

再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>せとおおぶとうかい</small> 瀬戸大府東海線					
事業箇所	<small>ながくてしながくてちよう</small> 長久手市長湫町 地内					
事業の あらまし	<p>主要地方道瀬戸大府東海線は、瀬戸市を起点とし長久手市、日進市、東郷町、豊明市を經由し大府市・東海市に至る、名古屋市の東部地域を南北に結ぶ全長 38km の主要幹線道路である。また、第二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>本事業区間の周辺は、横道交差点などの主要渋滞箇所があるなど慢性的に渋滞しており、長久手中央土地区画整理事業等の基盤整備の進展や、大型商業施設の開業による交通需要の増加に伴うさらなる渋滞が懸念され、瀬戸市や、長久手市から、交通結節点である名古屋 IC 等へのアクセス性の向上が課題となっている。</p> <p>このため、長久手市内の渋滞緩和、名古屋 IC までのアクセス時間短縮、災害時の緊急輸送道路の確保等を図ることを目的として、主要地方道瀬戸大府東海線の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人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（バス路線等の渋滞緩和）</p> <p>②国際競争力を強化する基盤整備（高規格幹線道路へのアクセス性向上）</p> <p>③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>					
計画変更 の推移		事業採択時 (2002)	再評価時 (1 回目) (2016)	再評価時 (2 回目) (2020)	変動要因の分析	
	事業期間	2002～2024	2002～2024	2002～2026	・用地取得に不測の日数を要した	
	事業費(億円)	38.6	38.6	84.1	・交通需要の増加による暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更及び 4 車線から現道 2 車線へのすり付けに伴う区間延伸 (用地補償費及び橋梁等築造費の追加) ・希少種へ配慮した環境対策の調査・工事の追加	
	経費 内訳 (億円)	工事費	14.7	14.7		44.6
		用補費	20.0	20.0		33.2
その他	3.9	3.9	6.3			
事業内容	バイパス整備 L=1.2km W=25m ・完成 4 車線区間 L=0.8km ・暫定 2 車線区間 L=0.4km 3 種 2 級 (60km/h)	バイパス整備 L=1.2km W=25m ・完成 4 車線区間 L=0.8km ・暫定 2 車線区間 L=0.4km 3 種 2 級 (60km/h)	バイパス整備 L=1.5km W=25m ・完成 4 車線区間 L=1.2km ・4 車線から現道 2 車線へのすり付け区間 L=0.3km 3 種 2 級 (60km/h)	・交通需要の増加による暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更 ・4 車線から現道 2 車線へのすり付けに伴う区間延伸		

## II 評価

### ①事業の必要制の変化

#### 1) 必要性 の変化

##### 【事業採択時の状況】

- ・現道区間のH11 センサス混雑度は1.30（交通量：14,406 台/日）と高く、1.0を超えていることから、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要であった。
- ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は1992～2002年の10年間で32,000人から40,500人へ8,500人増加している。
- ・該当路線がアクセスするリニモ（愛知高速交通）長久手古戦場駅が2004年3月に開業し、さらなる人口の増加が見込まれている。

##### 【再評価時（1回目）の状況】

##### ①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・現道の混雑度は1.01、交通量：14,759 台/日（H22 センサス）であり、また横道交差点は主要渋滞箇所に指定されている。
- ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は2002～2015年で13,300人増加しており、人口増加は続いている。また、長久手中央土地区画整理事業やリニモ開業等の基盤整備が進み、大型商業施設の開業が予定されているなど、交通需要の増加が見込まれる。
- ・現道区間はバス路線として設定されている。

##### ②国際競争力を強化する基盤整備

- ・当該区間を整備することにより、本地域周辺から交通結節点である名古屋 IC へのアクセス向上が望まれる。

##### ③地震・津波対策の強化

- ・（主）瀬戸大府東海線は、第二次緊急輸送道路に位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要である。

