

生産性向上を図る物流ネットワークの強化（交通拠点連携集中支援）

計画概要**◆計画期間**

平成30年度～令和4年度(5年間)

◆計画の目標

交通拠点である港湾の機能強化と連携して基幹道路ICからのアクセス道路を整備することにより、交通拠点間の連携による物流の効率化や生産性の向上を図り、日本経済を牽引するモノづくり愛知の産業基盤を構築する。

◆計画の成果目標(定量的指標)

- 交通拠点である港湾から基幹道路ICまでのアクセスに要する時間短縮
- ・交通拠点である港湾から基幹道路までのアクセス時間の短縮割合
((整備前アクセス時間－評価時点のアクセス時間)／整備前アクセス時間)

評価内容

◆交付対象事業の進捗状況

交付対象事業	事業費	事業の実施状況	進捗率※
A 基幹事業(道路事業)	9,195百万円	・一般国道151号(一宮バイパス)を始め5路線の事業を推進し、1路線事業完了。	100%
B 関連社会資本整備事業	-	-	-%
C 効果促進事業	-	-	-%
合 計	9,195百万円		

※事業費は実績値

※進捗率(%)について、計画期間内で供用を予定した計画延長に対する実績供用延長の割合

◆事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況

・一般国道151号(一宮バイパス)を始め5路線の事業を推進し、一般国道247号(衣浦大橋)について、令和5年3月に事業が完了したことで、拠点間のアクセス性が強化され、物流の効率化や生産性の向上が図られた。(別紙1)

Ⅱ 定量的指標の達成状況

指標(交通拠点である港湾から基幹道路ICまでのアクセスに要する時間短縮
(整備前アクセス時間－評価時点のアクセス時間)／整備前アクセス時間)

