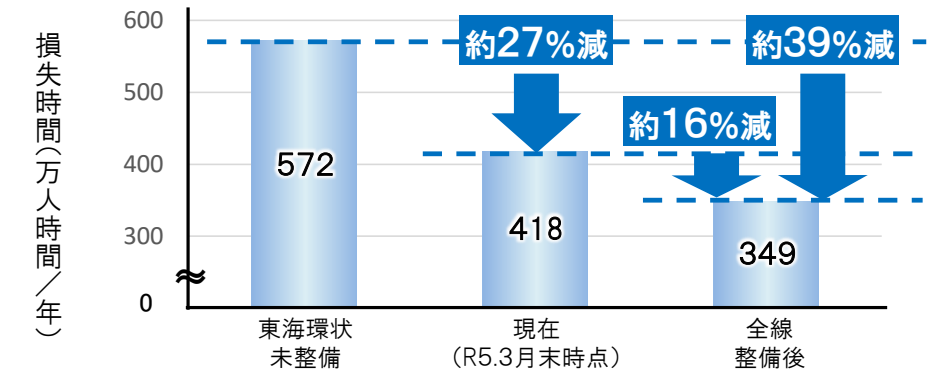


※整備前: 全線未開通、整備後: 全線4車線整備  
 各市の市役所を起終点として、以下の条件で算出  
 整備前: H22センサスの平均旅行速度(※市道等は30km/h)を用いて算出  
 後: 東環は100km/h、アクセス道路は30km/hとして算出

#### ○ 環状道路の3機能



#### ○ 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~山県IC、大野神戸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高速道路を対象に、3時点のネットワークにおいて、R22交通量推計より渋滞損失時間を推計



# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性に関する視点

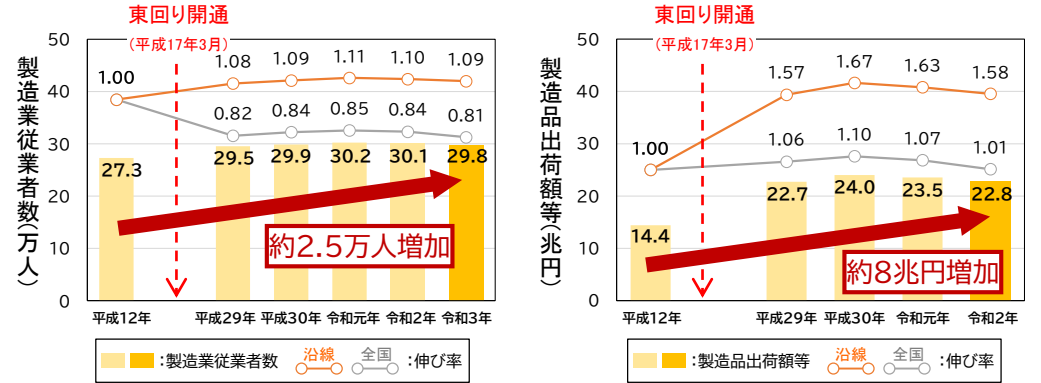
### ② 地域経済の活性化

■平成12年の東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.5万人、製造品出荷額等は約8兆円増加しました。  
 ■令和8年度の東海環状自動車道の全線開通を見据え、沿線地域での企業進出等が活発になっています。

