

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（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)		R5年度用地着手	工事未着手		
全体事業費	330億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	29,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (3.0) (残事業) 1.4 (3.2)	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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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。</li> <li>・新幹線駅（名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定重要港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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がある。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路（国道155号）の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						

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（長浦IC～日長IC（仮称））により、伊勢湾岸自動車道から中部国際空港が自動車専用道路で繋がることになるため、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

- ・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。
- ・西知多道路 大田IC（仮称）が令和4年2月に新規事業化。
- ・中部国際空港の利用者が増加し、2022年度は年間602万人。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約3%、用地取得率は0%。（令和5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

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・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。