

## 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 瀬戸大府東海線(菱野橋工区)				
事業箇所	瀬戸市菱野町～瀬戸市西脇町				
事業のあらまし	<p>(都) 瀬戸大府東海線は、瀬戸市を起点として長久手市、日進市、大府市などを経て東海市に至る主要幹線道路である。</p> <p>このうち、当該事業区間は、瀬戸市立幡山西小学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であり、歩行者及び自転車の安全確保が求められている。また愛知県地域防災計画で第2次緊急輸送道路に指定されているが、昭和39年に架設された菱野橋の老朽化および幅員狭小が課題となっている。</p> <p>このため、「交通安全対策の強化」「緊急輸送道路機能の強化」「交通円滑化」を主な目的として、菱野橋を架け替え、車道拡幅及び歩道設置を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①交通安全対策の強化</p> <p>②緊急輸送道路機能の強化</p> <p>③交通円滑化</p> <p>【副次目標】(必要に応じて記載する)</p>				
計画変更の推移		事業採択時(H21)	再評価時(H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H21～H28	H21～H32	用地交渉の難航	
	事業費(億円)	24.5	24.5	-	
	経費内訳	工事費	19.3	21.9	事業の進捗に伴う経費の時点修正
		用補費	3.2	1.8	用地買収完了に伴う精算
		その他	2.0	0.8	調査・設計の完了に伴う精算
事業内容	現道拡幅 延長195m 幅員20m	同左	-		
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"> <li>事業区間は幡山西小学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であり歩行者・自転車の安全確保が求められる。</li> <li>本路線は、愛知県地域防災計画の第2次緊急輸送道路に指定されているが、昭和39年に架設された菱野橋の老朽化および幅員狭小が課題となっている。</li> <li>本路線は藤ヶ丘(地下鉄東山線の始発駅)～長久手～菱野団地・瀬戸駅前(名鉄瀬戸線尾張瀬戸駅)を結ぶバス路線であるが、右折帯がないため円滑な交通が阻害されている。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業採択時と変化なし。</li> </ul>			
	判定	<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。</p> <p>B: 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、通学路に指定されているが、歩道が狭小であり歩行者・自転車の安全確保が求められている。</li> <li>第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時のルート確保の必要がある。</li> <li>バス路線に指定されており公共交通の定時性確保が必要である。</li> </ul>		

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p><b>【事業計画及び実績】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="2">2.2</td> <td colspan="4">20.6</td> <td colspan="5">18.3</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">6.2</td> <td colspan="5"></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【進捗率】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.20</td> <td>0.00</td> <td>0%</td> <td>0.20</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>22.8</td> <td>6.2</td> <td>27%</td> <td>24.5</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>17.7</td> <td>3.8</td> <td>21%</td> <td>21.9</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>  用地補償費</td> <td>3.2</td> <td>1.8</td> <td>57%</td> <td>1.8</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>1.9</td> <td>0.6</td> <td>30%</td> <td>0.8</td> <td>74%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【施工済みの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査・設計及び用地買収・補償</li> <li>・仮橋工事が完了し、車線の切り回しをしている。</li> <li>・橋梁下部工の一部</li> </ul>			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	工種区分	調査・設計			←	→									用地補償			←	→									工事			←									→	事業費(億円)	計画	2.2		20.6				18.3					実績			6.2										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)	0.20	0.00	0%	0.20	0%	事業費(億円)	22.8	6.2	27%	24.5	25%	工事費	17.7	3.8	21%	21.9	17%	用地補償費	3.2	1.8	57%	1.8	100%	その他	1.9	0.6	30%	0.8	74%
			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32																																																																																																												
	工種区分	調査・設計			←	→																																																																																																																				
		用地補償			←	→																																																																																																																				
工事				←									→																																																																																																													
事業費(億円)	計画	2.2		20.6				18.3																																																																																																																		
	実績			6.2																																																																																																																						
	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)	0.20	0.00	0%	0.20	0%																																																																																																																					
事業費(億円)	22.8	6.2	27%	24.5	25%																																																																																																																					
工事費	17.7	3.8	21%	21.9	17%																																																																																																																					
用地補償費	3.2	1.8	57%	1.8	100%																																																																																																																					
その他	1.9	0.6	30%	0.8	74%																																																																																																																					
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収および工事用借地について、地権者との調整に不測の期間を要し、工事着手が遅れた。さらに借地面積制約により円滑な工事の進捗が望めず、工事期間が長期化した。</li> </ul>																																																																																																																									
3) 今後の事業進捗の見込み	<p><b>【阻害要因】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。(用地買収済み)</li> </ul> <p><b>【今後の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 32 年度に完了する見込みである。</li> </ul>																																																																																																																									
判定	<p><b>B</b></p> <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><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで用地買収や工事用借地の調整が遅れて長期化したのが、用地買収が完了し、平成 32 年度に事業が完了する見込みである。</li> </ul>																																																																																																																									

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】

-

【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 (事前評価無し)	再評価時 (基準年：H28)	備考
費用 (億円)	事業費	-	23.7	-
	維持管理費	-	0.1	-
	合計(C)	-	23.8	-
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	36.7	-
	走行経費減少便益	-	3.1	-
	交通事故減少便益	-	0.1	-
	合計(B)	-	39.9	-
	(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	-	12,100	-
費用対効果分析結果(B/C)		-	1.7	-

※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】

・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)

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「①地震津波対策の強化」、「③交通安全対策の強化」、「⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.83である。

達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
1 防御力	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 <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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3	2 1
		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する 合計	MAX3 3 2 1 3	3 3
3 成長力	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input type="checkbox"/> 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 <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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3	2 2
4 魅力	○	<input type="checkbox"/> b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される <input type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される <input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する 合計	MAX3 3 2 1 3	3 3
総合計			12	10
評価値				0.83

③事業の効果の変化

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】	<p>・B/Cは1.0を超えているとともに、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えており、十分な事業効果の発現が期待できるため</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） <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>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路における交通状況の変化（旅行速度等）を定量的に評価する</li> <li>・事業区間における交通事故発生状況（事故件数等）を定量的に評価する</li> </ul>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		