

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課  
担当課長名：茅野 牧夫、吉岡 幹夫

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう ほくせい よっかいち</small> 東海環状自動車道（北勢～四日市）	<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：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>みえ ほくせい あげき</small> 至：三重県四日市市北山町 <small>みえ よっかいち きたやま</small>	<b>延長</b> 14.4 km						
<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で、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 約1,300億円		事業進捗率 34%		供用済延長 0.0km			
計画交通量 28,300台/日							
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.7 (残事業) 3.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 754/1,423億円 (事業費：630/1299億円) (維持管理費：124/124億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 2,476/2,476億円 (走行時間短縮便益：2175/2175億円) (走行経費減少便益：202/202億円) (交通事故減少便益：98/98億円)	<b>基準年</b> 平成26年			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.6~2.0 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=3.0~3.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.8 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.0~3.6 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~1.8 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=3.2~3.3 (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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・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 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（第二次決定、平成13年8月28日） ・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 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・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。 ・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（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。 ・主要な観光地（長島リゾート等）へのアクセス向上が期待される。 ⑥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災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送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。 ・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。 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。

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、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての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、東員IC～四日市北JCT間の平成27年度供用および大安IC～東員IC間の平成30年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、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

- ・ 平成21年度までに東周り（豊田東JCT～関広見IC）が開通（2/4）されたものの、西回りが未整備のため、環状道路が有する分散導入・バイパス・迂回機能が発揮されず、環状道路内で未だ交通が混雑

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成2年度に事業化、用地取得率98%、事業進捗率34%（平成26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

- ・ 平成30年度：大安IC（仮称）～東員IC（仮称） 延長6.1km（2/4）開通予定
- ・ 平成27年度：東員IC（仮称）～四日市北JCT（仮称） 延長1.7km（4/4）開通予定
- ・ 上記区間以外については、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きます。

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縮減に努めながら事業を推進していきます。

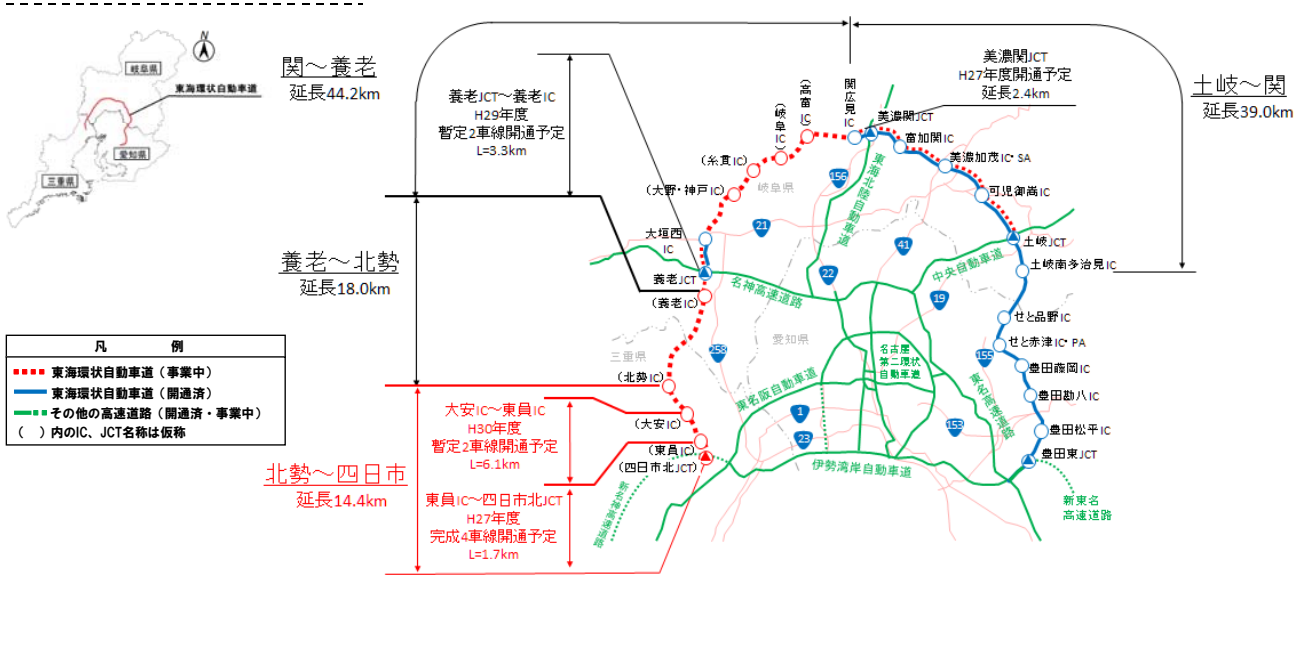
対応方針

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。