

平成19年4月24日
国土交通省中部地方整備局

お知らせ

東海環状自動車道が更に一歩前進！

＝西回り【養老IC(仮称)～北勢IC(仮称)】の計画決定により全線ルートが決定＝

1. 概要

岐阜県都計審(H19.3.14)、三重県都計審(H19.3.23)で承認された、東海環状自動車道(西回り)養老IC(仮称)～北勢IC(仮称)約18km区間が平成19年4月24日に都市計画決定告示され、東海環状自動車道全線のルートが決定しました。

中部地方整備局では、早期全線完成に向け、当該区間の測量・地質調査等の現地調査に直ちに着手して参ります。

東海環状自動車道全線が整備されることにより、平成17年3月に開通した東部区間の整備効果に加え、**更なる大きな整備効果が期待**されます。

2. 半分(東部区間)の整備でこれだけの効果が発現！

- 豊田市～土岐市で約70分、土岐市～関市で約40分の移動時間を短縮
- 東海環状内側の渋滞量が約50%減少、CO2排出量も削減
- 全国で年間約5,080億円の経済効果(三菱UFJリサーチ試算)
- 岐阜県では企業進出件数が3.4倍(H17/H16)、企業立地面積も5倍(H17/H16)有効求人倍率も全国2位(2006.12)へと躍進
- 東名高速での交通事故時に迂回機能を発揮(H18.7.25)

3. 全線完成時は更なる追加効果が期待！

- 大垣市～四日市市で約45分、岐阜市・関市～大垣市で約25分の移動時間を短縮
- 東海環状内側の渋滞ポイントの半分を解消・緩和、更なるCO2排出量の削減
- 岐阜・西濃・北勢地域と四日市港・中部国際空港が直結、更なる企業進出が活発に
- 名神高速関ヶ原などでの事故・雪による通行止め時の迂回機能

4. 配布先 中部地方整備局記者クラブ

愛知県・岐阜県・三重県の各県政記者クラブ

5. 問い合わせ 国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課

課長 渡邊 良一 TEL 052-953-8168



東海環状自動車道の概要

- 愛知県、岐阜県、三重県を結ぶ延長約160kmの環状道路。
- 東部区間（豊田東JCT～美濃関JCT間：約73km）は、愛・地球博の開催に合わせ平成17年3月に開通。
- 美濃関JCT～西関IC間についても平成20年度の開通に向け工事を推進。
- 養老IC～北勢IC間（約18km）が都市計画決定し、東海環状自動車道全線のルートが決定。
- 西部区間（美濃関JCT～四日市北JCT：約80km）についても、早期全線開通を目指し事業を推進。

平成19年度事業状況

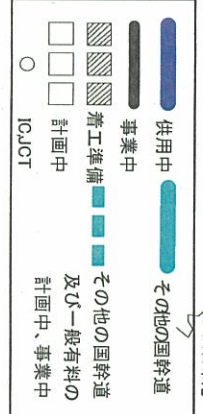
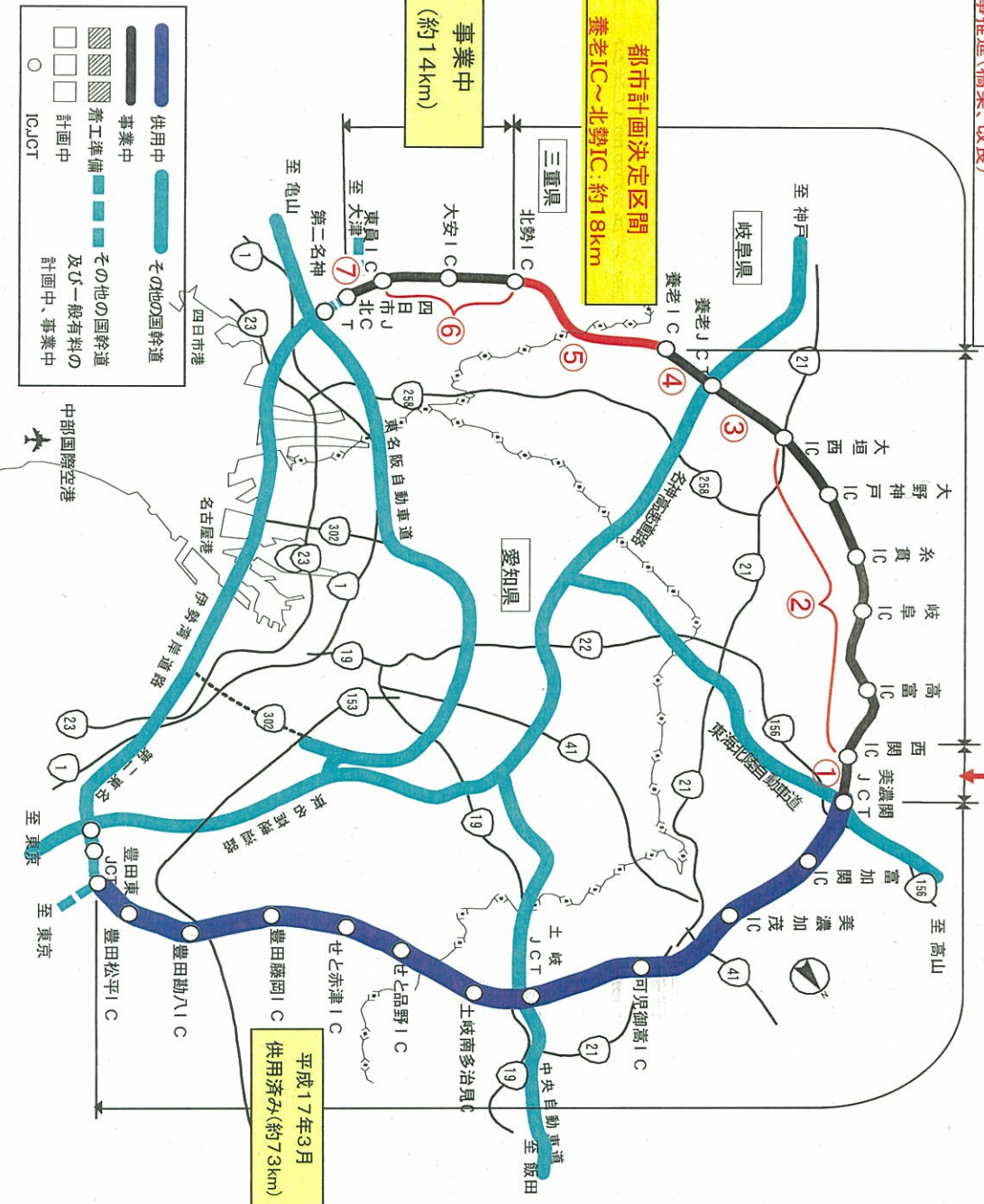
①	工事推進(トンネル、橋梁、改良)
②	調査設計推進
③	用地買収、工事着手(橋梁下部工)
④	調査設計推進
⑤	測量・地質調査等の現地調査に着手
⑥	調査設計推進
⑦	工事推進(橋梁、改良)

