

# 委任審議報告

## 一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) (関～養老) (養老～北勢) (北勢～四日市)

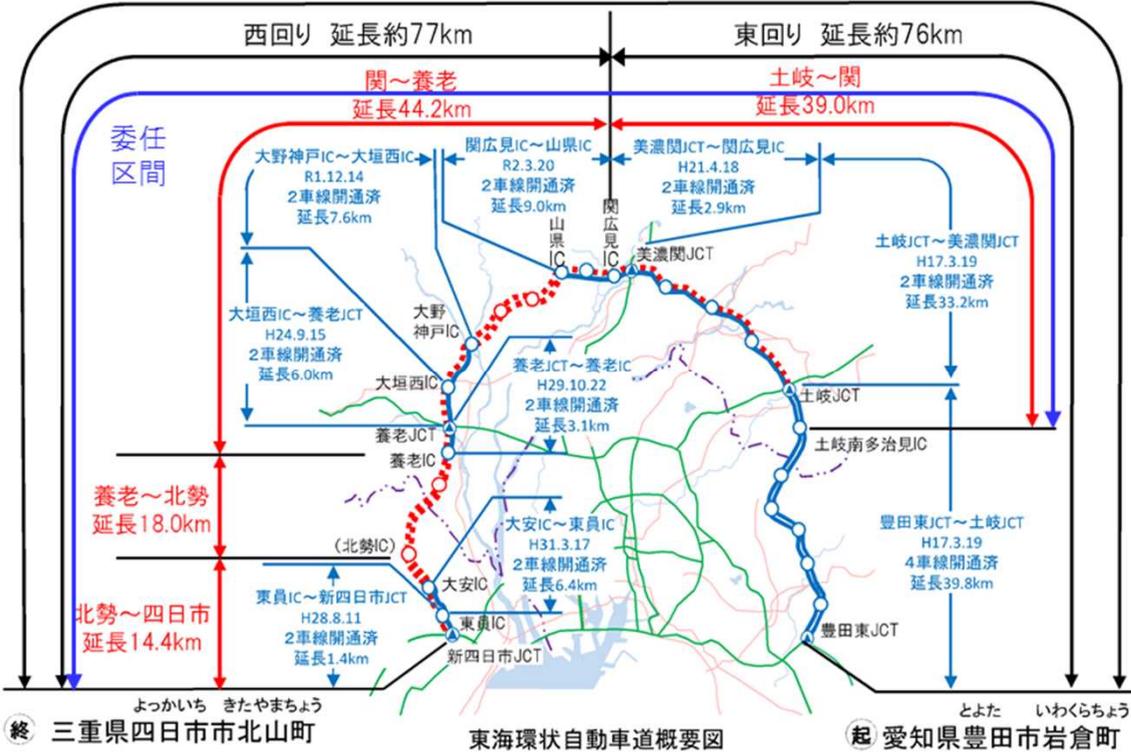


# 委任審議報告

一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) (関～養老) (養老～北勢) (北勢～四日市)

2023年(令和5年)12月15日  
 中日本高速道路株式会社  
 事業評価監視委員会資料  
 資料 4

東海環状自動車道 延長約153km



※開通済み延長は中日本高速道路株式会社の管理延長

※ ( )書きのIC名は仮称

## 【路線概要】

目的： 渋滞緩和、地域経済の活性化  
 災害に強い道路機能の確保

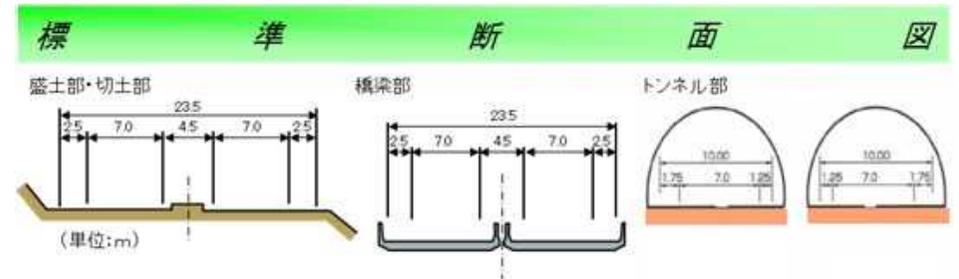
区間： 岐阜県土岐市土岐津町から  
 三重県四日市市北山町

(委任区間) 岐阜県土岐市土岐津町から  
 三重県四日市市北山町

延長： 115.6km

規格： 第1種2級 設計速度100km/h  
 車線数 完成4車線 (暫定2車線)