### ○東海環状自動車道沿線に立地する工業団地の動向



### ■沿線市町の製造業従業者数と製造品出荷額等の推移



・経済センサス活動調査(2021年)より作成  
 ・従業者数は、東回り・西回りの合算値  
 ・沿線市町は東海環状自動車道が通過する市町

・経済センサス活動調査(2021年)より作成  
 ・製造品出荷額等は、東回り・西回りの合算値  
 ・沿線市町は東海環状自動車道が通過する市町

### ■大野神戸IC周辺の開発状況





# 2. 評価の視点

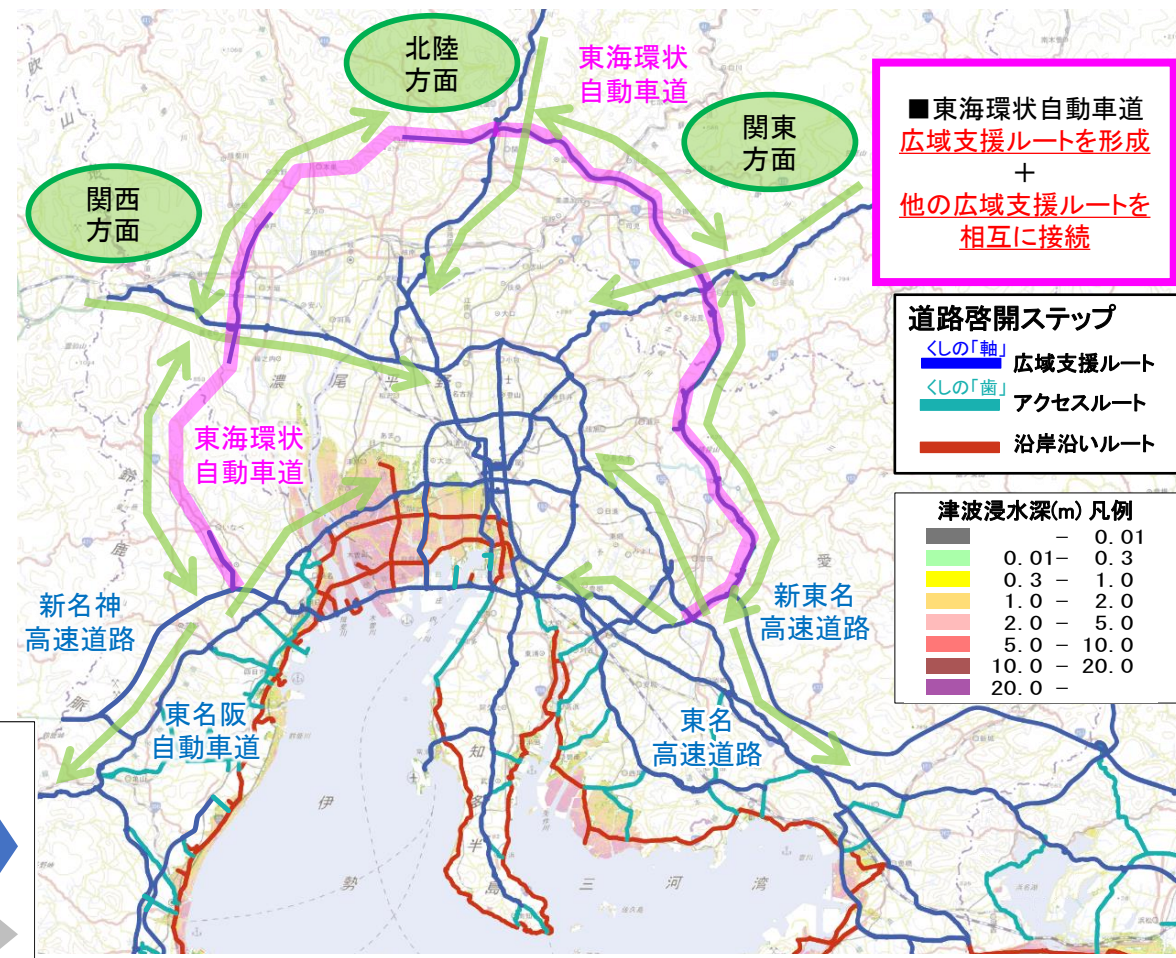
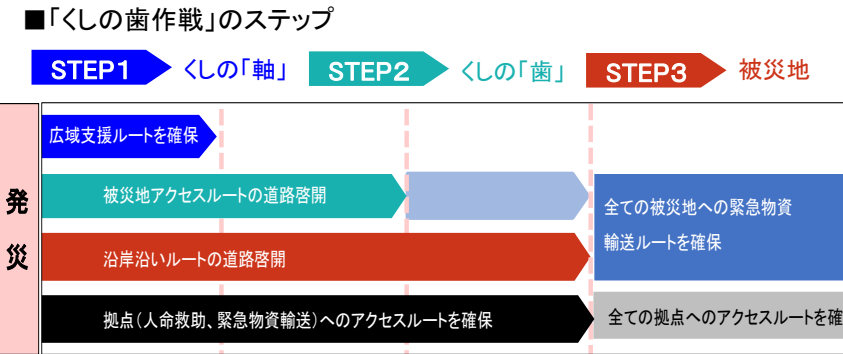
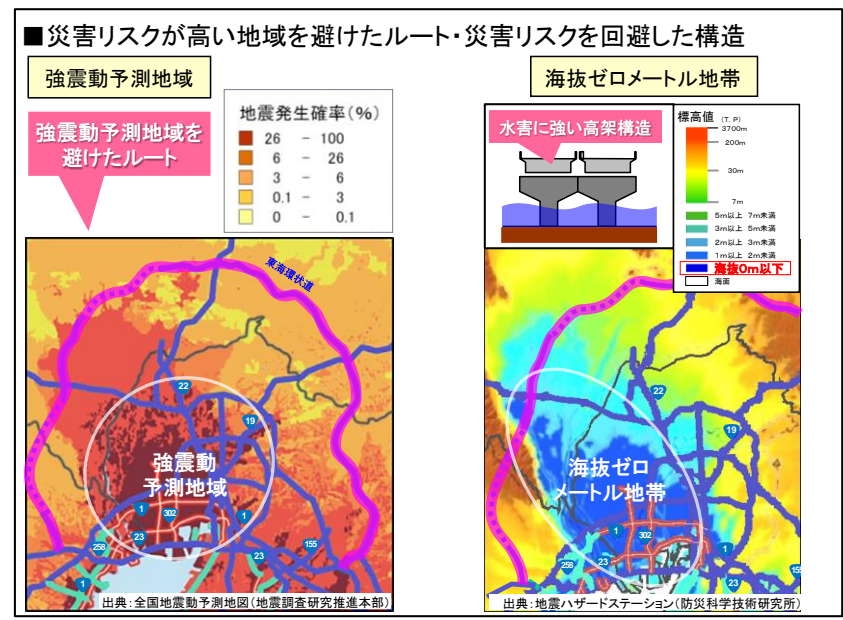
## (1) 事業の必要性に関する視点

### ③ 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、強震動予測地域や海拔ゼロメートル地帯等、災害リスクが高い地域を避けたルートや災害リスクを回避した構造による計画としています。

■ 大規模災害時の道路啓開にあたっては、中部版「くしの歯作戦」において、広域的な支援ルートであるステップ1「くしの軸」、そこから被災地にアクセスするステップ2「くしの歯」、沿岸沿いルートのステップ3の順にルートが設定されています。

■ 東海環状自動車道は「くしの軸」となる広域支援ルートを形成するとともに、他の広域支援ルートを相互に接続することで、災害に強い道路機能を確保します。



# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性に関する視点

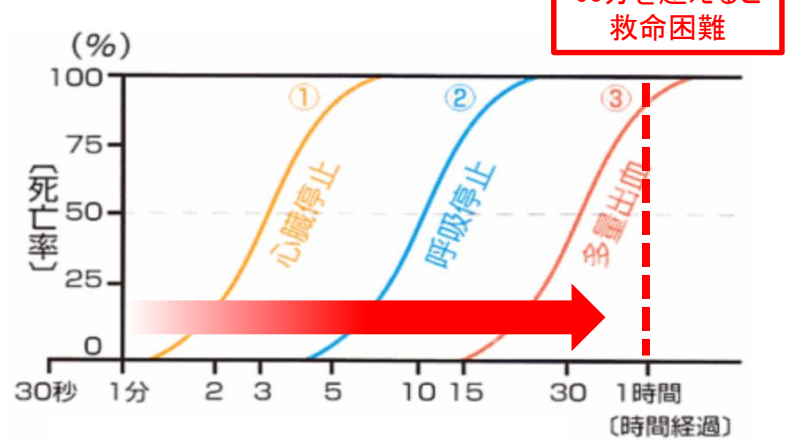
### ④ 高度救急医療の支援

- (仮称) 岐阜IC直近にある岐阜大学医学部附属病院は、岐阜県で唯一の高度救命救急センターを保有する病院です。
- 高度な医療技術を必要とする場合、県内の病院からの転院搬送の連携も行っているところです。
- 救命救急は、60分以内の治療が救命率を左右するため、道路開通による搬送時間短縮により、高度救急医療への支援が期待されます。

