

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道 <small>にしなみやまこしど</small> 西中山越戸停車場線					
事業箇所	豊田市 <small>はなもと</small> 花本町～ <small>こしど</small> 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 5.5km の路線であり、国道 153 号などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域の生活道路にもなっている。</p> <p>当該事業区間の現道は、通学路として指定されており、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、幅員も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>また、越戸駅においては、本事業にあわせて駅前広場の整備が進められている。</p> <p>このため、越戸駅、整備中である国道 153 号豊田北バイパスへのアクセス性向上、歩行者の安全性の確保を主な目的として、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 地域の活性化（駅へのアクセス性向上）</p> <p>② 交通事故対策（通学路の安全性向上）</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 (1 回目) (2016 年度)	再評価時 (2 回目) (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2012 年度～ 2023 年度	2012 年度～ 2023 年度	2012 年度～ 2028 年度	用地交渉の難航	
	事業費（億円）	23.0	23.0	31.0	地質調査結果に基づく擁壁構造の変更 (工事費:0.5 億円→6.8 億円) (その他（委託費）: 0.1 億円 →1.8 億円)	
	経費内訳	工事費	4.3	4.3		10.6
		用補費	17.6	17.6		17.6
	その他	1.1	1.1	2.8		
	事業内容	バイパス整備 延長：1.0km 幅員：18～20m 2 車線	バイパス整備 延長：1.0km 幅員：18～20m 2 車線	バイパス整備 延長：1.0km 幅員：18～20m 2 車線		

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性  
の変化

【事前評価時の状況】

- ・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、幅員も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。

【再評価時（1回目）の状況】

① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・西三河地域の人口が増大していることに加え、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、円滑な交通を確保する必要性は依然として高い。
- ・越戸駅乗降客数は 2010 年から 2014 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ある。

② 交通安全対策の強化

- ・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。

【再評価時（2回目）の状況】

① 地域の活性化

- ・西三河地域の人口が増大していることに加え、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、円滑な交通を確保する必要性は依然として高い。
- ・越戸駅乗降客数は 2015 年から 2019 年にかけて約 10%増加し、周辺地区の人口も増加していることから駅へのアクセス性向上の必要性は依然として高い。

② 交通事故対策

- ・現道が通学路に指定されているものの、歩道のない状況は変わらず、依然として歩行者の安全性や円滑な交通が確保できていない。

【変動要因の分析】

- ・自動車交通量の増加が想定される。また、現道が通学路に指定されており、越戸駅乗降客数、周辺地区の人口は増加傾向にあることから、歩行者の安全性や円滑な交通を確保する必要性は依然として高い。

判定

B

- 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。

【理由】

- ・現道は通学路に指定されており、周辺地区の人口も増加していることなどから、歩行者の安全性や円滑な交通を確保する必要性が依然として高いため。



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】

- ・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 (2012年度)	再評価時 (第1回) (2016年度)	再評価時 (第2回) (2021年度)	備考
費用 (億円)	事業費	17.8	—	27.4	工事費他 20.0 用補費 7.4
	維持管理費	0.4	—	0.4	
	合計(C)	18.2	—	27.9	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	55.5	—	45.0	
	走行経費減少便益	4.2	—	7.0	
	交通事故減少便益	0.1	—	0.6	
	合計(B)	59.7	—	52.6	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	9,100	10,500	11,000
費用対効果分析結果(B/C)		3.3	—	1.9	

※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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・擁壁構造の変更により、事業費は増加している。
- ・近年の交通状況の反映により、交通量が增大している。
- ・交通量の増大により便益は増加するものの、事業費も増加したため、B/Cは低下しているが、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变化

【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（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、交通弱者に対する安全性向上、主要な渋滞個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0.83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	MAX	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	MAX	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）

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞個所の渋滞の緩和・沿道環境の改善、交通弱者に対する安全性向上がある。
- ・「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0.83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	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	MAX	2
			<input 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	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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	2	
2 あいちを守る	⑥交通事故対策	○	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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	
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（令和2年11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】

- ・評価基準表によりに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	B	<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は前回評価時に比べ低下しているが、依然として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を超えていることから、十分な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>・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		