##### 【再評価時（2回目）の状況】

##### ①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・現道の混雑度は1.10、交通量は15,255 台/日（H27 センサス）であり、増加傾向である（H22 センサス：14,800 台/日）。
- ・現道の混雑時旅行速度および非混雑時旅行速度がともに低く、時間帯を問わず慢性的に混雑している（H27 センサス旅行速度：朝夕ピーク時上り 16.7km/h、朝夕ピーク時下り 19.1km/h、昼間12時間上り 20.3km/h、昼間12時間下り 18.6km/h）。
- ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は2015～2020年で約5,400人増加しており、人口増加は続いている。また、長久手中央土地区画整理事業が進展し、大型商業施設が開業するなど、今後も交通需要の増加が見込まれる。
- ・現道区間はバス路線として設定されている。

##### ②国際競争力を強化する基盤整備

- ・当該区間は山の田工業団地などの産業集積地から名古屋 IC・長久手 IC へのアクセス道路としての役割を果たす路線であり、物流の円滑化による国際競争力の強化が期待されている。

##### ③地震・津波対策の強化

- ・（主）瀬戸大府東海線は、第二次緊急輸送道路に位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要性は変わらない。

##### 【変動要因の分析】

- ・前回の再評価時と比べ、人口増加が続いており、また、長久手中央土地区画整理事業や大型商業施設の開業など、交通需要の増加に対応した交通渋滞緩和が必要であり、事業の必要性が増大している。

判定	A	<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>																																																																																																																					
	【理由】	<p>・長久手中央土地区画整理事業や大型商業施設の開業などにより交通需要が増加していることから、渋滞緩和や交通結節点へのアクセス向上などが一層求められ、事業採択時に比べ事業の必要性が増加しているため。</p>																																																																																																																					
	【事業計画及び実績】	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2002 ～2004</th> <th>2005 ～2007</th> <th>2008 ～2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>当初計画</td> <td colspan="3">17.6</td> <td colspan="12">21.0</td> <td>38.6</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">18.5</td> <td colspan="6">16.0</td> <td colspan="6"></td> <td>34.5</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="3">18.5</td> <td colspan="6">16.0</td> <td colspan="4">33.3</td> <td colspan="2">16.3</td> <td>84.1</td> </tr> </tbody> </table>			2002 ～2004	2005 ～2007	2008 ～2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	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	17.6			21.0												38.6	実績	18.5			16.0												34.5	今回計画	18.5			16.0						33.3				16.3	
		2002 ～2004	2005 ～2007	2008 ～2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	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	17.6			21.0												38.6																																																																																																						
	実績	18.5			16.0												34.5																																																																																																						
	今回計画	18.5			16.0						33.3				16.3		84.1																																																																																																						
1) 進捗状況	【進捗率】	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長 (km)</td> <td>0.1</td> <td>0.1</td> <td>100%</td> <td>1.5</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>事業費 (億円)</td> <td>38.6</td> <td>34.5</td> <td>89%</td> <td>84.1</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>    工事費</td> <td>14.7</td> <td>6.0</td> <td>41%</td> <td>44.6</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>    用地補償費</td> <td>20.0</td> <td>24.2</td> <td>121%</td> <td>33.2</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>    その他</td> <td>3.9</td> <td>4.3</td> <td>110%</td> <td>6.3</td> <td>68%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、91.5%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前熊下田地内L=100m(長久手温泉ござらっせ西側)が暫定2車線で供用済み</li> </ul>		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)	0.1	0.1	100%	1.5	7%	事業費 (億円)	38.6	34.5	89%	84.1	41%	工事費	14.7	6.0	41%	44.6	13%	用地補償費	20.0	24.2	121%	33.2	73%	その他	3.9	4.3	110%	6.3	68%																																																																												
	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)	0.1	0.1	100%	1.5	7%																																																																																																																		
事業費 (億円)	38.6	34.5	89%	84.1	41%																																																																																																																		
工事費	14.7	6.0	41%	44.6	13%																																																																																																																		
用地補償費	20.0	24.2	121%	33.2	73%																																																																																																																		
その他	3.9	4.3	110%	6.3	68%																																																																																																																		
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業等の基盤整備の進展や大型商業施設の開業による交通需要の増加に伴うさらなる渋滞が懸念されており、暫定2車線整備計画から完成4車線整備計画に計画変更したため。</li> <li>・用地取得が難航し、交渉に不測の日時を要したため。</li> </ul>																																																																																																																						
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年度末における用地取得率は9割以上であり、用地取得が難航している箇所はあるものの、工事着手までに取得できる見通しがあり、2026年度までの本事業の完成が見込まれている。</li> <li>・地元より強い早期整備要望もあり、その他の大きな阻害要因はない。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2026年度までに完成予定である。</li> </ul>																																																																																																																						
判定	B	<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。</p> <p>B：次のいずれか(該当する項目に「○印」を付ける)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>○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</p>																																																																																																																					

