

# 事後評価(案)

- ・東海環状自動車道(豊田東JCT～関広見)
- ・伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT～豊田JCT)

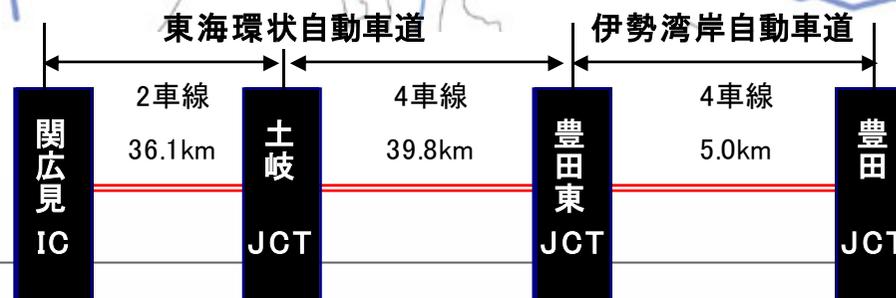
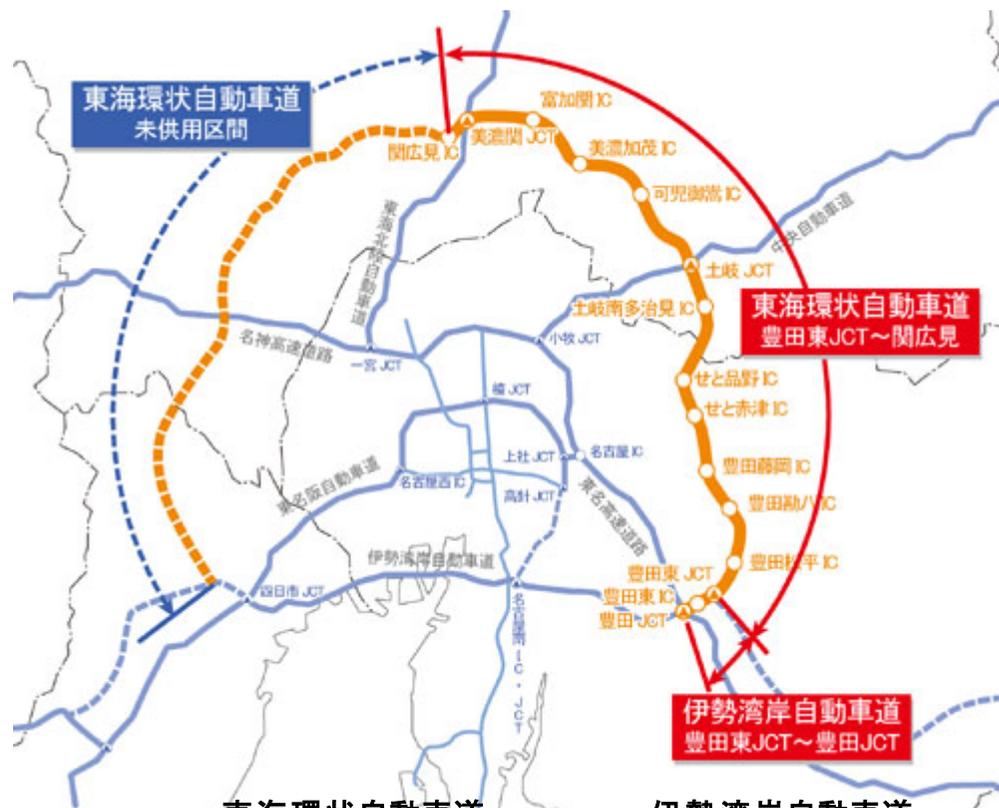
# 事業概要

NEXCO

- ◆ 東海環状道区間は一般有料道路事業、伊勢湾岸道区間は高速道路事業として整備
- ◆ 東海環状道東回り区間が開通することにより、名古屋都市圏の環状道路の東側半分が開通

|      |                            |
|------|----------------------------|
| 路線名  | 一般国道475号<br>(道路名:東海環状自動車道) |
| 区間   | 愛知県豊田市岩倉町～岐阜県関市広見          |
| 道路延長 | 75.9キロメートル                 |
| 構造規格 | 第1種第2級                     |
| 設計速度 | 100km/h                    |
| 車線数  | 4車線(土岐JCT～関広見:暫定2車線)       |

|      |                                  |
|------|----------------------------------|
| 路線名  | 第二東海自動車道横浜名古屋線<br>(道路名:伊勢湾岸自動車道) |
| 区間   | 愛知県豊田市～愛知県豊田市                    |
| 道路延長 | 5.0キロメートル                        |
| 構造規格 | 第1種第2級                           |
| 設計速度 | 100km/h                          |
| 車線数  | 暫定4車線(完成6車線)                     |



# 事業期間と事業費



- ✦【事業期間】平成15年～21年にかけて段階的に供用
- ✦【事業費】東海環状道：6,310億円、伊勢湾岸道：1,370億円

## 【事業期間】

|        | 東海環状自動車道           |                       |                     |                     | 伊勢湾岸自動車道           |                   |
|--------|--------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
|        | 美濃関JCT<br>～<br>関広見 | 土岐南多治見<br>～<br>美濃関JCT | せと品野<br>～<br>土岐南多治見 | 豊田東JCT<br>～<br>せと品野 | 豊田東JCT<br>～<br>豊田東 | 豊田東<br>～<br>豊田JCT |
| 基本計画   | H元.8               |                       | H5.7                | H元.8                | H元.2               |                   |
| 都市計画決定 | H元.12              | H10.4                 | H元.12               | H3.3                | H3.3               |                   |
| 整備計画   | H元.8               | H元.8                  | H12.4               | H3.12               | H3.12              |                   |
| 施行命令   | -                  |                       |                     |                     | H5.11              |                   |
| 事業許可   | H20.8              | H12.8                 |                     |                     | -                  | -                 |
| 供用開始   | H21.4              | H17.3                 |                     |                     |                    | H15.3             |

## 【事業費】

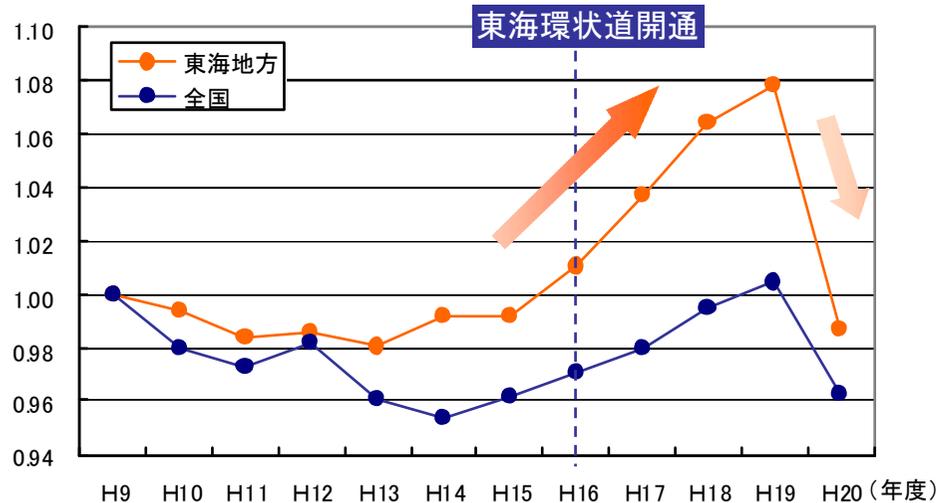
|     | 東海環状自動車道                               | 伊勢湾岸自動車道            |
|-----|--|---------------------|
| 事業費 | 約6,310億円（約83億円/km）<br>※合併施行のため国土交通省と分担 | 約1,370億円（約274億円/km） |

# 社会情勢の変化 <東海地方の経済成長及び人口の推移>

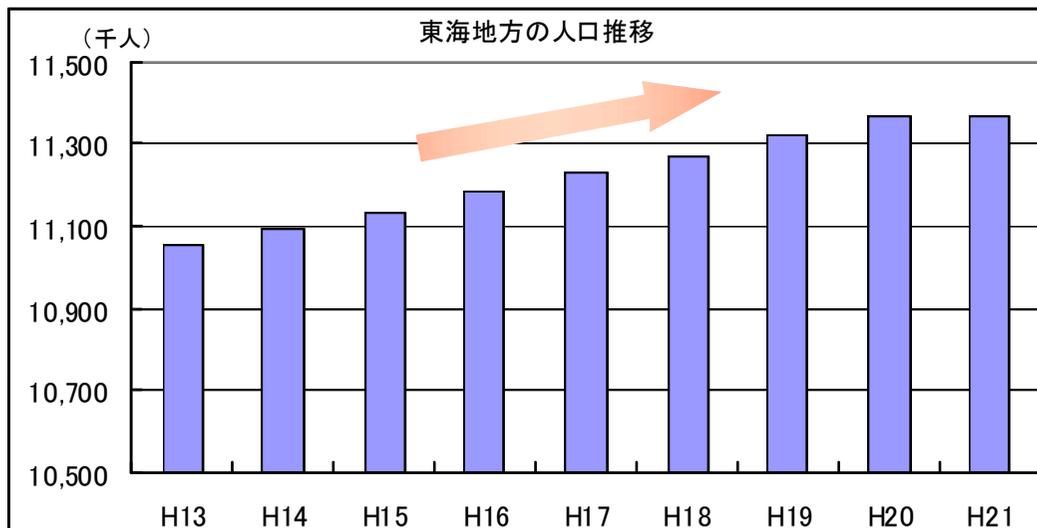
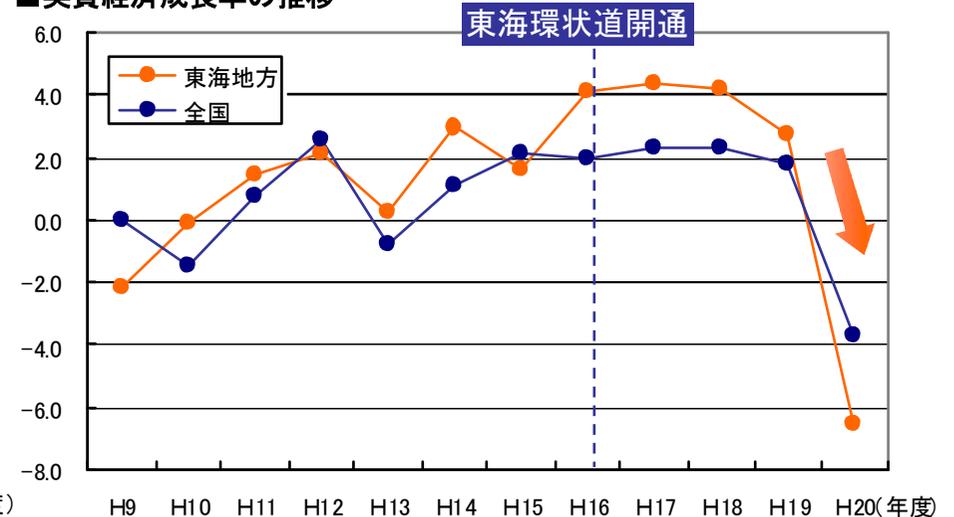
NEXCO

