

愛知県知多地域の計画段階評価

1. 知多地域の課題

① 国道247号の交通渋滞・交通事故

- 国道247号の沿線には、名古屋港南部産業集積地があり、朝ピーク時には荒尾IC合流部を先頭に約7kmの渋滞が発生するとともに、主要渋滞箇所が6箇所存在。(図1)
- 伊勢湾岸自動車道から国道247号への交差点では、平日朝ピーク時に料金所までの渋滞が発生。(図1)
- 国道247号は、北畑交差点～多屋交差点にかけて信号が連担しており速度低下する区間が存在するとともに、死傷事故率は愛知県平均の約1.6倍(図2)

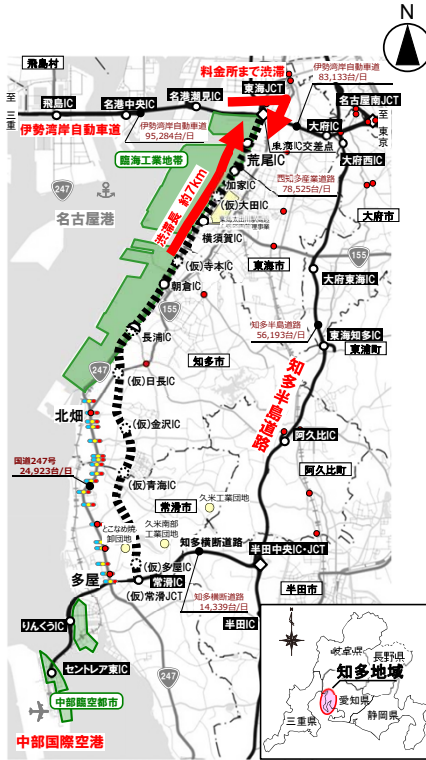


図1 西知多産業道路の渋滞状況

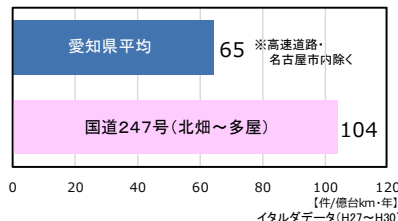


図2 国道247号の死傷事故率

過去8年間 (H23～H30) の知多半島道路の通行支障	
事故発生状況	200回/年平均
通行規制発生状況	233回/年平均
通行止め発生状況	6回/年平均
	34時間/年平均

表1 知多半島道路の事故等の状況



図3 ものづくり産業を支える臨海工業地帯

② 中部国際空港へのアクセス機能が脆弱

- 中部国際空港への直結路線は知多半島道路のみであり、事故等により通行に支障が生じた場合、並行する国道247号は速度低下等により代替路としての機能が発揮されない。
- リニア中央新幹線開業の伴う観光需要の増加が期待されるなか、既に空港への需要が増加しており、将来知多半島道路だけでは容量不足が懸念。(表1)

③ 円滑な企業活動・民間投資を阻害

- 臨海工業地帯は、自動車産業等のものづくり産業を支える鋼材・エネルギー等の供給基地であるが、渋滞により円滑な企業活動を阻害。(図3)

2. 原因分析

① 物流交通と生活交通の輻輳及び信号交差点連担による渋滞や事故が発生し、企業活動に影響

- 国道247号は、市街地において信号連担による複数交差点に跨がる速度低下と、それに伴う追突事故が発生している。(図4)
- 国道247号は、臨海工業地帯の物流交通と名古屋方面へ向かう生活交通が輻輳及び伊勢湾岸道路から一般道を経由することから渋滞が発生していることから企業活動に影響。(図5、6)

