

再評価調書（案）

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>とよたあんじょうせん</small> 豊田安城線					
事業箇所	安城市 <small>しんでんちょう いけうちょう</small> 新田町～池浦町					
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田安城線は、東名高速道路豊田インターチェンジを起点として、安城市中心市街地に至る西三河地域の重要な南北幹線道路であり、愛知県内の東西軸である東名高速道路、新東名高速道路や国道1号などと交差する路線である。</p> <p>当該事業区間は、安城市に位置し、西三河内陸部の工業地帯と新東名高速道路及び生産・物流拠点衣浦港を結ぶ、物流上重要な区間であるものの、現道では国道1号との交差部や名鉄名古屋本線との踏切等が主要渋滞箇所等に指定されており、朝夕ピーク時を中心に慢性的に渋滞が発生している。また、本路線は、体育館や競技場などが立地する安城市総合運動公園へのアクセス道路となっており、本公園のソフトボール競技場は、2026年度に開催されるアジア競技大会のソフトボール大会候補地になっている。</p> <p>このため、西三河内陸部の工業地帯と衣浦港を結ぶ道路ネットワークを強化し、交通の円滑化を図るため、主要地方道豊田安城線のバイパスを整備するものである。</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（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>【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 ～2018年度	2012年度 ～2024年度	2012年度 ～2025年度	・アジア競技大会の会場候補地のある安城市総合運動公園までのアクセス道路整備に伴う、事業区間の追加による事業期間の延伸	
	事業費(億円)	12.0	12.0	26.3	・事業区間の追加及び道路計画の変更(暫定2車線から完成4車線への変更)に伴う、事業費の増加	
	経費内訳	工事費	5.7	5.7	12.8	・工事費 5.7億円→12.8億円 ・用補費 6.0億円→11.0億円 ・その他 0.4億円→2.5億円
		用補費	6.0	6.0	11.0	
その他		0.4	0.4	2.5		
事業内容	バイパス整備 延長：0.7km 幅員：30m 暫定2車線	バイパス整備 延長：0.7km 幅員：30m 暫定2車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：30m 完成4車線	・事業区間の追加 ・道路計画の変更(暫定2車線から完成4車線への変更)		

II 評価																																																																																																																																								
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、交通量が17,413台/日、混雑度が1.06（H22 道路交通センサス）となっており、朝夕を中心に名鉄西尾線との交差部及び安城市の中心部では渋滞が発生している。 <p>【再評価時（1回目）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"> ・重要港湾衣浦港における貨物取扱量は事前評価時とほぼ同数で推移しており、本路線による西三河内陸部と衣浦港との結びつきは重要であることから、引き続き整備する必要がある。 <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"> ・依然として交通量は多く、渋滞が発生している。 <p>【再評価時（2回目）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"> ・本路線は、西三河内陸部の工業地帯と物流生産拠点である衣浦港や東名高速道路などを結ぶアクセス道路であるため、物流効率化に寄与する。 <p>(2) 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道と名鉄名古屋線が交差する宇頭12号踏切や国道1号と交差する東栄町交差点及び安城市中心部に位置する（主）安城碧南線は主要渋滞箇所等に指定されている。 ・現道は、交通量が19,277台/日、混雑度が1.24（H27 道路交通センサス）となっており、名鉄本線との交差部及び安城市中心部では朝夕を中心に渋滞が発生している。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宇頭12号踏切及び安城市中心部では依然として混雑しており、引き続き主要渋滞交差点等に指定されている。また、事業採択時と現在の状況に大きな変動要因はなく、引き続き整備の必要性がある。 																																																																																																																																						
	判定	<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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の必要性に変化はなく、高規格道路へのアクセス性向上や周辺道路の主要渋滞箇所等の解消に向けて引き続き整備が必要である。 																																																																																																																																						
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2012~2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・構造物工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>1.3</td> <td></td> <td></td> <td>7.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.5</td> <td></td> <td>-</td> <td>12.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>0.8</td> <td></td> <td></td> <td>17.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18.0</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>0.8</td> <td></td> <td></td> <td>17.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>8.3</td> <td></td> <td></td> <td>26.3</td> </tr> </tbody> </table>			2012~2015	2016	2017	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				←					→				・構造物工				←					→					・舗装工										←	→		事業費(億円)	前回計画	1.3			7.2					3.5		-	12.0	実績	0.8			17.2								18.0	今回計画	0.8			17.2					8.3			26.3
			2012~2015	2016	2017	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				←					→																																																																																																																														
	・構造物工				←					→																																																																																																																														
	・舗装工										←	→																																																																																																																												
事業費(億円)	前回計画	1.3			7.2					3.5		-	12.0																																																																																																																											
	実績	0.8			17.2								18.0																																																																																																																											
	今回計画	0.8			17.2					8.3			26.3																																																																																																																											

【進捗率】					
	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	0.0	0%	0.92	0%
事業費(億円)	12.0	18.0	150%	26.4	68%
工事費	5.7	6.6	116%	12.8	52%
用補費	6.0	9.0	150%	11.0	82%
その他	0.4	2.4	600%	2.5	96%
※用地進捗率（面積ベース）は約62%					
【施工済みの内容】 供用区間なし					
2) 未着手 又は長期化の 理由	・再評価時（1回目）において、大型補償物件に係る用地交渉が難航し、事業期間を6年延長しており、今回の評価時においては、事業区間の追加及び暫定2車線整備から完成4車線整備への変更により、さらに1年間事業期間を延長している。				
3) 今後の 事業進 捗の見 込み	【阻害要因】 ・地元より早期整備要望が出されており、大きな阻害要因は無い。 【今後の見込み】 ・2025年度までに整備完了予定である。				
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】 事業区間の追加及び完成4車線整備への変更により、事業期間を延長したものの、今後は阻害要因がなく、2025年度までに整備の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)分析結果】

区 分		事業採択時	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目) (基準年：2021)	【参考】	
					(事業区間西側を含む事業化済みの道路ネットワークで算定) (基準年：2021)	
費用 (億円)	事業費				26.2	26.2
	維持管理費				1.4	1.4
	合計(C)				27.6	27.6
効果 (億円)	走行時間短縮便益	未実施	未実施		49.1	90.7
	走行経費減少便益				-0.2	7.9
	交通事故減少便益				0.4	0.1
	合計(B)				49.3	98.7
	(参考)算定要因			計画交通量 (台/日)		
費用対効果分析結果(B/C)					1.9	3.8

※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】

- ・事業費の増加により、費用便益分析を実施したが、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の評価結果】

※事前評価未実施

【前回評価時の評価結果】

※前回評価未実施

【今回評価時の評価結果】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、物流の拠点となる港湾等への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和などがある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 9 点/9 点=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	
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」(令和3年3月、愛知県 建設部 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】

- ・再評価時に貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値は 0.6 を超えており、十分な事業効果が見込まれる。

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は 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、事業効果の発現が期待できる。

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

VI 対応方針