

再 評 価 調 書

I 事業概要								
事業名	道路事業							
地区名	地域高規格道路名古屋瀬戸道路（一般県道日進瀬戸線）							
事業箇所	日進市本郷町～長久手市岩作床寒							
事業のあらまし	<p>名古屋瀬戸道路は、名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋第二環状自動車道、東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する地域高規格道路である。</p> <p>このうち、日進市から長久手市に至る延長 4.0km 区間について、東名高速道路との接続による広域的な活動・交流促進や、人口が増加傾向にある名古屋東部地域のまちづくりの支援、さらには力石名古屋線や瀬戸大府東海線の渋滞緩和などの地域内交通の円滑化を図るため、自動車専用道路と 2 車線の側道を併せ持つ構造の道路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（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>(2) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路・地域高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>(3) 地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>							
計画変更の推移		事前評価時 (1999 年度)	再評価時 (2008 年度)	再評価時(2 回目) (2013 年度)	再評価時(3 回目) (2018 年度)	再評価時(4 回目) (2023 年度)	変動要因 の分析	
	事業期間	1999 年度～ 2010 年度	1999 年度～ 2028 年度	1999 年度～ 2033 年度	1999 年度～ 2033 年度	1999 年度～ 2033 年度		
	事業費（億円）	688.0	963.0	960.0	960.0	960.0		
	経費内訳	工事費	—	661.0	658.0	658.0	658.0	
		用補費	—	265.0	265.0	265.0	265.0	
	その他	—	37.0	37.0	37.0	37.0		
事業内容	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線		
II 評価								
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要地方道力石名古屋線の道路混雑の緩和 ・ 2005 年・愛知万博(平成 17 年開催)の観客輸送計画のアクセスルートとしてスムーズな交通処理を実現 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口急増が続く名古屋東部丘陵地域での交通需要に対処 ・ 愛知万博の理念と成果を受け継ぐ「愛・地球博記念公園」及びその他周辺諸施設等の地域整備を支援する交通基盤 <p>【再評価時(2 回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長久手市や東郷町などで新たな地域整備が進み、人口増や商業等の活性化が進んでいる <p>【再評価時(3 回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日進市や長久手市などで地域整備が進み、集客力の高い商業施設の立地、モリコロパークや愛知の拠点における施設整備などにより、人口増や賑わい、産業活動が活性化している。 ・ 沿線や周辺では、地域整備の計画や構想もあり、将来の人口見通しも増加傾向である。 						

