

再 評 価 調 書

| I 事業概要 | | | | | |
|---------|--|--------------------------------------|-------------------|---------|---|
| 事業名 | 道路事業 | | | | |
| 地区名 | 一般国道 419 号 (高 ^{たか} 浜 ^{はま} 拡幅) | | | | |
| 事業箇所 | 高 ^{しんめい} 浜 ^{ちよう} 市 ^{しんめい} 神明 ^{ちよう} 町 ~ 高 ^{よし} 浜 ^{かわ} 市 ^{ちよう} 芳 ^{ちよう} 川 ^{ちよう} 町 | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般国道 419 号は、岐阜県瑞浪市から愛知県高浜市に至る延長約 75km の路線であり、伊勢湾岸自動車道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。また、第 1 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>当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」「地震・津波対策」を主な目的として、地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、高規格道路等へのアクセス性の向上、そして、大規模災害時等に広範な応急活動に対応するため、一般国道 419 号の現道拡幅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・生産拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性強化）</p> <p>②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 (2017 年度) | 再評価時 (2022 年度) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 2018~2025 年度 | 2018~2025 年度 | | |
| | 事業費 (億円) | 36.6 | 44.0 | | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 30.9 | 38.1 | ・地元調整の結果、側道の通行止めを取りやめたことで、名鉄三河線を跨ぐ橋梁の架設に使用するクレーンを大型化する等、工法の変更を行った。 (+5.2 億円) 地質調査の結果、液状化が発生する土質であることが判明し、下部工の杭径や杭本数を増加させる必要が生じた。 (+2.2 億円) |
| | | 用補費 | 3.7 | 3.7 | |
| その他 | 2.0 | 2.2 | | | |
| 事業内容 | 多車線化 延長：1.6km 幅員：30.0m 4 車線 | 多車線化 延長：1.6km 幅員：30.0m 4 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】

①国際競争力を強化する基盤整備

・当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、混雑度が 1.33 (H27 センサス) と慢性的に渋滞しており、高規格幹線道路・港湾へのアクセス性の向上が必要である。

②地震・津波対策の強化

・当該事業区間は、第 1 次緊急輸送道路に指定されており、広範な応急活動に対応できる安定した道路機能の確保を図る必要がある。

【再評価時の状況】

①陸・海・空一体の国際競争力の強化

・当該路線の交通量は増加傾向（約 1.2 倍）にあり、未整備区間の混雑状況が悪化している。
（立体部：H27 センサス 12 時間交通量（混雑度）14,115 台/12h (1.30) → R3 道路交通量調査 16,622 台/12h)

②地震・津波対策

・第一次緊急輸送道路として指定されているほか、当該事業区間は、2019 年（平成 31 年）4 月に重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わず、物流上の重要な路線と位置づけられた。

【変動要因の分析】

・本路線が物流上重要な輸送網であることから、国土交通大臣による重要物流道路の指定があり、平常時・災害時を問わず重要な路線であることが位置づけられた。

判定

A

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切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。

【理由】

・本路線が物流上重要な輸送網であることから、国土交通大臣による重要物流道路の指定があり、着手時より事業の必要性が増加しているため。

1) 進捗状
況

【事業計画及び実績】

| | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 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) | 当初計画 | | 17.4 | | | | 19.2 | | | 36.6 |
| | 実績 | | 17.3 | | | | | | | |
| | 今回計画 | | 17.3 | | | | 26.7 | | | 44.0 |

②事業の進捗状況及び見込み

【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) | 0.8 | 0.8 | 100 | 1.6 | 50 |
| 事業費(億円) | 17.4 | 17.3 | 99 | 44.0 | 39 |
| 工事費 | 11.8 | 11.7 | 99 | 38.3 | 31 |
| 用補費 | 3.7 | 3.7 | 100 | 3.7 | 100 |
| その他 | 1.9 | 1.9 | 100 | 2.0 | 95 |

※用地取得率（面積ベース）は100%

【施工済みの内容】

- ・本事業区間の内北側0.8kmが、2019年7月に4車線化供用済。H27センサス交通量と、R3の交通情勢調査で比較し、混雑度が1.33から0.57へ改善した。

2) 未着手
又は長期化の
理由

- ・完成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】

- ・2025年度に整備が完了する予定である。

判定

A

- 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。
- 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】

- ・事業は順調であり、2025年度の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】

- ・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

【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：2017年) | 再評価 (基準年：2022年) | 備考 |
|----------------|-----------|----------------------|--------------------|--------------|
| 費用 (億円) | 事業費 | 28.4 | 41.7 | 施工条件の変更等による増 |
| | 維持管理費 | 1.2 | 2.8 | |
| | 合計(C) | 29.6 | 44.5 | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 157.3 | 223.1 | |
| | 走行経費削減便益 | 21.7 | 5.1 | |
| | 交通事故減少便益 | 1.7 | 2.2 | |
| | 合計(B) | 180.7 | 230.4 | |
| | (参考) 算定要因 | 計画交通量 (台/日) | 32,800 | 30,700 |
| 費用対効果分析結果(B/C) | | 6.2 | 5.2 | |

※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4年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・B/Cが低下しているが、地元調整結果による橋梁架設方法の変更等により事業費が増加したことが主な要因である。

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【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」、「物流の拠点となる空港・港湾・モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」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 である。

| 達成目標(建設部方針) | | 評価対象の判断 | 貨幣価値化可能な効果 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 ②風水害・土砂災害対策の強化 | ◎ | <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる | MAX3 | 3 | |
| | | | <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 | 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 | 3 | | |
| 3 成長力 | ⑥国際競争力を強化する基盤整備 | ◎ | <input type="checkbox"/> 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 | 3 | |
| | | | <input checked="" type="checkbox"/> 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 | | |
| | | | <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 |
| | | | <input checked="" type="checkbox"/> 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 | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 日常生活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 | 6 | | |
| 総合計 | | | 9 | 9 | | |
| 評価値 | | | 1.00 | | | |

※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)

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる港湾への定時制確保、広域交通性の確保、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 | MAX3 | 3 | |
| | | | <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 | 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 |
| | | | <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 | 3 | | |
| <input type="checkbox"/> 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 | | | | | |
| 合計 | | | 6 | 6 | | |
| 2 あいちを守る | ③地震・津波対策の推進 | ◎ | <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる | MAX3 | 3 | |
| | | | <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 | 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 | 3 | | |
| 総合計 | | | 9 | 9 | | |
| 評価値 | | | 1.00 | | | |

※道路・街路の事業評価マニュアル

(令和4年3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 | 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。</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</p> | | |
| V 事業評価監視委員会の意見 | | |
| 一般国道 419 号（高浜拡幅）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。 | | |
| VI 対応方針 | | |
| 事業継続 | | |