

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 <small>なごやだい かんじょう</small> 名古屋第3環状線				
事業箇所	弥富市 <small>まへがす</small> 前ヶ須町				
事業の あらまし	<p>都市計画道路名古屋第3環状線は、海部地域を南北に縦貫し、国道1号、国道23号及び伊勢湾岸自動車道と接続する延長約19.6kmの主要幹線道路であり、尾張西部地域と名古屋港の物流エリアを結ぶ重要な路線である。</p> <p>また、本路線は防災面においても重要な路線となっており、津波等の災害時には、海抜ゼロメートル地帯を有する海部地域における円滑な復旧活動の基幹となる路線であることから、第1次緊急輸送道路に位置づけられる予定である。</p> <p>本事業区間の北側は、道路事業により暫定2車線で整備済であるが、本事業区間が未整備であるため道路ネットワークとして十分に機能しておらず、弥富市の中心市街地であることもあり、交通量が多く、特に通勤・通学時を中心に渋滞が発生している。本事業区間について整備を実施することで、交通の円滑化や交通安全の確保が期待される。</p> <p>このため、「地域の活性化」、「交通事故対策」、「地震・津波対策」を主な目的として、バイパス整備を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（交通円滑化）</p> <p>②交通事故対策（交通安全対策の強化）</p> <p>③地震・津波対策（緊急輸送道路の整備）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の 推移		事前評価時 (2017年度)	再評価時 (2022年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2018～2024年度	2018～2024年度		
	事業費（億円）	11.0	11.0		
	経費 内訳	工事費	4.0	4.0	
		用補費	6.0	6.0	
	その他	1.0	1.0		
事業内容	バイパス整備 延長440m 幅員23m 4車線	バイパス整備 延長440m 幅員23m 4車線			

II 評価		
① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間北側の供用済区間の交通量は 12,984 台/12h、混雑度 1.17 (2010 道路交通センサス結果) となっている。特に通勤・通学時において渋滞が発生しており、生活道路に通過交通が流入していることから、当該事業区間の整備による円滑な交通の確保や歩行者と自動車の分離が求められている。 ・第 1 次緊急輸送道路に位置付けられる予定であり、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、主要施設等へのアクセス性を高める必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①地域の活性化、②交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間北側の供用済区間の交通量は 13,479 台/12h、混雑度 1.34 (2015 道路交通センサス結果) と事前評価時より増加しており、交通円滑化や交通安全対策の強化の必要性は依然として高い。 <p>③地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、津波等の災害時において円滑な復旧活動の基幹となる路線であることから、第 1 次緊急輸送道路に位置づけられる予定であり、本路線を整備する必要性は依然として高い。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間北側の交通量は増加しており、円滑な交通の確保や歩行者と自動車の分離が求められている。 	
	<p>判定</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">B</td> <td> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> </td> </tr> </table> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の活性化、交通事故対策、地震・津波対策の観点から、事業の必要性は依然として高いため。 	B
B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>	

② 事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】							
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
	工種区分	調査・設計	←	→					
		用地補償	←					→	
		工事					←	→	
	事業費(億円)	当初計画	8.0			3.0			11.0
		実績	6.8						6.8
		今回計画	6.8			4.2			11.0
		【進捗率】							
			これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況			
		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】			
	延長(km)	0.5	0	0%	0.5	0%			
	事業費(億円)	8.0	6.8	85%	11.0	62%			
	工事費	1.0	0	0%	4.0	0%			
	用補費	6.0	5.8	97%	6.0	97%			
	その他	1.0	1.0	100%	1.0	100%			
	※用地進捗率(面積ベース)は、約86%								
	【施工済みの内容】 施工済み区間はなし								
	2) 未着手又は長期化の理由	・特になし							
	3) 今後の事業進捗見込み	【阻害要因】 ・用地交渉が難航している箇所もあるが、用地取得できる見通しであり、大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・2024年度までに整備が完了する予定である。							
	判定	<p>B</p> <p>A：事業は順調であり、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。</p>							
		【理由】 ・用地が取得できる見通しであり、2024年度までの整備完了が見込まれるため。							
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 再評価実施の有無と主な評価内容

■対象（事業完了後5年目） 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、安全性の改善状況