

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	一般国道 419 号（梅坪拡幅）				
事業箇所	愛知県豊田市上原町～同県豊田市陣中町				
事業のあらまし	<p>一般国道 419 号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、我が国有数の自動車産業の中核都市である豊田市を經由し、愛知県高浜市に至る延長約 62km の主要幹線道路である。</p> <p>このうち、豊田市中心部を南北に縦断する当該区間 2.3km は、片側 1 車線（両側 2 車線）であり、豊田市藤岡町等の豊田市北部郊外地域の人口増加に伴い、中心市街地への交通量が増大していることから、朝夕の通勤、通学時間帯には慢性的な渋滞が発生している。また、歩道も幅員狭小であるため、歩行者が危険にさらされている状態であり、これらの状況に対応するため、4 車線化と安全な歩道整備をあわせて行うものである。</p> <p>また、豊田市の中心市街地と北部郊外地域を結ぶ南北交通の円滑化が図られること以外にも、広域交通の観点から、東海環状自動車道豊田藤岡 IC へのアクセス向上、また緊急輸送道路にも位置づけられる関係上、防災面での機能強化にも寄与する。</p> <p>当該区間は平成 2 年度に事業着手し、現在までに当該事業区間 2.3km のうち、全線 2.3km が 4 車線で供用開始し、終点東側 0.7km 区間の歩道整備を推進している。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>② 交通安全対策の推進</p> <p>③ 地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>④ 魅力ある市街地の形成</p>				
計画変更の推移		H21 再々再評価	H26 再々再々評価	変動要因の分析	
	事業期間	H2～H24	H2～H28	地元調整の長期化	
	事業費（億円）	97.0	97.0		
	経費内訳	工事費	21.1	18.2	
		用補費	69.4	72.5	
その他		6.5	6.3		
事業内容	L=2.3km W=25.0m				

※本事業は平成 2 年度に事業採択、平成 11 年度、平成 16 年度及び平成 21 年度に再評価を実施している。

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【前回再評価時の状況】 豊田市北部地域の人口増加や土地区画整理事業の進捗に伴う沿道開発、また東海環状自動車道の開通などの周辺道路の整備により、当該区間の交通需要は高く、交通渋滞は依然として深刻化している。</p> <p>【今回評価時の状況】 平成 24 年度に全線 2.3km について 4 車線供用を開始し交通渋滞は緩和されたが、終点部東側 0.7km の歩道が未整備で歩行空間が確保されていない状況のため、歩行者の安全な通行に支障がある。</p> <p>【変動要因の分析】 市街地で歩行者の需要も多く、安全な歩行空間の確保が必要であることから、引き続き歩道整備を進めることにより、歩行者の通行の安全を確保する必要がある。</p>

