

事業概要書

| | |
|----------|---|
| 事業名 道路事業 | 路線名等 一般国道247号（西知多道路） おおた 大田IC〔仮称〕 |
|----------|---|

1. 事業のあらまし

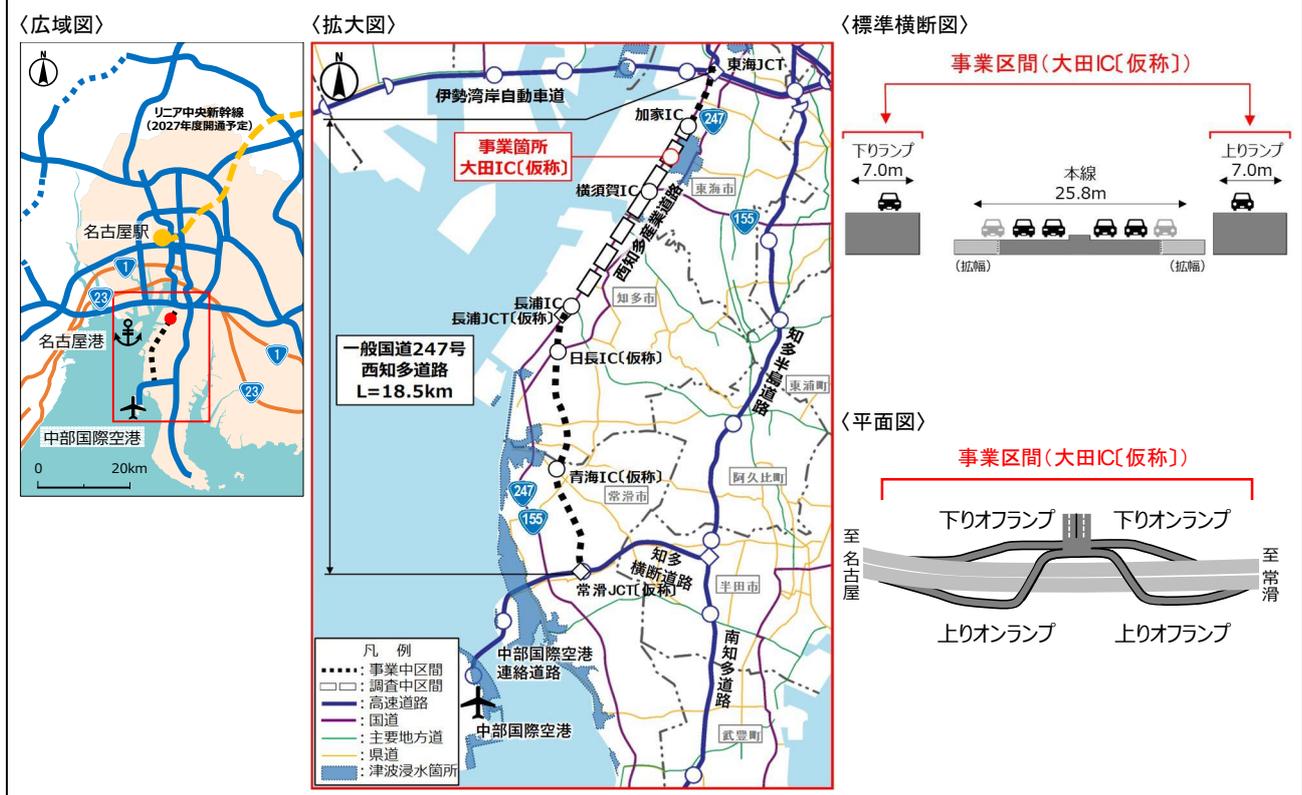
西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約 18.5km の自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）を直結し、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶ路線であり、愛知県のモノづくりを支えるとともに、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを形成することで、国土強靱化にも資する重要な路線である。新東名高速道路の東海JCT から西知多産業道路の長浦ICまでの北部区間は現道拡幅で、長浦ICから知多横断道路 常滑JCT〔仮称〕までの南部区間は新設のバイパスで整備する計画である。

当該事業は、西知多道路の北部区間の加家IC と横須賀IC の間に計画されている新たに IC 整備する計画であり、IC へのアクセス道路である都市計画道路太田川駅前線の周辺では、東海太田川駅西地区土地区画整理事業が進められ、物流施設や商業施設が立地するなど工業・商業系が一体となったまちづくりが進んでいる。