事業中
平成20年度
供用予定(約3km)

都市計画決定区間
養老IC～北勢IC:約18km

事業中
(約14km)

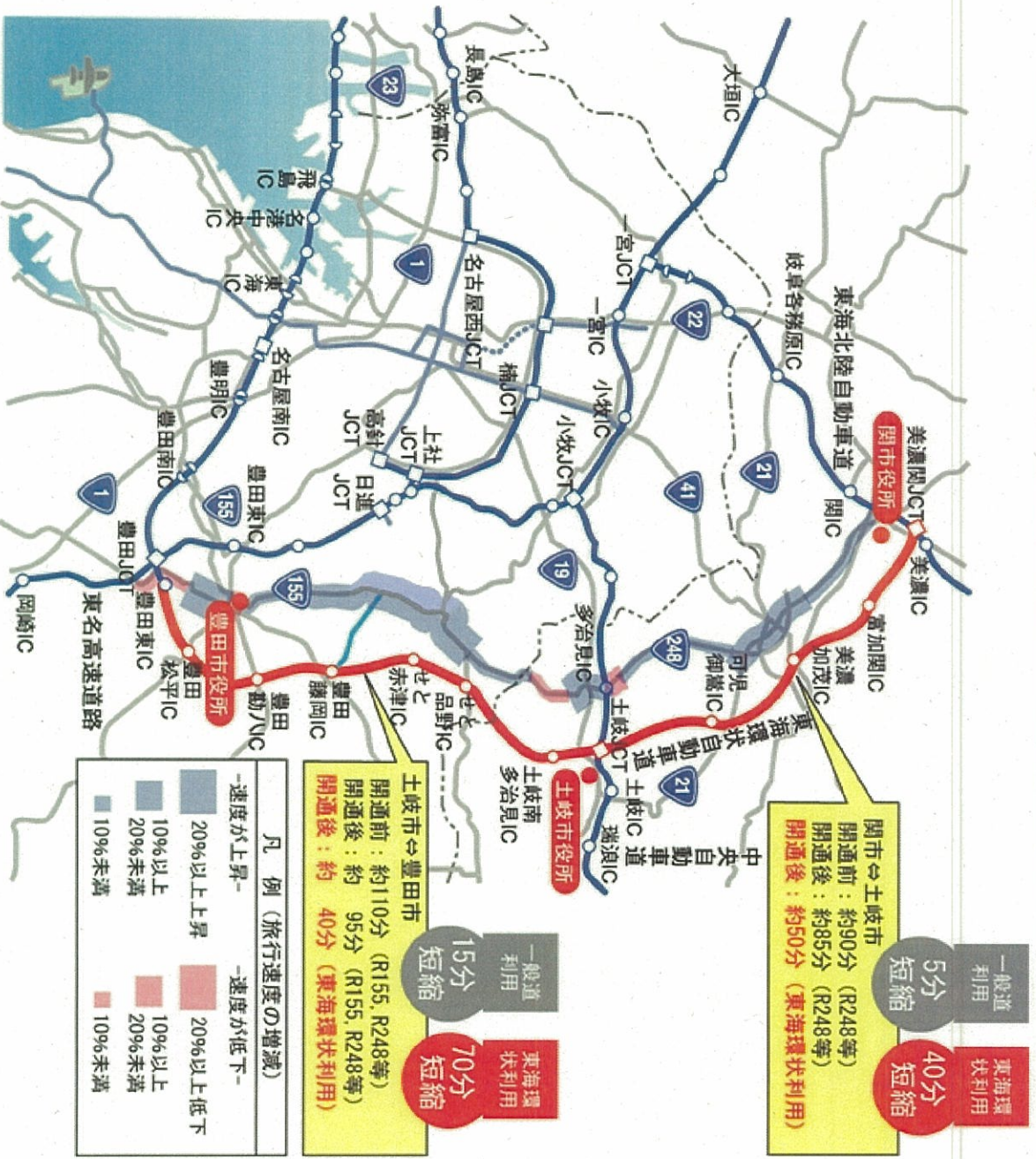
平成17年3月
供用済み(約73km)



注) IC名は仮称 (供用部分を除く)