- ◆ 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が、社会経済情勢の影響を受け、平成20年度に県内総生産及び経済成長率が大幅に減少
- ◆ 東海地方の人口はH20年まで、5千人/年の割合で増加、H21年には3千人減少

■ 県内総生産（名目、平成8年度=1.00）の推移



■ 実質経済成長率の推移



出典：内閣府HP(平成20年度県民経済計算確報)

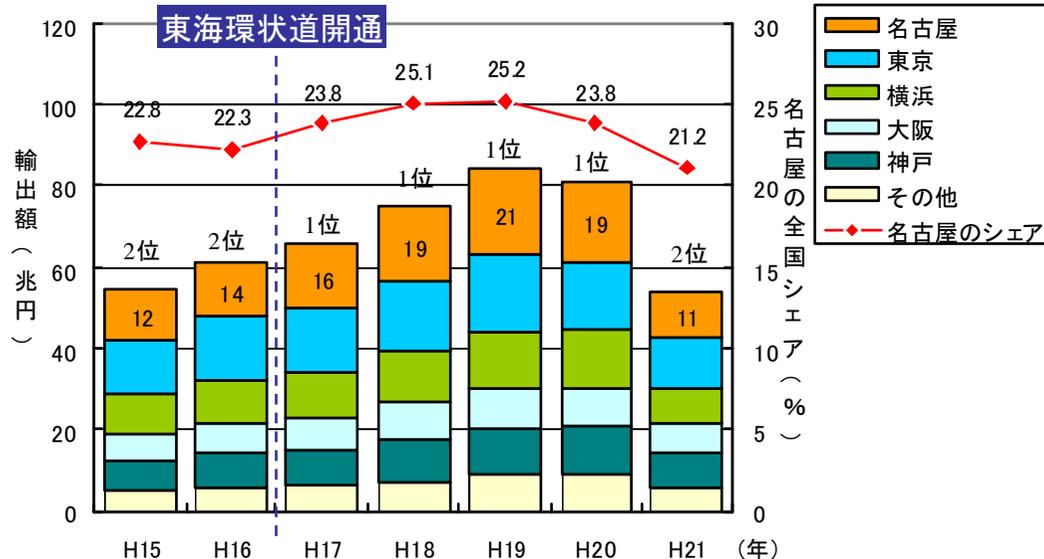
※当資料中における『東海地方』は別途記載が無い限り、『愛知県・岐阜県・三重県』の3県を指す

出典：愛知県・岐阜県・三重県HP(国勢調査、人口統計調査)

# 社会情勢の変化 <東海地方の輸出状況>

- 社会経済情勢の影響で平成21年は全国的に輸出が大幅に減少。4年連続1位だった名古屋税関の輸出額は東京に次いで2位となったが、全国シェアは常に2割を超す水準を保っている
- 名古屋港の輸出総額は11年連続1位。名古屋税関の自動車輸出額は、28年連続全国1位。

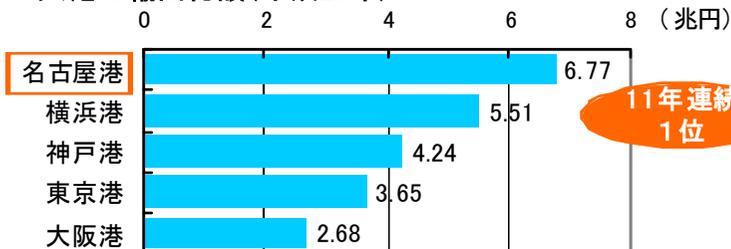
## 税関別輸出額の推移



名古屋税関管轄：中部国際空港、名古屋港、三河港、衣浦港、清水港、田子の浦港、御前崎港、四日市港、尾鷲港、津港

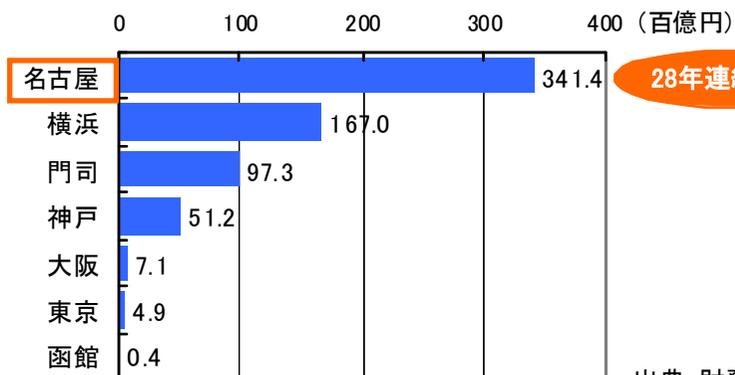
出典：財務省HP(貿易統計)

## 五大港の輸出総額(平成21年)



出典：財務省HP(貿易統計)

## 税関別自動車輸出金額(平成21年)



出典：財務省HP(貿易統計)



28年連続1位

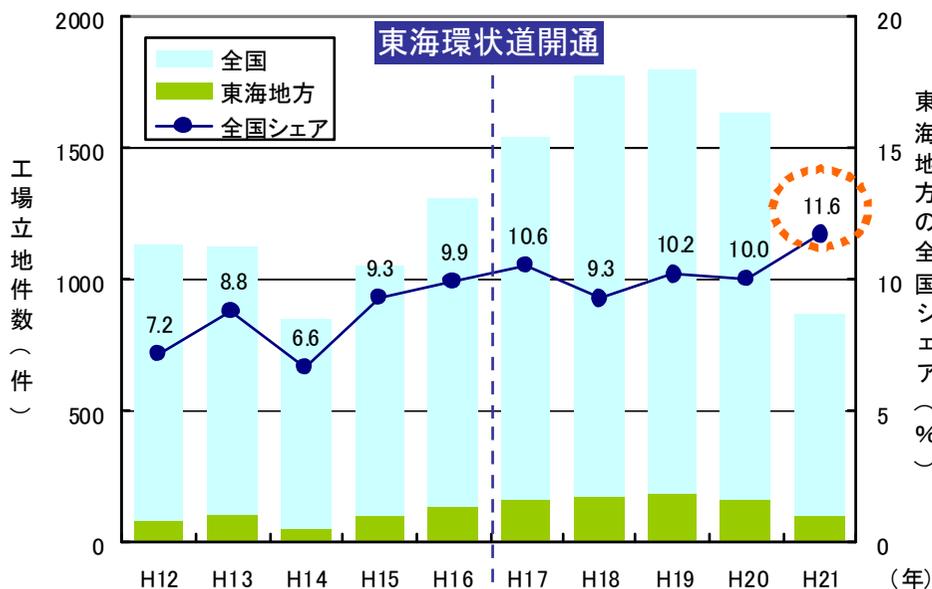
11年連続1位

# 社会情勢の変化 <工場立地件数の推移>



- 社会経済情勢の影響により、工場立地件数は平成21年は全国的に大きく落ち込んだが、東海地方の全国シェアは上昇。東海環状道の開通をきっかけに、岐阜県、愛知県では工場立地件数が増加
- 企業の倒産件数をみても全国的に増加傾向にあるが、東海地方はほぼ横ばいと、落ち込みは少ない

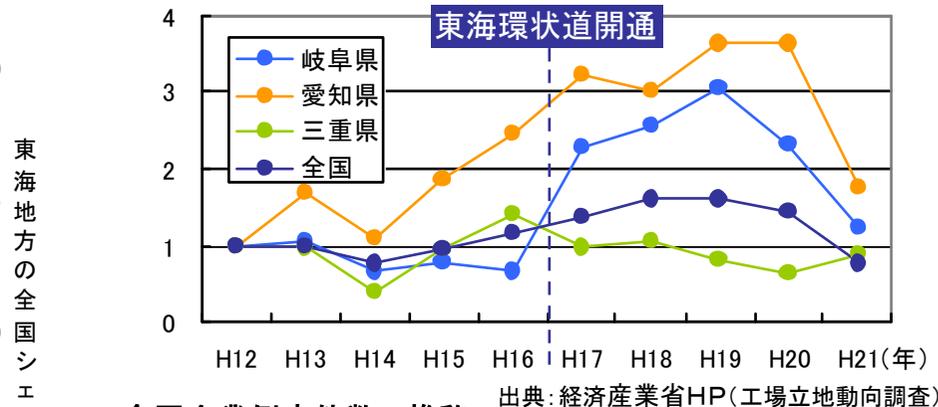
## ■工場立地件数の推移



※工場を建設する目的をもって1,000平方メートル以上の用地を取得した事業者が対象。既存の敷地内における工場等の新增設、工場以外の事業所、事務所の建設を目的とした用地取得は含まれていない。

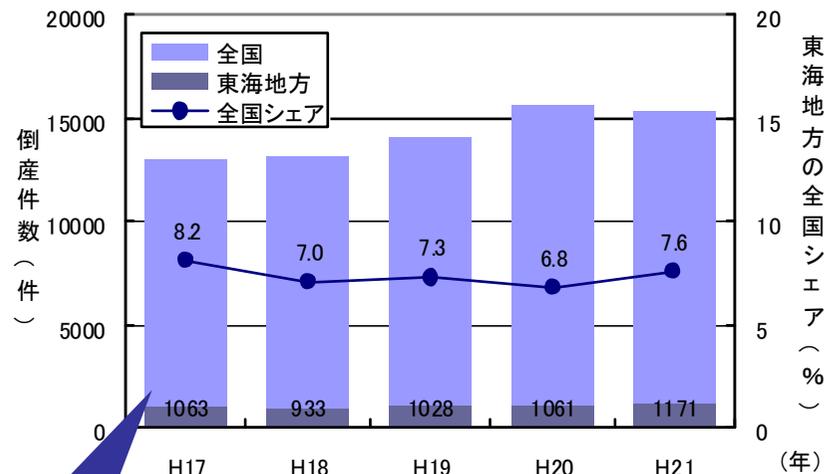
出典：経済産業省HP(工場立地動向調査)

## ■工場立地件数の推移(対平成12年比)



出典：経済産業省HP(工場立地動向調査)

## ■全国企業倒産件数の推移



※負債総額1,000万円以上の倒産を集計

出典：(株)東京商工リサーチHP(全国企業倒産状況)



