

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道蒲郡碧南線 <small>がまごおりへきなん</small>					
事業箇所	愛知県西尾市江原町 <small>にしお えわらちよう</small> ～西尾市細池町 <small>にしお ほそいけちよう</small>					
事業のあらまし	<p>一般県道蒲郡碧南線は、愛知県蒲郡市から碧南市に至る延長約 29km の路線であり、名豊道路西尾東 IC と重要港湾衣浦港を結ぶ(都)衣浦岡崎線の一部を形成する重要な路線である。また、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、「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、地域高規格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、一般県道蒲郡碧南線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) 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>					
事業費	事業費		内訳			
	27.0 億円		■工事費 25.1 億円、■用補費 0.0 億円、■その他 1.9 億円			
事業期間	採択予定年度	平成 31 年度	着工予定年度	平成 31 年度	完成予定年度	平成 38 年度
事業内容	現道拡幅(延長:L=3.3km、車線数:完成 4 車線(4/4)、幅員:W=23.0m)					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、11,213 台/日(H22 センサス)から 13,649 台/日(H27 センサス)と増加し、大型車混入率は 20.6%と高く、混雑度が 1.12 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。 <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"> ・名豊道路との接続部である西尾東 IC 交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに低下している。 <li style="padding-left: 20px;">上り: 34.6km/h (H22 センサス) ⇒ 29.9km/h (H27 センサス) <li style="padding-left: 20px;">下り: 28.7km/h (H22 センサス) ⇒ 22.1km/h (H27 センサス) <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間は、第 2 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。 				
	判定	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>名豊道路西尾東 IC と重要港湾衣浦港を結ぶ幹線道路ネットワークの強化、地域の主要渋滞箇所の緩和、広域的な防災機能の向上の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>			

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】

区分		事前評価時 (基準年: H30)	備考
費用 (億円)	事業費	21.1	
	維持管理費	1.8	
	合計 (C)	22.9	
効果 (億円)	走行費用短縮便益	247.2	
	走行経費減少便益	16.5	
	交通事故減少便益	2.9	
	合計 (B)	266.6	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	21,000
費用対効果分析結果 (B/C)		11.7	

※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)

2) 貨幣価値化困難な効果

- ・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」、「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。
- ・「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 0.92 である。

達成目標 (建設部方針)		評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点	
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
	②風水害・土砂災害対策の強化		<input checked="" 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 <input type="checkbox"/> 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 <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	3 2 1		
合計				3		
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> 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
			<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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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	3 2 1		
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3		
	<input checked="" type="checkbox"/> 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 <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整備に該当する <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		3 2 1			
合計				6		
7)人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3		
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 <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 <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県上位区間(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	3 2 1			
合計					3	
総合計					12	11
評価値				0.92		

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)

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>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</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> </tr> <tr> <td>用地補償※</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">19.0</td> <td colspan="3">8.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地は取得済み。</p>										H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	工 種 区 分	調査・設計	←→								用地補償※									工事		←→						→	事業費（億円）		19.0					8.0		
			H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38																																															
	工 種 区 分	調査・設計	←→																																																						
		用地補償※																																																							
工事			←→						→																																																
事業費（億円）		19.0					8.0																																																		
2) 地元の合意形成	・地元自治体、企業より早期整備の要望を受けている。																																																								
3) 環境への影響	・沿線には既存集落が少なく、取得済み用地内での工事であることから、環境への影響は小さいが、自然環境を含め可能な範囲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】 円滑な事業環境が整っており、計画の実行性が確保されている。																																																							
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・用地が取得済みのため、本案が経済的である。																																																							
	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】 用地取得が完了しており、当該手段が妥当である。																																																						
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5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】 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度																																																									
V 事業評価監視委員会の意見																																																									
VI 対応方針																																																									