東海環状(東部区間)の整備により、 諸都市間の移動時間が大幅に短縮！

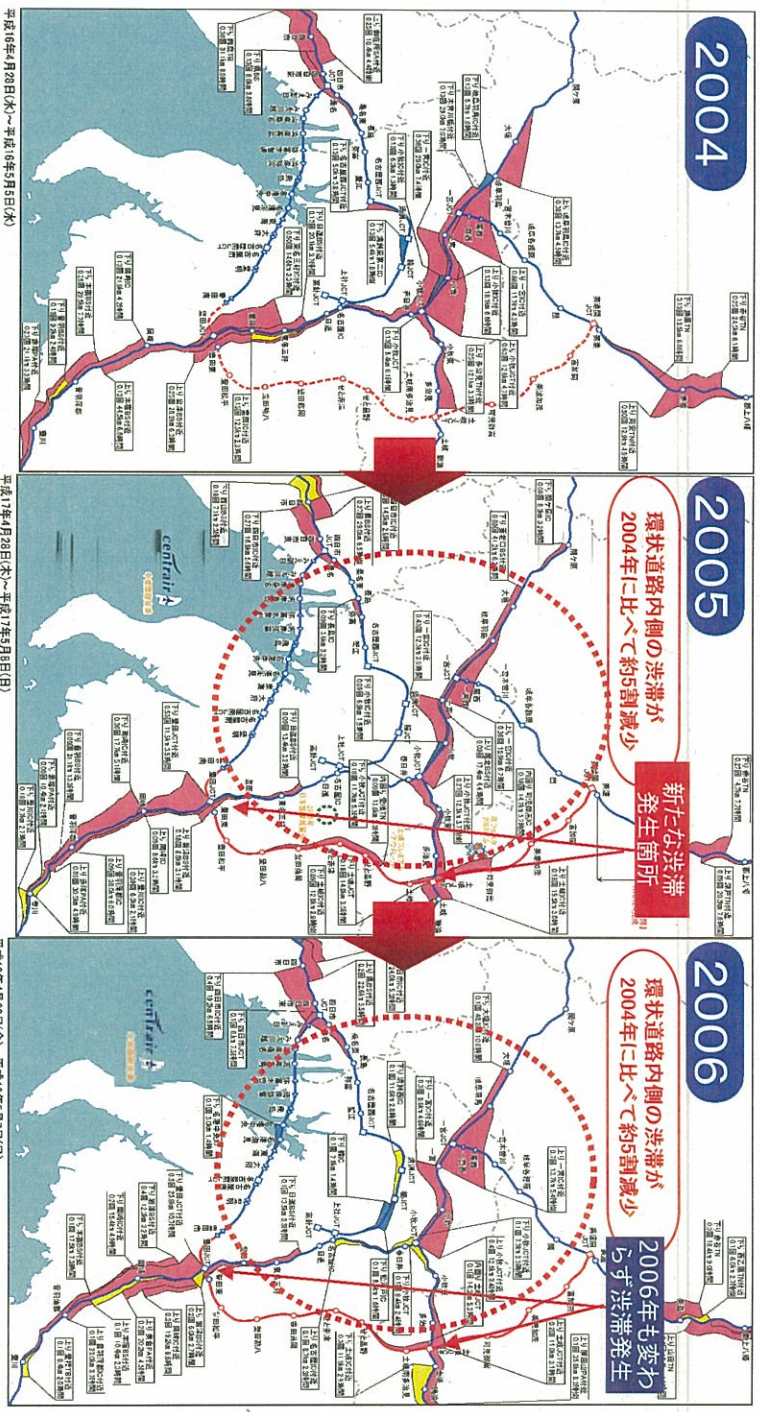
- 東海環状自動車道に並行する一般国道では、交通量の減少により走行速度が向上しました。
- この結果、関市役所～土岐市役所間の所要時間は、東海環状自動車道経由で約40分短縮され、一般国道経由では約5分短縮されました。
- 同様に、土岐市役所～豊田市役所間の所要時間も、東海環状自動車道経由で約70分短縮され、一般国道経由では約15分短縮されました。



※1 各市役所間の所要時間を東海環状道上規制速度(70~100km/h)、7カセ2道路は30km/hとして算出。
 ※2 走行速度調査は、開通前が2004年10月~12月、開通後が2005年6月~7月のロード・ランニングデータ。
 ※3 Co2削減量は、東海環状道と直接影響を受ける高速道路及び並行する一般国道の自動車排出量を試算。
 ※4 中部国際空港の面積は約470ha、植林によるCo2吸収量は10.6t-CO2/ha/年。

東海環状(東部区間)の整備により、 東海環状内側の渋滞量が約50%減少！

- 環状道路が形成されたことにより、渋滞を避けて複数のルートが選択できるようになりました。
- ゴールデンウイークなどの交通が集中する時期には、特にその効果が発揮されます。
- 2004年(東部区間の整備前)と比較すると、環状道路内側の渋滞量が約50%減少しました。
- 反面、環状道路外側で新たに渋滞が発生しています。



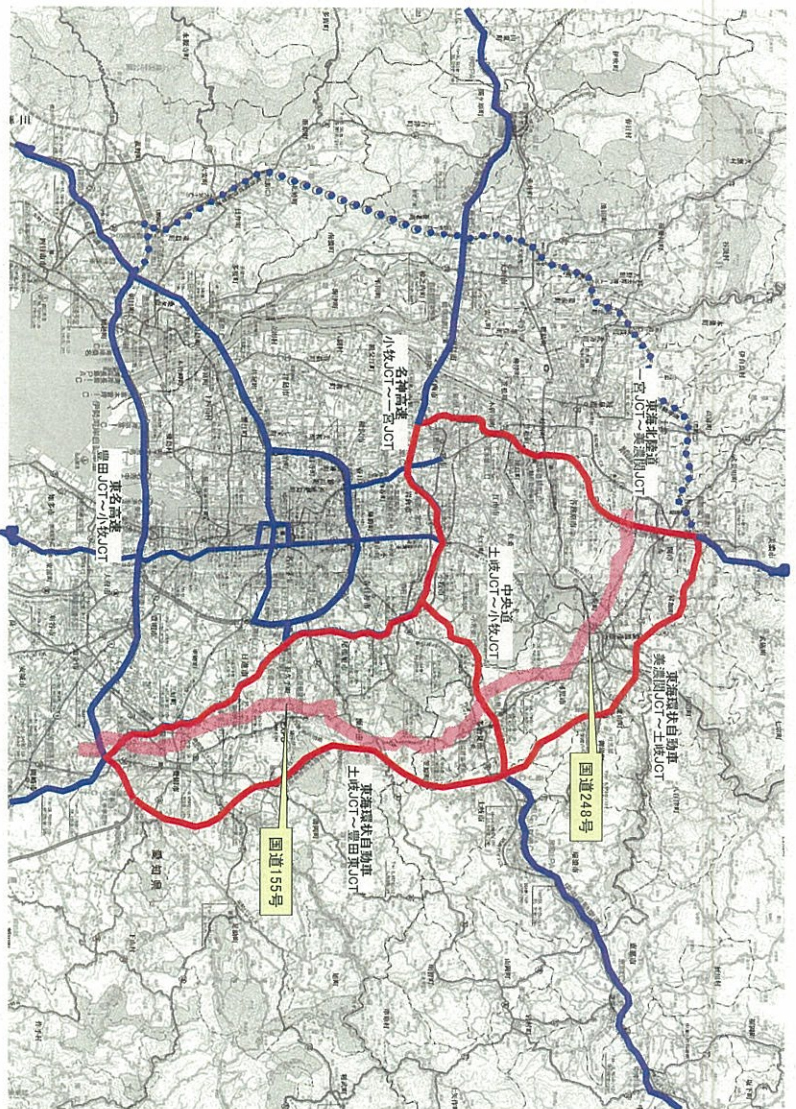
BS/バス停
 T/B本線料金所

(出典：中日本高速道路(株)提供データをもとに中部地方整備局が作成)
 ※渋滞：渋滞長(km)×渋滞時間(時間)×渋滞回数(1日当り日数)を渋滞量と定義し、2004年GW期間の渋滞量を基準に2005年GW期間及び2006年GW期間の渋滞量を比較