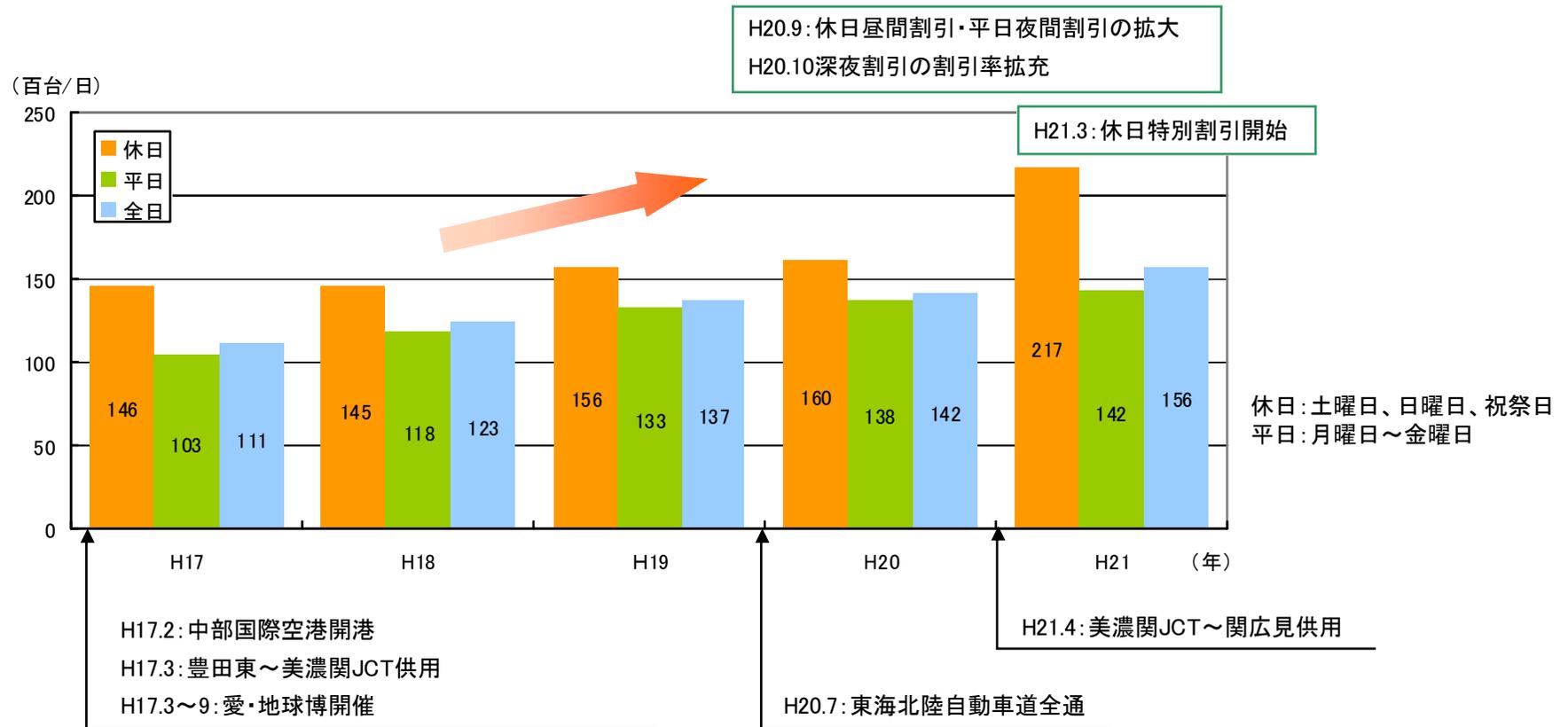
東海環状道開通

# 交通状況 <東海環状道交通量の伸び>



- ◆ 東海環状道の交通量は、供用以来順調に増加
- ◆ 平成21年度は休日特別割引の導入により、休日の交通量が大幅に増加

■ 東海環状自動車道(豊田東JCT～関広見)の交通量の推移(車種計)



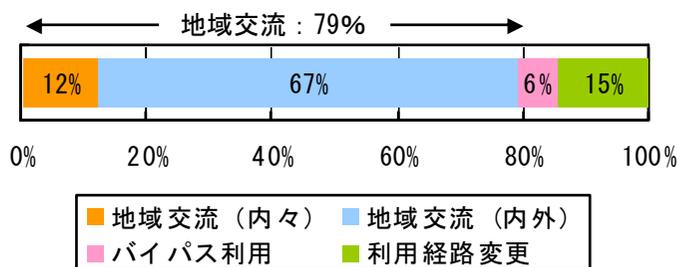
出典: NEXCO交通統計報告書

# 交通状況 <東海環状道の利用交通特性>

● 豊田JCT～関広見間の各ICを発着する交通(内々・内外)は全体利用交通量の約79%、当該区間を通過する交通(バイパス機能)は約6%、当該区間の整備により経路選択が多様化した交通(利用経路変更)は約15%

## 【豊田JCT～関広見の使い方】

利用交通量：約44,100台/日



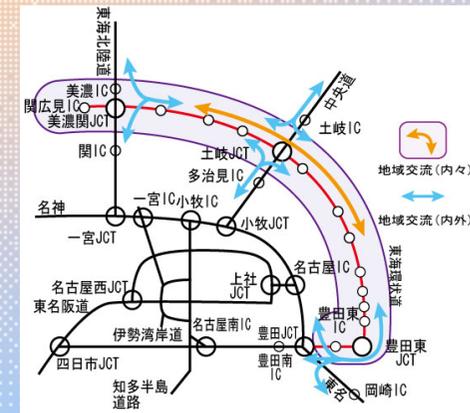
## 【①地域交流(内々)】

● 豊田JCT～関広見沿線  
地域内の流動

## 【②地域交流(内外)】

● 豊田JCT～関広見沿線  
地域と他地域との交流

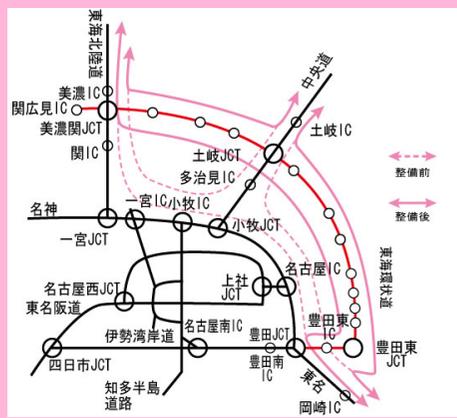
※起終点のどちらか、もしくは両方が当該区間の交通



## 【③バイパス利用】

● 豊田JCT～関広見開通後  
経路選択により東名・  
名神を迂回する交通

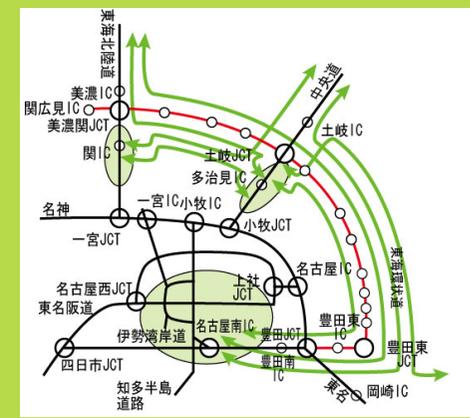
※通過交通のうち、  
環状道路の外々に  
特化した交通



## 【④利用経路変更】

● 豊田JCT～関広見間の  
利用により区間距離や  
所要時間が短縮される  
交通

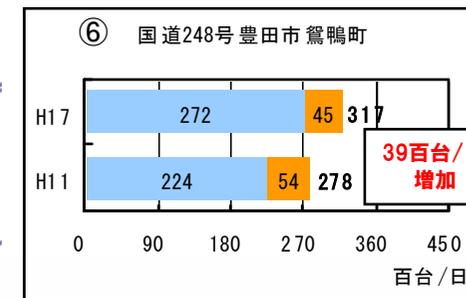
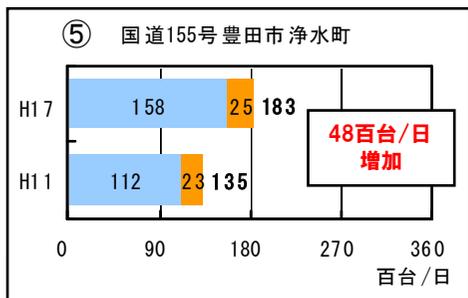
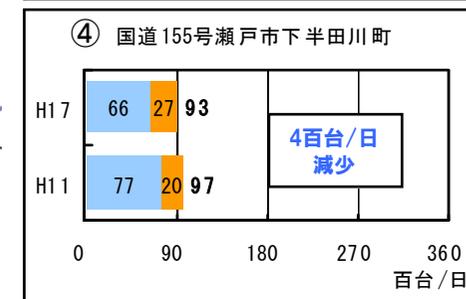
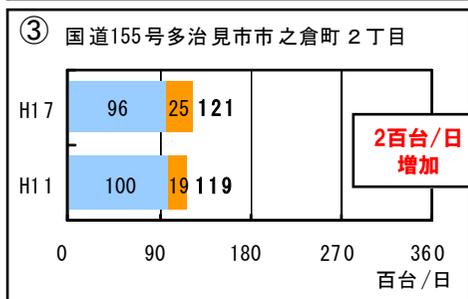
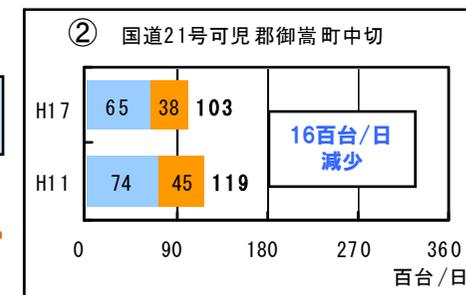
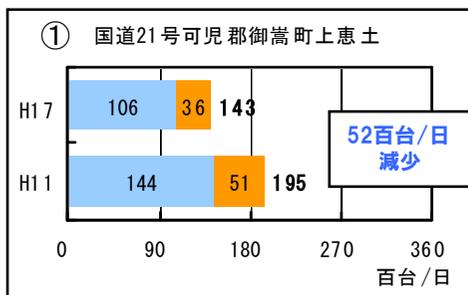
※通過交通のうち、  
③バイパス利用以外  
の交通



※1：IC間ODは、中日本高速道路株式会社の営業データ（2009年10月1日～31日）の全日平均。  
※2：バイパス利用交通や利用経路変更交通については、最短経路を選択すると想定。

