

## 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	主要地方道 岡崎足助線				
事業箇所	岡崎市岩津町～仁木町				
事業のあらまし	<p>主要地方道岡崎足助線は、岡崎市中心部を起点として、東海環状自動車道松平 IC 付近を通過し、愛知県有数の観光地である豊田市足助町に至る重要な路線である。</p> <p>本路線周辺では並行する国道 248 号等で慢性的に渋滞が発生しているとともに、宅地開発や商業・産業拠点の立地が進み、交通需要が増加している。</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、主要地方道岡崎足助線のバイパス整備を進めるものである。</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 (H1)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H1～H31	H1～H31		
	事業費（億円）	18.0	18.0		
	経費内訳	工事費	6.7	6.7	
		用補費	7.3	7.3	
その他		4.0	4.0		
事業内容	バイパス整備 延長 L=0.9km 幅員 W=16m	バイパス整備 延長 L=0.9km 幅員 W=16m			
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>当該路線と並行し一部で重複区間が存在する国道 248 号において慢性的な交通混雑（混雑度 1.91 昭和 63 年時点）が発生し、交通に支障が生じていた。</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>当該事業区間が位置する岡崎市岩津地域は、近年、宅地開発とともに産業拠点（花園工業団地）への自動車関連産業等の進出など、持続的に開発が進展している。</li> <li>当該路線と並行する国道 248 号の矢作川渡河部周辺には岡崎市と豊田市間の通勤・物流交通が集中し、慢性的な交通混雑（混雑度 1.94 平成 22 年時点）が発生している。また、当該路線と国道 248 号が重複する区間に位置する北於御所交差点は地域の主要渋滞箇所に指定され、通行に支障が生じている。</li> </ul>			



	<p>3) 今後の事業進捗の見込み</p>	<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31年度に整備が完了する予定である。</li> </ul>																																	
	<p>判定</p>	<p>A</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31年度までに整備完了が見込まれるため。</li> </ul>																																	
<p>③事業の効果の変化</p>	<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<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>※事前評価未実施</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" data-bbox="370 994 1439 1458"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (H1)</th> <th>再評価 (基準年:H28)</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">未実施</td> <td>18.2</td> <td rowspan="6"></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>19.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>75.8</td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>79.2</td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td></td> <td>12,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>4.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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"> <li>・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）</li> </ul> <p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点で必要な費用対効果は十分得られている。</li> </ul>	区分		事業採択時 (H1)	再評価 (基準年:H28)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	18.2		維持管理費	1.0	合計(C)	19.2	効果 (億円)	走行時間短縮便益	75.8	走行経費削減便益	2.9	交通事故減少便益	0.5	合計(B)	79.2	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)		12,000		費用対効果分析結果(B/C)			4.1	
区分		事業採択時 (H1)	再評価 (基準年:H28)	備考																															
費用 (億円)	事業費	未実施	18.2																																
	維持管理費		1.0																																
	合計(C)		19.2																																
効果 (億円)	走行時間短縮便益		75.8																																
	走行経費削減便益		2.9																																
	交通事故減少便益		0.5																																
	合計(B)	79.2																																	
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)		12,000																																
費用対効果分析結果(B/C)			4.1																																

2) 貨幣価値化困難な効果の變化

【事業採択時の状況】

－

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、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 (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	基準点	得点
3 成長力 ⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ 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
		■ 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	
		□ 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	
		□ 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	
		■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
	□ 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	
	■ 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		
	□ 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	1		
	合計			6
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
□ 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	
■ 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	
□ 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】

- ・評価値は 0.6 を超えており、現時点で十分な効果発現が期待される。

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】

- ・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。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。

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

VI 対応方針