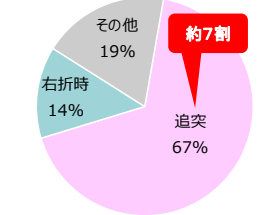


図4 国道247号の事故類型別事故発生状況

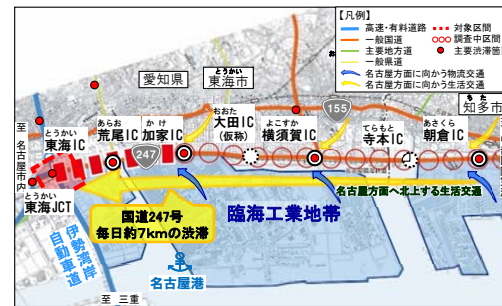


図5 国道247号の交通状況

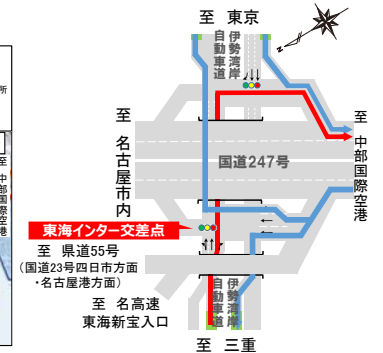


図6 東海インター交差点状況

② 中部国際空港への代替路となる高規格幹線道路等が無い

- 中部国際空港への代替路なりうる高規格幹線道路及び直轄国道までが距離があることから代替路機能が確保されていない。(図7)

