

## 再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 155 号 (東海 <sup>とうかい</sup> 拡幅)					
事業箇所	愛知県東海市横須賀 <sup>よこすか</sup> 町地内～大府市宮内 <sup>みやうち</sup> 町地内					
事業のあらまし	<p>一般国道 155 号は、愛知県常滑市を起点とし、弥富市に至る延長約 160km の幹線道路であり、東名高速道路や東名阪自動車道などの高規格道路等と接続する幹線道路である。</p> <p>また、当該事業区間は第 1 次緊急輸送道路に位置づけられており、防災上重要な路線であるほか、平常時、災害時を問わず物流上重要な道路輸送網であるとして「重要物流道路」に指定されている。</p> <p>周辺には工場が多く立地しており、朝夕のピーク時には混雑している。また、順次整備が進められている太田川駅周辺における土地地区画整理事業により、更なる交通需要の増加も予想される。</p> <p>このため、建設部方針 2020 の 11 の取組方針の内「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」に対して、交通混雑の緩和による物流ネットワークの強化や、大規模災害時等における円滑な救援・復旧活動を行うための幹線道路機能の強化を図るため、2 車線で供用している一般国道 155 号 (東海<sup>とうかい</sup>拡幅) 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>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2012)	再評価時 (2016)	再評価時 (2 回目) (2019)	変動要因の分析	
	事業期間	2012 年度 ～2021 年度	2012 年度 ～2021 年度	2012 年度 ～2027 年度	関係機関との協議 による変更 ・事業区間の追加 による延伸	
	事業費 (億円)	8.5	14.9	40.0	関係機関との協議 や現場条件による 変更 ・事業区間の追加 ・供用車線部の路 床改良 ・歩道橋の整備	
	経費 内訳	工事費	7.8	14.4		30.7
		用補費	0.2	0.0		8.5
	その他	0.5	0.5	0.8		
事業内容	現道拡幅 延長 L=3.6km 幅員 W=22m 4 車線化整備	現道拡幅 延長 L=3.6km 幅員 W=22m 4 車線化整備	現道拡幅 延長 L=4.2km 幅員 W=22～24.25m 4 車線化整備			
II 評価						

① 事業 の 必要 性 の 変 化	<p>1) 必要性 の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>(1) 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 24 時間交通量は 21,105 台（うち大型車 3,176 台）、混雑度は 1.63 となっており、特に通勤時間帯において渋滞が発生している状況であった。（H22 道路交通センサス結果）</li> </ul> <p>(1) 自動車専用道路間のアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 知多半島道路、西知多産業道路などの自動車専用道路を結ぶ重要な東西幹線軸を強化する。</li> </ul> <p><b>【再評価時の状況】</b></p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 24 時間交通量は 23,676 台で、このうち大型車が 3,600 台と増加しており、混雑度は 1.69 に悪化している（H27 道路交通センサス結果）。</li> </ul> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名鉄常滑線 太田川駅周辺では、土地区画整理事業等により開発が進んでおり、賑わいが創出されている。</li> </ul> <p><b>【再評価時（2回目）の状況】</b></p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本路線は、日本一の取扱貨物量を誇る名古屋港の約 4 割の貨物を取り扱う産業集積地と、知多半島道路を結ぶ重要な物流ネットワークであり、2019 年 4 月には重要物流道路に指定されたことから、国際競争力を強化する基盤整備としての必要性が増大している。</li> <li>・ 24 時間交通量は 23,676 台で、このうち大型車が 3,600 台と増加しており、混雑度は 1.69 に悪化している（H27 道路交通センサス結果）。</li> </ul> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑度は増加傾向となっており、朝ピーク時には、高横須賀町交差点の西行 440m の渋滞のほか、東海警察署東交差点でも両方向の渋滞が発生している。</li> <li>・ 名鉄太田川駅周辺では、土地区画整理事業が計画されており、今後とも本路線の交通需要は増加することが予想される。</li> </ul> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南海トラフ地震への備えとして、本路線の緊急輸送道路としての機能強化が急務となっている。</li> <li>・ 沿線には東海市消防本部、東海警察署など重要な拠点を擁し、また、2019 年 4 月には物流上重要な道路輸送網として「重要物流道路」に指定され、災害時における重要性も増している。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 再評価時と比べ、依然として混雑度が 1.0 を超えており、また、物流面・防災面における本路線の重要性は益々高まっているため、事業を継続する必要がある。</li> </ul>
	判定



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】  
 ・事業採択時、再評価時における費用対効果については未算定  
 【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:2012)	再評価時 (基準年:2016)	再評価(2回目) (基準年:2019)	備考
費用 (億円)	事業費	—	—	34.2	
	維持管理費	—	—	2.6	
	合計(C)	—	—	36.9	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	—	47.4	
	走行経費減少便益	—	—	7.7	
	交通事故減少便益	—	—	2.1	
	合計(B)	—	—	57.2	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	—	—	18,800
費用対効果分析結果(B/C)		—	—	1.6	

※四捨五入等により端数が合わないことがある。  
 ※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】  
 ・貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】  
 —  
 【再評価時の状況】  
 ・「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	貨幣価値化困難な効果 評価基準表	
			評価項目	基礎点 得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 <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 <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	MAX 3
			合計	3
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<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 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 <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 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	MAX 3
			<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 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	MAX 3
	合計	6		
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する <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	MAX 3
	合計		3	3
総合計				12 12
評価値				1.00

道路・街路事業の事業評価マニュアル  
 (令和元年9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。

③事業の効果の変化

判定	A	<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>事業実施前後の交通量、混雑度の変化</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
一般国道155号（東海拡幅）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		