

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 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（関～養老） <small>せき ようろう</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）					
<b>起終点</b> 自：岐阜県関市広見 <small>せき ひろみ</small> 至：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ようろう おおあと</small>	<b>延長</b> 44.2km						
<b>事業概要</b> 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）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、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、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。							
H6年度事業化		H8年度都市計画決定		H13年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費 6,075億円		事業進捗率 約61% <small>（令和3年3月末時点）</small>		供用済延長 25.7km			
計画交通量 26,700台/日							
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C <small>（事業全体）</small> 1.4 （1.2） <small>（残事業）</small> 2.3 （2.6）	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 4,077/18,313億円 事業費：3,720/17,232億円 維持管理費：358/1,081億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 9,315/25,481億円 走行時間短縮便益：8,495/22,976億円 走行経費減少便益：659/1,982億円 交通事故減少便益：161/524億円	基準年 令和3年			
<b>感度分析の結果</b> <small>（事業全体）</small> 交通量：B/C=1.2~1.5（交通量±10%） <small>（残事業）</small> 交通量：B/C=2.1~2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4~1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.1~2.4（事業期間±20%）							
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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 ・名古屋港、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事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の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。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（岐阜・西濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。							

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩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。
- ・ 夜間騒音値の低減が見込まれる。

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：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道建設促進揖斐川流域市町連合等が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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間については、着実に事業を推進するとともに事業を加速させ、部分開通を含め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、最新技術の活用も含めて徹底したコスト削減をお願いします。

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

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.7万人増加した。
- ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成6年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約61%（令和3年3月末時点）
- ・ 平成24年度：大垣西IC～養老JCT 延長6.0km（2/4）部分開通
- ・ 平成29年度：養老JCT～養老IC 延長3.1km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：大野神戸IC～大垣西IC 延長7.6km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：関広見IC～山県IC 延長9.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・ 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く。

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。

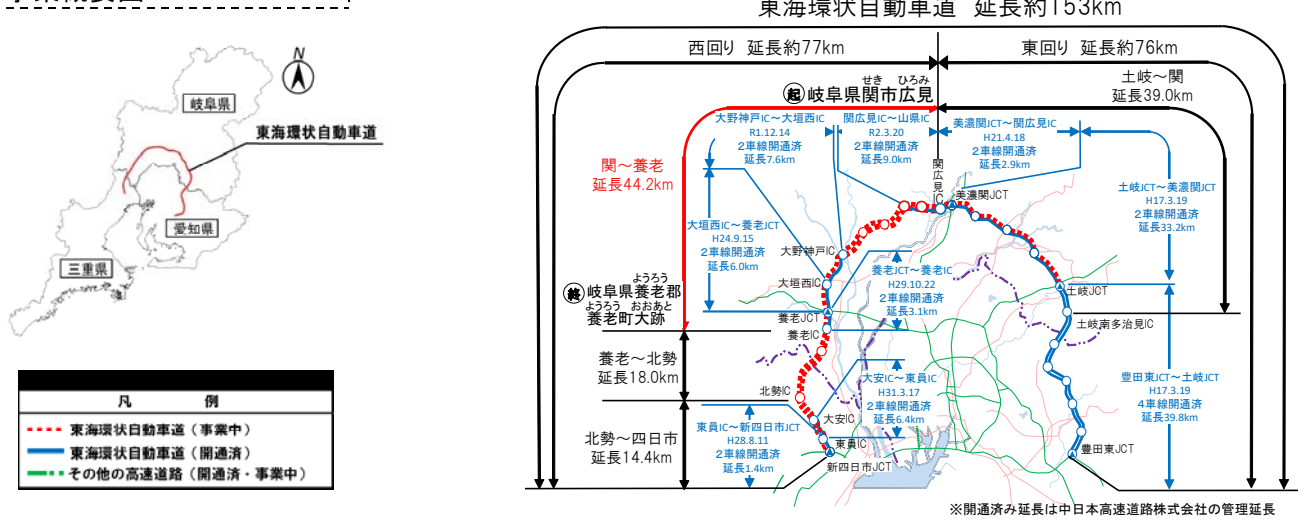
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。