

再 評 価 調 査 書

I 事業概要								
事業名		道路事業						
地区名		一般県道 <small>おがきえあんじょう</small> 小垣江安城線						
事業箇所		刈谷市 <small>はじょうど</small> 半城土町～安城市 <small>たかたな</small> 高棚町						
事業のあらまし		<p>一般県道小垣江安城線は、刈谷市小垣江町と安城市の JR 東海道新幹線三河安城駅に至る延長約 7.8km の路線で、一般国道 23 号及び一般国道 419 号を結ぶ、重要な幹線道路である。</p> <p>当該事業区間は、一般国道 23 号<small>たかたなきた</small>高棚北 IC と一般国道 419 号半城土町西<small>にしじゅうさんづか</small>十三塚交差点までを結ぶ約 1.9km のバイパス道路を整備するものである。</p> <p>当事業の周辺は工場が点在し、交通量が多いにもかかわらず、現道は幅員が狭く、通勤時間帯においては慢性的に渋滞が発生するなど、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、「地域の活性化」、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」を主な目的として、安城市と刈谷市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、刈谷市街地と一般国道 23 号を結ぶ道路ネットワークの強化、高規格道路等へのアクセス性の向上を図るため、一般県道小垣江安城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地域の活性化（主要な渋滞箇所の渋滞の緩和）</p> <p>②陸・海・空一体の国際競争力の強化（生産拠点への定時性の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移			事前評価時		再評価時 (1 回目)		再評価時 (2 回目)	変動要因の分析
			安城工区 (2013 年度)	刈谷工区 (2018 年度)	安城工区 (2017 年度)	刈谷工区 —	安城・刈谷 工区 (2023 年度)	
	事業期間		2013 年度～ 2022 年度	2019 年度～ 2026 年度	2013 年度～ 2022 年度	—	2013 年度～ 2026 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・安城工区の事業期間が用地買収の状況により延長し、隣接する刈谷工区と同じ完了年度となったため、同時供用することで事業効果がより高くなると判断し、両工区を合併して評価する。
	事業費(億円)		14.0	12.0	14.0	—	34.0 安城工区：17.6 刈谷工区：16.4	
経費内訳		工事費						<ul style="list-style-type: none"> ・搬出側で盛土材を運搬する予定だったが、本工事と搬出側の工程調整の結果、本工事で盛土材を運搬(+2.5 億) ・人件費・材料費の高騰による事業費の見直し(+1.7 億) ・明治用水の埋設位置が想定より深く、掘削の影響が県道まで及ぶため、昼夜間の片側交互通行規制が必要(+0.7 億) ・流用する現場発生土の土質が盛土材に適さないため、地盤改良を行う(+0.4 億)
		6.0	8.5	6.0	—	20.1 安城工区：7.5 刈谷工区：12.6		

							・擁壁基礎部を調査した結果、必要地耐力に満たないため、セメント改良を行う(+0.3億)
	用補費	7.0	3.0	7.0	—	11.9 安城工区：8.9 刈谷工区：3.0	・現道拡幅部における建物移転の補償(+1.9億)
	その他	1.0	0.5	1.0	—	2.0 安城工区：1.2 刈谷工区：0.8	・上記の計画変更及び安城工区の計画変更(暫定2車線→完成4車線)に伴う設計委託費の増加(+0.5億円)
	事業内容	バイパス整備 延長L=0.6km 幅員W=25m 暫定2車線	バイパス整備 延長L=1.3km 幅員W=25m 完成4車線	バイパス整備 延長L=0.6km 幅員W=25m 暫定2車線		バイパス整備 延長L=1.9km 幅員W=25m 完成4車線	

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> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通量は2,602台/日、混雑度1.62(H22センサス)となっており、通勤時間帯において渋滞が発生しており、渋滞の緩和が必要であった。 ・当該事業の周辺は工場が点在しており、国道23号及び国道419号等の主要幹線道路へのアクセス性を向上する必要があるがあった。 <p>【再評価時(1回目)の状況】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備(渋滞緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の状況は、交通量は3,057台/日(H27センサス)、混雑度は2.11であり、依然として渋滞している。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備(広域交通性の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路へのアクセス性の向上が依然として必要である。 <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <p>①地域の活性化(主要な渋滞箇所の渋滞の緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の状況は、交通量は3,709台/日(R3センサス)、混雑度は2.40であり、依然として渋滞が継続している。 <p>②陸・海・空一体の国際競争力の強化(生産拠点への定時性の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号や国道419号など、主要幹線道路へのアクセス性の向上が依然として必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生している。 ・主要幹線道路へのアクセス性向上の必要性は依然として高い。
	判定	<p>B</p> <p>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。</p> <p>※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。</p> <p>【理由】事業区間の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生していることや、主要幹線道路へのアクセス性向上など必要性に大きな変化がないため。</p>