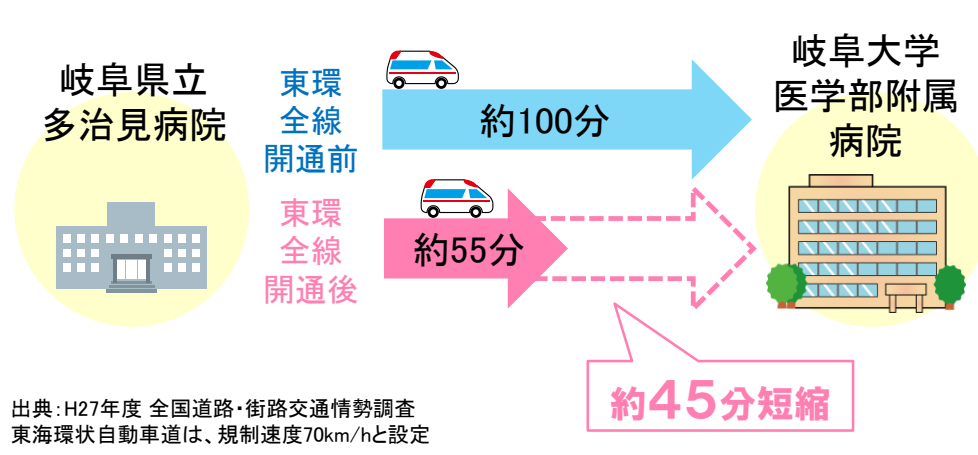
#### ■ 岐阜大学医学部附属病院の時間圏拡大エリア



#### ■ カーラーの救命曲線



#### ■ 転院搬送時の所要時間の短縮（事例）



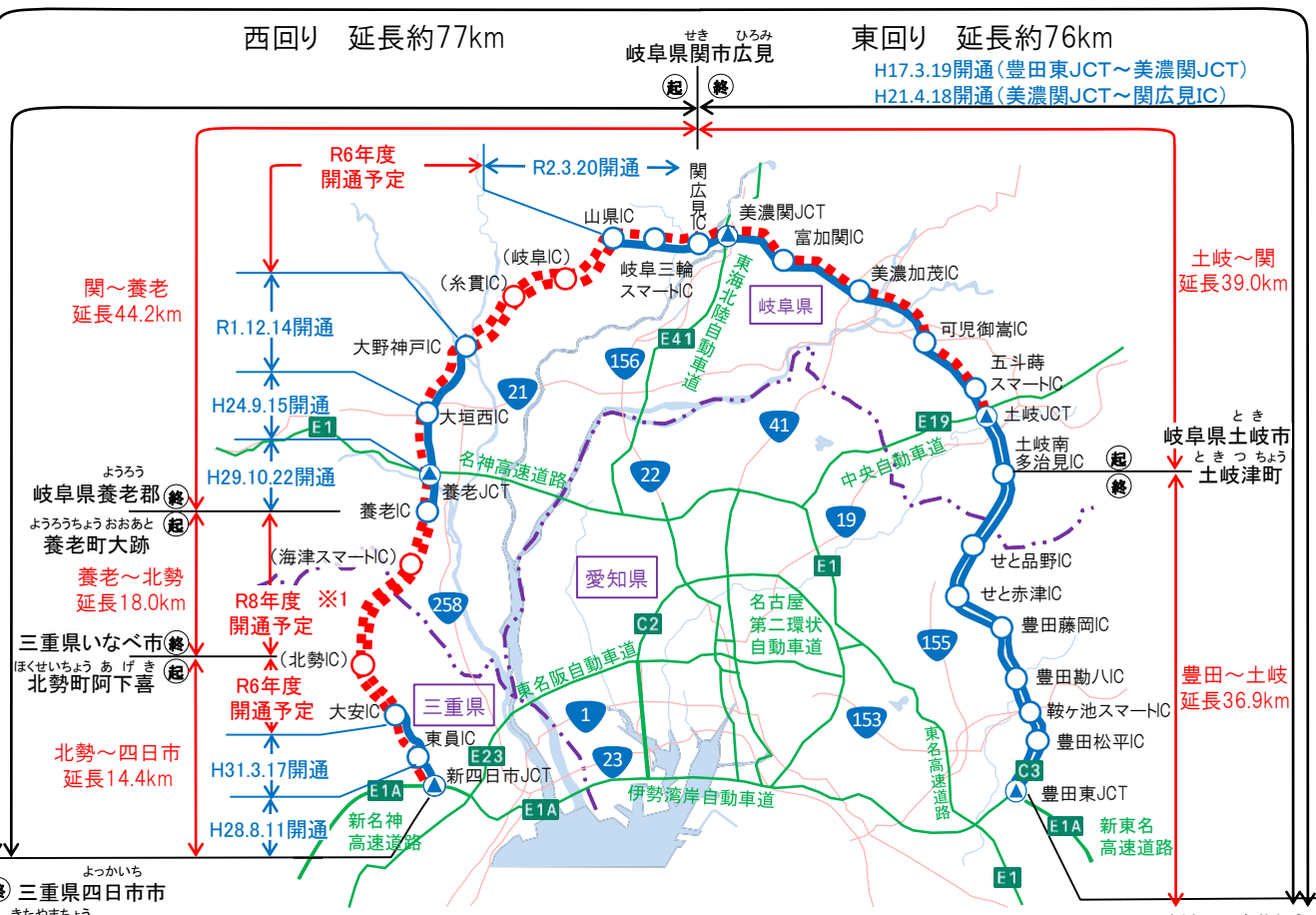


# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 1) 事業進捗の見込みの視点

- R1.12.14に大野神戸IC～大垣西IC、R2.3.20に関広見IC～山県ICが開通し、東海環状全線の約7割が開通しています。
- 山県IC～大野神戸IC間(延長18.5km)、(仮称)北勢IC～大安IC間(延長6.6km)は、R6年度開通に向け、工事を推進しています。
- 養老IC～(仮称)北勢IC間(延長18.0km)が、R8年度開通することで全線開通となり、早期開通に向け、用地、工事を推進しています。

