

再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般国道 155 号 (東海 ^{とうかい} 拡 ^{かく} 幅 ^{ふく})						
事業箇所	東海市 ^{よこすかまち} 横須賀町 ^{みやうちょう} ～大府市宮内町						
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 の路線であり、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。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>当該事業区間の周辺には、多くの工場が立地していることから朝夕のピーク時には交通渋滞が発生している。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、社会資本整備方針の 11 の取組方針の内「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地域の活性化」、「地震・津波対策の推進」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としての機能強化を図るため、2 車線で供用している一般国道 155 号 (東海^{とうかい}拡^{かく}幅^{ふく}) 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>①陸・海・空一体の国際競争力の強化 (主要物流拠点・生産拠点、高規格道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上)</p> <p>②地域の活性化 (地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和)</p> <p>③地震・津波対策の推進 (緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2012 年度)	再評価時 (2016 年度)	再評価時 (2 回目) (2019 年度)	再評価時 (3 回目) (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2012～2021 年度	2012～2021 年度	2012～2027 年度	2012～2030 年度	関連工事の遅延による変更・四車線化に伴う地域分断対策に調整期間を要した。	
	事業費 (億円)	8.5	14.9	40.0	40.0		
	経費内訳	工事費	7.8	14.4	30.7	30.7	
		用補費	0.2	0.0	8.5	8.5	
その他		0.5	0.5	0.8	0.8		
事業内容	現道拡幅 延長：3.6km 幅員：22m 4 車線	現道拡幅 延長：3.6km 幅員：22m 4 車線	現道拡幅 延長：4.2km 幅員：22～ 24.25m 4 車線	現道拡幅 延長：4.2km 幅員：22～ 24.25m 4 車線			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <p>①交通混雑の緩和 ・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)</p> <p>②自動車専用道路間のアクセス強化 ・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。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備 ・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)。</p> <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・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。</p> <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備 ・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。 ・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)</p> <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・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。 ・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。</p> <p>③地震・津波対策の強化 ・本路線は第2次緊急輸送道路として、豊田市小原、藤岡地区と市街地間の重要なアクセスルートとなっており、機能強化が急務となっている。</p> <p>【再評価時(3回目)の状況】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化(主要物流拠点・生産拠点、高規格道路、地域高規格道路へのアクセス性の向上) ・24時間交通量は23,128台で、このうち大型車が3,573台である。前回評価時と比べ、混雑度は1.59に改善しているが、依然として高い値を示している。(R3道路交通センサス結果)。</p> <p>②地域の活性化(地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和) ・前回評価時と比べ、主要渋滞箇所である高横須賀町交差点の朝ピーク時における西行の渋滞長が440mから150mに改善したが、依然として渋滞が生じている。また、隣接交差点の東海警察署交差点については、夕ピーク時の東行の渋滞長が140mから330mに延伸している。 ・名鉄太田川駅周辺では、前回評価時から継続して、土地区画整理事業が施行中であり、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。</p> <p>③地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化) ・前回の再評価時から変化はなく、当該路線は第1次緊急輸送道路に位置付けられているほか、沿線には東海市消防本部、東海警察署など重要な拠点を要していることから、災害時における重要性は高く、機能強化が必要となっている。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>・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。</p>
	<p>判定</p> <p>A</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。 ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <p>・主要渋滞箇所等の渋滞緩和、高規格道路へのアクセス強化、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性が増大しているため。</p>

②事業の進捗状況及び見込み

【事業計画及び実績】

		2012 ~ 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計
工種 区分	調査・設計	←————→									/
	用地補償	←————→									
	工事	←————→			←————→						
事業費 (億円)	前回計画	27.8		12.2							40.0
	実績	19.3									19.3
	今回計画	19.3		16.2				4.6			40.0

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	4.2	-	-	4.2	-
事業費(億円)	27.8	19.3	69%	40.0	48%
工事費	20.5	18.6	91%	30.7	61%
用補費	6.5	0.2	3%	8.5	2%
その他	0.8	0.5	63%	0.8	82%

※用地取得の一部を先行予算で実施しており、用地取得率（面積ベース）は約4%

【施工済みの内容】

- ・部分供用 1.5km

1) 進捗状況

2) 未着手又は長期化の理由

・四車線化に伴う地域分断対策について、地元との調整に時間を要したにより、事業が長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【今後の見込み】

・四車線化に伴う地域分断対策について、地元との調整を実施しており、今後も多少の難航は想定されるが、2030年度に整備が完了する予定である。

判定

B

- A：これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。
 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）
- ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、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。
 - ・これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。
- これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後は多少の阻害要因が見込まれるが、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】

- ・阻害要因はあるものの事業は順調であり、2030年度の整備完了が見込まれるため。

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

【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	再評価時	再評価時 (2回目)	再評価時 (3回目)	備考
		(基準年:2012年)	(基準年:2016年)	(基準年:2019年)	(基準年:2024年)	
費用 (億円)	事業費	-	-	34.2	40.2	
	維持管理費	-	-	2.6	2.8	
	合計(C)	-	-	36.9	43.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	-	47.4	76.3	
	走行経費減少便益	-	-	7.7	-2.7	
	交通事故減少便益	-	-	2.1	0.1	
	合計(B)	-	-	57.2	73.7	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	-	-	18,800	24,800
費用対効果分析結果(B/C)		-	-	1.6	1.7	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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(令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・計画交通量の増加、費用便益マニュアルの改訂により便益が増加したため、B/Cは依然として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として、物流の拠点となる生産拠点への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上がある。
- ・「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 1.00 である。

		貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点	
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3	
		■ 主要物流拠点・生産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	3		
		<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	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		
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	
	■ 高規格幹線道路・地域高規格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			
	<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	1			
	合計			6	
	②地域の活性化	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3	
■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する		3			
<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		2			
<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する		1			
合計			3		
2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
		■ 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	3		
		<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	2		
		<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	1		
		合計			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6年2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

- 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】

- ・B/Cが 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。

III 対応方針

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(プローブデータ)、混雑度

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