最終目標値	12%	目標値と実績値に 差が出た要因	想定以上の整備効果が確認されたため、目標値を上回った。
最終実績値	28.6%		

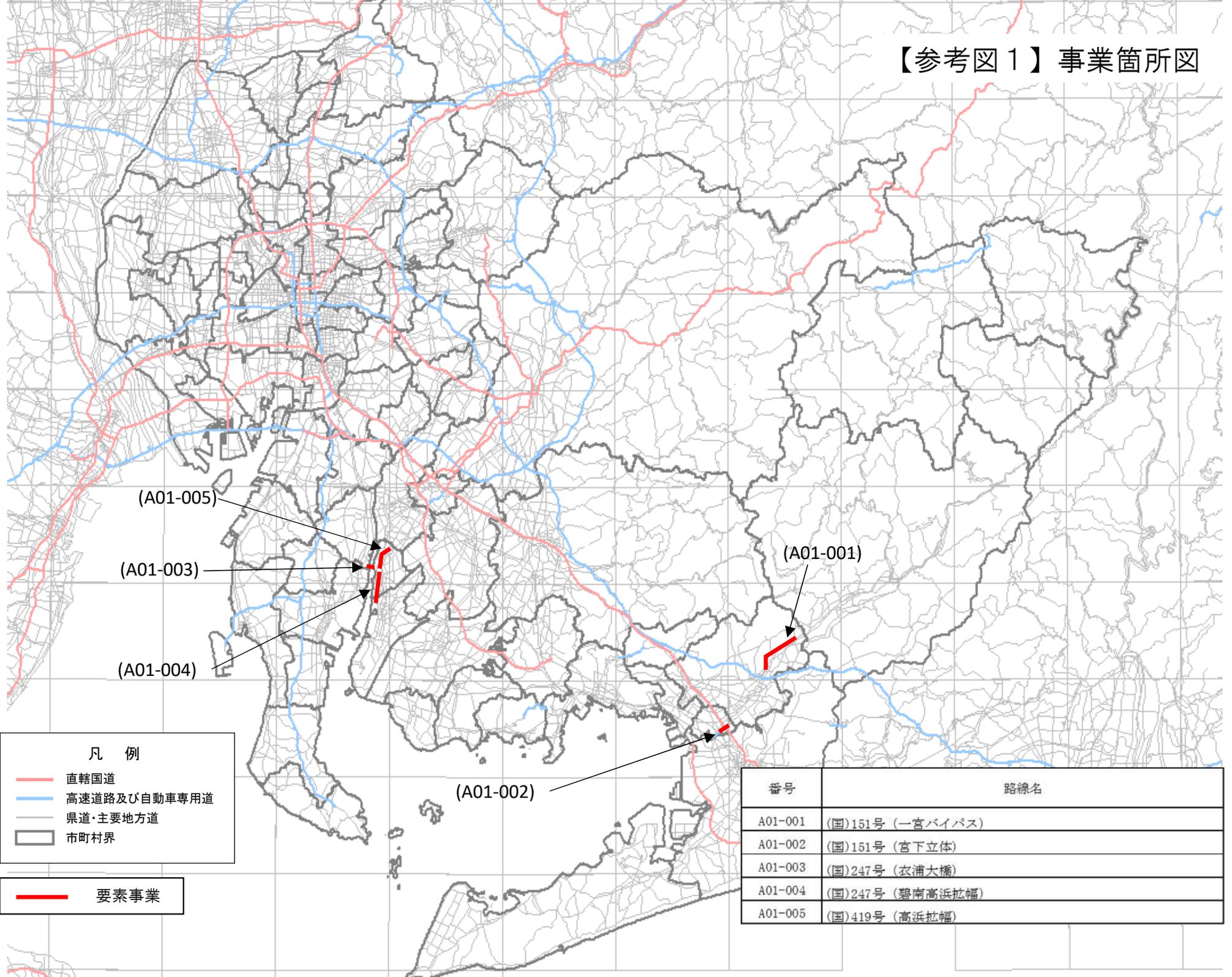
◆今後の方針

・物流の効率化など生産性向上を図るため、高規格道路・ICアクセス道路等補助制度を活用し、空港・港湾等へのアクセス道路の整備を引き続き計画的に推進する。

◆事後評価の実施体制、実施時期

事後評価の実施体制	計画策定主体である愛知県道路建設課において評価を実施。なお、計画の各要素事業(基幹事業)については、愛知県公共事業評価実施要領に基づき評価を実施。
事後評価の実施時期	令和6年6月
公表の方法	WEBページ掲載 (https://www.pref.aichi.jp/soshiki/dourokensetsu/syashihonkeikaku.html)

【参考図1】事業箇所図



- 凡例
- 直轄国道
 - 高速道路及び自動車専用道
 - 県道・主要地方道
 - ▭ 市町村界

- - - 要素事業

番号	路線名
A01-001	(国)151号(一宮バイパス)
A01-002	(国)151号(宮下立体)
A01-003	(国)247号(衣浦大橋)
A01-004	(国)247号(碧南高浜拡幅)
A01-005	(国)419号(高浜拡幅)

【基幹事業】

■事業名 一般国道247号 衣浦大橋(左折専用レーン新設)

■事業区間 はんだ すのさきちよう たかはま あおみちよう
半田市洲の崎町～高浜市碧海町

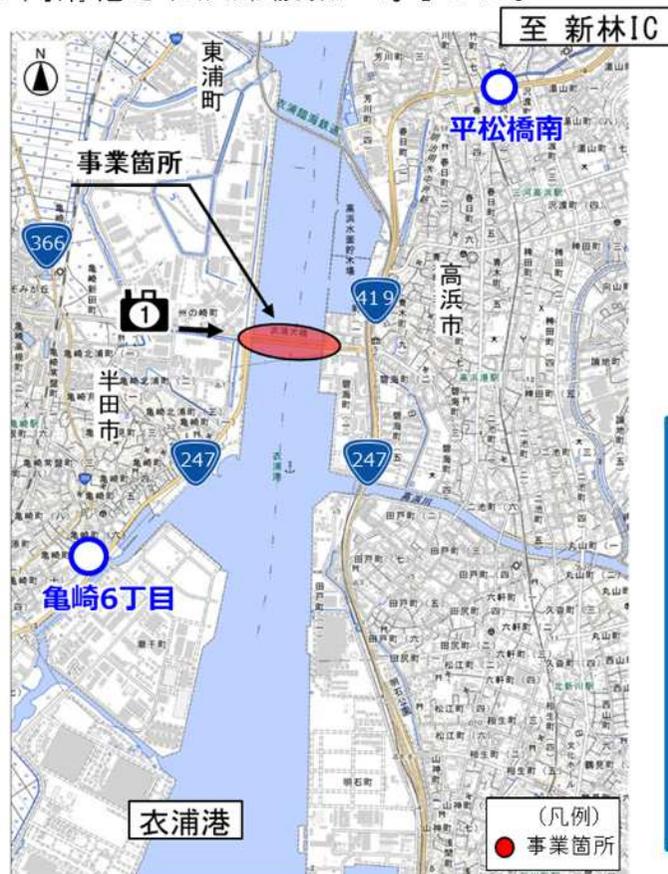
■事業概要 L=0.4km 3種2級 W=10m (左折専用レーン)

■事業のあらまし

国道247号は衣浦港と衣浦豊田道路 新林ICを結ぶ経路上に位置しており、衣浦港を東西に結ぶ交通の要衝に位置していることから、慢性的に渋滞が発生している。よって本事業により左折専用レーンを新設し、交通の円滑化を図る。