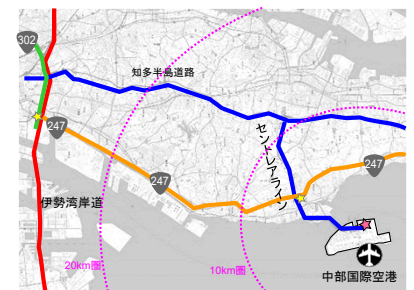


図7 中部国際空港へのアクセス道路

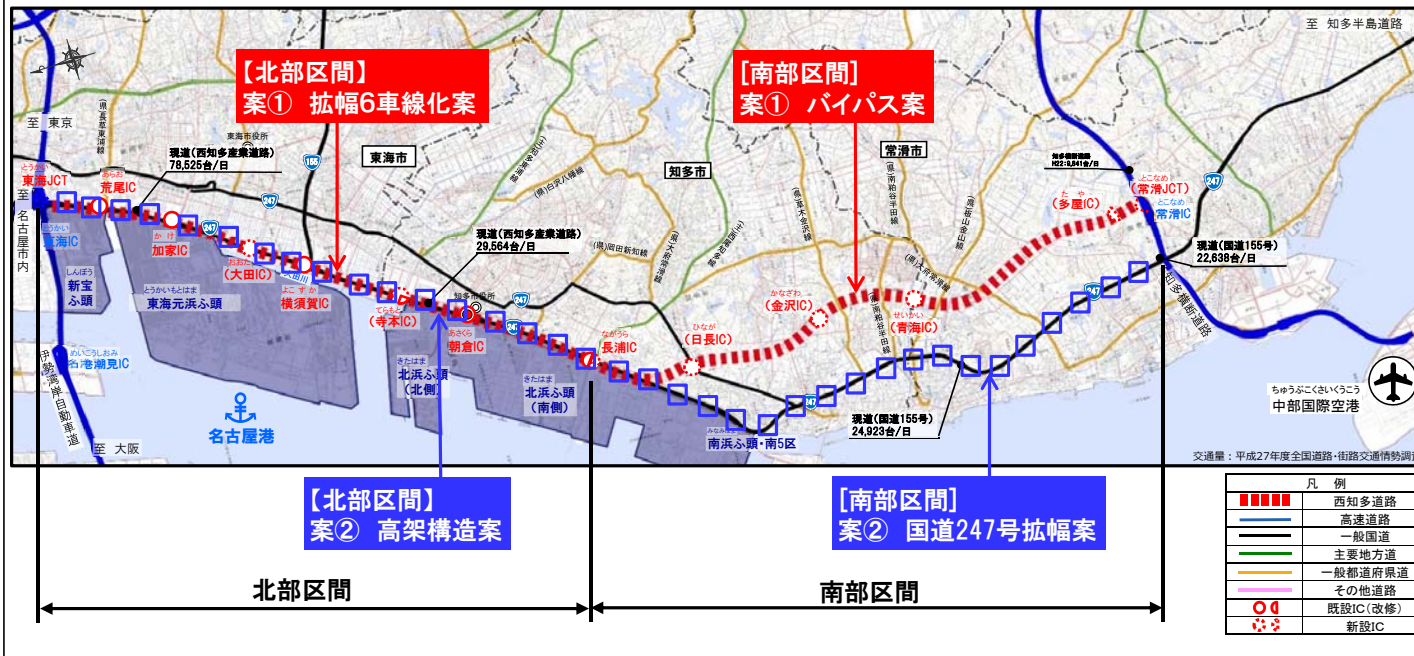
3. 政策目標

- ① 物流交通の円滑化によるものづくり産業の支援
- ② 信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性確保によるインバウンド観光等の支援

愛知県知多地域の計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		北部区間(東海市～知多市)		南部区間(知多市～常滑市)	
項目	指標	案①: 拡幅6車線化案	案②: 高架構造案	案①: バイパス案	案②: 国道155号拡幅案
物流交通の円滑化によるものづくり産業の支援	西知多産業道路の渋滞緩和	○ 交通容量の拡大により渋滞が解消	○ IC利用交通と通過交通の分離による渋滞解消	-	-
	国道247号の安全性向上	-	-	◎ 通過交通の転換により死傷事故率が低減	△ 部分立体等により安全性は向上するが効果は限定的
	企業集積地への速達性・定時性の向上	○ 時間短縮が大きく、定時性が向上	○ 時間短縮が大きく、定時性が向上	○ 時間短縮が大きく、定時性が向上	△ 現道利用のため、時間短縮効果・定時性向上効果は小さい
信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性確保によるインバウンド観光等の支援	高規格幹線道路から中部国際空港へのアクセス性	○ 東海JCT部整備によりシームレスな接続が実現	○ 東海JCT部整備によりシームレスな接続が実現	○ 自動車専用道路によるダブルネットワーク化が実現	△ バイパス案に比べ確実性は劣る
地域分断		◎ 影響なし	◎ 影響なし	△ 地域分断への配慮が必要	○ 影響小
生活環境への影響		○ 現道の拡幅のため影響小	△ 現道部の高架のため影響小、高架部IC箇所が限定され利便性減少	○ 既存市街地を極力避けることで影響小	△ 市街地通過のため配慮が必要
自然環境への影響		○ 現道の拡幅のため影響小	○ 現道部への高架構造整備のため影響小	△ 動植物への配慮が必要	○ 現道強化のため影響小
コスト		◎ 約660億円	× 約1,400億円	◎ 約880億円	◎ 約900億円
総合評価		○	×	○	×



対応方針: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 一般国道247号西知多道路
- ・区間: 東海市新宝町～常滑市多屋字茨廻間
- ・概略延長: 18.5km
- ・標準車線数: 6車線(北部)・4車線(南部)
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図8の通り

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・H19.10 パブリックインボルブメント(PI)を開始(愛知県)
- ・H21.7 概略計画の公表(PIの終了)(愛知県)
- ・H22.1 都市計画手続きに着手(愛知県)
- ・H26.4 都市計画決定、アセス評価書公示・縦覧(愛知県)

都市計画決定後の状況

- ・H28.4 東海JCT事業化【直轄権限代行】
- ・H28.4 青海IC～常滑JCT事業化【県】
- ・H31.4 日長IC～青海IC事業化【県】
- ・H31.4 直轄による権限代行実施の検討を行うための調査
- ・R3.3 愛知県より長浦～日長の直轄事業による整備を要請

地域の要望等

- ・R1.8 西知多道路推進協議会から国土交通副大臣、財務政務官へ事業化要望
- ・R1.11 西知多道路推進協議会から国土交通政務官、財務副大臣へ事業化要望
- ・R2.1 西知多道路推進協議会から国土交通副大臣へ事業化要望
- ・R2.8 西知多道路推進協議会から国土交通政務官、財務副大臣へ事業化要望
- ・R2.11 西知多道路推進協議会から国土交通政務官、財務省へ事業化要望
- ・R3.2 西知多道路推進協議会から国土交通政務官へ事業化要望

図8 当該地域における対策案の検討