

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 <small>ふしみちよう</small> 伏見町線 <small>びわじまりっきよう</small> (枇杷島陸橋工区)				
事業箇所	清須市西枇杷島町 <small>にしびわじまちよう</small> 地内				
事業のあらまし	<p>都市計画道路伏見町線は、一般国道 302 号を起点とし、名古屋市に至る延長約 4.1km の路線である。当路線は、一宮市方面から名古屋都心部へのアクセス道路であり、清須市都市計画マスタープランにおいては広域幹線軸にも位置付けられ、市民生活及び産業活動を支える主要幹線道路である。</p> <p>また、愛知県地域防災計画において、第 2 次緊急輸送道路として指定されており、防災上も重要な路線である。</p> <p>当該事業区間は、2 車線で整備されているものの、西枇杷島町住吉交差点から枇杷島二丁目交差点間が主要渋滞区間に選定されているなど、慢性的な交通渋滞が発生しているため、自動車交通の円滑化が求められている。</p> <p>このため、「交通の円滑化」「緊急輸送道路の強化」を主な目的として、4 車線へ拡幅整備をするものである。</p> <p>なお、枇杷島橋については、国土交通省が実施する庄内川の改修に合わせ、名古屋市が架け替えを実施し、4 車線化を図っている。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（交通の円滑化）</p> <p>②地震・津波対策の推進（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		事前評価時 (2013 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	2014~2030	2014~2030	2014~2036	用地交渉の難航
	事業費（億円）	53.3	52.9	107.6	
	経費内訳	工事費	29.1	28.3	69.2

	用地 補償費	22.1	21.5	32.7	・当初は外観から補償費を概算していたが、実際に物件調査をした結果、補償費が増額となったもの (+11.2 億円)
	その他	2.1	3.1	5.7	・仮橋計画の変更に伴う、設計委託の増額 (+1.8 億円) ・家屋近接工事に伴う、事前・事後調査の増額 (+0.8 億円)
	事業内容	現道拡幅整備 L=560m W=24~35m 4車線	現道拡幅整備 L=540m W=16~38m 4車線	現道拡幅整備 L=540m W=16~38m 4車線	

## II 評価

① 事業の必要性の変化	1) 必要性 の変化	<p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>① 尾張地域の南北方向の交通円滑化 尾張地域における重要な南北軸の一部でありながら、混雑度が 1.88 (H22 センサスペース) であり、慢性的な渋滞が発生している。また、交通量は 28,995 台/日 (H22 センサスペース) であり、二見町交差点から枇杷島二丁目交差点間が主要渋滞区間に選定されていることから、交通円滑化が求められている。</p> <p>② 緊急輸送道路の強化 愛知県地域防災計画において第 2 次緊急輸送道路に指定されているが、橋梁部では車道幅員が 2.75m と狭く、消防車など大型車のすれ違いに支障をきたしている。</p> <p><b>【再評価時 (1 回目) の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線状況に大きな変動は見られないが、H27 センサスペースでは、混雑度は 1.67、交通量は 25,606 台/日となっている。</li> </ul> <p><b>【再評価時 (2 回目) の状況】</b></p> <p>① 交通の円滑化 沿線状況に大きな変動は見られない。R3 センサでは、コロナ禍によるものと推測されるが、混雑度は 1.29、交通量は 22,559 台/日と減少している。しかし、依然として混雑度は 1 を上回っており、慢性的に渋滞が発生していることから、事業の必要性は変わらない。</p> <p>② 緊急輸送道路の強化 愛知県地域防災計画において第 2 次緊急輸送道路に指定されているが、橋梁部は縦断勾配もあり視距が短く、道路幅員が狭いため、緊急車両の追越しが困難な状況にあることから、事業の必要性は変わらない。</p> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>依然として混雑度が大きく 1 を上回り、慢性的な渋滞が発生しているため、事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</li> </ul>			
	判定	<b>B</b>	<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。</p> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「交通の円滑化」、「緊急輸送道路の強化」の観点から、事業の必要性は依然として高いため。</li> </ul>		

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2014~2017	2018~2022	2023~2027	2028~2032	2033~2036	合計
工種 区分	調査・設計						
	用地補償						
	工事						
事業費 (億円)	前回計画	15.3	18.3	13.2	6.1		52.9
	実績	12.8	46.2				59.0
	今回計画	12.8	46.2	15.0	20.5	13.1	107.6

【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)	0.54	0.00	0%	0.54	0%	
事業費(億円)	33.6	59.0	176%	107.6	55%	
工事費	9.0	21.5	239%	69.2	31%	
	用地補償費	21.5	32.7	152%	32.7	100%
	その他	3.1	4.9	158%	5.7	86%

※面積ベースの用地取得率は100%

※四捨五入により端数が合わない場合がある

【施工済みの内容】

- ・ 2023年11月、現道交通を仮橋へ切り換え済み。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・ 事業区間は、多くの建築物が立ち並んでおり、用地取得物件が多く、用地取得に時間を要したため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・ 用地取得が2022年度に完了したため、今後は大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・ 用地取得が完了したため、残る工事期間を勘案すると、2036年度に事業が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】

- ・ 用地交渉の難航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、2036年度までに事業が完了する見込みであるため。

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】

区分		事前評価時 (基準年:2013)	再評価時 (1回目) (基準年:2018)	再評価時 (2回目) (基準年:2023)	備考
費用 (億円)	事業費	36.8	40.7	96.2	
	維持管理費	0.3	0.3	0.3	
	合計(C)	37.1	41.0	96.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	70.0	57.1	108.8	・将来 OD 表の変更による影響 (H22 センサスペース→H27 センサスペース) (+64.5 億円) ・基準年の変更にともない、便益の現在価値が社会的割引率により上昇したことによる影響 (2018 年→2023 年) (+20.6 億円) ・費用便益分析マニュアルの改定により、便益の原単位が変更したことによる影響 (H30 年 2 月→R4 年 2 月) (+7.0 億円)
	走行経費減少便益	5.4	0.6	6.8	・事業期間の延伸にともない、便益の現在価値が社会的割引率により低下したことによる影響 (2030 年→2036 年) (-35.3 億円)
	交通事故減少便益	1.0	1.2	0.1	
	合計(B)	76.4	58.9	115.7	
	(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	43,000	36,000	36,900	
費用対効果便益 分析結果(B/C)		2.1	1.4	1.2	

※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。

※四捨五入により端数が合わない場合がある

【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】

- ・事業費は増加したが、計画交通量の増加や費用便益分析マニュアルの改定により便益が増加したため、B/Cは依然として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】

・貨幣価値化困難な効果としては、「①地震・津波対策の推進」において「広域的な防災機能の向上」、「⑦人の交流を支え地域の活性化する基盤整備」において「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などが期待できる。

【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・津波対策の推進	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
			<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	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	
			<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 成長力	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	3
			■ 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 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	
総合計				6	5
評価値				0.83	

※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（2回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「②地域の活性化」、「③地震・津波対策の推進」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0.67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	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	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	
			<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	2	
			<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			■ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	
			<input type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
■ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1				
合計	6	4			
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	2
			<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	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	
			<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	
総合計				9	6
評価値				0.67	

※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	<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>
	<p>【理由】</p> <p>・事業着手時と比べB/Cの低下が見られるが 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、十分な事業効果の確保が期待できるため。</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）    □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）、混雑度</p>		
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見		
Ⅵ 対応方針		