

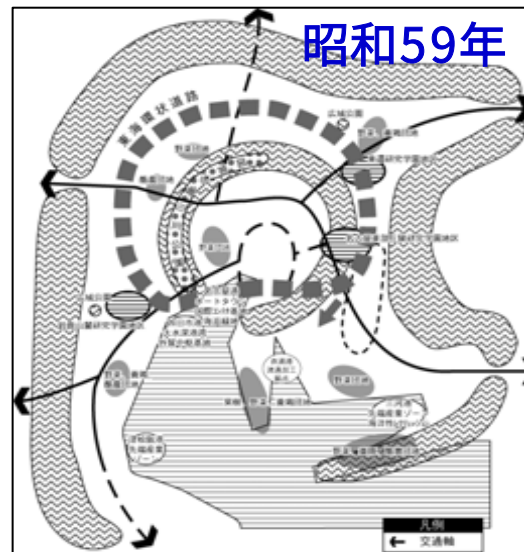
伊勢湾岸自動車道
(豊田JCT～四日市JCT)
事後評価 (案)

【参考資料】

1. 評価対象区間の概要 (2) 事業経緯

伊勢湾岸自動車道 事業化までの経緯

NEXCO



- ◆ 豊田市、名古屋港、四日市市などの伊勢湾沿線の中核都市を結び、中部圏交通ネットワークの骨格を成す。
- ◆ 第二東名・名神の一部として、地域の新たな物流の大動脈となる。

- S44 : 伊勢湾岸道路調査開始
- S54.12 : 名港西大橋事業化 (暫定2車線)
- S59 : 関係5省庁(国・農・通・運・建)『東海環状都市帯整備構想』
- S62 : 第10次道路整備五箇年計画『名古屋圏の自動車専用道路ネットワークの構想』策定
- 名港中央、名港東大橋事業化
- H1 : 第二東名・名神 基本計画決定
- H3.12 : 第二東名・名神 整備計画決定
- H5.7 : 名港西大橋 6車線事業化

1. 評価対象事業の概要 (3) 事業の特色

伊勢湾岸自動車道の料金について

1 現行料金 <<高速国道料金と伊勢湾岸道路料金（飛島～東海間）で構成される>>

(1) 高速国道の料金（対距離制）

車種 (比率)	軽自動車 (0.8)	普通車 (1.0)	中型車 (1.2)	大型車 (1.65)	特大車 (2.75)
1km当たりの料金	19.68	24.6	29.52	40.59	67.65
ターミナルチャージ	150				

(単位:円)

(2) 伊勢湾岸道路の料金

凡例

軽自動車(円)	700	450	200	東海
普通車(円)	850	550	250	
中型車(円)	1000	700	300	
	500	250	名港潮見	400
	600	350		650
	750	400		1.7
	250	名港中央	550	950
	300		950	1600
	350		2.4	4.1
飛島		450	1000	1400
		750	1700	2350
		2.0	4.4	6.1

凡例

大型車(円)	
特大車(円)	
距離(km)	

⇒高速国道における特別区間料金（普通車）

大都市近郊区間	29.52円/km
関門特別区間	64.00円/km
恵那山特別区間	39.36円/km
関越特別区間	39.36円/km
飛騨特別区間	39.36円/km

⇒伊勢湾岸道路に適用される割引制度

1) 伊勢湾岸道路全線と高速道路区間を一体利用した際の割引

車種	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車
割引額(円)	100	150	150	250	350

2) ETC時間割引

●通勤割引（50%割引）

入口または出口料金所を午前6時～午前9時までの間
または午後5時～午後8時までの間に通過

●深夜割引（30%割引）

午前0時から午前4時までに東／中／西日本高速道路株式
会社の管理する高速国道を走行

⇒他の一般有料道路との料金比較（普通車）

- 1) 伊勢湾岸自動車道（東海IC <-> 飛島IC）
139円/km（850円、6.1km）
- 2) 東京湾アクアライン（木更津金田IC <-> 川崎浮島IC）
199円/km（3,000円、15.1km）
- 3) 神戸淡路鳴門自動車道（神戸西IC <-> 鳴門IC）
61円/km（5,450円、89.0km）
- 4) 瀬戸中央自動車道（早島IC <-> 坂出IC）
110円/km（4,100円、37.3km）
- 5) 西瀬戸自動車道（西瀬戸尾道IC <-> 今治IC）
79円/km（4,700円、59.6km）

2 代表区間の料金

ルート	区間	伊勢湾岸道ルート		東名阪ルート	
		距離(km)	料金(円)	距離(km)	料金(円)
①	岡崎IC～四日市東IC	64.5	2,350	86.7	2,300
②	豊田IC～みえ川越IC	55.8	2,150	76.2	1,900
③	四日市東IC～豊田南IC	46.2	1,900	83.6	2,200

※東名阪自動車道は、名古屋IC・高針JCT～名古屋西JCTにおいて500円の均一料金制

※計算例① $(58.4\text{km} \times 24.6 + 150) \times 1.05 + 850\text{円} - 150\text{円 (割引)} = 2,350\text{円 (36.4円/km)}$

高速国道区間

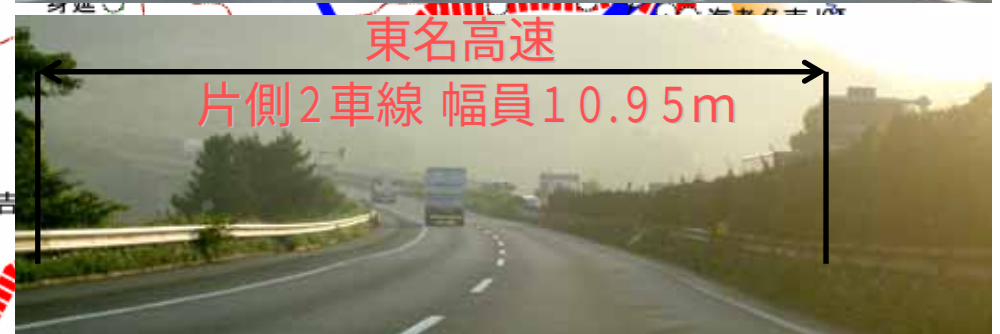
伊勢湾岸道路

1. 評価対象事業の概要 (3) 事業の特色

6車線は快適で信頼性が高い

片側2車線区間よりも3車線区間の方が渋滞の発生率が低い。

→片側3車線で幹線道路としての信頼性が高い。
3車線は道路幅が広く、快適に走行できるとのアンケート結果。



- 伊勢湾岸自動車道は3車線あり、快適に走行でき、気持ちよい。[名古屋市40代男性]
 - 伊勢湾岸道は道路幅も広く、ゆったりと走行できて快適です。[四日市市50代男性]
- ※H17.6.27～9.16:中部地整 東海幹線道路調査事務所 HP上のウェブ調査における意見

H17年データ	車線数	延長	交通量	工事規制			交通事故		
				規制回数	渋滞回数	渋滞発生率	発生回数	渋滞回数	渋滞発生率
伊勢湾岸道 東海～飛島	6車線	6.1km	49千台/日	48回	4回	8%	57回	0回	0%
中央道 多治見～小牧東	4車線	8.1km	44千台/日	47回	6回	13%	61回	17回	28%
東名高速 浜松西～三ヶ日	4車線	10.6km	66千台/日	16回※	9回※	56%	38回	16回	42%

※ 集中工事期間中の規制、渋滞は除く

出典: NEXCO資料, 中部地整アンケート結果

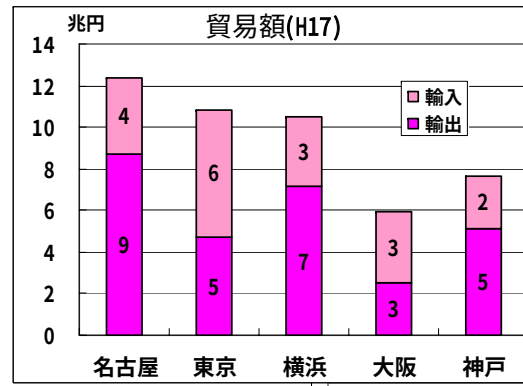
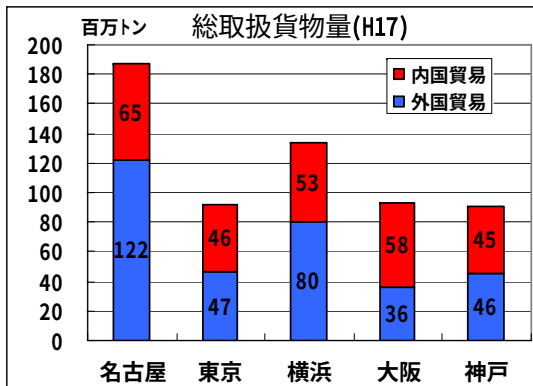
2. 事業を巡る社会経済情勢 (1) 東海地方の社会経済情勢

名古屋港の概要

NEXCO

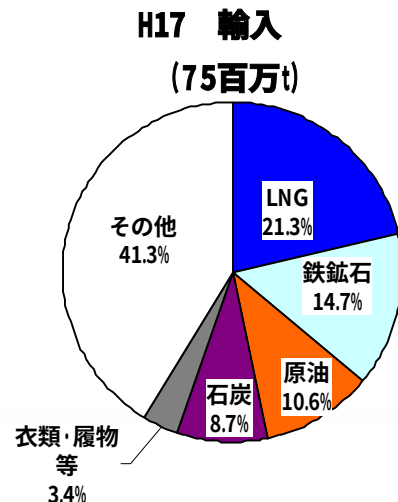
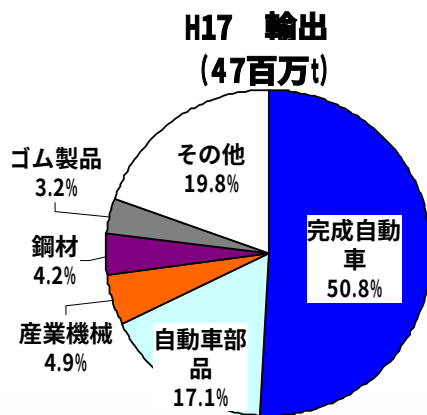
「ものづくり中部」を支える物流拠点

- ◆総取扱貨物量は約1億8,700万トン（平成17年） ⇒ 4年連続日本一
- ◆貿易額12兆3,400億円（平成17年） ⇒ 5年連続日本一
- ◆平成17年7月、「指定特定重要港湾」に指定（特定国際コンテナ埠頭の形成の支援）

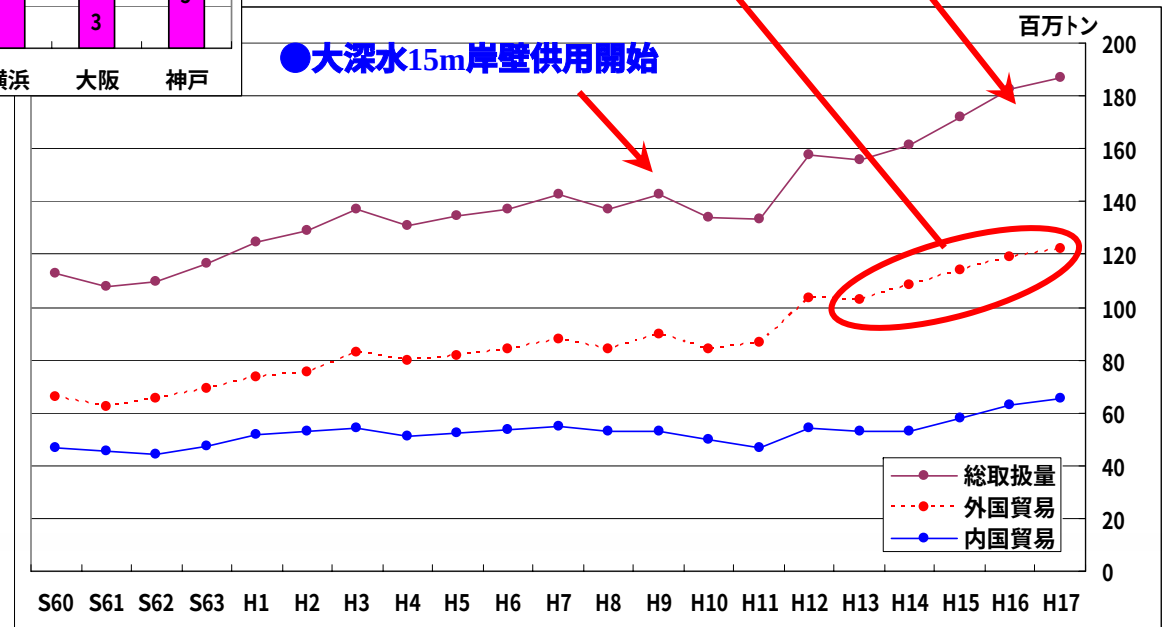


- 大深水16m高規格コンテナターミナル供用開始
- 「スーパー中核港湾」に指定
- 好調な外国貿易が牽引
(貿易額も5年連続日本一)