東海環状自動車道(東部区間)等の整備により、 年間約16,000トンのCO2排出量が削減されたと試算！

- 東海環状自動車道(東部区間)等の整備により、環状道路の「分散導入機能」や「バイパス機能」から環状道路内の渋滞が減少し、走行速度向上等の効果がありました。
- この結果、スムーズな走行が可能となり、年間約16,000トンのCO2排出量が削減されたと試算しました。
- これは、中部国際空港約3個分の面積に相当する森林の吸収量となります。

〈CO2削減量の試算で対象とした路線〉



環状道路の3つの機能

1. 分散導入機能

都市部と郊外を結ぶルートを選択肢を広げ、交通を分散させる機能

2. バイパス機能

都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、都市部の渋滞を緩和する機能

3. 緊急時の迂回機能

災害、事故や工事規制などで、一部区間の不通や混雑があった場合の迂回誘導機能

今回実証された機能

東海環状(東部区間)の整備により、 生産額、企業立地に大きな効果を発現！

- 東海環状自動車道(東部区間)などの開通により、全国で年間5,080億円の生産増加につながったと試算されました。(三菱UFJリサーチ試算)
- また岐阜県では、企業進出件数が3.4倍、企業立地面積が5倍へ伸びるなど大きな効果が発現しています。
- 特に沿線地域では、開通にあわせて工業団地の分譲契約数が大幅に増加し、東海環状自動車道の開通前後に完売となるなどの効果も現れています。
(美濃テクノパーク：H17年度完売、関テクノハイランド：H17年度完売)

試算結果

東海環状自動車道等2005ネットワークの供用により、世帯が受ける単年度の便益は、全国合計で1,080億円/年。また、生産額(全産業)の増加は、全国合計で5,080億円/年。

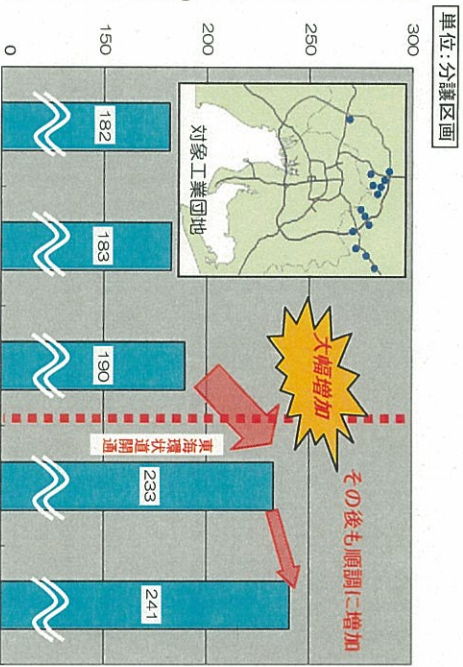
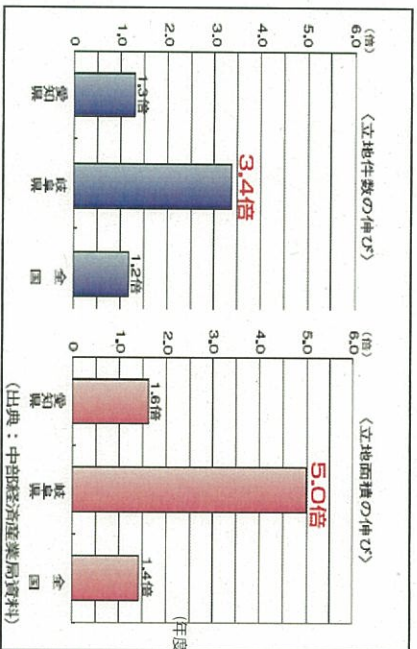
東海環状自動車道等2005ネットワークが供用されたことにより、世帯が受ける単年度の便益※は、全国合計で1,080億円/年と試算された。この便益を、世帯あたりに換算すると、2,300円/世帯となる。また、単年度の生産額(全産業)の増加は、全国合計で5,080億円/年と試算され、これは全国の生産額の0.05%に相当する。

東海環状自動車道等2005ネットワーク供用による全国の便益、生産額増加

便益	
世帯あたり便益	1,080 億円/年
生産額(全産業)増加	2,300 円/年
	5,080 億円/年

※便益
道路整備による効果を数量的に計測し貨幣単位に換算したものの。本研究では、道路整備による世帯の効用(満足度)の上昇分を貨幣単位に換算し算出している。

出典：三菱UFJリサーチの試算結果



2005年の立地件数及び立地面積の伸び(H17/H16)