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2013～2017			2018～2022			2023	2024	2025	2026	合計	
工 種 区 分	調査・設計	←————→											
	用補費	←————→											
	工事費	←————→											
	土工	←————→											
	舗装工	←————→											
	擁壁工	←————→											
事業費 (億円)	当初計画	安城工区	8.2			5.8			/				26.0
		刈谷工区	/			6.4							
	実績	8.2			15.1			/					
	今回計画	8.2			15.1※1			10.7※2				34.0	

※1 安城工区：5.5億円、刈谷工区：9.6億円
 ※2 安城工区：3.9億円、刈谷工区：6.8億円

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況				全体進捗率	
	計画【①】		実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】
	安城工区	刈谷工区	安城・刈谷工区	/	安城・刈谷工区	/
延長(km)	0.6	1.3	0.0	-	1.9	-
事業費(億円)	14.0	12.0	23.3	90%	34.0	69%
工事費	6.0	8.5	10.5	72%	20.1	52%
用補費	7.0	3.0	11.2	112%	11.9	94%
その他	1.0	0.5	1.6	107%	2.0	80%

※達成率(%)は小数点第一位を四捨五入
 ※用地取得率(面積ベース)は95.9%

【施工済みの内容】

・供用済み区間はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

安城工区については、用地買収に遅れが生じたため、事業期間を延長する。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地取得に時間を要している箇所はあるものの、用地取得できる見通しであり、その他に大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2026年度に整備が完了する予定である。

判定

B

A：これまで事業は順調であり、引き続き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）

- ・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。
- ・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。

		<ul style="list-style-type: none"> 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。 <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】安城工区については、用地買収の遅れにより、事業期間が延長したものの、その他に大きな阻害要因がなく、刈谷工区と同じ2026年度に整備が完了する予定である。</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】</p> <p>—</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>事前評価時</th> <th>再評価時 (1回目)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年:2023年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="6" style="text-align: center; vertical-align: middle;"> 前回評価時は 一定規模未満事業のため 未実施 </td> <td rowspan="6"></td> <td>35.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>36.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>87.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>4.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>93.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td>計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td></td> <td>20,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果便益分析結果(B/C)</td> <td></td> <td></td> <td>2.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。 ※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。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局） <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>	区分		事前評価時	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目) (基準年:2023年度)	備考	費用 (億円)	事業費	前回評価時は 一定規模未満事業のため 未実施		35.1		維持管理費	1.8		合計(C)	36.9		効果 (億円)	走行時間短縮便益	87.4		走行経費減少便益	4.0		交通事故減少便益	2.4		合計(B)	93.8		(参考)	計画交通量 算定要因 (台/日)		20,000		費用対効果便益分析結果(B/C)				2.5	
	区分		事前評価時	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目) (基準年:2023年度)	備考																																						
費用 (億円)	事業費	前回評価時は 一定規模未満事業のため 未実施		35.1																																								
	維持管理費			1.8																																								
	合計(C)			36.9																																								
効果 (億円)	走行時間短縮便益			87.4																																								
	走行経費減少便益			4.0																																								
	交通事故減少便益			2.4																																								
	合計(B)	93.8																																										
(参考)	計画交通量 算定要因 (台/日)		20,000																																									
費用対効果便益分析結果(B/C)				2.5																																								

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・事前評価時に貨幣価値化困難な効果の評価は実施していない。

【再評価時（1回目）の状況】

・再評価時（1回目）に貨幣価値化困難な効果の評価は実施していない。

【再評価時（2回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇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 (社会資本整備方針)	評価対象の範囲	評価項目	上限点	得点		
1 効いもき 広域の活性化	◎	a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の付帯的な付帯(混雑度1.20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	MAX3 3 2 1	3		
		b) 広域交通性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 主要幹線道路・地域高規格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、特別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"/> 日常生活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	MAX3 3 2 1			
		合計	6			
		◎	a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・解消設備の改善が期待できる <input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または道路改良促進法により指定された路地の除却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(交通誘引点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その当該道路に資する事業に該当する		MAX3 3 2 1	1
		合計	3			
	◎	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

(令和4年3月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

評価基準表により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

A

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。
 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。
 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。

【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を超えているため。

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】
 ・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

一般県道小垣江安城線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続