

再 評 価 書

事業名 道路事業	路線名等 <small>につしんせとせん なごやせとどうろ</small> 一般県道日進瀬戸線（名古屋瀬戸道路）									
<p>1. 事業のあらまし</p> <p>一般県道日進瀬戸線は、名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋環状2号線、東名高速道路、そして東海環状自動車道と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する名古屋瀬戸道路の一部であります。</p> <p>本路線は、東名高速道路との接続により広域的な活動、交流を可能とし、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する道路であり、また、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和などを目的として整備するものです。</p> <p>平成11年度に事業着手し、これまでに用地買収及び改良工事を進めてきたところであり、平成16年度に当事業区間4.0kmのうち日進JCTから長久手ICまでの2.3kmが4車線で完成、供用しました。</p> <p>現在は、日進ICから日進JCTの用地買収及び改良工事等を推進し、工事完了を目指しています。</p> <p>(1) 事業概要</p> <p>a. 位置（起終点）：日進市本郷町～長久手町大字岩作</p> <p>b. 計画延長・幅員：延長L = 4,000m 幅員W = 37.0m</p> <p>c. 全体事業費：当初68,800百万円、現在96,250百万円</p> <p>d. 事業採択年度：平成11年度</p> <p>e. 根拠法令：道路法</p> <p>f. その他都市計画決定年度等：</p> <p style="padding-left: 40px;">平成10年：都市計画決定（名古屋都市計画区域） （日進市～長久手町 L = 6.4km）</p> <p style="padding-left: 40px;">平成14年：有料道路新規事業許可 （日進JCT～長久手IC L = 2.3km）</p> <p style="padding-left: 40px;">平成16年：日進JCT～長久手IC間 開通</p> <p>(2) 計画変更の推移と変更内容</p> <p>当事業は平成11年度に着手し、平成22年度に全線完成予定としていましたが、用地買収の進捗の遅れや予算措置の状況により、平成40年度に変更しました。</p> <table border="1" data-bbox="279 1736 1417 1982"> <thead> <tr> <th></th> <th>全体事業費（百万円）</th> <th>完了予定年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H11事業採択時</td> <td>68,800</td> <td>H22</td> </tr> <tr> <td>H20再評価時</td> <td>96,250</td> <td>H40</td> </tr> </tbody> </table>			全体事業費（百万円）	完了予定年度	H11事業採択時	68,800	H22	H20再評価時	96,250	H40
	全体事業費（百万円）	完了予定年度								
H11事業採択時	68,800	H22								
H20再評価時	96,250	H40								

2. 評価のポイント

(1) 事業の必要性

a. 事業を巡る社会情勢の変化

(一) 日進瀬戸線は名古屋環状2号線、東名高速道路そして東海環状自動車道と一体となり名古屋圏の自動車専用道路網を形成する路線で、人口急増が続く名古屋東部丘陵地域での交通需要に対処する骨格的幹線道路である。

また、沿線周辺では、愛知万博の理念と成果を引き継ぐ「愛・地球博記念公園」の整備を進めており、平成18年7月の第1期以来、順次開園し、平成22年度には「アイデアのひろば」における地球市民交流センターやフレンドシップ広場のオープンを予定している。さらに、次世代モノづくりの基盤技術を創造・発信する「知の拠点」づくりを進めており、平成22年度には、先導的中核施設「科学技術交流センター(仮称)」の供用開始が予定されている。本路線はこれらの地域整備を支える交通基盤である。

b. 事業の投資効果

費用対効果分析(残事業)

便益(B)

走行時間短縮便益	:	337(億円)
走行経費減少便益	:	3(億円)
交通事故減少便益	:	6(億円)
合計	:	347(億円)

費用(C)

改築費	:	215(億円)
維持管理費	:	1(億円)
合計	:	216(億円)

費用対効果(B/C)

費用対効果	:	1.6
-------	---	-----

費用対効果分析(全事業)

便益(B)

走行時間短縮便益	:	1,362(億円)
走行経費減少便益	:	99(億円)
交通事故減少便益	:	27(億円)
合計	:	1,488(億円)

費用(C)

改築費	:	966(億円)
維持管理費	:	2(億円)
合計	:	968(億円)

費用対効果(B/C)

費用対効果	:	1.5
-------	---	-----

c. 事業の進捗状況(平成20年3月末)

事業進捗率: 63.8%(61,399百万円/96,250百万円)

(単位:百万円)

工事費	36,926
用地補償費等	24,473
合計	61,399

d . 判定結果

「 B 」: 事業効果が期待できます。

(2) 事業の進捗の見込み

a . 阻害要因

事業区域内の未買収地が阻害要因となっています。

b . 今後の見通し

今後も引き続き、地権者との交渉を行うなど用地取得促進に努め、用地取得後は速やかに改良工事等を行うことにより、早期事業完了を目指します。

c . 判定結果

「 B 」

用地買収を進めるうえで、一定の阻害要因はあるものの、計画通りの完成が見込まれるものと考えられます。

(3) コスト縮減方策と代替案

a . 工法変更等コスト縮減方策

新工法による大規模なコスト縮減はありませんが、今後の未供用区間の整備にあたっては再生材利用等の推進を行い、コスト縮減に努めていきます。

b . 事業手法、規模の見直し等の代替案

事業手法及び規模の見直しを図るための代替案はありません。

c . 判定結果

「 A 」: 最適な事業計画であることから、事業の見直しを図る必要はありません。

3 . 総合評価と対応方針

(1) 事業の必要性 : 「 B 」

(2) 事業の進捗の見込み : 「 B 」

(3) コスト縮減方策と代替案 : 「 A 」

上記の判定から、事業継続が妥当であると考えられます。今後も関係各機関と調整を図りながら計画的に事業を進め、全線工事完了を目指します。