# 交通状況 <一般道路の交通量の推移>

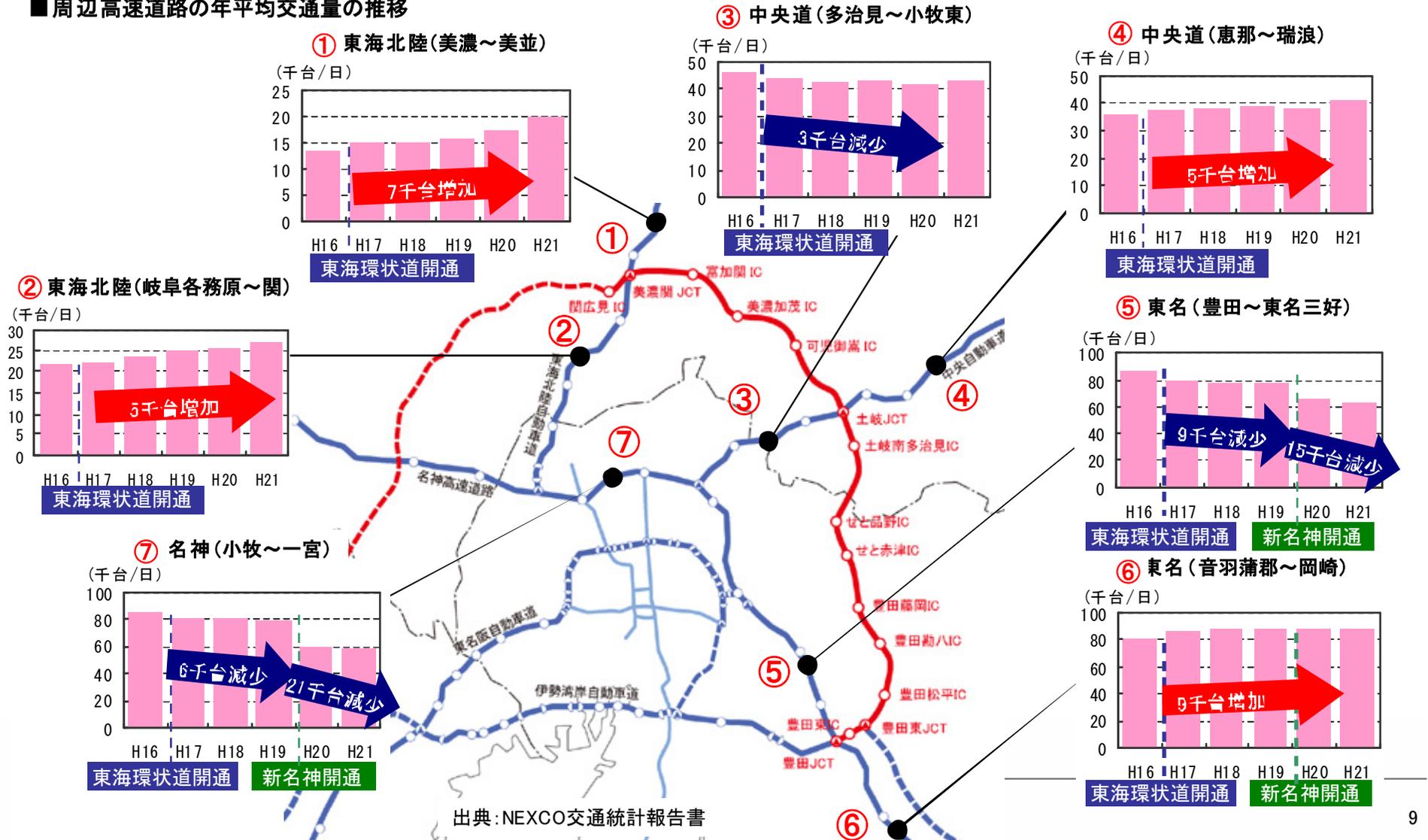
- 中央道へのアクセス道路である国道21号では、交通量が減少し、東海環状道へ転換が図られた。
- 豊田市では、東海環状道沿線に工場立地等が進んだことにより発生集中交通量が増加し、一部の箇所で交通量の増加が見られた
- 豊田東ICの影響により、接続道路である国道248号では交通量の増加が見られた。(+約14%)



# 交通状況 < 高速道路の平均交通量の推移 >

◆ 東海環状道の外側では約5~9千台/日交通量が増加。東海環状道内側の東名・名神(一宮JCT~豊田JCT)、中央道(土岐JCT~小牧JCT)は、東海環状道への転換により約3~9千台/日交通量が減少

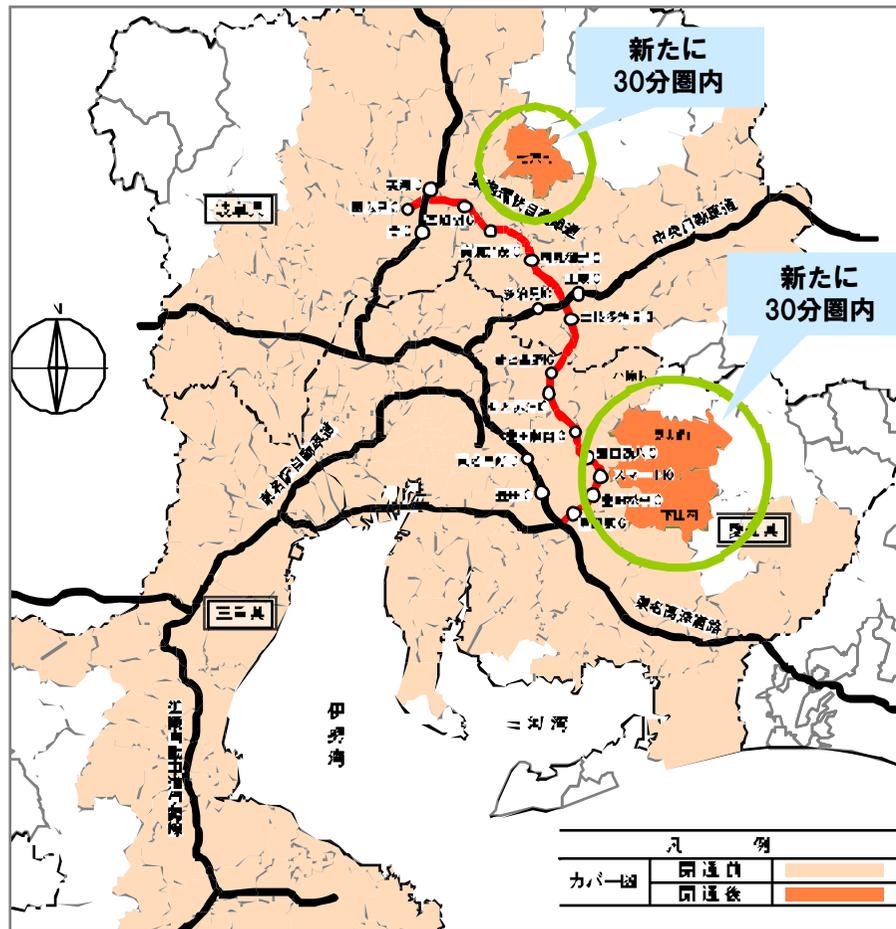
## ■ 周辺高速道路の年平均交通量の推移



# 円滑なモビリティの確保 <高速道路ICまで30分圏の拡大>

NEXCO

◆ 東海環状道・伊勢湾岸道の開通により、愛知県や岐阜県において高速道路ICまでの30分圏が拡大し、人口が約20千人、面積が4百km<sup>2</sup>増加



※所要時間は規制速度より算出。  
 ※市町村界は市町村合併前（2002時点）のもの

## ■岐阜県内で高速ICまで30分圏内の市町村

|     | 市町村数  | 人口       | 面積                  |
|-----|-------|----------|---------------------|
| 整備前 | 70市町村 | 約1,968千人 | 約58百km <sup>2</sup> |
| 整備後 | 71市町村 | 約1,973千人 | 約59百km <sup>2</sup> |
| 増加分 | +1町   | +約5千人    | +約1百km <sup>2</sup> |

新たに七宗町が30分圏内

## ■愛知県内で高速ICまで30分圏内の市町村

|     | 市町村数  | 人口       | 面積                  |
|-----|-------|----------|---------------------|
| 整備前 | 73市町村 | 約6,907千人 | 約37百km <sup>2</sup> |
| 整備後 | 75市町村 | 約6,922千人 | 約41百km <sup>2</sup> |
| 増加分 | +2町村  | +約15千人   | +約3百km <sup>2</sup> |

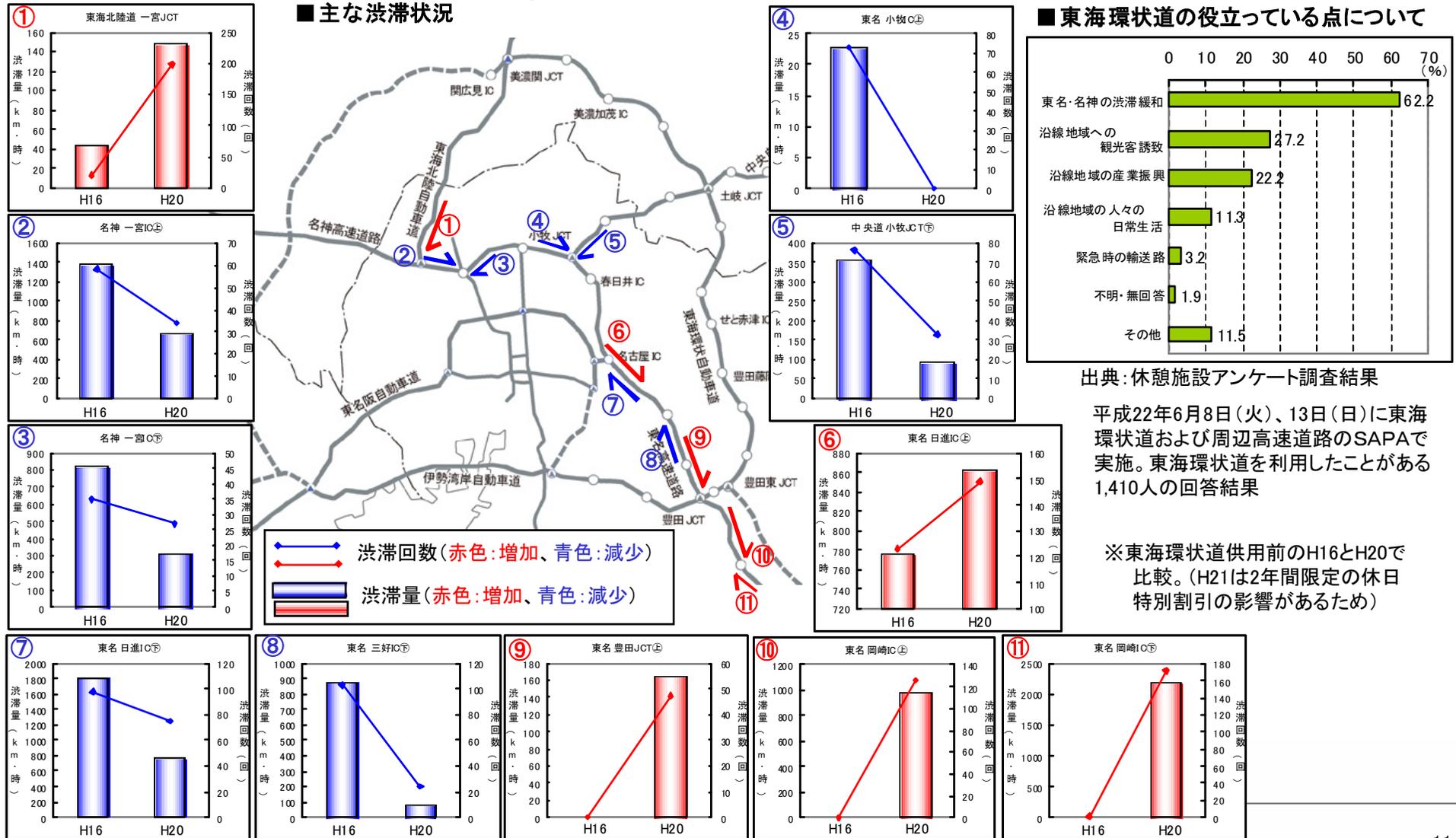
新たに足助町、下山村が30分圏内

※市町村数、人口、面積は平成12年国勢調査より集計

# 円滑なモビリティの確保 <周辺高速道路の渋滞緩和>

NEXCO

- 複数の経路が選択可能となり、交通が分散して、名神や東名の渋滞緩和に寄与。
- 一部渋滞が増加している区間は今後のネットワーク整備により緩和される見込み



# 円滑なモビリティの確保 <事故発生時の迂回機能>

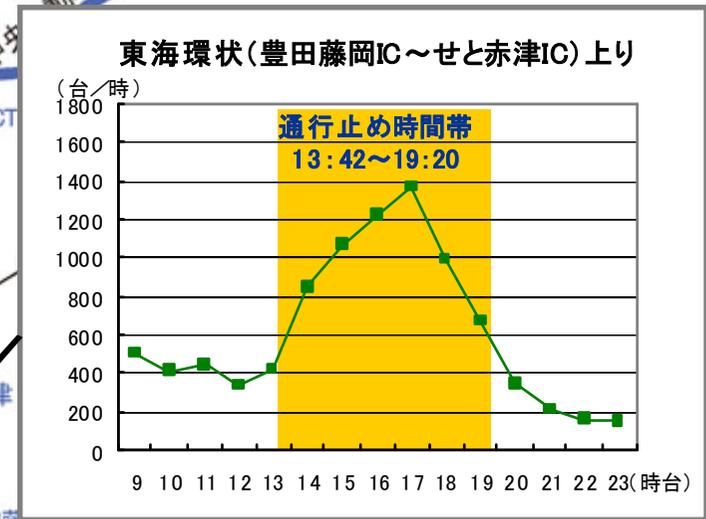
NEXCO

- ◆ 東海環状道の開通以降、東名高速道路(小牧JCT~豊田JCT)において、交通事故による通行止めが7回発生
- ◆ 通行止め時間帯において、東海環状道の交通量が増加し、迂回機能を発揮

