

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道419号 高浜立体	事業区分	一般国道	事業主体	愛知県
起終点	自：愛知県高浜市芳川町 至：愛知県高浜市碧海町	延長	1.6 km		
事業概要					
都市計画道路衣浦豊田線は、豊田・知立・刈谷・高浜・碧南の各市を縦貫し、臨海工業地帯と内陸工業地帯を結ぶ主要幹線道路であり、一般国道247号・一般国道23号・一般国道1号・第二東名・一般国道155号等の幹線道路と接続し、都市間交通の円滑化、産業・経済の発展を支える重要な路線である。					
本事業は、当該路線の内、一般国道247号と一般国道419号が交わる衣浦大橋東交差点の立体化事業である。					
事業の目的、必要性					
衣浦東交差点は、愛知県の主要貿易港である衣浦港を跨ぐ衣浦大橋の東に位置し、一般国道247号と一般国道419号が交わる交通の要衝であることから、慢性的な交通渋滞が発生している。また、当交差点は「事故危険箇所」に指定されるなど、走行性とともな安全性においても大きな課題を抱えている。					
本事業は、衣浦大橋東交差点の立体化により、渋滞緩和による交通の円滑化と交通事故の減少に伴う地域の安全性向上に大きく寄与するものである。					
全体事業費	6.3億円	計画交通量	56千台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.2	総費用：5.3億円 事業費：5.2億円 維持管理費：1億円	総便益：22.0億円 走行時間短縮便益：21.1億円 走行費用減少便益：1億円 交通事故減少便益：8億円	基準年	平成18年																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th>根拠</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">自動車や歩行者への影響</td> <td>渋滞対策</td> <td>◎</td> <td> 渋滞損失時間の高い区間の大幅な減少が見込まれる 【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり渋滞損失時間】 約46.1万人時/年km（現況） 全国平均：約2.0万人時/年km（約23.1倍） 愛知県平均：約4.9万人時/年km（約9.4倍） 【渋滞度曲線】愛知県内センサス区間の上位2割に含まれる。 【その他の特徴】第4次渋滞ポイント1箇所（衣浦大橋東交差点） </td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td>○</td> <td> 死傷事故率県平均比1.6の区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約143件/億台km（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.6（現況）） 全国平均：約105件/億台km（約1.4倍） 愛知県平均：約124件/億台km（約1.2倍） ※全国及び県平均は、幹線道路の死傷事故率 </td> </tr> <tr> <td rowspan="5">社会全体への影響</td> <td>歩行空間</td> <td>—</td> <td>注目すべき影響はない</td> </tr> <tr> <td>住民生活</td> <td>○</td> <td>バスの利便性向上 （渋滞損失時間の大幅な減少に伴うバスの定時制向上）</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td>◎</td> <td>物流拠点である重要港湾「衣浦港」及び臨海工業地域と内陸工業地帯を結び重要な路線であり、アクセシビリティ・利便性を向上</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td>○</td> <td>第一次緊急輸送道路としての信頼性・機能性向上</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>○</td> <td>CO2・NO2・SPM排出量の削減</td> </tr> <tr> <td>地域社会</td> <td>○</td> <td>碧南、高浜、刈谷、知立及び豊田の各都市間を連絡し、地域産業の発展に大きな役割を果たす衣浦豊田線の一端を形成</td> </tr> <tr> <td>事業実施環境</td> <td>○</td> <td colspan="4">用地取得の必要なし</td> </tr> </tbody> </table>						評価項目	評価	根拠	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞損失時間の高い区間の大幅な減少が見込まれる 【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり渋滞損失時間】 約46.1万人時/年km（現況） 全国平均：約2.0万人時/年km（約23.1倍） 愛知県平均：約4.9万人時/年km（約9.4倍） 【渋滞度曲線】愛知県内センサス区間の上位2割に含まれる。 【その他の特徴】第4次渋滞ポイント1箇所（衣浦大橋東交差点）	事故対策	○	死傷事故率県平均比1.6の区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約143件/億台km（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.6（現況）） 全国平均：約105件/億台km（約1.4倍） 愛知県平均：約124件/億台km（約1.2倍） ※全国及び県平均は、幹線道路の死傷事故率	社会全体への影響	歩行空間	—	注目すべき影響はない	住民生活	○	バスの利便性向上 （渋滞損失時間の大幅な減少に伴うバスの定時制向上）	地域経済	◎	物流拠点である重要港湾「衣浦港」及び臨海工業地域と内陸工業地帯を結び重要な路線であり、アクセシビリティ・利便性を向上	災害	○	第一次緊急輸送道路としての信頼性・機能性向上	環境	○	CO2・NO2・SPM排出量の削減	地域社会	○	碧南、高浜、刈谷、知立及び豊田の各都市間を連絡し、地域産業の発展に大きな役割を果たす衣浦豊田線の一端を形成	事業実施環境	○	用地取得の必要なし		
評価項目	評価	根拠																																						
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞損失時間の高い区間の大幅な減少が見込まれる 【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり渋滞損失時間】 約46.1万人時/年km（現況） 全国平均：約2.0万人時/年km（約23.1倍） 愛知県平均：約4.9万人時/年km（約9.4倍） 【渋滞度曲線】愛知県内センサス区間の上位2割に含まれる。 【その他の特徴】第4次渋滞ポイント1箇所（衣浦大橋東交差点）																																					
	事故対策	○	死傷事故率県平均比1.6の区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約143件/億台km（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.6（現況）） 全国平均：約105件/億台km（約1.4倍） 愛知県平均：約124件/億台km（約1.2倍） ※全国及び県平均は、幹線道路の死傷事故率																																					
社会全体への影響	歩行空間	—	注目すべき影響はない																																					
	住民生活	○	バスの利便性向上 （渋滞損失時間の大幅な減少に伴うバスの定時制向上）																																					
	地域経済	◎	物流拠点である重要港湾「衣浦港」及び臨海工業地域と内陸工業地帯を結び重要な路線であり、アクセシビリティ・利便性を向上																																					
	災害	○	第一次緊急輸送道路としての信頼性・機能性向上																																					
	環境	○	CO2・NO2・SPM排出量の削減																																					
地域社会	○	碧南、高浜、刈谷、知立及び豊田の各都市間を連絡し、地域産業の発展に大きな役割を果たす衣浦豊田線の一端を形成																																						
事業実施環境	○	用地取得の必要なし																																						

採択の理由

費用便益比が4.2と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間は大変大きく、渋滞対策の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

関係する地方公共団体等の意見

渋滞緩和に対する強い要望があり、関係市等で構成される「衣浦豊田道路建設推進協議会」から国土交通省本省、中部地方整備局、愛知県に対し要望が出されている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている
手続きの完了：都市計画決定済み