岐阜県内沿線の工業団地契約分譲数の推移

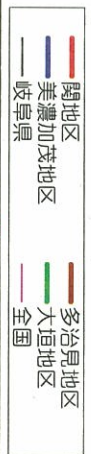
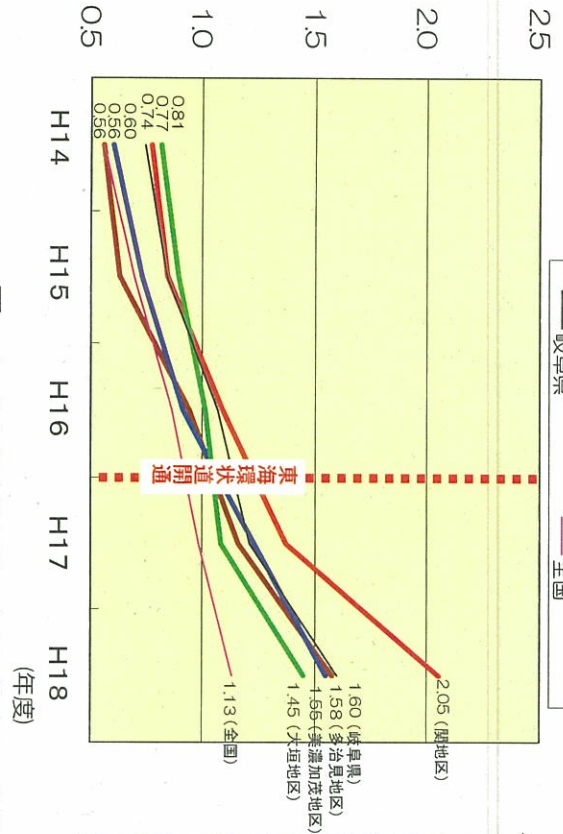
出典：沿線市町村へのヒアリングにより作成

東海環状自動車道(東部区間)の整備は、 地域の雇用環境にも大きく貢献!

●景気動向を示す有効求人倍率をみると、全国平均と比べ岐阜県の東海環状道沿線地区は、何れも高い値を示しています。特にこの伸びは、東海環状道の整備時期以降急速に増加しています。(参照：図-1)

●岐阜県の有効求人倍率(季節調整値)の全国順位(2006.12)は、東海環状道開通前の2004年の11位から2位へ大きく上昇しています。(参照：図-2)

単位：倍



<地区名の凡例>

地区名	該当市町村
関地区	関市、美濃市
多治見地区	多治見市、瑞浪市、土岐市、可児市、可児郡
美濃加茂地区	美濃加茂市、下呂市のうち金山町、加茂郡
大垣地区	大垣市、海津市、不破郡、養老郡、安八郡、揖斐郡

図-1 岐阜県内沿線地区と非沿線地区の有効求人倍率の推移
出典：岐阜労働局のHPデータより作成

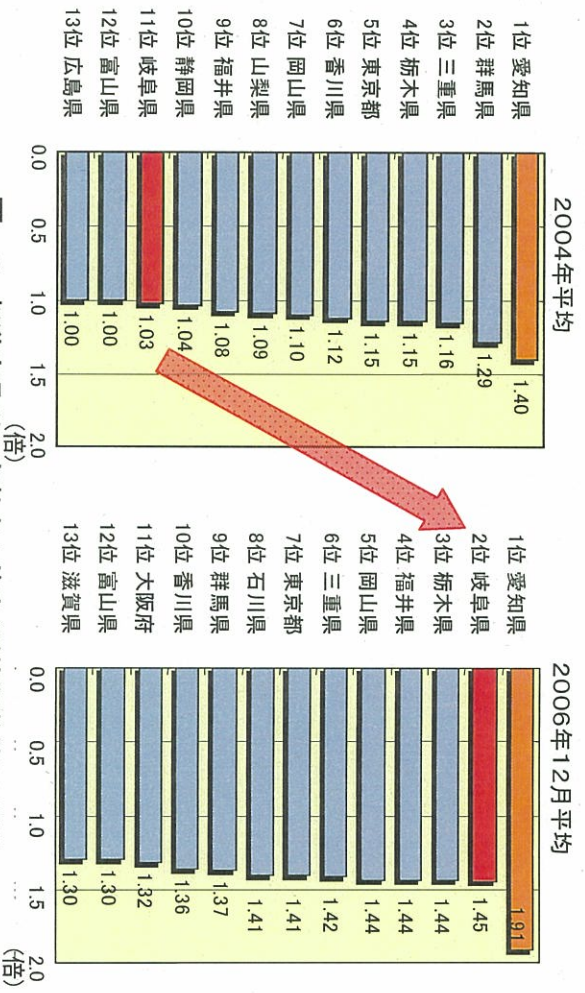


図-2 都道府県別の有効求人倍率(季節調整値)の順位
(2004年/2006年12月)

出典：厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

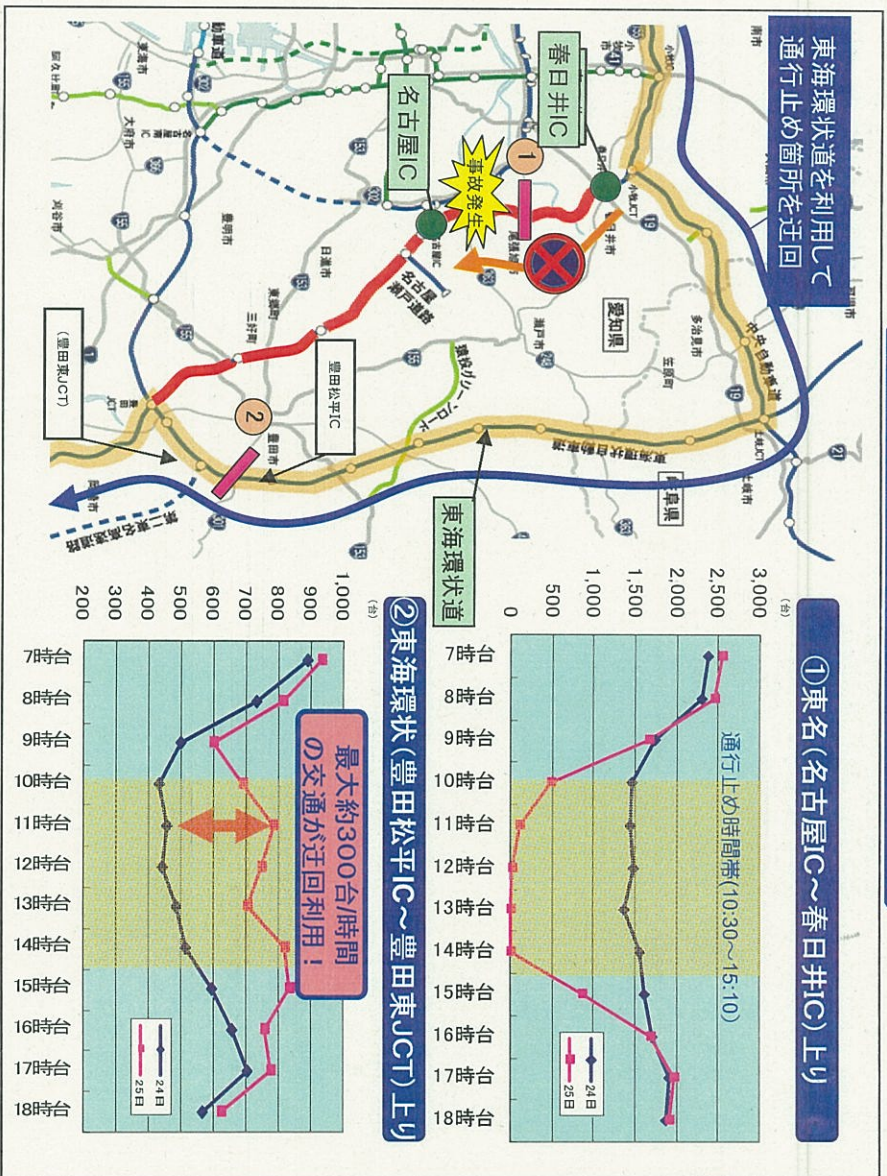
東海環状自動車道(東部区間)の整備により、 東名高速での交通事故時に迂回機能を発揮!

