

## 事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道247号(衣浦大橋下り線) <small>きぬうらおおはし</small>					
事業箇所	半田市洲の崎町 <small>す さきちょう</small> ～高浜市碧海町 <small>あおみちょう</small> L = 1.0km					
事業の あらまし	<p>一般国道247号は、名古屋市熱田区を起点とし、半田市を經由して豊橋市に至る総延長171.8kmの主要幹線道路である。</p> <p>このうち、衣浦大橋は、知多地域や西三河地域に集積する生産・物流拠点を結ぶとともに、重要港湾衣浦港の活動を支える大変重要なインフラで、加えて、第1次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定されている極めて重要な路線である。</p> <p>一方、交通の要衝であるがゆえに、長年にわたり、交通集中による慢性的な渋滞が発生しており、周辺地域の経済活動等に多大な影響を及ぼしている。</p> <p>愛知県では、慢性的な渋滞に対応するため、将来の交通見通しを踏まえ検討した渋滞対策について、段階的に進めており、高浜市から半田市に向かう上り線において、左折専用橋梁を新たに架橋し、2023年3月に供用した。</p> <p>本事業は、架橋から67年が経過し老朽化が進む下り線のトラス橋の架け替え事業として、加えて、現在の片側2車線橋梁から拡幅3車線橋梁で整備し、モノづくり拠点へのアクセス向上や主要渋滞箇所の渋滞緩和、ならびに緊急輸送道路ネットワークの強化を図る事業として、整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p><b>【達成(主要)目標】</b></p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化(主要生産・物流拠点へのアクセス道路の混雑緩和)</p> <p>② 地域の活性化(主要渋滞箇所の渋滞緩和)</p> <p>③ 地震・津波対策(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	197.3億円		□工事費194.8億円、□用補費0.0億円、□その他2.5億円			
事業期間	採択予定年度	2024年度	着工予定年度	2024年度	完成予定年度	2046年度
事業内容	橋梁架け替え及び拡幅整備事業(L=1.0km、3種2級(60km/h)、W=15.3m(3車線))					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化(主要生産・物流拠点へのアクセス道路の混雑緩和)</p> <p>衣浦大橋は、知多地域や西三河地域に集積する生産・物流拠点を結ぶとともに、重要港湾衣浦港の活動を支える重要なインフラであり、重要物流道路にも指定されている。</p> <p>2021年度道路交通センサスでは、衣浦大橋の交通量は、約42,400台/日、混雑度は1.35となっているなど、衣浦大橋及びその周辺道路は交通の集中により慢性的な混雑が発生していることから、物流の効率化を図るために、対策が必要である。</p> <p>②地域の活性化(主要渋滞箇所の渋滞緩和)</p> <p>衣浦大橋の周辺道路は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において「主要渋滞箇所」に選定され、2023年6月に実施した旅行速度調査では、多くの区間の混雑時旅行速度が20km/h以下となっており、当該地域の渋滞は、地域住民等の生活活動及び周辺の企業活動に支障をきたしているため、渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る必要がある。</p> <p>③地震・津波対策(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>衣浦大橋及び接続する国道・県道は、第1次緊急輸送道路に指定されており、災害時には、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策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。</p>				

