

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 青海IC～常滑JCT	事業区分	一般国道	事業主体	愛知県
起終点	起：愛知県常滑市金山北キロ 終：愛知県常滑市多屋字茨廻間			延長	4.0 km
<b>事業概要</b> 一般国道247号西知多道路は、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との連携強化を図り、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。 今回の対象区間は、県で整備を進めている南部区間の内、青海IC[仮称]から常滑JCT[仮称]までの約4.0kmのバイパス区間である。					
H28年度事業化		H26年度都市計画決定		H30年度用地着手	
H31年度工事着手		H28年度事業化		H26年度都市計画決定	
全体事業費	約410億円	事業進捗率	約7%	開通済延長	— km
計画交通量	28,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	2.1	総費用：(残事業)/ (事業全体) 303/328億円	総便益：(残事業)/ (事業全体) 675/675億円	基準年： 令和2年
	(残事業)	2.2	事業費：300/326億円 維持管理費：2.5/2.5億円	走行時間短縮便益：603/603億円 走行経費減少便益：57/57億円 交通事故減少便益：15/15億円	
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.8～2.3 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0～2.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9～2.3 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.0～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.1 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.2～2.3 (事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①地震・津波対策の強化 ・現道（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おり、被災時における緊急輸送機能を確保する必要がある。 ②交通安全対策の強化 ・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がある。 ③国際競争力を強化する基盤整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセス性に課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。 ④人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・「西知多道路推進協議会」により事業区間の整備促進を要望されている。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・事業継続を了承する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国による権限代行により、長浦IC～日長IC間が4車線整備で事業化候補箇所となった。
- ・中部国際空港の利用者数は増加傾向にあり、それに伴い、中部国際連絡道路の交通量も増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は7%（令和3年3月時点）。用地取得率は65%（令和3年3月時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業進捗を図る上で阻害要因は無い。

施設の構造や工法の変更等

- ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。

対応方針（案）

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勧案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。