●平成18年7月25日(火) 9時20分頃、東名(名古屋IC付近)上り車線で、トラックと乗用車による事故が発生し、東名(名古屋IC~春日井IC間)が約5時間通行止めになりました。

●通行止め前日(24日)の時間帯別交通量と比較すると、東名(名古屋IC~春日井IC間)の通行止め時間帯において、東海環状道で1時間に最大約300台が増加しました。これは、通行止め区間を迂回した交通があったためと考えられます。

●これにより開通後初めて環状道路の3つの機能の一つである「緊急時の迂回機能」が発揮しました。

通行止め発生時の交通量変化



環状道路の3つの機能

- ### 1. 分散導入機能

都市部と郊外を結ぶルートを選択肢を広げ、交通を分散させる機能
- ### 2. バイパス機能

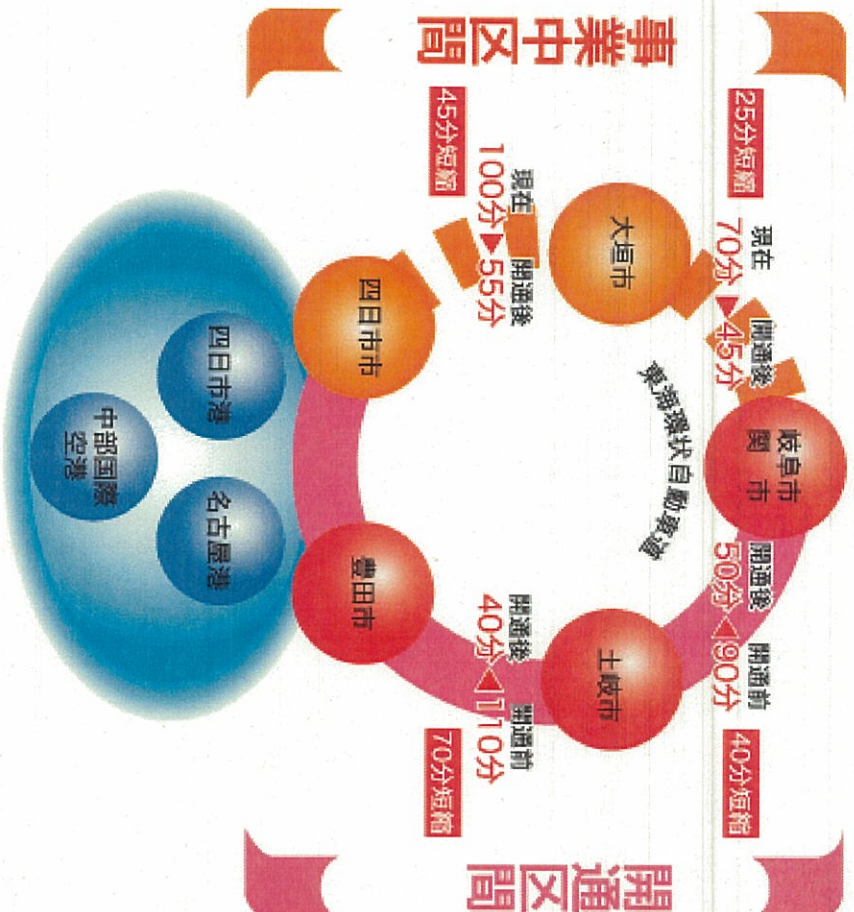
都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、都市部の渋滞を緩和する機能
- ### 3. 緊急時の迂回機能

災害、事故や工事規制などで、一部区間の不通や混雑があった場合の迂回誘導機能

今回実証された機能

東海環状自動車道(西回り)の整備により、 移動時間が大幅に短縮し、輸送エリアが大きく拡大！

- 東海環状自動車道(西回り)が開通することにより、諸都市間の移動時間が大幅に短縮します。
- また、通勤・通学をはじめ、工業製品や農産物の輸送エリアが大きく拡大します。
大垣市～四日市市：100分⇒55分(45分短縮)
岐阜・関市～大垣市：70分⇒45分(25分短縮)