**C3** 東海環状自動車道 延長約153km



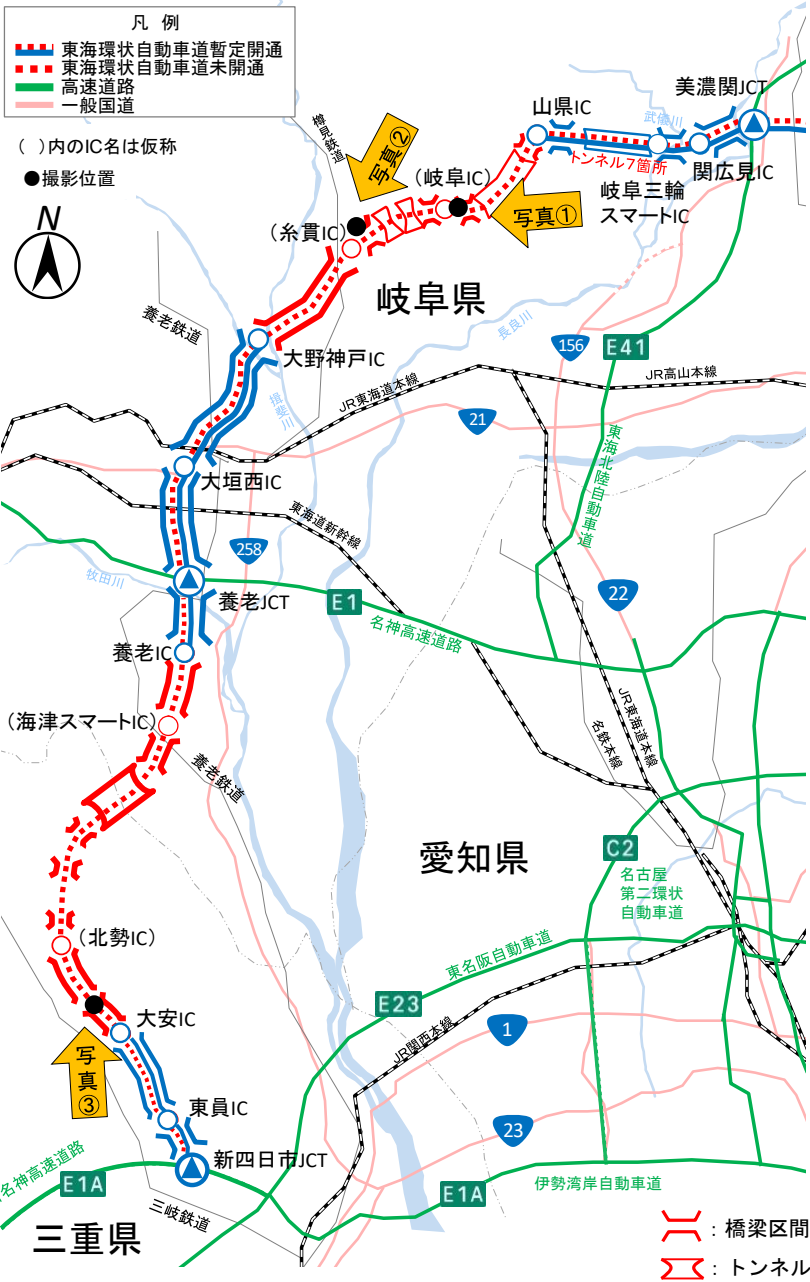
凡 例	
<span style="color:red">- - -</span>	東海環状自動車道 (事業中)
<span style="color:blue">—</span>	東海環状自動車道 (開通済)
<span style="color:green">—</span>	その他の高速道路 (開通済)

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% (令和2年度末) →100% (令和4年度末)	【用地取得率】 100% (令和2年度末) →100% (令和4年度末)	【用地取得率】 約99% (令和2年度末) →約99% (令和4年度末)	【用地取得率】 100% (令和2年度末) →100% (令和4年度末)
	【事業進捗率】 約74% (令和2年度末) →約77% (令和4年度末)	【事業進捗率】 約61% (令和2年度末) →約77% (令和4年度末)	【事業進捗率】 約28% (令和2年度末) →約38% (令和4年度末)	【事業進捗率】 約75% (令和2年度末) →約88% (令和4年度末)

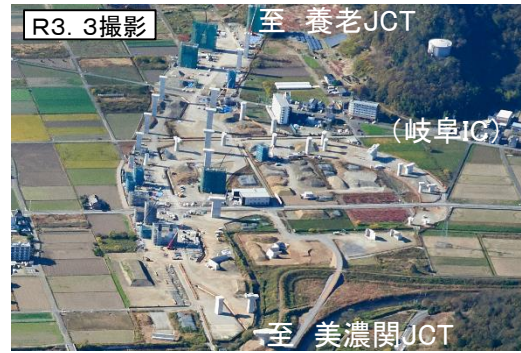
※1: 用地取得等が順調な場合 ( )のIC名は仮称

# 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



【(仮称)岐阜IC付近(写真①)】



【(仮称)糸貫IC付近(写真②)】



【大安IC～(仮称)北勢IC間(写真③)】



※ ( )のIC名は仮称



# 4. 事業費の見直しについて

## ■ 事業費増加の要因

- ①物価上昇による資機材及び労務単価の増加
  - ②構造物の長期耐久性の向上を目的とした要領等の改訂に伴う変更
  - ③地盤改良におけるセメント系固化材の変更
  - ④環境基準を超過した建設発生土の処理
- ..... 合計1080億円増額