		<p>要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>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>																																															
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>解決困難な阻害要因はなく、2026年度までに完成が見込まれるため。</li> </ul>																																															
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】</p> <p>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：2016)</th> <th>再評価 (2回目) (基準年：2020)</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>39.0</td> <td>82.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.7</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>39.6</td> <td>83.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>87.0</td> <td>280.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>9.7</td> <td>33.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>3.4</td> <td>7.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>100.0</td> <td>322.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画 算定交通量 要因 (台/日)</td> <td>15,600</td> <td>19,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>2.5</td> <td>3.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業費は増加したが、計画交通量の増加、暫定2車線から完成4車線への計画変更に伴い便益も増加したため、B/Cは依然として1.0を超えている。</li> </ul>	区分		事業採択時 (基準年：-)	再評価 (1回目) (基準年：2016)	再評価 (2回目) (基準年：2020)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	39.0	82.6		維持管理費	0.7	0.9		合計(C)	39.6	83.6		効果 (億円)	走行時間短縮便益	87.0	280.7		走行経費削減便益	9.7	33.9		交通事故減少便益	3.4	7.4		合計(B)	100.0	322.1		(参考) 計画 算定交通量 要因 (台/日)	15,600	19,400		費用対効果分析結果(B/C)			2.5	3.9	
		区分		事業採択時 (基準年：-)	再評価 (1回目) (基準年：2016)	再評価 (2回目) (基準年：2020)	備考																																										
		費用 (億円)	事業費	未実施	39.0	82.6																																											
			維持管理費		0.7	0.9																																											
			合計(C)		39.6	83.6																																											
		効果 (億円)	走行時間短縮便益		87.0	280.7																																											
			走行経費削減便益		9.7	33.9																																											
			交通事故減少便益		3.4	7.4																																											
			合計(B)		100.0	322.1																																											
			(参考) 計画 算定交通量 要因 (台/日)		15,600	19,400																																											
費用対効果分析結果(B/C)			2.5		3.9																																												

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】  
※事業採択時未実施

【再評価時(1回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、バス路線の渋滞緩和や、名古屋 IC へのアクセス性向上、緊急輸送道路ネットワーク強化の向上などが期待できる。
- ・「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 0.89 である。

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	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" 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づけられた事業に該当する	3	
			<input 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	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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			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	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」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"/> 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	2	
総合計				9	8
評価値				0.89	

【再評価時(2回目)の状況】

- ・特に変化なし。
- ・「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 0.89 である。

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	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" 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づけられた事業に該当する	3	
			<input 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	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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			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	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 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資する事業に該当する	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"/> 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	2	
総合計				9	8
評価値				0.89	

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)

【変動要因の分析】

- ・特に大きな変動要因は無く、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。

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は事業費が増加したものの計画交通量の増加等に伴い、便益も増加したため1.0を超えている。また、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。</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</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
主要地方道瀬戸大府東海線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		