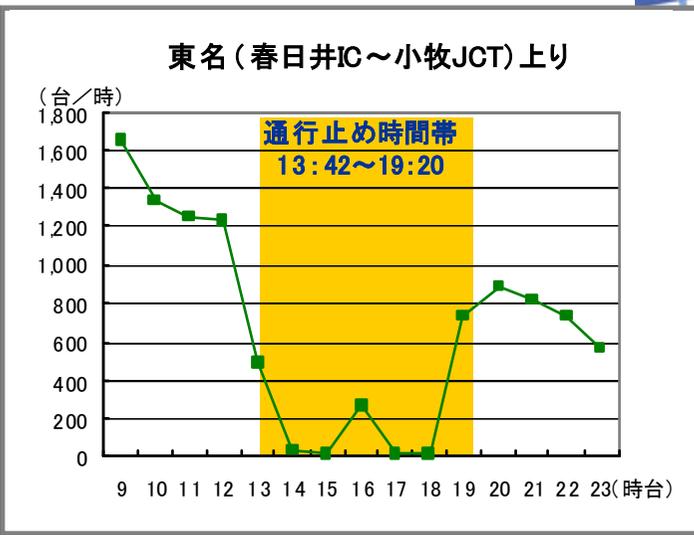
■ 平成20年11月14日東名事故通行止め発生時の交通量の変化

| 日         | 区間        | 上下 | 通行止め時間 |
|-----------|-----------|----|--------|
| H20.11.14 | 小牧JCT~春日井 | 上り | 5時間38分 |
| H20.1.18  | 東名三好~豊田   | 下り | 4時間20分 |
| H19.10.15 | 豊田~豊田JT   | 下り | 1時間24分 |
| H19.2.26  | 春日井~小牧    | 下り | 3時間20分 |
|           | 名古屋~春日井   | 上り | 1時間3分  |
| H18.7.25  | 春日井~名古屋   | 下り | 4時間40分 |
| H18.4.24  | 名古屋~春日井   | 上り | 4時間0分  |

※ 1時間以上の交通事故による通行止めのみ集計  
出典: NEXCO「交通統計報告書」



出典: NEXCOトラカンデータ



東海環状を利用して  
通行止め区間を迂回

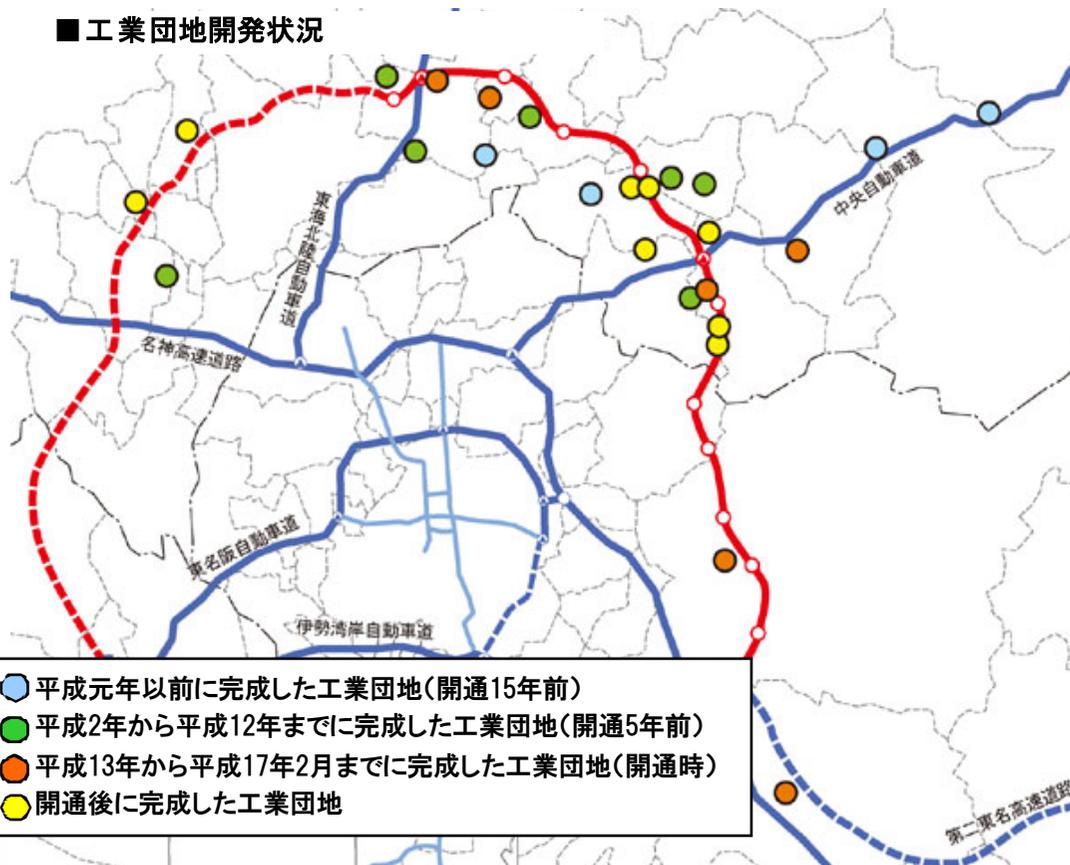


# 物流効率化の支援 <工業団地の整備>

- ◆ 東海環状道沿線では、開通を見込んで開通の5年ほど前から工業団地が続々と整備
- ◆ 交通アクセスの良さから既存の工業団地も含めて整備が進み、更に新たな工業団地が計画・造成中

東海環状道沿線に立地する工業団地数は、都市計画決定時の4箇所から、開通時の平成16年度には約4倍の17箇所に増加。その後も順調に立地が進んでいる。

## ■ 工業団地開発状況



- 平成元年以前に完成した工業団地(開通15年前)
- 平成2年から平成12年までに完成した工業団地(開通5年前)
- 平成13年から平成17年2月までに完成した工業団地(開通時)
- 開通後に完成した工業団地

## ■ 今後の工業団地開発予定

| 名称          | 所在地    | 分譲面積 | 完成予定 |
|-------------|--------|------|------|
| 中蜂屋土地区画整理事業 | 美濃加茂市  | 17ha | H23  |
| 池尻・笠神工業団地   | 関市・美濃市 | 44ha | 未定   |
| 多治見山吹テクノパーク | 多治見市   | 16ha | H23  |
| 西広瀬工業団地(拡張) | 豊田市    | 15ha | H23  |

出典: 自治体ヒアリング



# 物流効率化の支援 <企業進出・雇用創出・地場産業活性化>

NEXCO

- ❖ チルド商品を製造するA社は、中部進出にあたり、交通の便を考えて美濃加茂市に工場を立地。
- ❖ 地産地消をモットーに原材料の卵や牛乳を地元で調達し地場産業の活性化に寄与するとともに、200人規模のパート採用で新たな雇用も創出
- ❖ 当日受注の当日生産、当日出荷で、高速道路利用により、商品の傷みが軽減

近隣牧場でとれる生乳100%



新鮮さとおいしさにこだわった牛乳。原料となる生乳は、工場近隣の牧場で搾乳されたもの。毎日、生乳のまま届けられます。

新鮮な卵



卵は、近隣の養鶏場から最新の衛生管理の下で割卵して頂いたものをそのまま工場に運び入れ、様々なお菓子の原料として使用しています。



原材料の地元調達により地場産業が活性化

地産地消をモットーに原材料の牛乳や卵を地元で調達



地場産業の活性化

東は長野、静岡、西は関西、四国まで4トントラックで週90便程度出荷。うち40%程度東海環状を利用。

※関西以西は一部協力工場に製造委託。

高速道路利用により定時性を確保し、商品の傷みの軽減が可能に。



出典：A社企業ヒアリング

# 地域ネットワークの構築 <拠点都市間の連絡強化>

NEXCO

東海環状道は、新たに拠点都市(地方拠点都市地域の中心都市)間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成



※地方拠点都市地域

## 中濃地方拠点都市地域

関市、美濃加茂市、美濃市、可児市、郡上市、坂祝町、富加町、川辺町、七宗町、八百津町、白川町、御嵩町、東白川村、兼山町

## 豊田加茂地方拠点都市地域

豊田市、三好町

市町村名：地域指定時の名称、桃字：中心都市

## 関市⇄豊田市

国道248号  
国道155号 利用：約84分

東海北陸道  
名神・東名 利用：約64分

21分短縮

1分短縮

東海環状道利用：約63分

注) 高速道路はウェブサイト「高速日和」より算出。  
国道・県道の道路は規制速度、市道は30km/hと設定して算出。

地方拠点法(地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律)に基づき、地域の創意工夫を生かしつつ、広域の見地から都市機能の増進及び居住環境の向上を図るため、一体的な整備を進める地域。

# 個性ある地域の形成 <地域間交流・連携・協定>



- ◆ 東海環状道によって結ばれる愛知県と岐阜県の沿線9都市が連携し、東海環状都市地域交流連携推進協議会（MAGループ）を平成14年8月に設立。東海環状道によりネットワークさせることで、お互いの地域の魅力を相乗的に高め、観光誘致イベント等を実施
- ◆ 東海環状道沿線9市で「東海環状自動車道沿線都市災害時相互応援協定」を締結し、災害時の相互援助を担保

