

再 評 価 調 査 書

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 中央バイパス						
事業箇所	蒲郡市竹谷町～蒲郡市三谷町						
事業のあらまし	<p>一般国道247号は、愛知県名古屋熱田区を起点とし、知多市や蒲郡市を経て、豊橋市に至る延長約180kmの幹線道路である。当該路線が通過する蒲郡市は、西浦温泉や三谷温泉といった温泉地を有し、またラグーナ蒲郡が立地するなど、県内有数の観光地である。しかし、海と山に挟まれた地形条件から、海岸線に並走する限られた幹線道路に交通が集中するため、市街部では交通渋滞が慢性化している状況にある。</p> <p>本事業は、蒲郡市の市街地を迂回するように環状化された延長約5.6kmのバイパス事業で、広域交通を郊外へ誘導することにより、市街地内の慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、観光施設へのアクセス道路としての役割を担うことを目的としている。</p> <p>本事業区間については、昭和63年度に事業着手し、現在までに延長約3.7kmを暫定2車線で供用しており、引き続き、全線暫定2車線供用に向けて用地買収及び改良工事を進めている。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供（主要渋滞箇所の解消）</p> <p>⑩観光力強化（ラグーナ蒲郡や温泉地へのアクセス性向上）</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (S63)	再評価時 (H15)	再評価2回目 (H20)	再評価3回目 (H25)	変動要因の 分析	
	事業期間	昭和63年度～ 平成19年度	昭和63年度～ 平成22年度	昭和63年度～ 平成28年度	昭和63年度～ 平成28年度 (平成30年度)	地元調整難航 による長期化	
	事業費（億円）	125	148	216	210(216)	事業費精査に よる	
	経費 内訳	工事費	-	-	65	58(64)	
		用補費	-	-	137	143(143)	
その他		-	-	14	9(9)		
事業内容	バイパス整備 (2/4車線) 延長5.6km 幅員24m	バイパス整備 (4/4車線) 延長5.6km 幅員24m	同左	バイパス整備 (2/4車線) 延長5.6km 幅員24m (バイパス整備) (4/4車線) 延長5.6km 幅員24m	暫定2車線整 備への見直し		

※再評価3回目（H25）において、括弧内は完成4車線整備のもので参考値。

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時の状況】 現道及び並行県道は、市の中心市街地を通過しており、周辺には温泉地もあるため、交通渋滞が著しい状況にあった。(昭和63年度道路交通センサス ①現道 交通量：8,668台/12h、混雑度：1.2、②並行県道 交通量：14,650台/12h、混雑度1.5)</p> <p>【再評価時(H15)の状況】 全体6工区のうち、1工区及び3工区の一部供用にとどまっている。また、平成13年4月にラグーナ蒲郡が開業した。</p> <p>【再評価2回目(H20)の状況】 平成20年度時点では、2工区及び4工区も供用し東側半分が繋がったため、東名高速道路蒲郡ICからラグーナ蒲郡方面へは、市内中心部を通過する必要がなくなった。しかし、西側半分が供用しておらず、通過交通は市内中心部を利用しており、依然として渋滞解消には至っていない。(平成17年度道路交通センサス ①現道 交通量：12,314台/12h、混雑度：1.5、②並行県道 交通量：17,351台/12h、混雑度：1.6、③中央バイパス 交通量：6,628台/12h、混雑度0.7)</p> <p>また、並行県道の府相交差点は朝夕の渋滞が著しく、主要渋滞ポイントに選定された。(愛知県道路交通渋滞対策推進協議会 H17.3公表)</p> <p>【再評価3回目(今回)の状況】 再評価2回目(H20)から新たに供用開始した区間はなく、現道及び並行県道の混雑度は依然として高い状況にある。(平成22年度道路交通センサス ①現道 交通量：12,291台/12h、混雑度：1.4、②並行県道 交通量：15,475台/12h、混雑度：1.8、③中央バイパス 交通量：9,276台/12h、混雑度：1.1)</p> <p>また、府相交差点に加えて3箇所が、主要渋滞箇所を選定されている。(愛知県道路交通渋滞対策推進協議会 H25.1公表)</p> <p>選定された交差点の最大渋滞長は、元町交差点：260m、港町3番交差点：170m、府相交差点：720m、三谷町伊与戸交差点：1,060mとなっており、日常的に渋滞が発生している。(平成25年度愛知県調査)</p> <p>【変動要因の分析】 再評価2回目(H20)から、バイパスの交通量は増加傾向にあり通過交通は一定数転換していると考えられるものの、現道は依然として混雑度が高い状況にある。また、周辺交差点は主要渋滞箇所を選定されるなど渋滞が著しいため、引き続き、全線供用が必要である。</p>
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;">B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】 事業着手時、再評価2回目と同様に、混雑は依然として解消しておらず、必要性にほとんど変化がないと考えられる。</p>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】（暫定2車線整備）

		S63	～	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
工種 区分	調査・設計	←													
	用地補償		←												
	工事														
	・道路工 ・トンネル工		←												
事業費 (億円)	計画			***					***				34.7		-
	実績			143.4					32.1						

（【事業計画及び実績】（4車線整備））

		S63	～	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
工種 区分	調査・設計	←													
	用地補償		←												
	工事														
	・道路工 ・トンネル工		←												
事業費 (億円)	計画			***					***				37.7		2.8
	実績			143.4					32.1						

【進捗率】（暫定2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】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)		3.7	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	5.6	66.1%
事業費(億円)		175.5	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	210.2	83.5%
工事費		40.0	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	57.8	69.2%
用補費		128.1	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	143.4	89.3%
その他		7.4	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	9.0	82.2%

