

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 247 号 (碧南 ^{へきなん} 拡幅)				
事業箇所	碧南 ^{へきなん} 市明石 ^{あかしまち} 町～碧南 ^{へきなん} 市浜町 ^{はままち}				
事業のあらまし	<p>一般国道 247 号は、愛知県名古屋市から豊橋市に至る延長約 173km の路線であり、伊勢湾岸自動車道豊田南 IC と重要港湾衣浦港を結ぶ (都) 衣浦豊田線の一部を形成す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>当該事業区間の周辺では、自動車産業を支える工場が多く集積するなど物流や人の交流が盛んな地域であるが、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・津波対策の推進」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、高速道路等へのアクセス性の向上や大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、一般国道 247 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 (生産拠点への定時性の確保)</p> <p>②地震・津波対策の推進 (広域的な防災機能の向上)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2018 年度)	再評価時 (2023 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2019 年度～ 2026 年度	2019 年度～ 2028 年度	<ul style="list-style-type: none"> インターチェンジ 取付の立体交差や港新川橋の施工方法について関係機関と協議した結果、インターチェンジ 取付については、切回しによる施工とし、橋梁部については、施工方法を見直したため 	
	事業費 (億円)	31.4	58.3		
	経費内訳	工事費	29.6	55.5	<ul style="list-style-type: none"> 明石 IC、碧 IC の立体交差部の施工方法変更に伴う切回し工程の増加 (+8.1 億円) 人件費や材料費の高騰 (+12.5 億円) 港新川橋下部工の施工時期の制約に伴う長期化と、掘削後の湧水を止めるため仮土留め工の追加 (+5.3 億円)
		用補費	0.0	0.0	
		その他	1.8	2.8	
事業内容	現道拡幅 延長 L=2.7km 幅員 W=18.25m 完成 4 車線	現道拡幅 延長 L=2.7km 幅員 W=18.25m 完成 4 車線			

II 評価

①事業の必要性変化

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

・当該事業区間の周辺では、自動車関連産業の大規模工場が立地しており、事業区間の交通量は、23,431台/日（H22 センサス）から25,110台/日（H27 センサス）と増加し、大型車混入率は25.6%と高く、混雑度が1.79と慢性的に渋滞しているため、交通容量の拡大を図る必要がある。

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、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。

【再評価時の状況】

①陸・海・空一体の国際競争力の強化

・現在の状況は、自動車関連産業の大規模工場が立地しており、事業区間の交通量は、25,110台/日（H27 センサス）から24,211台/日（R3 センサス）と微減傾向であるものの、大型車混入率は25.6%と依然として高く、混雑度は1.78と慢性的に渋滞している状況は継続しているため、交通容量の拡大を図る必要がある。

②地震・津波対策の推進

・事業区間は、第1次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するための機能向上の必要性は変わらない。

【変動要因の分析】

- ・事業区間の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生している。
- ・災害時における迅速な支援活動のための防災機能向上の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。
- ※事業着手時と比較することが適当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】

・事業区間の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生していることに加え、第1次緊急輸送道路に指定されており、機能向上の必要性は変わらないため。

1) 進捗状
況

【事業計画及び実績】

		2019~2022				2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計
工 種 区 分	調査・設計	←	→									
	工事		←								→	
	土工		←					→				
	橋梁工		←							→		
	舗装工			←							→	
事業費 (億円)	当初計画	22.8				8.6						31.4
	実績	12.6										12.6
	今回計画	12.6				45.7						58.3

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)	2.7	0.0	0.0%	2.7	0.0%
事業費(億円)	31.4	12.6	40.1%	58.3	21.6%
工事費	29.6	10.8	36.5%	55.5	19.5%
用補費	0.0	0.0	-	0.0	-
その他	1.8	1.8	100%	2.8	64.3%

【施工済みの内容】

・供用済み区間はなし。

2) 未着手
又は長期化の理由

インターチェンジ取付の立体交差や港新川橋の施工方法について関係機関と協議した結果、インターチェンジ取付については、切回しによる施工とし、橋梁部については、施工方法を見直したため、事業が遅延している。

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】

・2028年度に整備が完了する予定である。

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】

・インターチェンジ取付の立体交差の切回しや港新川橋の施工方法について関係機関と協議した結果、切回し工程や橋梁の施工方法を見直したため、事業期間が延長したものの、今後は阻害要因がなく、2028年度に整備が完了する予定である。

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】
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:2018)	再評価時 (基準年:2023)	備考
費用 (億円)	事業費	24.7	51.0	
	維持管理費	3.2	3.0	
	合計(C)	27.9	54.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	139.6	93.0	
	走行経費減少便益	6.3	16.0	
	交通事故減少便益	6.4	8.0	
	合計(B)	152.3	116.0	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	34,400	31,000	
費用対効果便益分析結果(B/C)		5.5	2.1	

※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。

【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】

- ・事業費は約2倍に増加したほか、計画交通量の減少に合わせて便益が約2割減少しているが、B/Cは依然として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】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「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 (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 防災力	①地震・津波被災対策	◎	■ 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 競争力	③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	3
			■ 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の機能的な混雑(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度(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			3	3	
■ 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		
□ 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	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

(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)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、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	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	■ 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
			■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の機能的な混雑(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度(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			3	3	
■ b) 広域交通性の向上が期待できる			MAX3	3	
■ 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		
□ 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		
□ 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	6	
2 あいちを守	②地震・津波対策の推進 ③台風被害対策の推進	◎	■ 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	
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>
	<p>【理由】</p> <p>・前回評価時からB/Cは低下しているものの、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		
VI 対応方針		