## 東海環状都市地域交流連携推進協議会

愛知・岐阜両県の沿線9都市および各市商工会議所

- 愛知県：豊田市、瀬戸市
- 岐阜県：多治見市、関市、美濃市、瑞浪市、美濃加茂市、土岐市、可児市

- ガイドマップ、イベント情報紙の発行
- ものづくり出前講座ネットワーク(市民講師の派遣交流)
- 修学旅行で利用できる施設の紹介
- イベントの開催

## 東海環状自動車道沿線都市災害時相互応援協定

- 愛知県：豊田市、瀬戸市
- 岐阜県：多治見市、関市、美濃市、瑞浪市、美濃加茂市、土岐市、可児市

- 食料、飲料水、生活必需品等の提供
- 救援、救助活動に必要な車両の提供
- 被災者の救出、医薬品の提供
- 職員の派遣
- 被災者の受け入れ

## 東海環状自動車道における消防相互応援協定

豊田市、瀬戸市、多治見市、土岐市、可茂消防事務組合および中濃消防組合

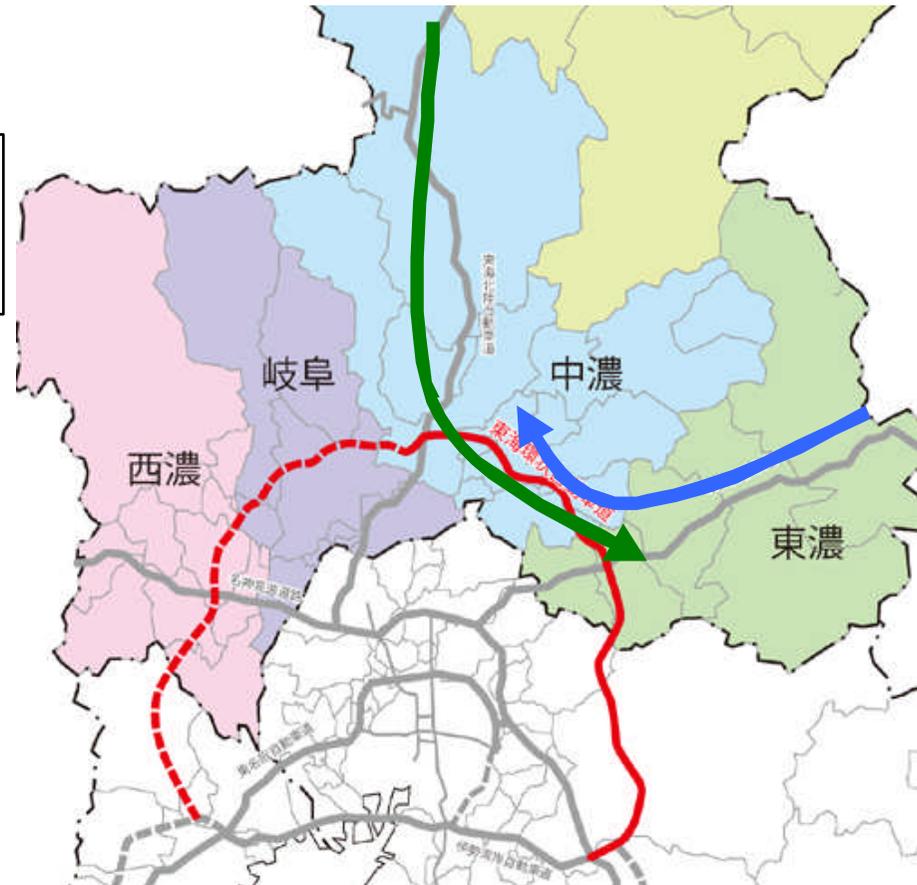
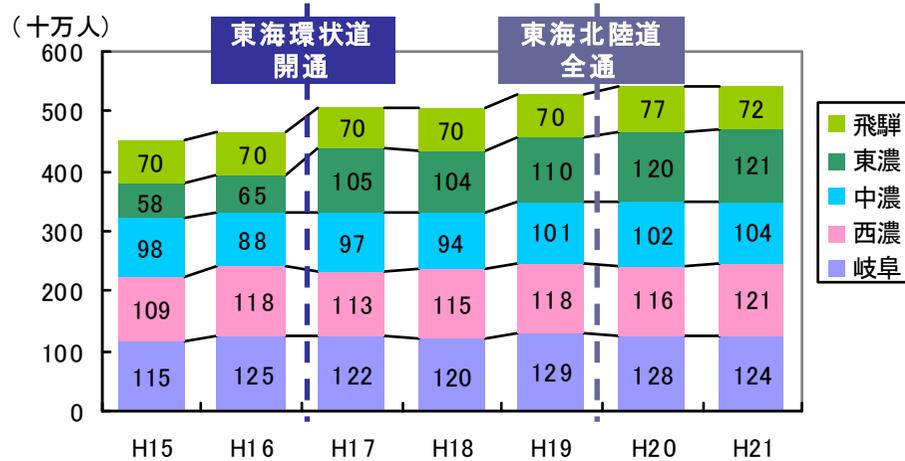


出典：東海環状都市地域交流連携推進協議会

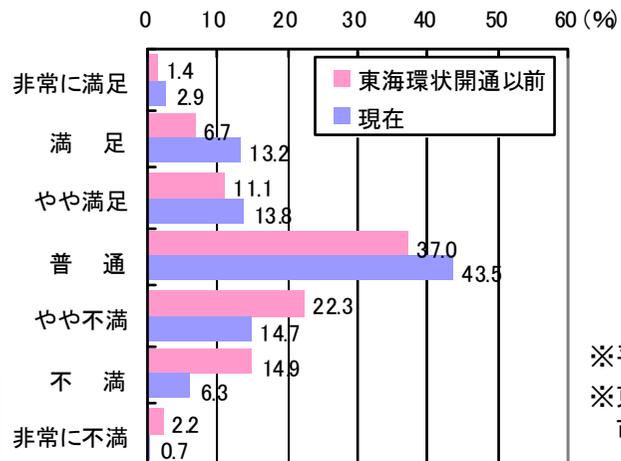
# 個性ある地域の形成 <観光地へのアクセス向上>

- 岐阜県内においては、東海環状道、東海北陸道によるアクセス性の向上で、東濃、西濃地域の観光客数が増加
- 岐阜県内から日帰りで行ける観光地数に対する満足度も、東海環状道の開通により大きく上昇

## ■ 圏域別観光客数の推移



## ■ 沿線地域からの日帰り観光地数に対する満足度



(n=719)

※平成22年8月に郵送によるアンケートを実施  
 ※東海環状沿線地域である美濃加茂市、土岐市、富加町、川辺町、豊田市の住民の結果

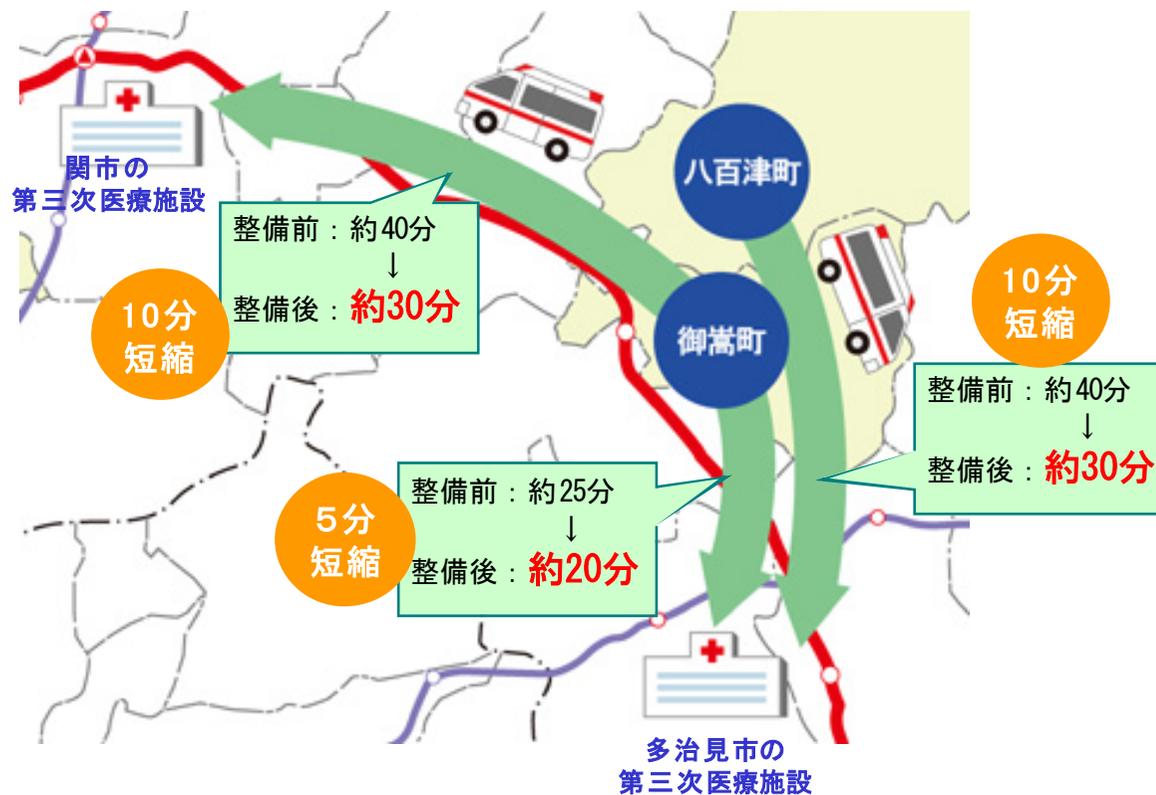
出典:生活の変化に関するアンケート調査結果

# 安心できるくらしの確保 <三次医療機関へのアクセス向上>

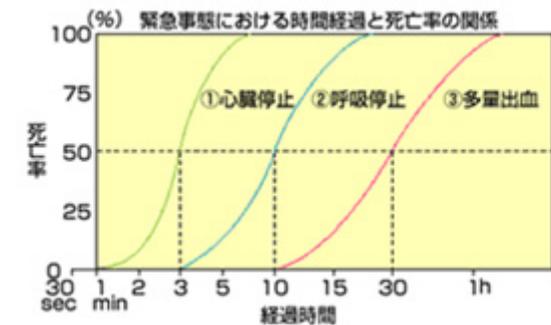
NEXCO

◆ 第3次医療施設の30分カバー圏が広がり、八百津町でも30分以内で搬送可能、御嵩町では病院の選択肢が増加

## ■御嵩町・八百津町の救急搬送時間の短縮状況



## ■カーラーの救命曲線



- 心臓停止後3分で、死亡率約50%
- 呼吸停止後10分で、死亡率約50%
- 多量出血30分で、死亡率約50%

出典: 東京消防庁HP

※所要時間はドライブコンパス、道路時刻表を元に算出

# 安心できるくらしの確保 <PET検査薬の安定供給>

NEXCO

- ❖ 悪性腫瘍の早期診断に有効なPET検査薬は、寿命が短く、工場での製造から病院までの搬送時間が3時間と限定されるため、愛知ラボ設置以前はPET製造が可能な病院でしか検査が実施できなかった。
- ❖ PETを製造するB社は、東海環状道の開通に併せて豊田花本工業団地に愛知ラボを立地し、松本市へ搬送可能となるなど供給エリアが拡大。
- ❖ 愛知県内や岐阜南部の病院への供給時に、道路状況に応じてルート選択が可能。

