

## 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（養老～北勢） <small>ようろう ほうせい</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：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ほうろう おおあと</small> 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small>				<b>延長</b> 18.0km																								
<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、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、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、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を目的に計画された道路である。																												
H10年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手																								
全体事業費 2,135億円		事業進捗率 約28% <small>(令和3年3月末時点)</small>		供用済延長 0.0km																								
計画交通量 18,800台/日																												
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">2.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">2.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.4		(事業費)	2.3		(維持管理費)	2.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">3,720/17,232億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">358/1,081億円</td> </tr> </table>	総費用	(事業費)	3,720/17,232億円		(維持管理費)	358/1,081億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮)</td> <td style="text-align: center;">8,495/22,976億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少)</td> <td style="text-align: center;">659/1,982億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少)</td> <td style="text-align: center;">161/524億円</td> </tr> </table>	総便益	(走行時間短縮)	8,495/22,976億円		(走行経費減少)	659/1,982億円		(交通事故減少)	161/524億円	基準年 令和3年
B/C	(事業全体)	1.4																										
	(事業費)	2.3																										
	(維持管理費)	2.0																										
総費用	(事業費)	3,720/17,232億円																										
	(維持管理費)	358/1,081億円																										
総便益	(走行時間短縮)	8,495/22,976億円																										
	(走行経費減少)	659/1,982億円																										
	(交通事故減少)	161/524億円																										
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(事業費) 交通量 : B/C=2.1~2.5 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.4~1.4 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=2.1~2.4 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)	(事業費) 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%)																		
(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)	(事業費) 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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日）</li> <li>・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である</li> </ul> ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。</li> <li>・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> ⑥安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> ⑦災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送路通行止めになった場合が大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。</li> </ul> ⑧地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>																												

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。

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、岐阜・三重県境間東海環状自動車道建設促進協議会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8年度の開通見通しが示されている養老IC～（仮称）北勢ICについては、施工期間が長期となる「県境トンネル本体工事」に早期着手し、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、財政投融資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コスト削減をお願いします。

三重県知事の意見：

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。

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年度の全線開通を確実に実現されるよう、事業の着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

- ・ 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10年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約28%（令和3年3月末時点）

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。

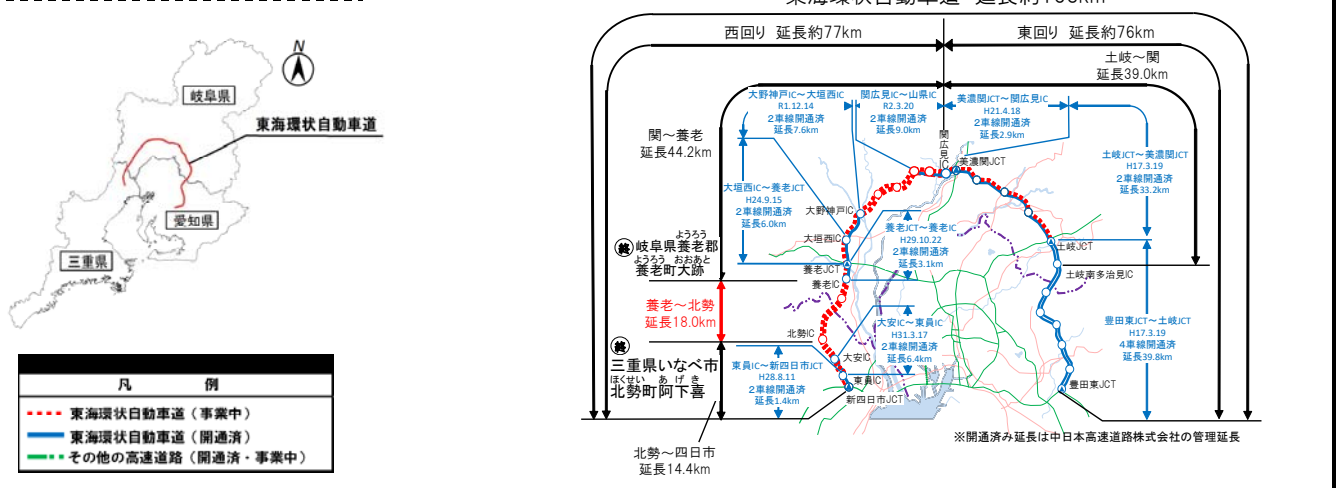
対応方針

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。