

## 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(衣浦大橋上り線)				
事業箇所	愛知県半田市洲の崎町～高浜市碧海町				
事業の あらまし	<p>一般国道247号の半田市と高浜市を連絡する衣浦大橋は、海上に架かる上り線2車線(高浜から半田方面)と、下り線2車線(半田から高浜方面)の2橋からなっており、衣浦湾で隔てられた知多地区と西三河地区を結び、人やモノの移動、災害時等の輸送路など重要な役割を担っている。一方で、衣浦大橋西交差点は、「地域の主要渋滞箇所」に指定されている。当該交差点の衣浦大橋上り線側(西行き)においては、左折車両が多く、直進車線が実質1車線となっているなど容量不足が渋滞の主な要因となっている。</p> <p>そこで、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、周辺の渋滞を緩和するとともに、高速道路等へのアクセス性の向上や大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、衣浦大橋上り線に左折車線としての別橋を整備するものである。</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 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ③地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事前評価時 (2015年度)	再評価時 (2019年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2015～2019年度	2015～2022年度	・関係機関との協議による施工環境の変化	
	事業費(億円)	29.0	47.8	・現場状況に合わせた施工方法への見直し ・関係機関との協議による施工環境の変化	
	経費 内訳	工事費	29.0		47.8
		用補費	0.0		0.0
その他	0.0	0.0			
事業内容	橋梁新設 延長0.6km 幅員W=10m (上り車線)	橋梁新設 延長0.6km 幅員W=10m (上り車線)			

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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・衣浦港臨海地区の自動車産業等のモノづくり拠点と西三河内陸地区に広がる生産拠点とを結ぶ道路の混雑（混雑度：1.16（H22 センサス））を緩和し、定時性を確保する必要がある。</li> <li>・地域住民等の生活活動及び周辺の企業活動におけるスムーズな移動を提供するため、交通の円滑化を図る必要がある。</li> <li>・第1次緊急輸送道路に指定されている。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・衣浦港臨海地区の自動車産業等のモノづくり拠点と西三河内陸地区に広がる生産拠点とを結ぶ道路の混雑度が1.16（H22 センサス）から1.20（H27 センサス）に上昇し、交通量も29,584台/12h（H22 センサス）から30,646/12h（H27 センサス）に増加しており、国際競争力を高めるべく物流の効率化を図るためには、より一層の定時性を確保する必要がある。</li> </ul> <p>(2) 人の交流を支える地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・衣浦大橋の渋滞は、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指定されている。当該箇所の渋滞は、地域住民等の生活活動及び周辺の企業活動に支障を来しているため、慢性的な渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る必要がある。</li> </ul> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間は、第1次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業着手時と比べ、混雑度が以前1.0を超えているため、事業を継続する必要がある。</li> </ul>
	<p>判定</p> <p><b>B</b></p> <p>A：事業着手時に比べ必要性が増大している。  B：事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。  C：事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <p>衣浦大橋の交通量は増加傾向にある。また、混雑度も1.0を超えており、本事業の必要性は依然高い状況であるため。</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】

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
工 種 区 分	調査・設計	←→							
	用地補償								
	工事		←						→
事業費 (億円)	前回計画		19.9			9.1			
	実績		18.6						
	今回計画					29.2			

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】
延長(km)	—	0.0	—	0.6	0%
事業費(億円)	—	18.6	—	47.8	39%
工事費	—	18.6	—	47.8	39%
用補費	—	0.0	—	0.0	—
その他	—	0.0	—	0.0	—

【施工済みの内容】

橋梁下部工のうち橋脚3基、橋台1基が施工完了

【事後評価に準ずるフォローアップ】

—

2) 未着手又は長期化の理由

・関係機関との調整により湾内作業期間が限定され、橋梁下部工及び上部工架設に要する年月が伸びたため、完了予定年度を2019年度から2022年度に延伸する。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・関係機関との調整が図られており、大きな阻害要因はなく、地元自治体より早期整備が要望されている。

【今後の見込み】

・残る橋梁下部工（橋脚2基、橋台1基）を2019年度に完了し、2022年度までに残る上部工・取付道路を完了する予定である。

判定

B

- 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）
- ・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。
- 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。

【理由】

大きな阻害要因はなく、ほぼ計画通り2022年度までに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：2015)	再評価時 (基準年：2019)	備考
費用 (億円)	事業費	24.3	47.7	
	維持管理費	0.9	0.9	
	合計(C)	25.2	48.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	71.6	51.1	
	走行経費減少便益	22.5	22.5	
	交通事故減少便益	3.6	6.6	
	合計(B)	97.6	80.2	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	40,400	39,900	
費用対効果分析結果(B/C)		3.9	1.7	

※四捨五入等により端数が合わないことがある

※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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・再評価時に貨幣価値化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。
- ・費用便益分析マニュアルの改訂(原単位の変更)及び交通量推計に用いるデータの変更により便益が変動。

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は、主要な交差点の渋滞緩和、広域的な防災機能の向上、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。

【再評価時の状況】

・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」、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「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 0.67 である。

達成目標 (建設部方針)		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 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
			<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	
			■ 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	
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	2
			<input type="checkbox"/> 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度（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	
			■b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input type="checkbox"/> 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	
	<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	3
	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
■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」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"/> 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	8
評価値				0.67	

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）

【分析】

・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

B

- 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。
- 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。
- 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。

【理由】

・事前評価時よりB/Cは低下しているが 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 を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。

III 対応方針（案）

継続

中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。  
 継続：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

--

VI 対応方針

--