

# 再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道 <small>さかいまさなりしんでんかにえ</small> 境政成新田蟹江線					
事業箇所	弥富市 <small>さかい</small> 境町～ <small>とみしま</small> 富島町					
事業のあらまし	<p>一般県道境政成新田蟹江線は、国道1号から伊勢湾岸自動車道弥富木曾岬 IC に至る延長約 21km の路線であり、弥富市中心市街地と弥富木曾岬 IC を結ぶ重要な路線である。また、地震対策アクションプランの整備計画にも位置づけられているなど、防災上重要な路線でもある。</p> <p>並行する現道幅員は狭隘で車のすれ違いも困難な状況であり、弥富市の中心市街地から弥富木曾岬 IC へのアクセス性、物流や人の交流などの点で地域の課題となっていた。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」「地震・津波対策」を主な目的として、高規格幹線道路・主要物流拠点へのアクセス性向上とともに、緊急輸送道路の整備を図るため、一般県道境政成新田蟹江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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸・海・空一体の国際競争力の強化 (高規格幹線道路・主要物流拠点へのアクセス性向上)</li> <li>・地震・津波対策 (緊急輸送道路等の整備)</li> </ul> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2011 年度)	再評価時(1 回目) (2018 年度)	再評価時(2 回目) (2023 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2011 年度 ～2021 年度	2011 年度 ～2021 年度	2011 年度 ～2028 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤対策に必要な工期を計上(+7 年)</li> <li>・人件費・材料費の高騰による事業費の見直し(+1.1 億円)</li> <li>・軟弱地盤対策に必要な事業費を計上(+7.9 億円)</li> </ul>	
	事業費(億円)	21.0	21.0	30.0		
	経費内訳	工事費	9.7	9.7		17.5
		用補費	10.0	10.0		10.0
その他		1.3	1.3	2.5		
事業内容	バイパス整備 延長:1.4km 幅員:23.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長:1.4km 幅員:23.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長:1.4km 幅員:23.0m 2/4 車線			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道境政成新田蟹江線（現道）の昼間12時間交通量は、2,393台/12h（H17 センサスから2,906台/12h（H22 センサス）と増加しており、本路線と並行する主要地方道名古屋西港線でも、12,633台/12h（H17 センサス）から13,707台/12h（H22 センサス）と同様に増加しているとともに、混雑度も2.06と高く渋滞が発生している。</li> </ul> <p><b>【再評価時(1回目)の状況】</b></p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋港の取扱貨物量は依然として高い状況であり、弥富市周辺においても物流企業が多数立地する中で、名古屋港弥富ふ頭、鍋田ふ頭では、大型船に対応した岸壁の拡充計画があるなど物流機能の強化による交通量増加に対応するため、幹線道路ネットワークの必要性は依然として高い。</li> <li>一般県道境政成新田蟹江線（現道）の昼間12時間交通量は、2,928台/12h（H27 センサス）で増加傾向にあり、本路線と並行する主要地方道名古屋西港線は12,951台/12h（H27 センサス）と交通量は減少しているが混雑度は1.88と高く、本路線の整備の必要性は依然として高い。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は地震対策アクションプランに位置づけられている防災上重要な路線であり、本事業により幅員が狭隘である区間を解消することで、伊勢湾岸自動車道湾岸弥富ICから地域中核災害拠点病院への所要時間が約23分から約18分と約5分の短縮効果が見込まれるため、災害発生時における救助機能の向上が期待される。</li> </ul> <p><b>【再評価時(2回目)の状況】</b></p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋港の輸出入額並びに飛島ふ頭におけるコンテナ取扱量は増加傾向となっている。</li> <li>名古屋港鍋田ふ頭、飛島ふ頭ではコンテナ船の大型化等に対応するために港湾施設の整備が進められている。</li> <li>以上のような背景から、物流交通の増加に伴う主要物流拠点へのアクセス性向上の必要性は変わらない。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間は、第一次緊急輸送道路の計画区間に指定されており、整備により湾岸弥富ICから地域中核災害拠点病院への所要時間が約6分の短縮効果が見込まれるため、防災ネットワーク強化の必要性は変わらない。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋港鍋田ふ頭及び飛島ふ頭の整備事業が進んでいる中で輸出入額やコンテナ取扱量は増加傾向にあり、物流交通の需要は依然として高い。</li> <li>第一次緊急輸送道路の計画区間であり、防災ネットワーク上重要な路線であることから、事業の必要性は変わらない。</li> </ul>
	<p>判定</p> <p><b>B</b></p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。  B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。  C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。  ※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><b>【理由】</b></p> <p>主要物流拠点へのアクセス性向上、緊急輸送道路の整備など必要性に大きな変化がないため。</p>

【事業計画及び実績】

		2011～2015	2016～2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計
工種 区分	調査・設計	←————→										
	用地補償	←————→										
	工事	←————→										
	・土工	←————→										
	・舗装工	←————→										
事業費 (億円)	前回計画	14.3	6.7									21.0
	実績	14.3	5.8	0.02								20.2
	今回計画	14.3	5.8	0.02	9.8							30.0

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	1.4	0.0	0%	1.4	0%
事業費(億円)	21.0	20.2	96%	30.0	67%
工事費	9.7	8.3	86%	17.5	48%
用補費	10.0	9.8	98%	10.0	98%
その他	1.3	2.0	154%	2.5	80%

※用地取得率（面積ベース）は約93%

【施工済みの内容】

- ・供用済み区間はなし。

2) 未着手  
又は長期化の理由

- ・軟弱地盤対策に必要な工期を見込んだため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・軟弱地盤対策で長期的な時間を要したがその対策について見通しが立ったため、今後は大きな阻害要因は無い。

【今後の見込み】

- ・2028年度までに事業完了する見込みである。

判定

**B**

- A：これまで事業は順調であり、引き続き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】

- ・軟弱地盤対策により事業期間が延長したものの、今後は阻害要因がなく、2028年度までに整備の完了が見込まれるため。

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

区 分		事前評価時	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目)	備考
		(基準年:2011年度)	(基準年:2018年度)	(基準年:2023年度)	
費用 (億円)	事業費	-	21.1	33.8	
	維持管理費	-	0.7	1.1	
	合計(C)	-	21.8	34.9	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	90.3	73.8	
	走行経費減少便益	-	4.6	3.8	
	交通事故減少便益	-	0.3	0.3	
	合計(B)	-	95.3	77.9	
(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	-	11,400	9,700	
費用対効果分析結果 (B/C)		-	4.4	2.2	

※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(令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・事業期間の延長及び事業費の増加により費用は増加、一方で計画交通量の減少により便益は減少しているが、依然として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

【事前評価時の状況】

- ・事前評価未実施

【再評価時(1回目)の状況】

- ・「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1.00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"/> 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	3	
			<input checked="" 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	3		
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2		
			<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	1		
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3		
			<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	6		6
			総合計			9
評価値			1.00			

【再評価時(2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が期待できる」「広域交通性の向上が期待できる」「広域的な防災機能の向上が期待できる」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1.00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			
			評価項目	基礎点	得点	
1 あ い ち を る	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> 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	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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		
			<input 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	2		
			<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	1		
			合計	3		3
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3		
2 あ を い 守 る	③地震・津波対策の推進	◎	<input checked="" type="checkbox"/> 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	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
			<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3		
			<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				
総合計		9	9			
評価値			1.00			

※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	<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>・前回評価時からB/Cは低下しているものの、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。</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		
一般県道境政成新田蟹江線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		