

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道 419 号 (四郷 ^{しごうかくふく} 拡幅)				
事業箇所	豊田市四郷町 ^{しごうちょう} ～豊田市上原町 ^{うわはらちょう}				
事業の あらまし	<p>一般国道 419 号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、愛知県高浜市に至る全体延長約 62 km の路線であり、東海環状自動車道等の幹線道路と接続することで広域ネットワークを形成し、人の交流や地域の主要産業を支える重要な路線である。また、本事業区間は、第二次緊急輸送道路として位置付けられており、防災上においても重要な路線である。</p> <p>本事業区間は、豊田市中心市街地から東海環状自動車道豊田藤岡 IC へのアクセス道路となっていることから、交通量が多く、特に四郷町与茂田交差点～豊田北郵便局北交差点では慢性的な渋滞が発生し、物流交通や周辺住民の日常生活に支障をきたしている。</p> <p>そこで、本事業は、豊田市の市街地周辺の渋滞緩和を図ることにより、地域産業の発展に寄与するとともに、高速道路へのアクセス性向上による防災ネットワークの強化を図るため、当該区間の 4 車線化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) 国際競争力を強化する基盤整備 (高規格幹線道路へのアクセス性向上)</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 (主要渋滞箇所の渋滞緩和)</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化 (緊急輸送道路の強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事前評価時 (2016)	再評価時 (2020)	変動要因の分析	
	事業期間	2016 年度 ～2025 年度	2016 年度 ～2028 年度	関係機関との協議による変更 ・ 事業区間の追加による延伸	
	事業費(億円)	25.0	58.9	関係機関との協議、及び現場条件等による変更 ・ 事業区間の追加 ・ 軟弱地盤による構造変更	
	経費 内訳	工事費	10.5		17.2
		用補費	14.2		38.7
その他		0.3	3.0		
事業内容	現道拡幅 延長 L=1.3km 幅員 W=28m 4/4 車線	現道拡幅 延長 L=1.4km 幅員 W=28m 4/4 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> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は、交通量：23,443台/日、混雑度：1.41と混雑している。(H22 センサス) ・(主)名古屋豊田線と交差する四郷町与茂田交差点付近が主要渋滞箇所指定されている。(愛知県道路交通渋滞対策推進協議会 2013年1月) ・当該路線が立地する豊田市は、県内で最も製造業が盛んな地域である。(2013年豊田市製造品出荷額：12.7兆円)また、沿道に立地する花本産業団地の拡張計画が進行中であり、更なる交通需要の増加が見込まれる。 ・当該路線は、第2次緊急輸送道路に指定されている。 ・四郷駅周辺地区では、2015年に土地区画整理事業が認可されており、今後歩行者等の増加も見込まれる。 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は、交通量：26,317台/日、混雑度：1.44と依然として混雑している(H27 センサス)。また、四郷町与茂田交差点の主要渋滞箇所の指定は、解消されていない。 ・豊田市の製造品出荷額等は増加傾向(2018 豊田市製造品出荷額：15.4兆円)であり、交通需要の増加が見込まれる。 ・本事業区間は、自動車産業を始めとする企業が立地し、さらなる拡張が進む花本産業団地などの産業集積地から、東海環状自動車道豊田藤岡 IC へのアクセス道路となっており、また、現在、国で事業中の国道 153 号豊田北バイパスとともに広域的な幹線道路ネットワークが構築されることから、物流の円滑化による国際競争力の強化が期待されている。 <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"> ・事業区間周辺の豊田市北部は、豊田市都市計画マスタープランにおいて居住誘導拠点として位置づけられ、四郷駅周辺地区では現在も土地区画整理事業(約 30ha)が進捗している。この整備により宅地利用の増進(約 15ha)が図られ、引き続き人口増加が見込まれるほか、事業区間沿線に商業施設「四郷スマートタウン」が2020年9月にオープンし、地区の骨格をなす国道 419 号の混雑緩和が課題となっている。 <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、第2次緊急輸送道路として、豊田市藤岡地区等と市街地間の重要なアクセスルートとなっており、防災ネットワーク強化の必要性は変わらない。(愛知県地域防災計画(2017.12)) <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時から交通量、混雑度は増加しており、また、周辺の開発事業の進展が図られている。
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;">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。</p> <p>【理由】</p> <p>事前評価時から交通量、混雑度は増加しており、また、周辺の開発事業の進展が図られていることから事業の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	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】														
	工種 区分	調査 設計	←													→
		用地 補償	←													→
		工事			←											→
	事業費 (億円)	前回 計画	4.9		3.0		17.1								25.0	
		前回 実績	18.8												18.8	
		今回 計画	18.8		32.1				8.0						58.9	
	【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%	1.4	0.0%										
事業費(億円)		4.9	18.8	383.7%	58.9	31.9%										
工事費		0.5	3.0	600.0%	17.2	17.4%										
用補費		4.1	15.2	370.7%	38.7	39.3%										
その他		0.3	0.6	200.0%	3.0	20.0%										
※用地進捗率(面積ベース)は、約59%																
【施工済み内容】 供用区間なし																
2) 未着手 又は長期化の理由	・関係機関との協議により、与茂田交差点部を事業区間に追加したため。															
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・地元自治体の協力も得られており、2028年度までに整備が完了する予定である。															
判定	B A：事業は順調であり、計画どおり確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか ・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、ほぼ計画どお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、ほぼ計画どお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、ほぼ計画どお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】 地元自治体の協力もあり、2028年度までに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:2016)	再評価時 (基準年:2020)	備考
費用 (億円)	事業費	18.5	51.5	・基準年の変更 (2016年→2020年) ・事業内容の変更 (渋滞対策整備の追加)
	維持管理費	0.8	0.9	
	合計(C)	19.3	52.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	69.0	74.3	
	走行経費減少便益	1.2	1.4	
	交通事故減少便益	2.1	2.5	
	合計(B)	72.3	78.2	
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700	28,100	
費用対効果分析結果(B/C)		3.7	1.5	

※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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・事業内容の変更により事業費が増額となったため、B/Cは減少しているが依然として1.0を超えている。

1) 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 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 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	■ 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礎整備	◎	■ 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	3
			■ 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	
			■ 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			
	□ 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		
	◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基礎整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切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	12	
評価値			1.00		

【再評価時の状況】

・「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	◎	■ 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礎整備	◎	■ 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	3
			■ 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	
			■ 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			
	□ 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		
	◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基礎整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切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	12	
評価値			1.00		

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)

【変動要因の分析】

・事業評価マニュアルが改定されているが、評価値に変動はなく依然として 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>
	<p>【理由】</p> <p>B/Cは前回の事業評価時より低下しているが、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、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5年目) <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を超えて実施する理由・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>		
IV 事業評価監視委員会の意見		
V 対応方針		