

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	一般県道 宮上知立線				
事業箇所	豊田市西岡町～刈谷市一里山町				
事業のあらまし	<p>一般県道宮上知立線は、愛知県豊田市を起点とし刈谷市を經由し知立市に至る西三河地域の内陸工業地帯における南北軸の幹線道路である。このうち、当該工区の周辺には、中部圏の基幹産業である自動車産業の主要工場等が立地しており、現道は物流交通等の大型車が多く、加えて、当該地域は自動車への依存度が高いため、現道では混雑状況を呈している。</p> <p>このため、「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」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」を主な目的として、国道155号豊田南バイパス～国道1号間のうち未着手区間について、暫定2車線の整備をはかるものである。</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>【副次目標】</p> <p>③観光力強化</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H23)	再評価時 (H27)	変動要因の分析	
	事業期間	H23～H36	H23～H36		
	事業費（億円）	62.8	65.6	刈谷市側工区の追加	
	経費内訳	工事費	10.5	13.3	刈谷市側工区の追加
		用補費	48.9	48.9	
その他		3.4	3.4		
事業内容	バイパス整備 延長L=2.6km (暫定2車線) 幅員W=30m	バイパス整備 延長L=3.4km (暫定2車線) 幅員W=30m	刈谷市側工区の追加 ※当初工区南側の現市道部分について、バイパス整備後の交通量に対応する改良が必要と判断し、事業工区に追加したため。		
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>自動車産業等県内有数の工場が集積する地域であり、人やモノが集積していることに加え、周辺地域の交通手段が自動車に依存し、生活交通、大型車交通が混在することから交通の混雑が発生し、これにより、物流効率性の低下などが生じている。このため、現道区間の混雑緩和及び安全性の向上、物流ネットワークの強化、アクセス性の向上、将来交通需要への対応が必要となっている。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>自動車産業等県内有数の工場が集積する地域であり、周辺地域（豊田市、みよし市、刈谷市）の製造品出荷額等は増加傾向にあり5年間で約36%増加し、豊田市においては約40%増加している。また、周辺地域の自動車保有台数は1.3～1.4（台/世帯）と県内平均1.1（台/世帯）より高く、依然として自動車に依存している。本路線と並行する南北方向の主な幹線道路も物流交通の需要は高く、混雑度はいずれも1.0以上（現道：1.20）であるとともに大型車混入率も高い状況となっている（現道：16.4%）。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として混雑している。 ・周辺地域の製造品出荷額は増加傾向にある。 			

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】

・算定基礎となるOD及び道路ネットワークの変更

OD(発生集中交通量):道路交通センサス結果を基にした、地域間の自動車移動に関する交通量

【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:H23)	再評価 (基準年:H27)	備考
費用 (億円)	事業費	44.7	51.6	工区追加のため
	維持管理費	1.0	1.7	工区追加及び年間維持管理費の見直し
	合計(C)	45.7	53.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	155.8	193.7	OD及び道路ネットワークの変更
	走行経費削減便益	35.1	23.0	
	交通事故減少便益	0.8	2.5	
	合計(B)	191.7	219.3	
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	11,300	11,300
費用対効果分析結果(B/C)		4.2	4.1	

【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)

【変動要因の分析】

- ・事前評価時には、刈谷市側の終点部で市道に接続する計画であったが、この市道を事業工区に追加した。
- ・事業費増加の主な要因は、事業工区の追加によるものである。
- ・便益のうち、走行時間短縮便益および交通事故減少便益が増加した主な要因は、市道を事業工区に追加し、県道として整備することで、走行性が向上したことによるものである。
- ・走行経費削減便益が減少した主な要因は、県道追加部分の走行性向上により、多少遠回りしても時間短縮となるルートを選択する車両の割合が多くなったためである。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・バイパス・現道における機能分担の適正化

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、広域交通性の向上、主要観光地へのアクセス性の向上、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、モノづくり拠点への定時性の確保などがある。
 ・「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 0.83 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
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	◎	■ 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複線的な混雑(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(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	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	5
	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
<input 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			3		
■ 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	2	
⑧観光力強化	○	■ a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される	MAX3	3	
		<input type="checkbox"/> 高速道路IC・自動車専用道路ICと主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	3		
		<input type="checkbox"/> 最寄駅と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	2		
		<input type="checkbox"/> 主要観光地周辺へのアクセス性に資する事業に該当する	1		
合計			3	3	
総合計				12	10
評価値				0.83	

判定

A

A：事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B：事前評価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：事前評価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】

・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。

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】

・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

VI 対応方針