

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 (常滑 ^{とこなめ} ～美浜 ^{みはま} バイパス) | | | | | |
| 事業箇所 | 愛知県常滑市小鈴谷 ^{こすがや} ～知多郡美浜町上野間 ^{かみのま} | | | | | |
| 事業の あらまし | <p>一般国道 247 号は、愛知県名古屋市を起点とし、知多半島の外周、西三河の沿岸地域を經由し、豊橋市に至る延長約 180 km の幹線道路である。そのうち、知多半島地域においては地域を南北に結び、中部国際空港へのアクセス、知多半島の豊富な観光資源を支える重要な路線であり、第 1 次または第 2 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>当該事業区間の現道は、中部国際空港や知多の観光施設への通過交通により、交通混雑が発生し、周辺住民の日常生活にも支障をきたしている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「地震・津波対策の強化」を目標として、交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、緊急輸送道路の強化を図るため、一般国道 247 号のバイパス道路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) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | | |
| 計画変更 の推移 | | 事前評価時 (H15) | 再評価時 (H25) | 再々評価時 (H30) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 平成 16 年度 ～27 年度 | 平成 16 年度 ～30 年度 | 平成 16 年度 ～37 年度 | 鉄道交差部の工事着手の遅れや土質改良等の追加による。 | |
| | 事業費(億円) | 42.0 | 48.8 | 62.7 | 労務単価・諸経費等の自然増や土質改良などによる。 | |
| | 経費 内訳 | 工事費 | 28.9 | 33.8 | | 47.2 |
| | | 用補費 | 10.7 | 11.4 | | 11.6 |
| その他 | | 2.4 | 3.7 | 3.9 | | |
| 事業内容 | バイパス整備 延長 L=3.0km 幅員 W=23m 2/4 車線 | バイパス整備 延長 L=3.0km 幅員 W=23m 2/4 車線 | バイパス整備 延長 L=3.0km 幅員 W=23m 2/4 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"> ・当該事業区間と並行する一般国道 247 号の現道区間は、常滑市郊外部を通過した後、美浜町の上野間集落沿道を通っており、平成 11 年度道路交通センサスにおける現道区間（調査地点：知多郡美浜町上野間字新田）の交通状況は、交通量 11,733 台/日、混雑度 0.85、混雑時旅行速度 39.7km/h である。 ・当該事業区間と並行する一般国道 247 号の現道区間は第 2 次緊急輸送道路として位置づけられている。 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 22 年度道路交通センサスにおける現道区間（調査地点：知多郡美浜町大字上野間）の交通状況は、交通量 13,103 台/日、混雑度 1.52[*]、混雑時旅行速度 上り 28.1km/h、下り 25.5km/h であり、渋滞が発生している。 ※平成 27 年度道路交通センサスの交通容量を用いて算出 ・愛知県道路交通渋滞対策推進協議会（平成 25 年 1 月）において、一般国道 247 号の現道区間の上野間交差点が新たに主要渋滞箇所指定されている。 <p>【再々評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年度道路交通センサスにおける現道区間（調査地点：知多郡美浜町大字上野間）の交通状況は、交通量 10,685 台/日、混雑度 1.24、混雑時旅行速度 上り 16.9km/h、下り 13.6km/h であり、依然として渋滞が発生している。 <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"> ・中部国際空港の来場者数は平成 26 年で 10,941,000 人、平成 29 年で 11,830,000 人と近年増加傾向にある。 <p>(3) 地震・津波減災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県津波浸水想定が平成 26 年 11 月 26 日に公表され、現道区間の上野間交差点付近において浸水被害が想定されている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業着手時と比べ混雑度は依然として 1.0 を越えているため、事業を継続する必要がある。 |
| | <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>事前評価時と比較し現道区間の混雑度が増加し、現道区間の上野間交差点付近では津波浸水も想定され、事業の必要性が増大しているため。</p> |

