

○ 事後評価の概要及び決定した対応方針

1. 事後評価の概要 (伊勢湾岸自動車道 豊田 JCT～四日市 JCT)

事業諸元	事業概要	事業をめぐる 社会情勢の変化	事後評価の結果等	対応方針 (案)
・延長：51.3km ・事業化年度：S62 ・事業費：1 兆 3,150 億円 ・完成年月：H16.12 ・交通量： 25,400～52,200 台/日 (H17 年度実績) ・事業実施主体： 国土交通省・日本道路 公団 (中日本高速道路 株式会社)・愛知県・名 古屋港管理組合	当該区間は、第二東名・ 第二名神高速道路の一部 をなす区間であり、基本計 画区間である東海～飛島 は一般有料道路事業 (国土 交通省等との合併施行事 業)として、その前後の区間 は国土開発幹線自動車道 「第二東海自動車道」及び 「近畿自動車道名古屋神戸 線」として、全線6車線で整 備を行ったもの。	東海地方 (愛知県、岐阜 県、三重県) は製造品出荷額 が全国の 18%を占め、自動 車産業、電気エレクトロニク ス産業など「ものづくり産業」 の盛んな地域である。名古屋 港コンテナターミナルの整備、 中部国際空港の開港、 高速道路ネットワークの整備 (伊勢湾岸自動車道、東海環 状自動車道)等社会資本整備 の進展とともに、製造業が 好調なことから、平成 13 年 度以降、県民総生産が全国 の伸びを上回り経済活動が 活発な状況である。	○伊勢湾岸自動車道 豊田 JCT～四日市 JCT 間の費用便益比は 2.7 と試算。 ・橋梁区間において新技術・新工法採用に取り組み、橋梁上部工の建設コストを約 6%低減。 ⇒ 当区間の試みは、建設中の第二東名・名神高速道路の橋梁建設のコスト削減に反映。 ・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、交通事故の減少とともに、 下記①・②を確認。 ①伊勢湾岸自動車道と並行する一般国道 23 号等の一般道路の交通混雑緩和 ②高速道路の利用経路変更による四日市 JCT 及び豊田 JCT 以北の東名高速道路・東名阪 自動車道の交通混雑緩和 また、両 JCT 以南では交通集中による混雑が激しくなったものの、名古屋周辺部の高速道 路全体としては渋滞回数が大幅に減少。 ○沿道及び地域社会への整備効果としては、「ものづくり産業」を支える大動脈として機能して おり、特に、名古屋港や中部国際空港へのアクセス道路として、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まちづくりの進展、救急医療活動 の支援、観光の活性化などの効果を確認。 ○沿線の大気質、騒音は、環境基準値を下回っている。	下記の対応 方針を (案) として提示

当該事業の事後評価 (案) の詳細は、当社ホームページ (<http://www.c-nexco.co.jp>) の「企業・IR情報／企業情報／経営情報／事業評価」をご参照下さい。

2. 決定した対応方針

本区間は、今後、第二東名・第二名神高速道路の完成によって更なる利用が見込まれる区間である。 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する。 ただし、現在、建設が進められている名古屋環状2号線・東南部や、隣接区間の第二東名・第二名神高速道路等の完成によって、本区間の利用状況に変化が生じるため、関係する区間の事後評価において、当該区間の利用状況についても確認する。