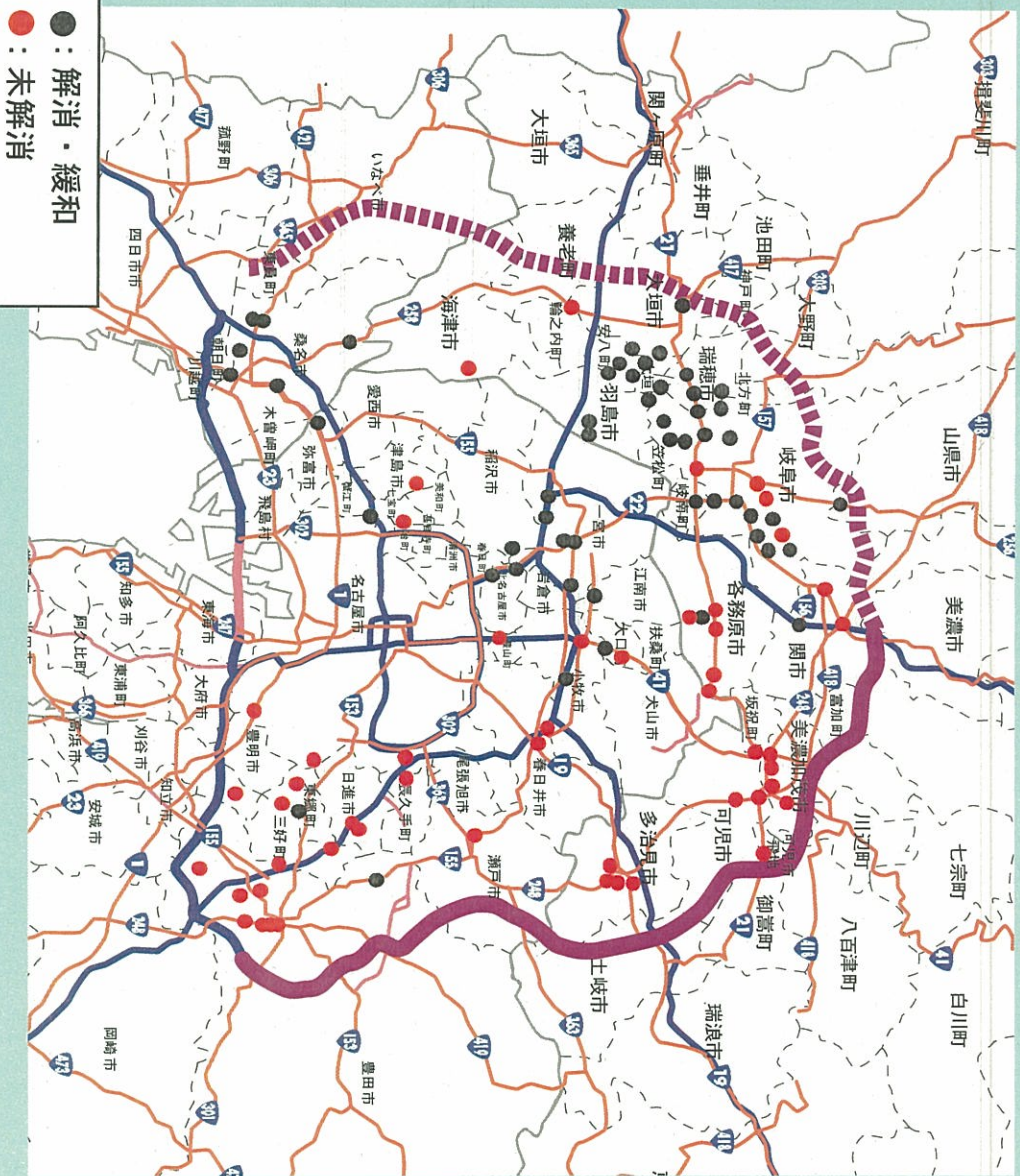


東海環状自動車道(西回り)の整備により、 東海環状内側の渋滞ポイントの約50%を解消・緩和！

●東海環状自動車道(西回り)が開通することにより、東海環状内側の第4次渋滞ポイント100箇所のうち53箇所(約50%)が解消・緩和が期待されます。

第4次渋滞ポイントのうち 53箇所(53%)が解消・緩和

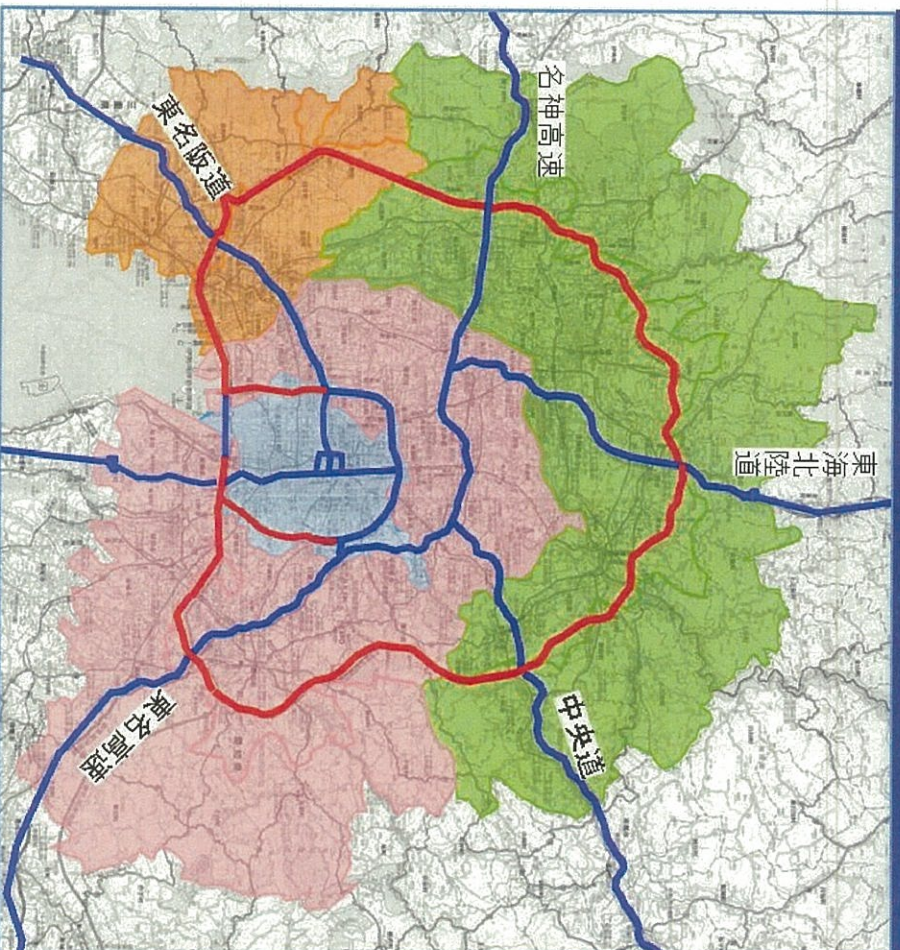
	渋滞ポイント 箇所数	4車有料	
		解消・緩和 箇所数	解消・緩和 率(%)
愛知県	40	15	38%
岐阜県	54	32	59%
三重県	6	6	100%
合計	100	53	53%