事業費増額の要因	増額
<p><b>①物価上昇による資機材及び労務単価の増加・・・546億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和3年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇している。</li> <li>■建設資材価格の伸び率では、R3.4を基準とした場合、鋼板、H鋼、異形棒鋼等の鋼材価格が約1.4倍～1.7倍となっている。</li> <li>■労務単価についても、鉄筋工で1.12倍と前回評価から増加している。</li> <li>■鋼材価格や労務単価の上昇に伴い、橋梁・トンネル等の工事費の増加が必要となった。</li> </ul>	546億円
<p><b>②構造物の長期耐久性の向上等を目的とした要領の改訂に伴う変更・・・ 194億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■構造物の長期耐久性の向上を目的とした要領等の改訂により舗装・施設・構造物等において、増額が必要となった。</li> <li>■橋梁では、床版の長期耐久性の確保を目的に、従来のシート系防水層からウレタン樹脂を塗膜する高性能床版防水に変更するとともに、箱桁内部の確実な点検のために桁内照明を追加する必要が生じた。</li> <li>■また、第三者被害防止のためのコンクリート剥落防止対策及び標識等の落下対策を実施する必要が生じた。</li> </ul>	194億円
<p><b>③地盤改良におけるセメント系固化材の変更・・・ 180億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■当初計画では、地盤改良の改良材は、一般軟弱土用のセメント系固化材としマニュアルにより平均的な添加量を想定していた。</li> <li>■現地施工に先立って実施した室内強度試験の結果、想定よりも地盤が軟弱なことから、目標強度を実現するためには高有機質土用や特殊土用のセメント系固化材への変更や添加量の変更が必要となった。</li> </ul>	180億円
<p><b>④環境基準を超過した建設発生土の処理・・・ 160億円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■養老トンネルにおいて、掘進に伴い実施した溶出試験で、砂岩破碎帯部から当初想定しなかった環境基準を超えるヒ素の溶出量が検出された。</li> <li>■その為、同様な断層・破碎帯の地質区間においても、環境基準を超えるヒ素の検出が想定されることから、要対策土として汚染土壌処理施設での処分の必要が生じた。</li> <li>■当初は、トンネル残土を本線盛土に使用する計画であったが、要対策土を盛土へ流用することができなくなるため、購入土で対応する必要が生じた。</li> </ul>	160億円
合計	1080億円

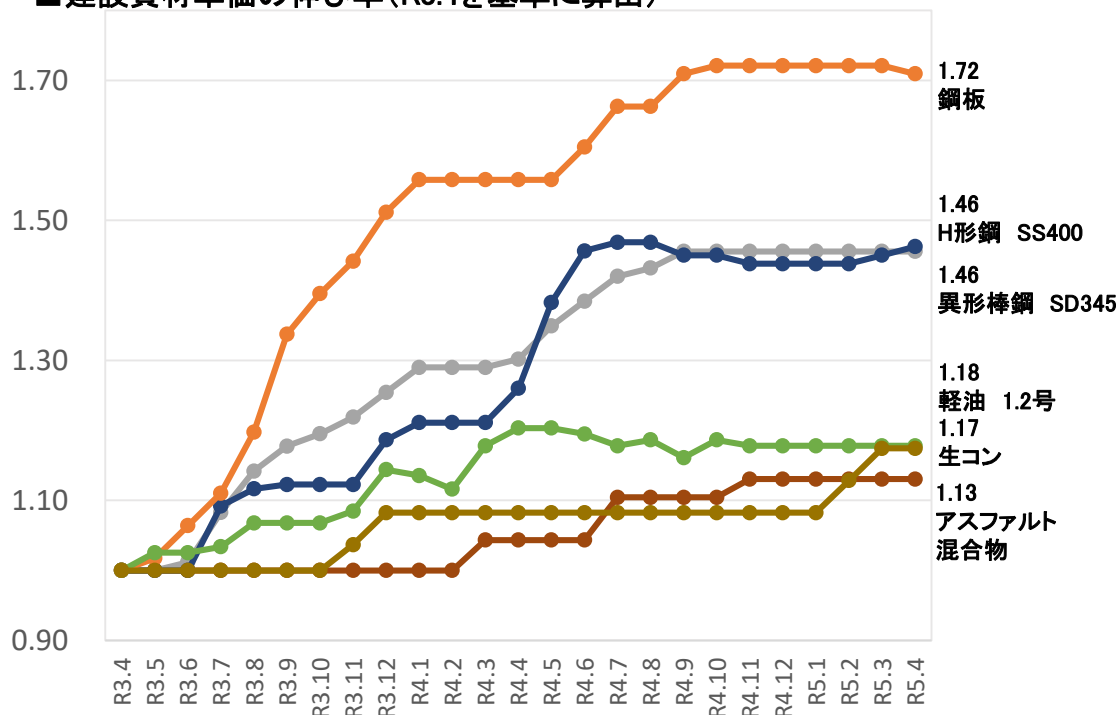


# 4. 事業費の見直しについて

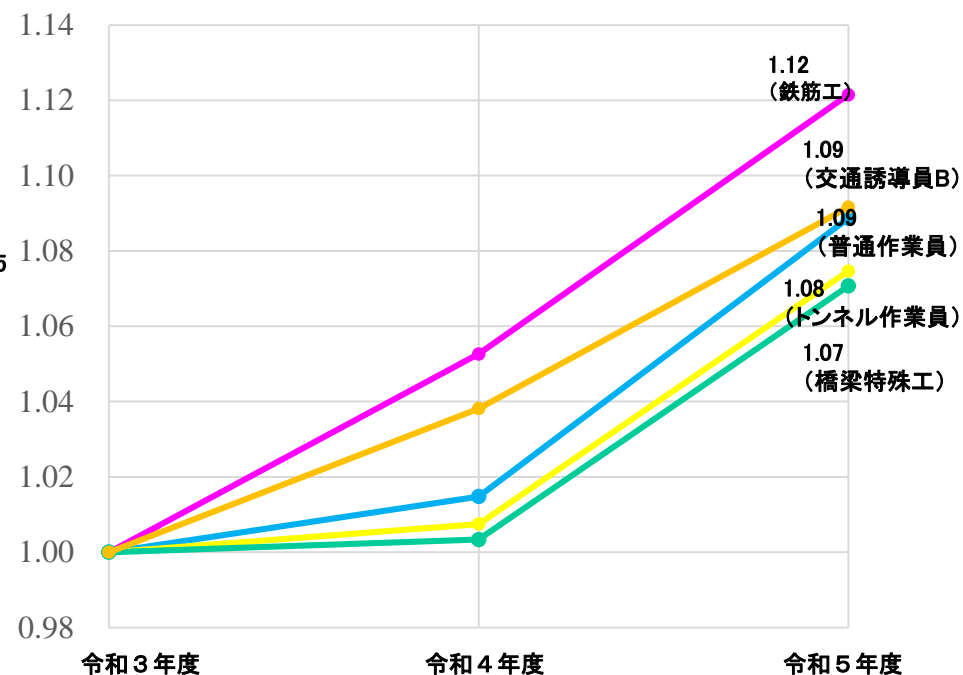
## ①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 … 546億円

