

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>なごやおかざき</small> 名古屋岡崎線（日進工区）					
事業箇所	日進市 <small>あかいけ</small> 赤池町地内					
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線は、名古屋市から日進市、東郷町、みよし市、豊田市を経て岡崎市を結ぶ主要な幹線道路である。さらに第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっており、通勤等による自動車の交通量が多く、特に現道の白土西交差点は、交差点形状が複雑であることに加え、交差する主要地方道諸輪名古屋線も一定の交通量があることから、東西方向の渋滞が発生おり、本バイパス事業により交差点の負荷軽減が期待される。また、事業区間の北側では日進赤池箕ノ手土地区画整理事業の基盤整備が進められており、新たな交通需要の発生に伴う渋滞の増加が懸念される。さらに周辺には駅や小学校等の公共施設が立地しており、また、現道は通学路に指定されているものの狭小な片側歩道であることから、児童等の安全な歩行空間の確保が課題となっている。加えて近年発生が懸念される南海トラフ地震等の大規模災害時の円滑な避難・救助機能の確保が課題となっている。</p> <p>このため、当該地域周辺の渋滞緩和、交通安全の確保、及び災害時の防災機能の向上のため、主要地方道名古屋岡崎線のバイパス整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>② 交通事故対策（通学路の安全性向上）</p> <p>③ 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2004年度)	再評価時（1回目） (2016年度)	再評価時（2回目） (2021年度)	変動要因の 分析	
	事業期間	2004年度 ～2021年度	2004年度 ～2021年度	2004年度 ～2026年度	用地交渉の難航	
	事業費（億円）	35.1	35.1	35.1		
	経費内訳	工事費	7.8	7.8	7.8	
		用補費	24.0	24.0	24.0	
その他		3.3	3.3	3.3		
事業内容	バイパス整備 延長：0.8km 幅員：16m 3種2級（60km/h） 2車線	バイパス整備 延長：0.8km 幅員：16m 3種2級（60km/h） 2車線	バイパス整備 延長：0.8km 幅員：16m 3種2級（60km/h） 2車線			

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事業採択時の状況】

- ・現道区間（日進市赤池町地内）の1999 センサス混雑度は1.40、交通量は20,759台/日と高く、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要である。
- ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口が53,228人（1994年から73,750人（2004））に増加、さらに日進赤池箕ノ手土地区画整理事業などの基盤整備が計画されているなど新たな交通需要が見込まれている。
- ・周辺には音貝小学校（東郷町）、赤池小学校（日進市）が立地しており、現道区間が通学路に指定されていることに加え、赤池駅（地下鉄・名鉄）等の公共施設も立地しているにもかかわらず片側歩道区間しか存在していないことから、安全な歩行空間の整備が必要である。

【再評価時（1回目）の状況】

①地域の活性化

- ・現道に位置する白土西交差点の渋滞は著しく、主要渋滞箇所指定されている。
- ・現道区間の混雑度は1.58、交通量は15,483台/日（2010 センサス）と高く、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要である。
- ・日進市の人口が増加していること（2004年～2016年で人口73,750人から88,256人に増加）に加え、日進赤池箕ノ手土地区画整理事業などの基盤整備が進んでいることから、新たな交通需要が見込まれる。

②交通事故対策

- ・周辺には赤池駅（地下鉄・名鉄）や音貝小学校（東郷町）、赤池小学校（日進市）等の公共施設が立地しているにもかかわらず、現道は片側歩道区間しか存在しておらず、加えて通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。

③地震・津波対策

- ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

【再評価時（2回目）の状況】

①地域の活性化

- ・現道に位置する白土西交差点の渋滞は著しく、主要渋滞箇所指定されている。
- ・現道区間の混雑度は1.60、交通量は16,012台/日（2015 センサス）と高く、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要である。
- ・日進市の人口が増加していること（2004年～2021年で人口73,750人から92,562人に増加）に加え、大型商業施設の開業や日進赤池箕ノ手土地区画整理事業などの基盤整備の進展により、新たな交通需要が見込まれる。

②交通事故対策

- ・周辺には赤池駅（地下鉄・名鉄）や音貝小学校（東郷町）、赤池小学校（日進市）等の公共施設が立地しているにもかかわらず、現道は片側歩道区間しか存在しておらず、加えて通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。

③地震・津波対策

- ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

【変動要因の分析】

- ・前回の再評価時と比べ、現道区間の混雑度は増加しており、また、人口が増加していることに加え、土地区画整理事業などの基盤整備がさらに進み、新たな交通需要が見込まれるから、事業の必要性は増大している。