事業者： 中部地方整備局、NEXCO中日本



## 【開催概要】

開催日： 2023年(令和5年)7月28日

審議方法： 中部地方整備局事業評価監視委員会(令和5年度第1回)による審議

委員長： 富永晃宏(名古屋工業大学名誉教授)他9名

審議結果： 事業継続とする対応方針(原案)で了承 ※中部地方整備局HPで公表済

<対応方針(原案)> 一般国道475号東海環状自動車道の事業を継続する。

# 委任審議報告

一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）（関～養老）（養老～北勢）（北勢～四日市）



## 【審議内容（1/2）】 別紙1\_令和5年度第1回中部地方整備局事業評価監視委員会資料参照】

### ■ 事業の評価

事業費 : 15,269億円【うち、西回り区間 10,929億円（前回再評価（R3年度）9,849億円 11%増加）】

- 事業費増加の要因 ・ ① 物価上昇による資機材及び労務単価の増加  
② 構造物の長期耐久性の向上等を目的とした要領の改訂に伴う変更  
③ 地盤改良におけるセメント系固化材の変更  
④ 環境基準を超過した建設発生土の処理

事業期間 : 変更なし

費用便益比（B/C） : 豊田～四日市 1.5（前回再評価（R3）1.5）

<参考> 事業区間単位のB/C 土岐～関2.3、関～養老1.3、養老～北勢1.2、北勢～四日市1.5

### ■ 事業の必要性に関する視点

- ①【交通渋滞の緩和】中京圏の主要都市間の所要時間短縮が見込まれ、分散導入・バイパス・迂回機能により、環状道路内側の都心部の交通集中の緩和、高速道路の損失時間減少が期待
- ②【地域経済の活性化】東回り全線着工（H12）後、民間投資が喚起され、本事業の進捗に伴う開発拡充により、地域経済の活性化が期待
- ③【災害に強い道路機能の確保】南海トラフを想定した被災地域を支援する、「くしの軸」となる広域支援ルートを形成するとともに、他の広域支援ルートを相互に接続することで、災害に強い道路機能を確保
- ④【高度救急医療の支援】岐阜IC直近にある県内唯一の高度救命救急センターである岐阜大学医学部附属病院への搬送をはじめとし、道路開通に伴う搬送時間短縮による高度救急医療への支援

### ■ 事業進捗の見込みの視点（※率はいずれも令和4年度末時点）

- ・ 土岐～関 : 用地取得率取得率 ・ 100%、事業進捗率 ・ 約77%
- ・ 関～養老 : 用地取得率 ・ 100%、事業進捗率 ・ 約77%  
（大垣西IC～養老JCT（6.0km） : H24.9開通、養老JCT～養老IC（3.1km） : H29.10開通、  
大野神戸IC～大垣西IC（7.6km） : R1.12開通、関広見IC～山県IC（9.0km） : R2.3開通）
- ・ 養老～北勢 : 用地取得率 ・ 約99%、事業進捗率 ・ 約38%
- ・ 北勢～四日市 : 用地取得率 ・ 100%、事業進捗率 ・ 約88%  
（東員IC～新四日市JCT（1.4km） : H28.8開通、大安IC～東員IC（6.4km） : H31.3開通）

# 委任審議報告

一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）（関～養老）（養老～北勢）（北勢～四日市）



## 【審議内容（2/2）】別紙1\_令和5年度第1回中部地方整備局事業評価監視委員会資料参照】

### ■ 県・政令市への意見徴収結果

#### <岐阜県の意見>

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存はありません。

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。

#### （土岐～関）

・4車線化事業中である土岐JCT～可児御嵩IC間については、開通見通しを示したうえで、早期完成をお願いします。また、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、可児御嵩IC～関広見IC間についても早期事業化をお願いします。

・事業費については、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。

#### （関～養老）

・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、着実に事業を推進し、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、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減及び単年度の県負担が大きくなるように予算の平準化をお願いします。

#### （養老～北勢）

・令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～北勢IC間について、着実に事業を推進し、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、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減及び単年度の県負担が大きくなるように予算の平準化をお願いします。

#### <三重県の意見>

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存はありません。

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。

#### （養老～北勢）

・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年度の開通見通しが示されている養老IC～（仮称）北勢IC間については、施工期間が長期となる「県境トンネル工事」を着実に推進するとともに、事業を加速させ、1日も早い開通をお願いいたします。

なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

#### （北勢～四日市）

・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通見通しが示されている（仮称）北勢IC～大安IC間については、残る工事を着実に推進するとともに、事業を加速させ、1日も早い開通をお願いいたします。

なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。