

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）	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：愛知県東海市新宝町 至：愛知県東海市東海町			延長	2.0 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（東海ジャンクション）は、愛知県東海市新宝町から東海市東海町に至る延長2.0kmの道路であり、国道247号の交通渋滞を緩和し、物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、空港への信頼性の高いアクセス道路の代替性が確保されるほか、リニア中央新幹線の開通や個性ある地域の形成などによる交通需要の増加にも対応している。</p>				
H28年度事業化	H26年度都市計画決定	R1年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	711億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	34%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	10,700 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.1) (残事業) 1.4 (1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,514/1,965億円 事業費：1,362/1,814億円 維持管理費：151/151億円 更新費：0/0億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,193/2,193億円 走行時間短縮便益：1,979/1,979億円 走行経費減少便益：199/199億円 交通事故減少便益：15/15億円	基準年 令和5年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.004~1.2（交通量 ±10%）【残事業】B/C=1.3~1.6（交通量 ±10%）</p> <p>事業費変動：B/C=1.04~1.2（事業費 ±10%） B/C=1.3~1.6（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%） B/C=1.4~1.5（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。 ・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（東海太田川駅周辺地区）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「西知多道路」の一部として地域高規格道路に位置付けられている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市「中部臨空都市」を支援する。 ・主要な観光地（めんたいパークとこなめ）へ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"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路（知多半島道路）の代替路線を形成する。 <p>⑦ 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>⑧ 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

・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ある。
 本事業区間（東海ジャンクション）周辺は、臨海工業地帯の物流交通と名古屋市内へ向かう通過交通が輻輳し、著しい渋滞が発生しており、本道路が整備されることで、渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られることから、一日も早い完成に向けて整備推進をお願いしたい。
 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））の整備を進めていく。
 なお、事業実施にあたっては、安全に配慮しつつ、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

・西知多道路日長IC（仮称）～青海IC（仮称）間（延長4.0km）が、令和元年度に愛知県にて事業化が決定。
 ・西知多道路長浦IC～日長IC（仮称）間（延長1.6km）が、令和3年度に新規事業化。
 ・中部国際空港の利用者についても年々増加傾向にあり、2019年度では年間1,260万人。コロナ禍の影響を受け2020年度には202万人まで減少したが再び増加し、2022年度は年間602万人。
 ・愛知県国際展示場（令和元年8月）、中部国際空港第2ターミナル整備（令和元年9月）等中部臨空都市の開発が進展。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約34%、用地取得率は約100%。（令和5年3月末時点）
 ・改良工事、橋梁上下部工等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・東海ジャンクション（延長2.0km）については、早期開通に向け、改良工、橋梁下部工、橋梁上部工等を推進。

施設の構造や工法の変更等

・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
 ・橋梁上部工では、架設前にボルトの固定が出来る新技術の特殊ナットを採用し、足場設置費のコスト縮減や作業日数短縮を図る。
 ・橋梁工事では、BIM/CIMモデルを活用し、過密鉄筋箇所の加工や組み立て手順等が容易に確認できることで作業性を向上し、作業時間の短縮を図る。
 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たな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。