

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	一般県道 須美福岡線				
事業箇所	額田郡幸田町大字永野～岡崎市福岡町				
事業のあらまし	<p>一般県道須美福岡線は、西三河地域の岡崎市と幸田町を結ぶ路線であり、一般国道 23 号や主要地方道岡崎碧南線などの幹線道路と接続し、地域間の南北交通を支える重要な路線である。このうち、当該工区の周辺には、鉄道駅や工場などの施設が立地しているため、現道では朝夕の通勤時間帯には慢性的な渋滞が発生している。また、住宅地を通る区間には歩道が一部未設置の区間があり、歩行者の安全性が懸念されている。周辺には小・中学校もあり、現道区間が通学路に指定されていることから、児童の通学時における交通事故も懸念されている。以上のことから、地元からも一刻も早い整備が強く望まれている。</p> <p>このため、本事業は、地域間交通の円滑化、現道における交通安全の向上を目的にバイパス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モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備 ②渋滞のないスムーズな移動空間の提供 ③交通安全対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H23)	再評価時 (H27)	変動要因の分析	
	事業期間	H23～H29	H23～H32	地元調整の長期化	
	事業費（億円）	23.0	23.0		
	経費内訳	工事費	15.3	15.2	事業費精査のため
		用補費	6.8	6.8	
その他		0.9	1.0	事業費精査のため	
事業内容	延長 L=2.0km バイパス整備（2車線） 幅員 W=14.5m	延長 L=2.1km バイパス整備（2車線） 幅員 W=14.5m		現地測量により精査のため	
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>自動車産業等県内有数の工場が集積する地域であるため、人・モノが集積しており、自動車交通量が多い地域である。そのため、周辺地域では渋滞が発生し、地域間アクセスの低下などが生じており、渋滞の緩和による地域間アクセスの向上や物流効率化が必要である。加えて周辺では JR 東海道本線相見駅の開業が決まっており、交通量の増加が懸念されている。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>岡崎市、幸田町は、製造品出荷額等が依然として県内上位であり、周辺地域には自動車産業を中心に工場が集積していることから、物流の効率化を図るためにも、南北の幹線道路の整備が必要である。</p> <p>一方、本路線の周辺では、交通集中により、主要渋滞箇所を選定された箇所があり、また、JR 東海道本線相見駅が開業（H24.3）しており、整備の重要性は依然高い状態である。</p> <p>平成 32 年には、藤田保健衛生大学病院が開業予定であり、幸田町南部から病院までのアクセス性向上が必要となる。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>JR 東海道本線相見駅の開業による影響は事前評価時から見込まれており、加えて藤田保健衛生大学病院の開業（予定）があり、交通需要は依然高い状況である。</p>			

	判定	<p>B</p> <p>A：事前評価時に比べ必要性が増大している。 B：事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p>																																																																																																																																			
		<p>【理由】</p> <p>・周辺の混雑状況は著しい他、JR 東海道本線相見駅の開業、今後開業予定の藤田保健衛生大学病院までのアクセス性向上の観点から、地域間交通の円滑化等に資する一般県道須美福岡線の必要性は依然高い状況である。</p>																																																																																																																																			
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="13">←—————→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="13">←—————→</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="13">←—————→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="3">12.1</td> <td colspan="6">15.3</td> <td colspan="2">3.6</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">4.6</td> <td colspan="6"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>-</td> <td>2.10</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>12.1</td> <td>4.6</td> <td>38%</td> <td>23.0</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>6.9</td> <td>0.6</td> <td>9%</td> <td>15.2</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>4.4</td> <td>3.4</td> <td>77%</td> <td>6.8</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.8</td> <td>0.6</td> <td>75%</td> <td>1.0</td> <td>60%</td> </tr> </tbody> </table>				H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	工種 区分	調査・設計	←—————→													用地補償	←—————→													工事	←—————→													事業費 (億円)	計画	12.1			15.3						3.6					実績	4.6															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)	0.00	0.00	-	2.10	0%	事業費(億円)	12.1	4.6	38%	23.0	20%	工事費	6.9	0.6	9%	15.2	4%	用地補償費	4.4	3.4	77%	6.8	50%	その他	0.8	0.6	75%	1.0	60%
			H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35																																																																																																																						
	工種 区分	調査・設計	←—————→																																																																																																																																		
		用地補償	←—————→																																																																																																																																		
		工事	←—————→																																																																																																																																		
	事業費 (億円)	計画	12.1			15.3						3.6																																																																																																																									
		実績	4.6																																																																																																																																		
		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)	0.00	0.00	-	2.10	0%																																																																																																																															
事業費(億円)	12.1	4.6	38%	23.0	20%																																																																																																																																
工事費	6.9	0.6	9%	15.2	4%																																																																																																																																
用地補償費	4.4	3.4	77%	6.8	50%																																																																																																																																
その他	0.8	0.6	75%	1.0	60%																																																																																																																																
2) 未着手又は長期化の理由	<p>集落部における用地買収に着手する時期や、用地買収後の残地の形状など、事業に関する調整に日時を要しており、事業期間を延長（3年）する必要性が生じた。</p>																																																																																																																																				
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <p>調査・設計において、地元との調整が長期化している。</p> <p>【今後の見込み】</p> <p>現在、地元役員等からの働きかけを経て合意に向けて交渉を進めている。平成32年度の事業完了に向け、用地買収及び改良工事などを鋭意進めている。</p>																																																																																																																																				
判定	<p>B</p> <p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。 B：多少の阻害要因があるが、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。</p>																																																																																																																																				
	<p>【理由】</p> <p>調査・設計における地元調整では、地元市町、用水管理者等が、県と地元との仲介になり、積極的な調整を図る体制が整っていること、また、事業の必要性に対する理解が地元から概ね得られていることから、事業の完成が見込まれる。</p>																																																																																																																																				

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】
 ・算定基礎となるOD及び道路ネットワークの変更
 OD(発生集中交通量):道路交通センサス結果を基にした、地域間の自動車移動に関する交通量

【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:H23)	再評価時 (基準年:H27)	備考
費用 (億円)	事業費	19.0	-	
	維持管理費	1.4	-	
	合計(C)	20.4	-	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	33.3	-	
	走行経費減少便益	5.1	-	
	交通事故減少便益	0.00	-	
	合計(B)	38.4	-	
	(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	4,000	3,900	-2.5%
費用対効果分析結果(B/C)		1.9	-	変更なし

【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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)

【変動要因の分析】
 ・費用対効果分析の算定基礎となった要因に大きな変動はない。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

貨幣価値化困難な効果としては、交通弱者に対する安全性向上、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和などがある。

また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.67である。

達成目標(建設部方針)		貨幣価値化可能な効果 評価基準表				
		評価項目	基礎点	得点		
1 安心・安全	①交通安全対策の推進	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる		MAX3	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する	3			
		<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2			
		<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1			
合計			3	3		
2 連携力・地域力・魅力	⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	<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	1	
		<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			
		<input 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	2			
		<input checked="" 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			
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる		MAX3	2	
		<input 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	3			
		<input checked="" 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	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	3
		⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3		2
<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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	2		
総合計			12	8		
評価値			0.67			

判定

A

- A： 事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B： 事前評価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： 事前評価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を越えているため、事業効果の発現が期待できる。

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】

・バイパス整備による周辺道路の混雑の解消状況(周辺道路及びバイパスの交通量、旅行速度)

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針