判定

A

- 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。

【理由】

- ・大型商業施設の開業や土地区画整理事業などの基盤整備の進展により、新たな交通需要が見込まれることから、主要渋滞箇所の解消や、安全な歩行者空間の整備の必要性が高まっており、前回の再評価時（及び事業着手時）に比べ事業の必要性が増大しているため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計
工種 区分	調査・設計	←————→																							
	用地補償	←————→																							
	工事	←————→																							
	土工	←————→																							
	擁壁工	←————→																							
	舗装工	←————→																							
事業費 (億円)	前回計画	19.7												13.1			2.3							35.1	
	実績	19.7												5.0										24.7	
	今回計画	19.7												5.0					10.4					35.1	

【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】
延長(km)	0.7	0.2	29%	0.8	25%
事業費(億円)	32.8	24.7	75%	35.1	70%
工事費	5.7	1.0	18%	7.8	13%
用補費	24.0	20.4	85%	24.0	85%
その他	3.1	3.3	106%	3.3	100%

※用地進捗率（面積ベース）は約95%

【施工済みの内容】

供用区間なし

2) 未着手又は長期化の理由

- ・地権者と買取価格等の条件が折り合わず、用地買収が難航したため、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】

- ・2020年度末における用地取得率は約9割であり、用地取得に時間を要している箇所はあるものの、前回評価時に比べ地権者から事業の理解を得ることができ、用地を取得できる見通しがあるため、2026年度末までの本事業の完成が見込まれている。

【今後の見込み】

- ・2026年度まで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。
 - ・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。
- 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。

②事業の進捗状況及び見込み

③事業の効果の変化		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで用地買収が遅れて事業が長期化したが、地権者から事業の理解を得ることができ用地を取得できる見通しがあり、予定通り 2026 年度までに整備完了が見込まれるため。 																																															
	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>事業期間の変更、交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定</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="371 427 1406 1077"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：2004)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年：2016)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年：2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="10" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">未実施</td> <td>37.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.5</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>38.3</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>120.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>18.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>141.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>13,700</td> <td>13,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td></td> <td>3.7</td> <td>—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。</p> <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>※再評価における費用対効果分析については、愛知県公共事業評価実施要領細則により、原則として、事前評価時（前回評価時）と比べ、その要因（費用等）が 3 割を超えて変化している場合、または費用対効果分析結果が 1 未満になる恐れがある場合に実施するものとされており、今回評価では算定していない。</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（2018 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局） 	区分		事業採択時 (基準年：2004)	再評価時 (1回目) (基準年：2016)	再評価時 (2回目) (基準年：2021)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	37.8	—		維持管理費	0.5	—		合計 (C)	38.3	—		効果 (億円)	走行時間短縮便益	120.2	—		走行経費削減便益	18.2	—		交通事故減少便益	2.8	—		合計 (B)	141.2	—		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	13,700	13,400		費用対効果分析結果 (B/C)			3.7	—
区分		事業採択時 (基準年：2004)	再評価時 (1回目) (基準年：2016)	再評価時 (2回目) (基準年：2021)	備考																																												
費用 (億円)	事業費	未実施	37.8	—																																													
	維持管理費		0.5	—																																													
	合計 (C)		38.3	—																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益		120.2	—																																													
	走行経費削減便益		18.2	—																																													
	交通事故減少便益		2.8	—																																													
	合計 (B)		141.2	—																																													
	(参考) 算定要因		計画交通量 (台/日)	13,700	13,400																																												
費用対効果分析結果 (B/C)				3.7	—																																												

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事業採択時未実施

【再評価時（1回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、主要な渋滞箇所の渋滞緩和、交通弱者に対する安全性の向上、広域的な防災機能の向上が挙げられる。

・「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0.89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	基礎点	得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	
合計			3	3	
1 防御力	③交通安全対策の強化	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			□ 通学路の安全性向上に資する事業、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、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			■ 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	
			□ 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	
合計			3	2	
3 成長力	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	3
			■ 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	3	
総合計			9	8	
評価値				0.89	

【再評価時（2回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、主要な渋滞箇所の渋滞緩和、交通弱者に対する安全性の向上、広域的な防災機能の向上が挙げられる。

・「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1.00である。

達成目標(社会資本整備方針)		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	基礎点	得点
2 あいちを守る	②地域の活性化	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX□	3
			■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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	
			□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX□	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	
合計			3	3	
2 あいちを守る	⑥交通事故対策	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX□	3
			■ 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、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、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□ 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	
			□ 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	
合計			3	3	
総合計			9	9	
評価値				1.00	

【変動要因の分析】

・前回評価時と同様に、貨幣価値化困難な効果の評価値については0.6を超えている。

判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・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を超えていることから、十分な事業効果の発現が期待できるため。</p>
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
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） <input type="checkbox"/>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>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
<p>主要地方道名古屋岡崎線（日進工区）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>		
VI 対応方針		
<p>事業継続</p>		