

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

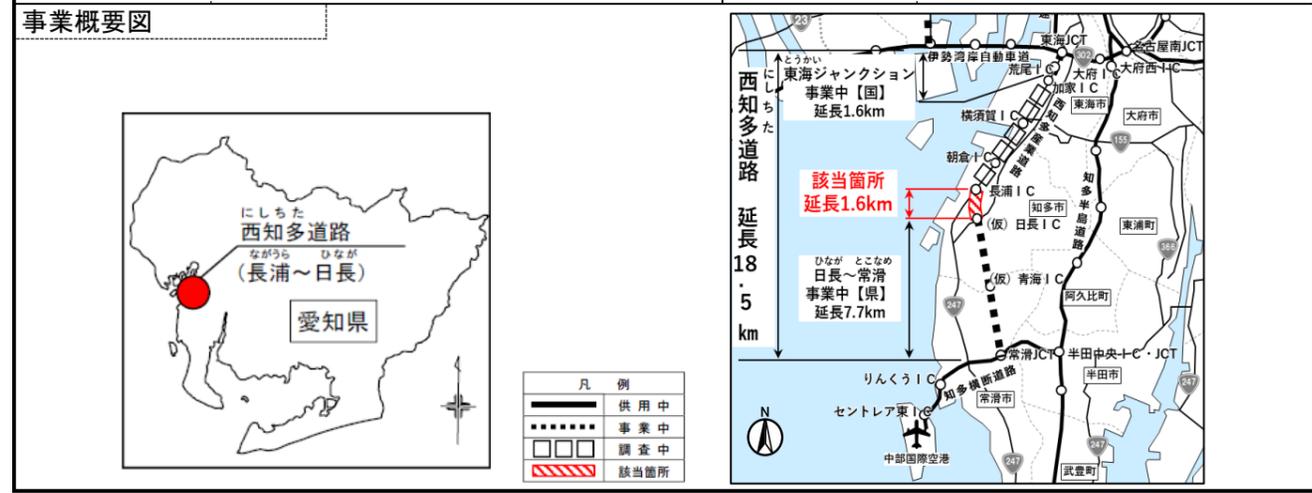
事業の概要

事業名	一般国道247号（西知多道路） 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
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**  
一般国道西知多道路は、愛知県東海市から愛知県常滑市に至る延長18.5kmの主要幹線道路である。このうち、長浦～日長は、知多市南浜町から知多市日長に至る1.6kmのバイパス事業である。

**事業の目的、必要性**  
中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を結び広域的な道路ネットワークを形成するとともに、空港とリニア名古屋駅間のアクセス性向上に寄与する路線。空港アクセス道路のダブルネットワーク化による代替性確保、ミッシングリンク解消による空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保、安全で確実な物流の支援等の整備効果が期待される。

全体事業費	約300億円	計画交通量	約27,600台/日
-------	--------	-------	------------



**関係する地方公共団体等の意見**  
【愛知県知事】  
長浦ICから日長IC（仮称）間は、現道がなく唯一つながっていない区間となっております。該当区間については、鉄道・鉄塔等の重要インフラが近接しており、橋梁上部工を施工する際には、曲線橋送出し架設等の高度な技術力が必要とされることから、直轄事業による実施をお願いいたします。  
本県としましては、該当区間及び東海JCTの権限代行事業区間について、工事に必要なヤード・掘削残土受け入れ先への照会、沿線企業及び地元との調整を行っていくとともに、該当区間の用地取得への全面的な協力、南部区間（長浦JCT（仮称）から常滑JCT（仮称））の有料道路事業導入による整備の加速を図り、沿線市とも連携した体制強化、西知多道路に関する知多地域の道路整備を積極的に進めてまいります。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である。