●大深水15m岸壁供用開始



出典:名古屋港管理組合



出典:名古屋港管理組合

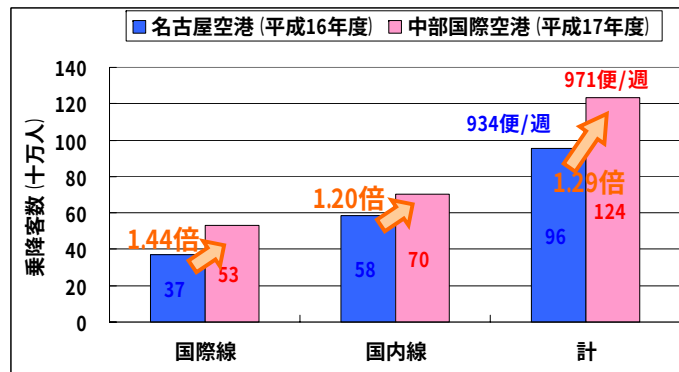
2. 事業を巡る社会経済情勢 (1) 東海地方の社会経済情勢

中部国際空港 (セントレア H17.2 開港)

NEXCO

- ◆ 「ものづくり中部」を支える 新たな「空の玄関口」
- ◆ 中部国際空港では名古屋空港に比べ、旅客数が1.3倍、取扱貨物量が1.7倍に増加
- ◆ 輸出入の主要品目は、電気機械や一般機械が多い

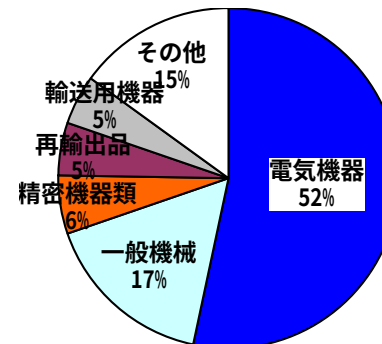
旅客数



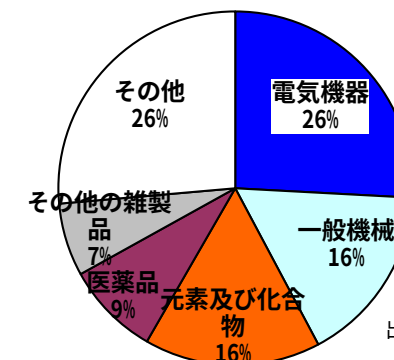
※国際線 名古屋空港 (H16夏)、中部国際空港 (H17夏)
国内線 名古屋空港 (H16夏)、中部国際空港 (H17.11)

中部国際空港取扱品目

H17 輸出額
(8,100億円)

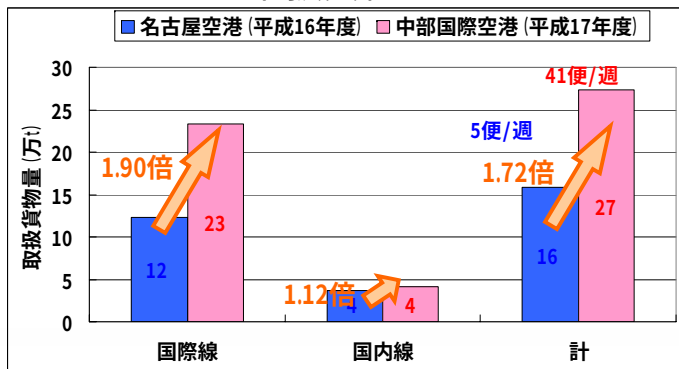


H17 輸入額
(8,000億円)



出典:名古屋税関HP

取扱貨物量



※国際線 名古屋空港: H16夏、中部国際空港: H17夏
国内線 名古屋空港: H16夏、中部国際空港: H17.11



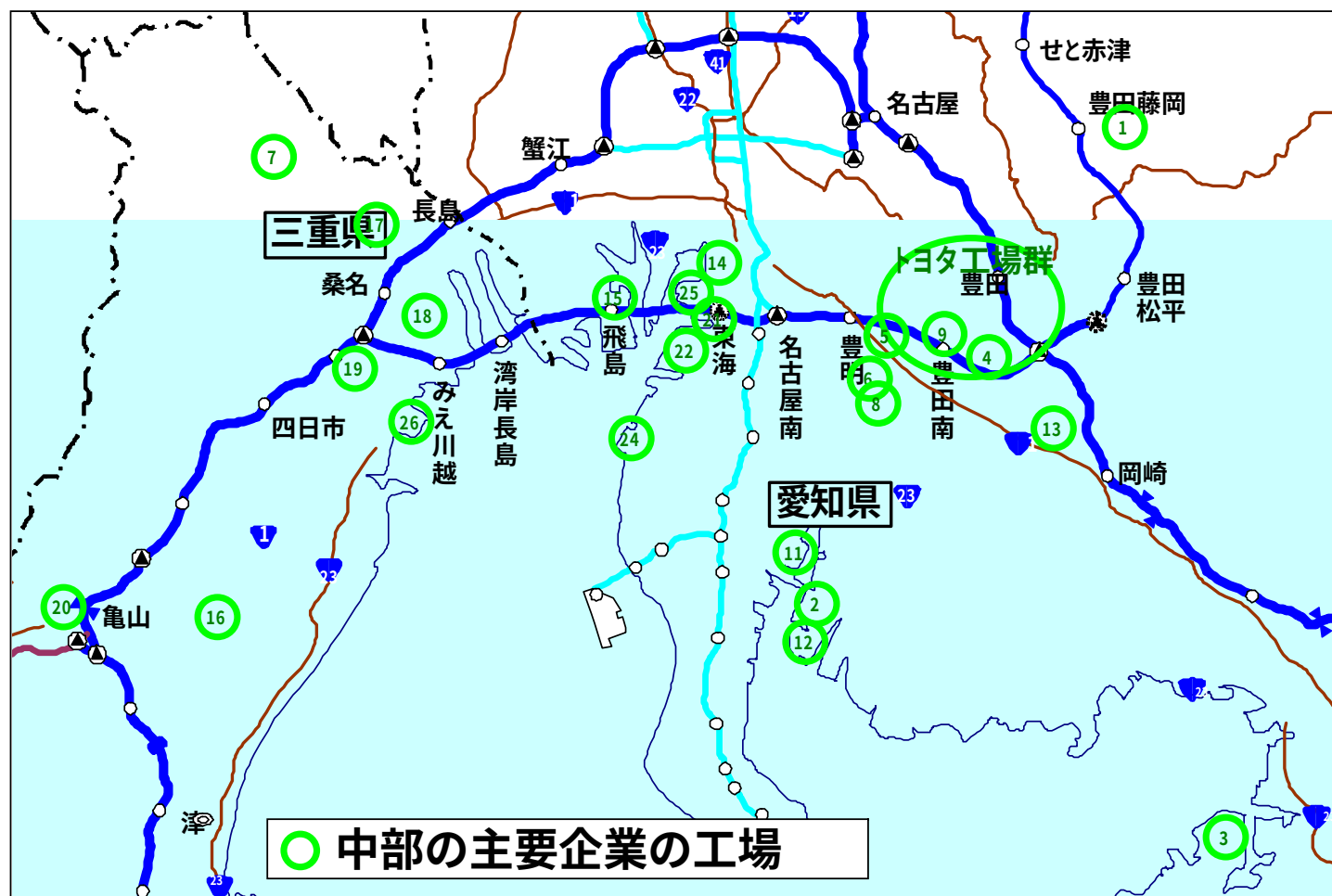
出典:名古屋空港 国土交通省航空局
中部国際空港 中部国際空港(株)
就航便数 東海エリアデータブック

2. 事業を巡る社会経済情勢 (1) 東海地方の社会経済情勢

東海地方の工場立地状況

NEXCO

伊勢湾自動車道沿線の主要企業の立地状況を下図に示した。



1	トヨタ自動車	車体	工場
2	トヨタ自動車	車体	工場
3	トヨタ自動車	車体	工場
4	トヨタ自動車	車体	工場
5	トヨタ自動車	車体	工場
6	トヨタ自動車	車体	工場
7	トヨタ自動車	車体	工場
8	トヨタ自動車	車体	工場
9	トヨタ自動車	車体	工場
10	トヨタ自動車	車体	工場
11	トヨタ自動車	車体	工場
12	トヨタ自動車	車体	工場
13	トヨタ自動車	車体	工場
14	トヨタ自動車	車体	工場
15	トヨタ自動車	車体	工場
16	トヨタ自動車	車体	工場
17	トヨタ自動車	車体	工場
18	トヨタ自動車	車体	工場
19	トヨタ自動車	車体	工場
20	トヨタ自動車	車体	工場
21	トヨタ自動車	車体	工場
22	トヨタ自動車	車体	工場
23	トヨタ自動車	車体	工場
24	トヨタ自動車	車体	工場
25	トヨタ自動車	車体	工場

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況

利用交通量の特徴【平日】

利用台数は平日 約115千台/日 (H18.4 大型車約35%)

名古屋港にある①飛島ICと②3IC(名港中央,名港潮見,東海)発着の利用交通は、伊勢湾岸自動車道利用全交通の約4割にのぼる。

- ※飛島IC～名港中央ICの1区間利用が顕著 (飛島発着の4割、大型・小型とも約3千台/日)
- ※上記交通の1/4は名古屋港内ICのみの交通であり、港湾道路的な利用を象徴
- ※大規模コンテナターミナルにつながる飛島IC発着が港利用交通の約4割 (大型51%)
- ※朝夕の小型車 (通勤)、日中の大型車 (営業車) と利用形態が顕著

③国道23号のバイパス的な内々交通が約13%(約15千台/日)

※一般道の交通円滑化、地域環境の改善に貢献

④東名阪、⑤東名、⑦東海環状の3つの高速道路から本路線内に発着する利用交通が伊勢湾岸自動車道利用全交通の約35%(約41千台/日)

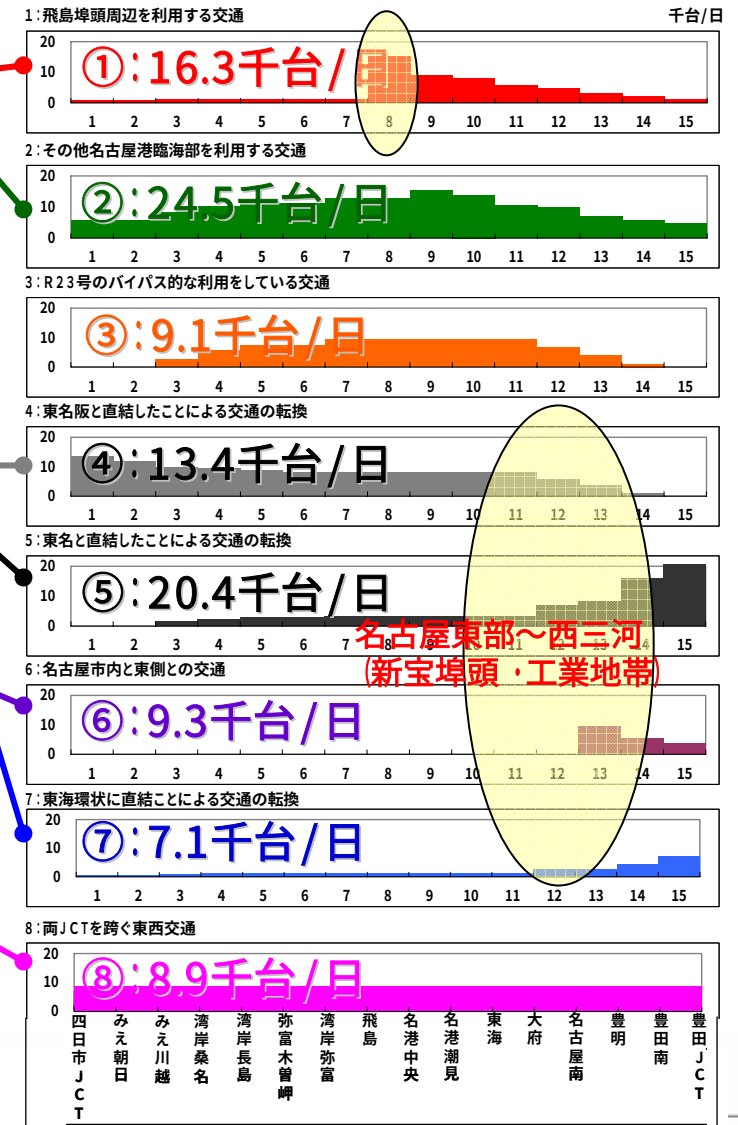
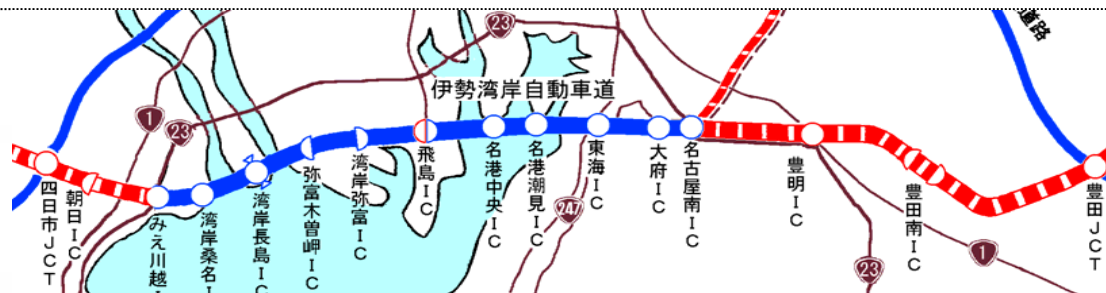
※名古屋東部～西三河にかけた地域の工業地帯に発集源がある

