

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>みやがみちりゅうせん</small> 宮上知立線					
事業箇所	豊田市 <small>にしおかちょう</small> 西岡町～刈谷市 <small>いちりやまちょう</small> 一里山町					
事業の あらまし	<p>一般県道宮上知立線は、愛知県豊田市を起点とし、刈谷市を経由して知立市に至る、西三河地域の内陸工業地帯における南北軸の幹線道路で、東名高速道路や伊勢湾岸自動車道へのアクセスに資する重要な路線である。</p> <p>事業区間周辺では、愛知県の基幹産業である自動車等の主要工場が沿道に立地しており、大型車等物流交通が多いことに加え、地域の移動手段が自動車に依存しているため、現道ならびに並行する主要地方道豊田知立線は混雑している。</p> <p>このため、現道等を利用している通過交通の転換を図るため、国道 155 号豊田南バイパス～国道 1 号間のうち未着手区間について、完成 4 車線（一部暫定 2 車線）のバイパス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) 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>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更 の推移		事前評価時 (2011 年)	再評価時(1 回目) (2015 年)	再評価時(2 回目) (2020 年)	変動要因の分析	
	事業期間	2011 年度 ～2024 年度	2011 年度 ～2024 年度	2011 年度 ～2031 年度	<ul style="list-style-type: none"> 地元調整や関係機関との協議による変更 完成 4 車線（一部暫定 2 車線）整備による増工 	
	事業費(億円)	62.8	65.6	89.0	<ul style="list-style-type: none"> 完成 4 車線（一部暫定 2 車線）整備による増工 	
	経費 内訳	工事費	10.5	13.3		36.2
		用補費	48.9	48.9		48.6
その他		3.4	3.4	4.2		
事業内容	バイパス整備 延長 L=2.6km 幅員 W=30m 2/4 車線	バイパス整備 延長 L=3.4km 幅員 W=30m 2/4 車線	バイパス整備 延長 L=3.4km 幅員 W=30m 2.0km : 2/4 車線 1.4km : 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"> ・対象路線現道の沿線は多くの工場が立地しているため大型車の利用が多く、混雑度は1.0を上回り混雑しているため、混雑緩和による物流ネットワークの強化が求められている。(H17 センサス 対象路線現道 日交通量：13,274 台/日、大型車混入率：20.8%、混雑度1.17、混雑時旅行速度：31.3km/h) ・周辺地域は自動車産業を中心に製造業が盛んな地域である。(2009年製造品出荷額 刈谷市：1.4兆円(県内3位)、豊田市：9.1兆円(県内1位)、みよし市：0.8兆円(県内13位)) ・周辺地域の移動の交通手段は自動車に依存している。(2009年自動車保有台数 刈谷市：1.36、豊田市：1.52、みよし市：1.42、愛知県平均：1.19) <p>【再評価時(1回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象路線現道の交通量は12,789台/日で混雑度1.20、混雑時旅行速度28.7km/hと混雑していることに加え、大型車混入率16.4%と大型車の通行も多くなっている。(H22 センサス) ・周辺地域の製造品出荷額は増加傾向で物流交通の需要の増加が見込まれる。(2013年製造品出荷額 刈谷市：1.7兆円、豊田市：12.7兆円、みよし市：0.9兆円) ・周辺地域の交通手段は自動車に依存している。(2013年自動車保有率 刈谷市：1.26台/世帯、豊田市：1.40台/世帯、みよし市：1.35台/世帯、愛知県平均：1.09台/世帯) <p>【再評価時(2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"> ・対象路線現道の交通量は10,962台/日で減少しているものの、混雑度は1.08であることに加え、大型車交通量は増加し(大型車混入率19.2%)混雑している。(H27年度全国道路・街路情勢調査) ※並行する豊田知立線では混雑度がH22 センサス：1.28→H27 センサス：1.23で依然として著しい混雑状況である。 ・周辺地域の製造品出荷額は増加傾向で今後も交通需要の増加が見込まれる。(2018年製造品出荷額 刈谷市：1.7兆円、豊田市：15.4兆円、みよし市：1.0兆円) ・2017年度に伊勢湾岸自動車道刈谷スマートインターチェンジが事業化され、2022年3月に供用予定となっている。本事業はこのスマートインターチェンジと一体となり、自動車産業集積地と伊勢湾岸自動車道とを結ぶ物流ネットワークであるため、国際競争力の強化に期待されている。 <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"> ・自動車保有率は県内平均値より高く、依然として交通手段は自動車に依存している。(2018年自動車保有率 刈谷市：1.22台/世帯、豊田市：1.33台/世帯、みよし市：1.26台/世帯、愛知県平均：1.05台/世帯) <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通量は減少しているものの、混雑度、大型車混入率は依然として高いことに加え、今後の刈谷スマートインターチェンジ供用による交通量の増加に対応する必要性が高まっている。
	<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。</p> <p>【理由】</p> <p>現道の交通量は減少しているものの、大型車混入率は依然として高いことに加え、今後の刈谷スマートインターチェンジ供用による交通量の増加に対応する必要性があるため。</p>