**事業採択の前提条件**  
・費用対便益：便益が費用を上回っている。  
・手続きの完了：都市計画手続き完了（H26.4）、環境影響評価手続き完了（H26.4）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (2.6)	総費用 773億円 (事業費:678億円 維持管理費:95億円)	総便益 1,089億円 (走行時間短縮便益:1,031億円 走行経費減少便益:52億円 交通事故減少便益:5.8億円)	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費 -10%)	B/C=1.5 (事業費 +10%)	
		事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間 -20%)	B/C=1.5 (事業期間 +20%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		—	・注目すべき影響はない。
歩行空間		—	・注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	○	・自専道ネットワークが構築され、国道247号現道において、生活交通と広域交通の分離が図られる。
	地域経済	◎	・名古屋港周辺企業から中部国際空港への物流交通の円滑化。 [飛島（自動車部品輸送拠点）から中部国際空港（国道247号経由）の所要時間] 現況：約46分 ⇒ 整備後：約35分（約2割短縮）
	災害	◎	・事故等により度々通行支障が発生する知多半島道路の代替性確保。 [国際空港への自動車専用道路アクセス] 現況：1路線 ⇒ 整備後：2路線
	環境	—	・注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	・リニア中央新幹線の開業も見据え、ミッシングリンクの解消により中部国際空港と名古屋駅間の円滑なモビリティの確保。 [中部国際空港から名古屋市街地（国道247号経由）の所要時間] 現況：約30分 ⇒ 整備後：約22分（約3割短縮）
事業実施環境		○	・都市計画手続き完了（H26.4）、環境影響評価手続き完了（H26.4） ・西知多道路推進協議会（会長：愛知県知事）により早期事業化を要望。

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、空港アクセス道路のダブルネットワーク化による代替性確保、空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保、安全で確実な物流の支援等に寄与することから、事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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  
※B/Cの上段の値は長浦～常滑を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

# 新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

## 事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>一般国道247号西知多道路（長浦～日長）は、日長～常滑（事業中）と一体で整備することにより、中部国際空港～伊勢湾岸自動車道間のダブルネットワークが形成され、中部国際空港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシー確保に寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>中部国際空港への道路ネットワークは、知多半島道路に依存しているが、事故等による通行規制が233回/年（H23～H30）発生。</li> <li>知多半島道路に通行支障が発生した場合、国道247号は、南部区間に旅行速度の低下や高い支障事故率、津波浸水想定区域等を通過するため、代替が確保されていない。</li> </ul>	<p>※知多都市計画区域マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>知多半島道路など広域交通ネットワークを最大限活用しつつ、区域内の円滑な交通の確保や各拠点へのアクセス性の強化やリダンダンシーの向上に向けて、質の高い交通環境の形成・充実を図ります。</li> <li>災害時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備するとともに、避難所や防災活動の拠点となる公園の適正な配置を促進し、災害に強い都市構造の構築を目指します。</li> </ul>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>長浦～日長間は、事業区間の整備後も主要渋滞箇所等を経由しており、更なる交通集中の懸念が残る。</li> <li>国道247号は空港への物流車両も利用しているが、生活交通と輻輳し、知多半島道路ルートと比べて時間定時制、速達性が低い。</li> </ul>	<p>※知多都市計画区域マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流・工業機能の集積を高めるとともに、歴史・文化資源やスポーツレクリエーション資源などの地域資源を活用した対流を促進するため、中部国際空港、名古屋港、衣浦港などの交流・物流拠点と本地域を結ぶ西知多道路や名浜道路など広域幹線道路網の充実を推進します。</li> </ul> <p>※知多市マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市間を結び、主として広域の交通を処理するとともに、空港アクセス機能等を高める層構成の高い幹線道路として西知多道路、西知多産業道路線、知多西部線を位置付け、その整備を促進します。</li> </ul>
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>西知多道路（長浦～日長）がミッシングリンクとなっており、東海JCT～常滑JCT間の所要時間短縮効果が限定的。（長浦～日長区間の整備前は約2分の短縮に対し、整備後は約8分）</li> <li>リニア中央新幹線開業の開業も見据え、空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保が必要。</li> </ul>	<p>※知多都市計画区域マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港・港湾や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全局的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。世界との直結性を高めるため、リニア名古屋駅と中部国際空港とのアクセス性の向上や広域幹線道路の整備を促進するなど、広域交通体系による名古屋駅との連携強化を目指します。</li> </ul> <p>※あいちビジョン2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋環状2号線、西知多道路など、国際物流・交流拠点へのアクセスの多重化を進める。</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、南北の主要幹線道路がダブルネットワーク化され、中部国際空港への物流を支援し、地域経済活動の発展に寄与するとともに、大規模災害時の救援救助ルートを確認するなど、有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	愛知県庁	中部国際 空港	14 (14)	1.00 [D] (0.34) [C]	0.17 [B] (0.17) [B]	▲137.02 (▲12.39)	0.06 (0.05)	1.00 (0.24)	◎

事業の効率性
<p>・都市計画手続き完了（H26.4）、環境影響評価手続き完了（H26.4）</p>

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は長浦～常滑を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果