現道の西知多産業道路は、各 IC の出口を中心に慢性的な渋滞が発生し（主要渋滞箇所：加家IC、横須賀IC）、今後、東海太田川駅西土地区画整理事業の進展に伴い、さらなる交通需要の増加が見込まれる。また、新たなまちづくりが進む太田川駅周辺地区においては、現道（西知多産業道路）の IC が無く、災害時における緊急輸送に課題がある。

当該事業の実施により、西知多道路本線や周辺道路の渋滞緩和とともに、区画整理区域へのアクセス向上による物流の効率化や災害時における円滑な救援・復旧活動といった効果が期待される。

- 2. 事業概要**
- a. 事業箇所 東海市元浜町始め
 - b. 事業内容 自動車専用道路 IC 整備 L=1.0km ランプ種別：A 規格
幅員 7.0m（ランプ部 1 車線）
 - c. 全体事業費 100.7 億円
 - d. 事業期間 2022 年度～2027 年度
 - e. 根拠法令 道路法



再 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） ^{にしちた} 大田 IC ^{おおた} 〔仮称〕 |
| 事業箇所 | 東海市元浜町 ^{もとはまち} 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）を直結し、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路線であり、愛知県のモノづくりを支えるとともに、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ことで、国土強靱化にも資する重要な路線である。新東名高速道路の東海 JCT から西知多産業道路路（以下、産業道路という）の長浦 IC^{ながうら} までの北部区間は現道拡幅で、長浦 IC から知多横断道路 常滑 JCT〔仮称〕までの南部区間は新設のバイパスで整備する計画である。</p> <p>当該事業は、西知多道路の北部区間の加家 IC^か と横須賀 IC^け の間に新たに IC を整備する計画であり、IC へのアクセス道路である都市計画道路太田川駅前線の周辺では、東海太田川駅西土地区画整理事業が進められ、物流施設や商業施設が立地するなど工業・商業系が一体となったまちづくりが進んでいる。</p> <p>産業道路は、各 IC の出口を中心に慢性的な渋滞が発生し（主要渋滞箇所：加家 IC、横須賀 IC）、今後、東海太田川駅西土地区画整理事業の進展に伴い、さらなる交通需要の増加が見込まれる。また、新たなまちづくりが進む太田川駅周辺地区においては、産業道路の IC が無く、災害時における緊急輸送にも課題がある。</p> <p>当該事業の実施により、産業道路本線や周辺道路の渋滞緩和とともに、区画整理区域へのアクセス向上による物流の効率化や災害時における円滑な救援・復旧活動といった効果が期待される。</p> |
| 事業目標 | <p>【達成（主要）目標】</p> <p>「あいち社会資本整備方針 2025 11 の取組方針」より</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化（物流効率化の支援）</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> |

| | | 事前評価時 (2021 年度) | 再評価時 (2025 年度) | 変動要因の分析 | |
|-------------|--|--|--|-----------------------|--|
| 計画変更 の推移 | 事業期間 | 2022～2027 年度 | 2022～2027 年度 | | |
| | 事業費 (億円) | 54.2 (うち愛知県分 36.2) | 100.7 (うち愛知県分 74.8) | | |
| | 経費 内訳 | 工事費 | 53.3 (うち愛知県分 35.3) | 97.4 (うち愛知県分 71.5) | <ul style="list-style-type: none"> ・物価上昇による増加 (+22 億円) ・ランプ橋架設方法の変更による増額 (+14 億円) ・関係機関協議及び現場要因による増額 (+11 億円) |
| | | 用補費 | 0.0 | 0.0 | |
| | | その他 | 0.9 (全て愛知県分) | 3.3 (全て愛知県分) | |
| 事業内容 | バイパス整備 延長:1.0km 幅員:7.0m ランプ部1車線 | バイパス整備 延長:1.0km 幅員:7.0m ランプ部1車線 | 工事費 53.3 億円→97.4 億円 その他 (委託費) 0.9 億円→3.3 億円 | | |

