

事後評価結果（平成18年度）

担当課：中部地方整備局道路部道路計画課
担当課長名： 渡邊良一

事業名 一般国道23号 <small>かわごえ</small> 川越IC関連	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局	
起終点 自： <small>みえ みえ かわごえ みなみふくざき</small> 三重県三重郡川越町南福崎 至： <small>みえ みえ かわごえ かめざきしんてん</small> 三重県三重郡川越町亀崎新田	延長	0.31km	

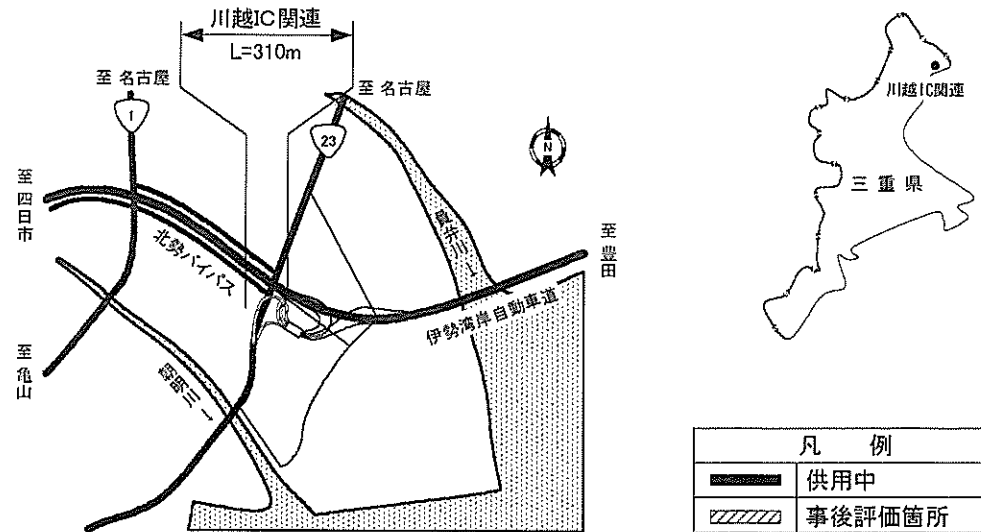
事業概要

川越IC関連事業は、伊勢湾岸自動車道のみえ川越ICと国道23号との接続（ランプ接続）を図るための事業であり、平成14年3月に完成した。

事業の目的・必要性

川越IC関連事業は、北勢地域の交通円滑化、インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保に大きく寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H8年度 H2年度	用地着手 工事着手	H9年度 H9年度	供用年 （暫定/完成）	（当初） （実績）	/	変動			
	事業費	計画時 （暫定/完成）	（名目値） （実績値）	/	実績 （暫定/完成）	（名目値） （実績値）	/	80億円	変動			
	交通量 （当該路線）	計画時 （暫定/完成）	/	/	実績 （暫定/完成）	/	/	9,700台/日	変動			
	旅行速度向上 （供用前現道→当該路線）	25.9 → 37.1 km/h (23号)	（供用直前年次）	年度	（供用後年次）	年度	交通事故減少 （供用前現道→供用後現道）	→	件 ※死傷事故件数 （供用直前年次）	（供用後年次）		
費用対効果 分析結果 （当初）	B/C	総費用	億円	（事業費： 維持管理費：	億円 億円）	総便益	億円	（走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	億円 億円 億円）	基準年	年	
費用対効果 分析結果 （事後）	B/C	9.1	総費用	89億円	（事業費： 維持管理費：	87億円 2億円）	総便益	816億円	（走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	794億円 9億円 14億円）	基準年	H18年
事業遅延によるコスト増	費用増加額					便益減少額						

	<p>事業遅延の理由 当該事業は伊勢湾岸自動車道のインターチェンジを構成する区間の事業であり、伊勢湾岸自動車道と同時供用。</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ●第1種空港へのアクセス向上：川越町から中部国際空港へのアクセス時間の短縮 51分→45分（約6分の短縮効果） ●みえ川越IC付近に「川越物流用地」が造成されたことによる、地域経済への寄与</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 川越IC関連事業及び伊勢湾岸自動車道・みえ川越ICの整備は、周辺の国道23号における交通状況の改善に寄与しており、波及効果として国道23号沿道の夜間騒音値が67dBから63dBに低減された。（環境基準未達成→達成となった。）</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 道路ネットワークの変化：伊勢湾岸自動車道の整備が進行 人口・自動車保有台数の変化：周辺地域の人口・自動車保有台数ともに増加傾向 みえ川越IC供用後、周辺地域の製造品出荷額等が増加傾向 「みえ川越物流用地」が造成済み</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 川越IC関連事業の目的である、①北勢地域の交通円滑化②インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保に対して効果が発現していること、費用便益比が9.1であることから、今後の事業評価の必要はないと考える。 川越IC関連の整備は、目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性については、特にないと考える。</p>
	<p>特記事項</p>

※ 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。