

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ほくせい よっかいち</small> （北勢～四日市）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)				
起終点 自： <small>みえ</small> 三重県いなべ市 <small>ほくせい</small> 北勢町 <small>あげき</small> 阿下喜 至： <small>みえ</small> 三重県四日市市 <small>きたやま</small> 北山町	延長 14.4 km					
事業概要 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。 本事業の東海環状自動車道（北勢～四日市）は、三重県いなべ市北勢町から四日市市北山町に至る延長14.4kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）であり、広域ネットワークの構築、地域経済活性化の支援、地域活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。						
H2年度事業化 H3年度都市計画決定 H5年度用地着手 H9年度工事着手						
全体事業費 1,300億円 事業進捗率 25% 供用済延長 0.0km						
計画交通量 27,100台/日						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> 1.7 <small>(残事業)</small> 2.6 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用：<small>(残事業)/(事業全体)</small> 821/1,290 億円 事業費：726/1,194億円 維持管理費：95/95 億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益：<small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,160/2,160億円 走行時間短縮便益：1,932/1,932億円 走行経費減少便益：135/135 億円 交通事故減少便益：93/93 億円 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年： 平成23年 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 1.7 <small>(残事業)</small> 2.6	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 821/1,290 億円 事業費：726/1,194億円 維持管理費：95/95 億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,160/2,160億円 走行時間短縮便益：1,932/1,932億円 走行経費減少便益：135/135 億円 交通事故減少便益：93/93 億円	基準年 ： 平成23年	
B/C <small>(事業全体)</small> 1.7 <small>(残事業)</small> 2.6	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 821/1,290 億円 事業費：726/1,194億円 維持管理費：95/95 億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,160/2,160億円 走行時間短縮便益：1,932/1,932億円 走行経費減少便益：135/135 億円 交通事故減少便益：93/93 億円	基準年 ： 平成23年			
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C= 1.5～1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.6～1.7(事業期間±20%) </td> <td style="width: 50%;"> <small>(残事業)</small> 交通量：B/C= 2.4～2.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.5～2.7(事業期間±20%) </td> </tr> </table>			<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C= 1.5～1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.6～1.7(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C= 2.4～2.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.5～2.7(事業期間±20%)		
<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C= 1.5～1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.6～1.7(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C= 2.4～2.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.5～2.7(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(四日市市立四日市病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全						

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状自動車道（北勢～四日市）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、いなべ市・東員町をはじめとする3市1町の首長で構成される東海環状自動車道三重県区間建設促進期成同盟会より建設促進の要望を受けている。

知事の意見：

本事業は、中部圏の広域ネットワークを構築することで、地域経済活動の活性化や交通渋滞の緩和、さらにはリダンダンシーの確保による災害に強い道路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、四日市－東員IC間の平成27年度供用を確実にするとともに、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。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 名神高速道路大垣IC～米原JCT間にて交通規制が発生した場合、三重県北勢地域から岐阜県方面間は大きな迂回が必要。
- ・ 四日市港の外資コンテナ取扱量は増加傾向に有り、過去最高を更新
- ・ 岐阜県と三重県を結ぶ第1次緊急輸送道路の代替路が未確保。
- ・ 新名神高速道路の供用は周辺地域の観光施設入込客数増加に貢献し、北勢地域の主要観光施設の入込客数では増加傾向が持続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は25%、用地取得率は97%(平成22年度末)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 東員IC（仮称）～四日市北JCT（仮称）間（L=1.7km）は、平成27年度の完成供用を予定。
- ・ 北勢IC（仮称）～東員IC（仮称）間（L=12.7km）は、平成32年度までに暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

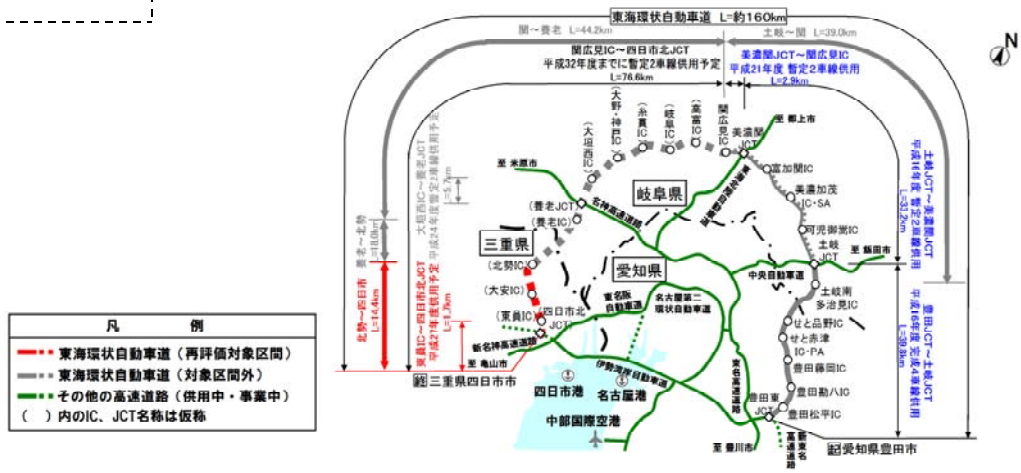
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。