判定	B	A： 前回評価時に比べ必要性が増大している。 B： 前回評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 前回評価時に比べ必要性が著しく低下している。																																																																
	【理由】 前回評価時と比べて大きな変化はなく、歩行者の通行の安全を確保することが必要なため																																																																	
1) 進捗状況	【事業計画及び実績】 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H2~H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></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> <td>→</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="8"></td> <td>5.2</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>78.7</td> <td colspan="6">13.1</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費について、過去については5ヵ年毎の計画と実績、今後5年間分の事業費と、それ以降の残事業費を記載。</p>				H2~H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	工種区分	調査・設計	←								→	用地補償	←								→	工事	←								→	事業費(億円)	計画									5.2	実績	78.7	13.1								
			H2~H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28																																																							
工種区分	調査・設計	←								→																																																								
	用地補償	←								→																																																								
	工事	←								→																																																								
事業費(億円)	計画									5.2																																																								
	実績	78.7	13.1																																																															
②事業の進捗状況及び見込み	【進捗率】 <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>年次毎の実</td> <td>2.3</td> <td>年次毎の実</td> <td>2.3</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>施計画を定めていない</td> <td>91.8</td> <td>施計画を定めていない</td> <td>97.0</td> <td>94.6%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>ため記載なし</td> <td>16.7</td> <td>ため記載なし</td> <td>18.2</td> <td>91.8%</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td></td> <td>69.1</td> <td></td> <td>72.5</td> <td>95.3%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td></td> <td>6.0</td> <td></td> <td>6.3</td> <td>95.2%</td> </tr> </tbody> </table>			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)	年次毎の実	2.3	年次毎の実	2.3	100.0%	事業費(億円)	施計画を定めていない	91.8	施計画を定めていない	97.0	94.6%	工事費	ため記載なし	16.7	ため記載なし	18.2	91.8%	用補費		69.1		72.5	95.3%	その他		6.0		6.3	95.2%																							
		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)	年次毎の実	2.3	年次毎の実	2.3	100.0%																																																													
事業費(億円)	施計画を定めていない	91.8	施計画を定めていない	97.0	94.6%																																																													
工事費	ため記載なし	16.7	ため記載なし	18.2	91.8%																																																													
用補費		69.1		72.5	95.3%																																																													
その他		6.0		6.3	95.2%																																																													
【施工済みの内容】 平成16年7月 1. 2kmが4車線供用 平成24年4月 1. 1kmが4車線供用 ※1. 1kmの内0.7kmは東側歩道が未整備																																																																		
【事後評価に準ずるフォローアップ】 本事業区間が2車線から4車線に整備されたことにより、地域内の主要幹線道路としての役割が向上し、地域の生活や産業の効率化に貢献している。また、緊急輸送道路にも位置づけられているため、防災面での機能強化が図られた。 本事業区間の沿線には、梅坪西地区、梅坪東地区、北部地区併せて188.7haの区画整理事業区域があり、当該地区の主要幹線道路として沿線開発等の魅力的なまちづくりに貢献している。																																																																		
2) 未着手又は長期化の理由	用地取得において、一部用地買収に日時を要している等のため事業が長期化している。																																																																	
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 一部用地買収に日時を要している。 【今後の見込み】 現在、地権者とは合意に向け必要な調整を進めており、平成28年度の完成供用に向け、用地買収及び改良工事などを計画的に進めている。																																																																	
判定	B	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>【理由】 一部地権者の調整に時間を要しているが、合意が得られるよう、必要な調整を進め、解決する見通しが立っており、事業の完成が見込まれるため。</p>																																											
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	<p>【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</p>																																											
		<p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p>																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>前回再評価時 (基準年：H21)</th> <th>再評価時 (基準年：H26)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>115.0</td> <td>130.3</td> <td>基準年次の変更</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.0</td> <td>9.2</td> <td>年間維持管理費の見直し</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>116.0</td> <td>139.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>193.0</td> <td>208.5</td> <td rowspan="3">交通量推計データの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>38.0</td> <td>11.9</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>8.0</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>240.0</td> <td>225.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>25,300</td> <td>32,300</td> <td>交通量推計データの変更</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.1</td> <td>1.6</td> <td>基準年次の変更</td> </tr> </tbody> </table>	区分		前回再評価時 (基準年：H21)	再評価時 (基準年：H26)	備考	費用 (億円)	事業費	115.0	130.3	基準年次の変更	維持管理費	1.0	9.2	年間維持管理費の見直し	合計(C)	116.0	139.5		効果 (億円)	走行時間短縮便益	193.0	208.5	交通量推計データの変更	走行経費減少便益	38.0	11.9	交通事故減少便益	8.0	5.0	合計(B)	240.0	225.3		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	25,300	32,300	交通量推計データの変更	費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.6	基準年次の変更
		区分		前回再評価時 (基準年：H21)	再評価時 (基準年：H26)	備考																																							
		費用 (億円)	事業費	115.0	130.3	基準年次の変更																																							
			維持管理費	1.0	9.2	年間維持管理費の見直し																																							
			合計(C)	116.0	139.5																																								
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	193.0	208.5	交通量推計データの変更																																							
			走行経費減少便益	38.0	11.9																																								
			交通事故減少便益	8.0	5.0																																								
合計(B)	240.0		225.3																																										
(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)		25,300	32,300	交通量推計データの変更																																								
費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.6	基準年次の変更																																									
<p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p>																																													
<p>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)</p>																																													
<p>【変動要因の分析】</p>																																													
<p>基準年の変更と事業費の現在価値により増加し、H17 センサスペースの将来OD表の見直しにより全体の交通量が減少したことなどによる便益が減少したため</p>																																													

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【前回再評価時の状況】

・豊田市街地と東海環状自動車道を結ぶアクセス性向上による物流の効率化

【今回再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、広域的な防災機能の向上、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、広域交通性の向上、交通弱者に対する安全性向上、魅力ある市街地の形成などがある。

また、「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	2
			<input 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 checked="" 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	
			<input type="checkbox"/> 合計	6	
	②地震震災対策の推進	○	<input type="checkbox"/> 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	
			<input checked="" 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	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	
			<input type="checkbox"/> 合計	3	
2 連携力・地域力・魅力	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	3
			<input checked="" 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 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	
			<input type="checkbox"/> 合計	3	
	⑨魅力ある市街地の形成	○	<input type="checkbox"/> a) 魅力ある市街地の形成が期待される	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	
			<input type="checkbox"/> 合計	6	
	○	<input type="checkbox"/> b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	2	
		<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3		
		<input checked="" type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2		
		<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1		
		<input type="checkbox"/> 合計	6		
総合計				18	15
評価値				0.83	

道路・街路事業の事業評価マニュアル（平成25年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

判定

B

A：前回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：前回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：前回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】

前回評価時と比べ、交通量推計データの変更によりB/Cは低下しているが、1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果についても0.6を超えているため、十分な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	
<p>■対象（事業完了後5年目） □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>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4車線化整備による渋滞の解消状況（交通量、旅行速度） 	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
一般国道419号梅坪拡幅の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。	
Ⅵ 対応方針	
事業継続	