

# 再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 247 号 西知多道路 日長IC〔仮称〕～青海IC〔仮称〕					
事業箇所	知多市日長～常滑市金山北キロ					
事業のあらまし	<p>西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約 18.5km の自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通の要衝間の連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。</p> <p>西知多道路は、新東名高速道路の東海JCT から西知多産業道路の長浦IC までの北部区間を現道拡幅で、西知多産業道路 長浦IC から知多横断道路 常滑JCT〔仮称〕 までの南部区間を新設のバイパスで整備する計画となっている。</p> <p>2016 年度に東海JCT 部を国による権限代行で、青海IC〔仮称〕から常滑JCT〔仮称〕間を県による国庫補助事業で事業化、また、2019 年度に日長IC〔仮称〕から青海IC〔仮称〕間を県による国庫補助事業で事業化、さらに、2021 年度には長浦IC から日長IC〔仮称〕間を国による権限代行で事業化している。</p> <p>今回の事業再評価対象区間は、県施行区間である日長IC〔仮称〕から青海IC〔仮称〕間の約 4.0km である。</p> <p>本区間は、当初暫定 2 車線で事業化されているが、2021 年 2 月、国において長浦IC から日長IC〔仮称〕間が新規事業化候補箇所となったことをうけ、計画交通量の増大や、空港島をはじめとする周辺開発に伴う対応も必要であることから、2020 年度の事業再評価において完成 4 車線に事業内容を変更した。さらには、2027 年度までの完成を図るため、有料道路事業を活用することとし、2021 年 2 月定例愛知県議会において愛知県道路公社の整備に関する基本計画の変更を行った。</p> <p>現状の交通課題としては、並行する現道の国道 155 号では信号が連担し、その内複数の交差点が主要渋滞箇所指定されるなど慢性的な渋滞が発生している。また、死傷事故率が愛知県管理国道の平均を大きく上回る状況にある。さらに、防災面においても第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過するなど、被災時における緊急輸送機能の確保も課題となっている。</p> <p>このような課題を踏まえ、国際拠点空港へのアクセス性向上や、災害時における円滑な救援・復旧活動に資する道路として、西知多道路の整備を実施するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>(3) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(4) 交通事故対策（交通弱者に対する安全性向上）</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2018 年度)	再評価時 (1 回目) (2020 年度)	再評価時 (2 回目) (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2019 年度 ～ 2027 年度	2019 年度 ～ 2027 年度	2019 年度 ～ 2027 年度	有料道路事業の導入 (有料道路施設整備 費等)による増額	
	事業費(億円)	385	550	585.0		
	経費内訳	工事費	307	467		496.7
		用補費	39	39		39.0
		その他	39	44		49.3
	事業内容	バイパス整備 (L=4.0km) 暫定 2 車線	バイパス整備 (L=4.0km) 完成 4 車線	バイパス整備 (L=4.0km) 完成 4 車線 有料道路事業		

## II 評価

### 1) 必要性 の変化

#### 【事前評価時の状況】

##### (1) 国際競争力を強化する基盤整備

・現道の国道155号は、中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）や名古屋駅とを結ぶ重要な路線だが、現道には主要渋滞箇所指定の交差点があるなどアクセス性が低下している。

##### (2) 地震・津波対策の強化

・現道の国道 155 号は第一次緊急輸送道路に位置づけられているが、現道の一部区間では津波浸水が懸念されており、当該路線の整備による第一次緊急輸送道路の機能確保が必要である。

#### 【再評価時（1回目）の状況】

##### (1) 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路の強化）

・現道の国道 155 号は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過している。今回対象区間の整備により、被災時における緊急輸送機能を確保する必要性は依然として高い。

##### (2) 交通安全対策の強化（交通弱者に対する安全性向上）

・現道の国道 155 号の死傷事故率は、愛知県管理国道平均の約 1.5 倍と高い状況が続いており、大口交差点は事故危険箇所に指定されている。今回対象区間の整備により、通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要性は依然として高い。

##### (3) 国際競争力を強化する基盤整備（高規格幹線道路等へのアクセス性向上）

・現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、高規格幹線道路等へのアクセス性に課題がある。今回対象区間の整備により、高速道路ネットワークへのアクセス強化及び物流の効率化を図り、国際競争力を強化する必要性は依然として高い。

##### (4) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（主要渋滞箇所の渋滞緩和）

・現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、そのうち複数の交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。このため、今回対象区間の整備により、中部国際空港等へのアクセス性の向上や定時性の確保を図る必要性は依然として高い。

#### 【再評価時（2回目）の状況】

##### (1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）

・現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、高規格道路等へのアクセス性に課題がある。今回対象区間の整備により、高速道路ネットワークへのアクセス強化及び物流の効率化を図り、国際競争力を強化する必要性は依然として高い。

##### (2) 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）

・現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。今回対象区間の整備により、中部国際空港等へのアクセス性の向上や定時性が確保されることから必要性は依然として高い。

##### (3) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）

・現道の国道 155 号は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過している。今回対象区間の整備により、被災時における緊急輸送機能が確保されることから必要性は依然として高い。

