

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道 155 号 (春日井バイパス)				
事業箇所	小牧市大草西～春日井市不二ガ丘1丁目				
事業のあらまし	<p>一般国道 155 号は、愛知県常滑市を起点とし、春日井市、一宮市を経て弥富市に至る延長約 145km の主要幹線道路である。本路線は、(都)北尾張中央道として名古屋市を取り巻く主要都市や国道 19 号等の幹線道路を結ぶ環状機能を有し、生活・産業を支える重要な路線である。また、第 1 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>当該事業区間の現道は、主要渋滞箇所位置付けられた春日井インター東交差点が存在するなど、慢性的に混雑しており、東名高速道路春日井 IC 等を利用する尾張北部地域の物流や産業活動に支障をきたしている状況である。</p> <p>このため、「地域の活性化」「陸・海・空一体の国際競争力の強化」「地震・津波対策の推進」を主な目的として、地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、高速道路等へのアクセス性の向上や大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、一般国道 155 号春日井バイパスの整備を行うものである。</p>				
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></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><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2018 年度)	再評価時 (2023 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2019年度～2033年度	2019年度～2033年度	変動なし	
	事業費（億円）	92.0	92.0	変動なし	
	経費内訳	工事費	27.2	27.2	変動なし
		用補費	60.8	60.8	変動なし
		その他	4.0	4.0	変動なし
	事業内容	バイパス整備 延長：2.9km、 幅員：23.25～44.25m 暫定2車線(2/4)	バイパス整備 延長：2.9km、 幅員：23.25～44.25m 暫定2車線(2/4)	変動なし	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

- ①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備
  - ・当該事業区間の現道は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、複数の主要渋滞箇所を含む渋滞区間に指定されている。また、混雑時旅行速度も低下しており、円滑な交通に支障をきたしている。
    - 上り：20.9km/h (H22 センサス) ⇒13.9km/h (H27 センサス)
    - 下り：16.4km/h (H22 センサス) ⇒10.1km/h (H27 センサス)
- ②国際競争力を強化する基盤整備
  - ・当該事業区間の現道の交通量は、H22 センサスによると、13,112 台/日であり、大型車混入率は19%と高く、混雑度も1.03 と渋滞しているため、当該事業区間の整備により高速道路へのアクセス性の向上が必要である。
- ③地震・津波対策の強化
  - ・国道155号は、第一次緊急輸送道路に位置付けられており、広範な応急対策活動に対応するため、災害時の避難・防災機能の強化を図る必要がある。

【再評価時の状況】

- ①地域の活性化
  - ・当該事業区間の現道は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、複数の主要渋滞箇所を含む渋滞区間に引き続き指定されている。また、混雑時旅行速度も20km/hを下回っており、円滑な交通に支障をきたしている。
    - 混雑時旅行速度（実測値） 上り：11.8km/h
    - 下り：12.0km/h
- ②陸・海・空一体の国際競争力の強化
  - ・当該事業区間の現道の実測した交通量は、11,706 台/日であり、大型車混入率は21%と高く、混雑度も1.02 と依然として渋滞しているため、当該事業区間の整備により高速道路へのアクセス性の向上が引き続き必要である。
- ③地震・津波対策の推進
  - ・国道155号は第一次緊急輸送道路に位置づけられており、広範な応急対策活動に対応するため、災害時の避難・防災機能の強化を図る必要性は変わらない。

【変動要因の分析】

- ・周辺路線の交通量は依然として多く、旅行速度も低下しており、慢性的に渋滞が発生している。
- ・高速道路へのアクセス性の強化の必要性は依然として高い。

判定

**B**

- 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。

【理由】

- ・主要渋滞箇所等の渋滞緩和、高規格道路へのアクセス強化、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ~2032	2033	合計
工種 区分	調査・設計	←									→		
	用地補償	←									→		
	工事						←						→
	・土工						←						→
	・橋梁工									↔			
	・舗装工												↔
事業費 (億円)	当初計画	18.2				4.6	69.2						92.0
	実績	1.4	0.0	1.7	3.1							6.2	
	今回計画	6.2				34.5						51.3	92.0

※計画通り 2019 年度に事業着手し、用地買収に日時を要しているが、当初計画から大きな変更はない。

【進捗率】

	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)	0.0	0.0	—	2.9	0%
事業費 (億円)	18.2	6.2	34%	92.0	7%
工事費	0.0	0.0	—	27.2	0%
用補費	14.2	4.4	31%	60.8	7%
その他	4.0	1.8	45%	4.0	45%

※用地進捗率(面積ベース)は、約 12.3%

【施工済みの内容】

- ・用地買収のみで工事進捗はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・特になし。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・2033 年度に整備が完了する予定である。

	判定	<p>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）</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> <li>・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。</li> <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>・特筆すべき阻害要因はなく、2033年度の整備完了が見込まれるため。</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>事前評価時 (基準年:2018年)</th> <th>再評価時 (基準年:2023年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>62.0</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.6</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>63.7</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>128.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>18.6</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-9.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>137.5</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>18,400</td> <td>17,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>2.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	区分		事前評価時 (基準年:2018年)	再評価時 (基準年:2023年)	備考	費用 (億円)	事業費	62.0	—		維持管理費	1.6	—		合計 (C)	63.7	—		効果 (億円)	走行時間短縮便益	128.2	—		走行経費減少便益	18.6	—		交通事故減少便益	-9.4	—		合計 (B)	137.5	—		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,400	17,000		費用対効果分析結果 (B/C)		2.2	—	
		区分		事前評価時 (基準年:2018年)	再評価時 (基準年:2023年)	備考																																									
		費用 (億円)	事業費	62.0	—																																										
			維持管理費	1.6	—																																										
			合計 (C)	63.7	—																																										
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	128.2	—																																										
			走行経費減少便益	18.6	—																																										
			交通事故減少便益	-9.4	—																																										
			合計 (B)	137.5	—																																										
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)		18,400	17,000																																											
費用対効果分析結果 (B/C)		2.2	—																																												
<p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。</p> <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>※再評価における費用対効果分析については、愛知県公共事業評価実施要領細則により、原則として、事前評価時（前回評価時）と比べ、その要因（費用等）が3割を超えて変化している場合、または費用対効果分析結果が1未満になる恐れがある場合に実施するものとされており、今回評価では事業費に大きな変化がないので算定していない。</p>																																															

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となるモノづくり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などがある。
- ・「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0.92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 1 防 御 力	①地震・津波対策の強化	◎	□ 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			3	3	
3 3 成 長 力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ 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
			□ 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	
			■ 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	
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			■ 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	
	□ 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
	◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
■ 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	
□ 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	
□ 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	3	
総合計				12	11
評価値				0.92	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(平成28年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる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などがある。
- ・「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0.92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 高 め る	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	■ 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	
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			■ 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
	◎	②地域の活性化	◎	■ 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
■ 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	3	
2 あ い ち を 守 る	③地震・津波対策の推進	◎	■ 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			3	3	
総合計				12	11
評価値				0.92	

※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	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】	・事前評価時と変わらず事業効果の発現が期待できるため。
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）    □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		
VI 対応方針		