

事前評価調書

I 事業概要						
事業名	港湾事業					
地区名	臨港道路武豊線、臨港道路武豊美浜線					
事業箇所	知多郡武豊町沢田新田～知多郡武豊町東大高中浜田					
事業のあらまし	<p>臨港道路武豊線及び武豊美浜線は、衣浦港の中央ふ頭西地区～武豊北ふ頭地区～武豊ふ頭地区を結ぶ、港湾物流を担う重要な道路である。</p> <p>衣浦港港湾計画では全線4車線の計画としているが、中央ふ頭西地区から7号地交差点までは4車線（2011年（平成23年）4月に暫定2車線から4車線へ拡幅完了）で、7号地交差点から武豊ふ頭地区までは暫定2車線で供用されている。</p> <p>本事業区間の交通量は増加傾向で、特に大型車交通量は年々増えており、渋滞が発生している。また堀川新橋北交差点では、右折車による後続車両の渋滞も発生している。これら渋滞の発生により、衣浦港の円滑な港湾物流が阻害されている。</p> <p>本事業は、渋滞解消による港湾物流の円滑化を図るため、臨港道路武豊線及び武豊美浜線の4車線化整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>港湾物流の円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	27.8億円		□工事費	17.9億円、□用補費 7.6億円、□その他 2.3億円		
事業期間	採択予定年度	2021年度	着工予定年度	2021年度	完成予定年度	2030年度
事業内容	現道拡幅整備 L=2.5km、W=23.25m					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の交通量 11,697台/12h（2013（H25））⇒13,250台/12h（2016（H28）） +1,553台（13%増） 交通量は増加しており、渋滞が発生している。3種2級2車線道路の交通容量（道路が構造上有している能力）9千台/日を超過する交通量である。 ・本事業区間の交通量の内、大型車交通量 1,899台/12h（2013（H25））⇒2,285台/12h（2015（H27）） +386台（20%増） ・堀川新橋北交差点では、右折車による後続車両の渋滞が発生している。 ・武豊ふ頭地区では、工業用地の埋立造成が進められており、将来の新規企業立地による交通量のさらなる増加に備える必要がある。 <p>本事業区間を暫定2車線から4車線に拡幅及び堀川新橋北交差点に右折レーンを整備することにより、渋滞が解消され、港湾物流の定時性確保や円滑な背後地域への輸送の実現などの、港湾物流の円滑化につながるものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定 都市計画道路衣浦西部線（臨港道路武豊線及び臨港道路武豊美浜線と重複）は、1966（S41）年12月に都市計画決定した。（延長14,600m、幅員30m、起点：半田市、終点：知多郡武豊町） 2010（H22）年12月に、衣浦港臨海部の交通を適切に処理し、衣浦港港湾計画との整合を図るため、一部区間の線形、幅員及び車線数を変更した。（変更延長21,930m、変更幅員23m、起点：大府市、終点：知多郡武豊町） 				
	判定	A	<p>A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p>			

		<p>【理由】</p> <p>交通量は増加傾向で渋滞が発生しており、今後の新規企業立地による交通量のさらなる増加に備える必要がある。港湾物流の定時性の確保や円滑な輸送の実現のために事業実施の必要性が高い。</p>																																																														
②事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)	<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:2020)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>20.4</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>21.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>41.6</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>7.3</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>51.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>12,600~ 18,800</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>※金額は社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算したもの。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成29年3月国土交通省港湾局)による。</p>	区分		事前評価時 (基準年:2020)	費用 (億円)	事業費	20.4	維持管理費	1.1	合計(C)	21.6	効果 (億円)	走行時間短縮便益	41.6	走行経費減少便益	7.3	交通事故減少便益	2.3	合計(B)	51.2		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	12,600~ 18,800	費用対効果分析結果(B/C)		2.4																																				
	区分		事前評価時 (基準年:2020)																																																													
	費用 (億円)	事業費	20.4																																																													
維持管理費		1.1																																																														
合計(C)		21.6																																																														
効果 (億円)	走行時間短縮便益	41.6																																																														
	走行経費減少便益	7.3																																																														
	交通事故減少便益	2.3																																																														
	合計(B)	51.2																																																														
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	12,600~ 18,800																																																													
費用対効果分析結果(B/C)		2.4																																																														
2) 貨幣価値化困難な効果	該当なし																																																															
判定	<p>A</p> <p>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】 費用便益分析の結果から十分な効果が期待できる。</p>																																																															
③事業の実効性	1) 事業計画	<p>(単位: 億円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>測量・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>2.3</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>7.6</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>17.9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費</td> <td></td> <td colspan="4">13.7</td> <td colspan="4">14.1</td> <td>27.8</td> </tr> </tbody> </table>			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	工種 区分	測量・調査・設計	←→										2.3	用地補償		←→									7.6	工事		←→									17.9	事業費			13.7				14.1				27.8
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計																																																			
	工種 区分	測量・調査・設計	←→										2.3																																																			
		用地補償		←→									7.6																																																			
工事			←→									17.9																																																				
事業費			13.7				14.1				27.8																																																					
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体及び経済界から早期整備の要望を受けている。 ・本事業区間は、衣浦港港湾計画に位置付けされた道路であり、計画に対する沿線地権者の認知はされている。 																																																															
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線には事業所等が立地しており、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器を使用する等、可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。 																																																															
判定	<p>A</p> <p>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。</p>																																																															

		【理由】 ・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されている。	
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・本路線は港湾計画に位置付けられた臨港道路の暫定2車線から計画4車線への拡幅事業であり、拡幅用地の約9割が取得済みであるため、港湾計画ルートでの整備が妥当である。	
	判定	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td>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。</td> </tr> </table> <p>【理由】 ・港湾計画へ位置付けされたルートであり、すでに暫定2車線で供用している区間を計画4車線に拡幅する事業である。また拡幅用地の約9割は取得済であるため、港湾計画ルートでの整備が妥当である。</p>	A
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。		
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			
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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】 ・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度			
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見			
臨港道路武豊線、臨港道路武豊美浜線の対応方針（案）[事業実施]を了承する。			
Ⅵ 対応方針			
事業実施			