

再 評 価 調 査 書

I 事業概要							
事業名	街路事業						
地区名	都市計画道路 名古屋津島線 <small>なごやつしません</small> (津島工区) <small>つしま</small>						
事業箇所	愛知県津島市 <small>つしまし</small> 祢宜町 <small>ねぎまち</small> ～津島市今市場町一丁目 <small>つしましいまいちばちよう</small>						
事業のあらまし	<p>(都) 名古屋津島線は、津島市から大治町に至る延長約 10km の路線であり、主要な南北軸である国道 155 号、西尾張中央道、国道 302 号、名古屋第二環状自動車道などと接続し、海部地域を東西に横断する重要な路線である。また、第 1 次緊急輸送道路として位置付けられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、海部地域の道路ネットワークを形成するとともに、津島市中心市街地の骨格を形成し、街の活力・賑わいの創出、防災機能を担うものであるが、現道の車道幅員は 4m と狭小で車両のすれ違いも困難な状況であるとともに、一部が津島市立西小学校の通学路に指定されているにも関わらず歩道が未整備であり、交通安全の確保が求められている。</p> <p>このため、「津島市内の交通円滑化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、当地域の交通の円滑化を図るとともに、通学児童を始めとして歩行者及び自転車の交通安全の確保を図るため、車道の拡幅、歩道の整備を行うものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 津島市内の交通円滑化 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 (2004 年度)	再評価時 (1 回目) (2011 年)	再評価時 (2 回目) (2016 年度)	再評価時 (3 回目) (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2004 年度 ～2010 年度	2004 年度 ～2017 年度	2004 年度 ～2022 年度	2004 年度 ～2023 年度	用地交渉の難航による延伸	
	事業費（億円）	38.8	38.8	38.8	31.6	事業費精査の結果	
	経費内訳	工事費	2.0	3.0	3.2		3.0
		用補費	34.4	33.6	32.8		26.8
その他		2.4	2.2	2.8	1.8		
事業内容	バイパス整備 延長 L=509m 幅員 W=20m 2 車線	同左	同左	同左	—		
II 評価							
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>①「津島市内の交通円滑化」 現道は、幅員約 4m の対面通行のため、車両のすれちがいが困難などのため円滑な通行が阻害されている状況にある。</p> <p>②「交通安全対策の強化」 現道は、西小学校の通学路に指定されているが、歩道が設置されておらず、通学児童の十分な安全が確保されていない状況にある。</p> <p>【再評価時(1回目)の状況】 事業区間は、津島市を横断する自転車ネットワークの主軸の一部として位置づけられ、事業区間の前後区間で歩道及び自転車走行空間の整備が進捗している。その他の状況は、事業採</p>					

	<p>択時と大きな変化はない。</p> <p>【再評価時(2回目)の状況】 必要性に大きな変化はない。</p> <p>【再評価時(3回目)の状況】 必要性に大きな変化はない。</p> <p>【変動要因の分析】 大きな変動要因はない。</p>																																																																																																																																																																																												
判定	<p>B</p> <p>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。</p> <p>【理由】 歩行者及び自転車の安全性を確保する必要があること、また、主要幹線道路でありながら、円滑な交通が阻害されているなど、事業の必要性が高いため。</p>																																																																																																																																																																																												
1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2004</th><th>2005</th><th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="7">←————→</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><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="21">←————→</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="21">←————→</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td colspan="5">17.9</td> <td colspan="5">3.3</td> <td colspan="5">13.1</td> <td colspan="2">4.5</td> <td>38.8</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="5">17.9</td> <td colspan="5">3.0</td> <td colspan="5">1.8</td> <td colspan="2">8.9</td> <td>22.7</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="5">17.9</td> <td colspan="5">3.0</td> <td colspan="5">1.8</td> <td colspan="2">8.9</td> <td>31.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</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>0.509</td> <td>0.140</td> <td>28%</td> <td>0.509</td> <td>28%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>34.3</td> <td>22.7</td> <td>66%</td> <td>31.6</td> <td>72%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>1.9</td> <td>0.5</td> <td>26%</td> <td>3.0</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>29.9</td> <td>20.7</td> <td>69%</td> <td>26.8</td> <td>77%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>2.5</td> <td>1.5</td> <td>60%</td> <td>1.8</td> <td>83%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約78%</p>		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計	工種区分	調査・設計	←————→																					用地補償	←————→																					工事	←————→																					事業費(億円)	前回計画	17.9					3.3					13.1					4.5		38.8	実績	17.9					3.0					1.8					8.9		22.7	今回計画	17.9					3.0					1.8					8.9		31.6		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)	0.509	0.140	28%	0.509	28%	事業費(億円)	34.3	22.7	66%	31.6	72%	工事費	1.9	0.5	26%	3.0	17%	用補費	29.9	20.7	69%	26.8	77%	その他	2.5	1.5	60%	1.8	83%
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計																																																																																																																																																																								
工種区分	調査・設計	←————→																																																																																																																																																																																											
	用地補償	←————→																																																																																																																																																																																											
	工事	←————→																																																																																																																																																																																											
事業費(億円)	前回計画	17.9					3.3					13.1					4.5		38.8																																																																																																																																																																										
	実績	17.9					3.0					1.8					8.9		22.7																																																																																																																																																																										
	今回計画	17.9					3.0					1.8					8.9		31.6																																																																																																																																																																										
	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)	0.509	0.140	28%	0.509	28%																																																																																																																																																																																								
事業費(億円)	34.3	22.7	66%	31.6	72%																																																																																																																																																																																								
工事費	1.9	0.5	26%	3.0	17%																																																																																																																																																																																								
用補費	29.9	20.7	69%	26.8	77%																																																																																																																																																																																								
その他	2.5	1.5	60%	1.8	83%																																																																																																																																																																																								
2) 未着手又は長期化の理由	<p>・事業区間が津島市の中心市街地であり地権者が多いこと、大型補償物件の移転先の確保が必要であることから、用地交渉や代替地の選定等に時間を要しているため、事業が長期化している。</p>																																																																																																																																																																																												
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 ・一部の用地買収が完了していない。</p> <p>【今後の見込み】 ・事業費ベースで用地補償は77%、工事は17%進捗している。一部の用地交渉が難航しているが、今後も引き続き交渉を続け、用地買収及び工事を進めることにより2023年度に完了する見込みである。</p>																																																																																																																																																																																												