	<ul style="list-style-type: none"> ・一方で、周辺道路では、並行路線等で交通量が増加し渋滞が発生している。 ・既供用区間は、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 <p>【再評価時(4回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、日進市や長久手市などで地域整備が進み、集客力の高い商業施設の立地、ジブリパークの一部開園や知の拠点における施設整備などにより、人口増や賑わい、産業活動が活性化している。 ・沿線や周辺では、地域整備の計画や構想も前回事業評価時(3回目)と同様にあり、将来の人口見通しも変わらず増加傾向である。 ・周辺道路では、前回事業評価時(3回目)と同様に並行路線等で交通量が増加し渋滞の発生が続いている。 ・既供用区間も、前回事業評価時(3回目)と同様に第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長久手市、日進市などでの地域整備やそれに伴う人口増加・産業立地が現在も続いており、地域の交通需要も増加し交通渋滞が発生。 																																																																																																																																												
判定	<p>B</p> <p>A：新規評価時に比べ必要性が増大している。 B：新規評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：新規評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <p>新規評価時及び前回評価時と同様に、地域整備などにより今後とも人口増や賑わい、産業活動の活性化が進み、渋滞緩和を始めとするまちづくりの支援が必要であるほか、緊急輸送道路の整備も必要なため。</p>																																																																																																																																												
1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="391 1131 1460 1512"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>1999~2002</th> <th>2003~2007</th> <th>2008~2012</th> <th>2013~2017</th> <th>2018~2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029~2033</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> </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> </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> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>当初計画</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>9.5</td> <td>2.8</td> <td>32.4</td> <td colspan="6">301.3</td> <td>960.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>7.8</td> <td>5.6</td> <td>9.1</td> <td colspan="6"></td> <td>636.5</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>7.8</td> <td>5.6</td> <td>9.1</td> <td colspan="6">130.3</td> <td>193.2</td> <td>960.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="391 1545 1388 1892"> <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>4.0</td> <td>2.3</td> <td>58%</td> <td>4.0</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>658.7</td> <td>636.5</td> <td>97%</td> <td>960.0</td> <td>66%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>367.5</td> <td>340.2</td> <td>93%</td> <td>658.0</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>256.0</td> <td>259.9</td> <td>102%</td> <td>265.0</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>35.2</td> <td>36.4</td> <td>103%</td> <td>37.0</td> <td>98%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約99.7%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度に日進JCT~長久手IC間の2.3kmが供用開始 			1999~2002	2003~2007	2008~2012	2013~2017	2018~2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029~2033	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	480.5	133.5	9.5	2.8	32.4	301.3						960.0	実績	480.5	133.5	7.8	5.6	9.1							636.5	今回計画	480.5	133.5	7.8	5.6	9.1	130.3						193.2	960.0		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)	4.0	2.3	58%	4.0	58%	事業費(億円)	658.7	636.5	97%	960.0	66%	工事費	367.5	340.2	93%	658.0	52%	用補費	256.0	259.9	102%	265.0	98%	その他	35.2	36.4	103%	37.0	98%
		1999~2002	2003~2007	2008~2012	2013~2017	2018~2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029~2033	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	480.5	133.5	9.5	2.8	32.4	301.3						960.0																																																																																																																																
	実績	480.5	133.5	7.8	5.6	9.1							636.5																																																																																																																																
	今回計画	480.5	133.5	7.8	5.6	9.1	130.3						193.2	960.0																																																																																																																															
	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)	4.0	2.3	58%	4.0	58%																																																																																																																																								
事業費(億円)	658.7	636.5	97%	960.0	66%																																																																																																																																								
工事費	367.5	340.2	93%	658.0	52%																																																																																																																																								
用補費	256.0	259.9	102%	265.0	98%																																																																																																																																								
その他	35.2	36.4	103%	37.0	98%																																																																																																																																								

