

事前評価調書（案）

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>なごやはんだ ひがしうら あぐい</small> 名古屋半田線（東浦・阿久比工区）					
事業箇所	<small>ちた ひがしうら おがわ ちた あぐい ふくずみ</small> 知多郡東浦町緒川～知多郡阿久比町福住					
事業の あらまし	<p>主要地方道名古屋半田線は、名古屋市を起点として、東海市、東浦町、阿久比町を通り、半田市に至る延長約22kmの知多半島を縦貫する主要幹線道路であり、知多半島北部の道路ネットワークを形成する上でも重要な路線である。また、第二次緊急輸送道路の計画路線に位置付けられており、防災上も重要な路線である。</p> <p>当該事業区間に並行する現道（主要地方道名古屋半田線）は、2車線で慢性的な交通渋滞が発生しており、特に緒川新田交差点や卯坂交差点は主要渋滞箇所指定されている。</p> <p>このため、現道の東側にバイパスを整備し、現道の渋滞を緩和するとともに、緊急時の避難・救助機能の向上を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>（1）人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <p>（2）地震・津波対策の強化（緊急輸送道路の強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	36.6億円	□工事費12.4億円、□用補費21.6億円、□その他2.6億円				
事業期間	採択予定年度	2021年度	着工予定年度	2021年度	完成予定年度	2029年度
事業内容	バイパス整備（延長L=2.4km、4種1級、総幅員W=22.0m（4車線））					
II 評価						
①事業の 必要性	1) 必要性	<p>（1）人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間に並行する現道の交通量は、H22 センサスの16,380台/日からH27 センサスの16,637台/日と増加しており、混雑度もH22 センサスの1.36からH27 センサスの1.43に増加している。また、緒川新田交差点や卯坂交差点は主要渋滞箇所指定されている。当該事業区間を整備することにより、現道の交通をバイパスへ転換させ、渋滞緩和を図る必要がある。 <p>（2）地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、第二次緊急輸送道路の計画路線に指定されており、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>○都市計画決定</p> <p>当該路線は1966年12月に阿久比町地内の都市計画決定（延長5.58km、幅員22m）、1977年12月に東浦町地内の都市計画決定（延長11.23km、幅員22m）をし、2010年12月に都市計画区域の再編に伴う、路線の統合による都市計画の変更を行った。（変更延長22km、幅員22m）</p>				
	判定	A	<p>A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>周辺の主要渋滞箇所の緩和及び、防災機能の向上のため、事業実施の必要性が高い。</p>			

②事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】																																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：2020年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>27.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>28.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行費用短縮便益</td> <td>115.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>22.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>8.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>145.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>25,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>5.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。 ※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。 【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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)</p>	区分		事前評価時 (基準年：2020年)	備考	費用 (億円)	事業費	27.4		維持管理費	1.0		合計(C)	28.4		効果 (億円)	走行費用短縮便益	115.0		走行経費減少便益	22.2		交通事故減少便益	8.3		合計(B)	145.5		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	25,700		費用対効果分析結果(B/C)		5.1																									
区分		事前評価時 (基準年：2020年)	備考																																																										
費用 (億円)	事業費	27.4																																																											
	維持管理費	1.0																																																											
	合計(C)	28.4																																																											
効果 (億円)	走行費用短縮便益	115.0																																																											
	走行経費減少便益	22.2																																																											
	交通事故減少便益	8.3																																																											
	合計(B)	145.5																																																											
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	25,700																																																										
費用対効果分析結果(B/C)		5.1																																																											
2) 貨幣価値化困難な効果	<p>・「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。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (建設部方針)</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> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点 (いずれか一つを選択)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 防御力</td> <td rowspan="4">①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>■ a) 広域的な防災機能・7向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■ 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>□ 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>□ 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>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3 成長力</td> <td rowspan="4">⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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>□ 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>□ 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="4">総合計</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td colspan="4">評価値</td> <td colspan="2">1.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和2年11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>			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 (いずれか一つを選択)	1 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能・7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	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	□ 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				6	6	評価値				1.00	
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 (いずれか一つを選択)																																																								
1 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能・7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																																																									
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																																																									
			□ 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				6	6																																																								
評価値				1.00																																																									
判定	A	A：十分な事業効果が期待できる。 B：十分な事業効果が期待できない。 【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を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。																																																											

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th rowspan="4">合計 (億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="6">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費 (億円)</td> <td colspan="5">21.0</td> <td colspan="4">15.6</td> <td>36.6</td> </tr> </tbody> </table>												2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計 (億円)	工種区分	調査・設計	←————→										用地補償		←————→									工事					←————→					事業費 (億円)		21.0					15.6				36.6
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計 (億円)																																																								
	工種区分	調査・設計	←————→																																																																	
		用地補償		←————→																																																																
工事						←————→																																																														
事業費 (億円)		21.0					15.6				36.6																																																									
2) 地元の合意形成	・地元自治体から早期整備の要望を受けている。また、2019年度には地元説明会を開催し、当該事業について沿線地権者から概ね理解を得ている。																																																																			
3) 環境への影響	・沿線には住宅等が並んでおり、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器を使用するなど、可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。																																																																			
判定	<p>A A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。</p> <p>【理由】 円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されている。</p>																																																																			
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・本路線は接続する前後区間が整備済みの都市計画道路であり、当該区間の新規事業化にあたり、改めて設計検討を行った結果、都市計画ルートでの整備が妥当である。																																																																		
	判定	<p>A A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。</p> <p>【理由】 接続する前後区間が整備済みの都市計画道路であり、設計検討の結果から、都市計画ルートでの整備が妥当である。</p>																																																																		
III 対応方針（案）																																																																				
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：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																																																																				