

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 247 号 (西知多道路) 大田 IC [仮称]					
事業箇所	愛知県東海市元浜町 始め					
事業の あらまし	<p>西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約 18.5km の自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路(伊勢湾岸自動車道路)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ぶなど中京圏の主要な交通の要衝を結び、知多地域のみならず日本の発展に寄与する重要な道路である。</p> <p>新東名高速道路の東海JCT から西知多産業道路(以下、産業道路という)の長浦IC 間の北部区間は 4車線から6車線へ現道拡幅する計画となっており、長浦IC から知多横断道路の常滑JCT[仮称]間の南部区間は4車線のバイパスを整備する計画となっている。</p> <p>そうした中、北部区間の本線部では、平日の朝夕を中心に激しい渋滞が発生し、その渋滞は IC を介して交差道路にまで影響を及ぼす状況にあり、臨海部の企業活動や住民生活に支障が生じている。さらに、現在東海市では、東海太田川駅西土地区画整理事業(以下、土地区画整理事業という)を中心とした新たなまちづくりが進められており、さらなる交通量の増加が見込まれる。また、産業道路沿線の東海市内には南海トラフ巨大地震発生に伴う津波の浸水想定区域に位置づけられた地区を有するなどの被災リスクを抱えている。</p> <p>当該事業は、西知多道路の整備に先行して、愛知県と東海市の共同事業により産業道路の加家IC と横須賀IC の間に IC を新設するものであり、本事業の実施に伴い、(都)太田川駅前線と産業道路がつながり、既存 IC の利用交通を分散処理することが可能となる。</p> <p>その結果、高速道路ネットワークへのアクセス性が向上し、臨海部の企業及び土地区画整理事業内に進出する企業の物流効率化が図られるとともに、産業道路の本線部や交差道路の交通渋滞の緩和による地域の活性化が期待される。さらに、災害時の救命救急や救援物資の運搬に寄与するといった国土強靱化が図られる等、ストック効果が期待される。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化(高規格道路等へのアクセス性向上)</p> <p>(2) 地域の活性化(主要渋滞箇所の渋滞緩和)</p> <p>(3) 地震・津波対策(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	54.2 億円(うち愛知県分 36.2 億円)		■工事費 53.3 億円、■用補費 0 億円、■その他 0.9 億円 (うち愛知県分 35.3 億円)			
事業期間	採択予定年度	2021 年度	着工予定年度	2022 年度	完成予定年度	2027 年度
事業内容	自動車専用道路 インター新設: L=1.0km、ランプ種別: A 規格、幅員: W=7.0m (ランプ部 1 車線) ※愛知県と東海市との共同事業					

II 評価																																				
一 事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の実施に伴い、高速道路ネットワークへのアクセス性の向上及び臨海部の企業や新たに計画されている土地区画整理事業内に進出する企業の物流効率化を図り、国際競争力を強化する必要がある。 <p>(2) 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業道路の本線部では、平日の朝夕を中心に激しい渋滞が発生し、IC を介して交差道路にまで影響を及ぼす状況にあり、臨海部の企業活動及び沿線の住民生活に支障が生じている。さらに、現在東海市では、土地区画整理事業を中心とした新たなまちづくりが進められており、さらなる交通量の増加が見込まれる。 事業の実施に伴い、産業道路の本線部や交差道路において見られる交通渋滞を緩和させる必要がある。 <p>(3) 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、東海市では土地区画整理事業を中心とした新たなまちづくりが進められている。しかしながら、当地域には南海トラフ巨大地震発生に伴う津波の浸水想定区域を有するなどの被災リスクを抱えている。 事業の実施に伴い、緊急輸送道路に指定予定である（都）太田川駅前線と第1次緊急輸送道路である産業道路がつながり、災害時における救命救急や救援物資の運搬に寄与する必要がある。 																																		
	判定	<p>A</p> <p>A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>高規格道路等へのアクセス性向上、主要渋滞箇所等の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化のため、事業実施の必要性が高い。</p>																																		
②事業の効果	<p>1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>事前評価時 (基準年：2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>42.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>43.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>55.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>6.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>64.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>6,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。 ※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したもの。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】 費用便益分析マニュアル(2018年2月 国土交通省 道路局 都市局)</p>	区 分		事前評価時 (基準年：2021)	備考	費用 (億円)	事業費	42.7		維持管理費	0.7		合計 (C)	43.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	55.4		走行経費削減便益	6.9		交通事故減少便益	1.9		合計 (B)	64.2		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	6,500		費用対効果分析結果 (B/C)		1.5	
区 分		事前評価時 (基準年：2021)	備考																																	
費用 (億円)	事業費	42.7																																		
	維持管理費	0.7																																		
	合計 (C)	43.3																																		
効果 (億円)	走行時間短縮便益	55.4																																		
	走行経費削減便益	6.9																																		
	交通事故減少便益	1.9																																		
	合計 (B)	64.2																																		
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	6,500																																	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.5																																		