⑥豊田市,岡崎市などから名古屋市内への交通が約8%(約10千台/日)

※名古屋市内への「新たな玄関口」の追加

⑧四日市JCT～豊田JCTを越えた利用交通は1割弱(約9千台/日)

- ※第二名神のネットワーク延伸により、今後増加の見通し
- ※現時点での東名・名神からの転換長トリップは、約1千台/日程度と推定



出典: NEXCO調べ

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況

利用交通量の特徴【休日】

・休日の利用台数は約85千台/日、うち大型車は約13%を占める。

平日の約7割の利用台数に減少するが、ほとんどが大型車の減少によるもの。

(全車；約30千台/日減少。うち大型車約29千台/日)

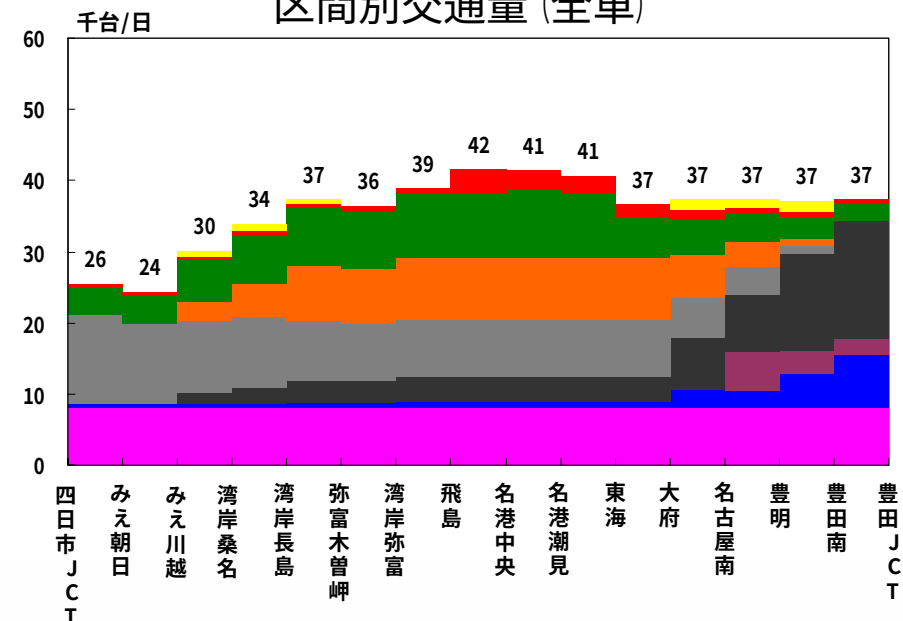
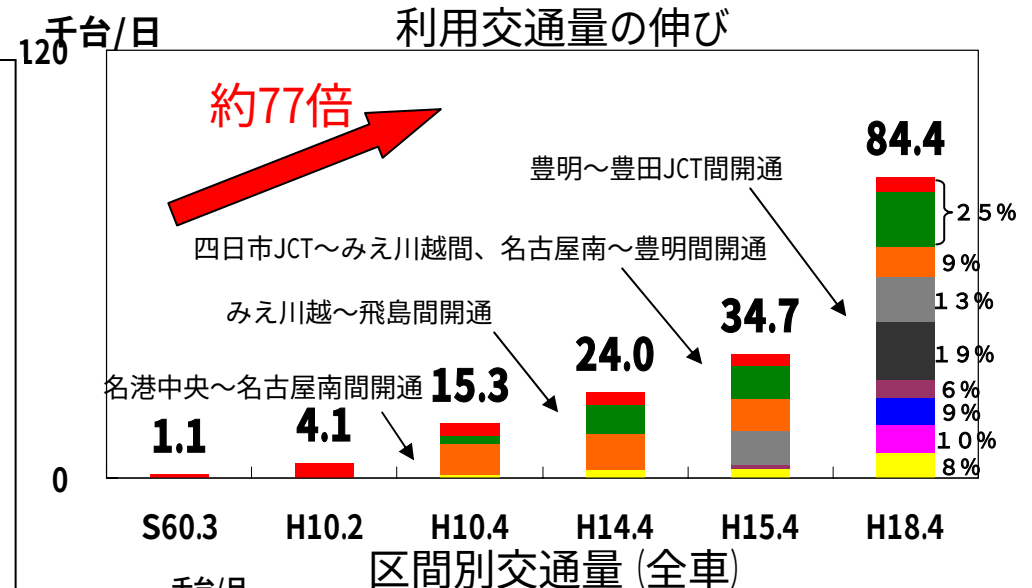
・名古屋港臨海部にある4インターを発着する交通が約20千台/日と平日の約5割に大幅減。

なかでも飛島IC発着の利用台数は平日の26%と大幅な減少を示す。

・また、豊田市や岡崎市など愛知県東部から名古屋市内へ向う交通が約5千台/日と平日の半分程度になるのが特徴的である。(業務交通の減少)

・東名阪、東名、東海環状の他の高速道路から本路線沿線を発着する交通は約36千台/日で平日の約9割程度。休日はこの利用形態が約43%を占める。

- 1: 飛島埠頭を利用する交通
- 2: その他の名古屋港臨海部を利用する交通
- 3: 国道23号のバイパス的な利用の交通
- 4: 東名阪と直結したことによる交通の転換 (1, 2, 5, 7, 8を除く)
- 5: 東名と直結したことによる交通の転換 (1, 2, 5, 7, 8を除く)
- 6: 東側⇄名古屋方向の交通
- 7: 東海環状と直結したことによる交通の転換
- 8: 東西・両JCTを跨ぐ利用交通量
- 9: その他



3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況

利用形態の分類 (利用形態1及び2)

- ・名古屋港は日本最大規模の物流拠点であると同時に鉄鋼や金属工作機械工業などの工業地帯を形成 (名古屋港周辺地域の従業員数 約15万人)
- ・伊勢湾岸自動車道は名古屋港を東西に横断する臨港道路として機能

◇利用形態1

飛島埠頭(飛島IC)を利用する交通

◇利用形態2

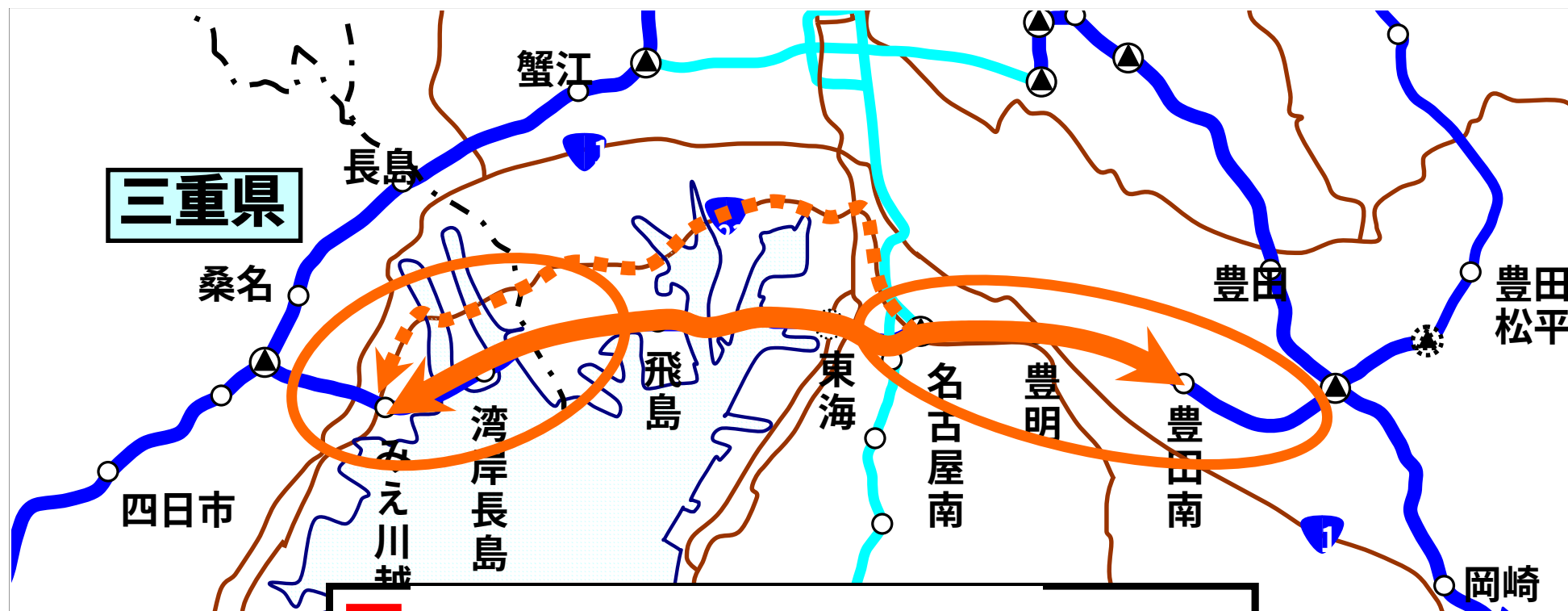
名古屋港の残るインターを利用する交通
(名港中央、名港潮見、東海IC)



- 1: 飛島埠頭を利用する交通
- 2: その他の名古屋港臨港部を利用する交通
- 3: 国道23号のバイパス的な利用の交通
- 4: 東名阪と直結したことによる交通の転換 (1, 2, 5, 7, 8を除く)
- 5: 東名と直結したことによる交通の転換 (1, 2, 5, 7, 8を除く)
- 6: 東側⇄名古屋方向の交通
- 7: 東海環状と直結したことによる交通の転換
- 8: 東西・両JCTを跨ぐ利用交通量
- 9: その他

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態3)

NEXCO

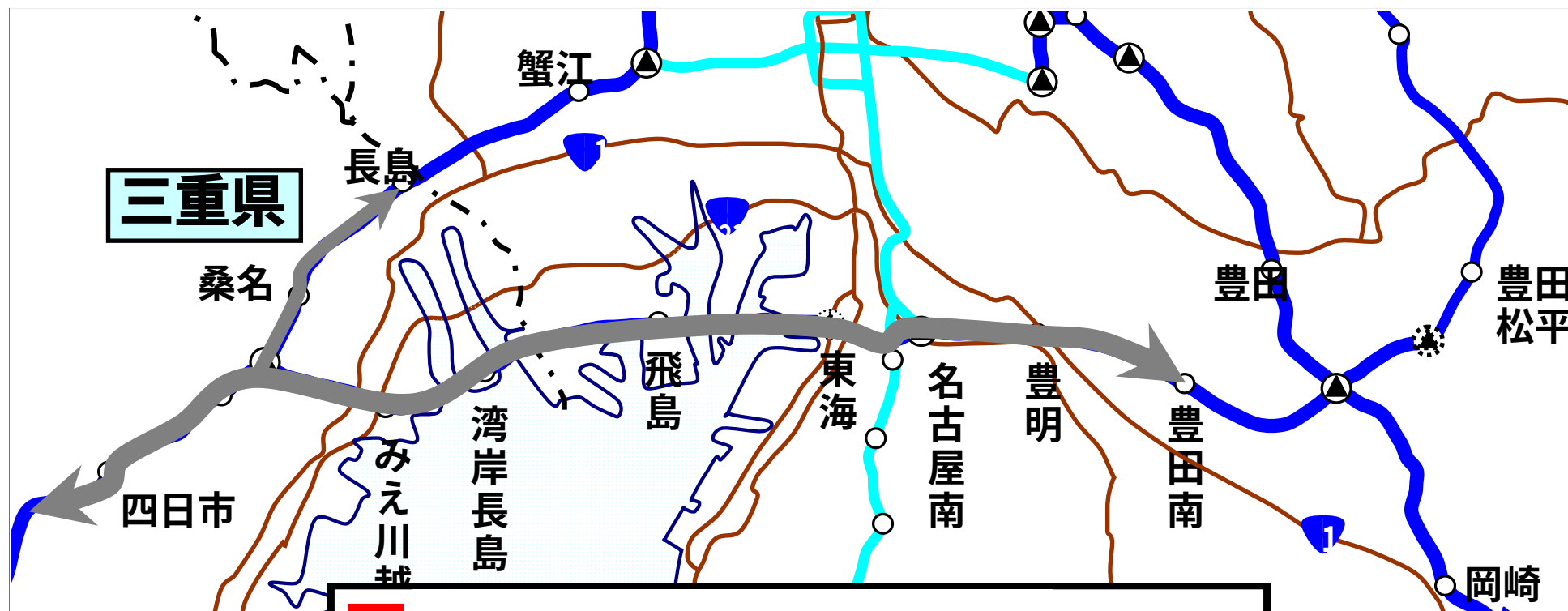


3: 国道23号のバイパス的な利用の交通

R23との並行区間で名古屋港を越える交通を利用形態3とした。

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態4)

