

事前評価調書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道瀬戸大府東海線（瀬戸長久手工区）				
事業箇所	瀬戸市幡西町～長久手市郷前				
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、豊明市を経由し大府市・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、山の田・坊金工業団地への産業集積、長久手中央土地区画整理事業の完了、大型商業施設の進出に伴う新たな交通需要により慢性的に渋滞しており、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。また、本事業区間は、藤が丘駅から尾張瀬戸駅を結ぶバス路線の一部であるが、交通需要の増加によりバスの通行にも支障が生じている。</p> <p>このため、名古屋 IC までのアクセス時間短縮、瀬戸市・長久手市内の渋滞緩和、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) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 地域の活性化（バス路線等の渋滞緩和）</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> <p>—</p>				
事業費	事業費		内訳		
	80.0 億円		□工事費 32.5 億円、□用補費 35.9 億円、□その他 11.6 億円		
事業期間	採択予定年度	2023 年度	着工予定年度	2024 年度	完成予定年度 2034 年度
事業内容	バイパス整備（延長：2.2km、車線数：4 車線、幅員：25.0m）				
II 評価					
① 事業の 必要性	1) 必要性	<p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格幹線道路へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、山の田・坊金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。 <p>(2) 地域の活性化（バス路線等の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、藤が丘駅から尾張瀬戸駅を結ぶバス路線の一部であるが、交通需要の増加によりバスの通行にも支障が生じている。 <p>(3) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> (主) 瀬戸大府東海線は、愛知県地域防災計画において、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がある。 <p>○都市計画決定</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線は、【都市計画道路 3・3・257 瀬戸大府東海線】として、都市計画決定（1967.3.17（建設省第 681 号））されている。 			
	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>産業集積地から高速道路へのアクセス性の向上、バス路線の渋滞緩和、緊急輸送道路の強化の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>		

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：2023年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>41.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>42.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>241.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>27.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>269.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>26,200</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>6.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事前評価時 (基準年：2023年度)	備考	費用 (億円)	事業費	41.3		維持管理費	1.5		合計(C)	42.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	241.7		走行経費減少便益	27.8		交通事故減少便益	0.1		合計(B)	269.6		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,200		費用対効果分析結果(B/C)		6.3		<p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。 ※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(2022年2月 国土交通省 道路局 都市局)に基づき実施。</p>																																						
区分		事前評価時 (基準年：2023年度)	備考																																																																									
費用 (億円)	事業費	41.3																																																																										
	維持管理費	1.5																																																																										
	合計(C)	42.8																																																																										
効果 (億円)	走行時間短縮便益	241.7																																																																										
	走行経費減少便益	27.8																																																																										
	交通事故減少便益	0.1																																																																										
	合計(B)	269.6																																																																										
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,200																																																																									
費用対効果分析結果(B/C)		6.3																																																																										
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> 貨幣価値化困難な効果として、主要物流拠点・生産拠点から高規格道路へのアクセス性の向上、地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和がある。 「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0.83である。 																																																																											
②事業の効果	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</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="5">1 あいちを高める</td> <td rowspan="5">◎</td> <td>□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">2</td> </tr> <tr> <td>□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の便性的な混雑(混雑度125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10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>合計</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">◎地域の活性化</td> <td rowspan="5">◎</td> <td>□ b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td>■ 高規格幹線道路・地域高規格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>合計</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">◎地震・津波対策の推進</td> <td rowspan="5">◎</td> <td>□ 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="3">2</td> </tr> <tr> <td>□ 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>■ 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>□ 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>合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>◎広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">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>合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>総合計</td> <td></td> <td>12</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>評価値</td> <td></td> <td colspan="2">0.83</td> </tr> </tbody> </table>			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			評価項目	基礎点	得点	1 あいちを高める	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2	□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の便性的な混雑(混雑度125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10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	合計	6	5	◎地域の活性化	◎	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	■ 高規格幹線道路・地域高規格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	5	◎地震・津波対策の推進	◎	□ 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	□ 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	■ 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	□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	合計	3	2	◎広域的な防災機能の向上が期待できる	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	総合計		12	10	評価値		0.83		<p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和4年3月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市盤部都市整備課)</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																																																																									
評価項目			基礎点	得点																																																																								
1 あいちを高める	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2																																																																								
		□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の便性的な混雑(混雑度125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10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																																																																									
		合計	6	5																																																																								
◎地域の活性化	◎	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3																																																																								
		■ 高規格幹線道路・地域高規格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	5																																																																								
◎地震・津波対策の推進	◎	□ 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																																																																								
		□ 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																																																																									
		■ 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																																																																									
		□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																																																									
		合計	3	2																																																																								
◎広域的な防災機能の向上が期待できる	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																																																																										
総合計		12	10																																																																									
評価値		0.83																																																																										
判定	<p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>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>2034</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">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>11.6</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>35.9</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>32.5</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td>20.4</td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td>12.1</td> </tr> <tr> <td>事業費（億円）</td> <td colspan="5">40.8</td> <td colspan="5">39.2</td> <td>80.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="12">80.0</td> <td>80.0</td> </tr> </tbody> </table>		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計	工 種 区 分	調査・設計											11.6	用地補償											35.9	工事											32.5	・土工											20.4	・舗装工											12.1	事業費（億円）	40.8					39.2					80.0		80.0												80.0
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計																																																																																									
	工 種 区 分	調査・設計											11.6																																																																																									
		用地補償											35.9																																																																																									
		工事											32.5																																																																																									
・土工												20.4																																																																																										
・舗装工												12.1																																																																																										
事業費（億円）	40.8					39.2					80.0																																																																																											
	80.0												80.0																																																																																									
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、事業に対する地元役員の理解が得られている。今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、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	<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	<p>1) 代替案の比較検討結果</p> <p>・本路線は都市計画道路であるため、都市計画ルートでの整備が妥当である。 ・隣接工区も都市計画ルートに基づいて整備中である。</p>																																																																																																					
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】 ・都市計画決定されたルートであり、隣接工区も都市計画ルートに基づいて整備をしているため、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、安全性の改善状況																																																																																																						
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（瀬戸長久手工区）の対応方針（案） [事業実施] を了承する。																																																																																																						
Ⅵ 対応方針																																																																																																						
事業実施																																																																																																						