| T 市: | 米加西 | | | שון ונו כד | | | | | | |
|---|--------------|---|---|------------------------------------|-------------------------|---|----------------------|---|--|--|
| | I 事業概要 ■ 第 名 | | | | | | | | | |
| | | 道路事業 ************************************ | | | | | | | | |
| 地区 | | | 一般県道境政成新田蟹江線(中原・境工区) | | | | | | | |
| 事業領 | 箇所 | 愛知県弥富市境町~富島町 | | | | | | | | |
| | | 一般県道境政成新田蟹江線は、国道 1 号方面から伊勢湾岸自動車道弥富木曽岬 IC に至る都市計 画道路名古屋第3環状線の一部を構成する路線であり、弥富市の中心市街地と弥富木曽岬 IC を結 | | | | | | | | |
| | | | | | | の中心巾街地と弥晶木皆岬 10 を結 計画にも位置づけられているなど、 | | | | |
| | | | | | フラョンファフの金浦 | 計画にも位置 カックれているなど、 | | | | |
| 事業 | €の | 防災上重要な路線でもある。 並行する現道の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 | | | | | | | | |
| あら | | 曽岬 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。 | | | | | | | | |
| | | このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「地震・津波対策の強化」を主な目的として、弥富 | | | | | | | | |
| | | 市の中心市街地と弥富木曽岬 IC を結ぶ道路ネットワークの強化、そして、大規模災害時等に高速 | | | | | | | | |
| | | | | | | 行うため、一般県道境政成新田蟹江 | | | | |
| | | | 線のバイパス道路を整備するものである。 | | | | | | | |
| | | | え(主要)目: マロンギャ | ···- | | | | | | |
| 事業 | 口抽 | | (1) 国際競争力を強化する基盤整備 | | | | | | | |
| 尹禾 | 口信 | (2) 地震・津波対策の強化 【副次目標】 | | | | | | | | |
| | | — FE10 | | | | | | | | |
| | | | | 事業採択時 | 再評価時 | 変動要因の分析 | | | | |
| | | | | (H23) | (H30) | 友到安凸07月11 | | | | |
| | | 事業期間 | | 平成 23 年度 | 平成 23 年度 | | | | | |
| | | | | ~33 年度 | ~33 年度 | | | | | |
| | | 争耒到 | 費(億円) エ恵弗 | 21. 0 | 21. 0 | | | | | |
| 計画 | 変更 | 経費 | 工事費 | 9. 7 | 9. 7 | | | | | |
| の推 | 推移 | 内訳 | 用補費 その他 | 1.3 | 10.0 | | | | | |
| | | | ての他 | | バイパス整備 | | | | | |
| | | | | バイハス 霊 備 延長 L=1. 4km | バイバス 金 m 延長 L=1. 4km | | | | | |
| | | 事業内容 | | 幅員 W=23m | — 恒員 ₩=23m | | | | | |
| | | | | 2/4 車線 | 2/4 車線 | | | | | |
| Ⅱ 評値 | 価 | | | | | | | | | |
| 1) |) 必要 | E 性 | 【事業採択時 | | | | | | | |
| | の変 | 化 | 一般県道 | 境政成新田蟹江線(琈 | 関道)の昼間 12 時間交通 | 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 | | | | | | | | |
| | | | | | | 13,707 台/12h(H22 センサス)と | | | | |
| 事 | | | | | 混雑度も 2.06 と高く流 | 受滞が発生している。 | | | | |
| 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。 【再評価時の状況】 (1) 国際競争力を強化する基盤整備 ・名古屋港のコンテナ貨物の取扱量は年々増加しており、弥富市周辺においても特 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 変 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、幹線道路ネットで 要性が高まっている。 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 要 性 | 要 | | |
| の変 | | | 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 | | | | |
| 化 | | | 要性が高 | まっている。 | | | | | | |
| | | | | | | 殖量は、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。 | | | | | | | | | |

(2) 地震・津波対策の強化

・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。

【変動要因の分析】

・現道の交通量は増加傾向にあり、物流交通のアクセス性の向上のため、本事業の必要性が 増大しており、引き続き整備の必要性がある。

Α

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。

判定

【理由】

名古屋港での貨物取扱量が増加していることや、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必要があること、また、災害発生時における救助機能の向上が期待されること等から、本路線の必要性が着手時に比べ増大していると認められるため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

| 【 | | | | | | | | | | | |
|----------|-------|----------|---------|----------|-----|------|-----|-----|---------|-----|-----|
| | | H23 | H24~H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 |
| | 調査・設計 | ← | | | | | | | | | |
| 工種 区分 | 用地補償 | | - | | | | | | - | | |
| | 工事 | | | ← | | | | | | | • |
| 事業費(億円) | 計画 | | | | | 6. 7 | | | | | |
| | 実績 | 14. 3 | | | | | | | | | |