（【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】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)		0.0	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	5.6	0.0%
事業費(億円)		175.5	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	216.0	81.3%
工事費		40.0	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	63.6	62.9%
用補費		128.1	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	143.4	89.3%
その他		7.4	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	9.0	82.2%

【施工済みの内容】

現在までに東側工区の約3.7kmが暫定供用を開始している。

2) 未着手又は長期化の理由

関係する土地所有者が多く、用地買収に多くの時間を要したため、事業が長期化した。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

西側の用地買収において、用地交渉に時間を要している。

【今後の見込み】

残る西側の用地買収について、継続的に地元調整及び用地交渉を行うことで解決できる見通しがあり、平成28年度までに全線暫定供用を目指し、残りの用地買収及び改良工事を進めていく。

②事業の進捗状況及び見込み

	判定	B	<p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>																																																										
		<p>【理由】</p> <p>用地買収において、一定の阻害要因はあるものの、ほぼ計画通りの完成が見込まれると考えられる。</p>																																																											
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p>																																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時</th> <th>再評価時 (基準年：H15)</th> <th>再評価2回目 (基準年：H20)</th> <th>再評価3回目 (基準年：H25)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="10">未実施</td> <td>121.0</td> <td>242.8</td> <td>251.7(256.4)</td> <td>・基準年の変更 (H20→H25)</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>9.0</td> <td>6.9</td> <td>3.0(3.0)</td> <td>・年間維持管理費の見直し</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>130.0</td> <td>249.7</td> <td>254.8(259.4)</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>509.0</td> <td>510.3</td> <td>223.5(259.4)</td> <td rowspan="5">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</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>2.0</td> <td>1.5</td> <td>48.2(67.0)</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.0</td> <td>8.0</td> <td>11.6(28.9)</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>513.0</td> <td>519.8</td> <td>283.3(355.2)</td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>29,000</td> <td>19,900</td> <td>16,600(22,200)</td> <td>・交通量推計に用いるデータの変更</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>4.0</td> <td>2.1</td> <td>1.1(1.4)</td> <td>・基準年の変更 (H20→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)</td> </tr> </tbody> </table>						区分		事業採択時	再評価時 (基準年：H15)	再評価2回目 (基準年：H20)	再評価3回目 (基準年：H25)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	121.0	242.8	251.7(256.4)	・基準年の変更 (H20→H25)	維持管理費	9.0	6.9	3.0(3.0)	・年間維持管理費の見直し	合計(C)	130.0	249.7	254.8(259.4)		効果 (億円)	走行時間短縮便益	509.0	510.3	223.5(259.4)	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	2.0	1.5	48.2(67.0)	交通事故減少便益	2.0	8.0	11.6(28.9)	合計(B)	513.0	519.8	283.3(355.2)	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	29,000	19,900	16,600(22,200)	・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)			4.0	2.1	1.1(1.4)	・基準年の変更 (H20→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)
		区分		事業採択時	再評価時 (基準年：H15)	再評価2回目 (基準年：H20)	再評価3回目 (基準年：H25)	備考																																																					
		費用 (億円)	事業費	未実施	121.0	242.8	251.7(256.4)	・基準年の変更 (H20→H25)																																																					
			維持管理費		9.0	6.9	3.0(3.0)	・年間維持管理費の見直し																																																					
			合計(C)		130.0	249.7	254.8(259.4)																																																						
		効果 (億円)	走行時間短縮便益		509.0	510.3	223.5(259.4)	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		2.0	1.5	48.2(67.0)																																																						
			交通事故減少便益		2.0	8.0	11.6(28.9)																																																						
			合計(B)		513.0	519.8	283.3(355.2)																																																						
(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	29,000		19,900		16,600(22,200)	・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)			4.0		2.1	1.1(1.4)	・基準年の変更 (H20→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)																																																						
<p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <p>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)</p> <p>※ 表中の値は再評価2回目(H20)までは完成4車線整備の値。再評価3回目(H25)については暫定2車線整備の値。ただし、括弧内は完成4車線整備のもので参考値。</p>																																																													
<p>【変動要因の分析】</p> <p>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。</p>																																																													

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】
 ・ 主要な渋滞箇所の渋滞緩和、主要な観光地へのアクセス性向上
 【再評価時 (H15) の状況】
 ・ 大きな変化はない。
 【再評価 2 回目 (H20) の状況】
 ・ 大きな変化はない。
 【再評価 3 回目 (今回) の状況】
 ・ 貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、主要観光地へのアクセス性の向上がある。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 1.00 となる。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
達成目標 (建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
2 連携力・地域力・魅力	◎	<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	MAX3 3 2 1	3
		合計	3	
①観光力強化	◎	<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 checked="" 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 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	3
		合計	3	
総合計			6	6
評価値			1.00	

※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)

【変動要因の分析】
 ・ 今回は、道路・街路事業の事業評価マニュアルに基づいて、貨幣価値化困難な効果について「評価値」を算出し評価している。

判定

B

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。
 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。
 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。

【理由】
 再評価 2 回目と比べ、交通量推計データの変更や費用便益分析マニュアルの改訂により B / C は低下しているが 1.0 を越えており、貨幣価値化困難な効果についても、主要な渋滞箇所の渋滞緩和、主要観光地へのアクセス性の向上などの事業効果が確保される見通しがあるため。

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】

・ 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)

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道247号中央バイパスの対応方針(案)〔事業継続〕を了承する。

VI 対応方針

事業継続