

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道 247 号 <small>へきなんたかほま</small> (碧南高浜拡幅)				
事業箇所	高浜市 <small>あおみちよう</small> 碧海町 ~ 碧南市 <small>あかしまち</small> 明石町				
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主要な幹線道路に接続することで広域ネットワークを形成し、人の交流や地域の主要産業を支える重要な路線である。また、第 1 次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上においても重要な路線である。</p> <p>当該事業区間は、都市計画道路衣浦豊田線の一部であり、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ区間であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、市内の渋滞緩和を図ることにより、地域における交通の円滑化と地域産業の発展に寄与するとともに、高規格道路へのアクセス性向上により、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、当該区間の 4 車線化整備を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 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】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>				
計画変更の推移			事前評価時 (2017 年度)	再評価時 (2021 年度)	変動要因の分析
	事業期間		2018~2024 年度	2018~2024 年度	
	事業費 (億円)		16.0	23.0	
	経費内訳	工事費	15.5	22.5	現道車線規制の回避に伴う橋梁の架設方法の変更
		用補費	0	0	
その他		0.5	0.5		
事業内容		現道拡幅 延長:2.0km 幅員:18.25m 4 車線	現道拡幅 延長:2.0km 幅員:18.25m 4 車線		
II 評価					
① 事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備（広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、都市計画道路衣浦豊田線の一部であり、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な路線であるが、混雑度が 1.74 と慢性的に渋滞しており、高規格幹線道路へのアクセス性の向上が必要である。 <p>(2) 地震・津波対策の強化（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、第 1 次緊急輸送道路に指定されており、広範な応急対策活動に対応できる安定した道路機能の確保を図る必要がある。 			

	<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（高規格道路へのアクセス向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港、及び周辺立地企業を結ぶ重要な幹線道路である。衣浦港は木材チップを始めとするバルク貨物を中心に年々貨物取扱量が増加している他、近年では同港周辺で航空宇宙関連企業の設備投資が進み、名古屋港とともに国際戦略総合特別区域「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定されている。事業着手時に比べ、交通量が増加傾向（約 1.3 倍）にあり、慢性的に混雑している。（事前評価時：混雑度 1.74 → 再評価時：混雑度 2.29） <p>(2) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 2019 年（平成 31 年）4 月に重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わず物流上の重要な路線となっている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間の北側で高浜立体が供用されたことが影響し、南北方向の交通量は増加傾向にあり、混雑度も増大している。 重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わず重要な路線であることが位置づけられた。 																																																																																																																														
	<p>判定</p> <p>A</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。 ※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> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間の交通量が増大しており、重要物流道路に指定されるなど、着手時から事業の必要性が増大しているため。 																																																																																																																														
②事業の進捗状況及び見込み	<p>1) 進捗状況</p> <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="7">→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回計画</td> <td colspan="2">5.5</td> <td colspan="3">10.5</td> <td colspan="2">16.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="2">13.35</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2">13.35</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="2">13.35</td> <td colspan="3">9.65</td> <td colspan="2">23.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <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>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>2.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>5.5</td> <td>13.35</td> <td>243%</td> <td>23.0</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>5.0</td> <td>12.85</td> <td>257%</td> <td>22.5</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.5</td> <td>0.5</td> <td>100%</td> <td>0.5</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得は先行予算（暫定 2 車線整備）で実施済み。</p>		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計	工種区分	調査・設計	←	→						用地補償	→								工事		←					→	・土工		←				→		・橋梁工		←				→								←	→		事業費 (億円)	前回計画	5.5		10.5			16.0		実績	13.35					13.35		今回計画	13.35		9.65			23.0			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%	2.0	0%	事業費(億円)	5.5	13.35	243%	23.0	58%	工事費	5.0	12.85	257%	22.5	57%	用補費	-	-	-	-	-	その他	0.5	0.5	100%	0.5	100%
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計																																																																																																																						
工種区分	調査・設計	←	→																																																																																																																												
	用地補償	→																																																																																																																													
	工事		←					→																																																																																																																							
	・土工		←				→																																																																																																																								
	・橋梁工		←				→																																																																																																																								
						←	→																																																																																																																								
事業費 (億円)	前回計画	5.5		10.5			16.0																																																																																																																								
	実績	13.35					13.35																																																																																																																								
	今回計画	13.35		9.65			23.0																																																																																																																								
	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%	2.0	0%																																																																																																																										
事業費(億円)	5.5	13.35	243%	23.0	58%																																																																																																																										
工事費	5.0	12.85	257%	22.5	57%																																																																																																																										
用補費	-	-	-	-	-																																																																																																																										
その他	0.5	0.5	100%	0.5	100%																																																																																																																										

	<p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 供用済み区間はなし。
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"> ・ 関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2024年度までに整備が完了する見込みである。
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"> ・ 関係機関との調整が図られており、大きな阻害要因がなく、2024年度まで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訂

【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:2017年)	再評価時 (基準年:2021年)	備考
費用 (億円)	事業費	12.6	21.4	
	維持管理費	1.7	3.3	
	合計(C)	14.3	24.7	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	201.2	207.0	
	走行経費減少便益	12.1	14.7	
	交通事故減少便益	4.0	6.1	
	合計(B)	217.3	227.8	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	31,200	33,500	
費用対効果分析結果(B/C)		15.2	9.2	

※四捨五入の影響で、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】

・事業費は増加したが、B/Cは依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、物流の拠点となる空港・港湾への定時性の確保、広域交通性の向上がある。
- ・「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 1.00 である。

達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
1 防御力	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	3
		<input checked="" 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	
		<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 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	
3 成長力	◎	<input type="checkbox"/> 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	MAX	3
		<input checked="" 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	
		<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	
		合計	3	
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	3
		<input checked="" 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	
総合計		9	9	
評価値			1.00	

※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)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる空港・港湾・生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、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 1.00 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	
		合計	6	
		<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	
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	3
		<input checked="" 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	
		<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 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	
総合計		9	9	
評価値			1.00	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和 3 年 3 月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・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	<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 を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。</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） <input type="checkbox"/>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		
一般国道 247 号（碧南高浜拡幅）の対応方針（案）[事業継続] を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		