NEXCO

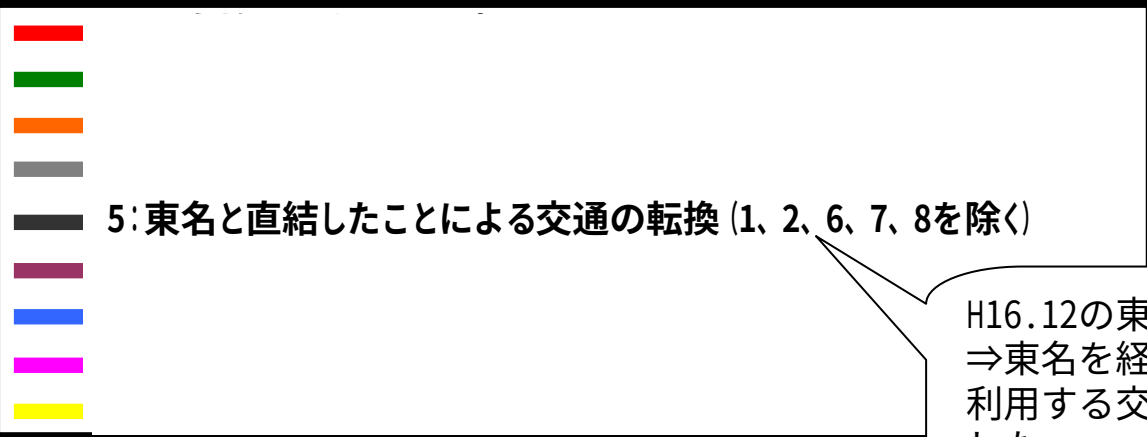
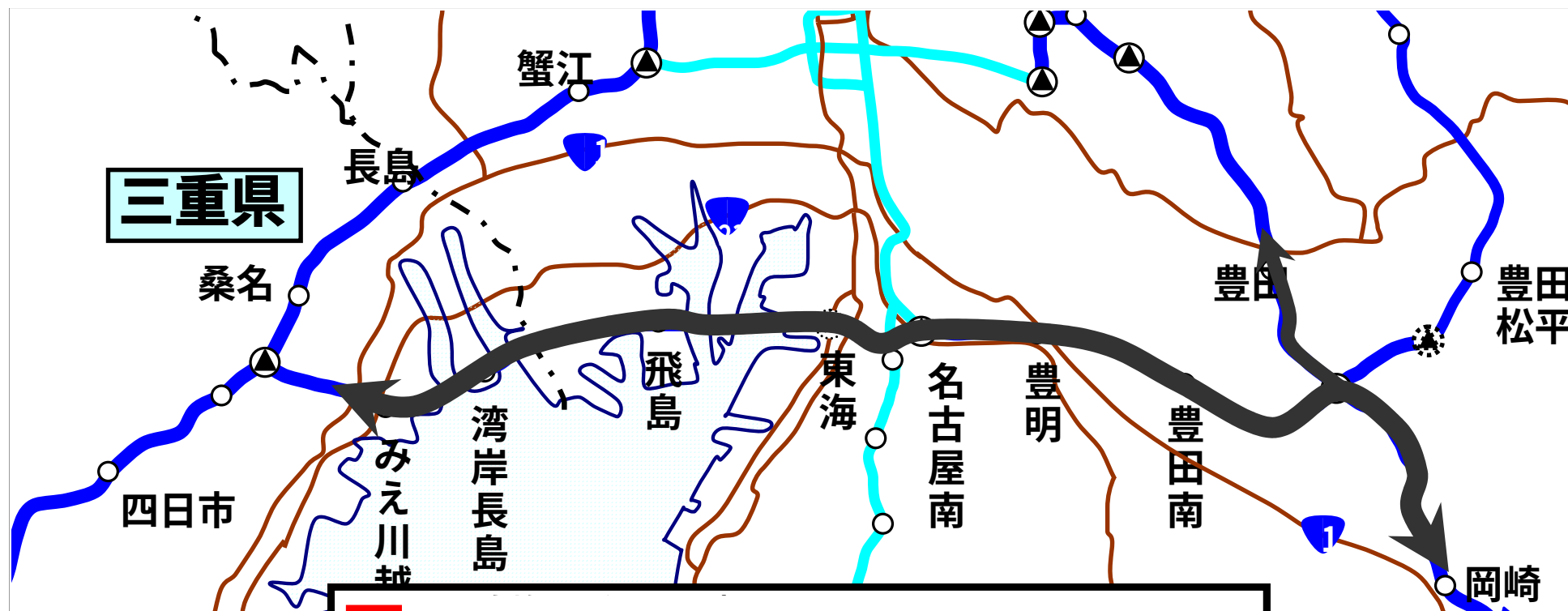


- 4: 東名阪と直結したことによる交通の転換 (1、2、7、8を除く)

H15.3の東名阪直結
⇒三重県方面から東名阪道を経由して当該区間を利用する交通を利用形態4とした。

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態5)

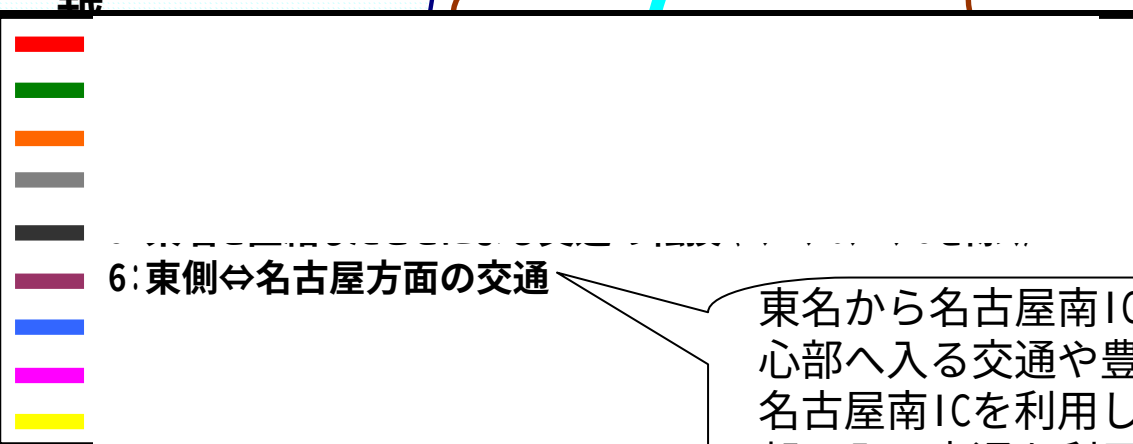
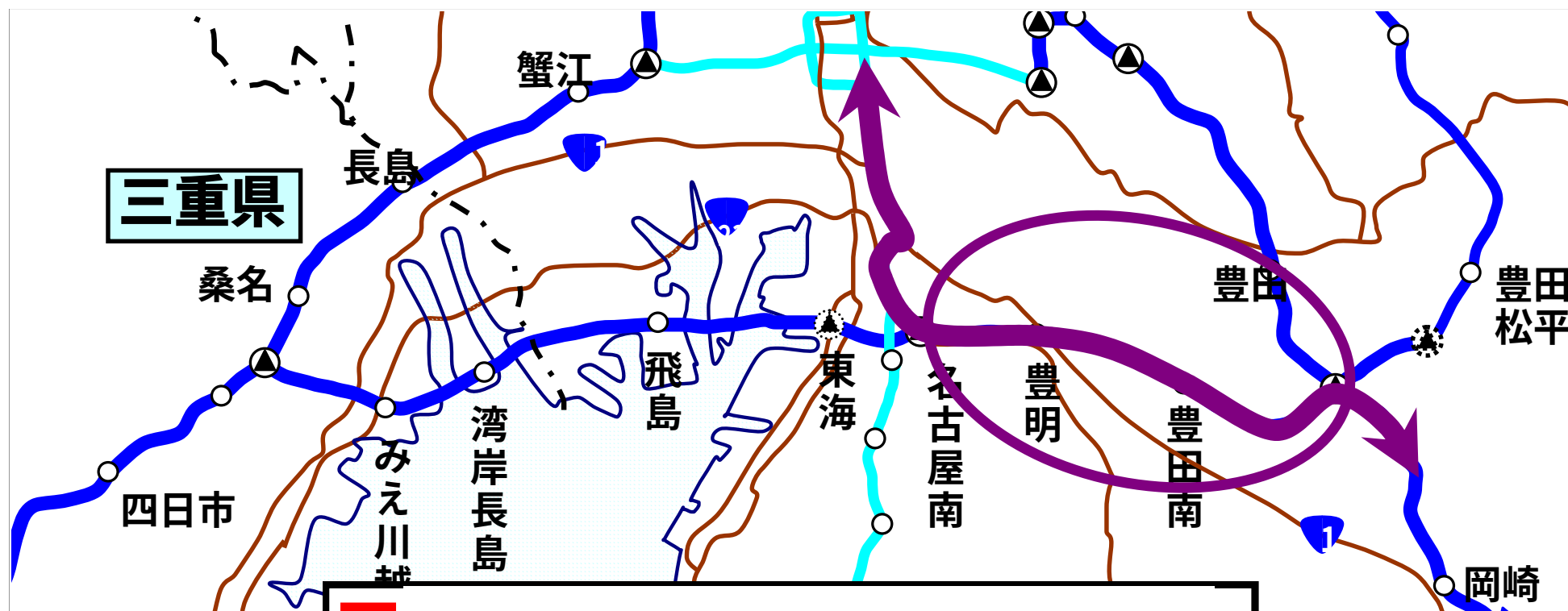
NEXCO



H16.12の東名直結
⇒東名を経由して当該区間を利用する交通を利用形態5とした。

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態6)

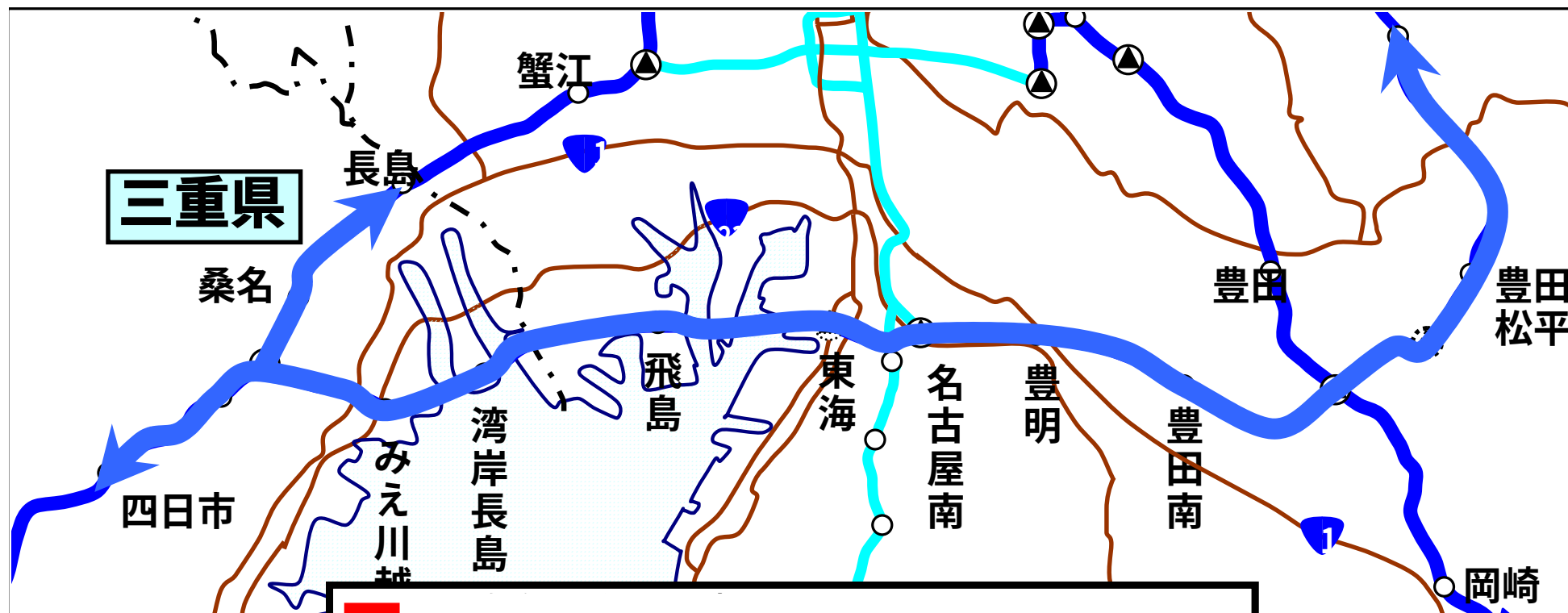
NEXCO



東名から名古屋南IC経由で名古屋市中心部へ入る交通や豊田南IC, 豊明ICから名古屋南ICを利用して名古屋市内中心部へ入る交通を利用形態6とした。

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態7)