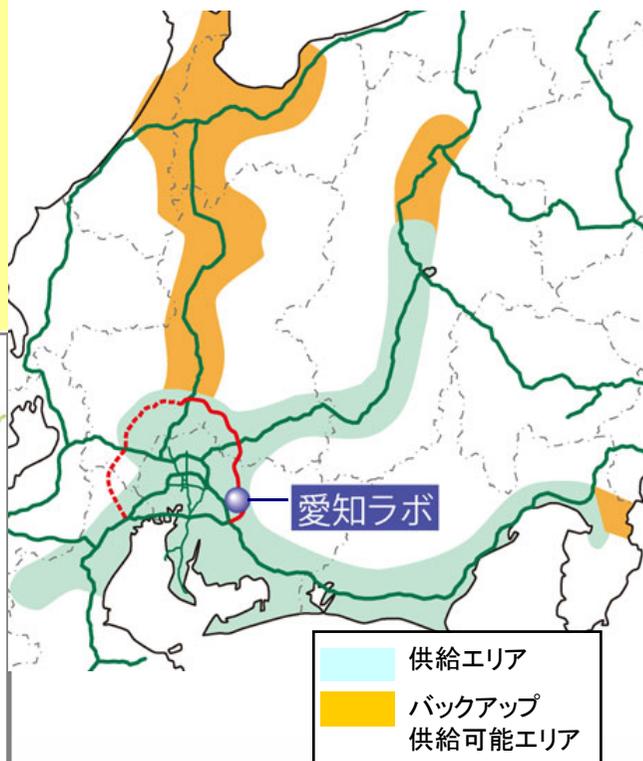
## PET(Positron Emission Tomography)検査

がん細胞が通常の細胞の3倍以上のブドウ糖を吸収する性質に着目し、ブドウ糖にごく微量の放射性同位元素を付けた薬剤を体内に注射後、薬剤ががん細胞に集まる様子を体外から撮影し、病気の状態を診断する検査方法。レントゲンなどの検査では発見しづらかった初期のがん細胞の発見が可能。

## ■PET検査薬製造施設



## ■愛知ラボの供給エリア ・バックアップ供給可能エリア



※バックアップ供給可能エリアとは、通常は他のラボから供給されているが、緊急時には愛知ラボから供給が可能なエリア

## ■PET検査薬の搬送ルート選択イメージ

病院で1日3回(9:30、12:30、13:00)実施されるPET検査に合わせ、各病院に1日3便配送(基本的に1病院1便)



1便(9時30分検査用)  
東名三好ICより東名利用

2便(12時30分検査用)  
豊田市内の通勤渋滞を避け、  
豊田勤八ICより東海環状道・中央道利用

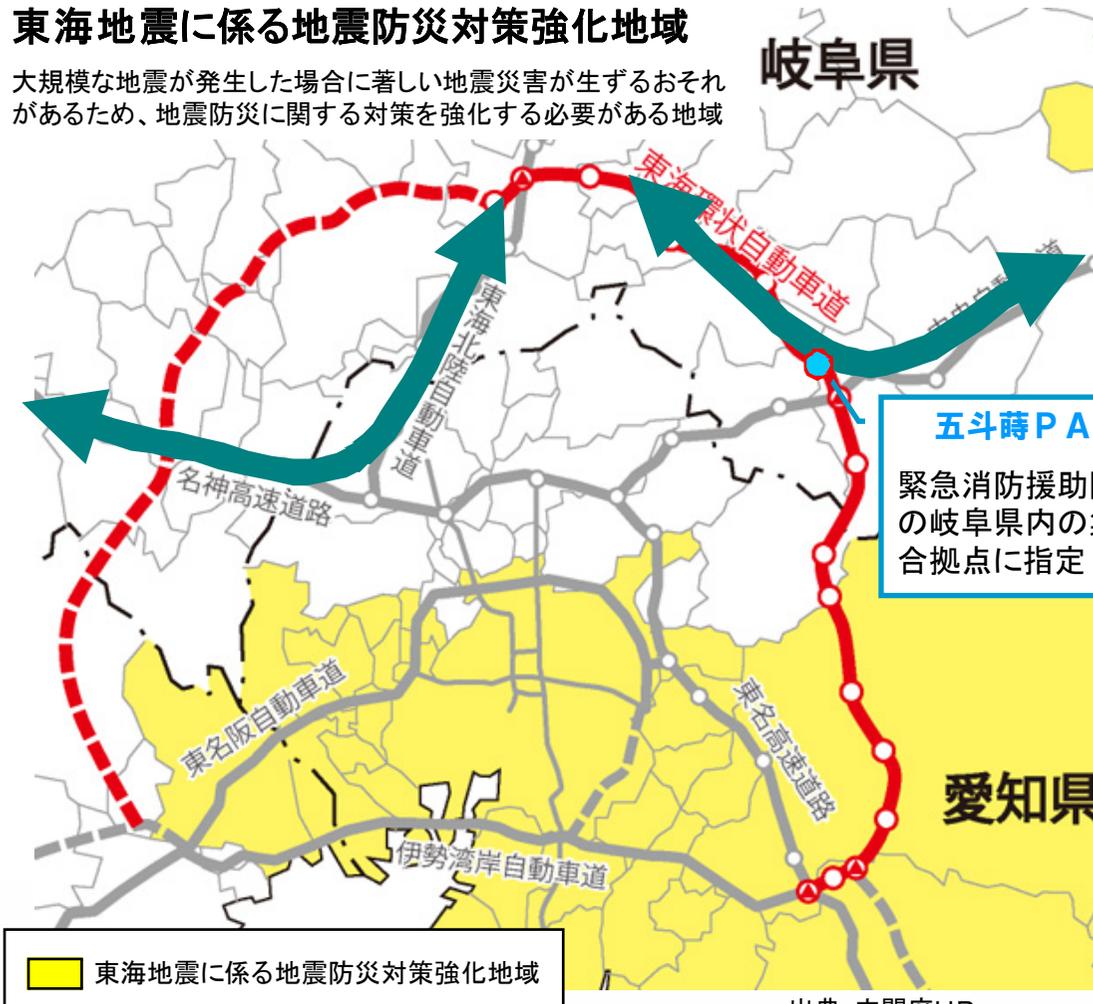
# 災害への備え <大規模災害時のリダンダンシー確保>

NEXCO

- ◆ 東海・東南海地震発生時に、東海環状道により東西間経路および日本海側への経路が確保され、緊急輸送道路としての有効性が高まっている
- ◆ 緊急消防援助隊の岐阜県内の集合拠点に、岐阜県内最初のサービスエリアとなる五斗蒔PAが指定

## 東海地震に係る地震防災対策強化地域

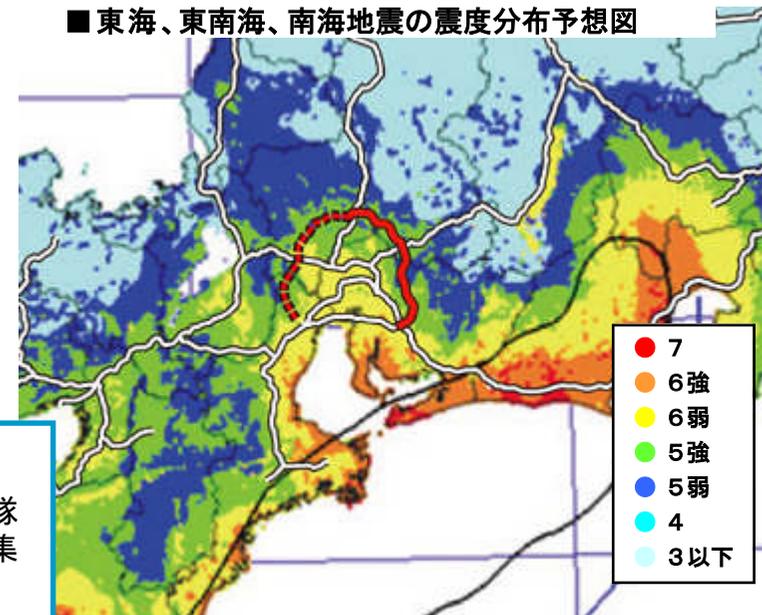
大規模な地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災に関する対策を強化する必要がある地域



■ 東海地震に係る地震防災対策強化地域

出典：内閣府HP

## 東海、東南海、南海地震の震度分布予想図



出典：中央防災会議「東南海、南海地震等に関する専門調査会(第16回)資料」

## 緊急消防援助隊とは

阪神・淡路大震災を教訓に、大規模災害時等に人命救助活動等を効果的かつ迅速に実施できるよう、全国平均の消防機関による援助体制を構築するために平成7年6月に創設された。

# 生活環境の保全 <大気・騒音環境>

- ◆ 大気：環境アセスメントにおける評価地点において、環境基準を満足することを確認
- ◆ 騒音：環境アセスメントにおける保全対象家屋のある地点において、環境基準を満足することを確認。

## ■ 大気環境(NO<sub>2</sub>)予測結果

| 番号 | 予測地点           | NO <sub>2</sub> (ppm) |
|----|----------------|-----------------------|
|    |                | 現況予測                  |
| 1  | 美濃市志摩          | 0.0234                |
| 2  | 関市下有知          | 0.0238                |
| 3  | 富加町加治田         | 0.0234                |
| 4  | 川辺町下川辺         | 0.0238                |
| 5  | 美濃加茂市下米田       | 0.0238                |
| 6  | 八百津町上牧野        | 0.0244                |
| 7  | 可児市兼山町柳町       | 0.0232                |
| 8  | 御嵩町比衣          | 0.0246                |
| 9  | 可児市柿田          | 0.0238                |
| 10 | 土岐市土岐町土岐口      | 0.0342                |
| 11 | 土岐市下石町字西山      | 0.0345                |
| 12 | 土岐市妻木町字西山      | 0.0362                |
| 13 | 多治見市笠原町平下      | 0.0352                |
| 14 | 瀬戸市上品野金地       | 0.0360                |
| 15 | 瀬戸市上品野山下       | 0.0358                |
| 16 | 瀬戸市八王子町        | 0.0338                |
| 17 | 豊田市猿投町         | 0.0237                |
| 18 | 豊田市藤岡町大字西中山道具  | 0.0252                |
| 19 | 豊田市藤岡町大字西中山向原  | 0.0247                |
| 20 | 豊田市御船町         | 0.0250                |
| 21 | 豊田市矢並町         | 0.0218                |
| 22 | 豊田市松平志賀町       | 0.0219                |
| 26 | 豊田市今町          | 0.0332                |
| 24 | 豊田市渡刈町         | 0.0338                |
| 25 | 土岐笠原トンネル北坑口    | 0.0373                |
| 26 | 愛岐・土岐笠原トンネル両坑口 | 0.0372                |

