

## 事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良事業）					
地区名	一般国道247号 西知多道路 <sup>せいかい</sup> 青海 IC〔仮称〕～常滑 JCT〔仮称〕					
事業箇所	常滑市金山字北キロ～常滑市多屋字茨廻間 <sup>いばらばさま</sup>					
事業のあらまし	<p>本事業区間は、東海市から常滑市に至る延長約 18.5km の自動車専用道路（西知多道路）のうち、事業効果が高い終点側 4.0km の区間である。</p> <p>西知多道路は、平成 16 年に地域高規格道路の調査区間に指定され、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）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を結ぶなど、知多地域のみならず広く中部圏の今後の発展に寄与する重要な路線として計画されている。</p> <p>本事業区間は、並行する現道国道 155 号が第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震など大地震に伴う津波浸水区間を通過することから、災害時の緊急輸送道路の代替ルート確保が課題となっている。また、現道国道 155 号は信号交差点が連担し、速度低下が複数交差点に連なって発生するとともに、混雑に起因する追突事故等が多数発生している状況である。</p> <p>本事業は、津波浸水区間を回避したバイパス整備により、災害時の緊急輸送道路としての防災機能を確保し、常滑市から名古屋市間の防災・救急搬送機能を向上させるとともに、混雑解消による空港等への定時性・速達性の向上、通過交通と生活交通を分離することによる交通安全対策の推進を図る事業である。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 地震減災対策の推進</p> <p>(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>(3) 交通安全対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	230 億円	■工事費 162.0 億円、■用補費 53.0 億円、■その他 15.0 億円				
事業期間	採択予定年度	平成 28 年度	着工予定年度	平成 28 年度	完成予定年度	平成 39 年度
事業内容	道路新設 (延長：L=4.0km、車線数：暫定 2 車線 (2/4)、幅員：W=10.5m (完成 23.5m))					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 地震減災対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p> <p>第一次緊急輸送道路に指定されている現道国道 155 号は、南海トラフ地震など大地震に伴う津波浸水区間を通過していることから、津波浸水区間を回避した緊急輸送道路の代替ルートを確保し、常滑市から名古屋市間の防災・救急搬送機能を向上させる必要がある。</p> <p>(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供（渋滞緩和）</p> <p>現道国道 155 号では信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。</p> <p>(3) 交通安全対策の推進（交通弱者に対する安全性向上）</p> <p>現道では混雑に起因する追突事故が多発しているほか、生活道路への通過交通流入による交通事故が発生していることから、通過交通と生活交通の分離により、交通の安全性を確保する必要がある。</p>				
	判定	A	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。			

	【理由】 ・防災面の課題解消や渋滞緩和のため、事業実施の必要がある。																																																																				
	<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：H27)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>160.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>162.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>181.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>24.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>7.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>213.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画交通量(台/日)</td> <td>9,900</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※四捨五入等により端数が合わないことがある</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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)</p>	区分		事前評価時 (基準年：H27)	備考	費用 (億円)	事業費	160.8		維持管理費	1.5		合計(C)	162.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	181.6		走行経費減少便益	24.6		交通事故減少便益	7.2		合計(B)	213.4		(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)	9,900		費用対効果分析結果(B/C)		1.3																																		
区分		事前評価時 (基準年：H27)	備考																																																																		
費用 (億円)	事業費	160.8																																																																			
	維持管理費	1.5																																																																			
	合計(C)	162.3																																																																			
効果 (億円)	走行時間短縮便益	181.6																																																																			
	走行経費減少便益	24.6																																																																			
	交通事故減少便益	7.2																																																																			
	合計(B)	213.4																																																																			
(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)	9,900																																																																			
費用対効果分析結果(B/C)		1.3																																																																			
②事業の効果	<p>2) 貨幣価値化困難な効果</p> <p>・貨幣価値化困難な効果として、「交通弱者に対する安全性向上」、「広域的な防災機能の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などがある。また、「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0.78である。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>達成目標(建設部方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">1 安心・安全</td> <td rowspan="3">◎</td> <td><input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">4 風水害への対応力の強化</td> <td rowspan="3">◎</td> <td><input type="checkbox"/> 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><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に位置付けられた事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 連携力・地域力・魅力</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> 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">2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞差差点、又はボトルネック路切の渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 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>2</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td>9</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">0.78</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)</p>	貨幣価値化困難な効果 評価基準表					達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点	1 安心・安全	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する	3	<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2	<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1	合計			3	3	4 風水害への対応力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	<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に位置付けられた事業に該当する	3	<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	2	<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	1	合計			3	2	2 連携力・地域力・魅力	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2	<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞差差点、又はボトルネック路切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3	<input checked="" 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	2	<input type="checkbox"/> 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	2	総合計			9	7	評価値			0.78	
貨幣価値化困難な効果 評価基準表																																																																					
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点																																																																	
1 安心・安全	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3																																																																	
		<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する	3																																																																		
		<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2																																																																		
<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1																																																																				
合計			3	3																																																																	
4 風水害への対応力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2																																																																	
		<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に位置付けられた事業に該当する	3																																																																		
		<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	2																																																																		
<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	1																																																																				
合計			3	2																																																																	
2 連携力・地域力・魅力	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2																																																																	
		<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞差差点、又はボトルネック路切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3																																																																		
		<input checked="" 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	2																																																																		
		<input type="checkbox"/> 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	2																																																																	
総合計			9	7																																																																	
評価値			0.78																																																																		
判定	<p><b>A</b> 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おいても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。</p>																																																																				

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #e1f5fe;"> <th colspan="2"></th> <th>H28</th><th>H29</th><th>H30</th><th>H31</th><th>H32</th><th>H33</th><th>H34</th><th>H35</th><th>H36</th><th>H37</th><th>H38</th><th>H39</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">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><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><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><td></td><td></td><td>→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="12" style="text-align: center;">230</td> </tr> </tbody> </table>														H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	工種区分	調査・設計	←				→								用地補償			←		→								工事					←							→	事業費（億円）		230											
			H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39																																																																			
	工種区分	調査・設計	←				→																																																																										
		用地補償			←		→																																																																										
工事						←							→																																																																				
事業費（億円）		230																																																																															
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形成は図られていると考えられる。</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位置とし、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>○事業実施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】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な事業施行環境が整っており、計画の実行性が確保されている。</li> </ul>																																																																															
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の拡幅や交差点改良を行う現道強化案とバイパス案について、走行性や防災、生活環境への影響等の観点から比較検討を行った。</li> <li>・比較検討の結果、信号交差点の連担区間や津波浸水区間を回避でき、既成市街地への影響が小さいバイパス案を選定した。</li> </ul>																																																																															
	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】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行性や防災機能確保の面で優れ、既成市街地への影響が小さいバイパス整備が最適であるため。</li> </ul>																																																																															
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																																																																																	
■対象（事業完了後5年目） □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】 事業実施前後の交通量（全車、大型車）、平均旅行速度、混雑度、渋滞長の変化																																																																																	

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道 247 号 西知多道路 青海 IC〔仮称〕～常滑 JCT〔仮称〕の対応方針（案）〔事業実施〕を了承する。

VI 対応方針

事業実施