NEXCO

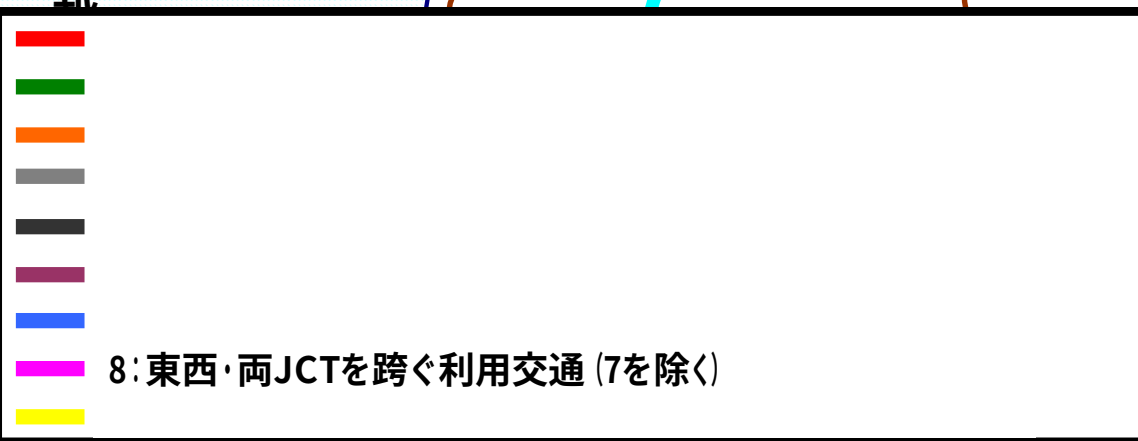
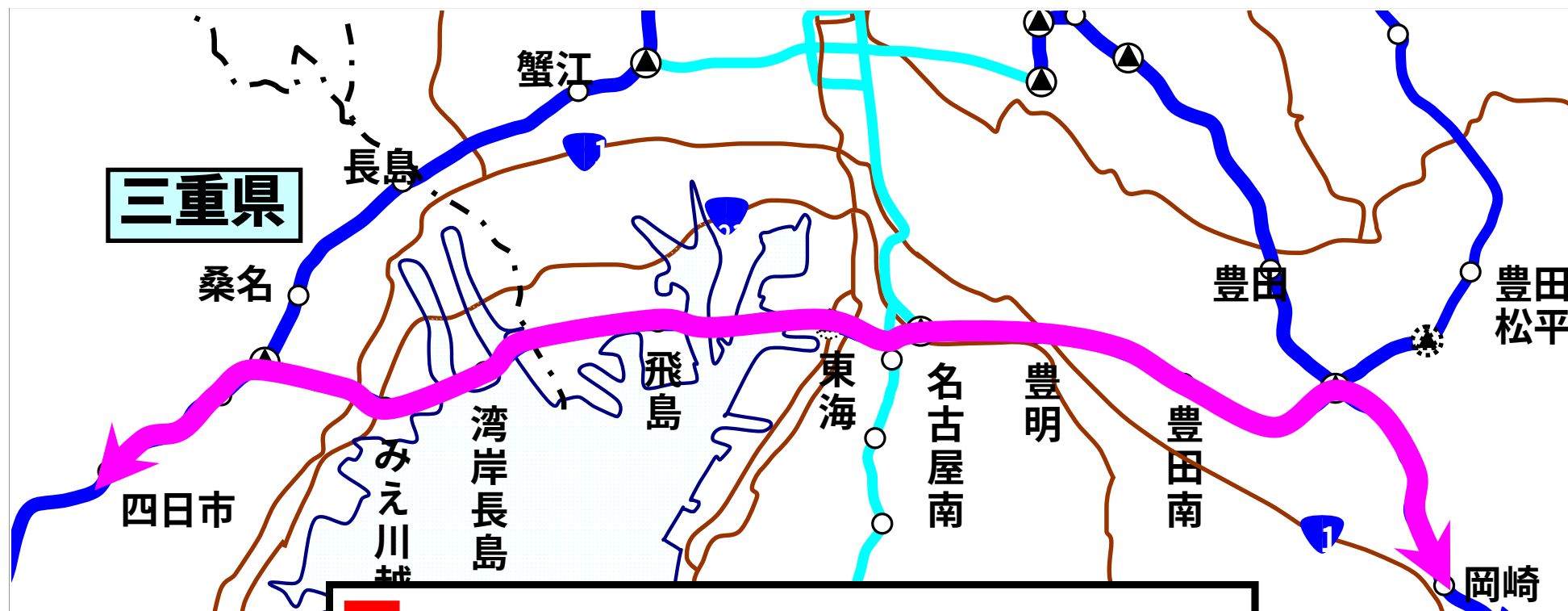


- 7: 東海環状と直結したことによる交通の転換

東海環状から当該区間及び当該区間を経由して四日市JCTを越えた利用をする交通を利用形態7とした。

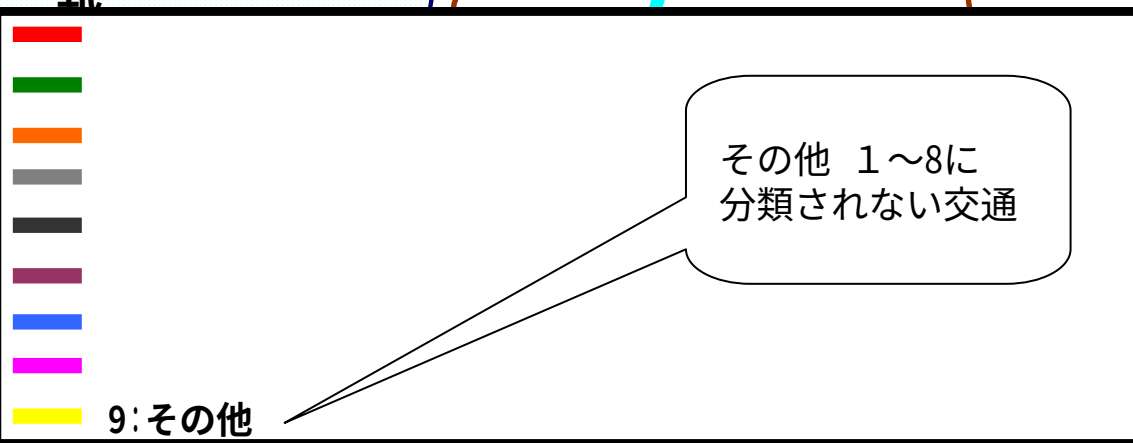
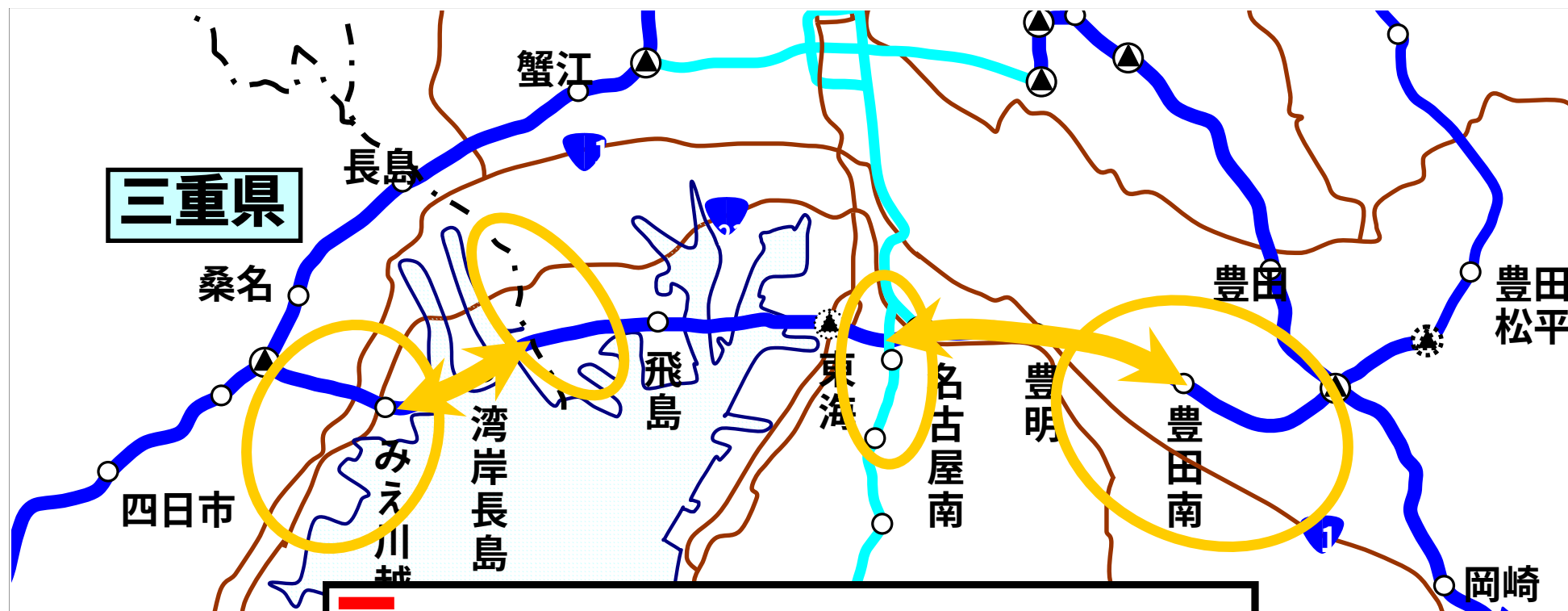
3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態8)

NEXCO



3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況 利用形態の分類 (利用形態9)

NEXCO

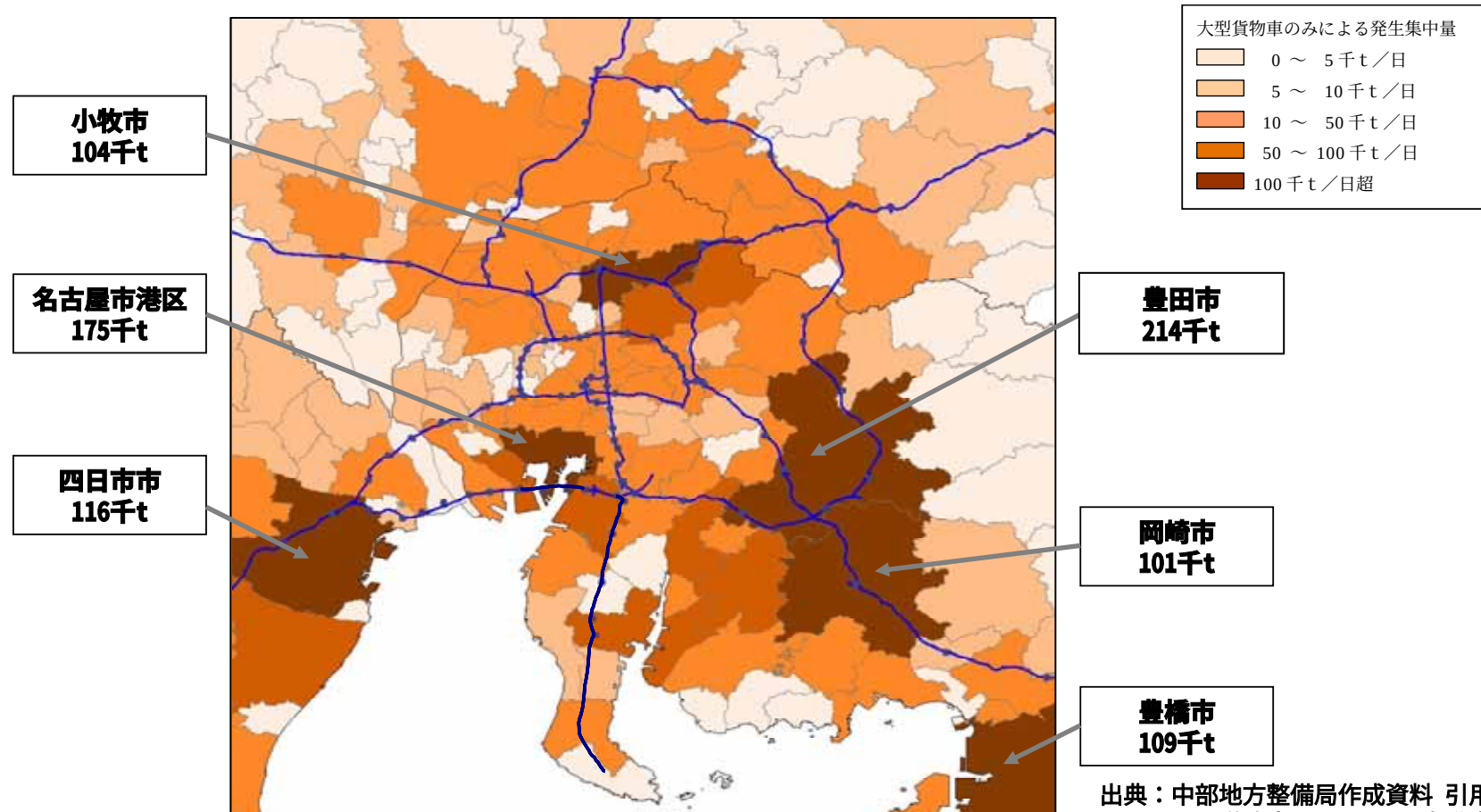


3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (2) 交通利用状況

大型貨物車による貨物の発生集中量



- ◆大型貨物車による発生集中量は製造業の盛んな地域や港湾地域で多い。
- ◆豊田市が最大で、名古屋市港区、四日市市が続く。



出典：中部地方整備局作成資料 引用
※H11道路交通センサス 自動車起点終点調査
(平日、オーナーマスタから作成)
※市町村名はH12.3 現在

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (3) 周辺道路の交通変化

高速道路の経路変更① (H14.3 みえ川越ICまでの延伸前後)

【利用台数の変化】

(H10.4) ⇒ (H14.4)

15.1千台/日⇒34.0千台/日

【+18.9千台/日】

東名阪からの転換 4.0千台/日

・四日市・桑名市からの発着 2.5千台/日

・東名阪からの乗り換え 1.5千台/日

一般道(国道23号)からの転換 14.9千台/日

渋滞回数

H10 H14

49回 → 12回

平成14年4月の道路網

(国道23号のバイパス機能強化)