2) 貨幣価値化困難な効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「広域的な防災機能の向上」などがある。</p> <p>・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.92である。</p>																																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1 あいちを高める</td> <td>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</td> <td>◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期 <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する </td> <td>MAX3 3</td> <td rowspan="2">3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>◎</td> <td> <input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する </td> <td>MAX3 3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>②地域の活性化</td> <td>◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する </td> <td>MAX3 3</td> <td rowspan="2">3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>③地震・津波対策</td> <td>◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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の位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する </td> <td>MAX3 3</td> <td rowspan="2">2</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td></td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td></td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td></td> <td>12</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td colspan="4">評価値</td> <td colspan="2">0.92</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和3年3月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)</p>	達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表						評価項目	基礎点	得点	1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期 <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3	3		◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	MAX3 3		②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3	3		③地震・津波対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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の位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	MAX3 3	2	合計				6	6	合計				3	3	合計				12	11	評価値				0.92											
達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表																																																																		
			評価項目	基礎点	得点																																																																
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期 <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3	3																																																																
		◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	MAX3 3																																																																	
	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3	3																																																																
	③地震・津波対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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の位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	MAX3 3		2																																																															
合計				6	6																																																																
合計				3	3																																																																
合計				12	11																																																																
評価値				0.92																																																																	
判定	<p>A A: 十分な事業効果が期待できる。 B: 十分な事業効果が期待できない。</p> <p>【理由】 B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。</p>																																																																				
1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・構造物工</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="5">49.0</td> <td>5.2</td> <td>54.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>※東海市事業区分含む</p>			2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計	工種区分	調査・設計	←→							用地補償								工事		←				→		・土工		←			→			・構造物工			←		→				・舗装工					←	→		事業費(億円)		49.0					5.2	54.2
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計																																																													
工種区分	調査・設計	←→																																																																			
	用地補償																																																																				
	工事		←				→																																																														
	・土工		←			→																																																															
	・構造物工			←		→																																																															
	・舗装工					←	→																																																														
事業費(億円)		49.0					5.2	54.2																																																													
2) 地元の合意形成	<p>・本事業はICの新設事業であり、渋滞緩和や高規格道路等へのアクセス性向上等の効果が見込まれることから、地元自治体・臨海部の企業より早期整備の要望を受けている。また、事業用地は確保されており、東海市との共同事業として整備するなど、地元との合意形成が図られている。</p>																																																																				
3) 環境への影響	<p>・工事中の騒音・振動を低減させる重機・機器を使用することで周辺環境への配慮に努める。</p>																																																																				

	判定	A	A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。
		【理由】	円滑な事業環境が整っており、計画の実行性が確保されている。
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果		・当該路線はルートが都市計画決定済みで、東側に接続する都市計画道路太田川駅前線は事業中区間となっており、都市計画ルートでの整備が妥当である。
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。
		【理由】	都市計画決定されたルートであり、沿線への影響が小さいため妥当である。
III 対応方針（案）			
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。		
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容			
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 対象外 【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】 — 【主な評価内容】 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度			
V 事業評価監視委員会の意見			
VI 対応方針			