

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般県道 境政成新田蟹江線 (中原・境工区)				
事業箇所	愛知県弥富市 境町～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号方面から伊勢湾岸自動車道弥富木曾岬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、「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曾岬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道路等へのアクセス性を向上させて、円滑な救援・復旧活動を行うため、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。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事業採択時 (H23)	再評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	平成23年度 ～33年度	平成23年度 ～33年度		
	事業費(億円)	21.0	21.0		
	経費 内訳	工事費	9.7	9.7	
		用補費	10.0	10.0	
その他		1.3	1.3		
事業内容	バイパス整備 延長L=1.4km 幅員W=23m 2/4車線	バイパス整備 延長L=1.4km 幅員W=23m 2/4車線			
II 評価					
①事業の 必要性の 変化	1) 必要性 の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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が高まっている。 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。 			

判定	A	<p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>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"> ・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。 <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> <p>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。</p>																																										
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" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">区 分</th> <th style="text-align: center;">事業採択時 (基準年:H23)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 (基準年:H30)</th> <th style="text-align: center;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">未実施</td> <td style="text-align: right;">21.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: right;">0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計（C）</td> <td style="text-align: right;">21.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">90.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: right;">4.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計（B）</td> <td style="text-align: right;">95.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: right;">11,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td></td> <td style="text-align: right;">4.4</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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の。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <p>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）</p> <p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 			区 分		事業採択時 (基準年:H23)	再評価時 (基準年:H30)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	21.1		維持管理費	0.7		合計（C）	21.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	90.3		走行経費減少便益	4.6		交通事故減少便益	0.3		合計（B）	95.3			(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,400		費用対効果分析結果（B/C）			4.4	
	区 分		事業採択時 (基準年:H23)	再評価時 (基準年:H30)	備考																																						
費用 (億円)	事業費	未実施	21.1																																								
	維持管理費		0.7																																								
	合計（C）		21.8																																								
効果 (億円)	走行時間短縮便益		90.3																																								
	走行経費減少便益		4.6																																								
	交通事故減少便益	0.3																																									
	合計（B）	95.3																																									
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,400																																								
費用対効果分析結果（B/C）			4.4																																								

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時の状況】

- ・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		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			
			合計			3	3
			<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			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	9		
評価値				1.00			

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

A

- 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