線の凡例

→ 伊勢湾岸整備後の経路

→ 伊勢湾岸整備前の経路

色の凡例

東名阪からの転換

東名阪(四日市JCT～名古屋西JCT)

断面交通量

H10⇒H14: ▲3.3千台/日

東名阪(亀山IC～四日市JCT)

断面交通量

H10⇒H14: ▲0.3千台/日

亀山以西

名阪国道

伊勢道

岐阜県

名神高速

美濃

岐阜各務原

小牧

多治見

名古屋都心

東名高速

名古屋

豊田

愛知県

岡崎

名古屋南

知多半島道路

知多横断道路

東海

飛島

湾岸長島

みえ川越

四日市

四日市周辺

桑名

長島

蟹江

一宮



出典: NEXCO資料

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (3) 周辺道路の交通変化

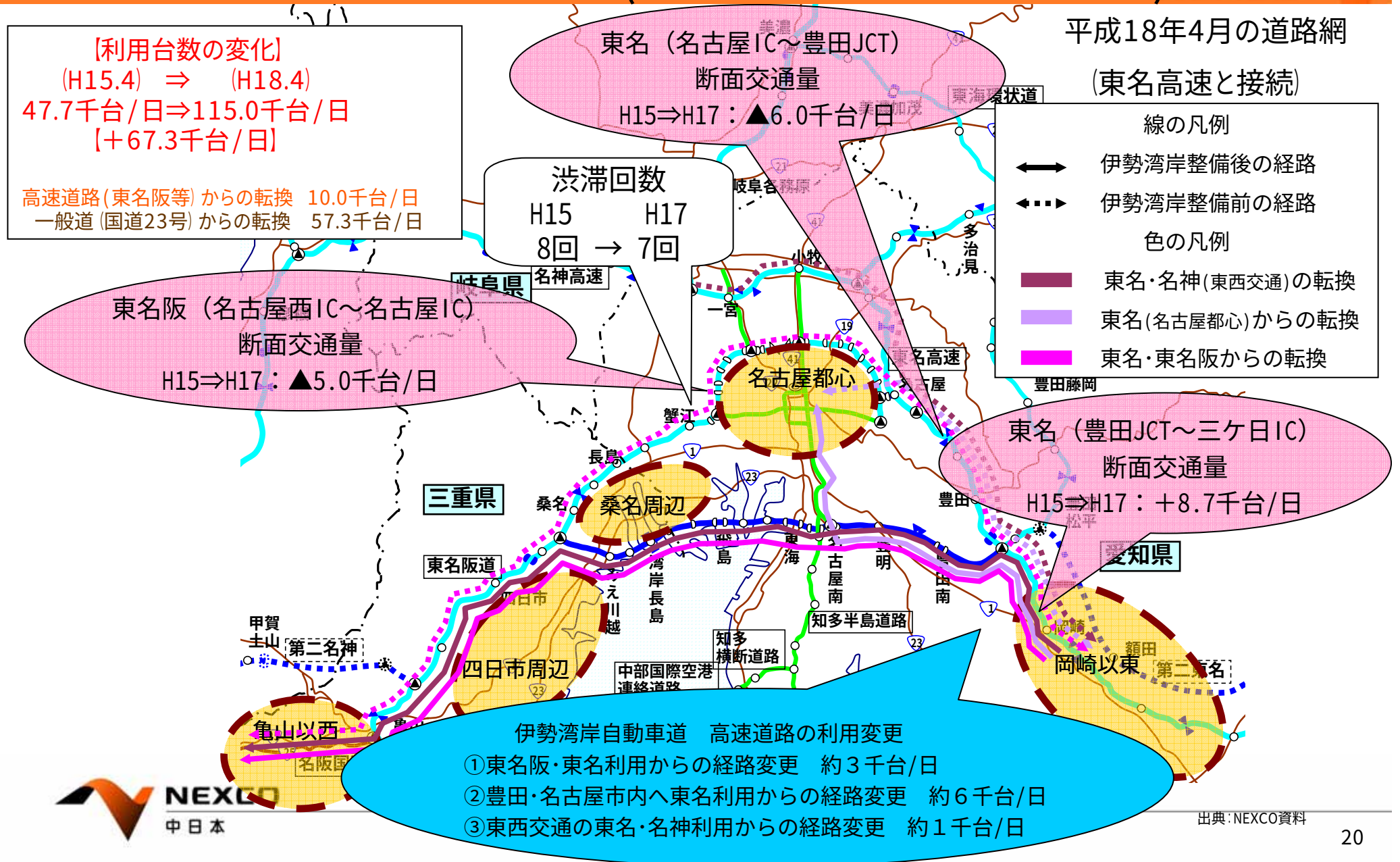
高速道路の経路変更② (H15.3 四日市JCT・豊明ICまでの延伸前後)



出典: NEXCO資料

3. 伊勢湾岸自動車道の交通状況 (3) 周辺道路の交通変化

高速道路の経路変更③(H16.12 全線開通前後)

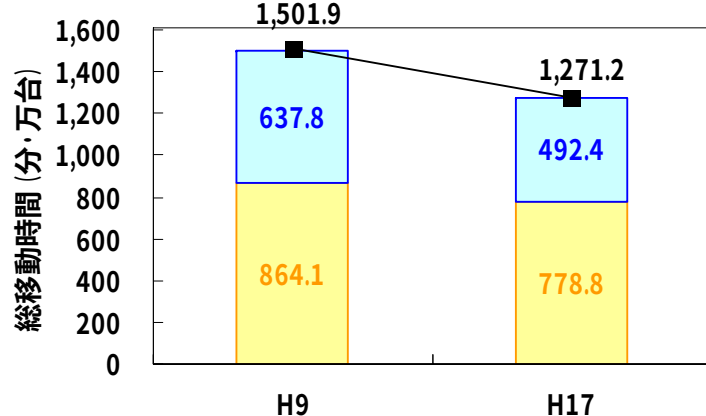


4. 事業の効果 (2) 事業の効果 (道路利用) ①道路利用の直接効果 区間所要時間の変化 (国道1号、23号)

NEXCO

◆伊勢湾岸道の全通に伴い、並走する一般国道の旅行時間の低減が図られた。

総移動時間の変化 (H9⇒H17)



■ 国道1号
■ 国道23号
■ 対象区間全体

※総移動時間 (平日)

= 区間所要時間 (分) × 区間平均交通量 (台/日)

※所要時間: 道路時刻表、交通量: 道路交通センサス

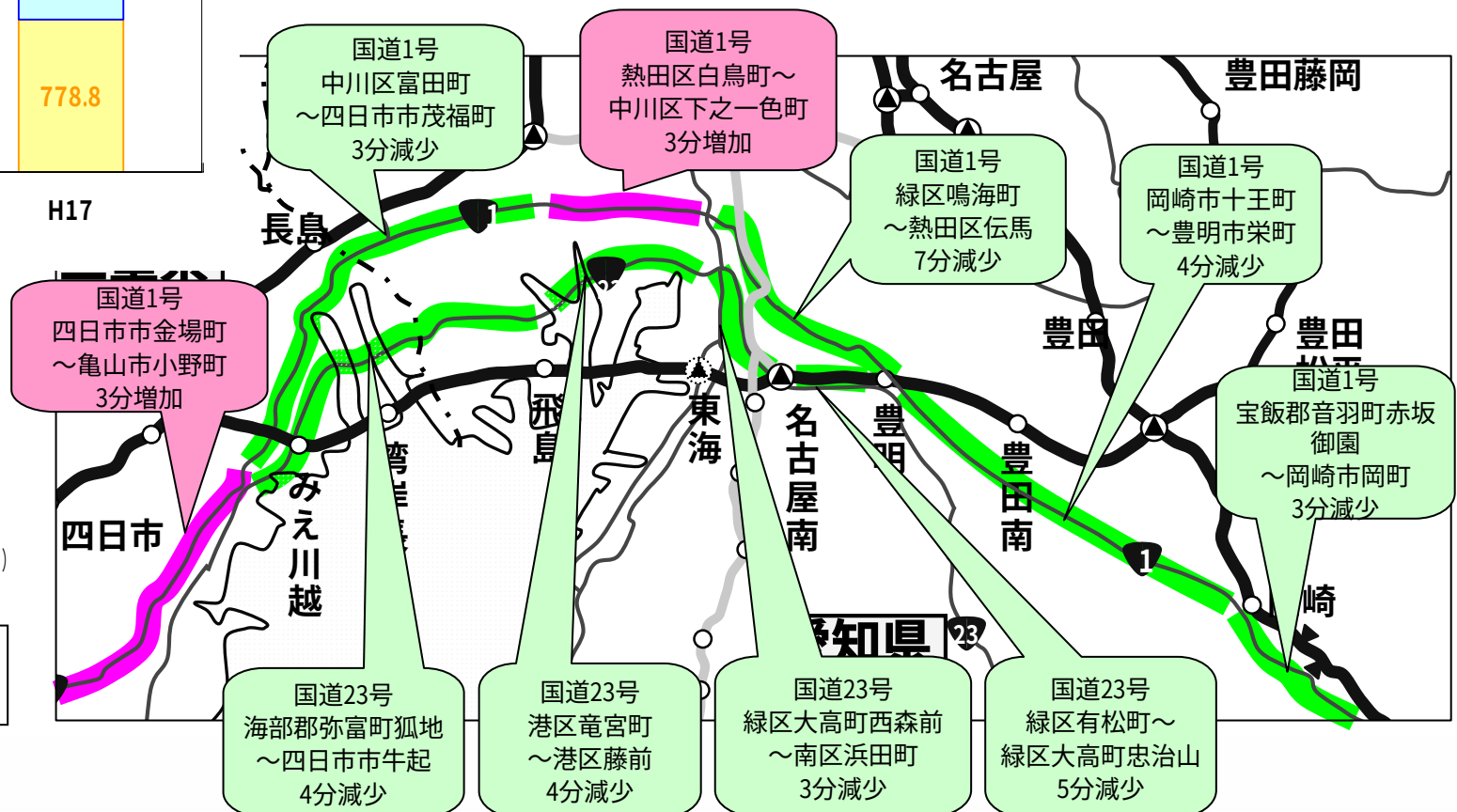
旅行時間の変化 (H9⇒H17)

区間

国道1号
音羽蒲郡IC付近～四日市IC付近
(宝飯郡音羽町赤坂字御園
～亀山市金場町)

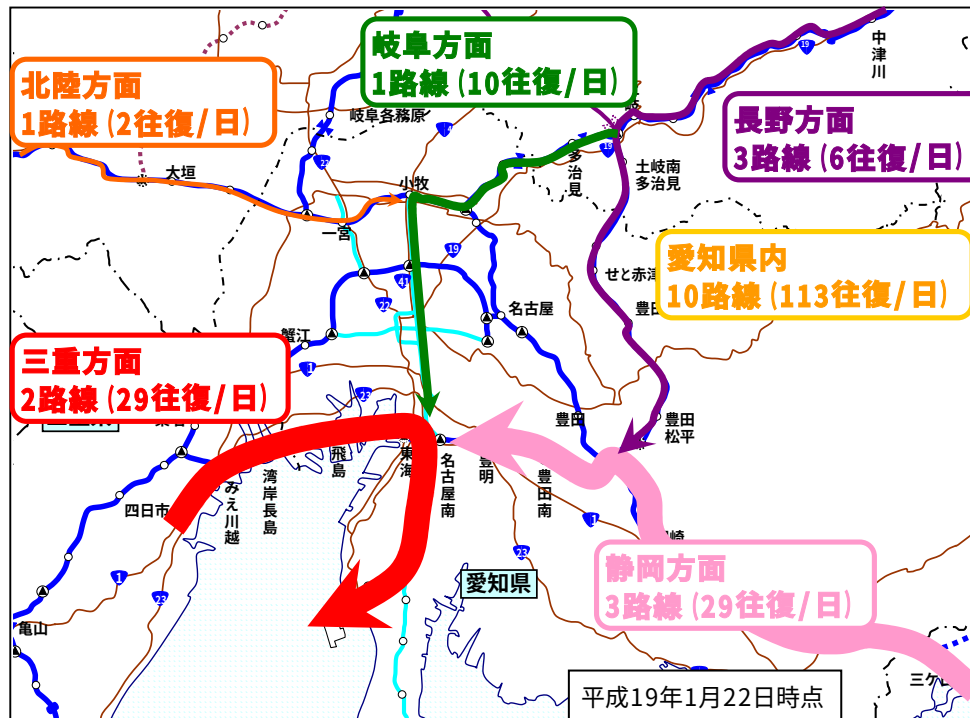
国道23号
豊明IC付近～四日市東IC付近
(名古屋市緑区有松町
～四日市市午起一丁目)

■ 旅行時間未改善
■ 旅行時間改善



4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ①活力 円滑なモビリティの確保、 空港へのアクセス 空港バス運行による利便性向上

◆セントレアの開港後、伊勢湾岸自動車道を利用した空港高速バスの定期便が運行
本道路整備による時間短縮・定時性確保によって、利便性が高まる



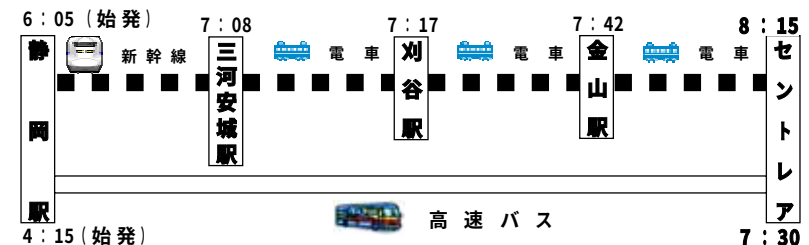
中部国際空港への高速バス20路線 (189往復/日)