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和3年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇している。
- 建設資材価格の伸び率では、R3.4を基準とした場合、鋼板、H鋼、異形棒鋼等の鋼材価格が約1.4倍～1.7倍となっている。
- 労務単価についても、鉄筋工で1.12倍と前回評価から増加している。
- 鋼材価格や労務単価の上昇に伴い、橋梁・トンネル等の工事費の増加が必要となった。

■ 建設資材単価の伸び率(R3.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率(R3年度を基準に算出)



- アスファルト混合物 密粒度アスコン (20)
- 異形棒鋼 SD345 D16～25
- 軽油 1.2号
- H形鋼 SS400 200×100
- 鋼板 無規格 12≦t≦25
- 生コン 24-8-25BB

- 普通作業員 伸び率
- トンネル作業員 伸び率
- 交通誘導員B 伸び率
- 鉄筋工 伸び率
- 橋梁特殊工 伸び率

# 4. 事業費の見直しについて

## ② 構造物の長期耐久性の向上等を目的とした要領の改訂に伴う変更 … 194億円

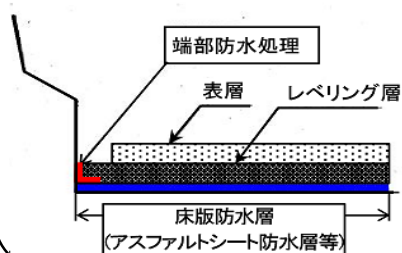
- 構造物の長期耐久性の向上を目的とした要領等の改訂により舗装・施設・構造物等において、増額が必要となった。
- 橋梁では、床版の長期耐久性の確保を目的に、従来のシート系防水層からウレタン樹脂を塗膜する高性能床版防水に変更するとともに、箱桁内部の確実な点検のために桁内照明を追加する必要性が生じた。
- また、第三者被害防止のためのコンクリート剥落防止対策及び標識等の落下対策を実施する必要性が生じた。

### ○ 高性能床版防水対策への変更: 109億円

・橋梁床版の長期耐久性確保を目的に、高性能床版防水を採用

【当初計画: 従来型防水層】

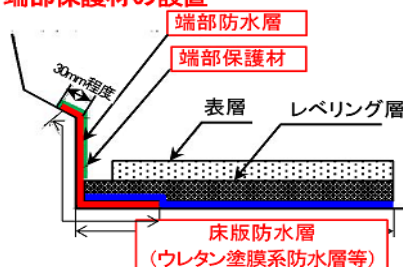
- アスファルト系シート防水層等
- 端部防水処理



【対象橋梁】  
159橋、約65万㎡

【変更計画: 高性能防水層】

- ウレタン塗膜系防水層等
- 端部防水層を地覆まで設置
- 端部保護材の設置



### ○ 管理面での施設追加(桁内照明)等: 61億円

- ・箱桁内部の確実な橋梁点検のため、桁内照明を追加設置
- ・道路上の油等の流出対策として、油水分離柵を設置

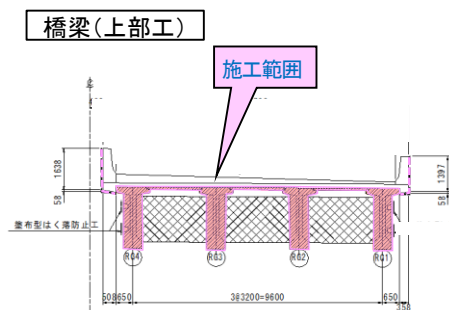
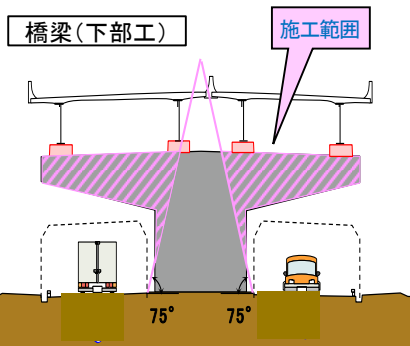
桁内照明設置の箱桁橋の橋長: 約8,100m

油水分離柵設置予定数量: 316個



### ○ コンクリート剥落防止対策の追加: 21億円

・コンクリート片落下による第三者被害防止のための剥落防止対策を実施



### ○ 交通安全施設の落下対策: 3億円

・第三者被害防止を目的に、標識・照明灯具等の落下対策等を実施

標識等落下対策(約2,500箇所)

