

再 評 価 調 書

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 西中山越戸停車場線				
事業箇所	愛知県豊田市花本町～越戸町				
事業のあらまし	<p>一般県道西中山越戸停車場線は、豊田市西中山町から越戸町に至る延長約 5.5km の路線であり、国道 419 号などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域交流を促進させる重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の現道は通学路として指定されているとともに、名鉄越戸駅への主要なアクセス道路となっているが、歩道が整備されておらず、道路幅員が狭小で自動車のすれ違いも困難であり、歩行者の安全性や円滑な交通が確保できない状況にある。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「交通安全対策の強化」を主な目的として、整備中である一般国道 153 号豊田北バイパス、越戸駅へのアクセス性の向上、歩行者の安全性を確保するため、一般県道西中山越戸停車場線のバイパス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 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時（H24）	再評価時（H28）	変動要因の分析	
	事業期間	H24～H35	H24～H35		
	事業費（億円）	23.0	23.0		
	経費内訳	工事費	4.3	4.3	
		用補費	17.6	17.6	
		その他	1.1	1.1	
事業内容	バイパス整備 延長 1.0km 幅員 18.0～20.0m 2車線	バイパス整備 延長 1.0km 幅員 18.0～20.0m 2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> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の並行路線である国道 419 号は、H22 センサスにおいて交通量が 18,001 台/日、混雑度が 1.32 と慢性的に渋滞している。 ・現在整備中である国道 153 号豊田北バイパスの供用により、交通需要の増加が見込まれることから、本路線の整備が必要である。 ・周辺には小中学校が立地しており、現道は通学路に指定されているものの、歩道が整備されておらず、道路幅員が狭小で自動車のすれ違いも困難であり、歩行者の安全性や円滑な交通の確保ができていない状況にある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 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"> ・当該事業区間に近接する花本工業団地では拡張計画が進行しており、周辺路線の交通量は増加する見込みであり、本路線の整備の必要性は高まっている。 ・平成 25 年度には、主要渋滞箇所として、周辺の国道 153 号や国道 419 号などが指定されており、依然として渋滞が発生している。 <p>② 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道に指定されている通学路は変わらず、歩行者の安全性や円滑な交通が確保できない状況に変化はない。 ・越戸駅乗降客数は平成 22 年から平成 26 年にかけて約 9%増加しており、駅へのアクセス性向上の必要性が増加している。 			

【理由】

・事業は順調であり、予定通り平成 35 年度までに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】

—

【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: H24)	再評価時 (基準年: H28)	備考
費用 (億円)	事業費	17.8	—	
	維持管理費	0.4	—	
	合計(C)	18.2	—	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	55.5	—	
	走行経費減少便益	4.2	—	
	交通事故減少便益	0.1	—	
	合計(B)	59.7	—	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	9,100	9,100
費用対効果分析結果(B/C)		3.3	—	

※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。

【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】

・前回評価時と比べ、費用対効果分析の要因(事業費等)が3割を超えて変化していないため、費用対効果分析を実施しない。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・周辺道路も含めた混雑緩和により、近隣の工業団地等、産業の活性化を支援する。
・通過交通が現道からバイパスに転換することにより、現道の沿線環境が向上する。

【再評価時の状況】

・歩行者の安全性向上、主要渋滞箇所の渋滞緩和が図られる。
・「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	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 防御力	③交通安全対策の強化	○	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、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、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			<input 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	2	
			<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	1	
合計			3	3	
3 成長力	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	MAX3	2
			<input 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	3	
			<input checked="" 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	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	
総合計				6	5
評価値				0.83	

※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)

【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	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。</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年を超えて実施する理由・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、安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
一般県道西中山越戸停車場線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		