内伊勢湾岸自動車道経由12路線

134往復/日 (全体の71%)

【効果事例②：M交通の声】 (四日市市・桑名市～セントレア)
伊勢湾岸自動車道が無い場合は、東名阪～名古屋高速経由となるが、渋滞があり40分程度の遅延が予想される。
三重県から東名阪を利用する場合、鉄道に比べメリットが小さく、運行路線とする可能性は低い。

【効果事例①】 (静岡市～セントレア)
空港バスで利用できなかった8時台の便も利用可能に
<始発新幹線利用と空港バス利用での到着時間の差>



※高速バス：2006年6月1日時点、鉄道：2006年9月1日時点

出典：H18高速バス時刻表、鉄道時刻表

中部国際空港利用状況 (平成17年度)	
航空旅客数	1,235万人
来場者数	1,817万人
駐車場利用台数	199万台

開港：2005年2月17日

出典：中部国際空港HP、各バス会社HP



4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ①活力 物流の効率化支援、 国際物流の支援

◆伊勢湾岸自動車道は、中部国際空港への国際物流のスピーディーなアクセスを支援



中部国際空港開港以前、名古屋空港は、夜間に使用できない、滑走路が短い、荷撒きスペースが狭い等、貨物にとっての悪条件が重なって、中部地区の輸出貨物は成田や関空を経由した翌日搭載が一般的だった



精密機械や自動車部品などの
中国向け輸送ニーズの高まり

- ・ 24時間営業の中部国際空港の開港により、午前2時発の上海便が就航
中部地区における集約締切り時間は最大6時間延長され、午前2時発の早朝便に搭載可能となり、上海向け貨物の翌日配送が実現。
- ・ 従来成田国際空港を経由していた静岡、塩尻営業所における上海・欧州向け輸出貨物も中部国際空港で対応可能となった。

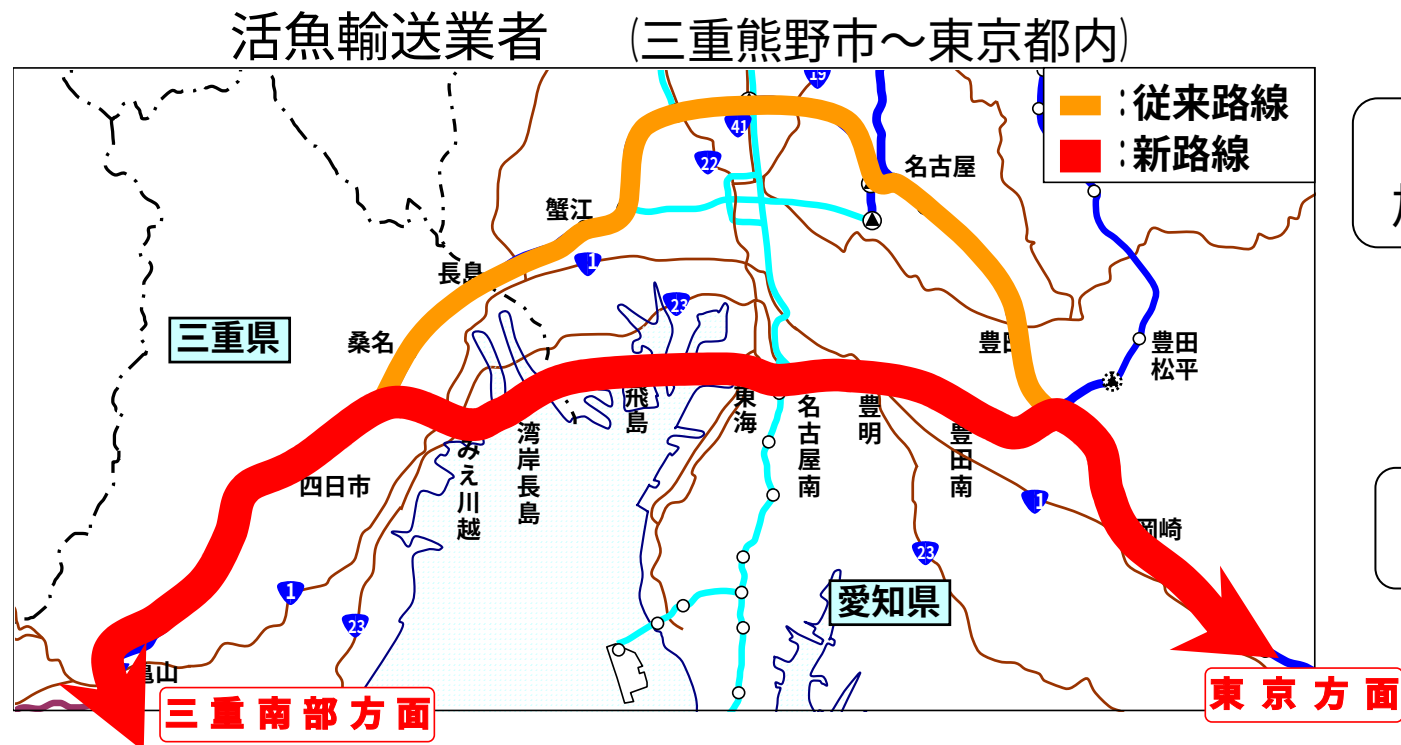
(伊勢湾岸自動車道等の高規格道路によるアクセス支援)

出典：国土交通省 中部地方整備局資料

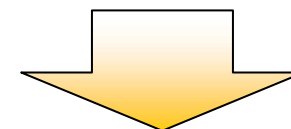
出典：国際カーゴニュース「H17.5.10」

4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ① 活力 〓 物流の効率化支援、

◆伊勢湾岸自動車道利用することにより、活魚の生存率を高めると共に、輸送コスト削減に寄与



輸送時間の短縮や
加減速の少ないスムーズ走行



活魚の生存率の向上

ふぐ、かんぱち、はまち、ひらめなど

出典：企業ヒアリング

三重県HP「東紀州のおさかな大百科」

削減効果試算 距離:約21km

(片道) 時間:約20分

※大宮大台IC～東京ICまで

1日3台以上が毎日往復

出典：H18道路時刻表

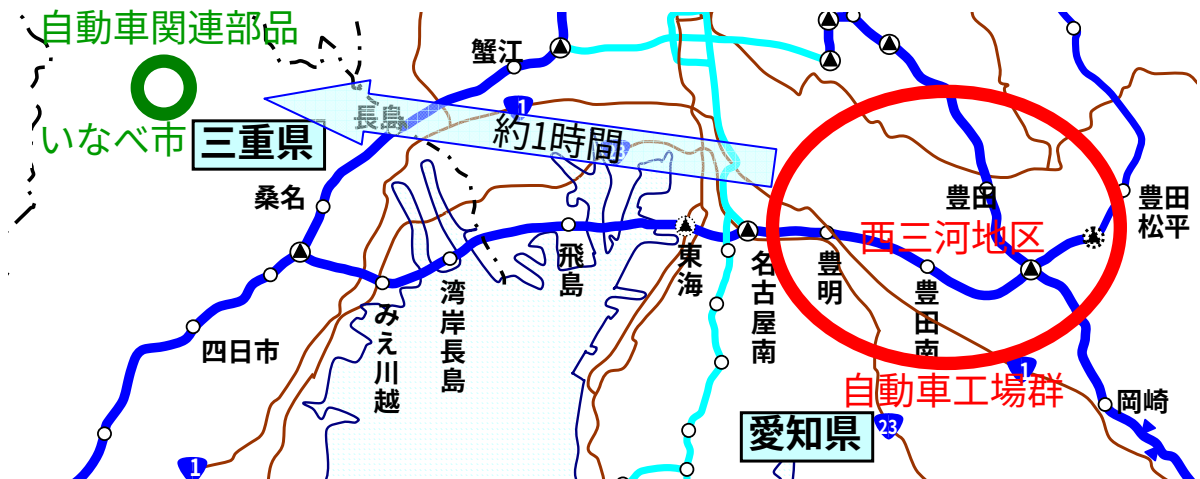
4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ①活力 `国土・地域ネットワークの構築、 通勤圏の拡大

NEXCO

- ◆三重県への生産拠点拡大
- ◆伊勢湾岸自動車道整備により、豊田市から通勤が可能となった。



- 三重県へ生産拠点拡大の動き (自動車関連部品)
⇒伊勢湾岸自動車道開通に伴い、1時間通勤圏内へ



4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ④環境・生活環境の改善・保全、 景 観

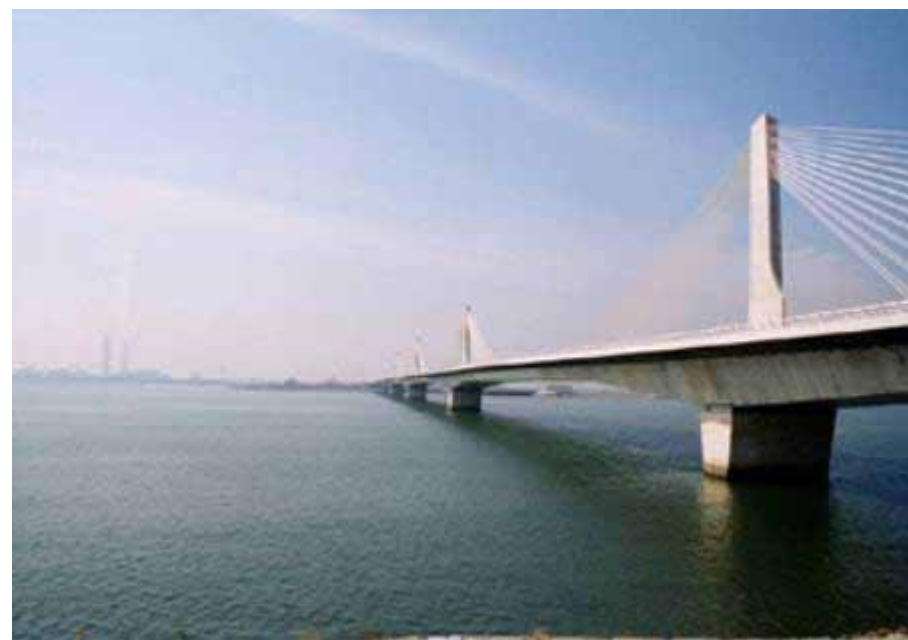
NEXCO

◆名古屋港や木曽三川を跨ぐ橋梁は、景観設計に配慮し、学会や名古屋市から数々の賞を受賞
名古屋港の三大斜張橋・名港トリトンとは新たな名古屋港の観光スポットを創出

名港三大橋 (トリトン)



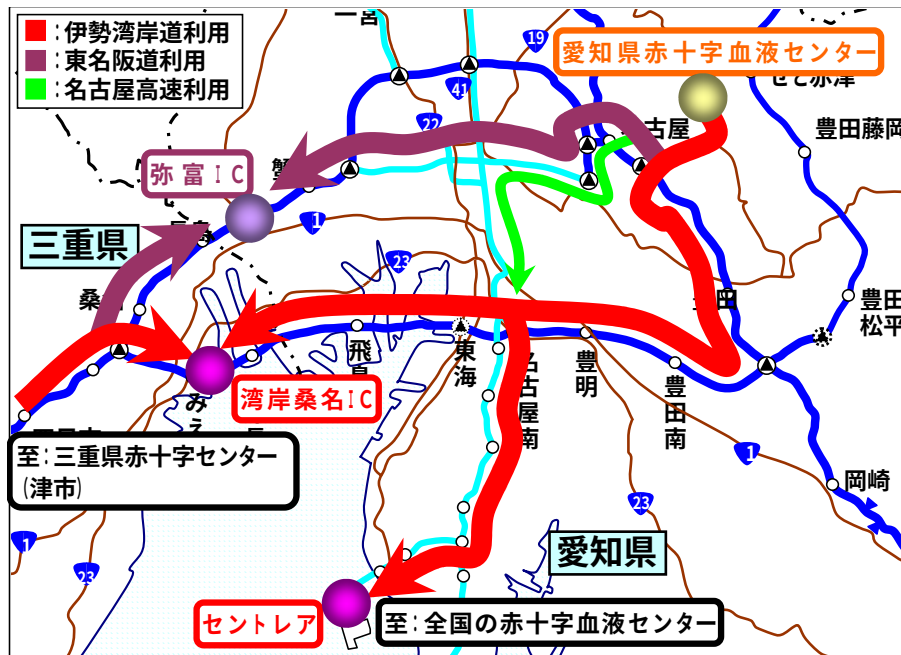
木曽川・揖斐川橋



年	対象	賞名	表彰元
1985	名港西大橋	田中賞	土木学会
1998	名港中央大橋	特別賞	北米照明学会
1998	名港トリトン	都市景観賞	名古屋市
1998	名港トリトン	田中賞	土木学会
2001	木曽川橋・揖斐川橋 (トゥインクル)	田中賞	土木学会

