

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道247号 西知多道路（長浦～日長）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 愛知県道路公社
起終点	自：愛知県知多市南浜町 至：愛知県知多市日長		延長	1.6 km		
事業概要						
<p>一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市を起点とし、愛知県常滑市に至る延長約18.5kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道247号西知多道路（長浦～日長）は、愛知県知多市南浜町から知多市日長に至る延長1.6kmの自動車専用道路であり、中部国際空港への道路ネットワークの代替性確保や、空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保、中部国際空港への安全で確実な物流の支援を主な目的として事業を推進している。</p>						
R3年度事業化	H26年度 都市計画決定 （R2年度 都市計画変更）		用地未着手	工事未着手		
全体事業費	330億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	—%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	28,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 1.2 （2.7） （残事業） 1.2 （2.7）	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,143/1,202 億円 事業費：1,021/1,080 億円 維持管理費：122/122 億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,399/1,399 億円 走行時間短縮便益：1,235/1,235 億円 走行経費減少便益：155/155 億円 交通事故減少便益：9.5/9.5 億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果						
<p>（事業全体）交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%）（残事業）交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間 ±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（知多市コミュニティバス）が存在する。 ・新幹線駅（名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定重要港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（太田川駅周辺地区等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「西知多道路」の一部として全区間指定されている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>⑤個性ある地域の形を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光施設（めんたいパークとこなめ）のアクセス向上が期待される。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路（国道155号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						

関係する地方公共団体等の意見

・地域から頂いた主な意見等：愛知県、名古屋市、東海市、知多市、常滑市等から構成される「西知多道路推進協議会」より早期整備の要望を受けている。

・愛知県知事の意見：

対応方針（原案）に対して異議はありません。一般国道247号西知多道路は、国際拠点空港の中部国際空港と伊勢湾岸自動車道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とを結び、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを形成する国土強靱化に資する大変重要な道路です。

当区間（長浦から日長）の事業化に伴い、伊勢湾岸自動車道から中部国際空港を自動車専用道路で早期につなげることが重要であることから、南部のバイパス区間に有料道路事業を導入し、整備の加速を図る必要があります。

よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。

本県としても、本事業のストック効果が最大限に発揮されるよう、西知多道路南部の県施行区間（日長IC（仮称）～常滑JCT（仮称））の整備を進めてまいります。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・令和3年3月に西知多道路日長IC（仮称）～常滑JCT（仮称）間（延長8.0km）が2車線から4車線整備に変更。

・令和3年7月に西知多道路長浦JCT（仮称）～常滑JCT（仮称）間（延長9.0km）で有料道路事業の導入について、愛知県道路公社による同意申請に基づき愛知県が合意し、同8月に社会資本整備審議会道路分科会 事業評価部会に報告。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は一％、用地取得率は一％。（令和3年3月末時点）。

・長浦IC～日長IC（仮称）間（延長1.6km）の調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・長浦IC～日長IC（仮称）間（延長1.6km）は、早期完成4車線開通を目指している。

施設の構造や工法の変更等

・今後、技術の進展に伴う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。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・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。

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。