

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 | 主要地方道 春日井各務原線 | | | | |
| 事業箇所 | 愛知県春日井市四ツ家町～田楽町 | | | | |
| 事業のあらまし | <p>主要地方道春日井各務原線は、尾張地域の春日井市と岐阜県各務原市を結ぶとともに、尾張北部地域から名古屋市への主要なアクセス機能を担う重要な路線である。</p> <p>本事業の周辺の田楽町交差点、宮町交差点および町屋町交差点は主要渋滞箇所指定されており、現道区間は慢性的に混雑している。また、車道幅員も狭く、ほとんどの区間で歩道が設置されておらず、歩行者の安全性や円滑な交通の確保が出来ていない状況にある。</p> <p>このため、春日井市および小牧市と名古屋市とのアクセス性の向上を図る「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、歩道を確保し、歩行者や自転車利用者の安全性の向上を図る「交通安全対策の強化」を主な目的として、一般県道春日井各務原線のバイパスの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人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | |
| 計画変更の推移 | | 事業採択時 (H20) | 再評価時 (H28) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | H20 ～ H36 | H20 ～ H36 | — | |
| | 事業費（億円） | 15.0 | 15.0 | — | |
| | 経費内訳 (億円) | 工事費 | 3.0 | 3.0 | — |
| | | 用補費 | 11.5 | 11.5 | — |
| | | その他 | 0.5 | 0.5 | — |
| 事業内容 | バイパス整備 (2/2車線) L=0.8km W=16m 3種2級(60km/h) | バイパス整備 (2/2車線) L=0.8km W=16m 3種2級(60km/h) | — | | |
| 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"> ・現道区間の交通量はH17センサスで14,349台/日と多く、また混雑度は1.68と高く、渋滞区間の解消が必要だった。 ・周辺には小・中学校が立地し、現道区間は通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要であった。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田楽町交差点、宮町交差点および町屋町交差点は主要渋滞箇所指定されており、混雑度が1.19と1.0を超えている。(H22センサス交通量：12,229台/日) ・現道区間の交通量は、多少減少しているものの、依然として多い状況である。 ・春日井西部第一(H27～H39)、西部第二(H26～H39)土地区画整理事業が新たに進められている。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺には小・中学校が立地し、現道区間は通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> | | | |
| | | | | | |