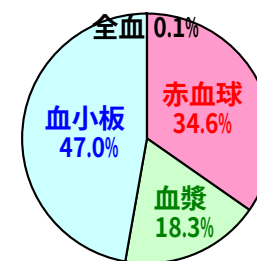
4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ②暮らし `安全で安心できるくらしの確保、 日本赤十字社 (血液製剤輸送)

- ◆愛知県赤十字血液センターから伊勢湾岸自動車道沿線地域及び知多半島方面へは、平均60回/月程度の血液製剤の緊急輸送が行われている。
⇒従前の名高速ルートに比べ、渋滞が少なく時間短縮が可能な伊勢湾岸自動車道へルート変更
- ◆また、三重県との需給調整では従前の弥富ICでの受渡しに加え、渋滞状況によっては伊勢湾岸自動車道の湾岸桑名ICを利用



愛知県血液製剤輸送での伊勢湾岸自動車道路の利用
→約250回/月 (内緊急輸送:約60回/月)

種類別供給状況



採血後有効期限
赤血球: 21日間
血漿: 1年間
血小板: 72時間以内
全血: 21日間

出典: 愛知県赤十字血液センター

【愛知血液センターの声】

需要の多い血小板の保存期間は72時間と非常に短く、**15分の短縮**は貴重な製剤の有効利用にとり極めて重要。
また、生命の危機に対し、遅延は許されない。渋滞が少なく安全性の高い伊勢湾岸道は**時間短縮**もさることながら、**定時制確保**の観点からも、多用している。

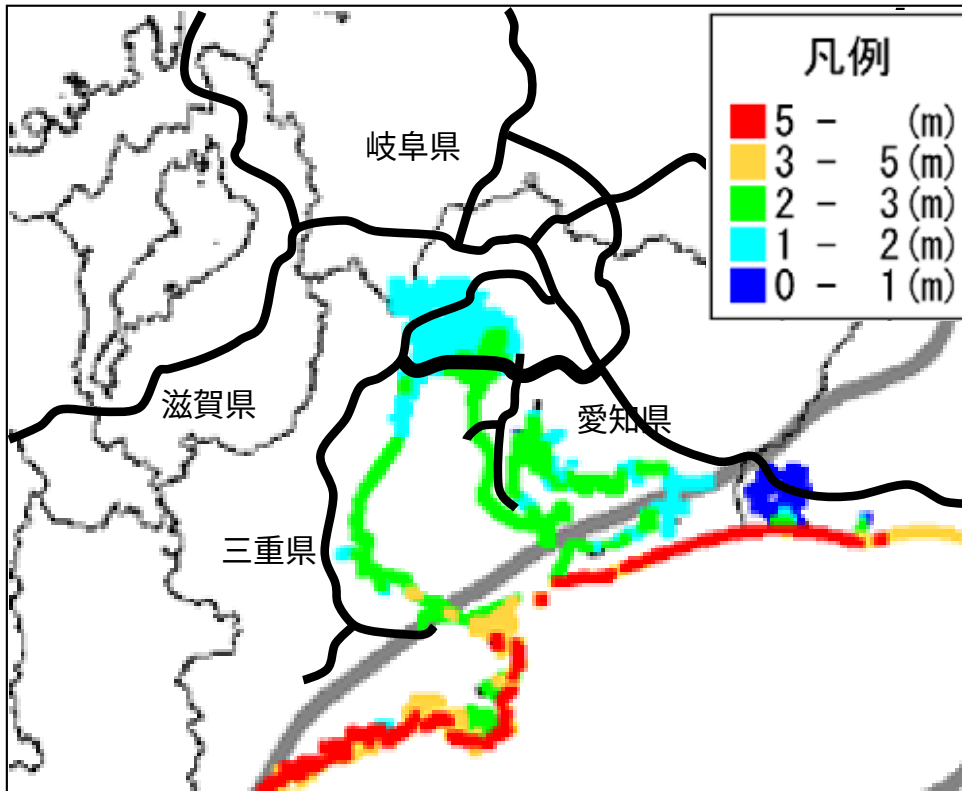
ダブルネットワーク化により、時間短縮と定時制の確保が容易になり、**命の連携**に寄与している

4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ③安全 災害への備え、 緊急輸送道路としての機能



◆伊勢湾岸自動車道は、愛知より緊急輸送道路の指定

予想される津波の高さ（満潮時）と地域



出典：東南海、南海地震等に関する専門調査会（第16回）

東海、東南海、南海地震に伴う津波により、低地部を通過する一般国道では緊急輸送路としての機能の低下が予想されており、高架構造が主体の伊勢湾岸自動車道が緊急輸送道路として機能を発揮することが期待されている。

三重県では現在、緊急輸送道路の見直しを行っており、三重県内の伊勢湾岸自動車道については平成19年度に指定される見込み

三重県県土整備部

緊急輸送路：各公共団体における地域防災計画において指定された緊急時の優先輸送路

役割：大規模な災害が発生した場合、住民の避難や緊急物資の輸送ルート

4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ①活力 国土・地域ネットワークの構築、 経路選択の多様化

◆東名阪と東名が直結され、複数のルート選択が可能となった。
東名静岡方面から名古屋中心部へは、東名名古屋IC経由に加え、名古屋南IC経由の新たなルートが整備された

表の見方

	H15	H17
区間の平均交通量→	10.0	8.0
H17とH15との差→		▲2

※区間の平均交通量(千台/日)

東名阪 四日市JCT (上り線)



名高速 大高線
(星崎～大高)

H15年度	H17年度
60.5	69.1
	+8.6

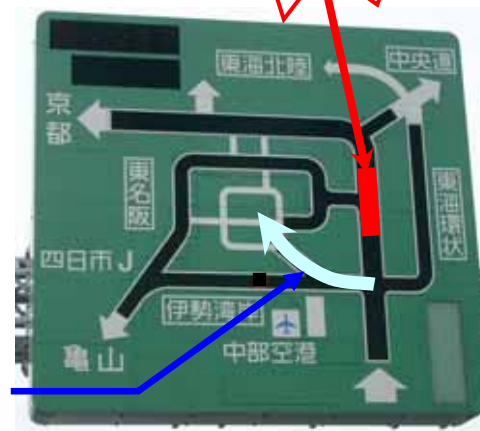
出典:名古屋高速資料

東名
(豊田～東名三好)

H15年	H17年
88.0	80.0
	▲8.0

出典:NEXCO資料

事故渋滞(例)



東名 豊田JCT (下り線)

迂回通行可能

4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ④環境 生活環境の改善・保全、 大気・騒音アセス評価位置

- ◆環境アセスメントの評価ポイントは下図に示す23箇所
大気については、環境アセスポイント全てで大気 (NO₂,CO,SPM) の現況を確認
騒音については、保全対象家屋が存在する16箇所の現況を確認



4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ④環境 〃生活環境の改善・保全、
沿線の騒音対策

NEXCO

遮音壁の設置



伊勢湾岸道を走行する車両の騒音を低減

環境施設帯の設置



本線と沿道の住宅地との間を広げ、幅広の植樹帯や歩道や生活道路を整備

4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ④環境・生活環境の改善・保全、生態系

[6/7 弥富野鳥園 所長のコメント]

- 観測される野鳥の種類や個体数の変化は、堤防改良や埋立ての進行による土地の乾燥等の、周辺環境変化の影響が大きい。
- 伊勢湾岸を横断する「ウ・サギ」は近年増加傾向にあり、伊勢湾岸の影響は小さい。

⇒野鳥園の観測データ集計 (H6→H16)

鳥 種:107種→113種 (1.1)

観測数: 33,828→70,936羽 (2.1)

希少種:17種 (増加7種、減少4種)

[6/22 「日本野鳥の会」 愛知県支部 副支部長のコメント (※)]

- アセス時に要求の照明の遺漏対策等は施されており、むしろ周辺環境変化の影響や、ラジコン飛行機の影響が大きい。
- オオタカ、ハイイロチュウヒ、チョウゲンボウなど特に希少な猛禽類も観測されている。

⇒「日本野鳥の会」探鳥会観測データ集計 (H12→H17)

鳥 種:59種→56種(0.95)、

観測数:8813→8517(0.97)

希少種:15種 (増加5種、減少2種)



大局的に伊勢湾岸の影響は少ないと判断

4. 事業の効果 (3) 事業の効果 (沿道及び地域社会) ④環境・生活環境の改善・保全、 都市空間の有効活用

NEXCO

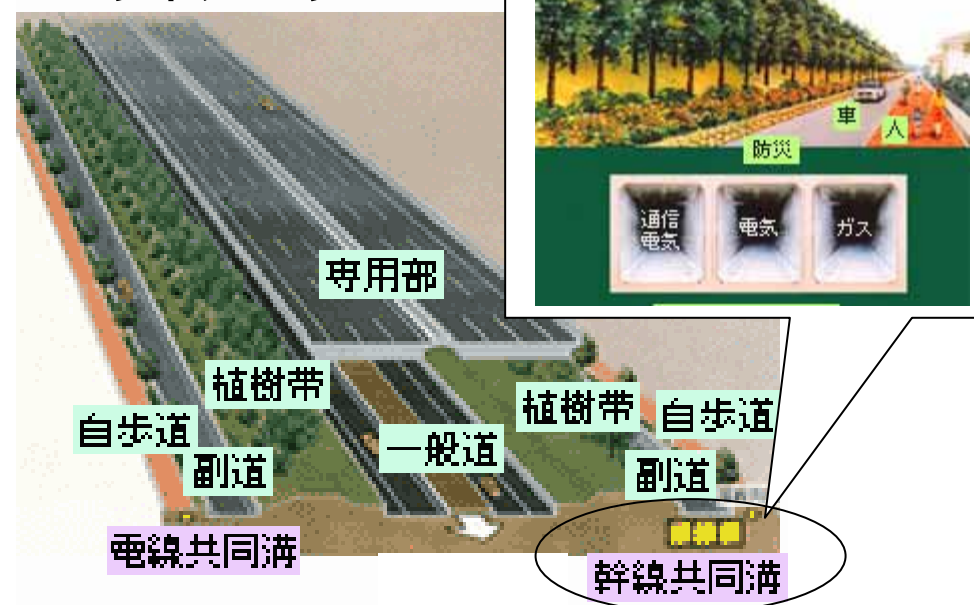
◆伊勢湾岸道路は◆R23やR302、県道と重複区間では、環境施設帯や生活道路を設けている。

環境施設帯の設置



豊田市花園町付近

生活道路（副道） のイメージ



環境施設帯：

本線と沿道の住宅地との間を広げ、幅広の植樹帯や歩道、地域の車のためのサービス（生活）道路のこと。

5. 本事業における新工法・新技術の取組み

新工法・新技術の取組み 分岐型遮音壁

NEXCO

分岐型遮音壁

主な特徴

遮音壁先端部：トナカイの角のような形状

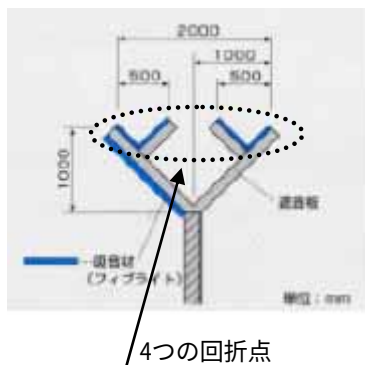
⇒遮音壁先端部のY型武に回折点を4つにすることで多重回折により低減効果を大きくしたり、相互干渉作用することで騒音を低減。

⇒遮音壁高が低く抑えられる。
(同じ高さの従来型遮音壁に比べ、2～5dBの低減効果)

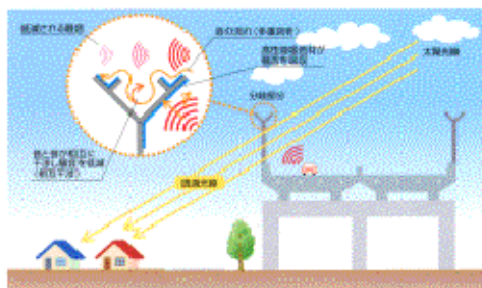
出典：NEXCO中央研究所資料

⇒「トナカイ分岐型遮音壁」は、平成10年5月に社団法人土木学会から「平成9年度土木学会 技術開発賞」を受賞
出典：(株)ブリジストンHP

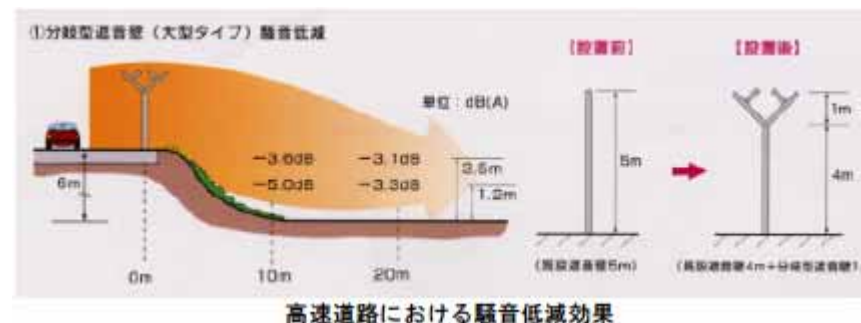
⇒遮音壁の壁面に透光板を採用し、日照への影響も考慮
(北側：H=6m、南側：H=3m)



分岐型遮音壁の効果



【主な施工箇所：豊明IC～名古屋南IC・JCT間他】



出典：NEXCO中央研究所資料