## ■ 騒音環境予測結果

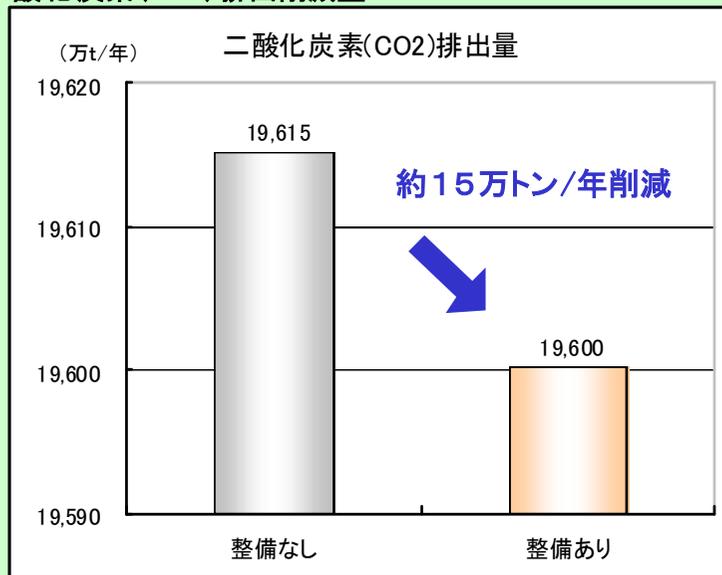
| 番号 | 地点            | 上下 | 現況予測結果(LAeq) |     |      |     |      |     |      |     | 対策工                          |
|----|---------------|----|--------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------------------------------|
|    |               |    | 昼間           |     |      |     | 夜間   |     |      |     |                              |
|    |               |    | 近接区間         |     | 背後地  |     | 近接区間 |     | 背後地  |     |                              |
|    |               |    | 環境基準         | 予測値 | 環境基準 | 予測値 | 環境基準 | 予測値 | 環境基準 | 予測値 |                              |
| 1  | 美濃市志摩         | 上  | 70           | 47  | 60   | 46  | 65   | 42  | 55   | 41  | 遮音壁2.0m、排水性舗装                |
| 2  | 関市下有知         | 上  | 70           | 49  | 60   | 48  | 65   | 44  | 55   | 42  | 遮音壁2.0m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 50  |      | 49  |      | 47  |      | 44  |                              |
| 3  | 富加町加治田        | 上  | 70           | 46  | 60   | 50  | 65   | 40  | 55   | 43  | 遮音壁2.5m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 49  |      | 50  |      | 43  |      | 43  |                              |
| 4  | 川辺町下川辺        | 上  | 70           | 47  | 65   | 46  | 65   | 43  | 60   | 41  | 遮音壁2.5m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 49  |      | 48  |      | 46  |      | 44  |                              |
| 5  | 美濃加茂市下米田      | 上  | 70           | 50  | 60   | 48  | 65   | 45  | 55   | 43  | 遮音壁2.0m(上)、3.0m<br>(下)、排水性舗装 |
|    |               | 下  |              | 50  |      | 48  |      | 46  |      | 43  |                              |
| 6  | 八百津町上牧野       | 下  | 70           | 54  | 60   | 54  | 65   | 47  | 55   | 48  | 排水性舗装                        |
| 7  | 可児市兼山町柳町      | 上  | 70           | 47  | 60   | 47  | 65   | 42  | 55   | 42  | 遮音壁2.0m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 47  |      | 47  |      | 43  |      | 42  |                              |
| 8  | 御嵩町比衣         | 上  | 70           | 56  | 60   | 59  | 65   | 49  | 55   | 52  | 遮音壁2.0m(下)<br>排水性舗装          |
|    |               | 下  |              | 54  |      | 49  |      | 48  |      | 43  |                              |
| 9  | 可児市柿田         | 下  | 70           | 53  | 60   | 52  | 65   | 50  | 55   | 48  | 遮音壁1.0m、排水性舗装                |
| 10 | 土岐市土岐町土岐口     | 上  | 70           | 57  | 65   | 54  | 65   | 55  | 60   | 52  | 排水性舗装                        |
| 11 | 瀬戸市上品野金地      | 下  | 70           | 54  | 65   | 53  | 65   | 51  | 60   | 50  | 遮音壁1.5m、排水性舗装                |
| 12 | 瀬戸市八王子町       | 上  | 70           | 55  | 60   | 54  | 65   | 53  | 55   | 52  | 遮音壁1.0m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 56  |      | 55  |      | 53  |      | 52  |                              |
| 13 | 豊田市猿投町        | 上  | 70           | 56  | 65   | 55  | 65   | 53  | 60   | 52  | 遮音壁1.0m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 56  |      | 53  |      | 54  |      | 51  |                              |
| 14 | 豊田市藤岡町大字西中山向原 | 上  | 70           | 54  | 65   | 54  | 65   | 49  | 60   | 50  | 遮音壁2.0m(下)<br>排水性舗装          |
|    |               | 下  |              | 54  |      | 54  |      | 49  |      | 49  |                              |
| 15 | 豊田市御船町        | 上  | 70           | 58  | 65   | 56  | 65   | 55  | 60   | 52  | 遮音壁1.0m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 58  |      | 56  |      | 55  |      | 52  |                              |
| 16 | 豊田市矢並町        | 下  | 70           | 51  | 65   | 51  | 65   | 48  | 60   | 47  | 遮音壁1.0m、排水性舗装                |
| 17 | 豊田市松平志賀町      | 上  | 70           | 52  | 65   | 52  | 65   | 49  | 60   | 48  | 遮音壁1.0m<br>排水性舗装             |
|    |               | 下  |              | 52  |      | 51  |      | 49  |      | 48  |                              |
| 18 | 豊田市今町         | 下  | 70           | 57  | 65   | 56  | 65   | 54  | 60   | 52  | 遮音壁2.0m、排水性舗装                |
| 19 | 豊田市渡刈町        | 上  | 70           | 54  | 65   | 54  | 65   | 49  | 60   | 49  | 遮音壁2.0m、排水性舗装                |

# 環境改善への効果 (CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM排出量の削減効果)



◆ 東海環状道が整備されたことにより、環境負荷低減に貢献

## 二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出削減量



森林面積約14,150ha分のCO<sub>2</sub>吸収量に相当

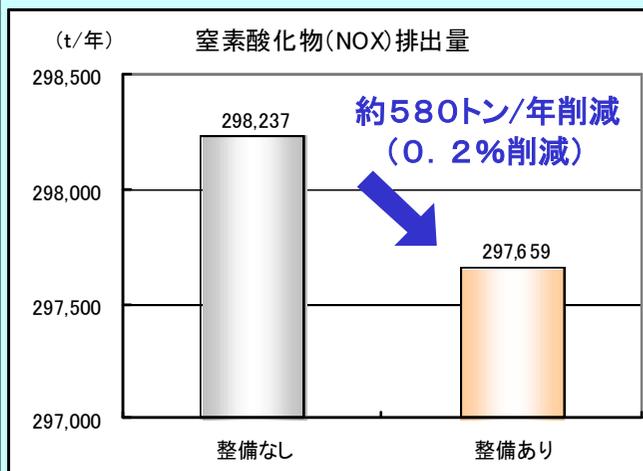


この森林面積はナゴヤドーム約3,000個分に相当



※森林の二酸化炭素吸収量は10.6t-CO<sub>2</sub>/ha・年として換算。  
 ※ナゴヤドームの面積を4.8haとして換算  
 出典: 土地利用,土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)

## 窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)排出削減量

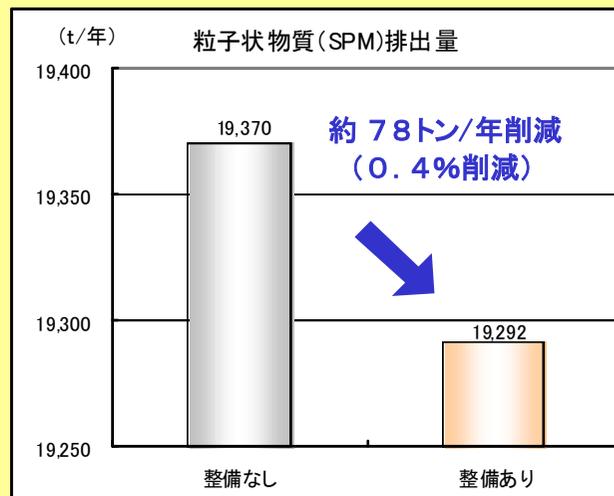


大型車 約162万台分の年間排出量に相当



大型車が40km/hで、対象区間81kmの並行区間を走行した場合に排出するNox量に換算(4.4g/km・台)

## 粒子状物質(SPM)排出削減量



500mlペットボトル約10万本分に相当



500mlペットボトル1本をSPM約100gとして換算

# 費用便益分析方法

東海環状自動車道(豊田東JCT～関広見)、伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT～豊田JCT)の整備有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出します。

便益及び費用については、費用便益分析マニュアルに従い下記項目を対象にしています。

B/Cの算出にあたっては、基準年次における現在価値化を行い算定しています。

## ■便益(B:Benefit)

- ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益

## ■費用(C:Cost)

- ①建設費 ②維持管理費

| 算出条件            |        | 今回                                   |
|-----------------|--------|--------------------------------------|
| 算出マニュアル         |        | 費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)            |
| 基本的事項           | 検討年数   | 50年間                                 |
|                 | 社会的割引率 | 4%                                   |
|                 | 基準年度   | 平成22年                                |
| 交通流の推計時点        |        | 平成42年                                |
| 推計の基準となる交通基礎データ |        | 平成17年度道路交通センサス                       |
| 費用・便益の算定        | 便益     | 推計時点の便益を基準とし、ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定 |
|                 | 費用     | 当該区間の実績及び類似区間の実績をベースに算定              |
| 残事業B/Cにおける便益・費用 |        | 基準年次以降の便益、費用を計上                      |

## 費用便益分析結果

NEXCO

|                   |           |           |
|-------------------|-----------|-----------|
| 便 益<br>(現在価値:H22) | 走行時間短縮便益  | 2兆7,261億円 |
|                   | 走行経費減少便益  | 1,608億円   |
|                   | 交通事故減少便益  | 677億円     |
|                   | 計         | 2兆9,546億円 |
| 費 用<br>(現在価値:H22) | 事 業 費     | 9,673億円   |
|                   | 維 持 管 理 費 | 893億円     |
|                   | 計         | 1兆 566億円  |



費用便益比  $B / C = 2.8$

# 評価結果及び対応方針（案）

NEXCO

## (1) 評価結果

- ・東海環状道路(関広見～豊田東JCT)、伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT～豊田JCT)の費用便益比は2.8と試算。
- ・橋梁区間において新技術・新工法採用に取り組み、橋梁工の建設コストを縮減。
- ・道路利用の直接効果として、所要時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少と共に、下記①②の状況を確認。
  - ①東海環状道路と並行する一般道路の交通混雑緩和に寄与
  - ②高速道路の利用経路変更による東海環状道路内側の渋滞緩和に寄与
- ・東海地方の「ものづくり産業」を支える大動脈として沿道及び地域社会に対して、時間短縮による輸送効率の向上、定時性確保、安全性向上など、国際競争に資する様々な整備効果を確認。
- ・地域住民の暮らしの観点からも、沿線地域への企業進出や救急医療活動の支援、観光の活性化などの効果を確認

## (2) 対応方針

- ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、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、本区間としては、今後事後評価の必要性はないものと考える。
- ・ただし、現在建設が進められている名古屋2環(東南部)や新東名・新名神等の完成および、東海環状道の延伸により、本区間の利用状況に変化が生じることが考えられる。よって、関係する区間の事後評価において、当該区間の利用状況、沿線環境についても確認。