判定	A	A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。																																																																			
	【理由】	・物流・生産拠点と重要港湾とのアクセス性の向上、地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和、緊急輸送道路の強化の観点から、事業実施の必要性が高い。																																																																			
1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】																																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>完成3車線 (基準年：2023)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>125.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.1*</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>126.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>168.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>20.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>191.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>28,500</td> <td>下り線分</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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。  ※維持管理費は、新設橋梁に係る維持管理費用を見込んでいる。(既設橋梁を引き続き維持管理する場合は、これより高額となる。)</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（令和4年2月 国土交通省道路局都市局）</p>			区分		完成3車線 (基準年：2023)	備考	費用 (億円)	事業費	125.2		維持管理費	1.1*		合計(C)	126.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	168.5		走行経費減少便益	20.2		交通事故減少便益	2.4		合計(B)	191.1		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	28,500	下り線分	費用対効果分析結果(B/C)		1.5																																
区分		完成3車線 (基準年：2023)	備考																																																																		
費用 (億円)	事業費	125.2																																																																			
	維持管理費	1.1*																																																																			
	合計(C)	126.3																																																																			
効果 (億円)	走行時間短縮便益	168.5																																																																			
	走行経費減少便益	20.2																																																																			
	交通事故減少便益	2.4																																																																			
	合計(B)	191.1																																																																			
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	28,500	下り線分																																																																	
費用対効果分析結果(B/C)		1.5																																																																			
2) 貨幣価値化困難な効果	<p>【貨幣価値化困難な効果の評価】</p> <p>・貨幣価値化困難な効果としては、「物流拠点への定時性の確保」「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」「広域的な防災機能の向上」がある。</p> <p>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0.89である。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標（建設部方針）</th> <th rowspan="2">評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 あいちを高めよう</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■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。</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 あいちの未来を</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3 あいちの未来を</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td>□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づけられた事業に該当する。</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>■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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2">0.89</td> </tr> </tbody> </table> <p>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 都市整備局 都市基盤部 都市整備課）</p>			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 あいちを高めよう	◎	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	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	2 あいちの未来を	◎	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	MAX3	3	■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	3	□大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	□降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	合計			3	3	3 あいちの未来を	◎	a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	□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づ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	2	総合計			9	8	評価値			0.89	
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 あいちを高めよう	◎	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	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																																																																	
2 あいちの未来を	◎	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	MAX3	3																																																																	
		■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	3																																																																		
		□大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2																																																																		
		□降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1																																																																		
合計			3	3																																																																	
3 あいちの未来を	◎	a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2																																																																	
		□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づ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	2																																																																	
総合計			9	8																																																																	
評価値			0.89																																																																		

②事業の効果

	判定	A	A：十分な事業効果が期待できる。 B：十分な事業効果が期待できない。																																																																																																																																																			
		【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を超えていること、加えて、代替性の困難な海上架橋における機能強化であることから、事業効果の発現が期待できるため。																																																																																																																																																				
③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>24</th><th>25</th><th>26</th><th>27</th><th>28</th><th>29</th><th>30</th><th>31</th><th>32</th><th>33</th><th>34</th><th>35</th><th>36</th><th>37</th><th>38</th><th>39</th><th>40</th><th>41</th><th>42</th><th>43</th><th>44</th><th>45</th><th>46</th><th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</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><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>暫定2車線整備</td> <td></td><td></td><td colspan="10">←→</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>完成3車線拡幅</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="12">←→</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td colspan="5">34.8</td> <td colspan="17">162.5</td> <td>197.3</td> </tr> </tbody> </table>																										24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	計	工種区分	調査・設計	←→																								暫定2車線整備			←→																						完成3車線拡幅												←→												事業費(億円)	34.8					162.5																	197.3
			24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	計																																																																																																																												
	工種区分	調査・設計	←→																																																																																																																																																			
		暫定2車線整備			←→																																																																																																																																																	
		完成3車線拡幅												←→																																																																																																																																								
事業費(億円)	34.8					162.5																	197.3																																																																																																																															
2) 地元の合意形成	・地元自治体や周辺企業からの渋滞緩和の要望の声は強く、地元合意形成は図られている。																																																																																																																																																					
3) 環境への影響	・当計画は、橋梁の架け替えを行うものであり、周辺環境への影響は小さい。また、工事期間中については、濁水対策や工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。																																																																																																																																																					
判定	A	A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。																																																																																																																																																				
	【理由】 ・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実行性が確保されているため。																																																																																																																																																					
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・橋梁架橋位置、橋梁形式や施工順序について比較検討を行い、上り線と下り線の間に暫定的に2車線橋梁を整備し、段階的に3車線に拡幅する案とした。																																																																																																																																																				
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。																																																																																																																																																			
【理由】 ・複数案について、施工時における既存交通の影響、施工の難易度・確実性や経済性等から総合的に判断しているため																																																																																																																																																						
III 対応方針（案）																																																																																																																																																						
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：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 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】 事業実施前後の交通量（全車、大型車）、平均旅行速度、混雑度、渋滞長の変化																																																																																																																																																						
V 事業評価監視委員会の意見																																																																																																																																																						
VI 対応方針																																																																																																																																																						