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

| | | H16～H24 | H25～H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 |
|-------------|-------|---------|---------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 工種 区分 | 調査・設計 | ←————→ | | | | | | | | | |
| | 用地補償 | ←————→ | | | | | | | | | |
| | 工事 | ←————→ | | | | | | | | | |
| 事業費 (億円) | 前回計画 | | 21.8 | 1.8 | | | | | | | |
| | 実績 | 25.2 | 12.4 | | | | | | | | |
| | 今回計画 | | | | 16.8 | | | | 8.3 | | |

【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) | — | 1.0 | — | 3.0 | 33% |
| 事業費(億円) | — | 37.6 | — | 62.7 | 60% |
| 工事費 | — | 23.1 | — | 47.2 | 49% |
| 用補費 | — | 10.8 | — | 11.6 | 93% |
| その他 | — | 3.7 | — | 3.9 | 95% |

※用地進捗率(面積ベース)は、約93%

【施工済み内容】

・平成26年11月25日に延長1.0kmを開通した。

2) 未着手又は長期化の理由

・本事業では鉄道交差部でボックスカルバートを施工する際に、鉄道現線を仮線に切替えるが、鉄道業者との施工協議の結果、その仮線工事に必要な用地を追加で取得することになり、鉄道交差部の工事着手が遅れた。また、流用土の土質改良の追加や盛土の動態観測の期間延伸により工事期間が長期化した。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

—

【今後の見込み】

・関係機関との協議が終了しているため、平成37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】

事業期間の見直しにより、平成37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:H15) | 再評価時 (基準年:H25) | 再々評価時 (基準年:H30) | 備考 |
|----------------|----------------|--------------------|-------------------|--------------------|---|
| 費用 (億円) | 事業費 | 33.0 | 48.1 | 69.0 | ・基準年の変更 (H25→H30) |
| | 維持管理費 | 2.0 | 1.6 | 2.2 | ・年間維持管理費 の見直し |
| | 合計(C) | 35.0 | 49.7 | 71.2 | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 123.0 | 62.0 | 71.7 | ・費用便益分析マ ニュアルの改訂 (原単位の変更) ・ブロック別総走 行台キロの伸び 率変更 ・交通量推計に用 いるデータの変 更 |
| | 走行経費減少便益 | 3.0 | 3.3 | 8.2 | |
| | 交通事故減少便益 | 4.0 | -1.0 | 0.3 | |
| | 合計(B) | 130.0 | 64.3 | 80.3 | |
| (参考) 算定要因 | 計画交通量 (台/日) | 13,000 | 13,100 | 16,200 | ・交通量推計に用 いるデータの変 更 |
| 費用対効果分析結果(B/C) | | 3.7 | 1.3 | 1.1 | ・基準年の変更 (H25→H30) |

※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)

【分析】

- ・再々評価時に貨幣価値化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは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】

- ・中部国際空港や知多半島南部の豊富な観光資源へのアクセス性向上による豊富な観光資源を活用した地域活性化が期待される。また、現道区間は災害時に必要となる第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時の道路ネットワーク強化も期待できる。

【再評価時の状況】

- ・一般国道 247 号の現道区間の上野間交差点が新たに主要渋滞箇所指定されており、バイパスの整備により交通の円滑化が図られる。

【再々評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「モノづくり拠点への定時制の確保」、「広域交通性の確保」、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「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 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・津波減災対策 | ◎ | ■a) 広域的な防災機能の向上が期待できる | MAX3 | 2 | |
| | | | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| 3 成長力 | 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制の確保が期待できる | MAX3 | 2 | |
| | | | <input type="checkbox"/> 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度（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する | 2 | | |
| | | | <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 | 1 | | |
| | | | 合計 | 6 | | 5 |
| | | ◎ | ◎ | ■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 | |
| | | | | <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事業に該当する | 2 | |
| | | | | <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 | 1 | |
| | | | | 合計 | 6 | |
| | ◎ | ◎ | ■a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる | MAX3 | 3 | |
| | | | ■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する | 3 | | |
| | | | <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 | 2 | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 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 | 10 | | |
| 評価値 | | | 0.83 | | | |

道路・街路事業の事業評価マニュアル（平成 28 年 7 月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

【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

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 を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。

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 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】

・現道及び当該事業区間の交通量（全車）、旅行速度、混雑度

Ⅳ 事業評価監視委員会の意見

Ⅴ 対応方針