

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要								
事業名	道路事業							
地区名	一般県道 <small>はしまいなざわ</small> 羽島稲沢線 <small>しんのうびおほし</small> 新濃尾大橋 (仮称)							
事業箇所	岐阜県羽島市下中町 <small>はしまししもなちよう</small> ~ 愛知県一宮市明地 <small>いちのみやしめいち</small>							
事業のあらまし	<p>一般県道羽島稲沢線は、岐阜県羽島市を起点とし、愛知県一宮市を経由して稲沢市に至る路線であり、岐阜県と愛知県を結ぶ主要な路線である。</p> <p>本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は渡し船(西中野渡船)により結ばれており、自動車交通は上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)や下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)への通行を余儀なくされている。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地域の活性化」を主な目的として、木曾川に隔てられた両県の産業振興並びに災害時の迅速な復旧活動など、平常時、災害時問わない地域間の連携強化のため、当該区間に新濃尾大橋(仮称)の新設を含むバイパス道路を整備するものである。</p>							
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化(高規格道路へのアクセス性向上)</p> <p>②地域の活性化(地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和)</p> <p>【副次目標】(必要に応じて記載する)</p> <p>—</p>							
計画変更の推移		事業採択時 (2000年度)	再評価時 (1回目) (2016年度)	再評価時 (2回目) (2017年度)	再評価時 (3回目) (2019年度)	再評価時 (4回目) (2022年度)	変動要因 の 分析	
	事業期間	2000年度 ~2023年度	2000年度 ~2023年度	2000年度 ~2023年度	2000年度 ~2023年度	2000年度 ~2025年度	施工条件の 変更	
	事業費(億円)	205.6	205.6	205.6	290.2	290.2		
	経費 内訳	工事費	164.9	164.9	164.9	242.5	242.5	
		用補費	30.9	30.9	30.9	34.1	34.1	
その他		9.8	9.8	9.8	13.6	13.6		
事業内容	橋梁整備等 (2車線) L=2.4km W=16m 3種2級 (60km/h)	橋梁整備等 (2車線) L=2.4km W=16m 3種2級 (60km/h)	橋梁整備等 (2車線) L=2.4km W=16m 3種2級 (60km/h)	橋梁整備等 (2車線) L=3.1km W=16m 3種2級 (60km/h)	橋梁整備等 (2車線) L=3.1km W=16m 3種2級 (60km/h)	※事業費は愛知県施行区間のみを計上  ※事業費は愛知県施行区 間+岐阜県施行区間を 計上		

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】

- ・上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)は、H11年で交通量が約17,700台/日で混雑度は1.18と1.0を超えている。下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)では、交通量が約7,300台/日(混雑度0.87)である。
- ・上流の濃尾大橋と下流の馬飼大橋間は約8kmの距離があり、新濃尾大橋の新設位置から対岸まで移動する際には、上流の濃尾大橋への迂回に約8km、下流の馬飼大橋への迂回に約13kmを要している。

【再評価時(1回目)の状況】

① 国際競争力を強化する基盤整備

- ・上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)では、交通量が17,800台/日とH11と同程度で、混雑度は1.0、ピーク時の速度は一宮方向が10.4km/hと混雑している。下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)では、7,500台/日の交通量があり、混雑度は0.84でほぼ容量いっぱいである。主要物流拠点である名神高速道路岐阜羽島ICへのアクセス性が低下している。
- ・以上から、事業採択時の必要性にほとんど変化がなく、新濃尾大橋の新設が必要である。

② 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は渡し船(西中野渡船)により結ばれており、自動車交通は上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)や下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)への迂回を余儀なくされている。
- ・上流の濃尾大橋と下流の馬飼大橋間は約8kmの距離があり、新濃尾大橋の新設位置から対岸まで移動する際には、上流の濃尾大橋への迂回に約8km、下流の馬飼大橋への迂回に約13kmを要している。

【再評価時(2回目)の状況】

① 国際競争力を強化する基盤整備

- ・上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)では、交通量が17,800台/日とH11と同程度で、混雑度は1.0、ピーク時の速度は一宮方向が10.4km/hと混雑している。下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)では、7,500台/日の交通量があり、混雑度は0.84でほぼ容量いっぱいである。主要物流拠点である名神高速道路岐阜羽島ICへのアクセス性が低下している。
- ・以上から、事業採択時の必要性にほとんど変化がなく、新濃尾大橋の新設が必要である。

② 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は渡し船(西中野渡船)により結ばれており、自動車交通は上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)や下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)への迂回を余儀なくされている。
- ・上流の濃尾大橋と下流の馬飼大橋間は約8kmの距離があり、新濃尾大橋の新設位置から対岸まで移動する際には、上流の濃尾大橋への迂回に約8km、下流の馬飼大橋への迂回に約13kmを要している。