		<p>【理由】 今まで地元や関係機関協議に時間を要していたが調整を図ることが出来た。また、地元自治体の協力を得て、引き続き用地交渉を進め 2031 年度までに完成 4 車線(一部暫定 2 車線)整備の完了が見込まれるため。</p>																																																						
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	<p>【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</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p>																																																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年: 2011年)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年: 2015年)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年: 2020年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>44.7</td> <td>51.6</td> <td>77.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.0</td> <td>1.7</td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>45.7</td> <td>53.3</td> <td>78.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>155.8</td> <td>193.7</td> <td>195.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>35.1</td> <td>23.0</td> <td>15.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.8</td> <td>2.5</td> <td>1.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>191.7</td> <td>219.3</td> <td>212.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>11,300</td> <td>11,300</td> <td>12,500 (2車線区間) 17,600 (4車線区間)</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>4.2</td> <td>4.1</td> <td>2.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	区分		事前評価時 (基準年: 2011年)	再評価時 (1回目) (基準年: 2015年)	再評価時 (2回目) (基準年: 2020年)	備考	費用 (億円)	事業費	44.7	51.6	77.6		維持管理費	1.0	1.7	1.2		合計(C)	45.7	53.3	78.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	155.8	193.7	195.4		走行経費減少便益	35.1	23.0	15.9		交通事故減少便益	0.8	2.5	1.4		合計(B)	191.7	219.3	212.6		(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	11,300	11,300	12,500 (2車線区間) 17,600 (4車線区間)		費用対効果分析結果(B/C)		4.2	4.1	2.7	
		区分		事前評価時 (基準年: 2011年)	再評価時 (1回目) (基準年: 2015年)	再評価時 (2回目) (基準年: 2020年)	備考																																																	
		費用 (億円)	事業費	44.7	51.6	77.6																																																		
			維持管理費	1.0	1.7	1.2																																																		
			合計(C)	45.7	53.3	78.8																																																		
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	155.8	193.7	195.4																																																		
			走行経費減少便益	35.1	23.0	15.9																																																		
			交通事故減少便益	0.8	2.5	1.4																																																		
			合計(B)	191.7	219.3	212.6																																																		
(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	11,300		11,300	12,500 (2車線区間) 17,600 (4車線区間)																																																				
費用対効果分析結果(B/C)		4.2	4.1	2.7																																																				
<p>※四捨五入等により端数が合わないことがある ※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。</p> <p>【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)</p> <p>【変動要因の分析】 ・事業費の増加並びに事業期間の延長による便益の減少により B/C は減少しているが依然として 1.0 を超えている。</p>																																																								

1) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・現道を通行する通過交通や大型車交通をバイパスへ転換し機能分担の適正化による沿線環境の向上が期待される。

【再評価時(1回目)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	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
2	⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	◎	■ 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				
合計			6	5	
2	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	◎	■ a) 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	
1	⑧観光力強化	○	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			□ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞差差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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	2	
総合計			12	10	
評価値			0.83		

【再評価時(2回目)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0.78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	
2	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				
合計			6	5	
2	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ 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	
1	⑧観光力強化	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			□ 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	2	
総合計			9	7	
評価値			0.78		

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の更新による評価項目の削除により評価値は低下しているが、依然として0.6を超えている。

判定

B

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。

	<p>【理由】 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。 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) □対象外 【事業完了後5年を超えて実施する理由・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</p>	
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
一般県道宮上知立線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。	
Ⅴ 対応方針	
事業継続	