

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	一般国道247号（常滑～美浜バイパス）				
事業箇所	愛知県常滑市小鈴谷～愛知県知多郡美浜町上野間				
事業のあらまし	<p>一般国道247号は、愛知県名古屋市を起点とし、東海市、知多市、常滑市、美浜町、南知多町、武豊町、半田市等を経由し、愛知県豊橋市に至る延長約180kmの幹線道路である。</p> <p>本事業は、(都)知多西部線の一部であり、平成15年度完了の常滑バイパスの終点から一般県道小鈴谷河和線との交差点までが事業区間であり、中部国際空港や知多半島南部へのアクセスの向上により、知多半島南部の豊富な水産・観光資源等の地域資産を活用した地域振興に寄与するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>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（円滑なモビリティの確保）</p> <p>①観光力強化（個性ある地域の形成）</p> <p>【副次目標】</p> <p>②地震減災対策の推進、風水害への対応力の強化（緊急輸送路の信頼性向上）</p> <p>①交通安全対策の推進（周辺学校の交通安全の向上）</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H15)	再評価時 (H25)	変動要因の分析	
	事業期間	平成16年度～ 平成27年度	平成16年度～ 平成30年度 (平成32年度)	地元調整に難航し、事業が長期化した	
	事業費（億円）	42.0	48.8(50.8)	名古屋鉄道交差部の特殊工事費及び盛土区間軟弱地盤対策費の増加	
	経費内訳	工事費	28.9	33.8(35.8)	
		用補費	10.7	11.4	
		その他	2.4	3.7	
事業内容	バイパス整備 (2/4車線) 延長 3.0km 幅員 23m	バイパス整備 (2/4車線) 延長 3.0km 幅員 23m 〔バイパス整備 (4/4車線) 延長 3.0km 幅員 23m〕	変更なし		
※再評価時(H25)において、カッコ内は4車線整備のもので参考値。					

（【進捗率】（4車線整備））

	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】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)		0.0		3.0	0.0%
事業費(億円)	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	25.2	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	50.8	49.5%
工事費		10.9		35.8	30.4%
用地費		10.8		11.4	95.2%
その他		3.5		3.7	93.5%

【施工済みの内容】
施工済み区間なし

2) 未着手
又は長期化の理由

用地取得において、一部用地買収が難航していること等のため事業が長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】
一部用地買収が難航している。
【今後の見込み】
現在、地権者と合意に向け必要な調整を進めており、平成30年の暫定2車線供用に向け、用地買収および改良工事などを計画的にすすめている。

判定

B

A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。
B：多少の阻害要因があるが、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】

一部地権者の調整に時間を要しているが、合意が得られるよう、必要な調整を進めており一定の期間等を要すれば、事業の完成が見込まれるため。

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: H15)	再評価時 (基準年: H25)	備考
費用 (億円)	事業費	33.0	48.1(49.6)	・基準年の変更 (H15→H25)
	維持管理費	2.0	1.6(1.6)	・年間維持管理費の見直し
	合計(C)	35.0	49.7(51.2)	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	123.0	62.0(71.3)	・費用便益分析マニュアル の改訂(原単位の変更) ・交通量推計に用いるデータの変更
	走行経費減少便益	3.0	3.3(2.3)	
	交通事故減少便益	4.0	-1.0(0.3)	
	合計(B)	130.0	64.3(73.9)	
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	13,000	13,100 (14,200)	・交通量推計に用いるデータの変更
費用対効果分析結果(B/C)		3.7	1.3(1.4)	・基準年の変更 (H15→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)

※表中の値は2車線整備のもの。括弧内は4車線整備のもの。

【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】

・費用便益分析マニュアルの改訂による便益の減少で、B/Cが減少している。

③事業の効果の変化

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

貨幣価値化困難な効果として、「交通弱者に対する安全向上」、「広域的な防災機能の向上」、「広域交通基盤の整備」、「主要観光地へのアクセス向上」が期待できる。また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.6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	①交通安全対策の推進	○	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	MAX3 3 2 1	
	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 <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	MAX3 3 2 1
	④風水害への対応力の強化			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 <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 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 checked="" 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	MAX3 3 2 1	
	①観光力強化		◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <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 <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 <input 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	MAX3 3 2 1
	合計			6 4	
総合計			<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される <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 <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 <input checked="" 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	MAX3 3 2 1	
評価値			合計	15 9	
				0.60	

※道路・街路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	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>
	<p>【理由】</p> <p>貨幣価値化可能な効果については、事業着手時に比べてB/Cが低下しているが1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果についても広域交通性の向上、広域防災機能の向上、交通弱者に対する安全性向上などの事業効果が確保される見通しがあるため。</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>【主な評価内容】</p> <p>バイパス整備による渋滞の解消状況（現道及びバイパスの交通量、旅行速度）</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		