| II 評価 | |
|------------|---|
| ①事業の必要性の変化 | <p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業箇所近接する名鉄常滑線 太田川駅周辺地域では、大手物流企業などが進出する東海太田川駅西土地区画整理事業が進められている。しかしながら、隣接する産業道路のICが無く、アクセス性に劣る状況にある。当該事業（併せて、市整備の（都）太田川駅前線）により、周辺地域と産業道路の連携を強化し、物流効率化に伴う生産性向上を図るなどサプライチェーンを強化し、ひいては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"> ・産業道路の加家IC、横須賀ICは、ICの処理能力を上回る交通需要に伴い、ICを起点とする渋滞が慢性的に発生し、主要渋滞箇所にも指定されている。当該事業により、両ICを利用する交通を分散処理し、IC及び周辺の渋滞を緩和させ、地域の活性化を図る必要がある。 <p>(3) 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域は、南海トラフ地震の津波浸水被害想定地域に指定されている地区がある。しかしながら、産業道路のICがないため、災害時の緊急輸送に課題がある。当該事業により、災害時における救命救急、救援物資の運搬を支援する必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（物流効率化の支援）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業箇所へのアクセス道路である都市計画道路太田川駅前線に隣接して東海太田川駅西土地区画整理事業が進められており、さらなる交通需要の増加が見込まれる。 ・産業道路の加家IC周辺の交通量は減少しているものの、大型車交通量は増加している。 交通量：78,525台/日（H27 センサス）→72,630台/日（R3 センサス） 大型車交通量：20,539台/日（H27 センサス）→20,891台/日（R3 センサス） ・周辺地域の製造品出荷額は増加傾向で、沿線に工場等も多いことから、今後も交通需要の増加が見込まれる。 <p>(2) 地域の活性化（主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業箇所の前後区間である産業道路の加家ICと横須賀ICは、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所に指定されており、混雑度は1.89となっている。 <p>(3) 地震・津波対策（緊急輸送道路の強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時からの変化はなく、産業道路は第一次緊急輸送道路として位置づけられているため、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業道路本線や交差道路の渋滞緩和とともに、事業中の区画整理区域へのアクセス向上や被災時の円滑な救援・復旧活動を支援する必要性は変わっていない。 |

| 判定 | B | <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|-----------------|-----------|-----------------|------|------|-----------------|------|-------|-------|------|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-------|-----|---|-----|---|---------|------|------|------|-------|----|-----|------|------|----|------|----|-----|-----|-----|---|-----|---|-----|-------------|------|------|-----|----|------|--|--|------|----|------|--|--|------|--|--|------|------|------|--|--|------|--|--|-------|--|--|------|--|--|--|--|--|--|
| | <p>【理由】</p> <p>・ 主要渋滞箇所等の渋滞緩和、高規格道路へのアクセス強化、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②事業の進捗状況及び見込み | 1) 進捗状況 | 【事業計画及び実績】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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="3" style="text-align: center;">工種区分</td> <td style="text-align: center;">調査・設計</td> <td style="text-align: center;">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">用地補償</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">無し</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">工事</td> <td style="text-align: center;">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">→</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">事業費 (億円)</td> <td style="text-align: center;">前回計画</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">22.5</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">31.7</td> <td style="text-align: center;">54.2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">実績</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">28.9</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">28.9</td> <td style="text-align: center;">28.9</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">今回計画</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">28.9</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">45.7</td> <td style="text-align: center;">100.7</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="6" style="text-align: center;">26.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 合計 | 工種区分 | 調査・設計 | ←→ | | | | | | - | 用地補償 | 無し | | | | | | - | 工事 | ← | | | | | → | - | 事業費 (億円) | 前回計画 | 22.5 | | | 31.7 | | | 54.2 | 実績 | 28.9 | | | 28.9 | | | 28.9 | 今回計画 | 28.9 | | | 45.7 | | | 100.7 | | | 26.1 | | | | | | |
| | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 合計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 工種区分 | 調査・設計 | ←→ | | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 用地補償 | 無し | | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 工事 | ← | | | | | → | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 事業費 (億円) | 前回計画 | 22.5 | | | 31.7 | | | 54.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 実績 | 28.9 | | | 28.9 | | | 28.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 今回計画 | 28.9 | | | 45.7 | | | 100.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 26.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ※東海市事業区分含む | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【進捗率】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗率</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>達成率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">延長(km)</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">1.0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費(億円)</td> <td style="text-align: center;">54.2</td> <td style="text-align: center;">29.2</td> <td style="text-align: center;">54</td> <td style="text-align: center;">100.7</td> <td style="text-align: center;">29</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 工事費</td> <td style="text-align: center;">53.2</td> <td style="text-align: center;">26.8</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">97.4</td> <td style="text-align: center;">28</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 用補費</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> その他</td> <td style="text-align: center;">1.0</td> <td style="text-align: center;">2.4</td> <td style="text-align: center;">240</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> <td style="text-align: center;">73</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | これまでの計画に対する達成状況 | | | 全体進捗率 | | 計画 【①】 | 実績 【②】 | 達成率(%) 【②÷①】 | 計画 【③】 | 達成率(%) 【②÷③】 | 延長(km) | 0.0 | 0.0 | 0 | 1.0 | 0 | 事業費(億円) | 54.2 | 29.2 | 54 | 100.7 | 29 | 工事費 | 53.2 | 26.8 | 50 | 97.4 | 28 | 用補費 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | その他 | 1.0 | 2.4 | 240 | 3.3 | 73 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | これまでの計画に対する達成状況 | | | 全体進捗率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 計画 【①】 | 実績 【②】 | 達成率(%) 【②÷①】 | 計画 【③】 | 達成率(%) 【②÷③】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 延長(km) | 0.0 | 0.0 | 0 | 1.0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費(億円) | 54.2 | 29.2 | 54 | 100.7 | 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工事費 | 53.2 | 26.8 | 50 | 97.4 | 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 用補費 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 1.0 | 2.4 | 240 | 3.3 | 73 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【施工済みの内容】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ・ 供用済み区間はなし。(構造物の一部は施工済み) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| 2) 未着手 又は長期化の 理由 | <ul style="list-style-type: none"> 完了予定年度に変更なし。 |
| 3) 今後の 事業進捗の 見込み | <p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2027年度に整備が完了する予定である。 |
| 判定 | <p>A</p> <p>A：これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 <p>C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p> |
| | <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業は順調であり、2027年度の整備完了が見込まれるため。 |

