

再 評 価 調 査 書

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 広久手八草線				
事業箇所	愛知県豊田市八草町地内				
事業のあらまし	<p>一般県道広久手八草線は、瀬戸市南東部の海上地区から豊田市八草町に至る延長約1kmの路線であり、猿投グリーンロードの八草東ICや国道155号等を結ぶ重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の周辺は、名古屋方面への通勤者等の交通需要が高く、特に並行する国道155号等で朝夕慢性的に渋滞が発生している。また、八草駅の利用者数が増加傾向のため、駅へのアクセス道路である国道155号の交通の円滑化を図る必要がある。</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」を主な目的として、名古屋方面へのアクセスを補完し、地域の発展を図るため、一般県道広久手八草線の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 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>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時（H16）	再評価時（H28）	変動要因の分析	
	事業期間	H16～H33	H16～H33		
	事業費（億円）	36.0	36.0		
	経費内訳	工事費	25.3	25.3	
		用補費	10.0	10.0	
		その他	0.7	0.7	
事業内容	バイパス整備 L=0.9km W=18m 車線数 2/2	バイパス整備 L=0.9km W=18m 車線数 2/2			
II 評価					
① 事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、混雑度が1.58であり、渋滞が発生していた。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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混雑度が1.53と混雑している。平成25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。</li> </ul> <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"> <li>・八草駅の乗降客数は万博終了後の平成18年から26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。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通についての混雑状況については大きな変化はないが、八草駅の乗降客数は増加しており、それに伴い、歩行者数も増加傾向にある。</li> </ul>			
	判定	A	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八草 IC に接続する国道 155 号の混雑状況は続いているとともに、八草駅の乗降客数と歩行者数は増加傾向しており、事業の必要性が高まっているため。</li> </ul>																																																																																																								
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>H16</th> <th>H17</th> <th>H18~H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td colspan="8">←————→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td>—</td> <td>—</td> <td colspan="4">8.73</td> <td colspan="3">2.00</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>5.23</td> <td>20.04</td> <td colspan="7"></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>—</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>0.9</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>—</td> <td>25.3</td> <td>—</td> <td>36.0</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>—</td> <td>15.7</td> <td>—</td> <td>25.3</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>—</td> <td>9.0</td> <td>—</td> <td>10.0</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>—</td> <td>0.6</td> <td>—</td> <td>0.7</td> <td>86%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率（面積ベース）は、約 99%</p>			H16	H17	H18~H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	工種 区分	調査・設計	←————→									用地補償		←————→								工事		←————→								事業費 (億円)	計画	—	—	8.73				2.00			実績	5.23	20.04									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)	—	0.0	—	0.9	0%	事業費(億円)	—	25.3	—	36.0	70%	工事費	—	15.7	—	25.3	62%	用補費	—	9.0	—	10.0	90%	その他	—	0.6	—	0.7	86%
			H16	H17	H18~H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33																																																																																															
	工種 区分	調査・設計	←————→																																																																																																							
		用地補償		←————→																																																																																																						
工事			←————→																																																																																																							
事業費 (億円)	計画	—	—	8.73				2.00																																																																																																		
	実績	5.23	20.04																																																																																																							
	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)	—	0.0	—	0.9	0%																																																																																																					
事業費(億円)	—	25.3	—	36.0	70%																																																																																																					
工事費	—	15.7	—	25.3	62%																																																																																																					
用補費	—	9.0	—	10.0	90%																																																																																																					
その他	—	0.6	—	0.7	86%																																																																																																					
	2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完了予定年度に変更なし</li> </ul>																																																																																																								
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元より早期整備要望が出されており、大きな阻害要因はない。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 33 年度までに整備が完了する予定である。</li> </ul>																																																																																																								
	判定	<p><b>A</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：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・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、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・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、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> </ul> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業は順調であり、予定通り平成 33 年度までに整備完了が見込まれるため</li> </ul>																																																																																																								

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】

—

【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 (H16)	再評価時 (基準年:H28)	備考
費用 (億円)	事業費	—	40.1	
	維持管理費	—	0.5	
	合計(C)	—	40.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	48.7	
	走行経費減少便益	—	8.5	
	交通事故減少便益	—	0.9	
	合計(B)	—	58.1	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	—	2,300
費用対効果分析結果(B/C)		—	1.4	

※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。

【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)

【分析】

・再評価時に貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、物流拠点となる空港・港湾・モノづくり拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞個所の渋滞緩和がある。

・「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0.78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	○	<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	3
		<input checked="" 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 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	
	<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	2	
	<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	5
	○	<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 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		9	7	
評価値		0.78		

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】

・再評価時に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。

③事業の効果の変化

判定	A	<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>・再評価時に検証した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を超えているため、事業効果の発現が期待できる。</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		