

## 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 <sup>にしちたどうろ</sup> 西知多道路 (日長 IC [仮称] <sup>ひなが</sup> ～青海 IC [仮称] <sup>せいかい</sup> )					
事業箇所	愛知県知多市 <sup>ひなが</sup> 日長～常滑市 <sup>かなやまたきろ</sup> 金山北キロ					
事業のあらまし	<p>一般国道 247 号西知多道路は、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 2027 年度開業予定のリニア中央新幹線名古屋駅を結ぶなど、知多地域のみならず中部圏の今後の発展に寄与する重要な路線である。</p> <p>本路線の整備は北部区間を現道拡幅、南部区間を西知多産業道路 長浦 IC から、知多横断道路常滑 IC 付近に計画する常滑 JCT [仮称] までをつなぐバイパス整備となっている。</p> <p>このうち、北部区間の東海 JCT 部を国による権限代行で、南部区間の青海 IC [仮称] から常滑 JCT [仮称] までの区間を県による国庫補助事業で平成 28 年度に事業化されている。</p> <p>今回対象区間は、県の事業中区間から北へ延伸し、知多市日長～常滑市金山北キロを結ぶ約 4.0 km の区間である。</p> <p>現道は主要渋滞箇所として指定された交差点等で渋滞が発生しており、国際拠点空港等へのアクセス性低下などの課題がある。また、バイパス整備区間と並行する現道は、第 1 次緊急輸送道路に指定されているものの、大地震に伴う津波浸水区間を通過することから、災害時の代替ルート確保が課題となっている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、国際拠点空港や地域高規格道路等へのアクセス性の向上を図るとともに、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動をするため、西知多道路の整備を推進するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	385 億円		■工事費 307 億円、■用補費 39 億円、■その他 39 億円			
事業期間	採択予定年度	平成 31 (2019) 年度	着工予定年度	2019 年度	完成予定年度	2027 年度
事業内容	バイパス整備 (延長 : L=4.0km、車線数 : 暫定 2 車線 (2/4)、幅員 : W=10.5m)					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、中部国際空港セントレアと伊勢湾岸自動車道・リニア愛知県駅とを結ぶ重要な路線だが、現道には主要渋滞箇所指定の交差点があるなどアクセス性が低下している。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は第 1 次緊急輸送道路に位置づけられているが、現道の一部区間では津波浸水が懸念されており、当該路線の整備による第 1 次緊急輸送道路の機能確保が必要である。</li> </ul>				
	判定	A	<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。</p> <p>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>国際拠点空港と高速道路を結ぶ幹線道路ネットワークの強化、地域の主要渋滞箇所の解消、広域的な防災機能の向上の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>			