判定	<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。</p> <p>B：次のいずれか</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> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで一部の用地買収が難航し、事業が長期化していたが、近年も用地買収は進捗しており、引き続き用地買収を進めることにより、2023年度までに事業完了が見込めるため。 																																																																	
③事業の効果の変化	<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p> <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> <ul style="list-style-type: none"> ・便益算定方法を簡便法から交通量配分へ変更 ・H30.2に(国)マニュアルの改訂及びH22 センサスペースのH42ODが公表されたため、改めてB/Cを算出する。 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (2004)</th> <th>再評価時 (1回目) (2011)</th> <th>再評価時 (2回目) (2016)</th> <th>再評価時 (3回目) (2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>36.0</td> <td>38.0</td> <td>40.4</td> <td>41.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.0</td> <td>0.4</td> <td>0.4</td> <td>0.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>37.0</td> <td>38.4</td> <td>40.8</td> <td>41.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>161.0</td> <td>129.4</td> <td>62.6</td> <td>85.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>7.3</td> <td>5.4</td> <td>7.6</td> <td>1.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-0.9</td> <td>0.4</td> <td>2.1</td> <td>0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>167.4</td> <td>135.2</td> <td>72.3</td> <td>87.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>11,600</td> <td>11,000</td> <td>11,000</td> <td>11,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>4.5</td> <td>3.5</td> <td>1.8</td> <td>2.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。</p> <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】 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>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・便益算定について、再評価時（1回目）までは簡便法を用いていたが、事業評価マニュアルの策定により交通量配分法に変更となり、手法の違いにより変動。 ・再評価時（3回目）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 (2004)	再評価時 (1回目) (2011)	再評価時 (2回目) (2016)	再評価時 (3回目) (2021)	備考	費用 (億円)	事業費	36.0	38.0	40.4	41.3		維持管理費	1.0	0.4	0.4	0.5		合計(C)	37.0	38.4	40.8	41.7		効果 (億円)	走行時間短縮便益	161.0	129.4	62.6	85.2		走行経費減少便益	7.3	5.4	7.6	1.8		交通事故減少便益	-0.9	0.4	2.1	0.3		合計(B)	167.4	135.2	72.3	87.3		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,600	11,000	11,000	11,000		費用対効果分析結果 (B/C)		4.5	3.5	1.8	2.1	
	区分		事業採択時 (2004)	再評価時 (1回目) (2011)	再評価時 (2回目) (2016)	再評価時 (3回目) (2021)	備考																																																											
費用 (億円)	事業費	36.0	38.0	40.4	41.3																																																													
	維持管理費	1.0	0.4	0.4	0.5																																																													
	合計(C)	37.0	38.4	40.8	41.7																																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益	161.0	129.4	62.6	85.2																																																													
	走行経費減少便益	7.3	5.4	7.6	1.8																																																													
	交通事故減少便益	-0.9	0.4	2.1	0.3																																																													
	合計(B)	167.4	135.2	72.3	87.3																																																													
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,600	11,000	11,000	11,000																																																												
費用対効果分析結果 (B/C)		4.5	3.5	1.8	2.1																																																													
2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時 未実施。 <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時と同様。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p>																																																																	

- ・貨幣価値化困難な効果として、「交通安全対策の強化」「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」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0.78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	○	■ 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性向上が期待できる事業に該当する	1	
		合計	3	
3 成 長 力	○	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
		<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	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	
4 魅 力	○	■ b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	2
		<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	3	
		<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	2	
		<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	1	
		合計	3	
総合計			9	7
評価値				0.78

【再評価時(3回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」「地震・津波対策」「風水害対策」「交通事故対策」「地域の魅力向上」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0.67である。

達成目標 (社会資本整備方針)	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	○	□ 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	MAX3	1
		<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道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	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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
		合計	6	
2 あ い ち を 守 る	◎	□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	
		合計	6	
3 あ い ち を 守 る	◎	□ b) 地域の防災性の向上が期待できる	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもので、幅員6m未満の道路を解消するもの	3	
		<input type="checkbox"/> 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもの	2	
		<input type="checkbox"/> 地域防災計画に整合した事業である	1	
		合計	3	
2 あ い ち を 守 る	◎	□ 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"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、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	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	6	
3 あ い ち を 守 る	○	□ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	2
		<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	3	
		<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で地域から歩道整備の要望が強く、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	2	
		<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	1	
		合計	6	
3 あ い ち を 守 る	○	□ b) 主要観光地の魅力の向上が期待される	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 地域整備(地元の取り組み)と一体となった道路整備事業に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> その他主要観光地の魅力向上に資する事業に該当する	1	
		合計	3	
総合計			18	12
評価値				12/18=0.67

	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】 ・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：事業着手時に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は再評価時(3回目)においても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を超えているため、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	
<input checked="" type="checkbox"/> 対象(事業完了後5年目) <input type="checkbox"/> 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、安全性の改善状況	
V 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路名古屋津島線(津島工区)の対応方針(案)[事業継続]を了承する。	
VI 対応方針	
事業継続	