

## 再 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 岐阜稲沢線 (西尾張IC)						
事業箇所	愛知県一宮市大和町地内						
事業のあらまし	<p>主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であり、また、東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに資する重要な路線である。さらに、第一次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>しかしながら、一宮市南西地域や稲沢市等から東海北陸自動車道にアクセスするには、一宮 JCT を北進し、尾西 IC まで行く必要があるが、その間は朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生しているなどアクセス性向上が求められている。</p> <p>そこで、本事業では、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、東海北陸自動車道へ接続する西尾張 IC (仮称) を新たに設置するものである。これにより、中部地区から北陸地区への更なるアクセス性と緊急時の広域的な避難・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国際競争力を強化する基盤整備 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ③地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (2008年)	再評価時 (1回目) (2016年)	再評価時 (2回目) (2017年)	再評価時 (3回目) (2019年)	変動要因 の分析	
	事業期間	2008年 ～2019年	2008年 ～2019年	2008年 ～2020年	2008年 ～2020年		
	事業費 (億円)	69.9	69.9	77.7	82.4	関係機関との協議による変化 ・桁架設方法の変更 ・受配電設備の変更	
	経費 内訳	工事費	62.3	62.3	70.1		74.1
		用補費	5.0	5.0	5.0		5.2
	その他	2.6	2.6	2.6	3.1		
事業内容	インター新設 (4/4車線) L=0.72km W=25m 4種1級 (60km/h)						
II 評価							
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所周辺地域から、岐阜県方面へ東海北陸自動車道を利用する場合、一宮西 IC は、南向きサービスのみでのハーフ IC のため、並行する主要地方道岐阜稲沢線を経由し、さらに北に位置する尾西 IC からの出入りとなる。</li> <li>・この経由する岐阜稲沢線の区間 (苅安賀南交差点～北高井交差点) は、H17 センサスで約 23,900 台/日の交通量があり、大型車混入率(12h)も 21.3%と高く、物流ネットワークとしても重要な機能を担っており、高速道路へのアクセス強化が必要である。</li> <li>・また、主要地方道岐阜稲沢線は、第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、東海北陸自動車道と一体で広域的な緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。</li> </ul>					



		【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	・完了予定年度に変更なし					
	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・関係機関との協議も終えており、残りの工事を進めるに際して、大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・2020年度に整備完了予定である。					
	判定	A	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】 ・事業は順調であり、2020年度までに整備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	【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】 桁架設方法の変更による事業費増加 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 【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】					
			事業採択時	再評価時 (1回目) (基準年:2016)	再評価時 (2回目) (基準年:2017)	再評価時 (3回目) (基準年:2019)	
		費用 (億円)	事業費	未実施	65.8	75.6	84.3
			維持管理費		0.8	0.7	0.7
			合計(C)		66.7	76.4	84.9
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	未実施	49.7	57.6	64.6
			走行経費削減便益		12.2	13.5	26.9
			交通事故減少便益		8.9	9.5	2.3
			合計(B)		70.8	80.7	93.8
			(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	30,000	30,000	30,900
		費用対効果分析結果(B/C)		1.1	1.1	1.1	
		※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・地域整備局） 【変動要因の分析】 ・再評価時に貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。					

2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>※事前評価未実施</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞緩和などがある。</p> <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0.75である。</p>																																																																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">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>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 防 御 力</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>■ 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>□ 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="2">合計</td> <td></td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">3 成 長 力</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>■ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">1</td> </tr> <tr> <td>□ 主要物流拠点・モノづくり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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">◎</td> <td>■ b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td></td> <td>6</td> <td>4</td> </tr> <tr> <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="2">合計</td> <td></td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td></td> <td>12</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td></td> <td colspan="2">0.75</td> </tr> </tbody> </table>		達成目標	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 防 御 力	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	□ 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	2	3 成 長 力	◎	■ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	1	□ 主要物流拠点・モノづくり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	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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	□ 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	4	◎	■ 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			12	9	評価値			0.75
達成目標	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 防 御 力	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2																																																																								
		□ 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	2																																																																								
3 成 長 力	◎	■ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	1																																																																								
		□ 主要物流拠点・モノづくり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																																																																									
	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3																																																																								
		■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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																																																																									
		□ 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	4																																																																								
◎	■ 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			12	9																																																																								
評価値			0.75																																																																									
<p>※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」</p> <p>(令和元年9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>【分析】</p> <p>・評価基準表に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。</p>																																																																												
判定	<p>A</p> <p>A: 事前評価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: 事前評価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: 事前評価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>																																																																											
	<p>【理由】</p> <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。</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) □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</p>																																																																												
V 事業評価監視委員会の意見																																																																												
VI 対応方針																																																																												

