

# 事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道247号（ <small>みなとほんまち</small> 港本町交差点立体）					
事業箇所	<small>へきなんしみなとほんまち</small> 碧南市港本町地内					
事業の あらまし	<p>一般国道247号は、愛知県名古屋から豊橋市に至る延長約173kmの路線であり、伊勢湾岸自動車道豊田南ICと重要港湾衣浦港を結ぶ(都)衣浦豊田線の一部を形成する重要な路線である。また、第1次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の周辺では、自動車産業を支える工場が多く集積するなど物流や人の交流が盛んな地域であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>とりわけ、港本町交差点においては、朝夕のピーク時間帯を中心に渋滞が発生しており、交差点の処理能力を超過している。さらに、港湾や工業地域特有の大型車の混入率が高く、渋滞を助長し、物流の遅延や交通安全上の課題が生じている。将来的に当該地域の交通需要は今後も一定程度増加することが見込まれていることから、このような状況を改善するため、交差点の立体化により交差点機能の抜本的な改善を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>「あいち社会資本整備方針2025 11の取組方針」より</p> <p>①地域の活性化（地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <p>②地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	39.7億円	■工事費 34.7億円、■用補費 — 億円、■その他 5.0億円				
事業期間	採択予定年度	2025年度	着工予定年度	2025年度	完成予定年度	2034年度
事業内容	交差点単独立体化（延長：380m、車線数：1車線、幅員：5.5m）					
II 評価						
①事業の 必要性	1) 必要性	<p>①地域の活性化</p> <p>衣浦トンネル坑口の東側に位置する港本町交差点において、朝夕のピーク時間帯を中心に渋滞が発生しており、将来的に当該地域の交通需要は今後も一定程度増加することが見込まれていることから、方向別の交通状況を踏まえた交差点立体化、信号現示の最適化、及び平面車線数の増設などによる交差点機能の抜本的な改善を図る必要がある。</p> <p>②地震・津波対策</p> <p>一般国道247号は、第1次緊急輸送道路に位置付けられており、緊急時の避難・救助機能を確保するため、平時においても交通の円滑化を図る必要がある。</p>				
判定	A	<p>A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】主要渋滞箇所等の渋滞緩和、及び緊急輸送道路ネットワーク強化等の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>				

② 事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)	<b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年: 2025)</th> <th colspan="2">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>29.9</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>30.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>45.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>0.8</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>46.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>5,300</td> <td colspan="2">立体部のみ (一方向)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.5</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある          ※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の。</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</b>          費用便益分析マニュアル(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)</p>				区分		事前評価時 (基準年: 2025)	備考		費用 (億円)	事業費	29.9			維持管理費	0.2			合計(C)	30.1			効果 (億円)	走行時間短縮便益	45.1			走行経費減少便益	0.8			交通事故減少便益	0.2			合計(B)	46.1			(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	5,300	立体部のみ (一方向)		費用対効果分析結果(B/C)		1.5		
	区分		事前評価時 (基準年: 2025)	備考																																														
費用 (億円)	事業費	29.9																																																
	維持管理費	0.2																																																
	合計(C)	30.1																																																
効果 (億円)	走行時間短縮便益	45.1																																																
	走行経費減少便益	0.8																																																
	交通事故減少便益	0.2																																																
	合計(B)	46.1																																																
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	5,300	立体部のみ (一方向)																																														
費用対効果分析結果(B/C)		1.5																																																
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」、「地震・津波対策」がある。</li> <li>「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0.83である。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th rowspan="2">評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">1 ②地域の活性化 あいちを高める</td> <td rowspan="5">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="5">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">2 ③地震・津波対策 ④風水害対策 あいちを守る</td> <td rowspan="5">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="5">2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>0.83</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル          (令和7年9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)</p> <p><b>【変動要因の分析】</b>          ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。</p>				達成目標 (社会資本整備方針)	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 ②地域の活性化 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 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	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 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	3	<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	2	<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	合計	3	3	2 ③地震・津波対策 ④風水害対策 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	<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	3	<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	2	<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	1	合計	3	2	総合計		6	5	評価値		<b>0.83</b>			
達成目標 (社会資本整備方針)	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 ②地域の活性化 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 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	MAX3	3																																														
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	3																																															
		<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	2																																															
		<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																															
		合計	3		3																																													
2 ③地震・津波対策 ④風水害対策 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2																																														
		<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	3																																															
		<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	2																																															
		<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	1																																															
		合計	3		2																																													
総合計		6	5																																															
評価値		<b>0.83</b>																																																
判定	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; font-size: 2em;"><b>A</b></td> <td>A: 十分な事業効果が期待できる。 B: 十分な事業効果が期待できない。</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>【理由】</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2">・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。</td> </tr> </table>				<b>A</b>	A: 十分な事業効果が期待できる。 B: 十分な事業効果が期待できない。	<b>【理由】</b>		・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。																																									
<b>A</b>	A: 十分な事業効果が期待できる。 B: 十分な事業効果が期待できない。																																																	
<b>【理由】</b>																																																		
・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。																																																		

③ 事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>2032</th> <th>2033</th> <th>2034</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td></td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償*</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>-----</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">16.0</td> <td colspan="5">23.7</td> <td>39.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>*用地買収を要しない計画を基本</p>														2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計	工 種 区 分	調査・設計		←	→									用地補償*			←	-----	→							工事				←							→	事業費（億円）		16.0					23.7					39.7
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計																																																															
	工 種 区 分	調査・設計		←	→																																																																							
		用地補償*			←	-----	→																																																																					
		工事				←							→																																																															
事業費（億円）		16.0					23.7					39.7																																																																
2) 地元の合意形成	用地買収を要しない計画を基本としているが、早期に事業説明を行い、沿線地権者の理解を得る。																																																																											
3) 環境への影響	既存道路区域内での事業を基本としているものの、事業実施に向けては環境への影響を最小限に留める配慮に努める。																																																																											
判定	A		A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。																																																																									
	【理由】		・円滑な事業環境が整っており、事業の実行性が確保されている。																																																																									
④ 事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・事業の実現性の観点から本案による整備が妥当である。																																																																										
	判定	A		A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。																																																																								
		【理由】		実現可能な案であり、沿線への影響も小さいため、妥当である。																																																																								
III 対応方針（案）																																																																												
事業実施が妥当である		事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。																																																																										
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																																												
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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（港本町交差点立体）の対応方針（案）[事業実施]を了承する。																																																																												
VI 対応方針																																																																												
事業実施																																																																												