

事前評価調書（案）

I 事業概要						
事業名	道路事業（橋りょう整備事業）					
地区名	一般国道247号（衣浦大橋上り線）					
事業箇所	半田市州の崎町～高浜市碧海町					
事業のあらまし	<p>一般国道 247 号は、名古屋市熱田区を起点とし、半田市を經由して豊橋市に至る延長 151.3km の主要幹線道路である。このうち、衣浦大橋は、半田市州の崎町から高浜市碧海町に至る海上に架かる上り線（南側）、下り線（北側）の 2 橋からなる。上り線は高浜から半田方面へ、下り線は半田から高浜方面への道路として分離しそれぞれ 2 車線となっており、衣浦湾で隔てられた知多半島と西三河・豊田地区を結ぶ物流を担う重要な路線となっている。</p> <p>衣浦大橋は、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」に選定されており、当該箇所は碧南から西行き左折車両が多く、衣浦大橋上り線の直進車線の渋滞は、直進が実質 1 車線となることが要因である。</p> <p>本事業は、衣浦大橋上り線に左折車線としての別橋を設置し、直進を 2 車線確保することにより、主要渋滞ポイントである「衣浦大橋西交差点」の渋滞緩和と緊急輸送道路ネットワークの強化を図る事業である。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	29 億円	■工事費 29 億円、□用補費 億円、□その他 億円				
事業期間	採択予定年度	平成 27 年度	着工予定年度	平成 27 年度	完成予定年度	平成 31 年度
事業内容	橋梁新設 延長 L=0.6km 幅員 W=10m（上り車線）					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備（定時性の確保、広域交通性の向上）</p> <p>国際競争力を高めるべく物流の効率化を図るため、衣浦港臨海地区の自動車産業等のモノづくり拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度：1.16）を緩和し、定時性を確保する必要がある。</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供（渋滞緩和）</p> <p>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県内の主要渋滞箇所を選定されている渋滞箇所である。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。</p> <p>③地震減災対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p> <p>本路線は、第 1 次緊急輸送路に指定されており、災害時には、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等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>				
	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>・現道の状況改善のため、事業実施の必要がある。</p>			

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）

【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：H27)	備考
費用 (億円)	事業費	24.3	
	維持管理費	0.9	
	合計 (C)	25.2	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	71.6	
	走行経費減少便益	22.5	
	交通事故減少便益	3.6	
	合計 (B)	97.6	
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	40,400
費用対効果分析結果 (B/C)		3.9	

※四捨五入等により端数が合わないことがある

【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 20 年 11 月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

2) 貨幣価値化困難な効果

【貨幣価値化困難な効果の評価】

・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞箇所の渋滞緩和、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などがある。また、「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	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
1 安心・安全	②地震減災対策の推進	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	
	④風水害への対応力の強化		<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	3 2 1	
合計				3 2	
2 連携力・地域力・魅力	⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	○	<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	MAX3	
			<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 <input checked="" 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	3 2 1	
			<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特別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 checked="" 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	3 2 1	
合計			6	3	
	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する <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"/> 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	3 2 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 25 年 3 月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

判定

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。

【理由】

・B/Cは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、事業効果の発現が期待できる。

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">29</td> </tr> </tbody> </table>							H27	H28	H29	H30	H31	工種 区分	調査・設計	←→					工事		←→			→	事業費（億円）		29				
			H27	H28	H29	H30	H31																										
	工種 区分	調査・設計	←→																														
工事			←→			→																											
事業費（億円）		29																															
2) 地元の合意形成	・地元からの渋滞緩和の要望の声が高く、地元合意形成は図られている。																																
3) 環境への影響	・当計画は橋りょうの増設であり、付近に既存集落がないため、環境への影響はない。																																
判定	A	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。																															
	【理由】 ・円滑な事業執行環境が整っており、計画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	・新規事業化にあたり、橋梁拡幅案や新設案について比較検討し、構造的な面を考慮して橋梁新設案を選定した。																															
	判定	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。																														
【理由】 ・複数案について、構造的及び施工性を重視した比較検討を行ない、当該手段が最も妥当であると判断した。																																	
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】 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																																	