

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	しゅようちほうどうなご やつしません しっぽうこうく 主要地方道名古屋津島線 (七宝工区)					
事業箇所	しっぽうちょう つしま はいばらちょう あま市七宝町～津島市莪原町					
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、名古屋市から津島市に至る延長約 19km の路線であり、名古屋第二環状自動車道や都市計画道路西尾張中央道などに接続するとともに、海部地域の道路ネットワークを構成する主要幹線道路である。また、第一次緊急輸送道路として指定され、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の周辺道路は東西軸が脆弱なため、現道や並行する主要地方道あま愛西線などで朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生している。加えて、現道は歩道があるものの幅員が狭く、歩行者の安全性が確保されておらず、地域の課題となっている。</p> <p>このため、海部地域における交通の円滑化や周辺の渋滞を緩和するとともに、歩道整備による安全性の向上を図るとともに、大規模災害時の円滑な救援・復旧活動を支えるため、主要地方道名古屋津島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>					
計画変更の推移		事業採択時 (2012 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	2012～ 2021 年度	2012～ 2021 年度	2012～ 2026 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況等を踏まえた道路計画の変更（暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更）</li> <li>用地交渉の難航</li> </ul>	
	事業費(億円)	14.9	14.9	40.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>地質調査結果に基づく地盤改良工と擁壁基礎杭工の追加【0 億円→12.2 億円】</li> <li>交通状況等を踏まえた道路計画の変更（暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更）【橋梁部：4.0 億円→7.5 億円】【取付部：2.4 億円→11.3 億円】</li> </ul>	
	経費内訳	工事費	6.4	6.4		31.0
		用補費	7.1	7.1		7.3
その他	1.5	1.5	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況等を踏まえた道路計画の変更（暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更）【1.5 億円→2.2 億円】</li> </ul>		
事業内容	バイパス整備 延長 0.4km 幅員 30m 2 車線	バイパス整備 延長 0.4km 幅員 30m 2 車線	バイパス整備 延長 0.4km 幅員 30m 2 車線	バイパス整備 延長 0.4km 幅員 30m 4 車線	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況等を踏まえた道路計画の変更（暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更）</li> </ul>	



【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)	0.44	0.0	0%	0.44	0%
事業費(億円)	14.9	24.3	163%	40.5	60%
工事費	6.4	15.9	248%	31.0	51%
用補費	7.1	6.6	93%	7.3	90%
その他	1.5	1.8	120%	2.2	82%

<用地進捗率>面積ベース89%

【施工済みの内容】

—

【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

用地交渉について、代替地の選定に係る交渉が難航していた。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地交渉の難航

【今後の見込み】

・用地取得に時間を要している箇所はあるものの、用地を取得できる見通しであるため、2026年度末までの本事業の完成が見込まれている。

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】

・用地交渉の難航により事業期間を延長したものの、用地を取得できる見通しであり、2026年度までの完了が見込まれるため。

③ 事業の効果の変化	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】 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"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：-)</th> <th>再評価 (1回目) (基準年：-)</th> <th>再評価 (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">未実施</td> <td rowspan="10">未実施</td> <td>38.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.36</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>39.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>56.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>4.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>61.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)</td> <td>24,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td></td> <td>1.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※金額は、社会的割引率(4%)を道いて現在の価値に換算したもの</p> <p>【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(2018年2月 国土交通省 道路局 都市局))</p> <p>【変動要因の分析】 -</p>	区分		事業採択時 (基準年：-)	再評価 (1回目) (基準年：-)	再評価 (2回目) (基準年：2021)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	未実施	38.8		維持管理費	0.36		合計(C)	39.2		効果 (億円)	走行時間短縮便益	56.1		走行経費削減便益	4.8		交通事故減少便益	0.5		合計(B)	61.4		(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	24,500		費用対効果分析結果(B/C)				1.6																												
	区分		事業採択時 (基準年：-)	再評価 (1回目) (基準年：-)	再評価 (2回目) (基準年：2021)	備考																																																															
	費用 (億円)	事業費	未実施	未実施	38.8																																																																
		維持管理費			0.36																																																																
		合計(C)			39.2																																																																
	効果 (億円)	走行時間短縮便益			56.1																																																																
		走行経費削減便益			4.8																																																																
		交通事故減少便益			0.5																																																																
		合計(B)			61.4																																																																
		(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)			24,500																																																																
費用対効果分析結果(B/C)						1.6																																																															
1) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事業採択時の状況】 ※事業採択時未実施</p> <p>【再評価時(1回目)の状況】 ※再評価時未実施</p> <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 あいちを高める</td> <td rowspan="4">②地域の活性化</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> 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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">どちし</td> <td rowspan="4">③地震・津波対策</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4"></td> <td rowspan="4">⑥交通事故対策</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td>9</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="3">0.78</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和3年3月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)</p> <p>【変動要因の分析】 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。</p>	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			1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> 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	2	<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	合計			3	2	どちし	③地震・津波対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	2		⑥交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	7	評価値			0.78	
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																																																																		
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> 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	2																																																																
			<input type="checkbox"/> 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																																																																	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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																																																																	
			<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																																																	
合計			3	2																																																																	
どちし	③地震・津波対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2																																																																
			<input type="checkbox"/> 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																																																																	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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																																																																	
			<input type="checkbox"/> 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	2																																																																	
	⑥交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3																																																																
			<input checked="" type="checkbox"/> 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																																																																	
			<input type="checkbox"/> 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																																																																	
			<input type="checkbox"/> 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	7																																																																	
評価値			0.78																																																																		

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を超えているため、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		
VI 対応方針		