

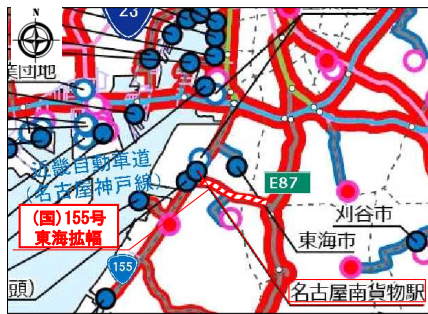
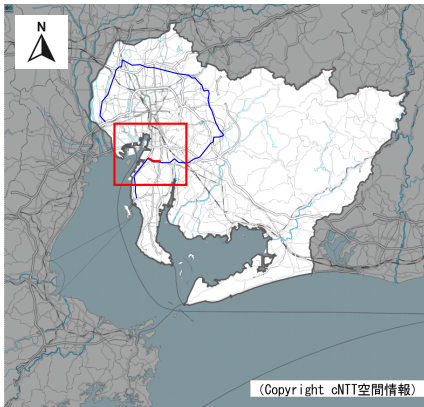
再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	重要物流道路 一般国道155号 東海拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	愛知県								
起終点	自：愛知県東海市横須賀町 至：愛知県大府市宮内町	延長	4. 2 km										
事業概要	<p>一般国道155号は、愛知県常滑市を起点とし、弥富市に至る延長約160kmの路線であり、東名高速道路や東名阪自動車道などの高規格道路等と接続する幹線道路である。また、当該事業区間は第1次緊急輸送道路に位置づけられており、防災上重要な路線であるほか、平常時、災害時を問わず物流上重要な道路輸送網であるとして「重要物流道路」に指定されている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を目的として、交通混雑の緩和による物流ネットワークの強化や、大規模災害時等における円滑な救援・復旧活動を行うための幹線道路機能の強化を図るため、2車線で供用している一般国道155号（東海拡幅）の4車線化整備を行うものである。</p>												
H24年度事業化	S46年度都市計画決定 H12年度変更	-	H24年度工事着手										
全体事業費	約40億円	事業進捗率	約39%	供用済延長	0. 3 km								
計画交通量	18, 800台/日												
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体) 1. 6</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 21/37億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 2. 7</td> <td>事業費：19/34億円 維持管理費：2. 6/2. 6億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1. 6	総費用 (残事業)/(事業全体) 21/37億円	(残事業) 2. 7	事業費：19/34億円 維持管理費：2. 6/2. 6億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益 (残事業)/(事業全体) 57/57億円</td> <td style="width: 50%;">基準年：令和元年</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：47/47億円</td> <td rowspan="2">}</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：7. 7/7. 7億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：2. 1/2. 1億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 57/57億円	基準年：令和元年	走行時間短縮便益：47/47億円	}	走行経費減少便益：7. 7/7. 7億円	交通事故減少便益：2. 1/2. 1億円	
B/C (事業全体) 1. 6	総費用 (残事業)/(事業全体) 21/37億円												
(残事業) 2. 7	事業費：19/34億円 維持管理費：2. 6/2. 6億円												
総便益 (残事業)/(事業全体) 57/57億円	基準年：令和元年												
走行時間短縮便益：47/47億円	}												
走行経費減少便益：7. 7/7. 7億円													
交通事故減少便益：2. 1/2. 1億円													
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1. 4~1. 7(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2. 4~3. 0(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1. 4~1. 7(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=2. 5~3. 0(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1. 5~1. 6(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2. 6~2. 8(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=1. 4~1. 7(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2. 4~3. 0(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1. 4~1. 7(事業費 ±10%)	事業費：B/C=2. 5~3. 0(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1. 5~1. 6(事業期間±20%)	事業期間：B/C=2. 6~2. 8(事業期間±20%)		
(事業全体) 交通量：B/C=1. 4~1. 7(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2. 4~3. 0(交通量 ±10%)												
事業費：B/C=1. 4~1. 7(事業費 ±10%)	事業費：B/C=2. 5~3. 0(事業費 ±10%)												
事業期間：B/C=1. 5~1. 6(事業期間±20%)	事業期間：B/C=2. 6~2. 8(事業期間±20%)												
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・知多半島道路から名古屋港南部地区工業団地へのアクセス道路の慢性的な混雑を緩和する。 ・第一次緊急輸送道路や重要物流道路に該当し、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づけられた事業である。 												
関係する地方公共団体等の意見	<p>地元自治体、瀬戸大府東海線整備促進同盟会より、整備促進を要望されている。</p>												
事業評価監視委員会の意見	<p>・「事業継続」することは「妥当」である。</p>												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>本路線は、日本一の取扱貨物量を誇る名古屋港の約4割の貨物を取り扱う産業集積地と、知多半島道路を結ぶ重要な物流ネットワークであり、平成31年4月には重要物流道路に指定されたことから、国際競争力を強化する基盤整備としての必要性が増大している。</p>												
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・用地取得率は約96%、事業進捗率は約39%である。</p>												
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>・早期開通に向けて、改良工事を推進していく。</p>												
施設の構造や工法の変更等	<p>・最新技術を活用した新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>												
対応方針	事業継続												
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、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。</p>												

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。