【再評価時(3回目)の状況】

① 国際競争力を強化する基盤整備

- ・上流の濃尾大橋((主)大垣一宮線)では、交通量が17,800台/日とH11と同程度で、混雑度は1.0、ピーク時の速度は一宮方向が10.4km/hと混雑している。下流の馬飼大橋((一)桑原祖父江線)では、7,500台/日の交通量があり、混雑度は0.84でほぼ容量いっぱいである。
- ・また、本路線の整備により、産業集積地である尾西工業団地から名神高速道路岐阜羽島ICへのアクセス性向上や、航空宇宙産業を始めとする県境を越えた物流の円滑化が図られるなど、国際競争力を強化する基盤整備としての必要性は変わらない。

② 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は渡し船（西中野渡船）により結ばれており、自動車交通は上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）や下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）への迂回を余儀なくされている。</li> <li>・上流の濃尾大橋と下流の馬飼大橋間は約 8km の距離があり、新濃尾大橋の新設位置から対岸まで移動する際には、上流の濃尾大橋への迂回に約 8km、下流の馬飼大橋への迂回に約 13km を要している。</li> </ul> <p>【再評価時（4回目）の状況】</p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）では、交通量が 16,100 台/日で、混雑度は 1.0、ピーク時の速度は一宮方向が 10.4km/h と混雑している。下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）では、7,500 台/日の交通量があり、混雑度は 0.84 でほぼ容量いっぱいである。</li> <li>・本路線の整備により、一宮市・稲沢市内から名神高速道路岐阜羽島 IC へのアクセスが性向上し、県境を超えた物流の円滑化が図られるなど、国際競争力を強化する基盤整備としての必要性は変わらない。</li> </ul> <p>② 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は渡し船（西中野渡船）により結ばれており、自動車交通は上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）や下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）への通行を余儀なくされている。</li> <li>・上流の濃尾大橋と下流の馬飼大橋間は約 8km の距離があり、新濃尾大橋の新設位置から対岸まで移動する際には、上流の濃尾大橋への迂回に約 8km、下流の馬飼大橋への迂回に約 13km を要している。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・迂回路となる上流・下流の橋梁は依然として交通量が多く、事業採択時に比べ必要性に変化はない。</li> </ul>
判定	<p style="text-align: center;"><b>B</b></p> <p>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。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業区間は依然として混雑している状況であり、事業採択時に比べ必要性にほとんど変化が無いため。</li> </ul>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2000~2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計
工 種 区 分	調査・設計	←							→	
	用地補償	←		→						
	工事	←							→	
事業費 (億円)	前回計画	235.7			54.5					290.2
	実績	238.1								238.1
	今回計画	238.1			52.1					290.2

【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)	3.1	0	0%	3.1	0%
事業費(億円)	235.67	238.14	101.0%	290.2	82.1%
工事費	189.35	191.61	101.2%	242.5	79.0%
用補費	33.68	33.81	100.4%	34.1	99.0%
その他	12.64	12.71	100.6%	13.6	93.5%

【施工済みの内容】

・施工済みの区間はなし

【事後評価に準ずるフォローアップ】

—

2) 未着手又は長期化の理由

施工条件の変更により、上部工期間の延伸が必要になったため、前回再評価時より2年間の事業期間を延伸している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・施工条件の変更については対応が完了しているため、今後は阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2025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。

【理由】

・事業期間が延長し、今後の阻害要因はなく、2025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

【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】  
 ・交通量推計データの変更、費用便益分析マニュアルの改訂

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事業採択時 〔基準年〕 2000年度	再評価 (1回目)	再評価 (2回目)	再評価 (3回目)	再評価 (4回目)	備考	
			〔基準年〕 2016年度	〔基準年〕 2017年度	〔基準年〕 2019年度	〔基準年〕 2022年度		
費用 (億円)	事業費	未実施	192.4	203.4	295.3	—		
	維持管理費		1.3	1.2	1.9	—		
	合計(C)		193.7	204.6	297.2	—		
効果 (億円)	走行時間短縮便益		198.7	250.8	329.0	—		
	走行経費削減便益		16.2	12.0	24.0	—		
	交通事故減少便益		1.2	0.0	0.7	—		
	合計(B)		216.1	262.9	353.7	—		
(参考)算定要因	計画交通量(台/日)		10,100	10,100	12,200	11,100		
費用対効果分析結果(B/C)				1.1	1.3	1.2	—	

※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である。

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

・費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時(4回目)の状況】

・前回評価時と同様、「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 (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	
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2
			□ 主要物流拠点・生産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	
			□ a) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
	■ 高規格幹線道路・地域高規格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	3		
	□ 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			
	□ 日常活動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			
	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	MAX3
■ 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				
総合計			9	8	
評価値			0.89		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和4年3月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市・交通局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

・評価基準表より貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

判定	A	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。 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。 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。
	【理由】	・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を超えているため。
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		
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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		