【進捗率】

| | | これまで | の計画に対する | 全体進捗状況 | | | |
|-----|---------|------|---------|--------|------|--------|--|
| | | 計画 | 実績 | 達成率(%) | 計画 | 進捗率(%) | |
| | | | (2) | (2÷1) | [3] | [2÷3] | |
| | 延 長(km) | 1 | 0.0 | _ | 1.4 | 0% | |
| | 事業費(億円) | - | 14. 3 | _ | 21.0 | 68% | |
| | 工事費 | _ | 5. 0 | _ | 9. 7 | 53% | |
| | 用補費 | ı | 8. 1 | 1 | 10.0 | 81% | |
| その他 | | | 1. 2 | - | 1. 3 | 92% | |

※用地進捗率(面積ベース)は、約64%

2) 未着手 又は長 期化の 理由

②事業の進捗状況及び見込み

・完了予定年度に変更なし。

3) 今後の 東業

【阻害要因】

事業進 捗の見 込み

・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】

・平成33年度までに整備が完了する予定である。

| | | | 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「〇印」を付ける) | | | | | | | |
| | | | これまで事業は | 順調である。今後 | 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 | 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。 | が見込まれる。 | | | | | | |
| | | Α | ・これまで事業が長 | ・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 | | | | | | |
| | 判定 | | は阻害要因がなく | | | | | | | |
| | 1 3/2 | | | | | た。今後も多少の阻害 | | | | |
| | | | | | | 央できる見通しがあり _。 | | | | |
| | | | ほぼ計画通りの完 | | • | | | | | |
| | | | 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 | 事業は順調であり、予定通り平成 33 年度までに整備完了が見込まれるため。 | | | | | | | |
| | 1) 貨幣価 | 【貨幣価値 | 【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】 | | | | | | | |
| | 値化可 | 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 | | | | | |
| | 能な効 | 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】 | | | | | | | | |
| | 果(費用 | | 区分 | 事業採択時 | 再評価時 | 備考 | | | | |
| | 対効果 | | | (基準年:H23) | (基準年:H30) | 1佣行 | | | | |
| | 分析結 | 費用(億円) | 事業費 | | 21. 1 | | | | | |
| | 果) の変 | | 維持管理費 | | 0. 7 | | | | | |
| | 化 | | 合計 (C) | | 21. 8 | | | | | |
| 3 | | | 走行時間短縮便益 | 未実施 | 90. 3 | | | | | |
| 業 | | | 走行経費減少便益 | | 4. 6 | | | | | |
| 効 | | 効果 | 交通事故減少便益 | | 0.3 | | | | | |
| ③事業の効果の変化 | | (億円) | 合計 (B) | | 95. 3 | | | | | |
| 2 | | | (参考) 計画交通量 算定要因 (台/日) | | 11, 400 | | | | | |
| | | # 57-14 | 711-211-1 | | | | | | | |
| | | 費用対効果分析結果(B/C) 4.4 4.4 | | | | | | | | |
| | ※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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局) 【分析】 ・再評価時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。

難な効

2) 貨幣価 【事業採択時の状況】

值 化 困 | ※事前評価未実施

【再評価時の状況】

果の変 化

- ・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」、「広域交通性の向上」、 「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 1.00 である。

| 達成目標の | | 評価 | 平価 <u>貨幣価値化困難な効果</u> 評価基準表 | | | | |
|-------|---------------------|---------------|--|------|----|--|--|
| | | 対象 の判 断 | 評価項目 | 基礎点 | 得点 | | |
| | ①地震・津波対策の強化 | | □ a) 広 <u>域的な防災機能の向上が期待できる</u> | MAX3 | | | |
| 1 | | | ■ 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 | 3 | | |
| 防 | | 0 | □ 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 | | | |
| 御力 | | | □ 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 | | | |
| 73 | | | 合計 | 3 | 3 | | |
| | 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 | | | |
| | | © [| ■ 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 | 3 | | |
| 3 | | | 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 | 3 | | |
| | | | 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 | | | |
| 成長 | | | □ b)広 <u>域交通性の向上が期待できる</u> | MAX3 | | | |
| 力 | | | ■ 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 | 3 | | |
| | | | 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 | | | | | | | |
| 評価値 | | | | | | | |

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) 【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

Α

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。

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。

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。

【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

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針