

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道豊田一色線 <small>とよたいつしき</small>				
事業箇所	西尾市上町～下町 <small>かみまち しもまち</small>				
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田一色線は、豊田市を起点として安城市を經由し、西尾市に至る西三河地域の主要な南北軸である。</p> <p>事業区間付近の現道は主要渋滞区間に指定されており、朝夕ピーク時を中心に慢性的に渋滞が発生している。また、本事業区間に並行する一般県道米津平坂線<small>よねづへいさか</small>は通学路に指定されているものの、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状況である。さらに、現道は第2次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時において国道23号などの幹線道路へのアクセスを高める必要がある。</p> <p>このため、主要渋滞箇所の渋滞緩和、通学路の安全性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化を主な目的として、主要地方道豊田一色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地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>②交通事故対策（通学路の安全性向上）</p> <p>③地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2012年度)	再評価時(1回目) (2016年度)	再評価時(2回目) (2021年度)	変動要因の分析
	事業期間	2012～2021	2012～2021	2012～2024	用地交渉の難航
	事業費(億円)	23.0	23.0	32.7	
	経費内訳				
	工事費	5.6	5.6	10.8	交通状況等を踏まえた道路計画の変更(暫定2車線→完成4車線に変更) (1.2億円→3.3億円) 地質調査結果に基づく軟弱地盤の改良 (0億円→3.1億円)
用補費	16.3	16.3	20.0	契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増 (6.4億円→10.1億円)	
その他	1.1	1.1	1.9	交通状況等を踏まえた道路計画の変更(暫定2車線→完成4車線に変更) (1.1億円→1.9億円)	
事業内容	バイパス整備 延長:1.2km 幅員:23m 2車線	バイパス整備 延長:1.2km 幅員:23m 2車線	バイパス整備 延長:1.2km 幅員:23m 4車線	交通状況等を踏まえた道路計画の変更(暫定2車線→完成4車線に変更)	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事前評価時の状況】

- ・現道は交通量が 14,655 台/日、混雑度が 1.96 (H22 交通センサス) となっており、日常的に渋滞が発生している状況にある。西尾市の人口は増加傾向で、周辺市町間の交通流動についても増加傾向にある。
- ・現道が日常的に渋滞しているため、住民の円滑な移動に支障をきたしている。現道の渋滞を避けるため並行する県道米津平坂線^{よねづへいさか}へ通過交通が流入することから、沿線小学校への通学の安全が十分に確保されていない。
- ・現道が第 2 次緊急輸送道路に指定されているが、混雑していることから、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路を確保する必要がある。

【再評価時(1回目)の状況】

①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・西尾市中心部付近における現道では、引き続き日常的に渋滞が発生している状況にある。
- ・西尾市の合併から 5 年が経過しているが、市内の南北のつながりが強くなり、南北道路軸を強化する必要性は依然として高い。

②交通安全対策の強化

- ・本事業区間に並行する一般県道米津平坂線^{よねづへいさか}に車両が流入するが、歩道が未設置であり、児童など歩行者の安全を確保する必要がある。

③地震・津波対策の強化

- ・現道は第 2 次緊急輸送道路に指定されているが、依然として混雑していることから、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路の確保の必要性は変わっていない。

【再評価時(2回目)の状況】

①地域の活性化

- ・西尾市中心部付近における現道は、交通量が 14,572 台/日、混雑度が 2.06 (H27 交通センサス) となっており、依然として、朝夕ピーク時を中心に慢性的に混雑している状況である。
- ・事業区間に並行する現道が地域の主要渋滞区間に指定されているほか、事業区間に並行する市道新渡場住崎線^{しんどぼすみさき}の下町交差点^{しもまち}が地域の主要渋滞箇所^{しんどぼすみさき}に指定されている。

②交通事故対策

- ・本事業区間に並行する一般県道米津平坂線^{よねづへいさか}は通学路に指定されているものの、幅員が狭く、歩道が無い^{よねづへいさか}ため、児童など歩行者の安全を確保する必要性は依然として高い。

③地震・津波対策

- ・現道は第 2 次緊急輸送道路に指定されているが、依然として混雑していることから、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路の確保の必要性は変わっていない。

【変動要因の分析】

- ・現道は依然として混雑しており、児童など歩行者の安全や、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路を確保する必要性は変わっていない。

判定

B

- 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。

【理由】

- ・交通の円滑化、歩行者の安全性確保、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路の確保の観点から、事業の必要性は依然として高いため。

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】
有：交通量推計に用いたデータの変更、費用便益マニュアルの改定

【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	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目)	備考
		(基準年：2012)	(基準年：2016)	(基準年：2021)	
費用 (億円)	事業費	18.2	—	34.0	
	維持管理費	0.7	—	1.0	
	合計 (C)	18.9	—	35.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	37.2	—	304.0	
	走行経費減少便益	10.7	—	6.0	
	交通事故減少便益	4.8	—	1.0	
	合計 (B)	52.8	—	312.0	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	14,600	15,100	28,000
費用対効果分析結果 (B/C)		2.8	—	8.8	

※金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の値に換算したものの。

【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・地域整備局）
- ・交通量推計については、事業区間の前後で用地買収を進めている区間を含む、事業化済みの道路ネットワークにより実施。

【変動要因の分析】

- ・暫定2車線から完成4車線へ変更したこと等に伴い、事業費が増大したものの、計画交通量が増大し、B/Cは増加している。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の評価結果】
 ・安全性向上、災害時の代替路確保、観光促進、物流の効率化。
 【前回評価時の評価結果】
 ・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、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上などがある。
 ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 8 点/9 点=0.89 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	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	MAX	2
			<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	3	
	<input checked="" 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		
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	MAX	3
			<input checked="" 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性向上が期待できる事業に該当する	1	
合計			3		
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX	3
			<input checked="" 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	3	
			<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	2	
			<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	1	
合計			3		
総合計				9	8
評価値				0.89	

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」
 (平成 28 年 3 月、愛知県 建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)
 【今回評価時の評価結果】
 ・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、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上などがある。
 ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 8 点/9 点=0.89 である。

③事業の効果の変化

【今回評価時の評価結果】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、交通弱者に対する安全性向上、広域的な防災機能の向上などがある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 8 点/9 点=0.89 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 あいちを高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切改良促進法により指定された踏切の除却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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3
			合計	3	
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 地域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 checked="" 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	MAX3 3 2 1	2
			合計	3	
	⑥交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 通学路や未就学児が日常的に移動する安全性向上に資する事業、交通バリアフリー方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、自転車活用推進計画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	MAX3 3 2 1	3
			合計	0	
総合計				9	8
評価値					0.89

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」

（令和3年3月、愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課

都市整備局 都市基盤部 都市整備課）

【変動要因の分析】

- ・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についても評価値が基準の0.6を超えているため。

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、安全性の改善状況

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

主要地方道豊田一色線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

Ⅵ 対応方針

事業継続