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】

- ・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

| 区 分 | | 事前評価時 (基準年:2021年) | 再評価時 (基準年:2025年) | 備考 |
|----------------|--------------------------|----------------------|---------------------|----|
| 費用 (億円) | 事業費 | 42.7 | 92.0 | |
| | 維持管理費 | 0.7 | 0.8 | |
| | 合計(C) | 43.3 | 92.8 | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 55.4 | 92.6 | |
| | 走行経費減少便益 | 6.9 | 8.9 | |
| | 交通事故減少便益 | 1.9 | 0.5 | |
| | 合計(B) | 64.2 | 102.0 | |
| | (参考) 計画交通量 算定要因 (台/日) | 6,500 | 7,300 | |
| 費用対効果分析結果(B/C) | | 1.5 | 1.1 | |

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

【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(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・物価上昇による資機材及び労務単価の増加等により、事業費は増加している。
- ・橋梁の架設方法について、公安委員会と協議した結果、交通規制方法を理由に変更となり、事業費が増加した。
- ・当該地域を起終点とする交通が増加しており、本路線全体の交通量が増大している。
- ・その結果、交通量の増大により便益は増加するものの、事業費も増加したため、B/Cは低下しているが、依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・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がある。
- ・「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0.83である。

| 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 | ◎ | <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待できる | MAX3 | 3 |
| | | <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 | 3 | |
| | | <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 | 2 | |
| | | <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 | 1 | |
| | ◎ | <input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | <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 | 3 | |
| | | <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 | 2 | |
| | | <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 | 1 | |
| | 合計 | | 6 | 6 |
| | ◎ | ◎ | <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 | MAX3 |
| <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 | | | 3 | |
| <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 | | | 2 | |
| <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する | | | 1 | |
| 合計 | | 3 | 3 | |
| 2 あいちを守る | ◎ | <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる | MAX3 | 1 |
| | | <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 | 3 | |
| | | <input 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 checked="" 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 | 1 | |
| 総合計 | | 12 | 10 | |
| 評価値 | | 0.83 | | |

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和3年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時の状況】

- ・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がある。
- ・「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。

| 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 | ◎ | <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待できる <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 2 1 | 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 | MAX3 3 2 1 | | 3 | |
| | | 合計 | 6 | | | |
| | | 2 あいちを 守る | ◎ | <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 2 1 |
| | | | | 合計 | 3 | |
| | | | | <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に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 1 | 2 |
| 合計 | 3 | | | | | |
| 総合計 | | 12 | 11 | | | |
| 評価値 | | | 0.92 | | | |

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9月 愛知県建設局 道路維持課・道路建設課 都市・交通局 都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・前回評価時では、アクセス強化のみとしていたが、今回評価では、当該事業に合わせ、主要拠点へのアクセスが可能となる市道整備がされることを踏まえ、ネットワークとしての強化につながるとした。
- ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

| | | |
|---|---|---|
| 判定 | A | <p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p> |
| | 【理由】 | <p>・ B/Cが 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 を超えているため。</p> |
| III 対応方針（案） | | |
| 継続 | <p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p> | |
| IV 事後評価実施の有無と主な評価内容 | | |
| <p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・ 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p> | | |
| V 事業評価監視委員会の意見 | | |
| VI 対応方針 | | |