

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	一般県道 西尾幡豆線				
事業箇所	西尾市鶉ヶ池町～吉良町				
事業のあらまし	<p>一般県道西尾幡豆線は、西尾市の中心部と旧吉良町及び旧幡豆町を結ぶ西尾市内の重要な東西軸である。</p> <p>当該事業区間周辺では、多くの自動車関連工場が立地しており、現道や並行する一般県道宮迫今川線では朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生している。また、現道は道路幅員が狭く、通過交通が多いため、歩行者の安全性が確保されていない。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「交通安全対策の強化」を主な目的として、一般県道西尾幡豆線のバイパス整備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国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p>				
計画変更の推移		事業着手 (S63)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	S63～H35	S63～H35		
	事業費（億円）	61.1	61.1		
	経費 内訳	工事費	43.6	43.6	
		用補費	12.6	12.6	
		その他	4.9	4.9	
事業内容	バイパス整備 延長 L=3.2km 2車線 幅員 W=16m	バイパス整備 延長 L=3.2km 2車線 幅員 W=16m			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事業着手時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般県道西尾幡豆線（現道）の昼間12時間交通量は、5,660台/12h（昭和55年交通センサス）、6,012台/12h（昭和60年交通センサス）と増加傾向にあり、本路線と並行する一般県道宮迫今川線でも同じく4,494台/12hから4,703台/12hへと増加傾向にある。 <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"> 西尾市は製造品出荷額等の7割強を輸送用機械器具製造業が占める自動車部品産業を中心とした産業集積地であり、西尾幡豆線沿線では複数の工場が立地しているとともに、企業誘致も進められており交通需要の増大が想定される。 事業区間約3.2kmのうち、平成24年度末に旧吉良町側の約1.7km区間を供用し、市道や一般県道宮迫今川線を介することで、西尾市中心部、旧吉良町、旧幡豆町等間の連携が一定程度強化されたものの、現在も西尾幡豆線（現道）では朝夕等に混雑が発生している。 一般県道西尾幡豆線（現道）の昼間12時間交通量は、6,579台/12h（平成22年交通センサス）であるとともに、本路線と並行する一般県道宮迫今川線は10,293台/12hであることから、事業着手時と比較して増加傾向にある。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般県道西尾幡豆線（現道）は通学路に指定されているものの歩道が未設置の区間があり、沿線小中学校の通学の安全性が十分に確保されていない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要性の検証を行った結果、生産拠点へのアクセス性の向上、都市内や周辺市町との連携 			

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>※事前評価未実施</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p>			
		区 分	事業着手時 (S63)	再評価時 (基準年:H28)	備考
	費用 (億円)	事業費	未実施	65.2	
		維持管理費		1.7	
		合計(C)		66.9	
	効果 (億円)	走行時間短縮便益		73.4	
		走行経費減少便益		9.8	
		交通事故減少便益		1.8	
		合計(B)		85.0	
		(参考)算定要因		計画交通量 (台/日)	5,900
費用対効果分析結果(B/C)				1.27	
<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>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル(平成20年11月国土交通省 道路局 都市・地域整備局) <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(費用対効果)分析を行った結果、B/Cは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】

※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は、交通弱者に対する安全性向上、モノづくり拠点への定時性の確保、広域交通性の向上などがある。
- ・「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0.67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	③交通安全対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input type="checkbox"/> 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	3	
			<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	2	
			<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全向上が期待できる事業に該当する	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	2
			<input 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 checked="" type="checkbox"/> 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	
			<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	
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	1
			<input 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				
合計			6	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」

(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】

- ・再評価時に貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値は0.6を超えており、現時点で十分な効果発現が期待される。

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を超えており、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