

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般県道蒲郡碧南線（細池～菱池） <small>がまごおりへきなん ほそいけ ひしいけ</small>				
事業箇所	西尾市細池町～西尾市菱池町 <small>ほそいけちょう ひしいけちょう</small>				
事業のあらまし	<p>一般県道蒲郡碧南線は、愛知県蒲郡市から碧南市に至る延長約 29km の路線であり、名豊道路西尾東 IC と重要港湾衣浦港を結ぶ(都)衣浦岡崎線の一部を形成する重要な路線である。また、第 2 次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の周辺では、自動車関連工場が多く集積し、物流や人の交流が盛んな地域のため、慢性的に渋滞しているなど、交通課題を抱えている。</p> <p>このため、主要物流拠点等へのアクセス性向上を図るとともに、交通の円滑化や災害時の緊急輸送道路の確保を図ることを目的として、一般県道蒲郡碧南線の 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・生活拠点へのアクセス性向上）</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（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 (2019 年度)	再評価時 (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2020～2026 年度	2020～2026 年度		
	事業費（億円）	40.0	41.0		
	経費内訳	工事費	37.1	38.1	・残土処理方法の変更（残土再利用から残土処分地への運搬に変更） 工事費 37.1 億円→38.1 億円
		用補費	0.0	0.0	
その他		2.9	2.9		
事業内容	現道拡幅 (延長：2.3km、 車線数：完成 4 車線 (4/4)、 幅員：23.0m)	現道拡幅 (延長：2.3km、 車線数：完成 4 車線 (4/4)、 幅員：23.0m)			

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国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の交通量が、11,213台/日(H22 センサス)から13,649台/日(H27 センサス)に増加するとともに、大型車混入率が20.6%(12h)と高く、混雑度が1.12と慢性的に渋滞している。また、周辺工業団地には、物流施設の進出計画もあることから、今後も引き続き道路利用台数の増加が見込まれる。 ・本路線は物流・交流拠点である衣浦港や中部国際空港と自動車関連などの産業集積地を結ぶ路線であることから、国際競争力を強化する基盤整備が必要である。 <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"> ・主要地方道豊田一色線との接続部である菱池町池畔交差点は、地域の主要渋滞区間に指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに低下している。 上り：19.2km/h(H22 センサス)→13.2km/h(H27 センサス) 下り：28.4km/h(H22 センサス)→19.0km/h(H27 センサス) <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間は、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間は交通量が多く、混雑度も1.0を大きく上回っており、引き続き慢性的な渋滞が発生している状況である。 (R3 センサス交通量(混雑度) 現道区間：14,821台/日(2.16) 大型車混入率23.1%(12h)) <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道豊田一色線との接続部である菱池町池畔交差点は、地域の主要渋滞区間に引き続き指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに20km/hを下回っている。 上り：13.2km/h(H27 センサス)→14.2km/h(R3 センサス) 下り：19.0km/h(H27 センサス)→18.2km/h(R3 センサス) <p>③地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般県道蒲郡碧南線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能や災害時における救援物資供給の迅速な活動を支援するため、機能を向上させる必要性は変わらない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・衣浦港等の主要物流拠点へのアクセス性向上の必要性は依然として高い。 ・周辺路線の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生している。
	<p>判定</p> <p>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。 ※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> <ul style="list-style-type: none"> ・主要物流拠点・生活拠点へのアクセス性向上、地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】										
				2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計	
		工種 区分	調査・設計	←→								
			用地補償									
工事			←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→			
・土工			←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→			
・橋梁工				←→	←→	←→	←→	←→	←→			
	・舗装工							←→	←→			
事業費 (億円)	前回計画		22.2				17.8			40.0		
	実績		17.4							17.4		
	今回計画		17.4				23.6			41.0		
【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)		0.0	0.0	0	2.3	0						
事業費(億円)		22.2	17.4	78.4	41.0	42.4						
工事費		19.3	15.4	79.8	38.1	40.4						
用補費		0.0	0.0	0	0	0						
その他		2.9	2.0	69.0	2.9	69.0						
※用地は取得済み												
2) 未着手又は長期化の理由	・完了予定年度に変更なし。											
	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・2026年度に整備が完了する予定である。										
判定		<p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。今後も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。 <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>										
	理由	【理由】 ・事業は順調であり、2026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 (基準年：2019年)	再評価時 (基準年：2024年)	備考
費用 (億円)	事業費	34.0	41.4	
	維持管理費	1.5	2.0	
	合計(C)	35.5	43.4	
効果 (億円)	走行費用短縮便益	256.0	351.7	
	走行経費減少便益	15.2	11.7	
	交通事故減少便益	5.4	0.1	
	合計(B)	276.6	363.4	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	25,400	28,300
費用対効果分析結果(B/C)		7.8	8.4	

※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。

【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】

- ・算出後に記載

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」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 0.92 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	◎	□ 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		
□ 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				
□ 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	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ 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	MAX3	2
			□ 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	3	
	■ 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			
	□ 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			
	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3		
	■ 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	3			
□ 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	2				
□ 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	5	
⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
		■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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		
		□ 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		
		□ 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	3	
総合計			12	11	
評価値				0.92	

※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)

【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性の確保、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。

達成目標 (社会資本整備方針)		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 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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	MAX3 3 2 1	3
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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	6
2 を 守る あいち	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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3
			合計	3	
	③地震・津波対策	◎	<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	MAX3 3 2 1	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6年2月 愛知県建設局 道路維持課・道路建設課 都市・交通局 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(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】

交通量(全車、大型車)、旅行速度、混雑度

V 事業評価監視委員会の意見

一般県道蒲郡碧南線(細池～菱池)の対応方針(案) [事業継続] を了承する。

VI 対応方針

事業継続