標識板



単柱



TN内設備

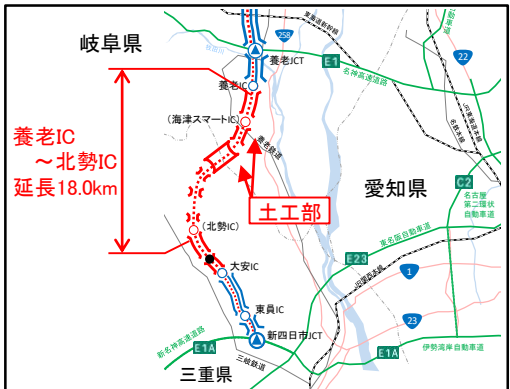


# 4. 事業費の見直しについて

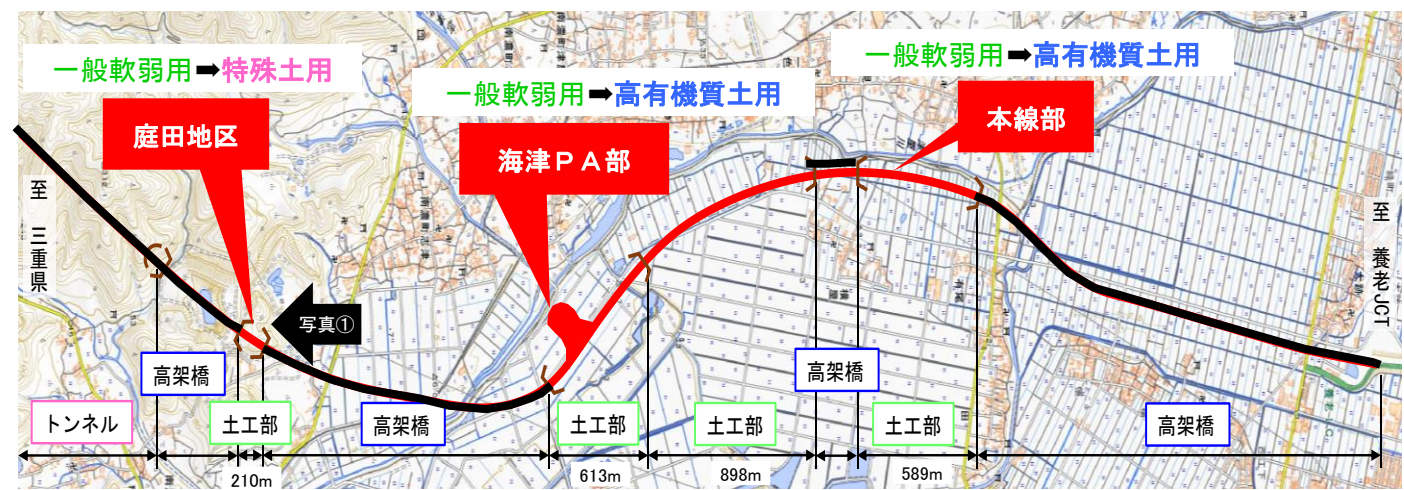
## ③地盤改良におけるセメント系固化材の変更 . . . 180億円

- 当初計画では、地盤改良の改良材は、一般軟弱土用のセメント系固化材としマニュアルにより平均的な添加量を想定していた。
- 現地施工に先立って実施した室内強度試験の結果、想定よりも地盤が軟弱なことから、目標強度を実現するためには高有機質土用や特殊土用のセメント系固化材への変更や添加量の変更が必要となった。

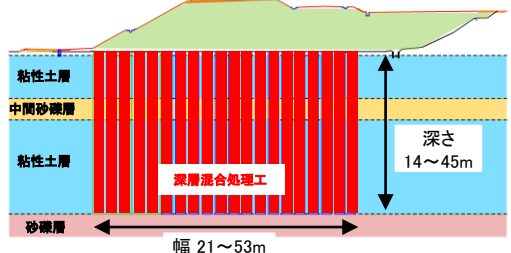
◆位置図



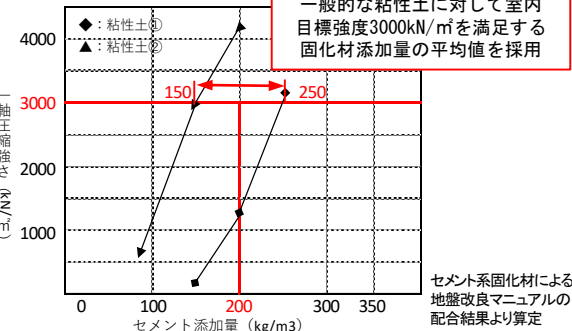
◆セメント系固化材の使用計画変更対象箇所



◆横断面図(深層混合処理工法)



当初(一般軟弱土用)



	当初	変更 (海津PA) (本線部)	変更 (庭田地区)
対象土量	約290万㎡ (添加量 200kg/㎡)	約275万㎡ (添加量 350kg/㎡)	16万㎡ (添加量 250kg/㎡)
固化材量	約58万t	約96万t	4万t
単価	28,000円/t	33,000円/t	65,000円/t
材料費	163億円	約317億円	約26億円

