

## 事後評価調査書

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（東海インター関連）					
事業箇所	東海市新宝町～名和町					
事業のあらまし	<p>一般国道 247 号は、名古屋市熱田区から知多半島・三河地方南部を経由し豊橋市に至る延長約 173km の路線であり、伊勢湾岸自動車道などの幹線道路と接続するとともに、知多半島の交流を促進させる重要な路線である。</p> <p>当該区間については、名古屋方面と知多半島方面を移動する際、名古屋高速道路 4 号東海線から西知多産業道路（一般国道 247 号）に直結していなかったため、主要渋滞箇所である新宝町交差点を経由せざるを得ず、移動の円滑性上の課題を有していた。</p> <p>このため、本事業は「モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備」、「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」、「風水害への対応力の強化」を主な目標として、名古屋高速道路 4 号東海線と西知多産業道路を直結するランプ整備を愛知県からの負担金にて名古屋高速道路公社が整備を実施し、中部国際空港を始めとする知多半島方面へのアクセス向上を図ったものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>③風水害への対応力の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	26.8 億円		■工事費 26.8 億円（負担金）、□用補費 0.0 億円、□その他 0.0 億円			
事業期間	採択年度	平成 18 年度	着工年度	平成 18 年度	完成年度	平成 23 年度
事業内容	ランプ整備 L=1.1km（オンランプ 0.37km、オフランプ 0.73km） W=6.5m					

II 評価	
①事業目標の達成状況	<p>1) 主要目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間を利用する事業所へのアンケート調査結果によると、本事業により、移動時間の短縮や走行の快適性、安全性の向上等を感じているとの回答を得た。</li> <li>・特に事業所の存する東海市や知多市から、名古屋や大阪・奈良方面等への利便性の向上を感じているとの回答を得た。</li> </ul> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 主要渋滞箇所の回避によるアクセス性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、名古屋高速道路 4 号東海線と西知多産業道路（一般国道 247 号）が直結し、主要渋滞箇所である新宝町交差点及び東海インター交差点を経由せずにアクセスが可能になった。</li> </ul> </li> <li>2) 並行路線の交通量の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画交通量を上回る交通量を達成（計画交通量 5,895 台/日、H27 交通量 6,929 台/日）</li> <li>・並行する主要地方道名古屋半田線（新宝町交差点）の交通量が 1 割減少し（H22：21,088 台/12h⇒H27：19,006 台/12h）、交通負荷が軽減。</li> </ul> </li> <li>3) 並行路線の旅行速度の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する主要地方道名古屋半田線上り（新宝町交差点）の旅行速度が混雑時で 9.5km/h、非混雑時で 4.4km/h 向上し、渋滞が緩和。</li> <li>（混雑時 H22：25.5km/h⇒H27：35.0km/h、非混雑時 H22：32.8km/h⇒H27：37.2km/h）</li> </ul> </li> </ol> <p>③風水害への対応力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全区間が第一次緊急輸送道路となっている。</li> <li>・名古屋高速道路へのアクセスが強化され、災害時の円滑な避難・救助活動が改善された。</li> </ul>

	<p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業の整備により、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備、渋滞のないスムーズな移動空間の提供、風水害への対応力の強化、事業目標は十分に達成していると判断する。</p>																																								
2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>																																								
② 事業効果の発現状況	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時</th> <th>実績</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H18～H23</td> <td>H18～H23</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>26.9</td> <td>26.8</td> <td>負担金</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>26.9</td> <td>26.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>5,895</td> <td>6,929</td> <td>実績は H27 名高速トラカンデータ</td> </tr> <tr> <td>並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)の交通量(台/12h)</td> <td>21,088</td> <td>19,006</td> <td>事業採択時はH22センサス、実績はH27センサス</td> </tr> <tr> <td>並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)上りの旅行速度(km/h)</td> <td>混雑時：25.5 非混雑時：32.8</td> <td>混雑時：35.0 非混雑時：37.2</td> <td>事業採択時はH22センサス、実績はH27センサス</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画通り完了できた。</li> </ul> <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択時と比較し、大きな差異はなく、ほぼ計画通りとなった。</li> </ul> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量は計画交通量を上回る。名古屋と知多半島方面のアクセス性が向上した他、並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)において交通量が減少し、旅行速度が向上するなど、一定の効果があつたと判断する。</li> </ul>			事業採択時	実績	備考	事業期間		H18～H23	H18～H23		事業費 (億円)	工事費	26.9	26.8	負担金	用地補償費	0.0	0.0		その他	0.0	0.0		合計	26.9	26.8		効果の算定要因	計画交通量 (台/日)	5,895	6,929	実績は H27 名高速トラカンデータ	並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)の交通量(台/12h)	21,088	19,006	事業採択時はH22センサス、実績はH27センサス	並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)上りの旅行速度(km/h)	混雑時：25.5 非混雑時：32.8	混雑時：35.0 非混雑時：37.2	事業採択時はH22センサス、実績はH27センサス
			事業採択時	実績	備考																																				
	事業期間		H18～H23	H18～H23																																					
	事業費 (億円)	工事費	26.9	26.8	負担金																																				
用地補償費		0.0	0.0																																						
その他		0.0	0.0																																						
合計		26.9	26.8																																						
効果の算定要因	計画交通量 (台/日)	5,895	6,929	実績は H27 名高速トラカンデータ																																					
	並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)の交通量(台/12h)	21,088	19,006	事業採択時はH22センサス、実績はH27センサス																																					
	並行する主要地方道名古屋半田線(新宝町交差点)上りの旅行速度(km/h)	混雑時：25.5 非混雑時：32.8	混雑時：35.0 非混雑時：37.2	事業採択時はH22センサス、実績はH27センサス																																					
③ 事業実施による環境の変化	<p>ランプが整備されたことにより、交通の転換が図られ、並行路線の交通環境は改善されたものと判断する。</p>																																								
III 対応方針(案)																																									
今後の事後評価の必要性	<p>事業目標に対して目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。</p>																																								
改善措置の必要性	<p>事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はない。</p>																																								
同種事業に反映すべき事項	<p>本事業のようなランプ整備事業では、本線整備と一体となり事業を進める必要があるため、関係者間で定期的に調整を図ることが重要である。</p>																																								
IV 事業評価監視委員会の意見																																									
<p>一般国道247号(東海インター関連)の対応方針(案)[改善措置等必要なし]を了承する。</p>																																									

V 対応方針

改善措置等必要なし