##### (4) 交通事故対策（交通弱者に対する安全性向上）

・現道の国道 155 号の死傷事故率は、愛知県管理国道平均の約 1.5 倍と高い状況が続いており、大口交差点は事故危険箇所に指定されている。今回対象区間の整備により、通過交通と生活

① 事業の必要性の変化



判定	A	<p>Ⓐ: これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B: 次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> </ul> <p>C: 阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p>																																																							
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗を図る上での阻害要因は無く、2027年度までの完成が見込まれる。</li> </ul>																																																							
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量推計に用いたデータの変更</li> </ul> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #add8e6;"> <th colspan="2" style="text-align: center;">区分</th> <th style="text-align: center;">事前評価時 暫定2車線 (基準年: 2018年)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 (1回目) 完成4車線 (基準年: 2020年)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 (2回目) 完成4車線 有料道路事業 (基準年: 2021年)</th> <th style="text-align: center;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">252</td> <td style="text-align: center;">414</td> <td style="text-align: center;">456</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(C)</td> <td style="text-align: center;">254</td> <td style="text-align: center;">417</td> <td style="text-align: center;">458</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">467</td> <td style="text-align: center;">601</td> <td style="text-align: center;">537</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">14</td> <td style="text-align: center;">53</td> <td style="text-align: center;">43</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> <td style="text-align: center;">13</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(B)</td> <td style="text-align: center;">482</td> <td style="text-align: center;">667</td> <td style="text-align: center;">590</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">26,700</td> <td style="text-align: center;">33,000</td> <td style="text-align: center;">14,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td style="text-align: center;">1.9</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入の影響で、端数が合わない場合がある。  ※金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の価値に換算したもの。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析マニュアル（平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局）</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業内容の変更により事業費が増額となり、計画交通量は減少しているため、B/Cは減少しているが、依然としてB/Cは1.0を超えている。</li> </ul>	区分		事前評価時 暫定2車線 (基準年: 2018年)	再評価時 (1回目) 完成4車線 (基準年: 2020年)	再評価時 (2回目) 完成4車線 有料道路事業 (基準年: 2021年)	備考	費用 (億円)	事業費	252	414	456		維持管理費	2	3	3		合計(C)	254	417	458		効果 (億円)	走行時間短縮便益	467	601	537		走行経費減少便益	14	53	43		交通事故減少便益	1.1	13	10		合計(B)	482	667	590		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700	33,000	14,700		費用対効果分析結果(B/C)		1.9	1.6	1.3	
	区分		事前評価時 暫定2車線 (基準年: 2018年)	再評価時 (1回目) 完成4車線 (基準年: 2020年)	再評価時 (2回目) 完成4車線 有料道路事業 (基準年: 2021年)	備考																																																			
	費用 (億円)	事業費	252	414	456																																																				
		維持管理費	2	3	3																																																				
		合計(C)	254	417	458																																																				
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	467	601	537																																																				
		走行経費減少便益	14	53	43																																																				
		交通事故減少便益	1.1	13	10																																																				
		合計(B)	482	667	590																																																				
		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700	33,000	14,700																																																			
費用対効果分析結果(B/C)		1.9	1.6	1.3																																																					

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などの面からの効果が期待される。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.75である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	2
	②風水害・土砂災害対策の強化		<input type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	3 2 1	
合計			3	2	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX	1
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	3 2 1	
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3 2 1	
合計			6	4	
		◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	3 2 1	
合計			3	3	
総合計			12	9	
評価値					0.75

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(平成28年7月 愛知県 建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時(1回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などの面からの効果が期待される。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.92である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	2
	③交通安全対策の強化		<input type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	3 2 1	
合計			3	2	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	3 2 1	
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	3 2 1	
合計			3	3	
合計			12	11	
評価値					0.92

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和2年11月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「主要物流拠点・生産拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「広域的な防災機能の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」などの面からの効果が期待される。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.93である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	評価項目	基礎点	得点	
1 あいちを 高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる ■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する	MAX(2)	3	
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2		
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1		
			◎ b) 広域交通性の向上が期待できる ■ 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	MAX(2)		
			□ 指定市、中核市、特別市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2		
	②地域の活性化	◎	◎	□ 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる ■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	MAX(2)	3
				□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
				□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
				合計	3	
				合計	3	
2 あいちを 守る	③地震・津波対策	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる ■ 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	MAX(2)	2	
			■ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2		
			□ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1		
			合計	3		
			合計	3		
④交通事故対策	◎	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる ■ 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	MAX(2)	3	
			□ 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2		
			□ その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1		
			合計	3		
			合計	3		
総合計				15	14	
評価値				0.93		

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和3年3月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・事業評価マニュアルが改訂されているが、評価値は依然として0.6を超えている。

判定

- A) 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。  
 B) 事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。  
 C) 事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【理由】

- ・事業内容の変更により事業費が増額となり、また、計画交通量は減少しているため、B/Cは減少しているものの、依然としてB/Cは1.0を超えている。また、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えており、事業効果の発現が期待できるため。

III 対応方針（案）

継続

中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。  
 継続：上記以外のもの。

IV 事後評価実施の有無と主な評価内容

■対象（事業完了後5年目） □対象外  
 【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】

【主な評価内容】  
 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道247号（西知多道路 日長IC〔仮称〕～青海IC〔仮称〕）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続