増額180億円

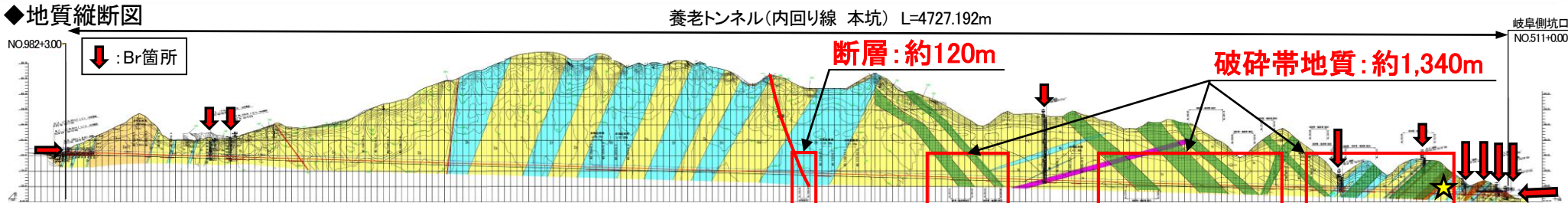


# 4. 事業費の見直しについて

## ④環境基準を超過した建設発生土の処理 … 160億円

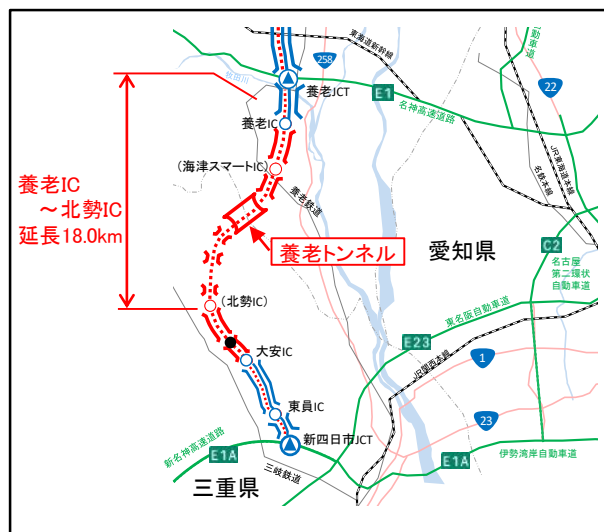
- 養老トンネルにおいて、掘進に伴い実施した溶出試験で、砂岩破碎帯部から当初想定していなかった環境基準を超えるヒ素の溶出量が検出された。
- その為、同様な断層・破碎帯の地質区間においても環境基準を超えるヒ素の検出が想定されることから、要対策土として汚染土壌処理施設での処分の必要が生じた。
- 当初は、トンネル残土を本線盛土に使用する計画であったが、要対策土を盛土へ流用することができないため、購入土で対応する必要が生じた。

### ◆地質縦断面図



環境基準を超えるヒ素の検出

### ◆位置図



### ◆土壌溶出量試験結果

箇所	分析項目	基準値	検出濃度 (最大値)
養老トンネル	ヒ素	0.01mg/L 以下	0.051~0.054mg/L

○土質凡例

崖錐堆積物	dt
チャート	CH
凝灰岩	Tf
砂岩	Ss
砂岩優勢頁岩互層	Salt
泥岩	Ms
砂岩破碎帯	(Green hatched pattern)

### ◆要対策土量

箇所	総掘削量	
	うち、要対策土	
養老トンネル	約540,000m <sup>3</sup>	約175,000m <sup>3</sup>

### ◆事業費

	単価	変更土量(m <sup>3</sup> )	増額
有料処分	86,800円/m <sup>3</sup>	175,000m <sup>3</sup>	150億円
購入土	5,700円/m <sup>3</sup>		10億円



養老トンネル岐阜側坑口

# 5. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果

### ■費用便益分析（B/C）について

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

#### 【事業全体】

	便益（億円）				費用（億円）				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	更新費	計	
前回評価時 （土岐～四日市）	22,976	1,982	524	25,481	17,296	1,081	-	18,377	1.4
【参考】前回評価時 （豊田～四日市）	34,171	2,920	801	37,892	23,415	1,822	571	25,808	1.5
今回評価時 （豊田～四日市）	38,075	3,922	963	42,959	26,457	1,548	1,089	29,093	1.5

#### 【残事業】

	便益（億円）				費用（億円）				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	更新費	計	
前回評価時 （土岐～四日市）	8,495	659	161	9,315	3,720	358	-	4,077	2.3
【参考】前回評価時 （豊田～四日市）	8,600	667	163	9,429	3,720	364	50	4,133	2.3
今回評価時 （豊田～四日市）	9,301	995	202	10,497	2,960	356	299	3,615	2.9

#### ＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3～1.6
事業費	±10%	1.5～1.5
事業期間	±20%	1.5～1.6

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.6～3.2
事業費	±10%	2.7～3.2
事業期間	±20%	2.7～3.0

- ※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（豊田～四日市）」周辺の主要な幹線道路（延長約15,978.4km）を対象として算出。
- ※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22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の合計と、追加的に発生する便益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。
- ※5 今回再評価より、構造の更新に要する費用も対象とし、更新計画やこれまでの類似工事実績等を基に算出。
- ※6 事業区間を東海環状自動車道（土岐～関）として算出した費用便益比（B/C） 【事業全体】 2.3 【残事業】 4.9  
 事業区間を東海環状自動車道（関～養老）として算出した費用便益比（B/C） 【事業全体】 1.3 【残事業】 6.1  
 事業区間を東海環状自動車道（養老～北勢）として算出した費用便益比（B/C） 【事業全体】 1.2 【残事業】 2.1  
 事業区間を東海環状自動車道（北勢～四日市）として算出した費用便益比（B/C） 【事業全体】 1.5 【残事業】 12.6
- ※7 前回再評価において、一体評価の運用の変更に伴う費用対効果分析結果を参考値として記載

#### 【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更（平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査）により、計画交通量が約8%減少。
2. 将来道路網条件の変更（R2年度事業化済道路網→R5年度事業化済道路網）により、国道247号西知多道路（長浦～日長）等が追加。
3. 費用便益分析マニュアルの改訂（H30マニュアル→R4マニュアル）により、各便益の原単位の更新、道路構造物の更新に要する費用を追加。
4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新（平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27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（R3年度→R5年度）
6. 費用便益分析のGDPデフレーターを更新（R3年度→R5年度）
7. 東海環状自動車道の事業費増（1,080億円増加）

## 6. コスト縮減や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、期待される効果が大きい事業で、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。

■東海環状自動車道の地盤改良工事では、計画段階で作成した三次元モデルと地盤改良機械の施工管理装置を連携するICT地盤改良システムを活用し、従来実施していた改良箇所的位置出しや出来形管理を省略する事で、作業時間の短縮や省力化を図っています。今後も、技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 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はありません。

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。
- ・4車線化事業中である土岐JCT～可児御嵩IC 間については、開通見通しを示したうえで、早期完成をお願いします。また、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、可児御嵩IC～関広見IC 間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、最新技術の活用などによる徹底したコスト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はありません。

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。
- ・令和6年度の開通見通しが示されている山県IC～大野神戸IC 間について、着実に事業を推進し、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大きいことから、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減及び単年度の県負担が大きくなるよう予算の平準化をお願いします。



# 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。
- ・令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～北勢IC間について、着実に事業を推進し、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大きいことから、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減及び単年度の県負担が大きくなるよう予算の平準化をお願いします。

### ■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はありません。

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、当県と十分な調整をしていただき、令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～(仮称)北勢IC間については、施工期間が長期となる「県境トンネル工事」を着実に推進するとともに、事業を加速させ、1日も早い開通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。

## <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はありません。

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、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通見通しが示されている(仮称)北勢IC～大安IC間については、残る工事を着実に推進するとともに、事業を加速させ、1日も早い開通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。