■事業効果

左折専用レーンの整備が令和5年3月に完了したことにより自動車の交通が円滑化され渋滞緩和に寄与した。



■発現効果

●左折専用レーン新設

車線数の増加⇒左折専用レーンの新設

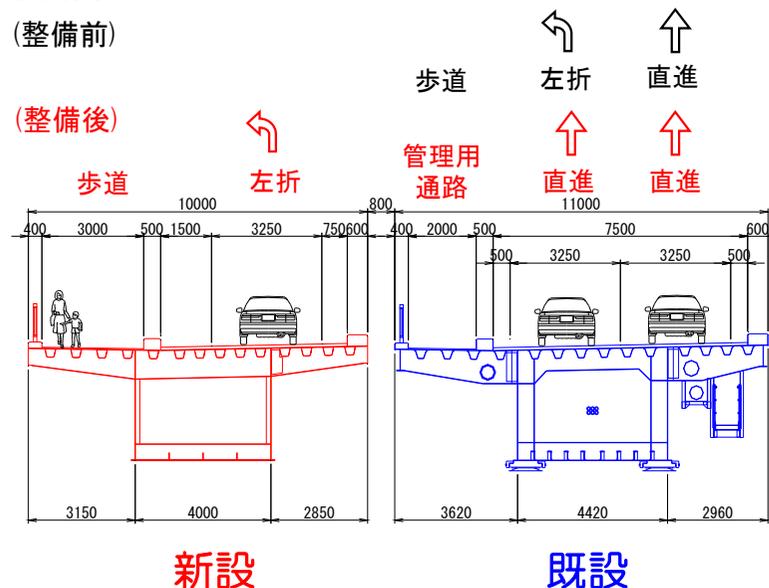
平松橋南～亀崎6丁目の所要時間短縮 *12.6(min) ⇒ 10.5(min)

*出典：ETC2.0プローブ情報 (整備前：2022.9月平日 整備後：2023.9月平日)

標準横断面図

(整備前)

(整備後)



整備前の状況



整備後の状況



社会資本総合整備計画 事後評価書

令和06年06月07日

計画の名称	生産性向上を図る物流ネットワークの強化（交通拠点連携集中支援）												
計画の期間	平成30年度～平成34年度（5年間）								重点配分対象の該当	○			
交付対象	愛知県												
計画の目標	交通拠点である港湾の機能強化と連携して基幹道路ICからのアクセス道路を整備することにより、交通拠点間の連携による物流の効率化や生産性の向上を図り、日本経済を牽引するモノづくり愛知の産業基盤を構築する。												
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）	29,803	A	29,803	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C / (A+B+C+D)	0	%

番号	計画的成果目標（定量的指標）	定量的指標の現況値及び目標値		
		定量的指標の定義及び算定式		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
1	交通拠点である港湾から基幹道路ICまでのアクセスに要する時間短縮 交通拠点である港湾から基幹道路までのアクセス時間の短縮割合を求める。 （評価時点のアクセス時間 - 整備前アクセス時間） / 整備前アクセス時間	0%	%	12%

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	○	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---	-----------	---------------

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
												H30	H31	R02	R03	R04			
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-001	道路	一般	愛知県	直接	愛知県	国道	改築	(国)151号 一宮バイパス	バイパス L=7.9km	豊川市 新城市						15,818	2.1	-
		1 国債設定(予定)期間 H30-H36 2 別パッケージより移行																	
	A01-002	道路	一般	愛知県	直接	愛知県	国道	改築	(国)151号 宮下立体	交差点立体 L=1.3km	豊川市						5,100	2.1	-
		1 国債設定(予定)期間 H33-H36 2 別パッケージより移行																	
	A01-003	道路	一般	愛知県	直接	愛知県	国道	改築	(国)247号 衣浦大橋	現道拡幅 L=0.4km	半田市 高浜市						3,680	3.9	-
		1 国債設定(予定)期間 H30-H33 2 別パッケージより移行																	
	A01-004	道路	一般	愛知県	直接	愛知県	国道	改築	(国)247号 碧南高浜拡幅	現道拡幅 L=2.0km	高浜市 碧南市						1,605	15.2	-
		1 国債設定(予定)期間 H32-H34 2 別パッケージより移行																	
	A01-005	道路	一般	愛知県	直接	愛知県	国道	改築	(国)419号 高浜拡幅	現道拡幅 L=1.6km	高浜市						3,600	6.2	-
		1 国債設定(予定)期間 H32-H37 2 別パッケージより移行																	
											小計						29,803		
											合計						29,803		

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
計画策定主体である愛知県道路建設課において評価を実施。なお、計画の各要素事業（基幹事業）については、愛知県公共事業評価実施要領に基づき評価を実施。	令和6年6月
	公表の方法 愛知県ホームページにて公表
事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	一般国道151号（一宮バイパス）を始め5路線の事業を推進し、一般国道247号（衣浦大橋）について、令和5年3月に事業が完了したことで、拠点間のアクセス性が強化され、物流の効率化や生産性の向上が図られた。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	
特記事項（今後の方針等）	
物流の効率化など生産性向上を図るため、高規格道路・ICアクセス道路等補助制度を活用し、空港・港湾等へのアクセス道路の整備を引き続き計画的に推進する。	

目標値の達成状況		
番号	指標（略称）	
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因
1	交通拠点である港湾から基幹道路ICまでのアクセスに要する時間短縮（（整備前アクセス時間 - 評価時点のアクセス時間） / 整備前アクセス時間）	
	最終目標値	12%
	最終実績値	29%
		想定以上の整備効果が確認されたため、目標値を上回った。