②事業の進捗状況及び見込み

③事業の効果の変化	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】 ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・未供用区間 1.7km について、暫定整備に向けた用地は確保済みで、側道整備にも着手しており、前回評価時に目標とした 2028 年度の暫定形、2033 年度の完成形の供用に向けて取り組んでいく。																																																																									
	判定	B 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。 ・これまで事業が長期化していたが、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、予定通り暫定形の供用目標年度である 2028 年度、完成形の供用目標年度である 2033 年度の供用が見込まれるため。																																																																										
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】 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】 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">区分</th> <th>事前評価時</th> <th>再評価時</th> <th>再評価時</th> <th>再評価時</th> <th>再評価時</th> </tr> <tr> <th>(基準年:1999年度)</th> <th>(基準年:2008年度)</th> <th>2回目 (基準年:2013年度)</th> <th>3回目 (基準年:2018年度)</th> <th>4回目 (基準年:2023年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>550.0</td> <td>966.0</td> <td>1,007.0</td> <td>1,272.0</td> <td>1,578.0</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>107.0</td> <td>2.0</td> <td>9.0</td> <td>18.0</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>657.0</td> <td>968.0</td> <td>1,015.0</td> <td>1,291.0</td> <td>1,582.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,803.0</td> <td>1,362.0</td> <td>1,449.0</td> <td>1,394.0</td> <td>1,930.0</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>99.0</td> <td>99.0</td> <td>59.0</td> <td>92.0</td> <td>142.0</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>76.0</td> <td>27.0</td> <td>3.0</td> <td>11.0</td> <td>13.0</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>1,978.0</td> <td>1,488.0</td> <td>1,511.0</td> <td>1,496.0</td> <td>2,085.0</td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td>55,800</td> <td>34,400</td> <td>20,800</td> <td>18,000</td> <td>26,600</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>3.0</td> <td>1.5</td> <td>1.4</td> <td>1.2</td> <td>1.3</td> </tr> </tbody> </table>					区分		事前評価時	再評価時	再評価時	再評価時	再評価時	(基準年:1999年度)	(基準年:2008年度)	2回目 (基準年:2013年度)	3回目 (基準年:2018年度)	4回目 (基準年:2023年度)	費用 (億円)	事業費	550.0	966.0	1,007.0	1,272.0	1,578.0	維持管理費	107.0	2.0	9.0	18.0	3.0	合計(C)	657.0	968.0	1,015.0	1,291.0	1,582.0	効果 (億円)	走行時間短縮便益	1,803.0	1,362.0	1,449.0	1,394.0	1,930.0	走行経費減少便益	99.0	99.0	59.0	92.0	142.0	交通事故減少便益	76.0	27.0	3.0	11.0	13.0	合計(B)	1,978.0	1,488.0	1,511.0	1,496.0	2,085.0	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	55,800	34,400	20,800	18,000	26,600	費用対効果分析結果 (B/C)		3.0	1.5	1.4	1.2	1.3
区分		事前評価時	再評価時	再評価時	再評価時			再評価時																																																																			
		(基準年:1999年度)	(基準年:2008年度)	2回目 (基準年:2013年度)	3回目 (基準年:2018年度)	4回目 (基準年:2023年度)																																																																					
費用 (億円)	事業費	550.0	966.0	1,007.0	1,272.0	1,578.0																																																																					
	維持管理費	107.0	2.0	9.0	18.0	3.0																																																																					
	合計(C)	657.0	968.0	1,015.0	1,291.0	1,582.0																																																																					
効果 (億円)	走行時間短縮便益	1,803.0	1,362.0	1,449.0	1,394.0	1,930.0																																																																					
	走行経費減少便益	99.0	99.0	59.0	92.0	142.0																																																																					
	交通事故減少便益	76.0	27.0	3.0	11.0	13.0																																																																					
	合計(B)	1,978.0	1,488.0	1,511.0	1,496.0	2,085.0																																																																					
(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	55,800	34,400	20,800	18,000	26,600																																																																					
費用対効果分析結果 (B/C)		3.0	1.5	1.4	1.2	1.3																																																																					
※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と。 【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（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局） 【変動要因の分析】 ・再評価時（4回目）に貨幣価値化可能な効果（B/C）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

【事前評価時および再評価時(1回目~2回目)の状況】

・東名高速道路との接続による広域的な活動、交流を促進するとともに、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する。また、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和などに寄与する。

【再評価時(3回目)の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の確保」、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「広域的な防災機能の向上」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。

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	
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	2	
	②風水害・土砂災害対策の強化		<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 <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 <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	3 2 1		
合計				3	2	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> 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	2	
			<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	3 2 1		
			<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 <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 <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	3 2 1		
	合計	6	5			
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	3		
<input checked="" 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 <input 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 <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	3 2 1					
合計		3	3			
総合計				12	10	
評価値					0.83	

【再評価時(4回目)の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「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」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「広域的な防災機能の向上」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1.0である。

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
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 定時性の確保ができる	MAX3	3
		■ 主要物流拠点・生産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	
		合計	3	
	◎	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	3	
◎	◎ 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	3	
	■ 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		
◎	◎ a) 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	0		
総合計			12	12
評価値				1.0
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・交通局 都 市基盤部 都市整備課）				
【変動要因の分析】				
・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	B	A：新規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。 B：新規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。 C：新規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。		
	【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。		
Ⅲ 対応方針（案）				
継続	中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。 継続：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				
地域高規格道路名古屋瀬戸道路（一般県道日進瀬戸線）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。				

VI 対応方針

事業継続