

# 事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道 給父稲沢線 (森上工区)					
事業箇所	稲沢市祖父江町森上～稲沢市片原一色町					
事業のあらまし	<p>一般県道給父稲沢線は、稲沢市西部から稲沢市中心部に至る延長 8.7 kmの路線であり、南北軸である国道 155 号及び東西軸である一般県道稲沢祖父江線と接続し、尾張北部地域の東西方向の道路ネットワークを形成する重要な路線である。</p> <p>現道区間を含む当該路線は、緊急輸送道路に位置付けられていないものの、当該路線と接続する国道 155 号や一般県道稲沢祖父江線は緊急輸送道路に指定されており、近年発生が懸念される南海トラフ地震等の大規模災害時の円滑な避難・救助機能の確保が課題となっている。加えて、当該事業区間周辺には小学校が立地しており、現道区間の一部は通学路に指定されているにも関わらず、道路幅員の狭い区間や歩道未整備区間が存在している。さらに、地域の移動手段を担うコミュニティバスについて、現道の一部区間には渋滞区間もあることから、公共交通機関の定時性が課題となっている。</p> <p>このため、大規模災害時の円滑な救援・復旧活動を確保し、歩行者の安全性の向上、公共交通機関の利用促進を図るため、一般県道給父稲沢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（公共交通機関の利用促進）</p> <p>(2) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(3) 交通事故対策（通学路の安全性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	24.2 億円		■工事費 18.9 億円、■用補費 2.2 億円、■その他 3.1 億円			
事業期間	採択予定年度	2022 年度	着工予定年度	2022 年度	完成予定年度	2033 年度
事業内容	バイパス整備（延長：0.6 km、車線数：2 車線、幅員：16.0m）					
II 評価						
① 事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は稲沢市のコミュニティバスの運行区間であり、一部区間には渋滞が発生しており、バス路線の渋滞対策が課題となっている。</li> <li>・コミュニティバスの運行路線の中でも、特に現道区間を運行する本路線においては、利用者が多い区間となっている。</li> <li>・このため、当該事業区間の整備により、現道からの交通転換が図られることにより、バスの定時性・利便性の向上を図る必要がある。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は緊急輸送道路として位置付けられてはいないが、接続する国道 155 号は第一次緊急輸送道路、一般県道稲沢祖父江線は第二次緊急輸送道路に指定されており、当該事業区間を整備することで、緊急輸送道路ネットワークの強化を図る。また、当該事業区間の西側沿線周辺には、災害拠点病院等が立地しており、防災拠点へのアクセス性の向上を図る必要がある。</li> </ul> <p>(3) 交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間周辺には小学校が立地しており、現道区間の一部は通学路に指定されているが、小型車同士でもすれ違いが困難な程、道路幅員が狭い区間や歩道未整備区間</li> </ul>				

も存在しており、歩行者の安全性に課題がある。  
 ・このため、当該事業区間の整備により現道等からの交通転換が図られることにより、通学路の安全性の向上を図る必要がある。

○都市計画決定

当該路線は、1971年3月に都市計画決定した。(延長950m、幅員16.0m)  
 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6,960m、幅員16.0m)

判定

A

A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。  
 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。

【理由】

公共交通機関の利用促進、東西方向を結ぶ緊急輸送道路ネットワークの強化及び通学路の交通安全対策の強化のため事業実施の必要性が高い。

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】

区分		事前評価時 (基準年：R3)	備考
費用 (億円)	事業費	16.8	
	維持管理費	0.3	
	合計(C)	17.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	33.9	
	走行経費減少便益	6.6	
	交通事故減少便益	0.1	
	合計(B)	40.6	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	8,200
費用対効果分析結果(B/C)		2.4	

※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)

2) 貨幣価値化困難な効果

・「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0.67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	
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	MAX
			<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 あいちを守る	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	MAX
			<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
	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	MAX
			<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
総合計				9
評価値				7/9=0.78

②事業の効果

		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)																																																																																																																							
	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></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>2030</th> <th>2031</th> <th>2032</th> <th>2033</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="12">←————→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="12">←————→</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="12">←————→</td> </tr> <tr> <td>土工</td> <td colspan="12">←————→</td> </tr> <tr> <td>構造物工</td> <td colspan="12">←————→</td> </tr> <tr> <td>舗装</td> <td colspan="12">←————→</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td colspan="5">7.2</td> <td colspan="7">17.0</td> <td>24.2</td> </tr> </tbody> </table>														2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計	工 種 区 分	調査・設計	←————→												用地補償	←————→												工事	←————→												土工	←————→												構造物工	←————→												舗装	←————→												事業費(億円)	7.2					17.0							24.2
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計																																																																																																											
	工 種 区 分	調査・設計	←————→																																																																																																																						
		用地補償	←————→																																																																																																																						
		工事	←————→																																																																																																																						
		土工	←————→																																																																																																																						
		構造物工	←————→																																																																																																																						
舗装		←————→																																																																																																																							
事業費(億円)	7.2					17.0							24.2																																																																																																												
2) 地元の合意形成	・地元自治体より早期整備の要望を受けており、鉄道事業者とは事前に調整を図っているほか、事業に対する地元役員の理解が得られている。今後、早期に事業説明を行い、沿線地権者の理解を得ていく。																																																																																																																								
3) 環境への影響	・沿線に既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。																																																																																																																								
判定	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。 【理由】 円滑な事業環境が整っており、計画の実行性が確保されている。																																																																																																																							
④事業手法の妥当	1) 代替案の比較検討結果	・当該路線はルートが都市計画決定済みで、接続する前後区間が整備及び着手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い、都市計画ルートでの整備が妥当であると確認。																																																																																																																							
	判定	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。 【理由】 都市計画決定されたルートの整備であり、接続する前後区間が整備及び着手済みの都市計画道路であるため妥当である。																																																																																																																						
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																																																																																																																									
■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																																																																																																																									

V 事業評価監視委員会の意見

一般県道給父稲沢線（森上工区）の対応方針（案）[事業実施] を了承する。

VI 対応方針

事業実施