

事後評価結果（平成22年度）

担当課：中日本高速道路㈱計画設計チーム

担当課長名： 太田 睦 男

路線名	一般国道475号(東海環状自動車道) 伊勢湾岸自動車道	事業区分	一般国道自動車専用道路 高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中日本高速道路㈱
起終点	自：愛知県豊田市駕鴨町（豊田JCT） 至：岐阜県関市広見（関広見IC）	延長	80.9km		

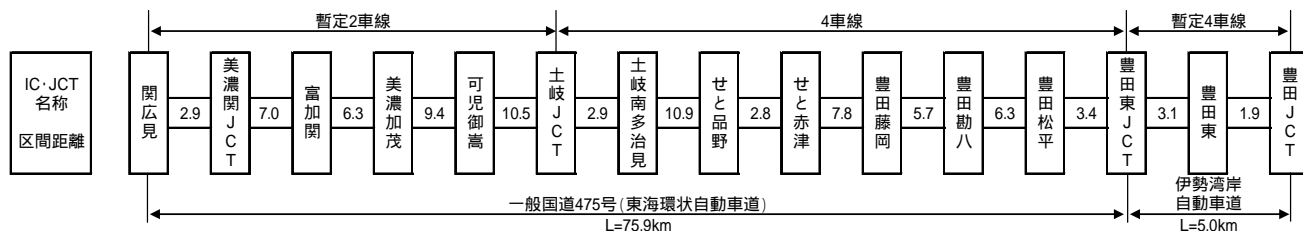
事業概要

当該区間は、東海環状自動車道および伊勢湾岸自動車道として、豊田東JCT～土岐JCT間は4車線、土岐JCT～関広見IC間は暫定2車線、豊田東JCT～豊田JCT間は暫定4車線区間として整備を行った。

事業の目的・必要性

東海環状自動車道および伊勢湾岸自動車道は、名古屋市の周辺30～40kmに位置する愛知・岐阜・三重の諸都市を環状に連絡し、国土開発幹線自動車道や名古屋圏の自動車専用道路と広域的なネットワークを形成する延長約160kmの高規格幹線道路である。このうち当該事後評価区間は、東名高速と中央自動車道、東海北陸自動車道を連絡し、地域の活性化に寄与する重要な路線である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H元年度	用地着手	H2年度	供用年	(計画) H17年度	変動	1.00倍
	1	都市計画決定	H元年度	工事着手	H5年度	2	(実績) H17年度	変動	0.95倍
	事業費	計画時	(名目値) 8,015億円	実績	(名目値) 7,682億円	3	(実績) 10,065億円	変動	0.95倍
			(実質値) 10,510億円		(実質値) 10,065億円				
	交通量	計画時 (H21)	東海環状平均: 11,000台/日 伊勢湾岸平均: 21,700台/日	実績 (H21)	東海環状平均: 15,400台/日 伊勢湾岸平均: 29,600台/日	4		変動	1.40 1.36
旅行速度向上	(供用前現道 当該路線)	54.2km/h (33.3km/h 87.5km)	交通事故減少	0.9件/億台km (供用前現道 供用後現道+当該路線)					66.8件/億台km 65.9件/億台km
費用便益 分析結果 (事後)	B / C	2.8	総費用	10,566億円	総便益	29,546億円	基準年		
5			事業費	9,673億円	走行時間短縮便益	27,261億円	H22年		
			維持管理費	893億円	走行経費減少便益	1,608億円			
					交通事故減少便益	677億円			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円				
	事業遅延の理由	遅延なし							

- 事業化年度は、当該区間での最初の事業化年度を記載
(土岐南多治見-関広見：H元年度、せと品野-土岐南多治見：H12年度、豊田J -せと品野：H3年度)
- 当該区間全線供用年はH21年。ただし、当該区間の主たる部分の開通年がH17年であり、H17年を起算として算出。
(豊田東JCT～豊田東IC：H15年、豊田東IC～美濃関JCT：H17年、美濃関JCT～関広見：H21年)
- (計画時-実績)のコスト減額要因は、新技術の採用等によるもの。
- H21年交通量実績は、休日特別割引実施後の交通量。
- 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。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線の整備による高速道路へのアクセスが向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路インターチェンジまでの30分利用圏が、これまでより2町村拡大し⁶、約20千人、4百km²が追加 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 <ul style="list-style-type: none"> ・中濃地方拠点都市地域と豊田加茂地方拠点都市を最大21分短縮 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設への30分カバー圏が拡大し、アクセス向上、時間短縮に寄与する。 緊急輸送道路が通行止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 <ul style="list-style-type: none"> ・東名、名神、伊勢湾岸道などと連携し、またそれらの路線の代替路としての機能を持つ <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故発生時および集中工事時の迂回機能 ・地域防災の強化
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントにおける評価箇所において最新のバックグラウンド濃度に現況の高速道路寄与分を合算して大気環境を予測したところ、全地点で環境基準値を満足する結果となった。 <p>NO₂：現況予測値 0.021～0.036ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントで予測した断面において、保全対象家屋が現時点で存在する全箇所環境基準値を下回る結果となった。 <p>現況予測結果（昼間）46dB～58dB（環境基準値：70dB） （夜間）40dB～55dB（環境基準値：65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>東海地方（愛知県、岐阜県、三重県）は製造品出荷額が全国の約20%を占め、自動車産業を中心に「ものづくり産業」の盛んな地域である。東海地方の経済は平成16年以降、全国平均を大きく上回る傾向を示していた。しかし平成20、21年度の社会経済情勢の影響により全国的な状況と同様、東海地方も県内総生産及び経済成長率が大幅に減少。しかし、名古屋港および名古屋税関での輸出額は国内のトップであり、経済活動は維持している状況。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析結果や利用状況、事業効果の発現状況から十分な整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いものとする。</p> <p>ただし、現在建設中の名古屋環状2号線や新東名・新名神高速道路の供用および東海環状道路の延伸供用によって当該区間の利用状況に変化が生じることも考えられるため、それらの路線の事後評価において、当該区間の利用状況についても改めて確認する。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

6：市町村合併前の2002年時点での市町村数とする。