②事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果 (費用対効果分析結果)	【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析結果】																																																																																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：平成 30(2018))</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>252</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>2.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>254</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行費用短縮便益</td> <td>467</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>14</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>482</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>26,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>1.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	区分		事前評価時 (基準年：平成 30(2018))	備考	費用 (億円)	事業費	252		維持管理費	2.7		合計 (C)	254		効果 (億円)	走行費用短縮便益	467		走行経費減少便益	14		交通事故減少便益	1.1		合計 (B)	482		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700		費用対効果分析結果 (B/C)		1.9		<p>※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 (平成 30 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：平成 30(2018))	備考																																																																																
費用 (億円)	事業費	252																																																																																	
	維持管理費	2.7																																																																																	
	合計 (C)	254																																																																																	
効果 (億円)	走行費用短縮便益	467																																																																																	
	走行経費減少便益	14																																																																																	
	交通事故減少便益	1.1																																																																																	
	合計 (B)	482																																																																																	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700																																																																																
費用対効果分析結果 (B/C)		1.9																																																																																	
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、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「広域的な防災機能の向上」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 0.75 である。</p>																																																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (建設部方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化可能な効果 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="4">1 防御力</td> <td rowspan="4">①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td>□ 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に位置付けられた事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 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>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">3 成長力</td> <td rowspan="8">⑥国際競争力を強化する基盤整備</td> <td rowspan="8">◎</td> <td>□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="8">3</td> </tr> <tr> <td>□ 主要物流拠点・モノづくり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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>■ 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>1</td> </tr> <tr> <td>□ b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td>■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 日常活動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>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>6</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">◎</td> <td rowspan="4">⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td>12</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2">0.75</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標 (建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表					評価項目	基礎点	得点	1 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	□ 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に位置付けられた事業に該当する	3	■ 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	2	□ 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	1	合計			3	2	3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3	□ 主要物流拠点・モノづくり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	3	□ 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	2	■ 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	1	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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	3	□ 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	2	□ 日常活動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	1	合計			6	4	◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3	□ 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	2	□ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	合計			3	3	総合計			12	9	評価値			0.75	
達成目標 (建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表																																																																																
			評価項目	基礎点	得点																																																																														
1 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2																																																																														
			□ 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に位置付けられた事業に該当する	3																																																																															
			■ 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	2																																																																															
			□ 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	1																																																																															
合計			3	2																																																																															
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3																																																																														
			□ 主要物流拠点・モノづくり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	3																																																																															
			□ 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	2																																																																															
			■ 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	1																																																																															
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3																																																																															
			■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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	3																																																																															
			□ 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	2																																																																															
			□ 日常活動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	1																																																																															
合計			6	4																																																																															
◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3																																																																														
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3																																																																															
			□ 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	2																																																																															
			□ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																																																															
合計			3	3																																																																															
総合計			12	9																																																																															
評価値			0.75																																																																																
	道路・街路事業の事業評価マニュアル (平成 28 年 7 月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)																																																																																		
判定	A	<p>A：十分な事業効果が期待できる。</p> <p>B：十分な事業効果が期待できない。</p>																																																																																	
	【理由】	<p>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>																																																																																	
③事業の実効性	1) 事業計画	事業計画																																																																																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H31 (2019)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">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> <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> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></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></td> <td colspan="4">138</td> <td colspan="4">247</td> </tr> </tbody> </table>			H31 (2019)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	工 種 区 分	調査・設計	←	→								用地補償			←	→						工事				←	→					事業費 (億円)			138				247																															
		H31 (2019)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027																																																																									
工 種 区 分	調査・設計	←	→																																																																																
	用地補償			←	→																																																																														
	工事				←	→																																																																													
事業費 (億円)			138				247																																																																												

④事業手法の妥当性	2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元および地権者との合意形成の円滑化のために、計画の初期段階から関係する市民のみなさまに情報を提供し、広く意見を聴きながら計画づくりを進めていくパブリック・インボルブメント（PI）手法を導入し、概略計画を作成した。（平成19年10月）</li> <li>・また公聴会や説明会を開催し、地元との意見交換を踏まえた上で都市計画決定に至っており、計画について地元との合意が得られている</li> <li>・PIにおけるコミュニケーション手法：広報誌（全6号）、アンケート調査（計3回、回答者約2,000人）、説明会・オープンハウス（計4回）、電子メール等</li> <li>・都市計画案の縦覧：平成25年1月25日～2月25日</li> <li>・都市計画決定の公示：平成26年4月11日</li> </ul>		
	3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価を実施し、主に以下について配慮した計画としている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>○重要な動植物等の生息・生育地に配慮した橋脚配置とし、橋梁の外観や色彩及びのり面工についてはできる限り周辺環境・景観と調和したものとなるよう努める。</li> <li>○施工段階においては沿線住民等の生活環境への影響を極力回避・低減可能な工事計画とし、騒音等の影響がある箇所については、遮音壁設置等の環境保全措置を実施する。</li> </ul> </li> </ul>		
	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。		
1) 代替案の比較検討結果	・都市計画時に現道拡幅案を含め、複数案を比較検討の上、ルート、幅員等を決定している。			
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】 ・都市計画時に現道拡幅案を含め、複数案を比較検討の上、ルート、幅員、車線数（4車線）を決定しているため、妥当と考える。			
<b>III 対応方針（案）</b>				
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。			
<b>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</b>				
<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				
<b>V 事業評価監視委員会の意見</b>				
<b>VI 対応方針</b>				