東海環状自動車道(西回り)などの環状道路整備により、 年間約45万トンのCO2排出量を削減！

- 既に1999年時点において、名古屋圏に環状道路（東海環状自動車道、名古屋環状2号線）が完成していた場合、東海環状自動車道の内側エリアでは年間約45万トンのCO2排出量が削減されると推計されます。
- これは、名古屋市全域の面積の約1.3倍に相当する森林の吸収量に相当します。
※名古屋市の面積は約33,000ha。樹木によるCO2吸収量は10.6トンha/年。

名古屋圏の高速ネットワーク(1999年+環状道路) CO2削減量の試算で対象としたエリア



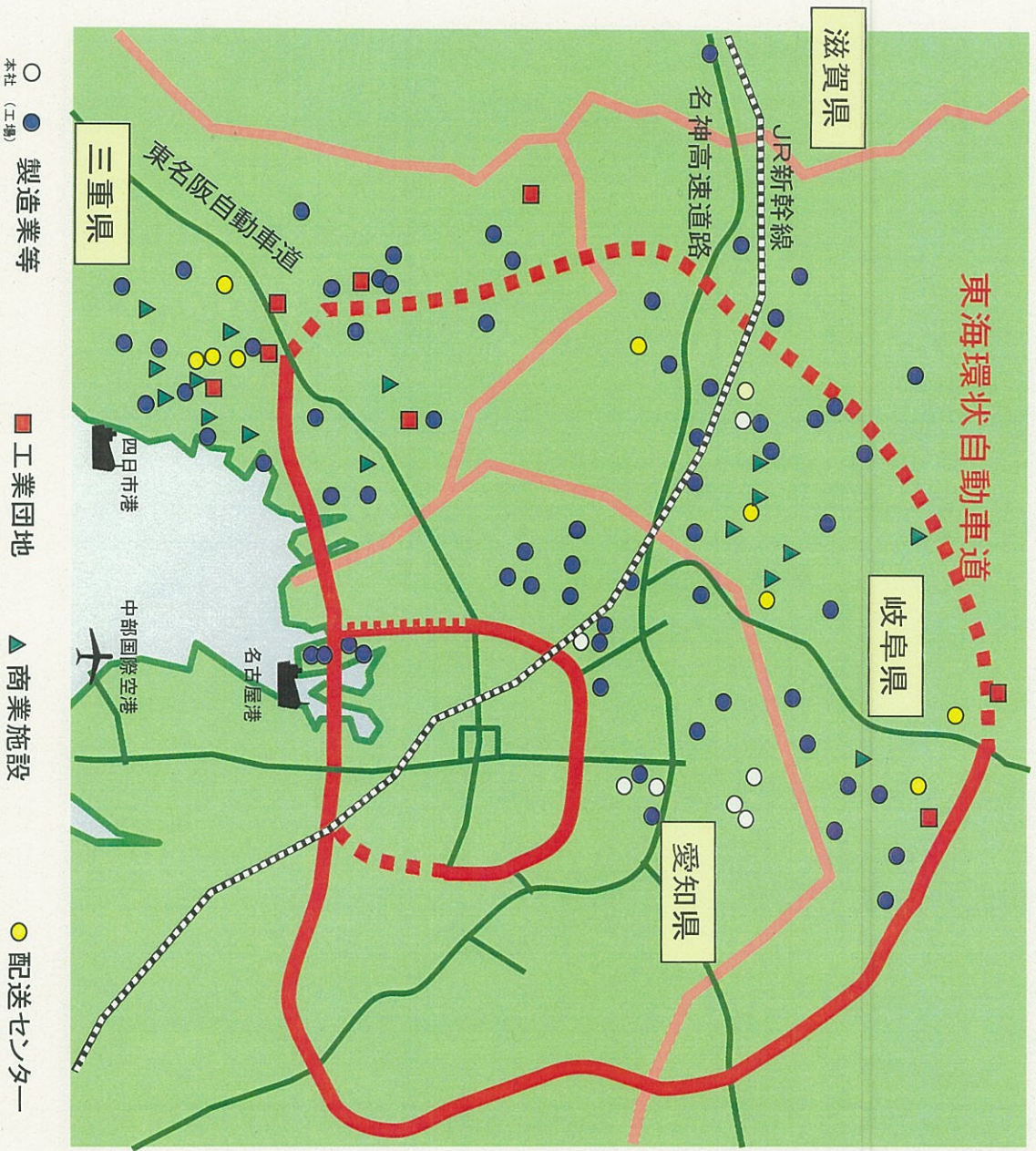
- : H11年度ネットワーク(整備済み)
- : 環状道路ネットワーク
- ※ 着色地域が算出対象エリア

環状道路ネットワークの整備に伴う交通の「分散導入機能」や「バイパス機能」により、環状道路内側の渋滞が減少するなどスムーズな走行環境が確保され、二酸化炭素排出量が削減されます。

東海環状自動車道(西回り)の整備により、 岐阜・西濃・北勢地域と四日市港・中部国際空港が直結！

- 東海環状自動車道(西回り)が開通することにより、岐阜県・三重県を結ぶ初の高規格幹線道路路が誕生します。
- これにより、岐阜・西濃・北勢地域と四日市港・中部国際空港が直結し、新たな連携を創出します。

【名古屋圏の西側に立地する企業など】



東海環状自動車道(西回り)の整備により、 名神高速関ヶ原などの通行止め時の迂回機能を発揮！

- 東海環状自動車道(西回り)の整備により、名神高速関ヶ原などの通行止め時において迂回機能を発揮します。
- 現在の道路ネットワークと比較すると、通行止め時の所要時間が大きく短縮されるとともに、社会的損失も軽減します。

＜東海環状自動車道(西回り)整備後＞

高速ネットワークの形成(リダンダンシー確保)
通行止め時の**所要時間の短縮、社会的損失の軽減**

名神(一宮JCT～大垣IC間) 通行止め時の名神～東名間の所要時間