| ②事業の進捗状況及び見込み | | <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間はH25年に主要渋滞箇所指定され、また周辺では区画整理事業が始まっており、新たな交通需要が見込まれるなど、交通渋滞緩和が必要である。 ・現道は通学路に指定されており、安全な歩行空間の整備が必要である。 ・以上より、事業の必要性は依然として高い状況である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|--|-------------|--------|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|------|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|----|--|--|--|---|--|--|--|--|---|--|-----|----|--|--|-----|--|--|--|-----|--|--|--|------|----|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------|--|--|--------|--|-------|-------|-------------|-------|-------------|--------|---|---|---|-----|----|---------|---|-----|---|------|-----|-----|---|-----|---|-----|----|-------|---|-----|---|------|-----|-----|---|-----|---|-----|-----|
| | 判定 | <p style="text-align: center;">B</p> <p>A： 事前評価時に比べ必要性が増大している。 B： 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事前評価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"> ・幅員が狭いため走行性が低く、また歩道のない区間も存在していることから事業着手時の必要性と大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1) 進捗状況 | <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H20~H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←</td> <td></td> <td colspan="2">→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="2">←</td> <td></td> <td colspan="2">→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">→</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>計画</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">8.5</td> <td colspan="4">4.9</td> </tr> <tr> <td>(億円)</td> <td>実績</td> <td colspan="2">1.6</td> <td colspan="9"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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>—</td> <td>0</td> <td>—</td> <td>0.8</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>—</td> <td>1.6</td> <td>—</td> <td>15.0</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>—</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>3.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>—</td> <td>1.2</td> <td>—</td> <td>11.5</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>—</td> <td>0.4</td> <td>—</td> <td>0.5</td> <td>89%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得の一部を先行予算で実施しており、面積ベースの用地取得率は約30%</p> | | | H20~H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | 工種区分 | 調査・設計 | ← | | | → | | | | | | | 用地補償 | ← | | | → | | | | | | | 工事 | | | | ← | | | | | → | | 事業費 | 計画 | | | 8.5 | | | | 4.9 | | | | (億円) | 実績 | 1.6 | | | | | | | | | | | | 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 | — | 0.8 | 0% | 事業費(億円) | — | 1.6 | — | 15.0 | 11% | 工事費 | — | 0.0 | — | 3.0 | 0% | 用地補償費 | — | 1.2 | — | 11.5 | 10% | その他 | — | 0.4 | — | 0.5 | 89% |
| | | | H20~H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工種区分 | 調査・設計 | ← | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 用地補償 | ← | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事 | | | | ← | | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 計画 | | | 8.5 | | | | 4.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (億円) | 実績 | 1.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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 | — | 0.8 | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費(億円) | — | 1.6 | — | 15.0 | 11% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工事費 | — | 0.0 | — | 3.0 | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 用地補償費 | — | 1.2 | — | 11.5 | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | — | 0.4 | — | 0.5 | 89% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) 未着手又は長期化の理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・完了予定年度に変更なし。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) 今後の事業進捗の見込み | <p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成36年度までに整備が完了する予定である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 判定 | <p style="text-align: center;">A</p> <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。 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> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ③事業の効果の変化 | | 【理由】 ・事業は順調であり、予定通り平成36年度までに整備完了が見込まれるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-----------------------------|--|--------------------|------------------|--------------------|------------------|----|------------|-----|---|------|--|-------|---|-----|--|-------|---|------|--|------------|----------|---|------|--|----------|---|------|--|----------|---|-----|--|-------|---|------|--|------------------|--------------------|---|-------|--|----------------|--|---|-----|--|
| | 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】 - 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：H20)</th> <th>再評価 (基準年：H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">12.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">0.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">12.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">39.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">10.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">50.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">8,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">4.0</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20年11月国土交通省 道路局 都市・地域整備局)</p> <p>【分析】</p> <p>・再評価時に貨幣換算化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。</p> | 区分 | | 事業採択時 (基準年：H20) | 再評価 (基準年：H28) | 備考 | 費用 (億円) | 事業費 | - | 12.4 | | 維持管理費 | - | 0.4 | | 合計(C) | - | 12.8 | | 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | - | 39.5 | | 走行経費削減便益 | - | 10.0 | | 交通事故減少便益 | - | 1.5 | | 合計(B) | - | 50.9 | | (参考) 算定 要因 | 計画 交通量 (台/日) | - | 8,800 | | 費用対効果分析結果(B/C) | | - | 4.0 | |
| | 区分 | | 事業採択時 (基準年：H20) | 再評価 (基準年：H28) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 費用 (億円) | 事業費 | - | 12.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 維持管理費 | - | 0.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 合計(C) | - | 12.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | - | 39.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 走行経費削減便益 | - | 10.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 交通事故減少便益 | - | 1.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 合計(B) | - | 50.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (参考) 算定 要因 | | 計画 交通量 (台/日) | - | 8,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果(B/C) | | - | 4.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事業採択時未実施

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、交通弱者に対する安全性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞緩和などが期待できる。
- ・「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0.83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 | ③交通安全対策の強化 | ◎ | ■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる | MAX3 | 2 |
| | | | □ 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 | |
| | | | ■ 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 | |
| | | | □ 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 | 1 | |
| 合計 | | | 3 | 2 | |
| 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 | |
| | | | □ 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 | |
| | | | □ 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 | 2 | |
| 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)

【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、評価値については0.6を超えている。

判定

A

- A：事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B：事前評価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：事前評価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