

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道 ^{ひろくてやくさ} 広久手八草線					
事業箇所	豊田市 ^{やくさ} 八草町地内					
事業のあらまし	<p>一般県道広久手八草線は、猿投グリーンロードの八草東インターチェンジと国道 155 号を結ぶ延長約 0.9km の路線である。</p> <p>当該事業区間の周辺は、名古屋方面等への交通需要が高く、特に八草インターチェンジ付近では、八草インターチェンジ南交差点が主要渋滞箇所指定されており、朝夕のピーク時を中心に慢性的な渋滞が発生している。このため、本路線の整備により、八草インターチェンジ付近の交通混雑の緩和が期待されている。</p> <p>また、八草駅周辺は、直近の豊田市都市計画マスタープラン（2018 年 3 月）においても、市街地整備により良好な住宅地を整備していく方針が示されている。この方針を踏まえ、豊田市や地元において、市街地整備の検討が進められており、市街地と国道 155 号等を結ぶ主要な道路として本路線の整備が求められている。</p> <p>このため、八草地域の活性化を図ることを主な目的として、一般県道広久手八草線の整備を実施するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2004 年度)	再評価時 (1 回目) (2016 年度)	再評価時 (2 回目) (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2004 年～2021 年	2004 年～2021 年	2004 年～2027 年	関係機関協議による	
	事業費（億円）	36.0	36.0	40.0	関係機関協議による橋梁構造の変更（工事費 5.0 億円→7.1 億円） （その他（委託費）0.3 億円→2.2 億円）	
	経費内訳	工事費	25.3	25.3		27.4
		用補費	10.0	10.0		10.0
	その他	0.7	0.7	2.6		
事業内容	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：18m 2 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：18m 2 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：18m 2 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：18m 2 車線		

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事業採択時の状況】

・本路線と並行する国道 155 号は、平成 11 年交通センサスにおいて、交通量が 17,174 台/日、混雑度 1.58 であり、渋滞が発生している。

【再評価時（1回目）の状況】

① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

・本路線と並行する国道 155 号は、平成 22 年交通センサスにおいて交通量が 16,628 台/日、混雑度 1.53 と混雑している。2013 年には国道 155 号の八草インター南交差点が主要渋滞箇所（交差点）に指定されており、依然として混雑している。

・八草駅の乗降客数は万博終了後の 2006 年から 2014 年にかけて愛知環状鉄道が 42%、リニモが 27% 増加しており、駅へのアクセス性を高める必要がある。本路線と並行する国道 155 号は、県内の広域な幹線道路の機能とともに、地域の幹線道路の役割も担っており、交通の円滑化を図る必要がある。

【再評価時（2回目）の状況】

① 地域の活性化

・本路線と並行する国道 155 号は、平成 27 年度交通センサスにおいて、交通量が 17,000 台/日に増大し、混雑度も 1.18 となっている。特に、主要地方道力石名古屋線を含む八草インターチェンジ周辺は慢性的に混雑している。また、国道 155 号の八草インター南交差点が引き続き主要渋滞箇所（交差点）に指定されている。このため、八草インターチェンジ周辺の交通円滑化が急務となっている。

・八草駅の乗降客数が近年増加していることに加え、事業区間周辺では、市街地の整備が検討されており、市街地整備に対する地元の期待も依然として高い。本路線は、市街地と国道 155 号等を結ぶ主要な道路となる。

【変動要因の分析】

・八草インターチェンジ周辺は依然として混雑しており、八草インター南交差点が引き続き主要渋滞箇所（交差点）に指定されている。また、事業区間の周辺では市街地の整備が検討されており、本路線は、市街地と国道 155 号等を結ぶ主要な道路となる。

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】

・八草インターチェンジ周辺は依然として混雑していることや、事業区間の周辺では市街地の整備が検討されていることから、事業の必要性は依然として高いため。

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】

・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		事業採択時 (2004年度)	再評価時 (第1回) (2016年度)	再評価時 (第2回) (2021年度)	備考
費用 (億円)	事業費	—	40.1	53.4	工事費他 37.0 用補費 16.4
	維持管理費	—	0.5	0.4	
	合計(C)	—	40.6	53.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	48.7	50.5	
	走行経費減少便益	—	8.5	10.8	
	交通事故減少便益	—	0.9	1.7	
	合計(B)	—	58.1	63.0	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	—	2,300	4,600
費用対効果分析結果(B/C)		—	1.4	1.2	

※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)

【変動要因の分析】

- ・関係機関協議による橋梁構造の変更により、事業費は増加している。
- ・近年の交通状況の反映により、交通量が增大している。
- ・その結果、交通量の増大により便益は増加するものの、事業費も増加したため、B/Cは低下しているが、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変化

【事前評価時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和がある。
- ・「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0.67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
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化 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	MAX(2)	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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	
			<input checked="" 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	
総合計			3	2	
評価値			0.67		

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）

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞箇所の渋滞緩和・沿道環境の改善がある。
- ・「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 あいちを高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> 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	MAX(3)	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	
総合計			3	3	
評価値			1.00		

道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和3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）

【変動要因の分析】

- ・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>
	【理由】	<p>・ B/Cは前回評価時に比べ低下しているが、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、十分な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。</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		
一般県道広久手八草線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		