

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良工事）					
地区名	一般県道 日進瀬戸線 名古屋瀬戸道路					
事業箇所	日進市本郷町～長久手市大字岩作					
事業のあらまし	<p>一般県道日進瀬戸線は、名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋環状2号線、東名高速道路、そして東海環状自動車道と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する道路で、地域高規格道路名古屋瀬戸道路の一部区間となっている。</p> <p>本路線は、東名高速道路との接続により広域的な活動、交流を可能とし、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する道路であり、また、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和などを目的として整備するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備（名古屋東部地域の活性化及び周辺道路の渋滞緩和）</p> <p>⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供（名古屋東部地域の活性化及び周辺道路の渋滞緩和）</p> <p>【副次目標】</p> <p>②地震減災対策の推進（名古屋圏の自動車専用道路網の形成）</p> <p>④風水害への対応力の強化（名古屋圏の自動車専用道路網の形成）</p> <p>⑪温暖化対策の推進（名古屋東部地域の活性化及び周辺道路の渋滞緩和）</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (H11)	再評価時 (H20)	再評価時2回目 (H25)	変動要因の分析	
	事業期間	H11～H22	H11～H40	H11～H45	地元調整の難航等	
	事業費（億円）	688	963	960	段階整備による事業費減	
	経費内訳	工事費	—	661	658	
		用補費	—	265	265	
その他		—	37	37		
事業内容	延長：L=4.0km (4車線)	延長：L=4.0km (4車線)	延長：L=4.0km (4車線)			
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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)力石名古屋線の道路混雑の緩和</li> <li>・2005年・愛知万博の観客輸送計画のアクセスルートとしてスムーズな交通処理を実現</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口急増が続く名古屋東部丘陵地域での交通需要に対処</li> <li>・愛知万博の理念と成果を受け継ぐ「愛・地球博記念公園」及びその他周辺諸施設等の地域整備を支援する交通基盤</li> </ul> <p>【再々評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長久手市や東郷町などで新たな地域整備が進み、人口増や商業等の活性化が進んでいる</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋東部丘陵地域での人口増加・産業立地傾向は現在も続いており、地域の交通需要も増加傾向を示している。</li> </ul>				

判定	B	<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>																																																																											
	【理由】	<p>・前回評価時と比べ、長久手市や東郷町などで大型商業施設が立地する地域整備が新たに進められており、事前評価時と比べても愛知万博跡地周辺への諸施設の整備が進んでおり、名古屋市方面及び広域的なアクセスの必要性は続いている。また、周辺一般道には平成25年1月に主要渋滞箇所を選定された区間・箇所があるなど、今後も交通渋滞の緩和が必要であるため</p>																																																																											
1) 進捗状況	【事業計画及び実績】	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H11~ H14</th> <th>H15~ H19</th> <th>H20~ H24</th> <th>H25~ H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</th> <th>H39</th> <th>H40</th> <th>H41~ H45</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> </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> </tr> <tr> <td>工事</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>①</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>②</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td>*</td> <td>*</td> <td>*</td> <td colspan="7">274.4</td> <td>62.1</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>9.5</td> <td colspan="7"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>①暫定形 ②完成形</p>			H11~ H14	H15~ H19	H20~ H24	H25~ H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41~ H45	工種 区分	調査・設計	←											用地補償	←											工事	←					①					②	事業費 (億円)	計画	*	*	*	274.4							62.1	実績	480.5	133.5	9.5								
			H11~ H14	H15~ H19	H20~ H24	H25~ H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41~ H45																																																																
工種 区分	調査・設計	←																																																																											
	用地補償	←																																																																											
	工事	←					①					②																																																																	
事業費 (億円)	計画	*	*	*	274.4							62.1																																																																	
	実績	480.5	133.5	9.5																																																																									
	【進捗率】	<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></td> <td>2.3</td> <td></td> <td>4.0</td> <td>57.5%</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費(億円)</td> <td>年次毎の実 施計画は定 めていない</td> <td>623.4</td> <td></td> <td>960.0</td> <td>64.9%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>335.8</td> <td>年次毎の実 施計画は定 めていない</td> <td>658.0</td> <td>51.0%</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>253.4</td> <td>ため記載な し</td> <td>264.6</td> <td>95.8%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>34.2</td> <td></td> <td>37.4</td> <td>91.4%</td> </tr> </tbody> </table>		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)		2.3		4.0	57.5%	事業費(億円)	年次毎の実 施計画は定 めていない	623.4		960.0	64.9%	工事費	335.8	年次毎の実 施計画は定 めていない	658.0	51.0%	用補費	253.4	ため記載な し	264.6	95.8%	その他	34.2		37.4	91.4%																																					
	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)		2.3		4.0	57.5%																																																																								
事業費(億円)	年次毎の実 施計画は定 めていない	623.4		960.0	64.9%																																																																								
	工事費	335.8	年次毎の実 施計画は定 めていない	658.0	51.0%																																																																								
	用補費	253.4	ため記載な し	264.6	95.8%																																																																								
	その他	34.2		37.4	91.4%																																																																								
	【施工済みの内容】	<p>・平成16年度：日進JCT～長久手IC間の2.3kmが供用開始</p> <p>・平成16年度供用以後の平成17年度～今年度まで今後の延伸整備に向けて用地買収および補償を着々と進めている。</p>																																																																											
2) 未着手 又は長期化の 理由		<p>・前回再評価時には事業期間を平成11年～平成40年度としていたが、用地買収の難航や暫定整備の検討に年月を要し、長期化している。</p>																																																																											
3) 今後の 事業進 捗の見 込み	【阻害要因】	<p>・完成形整備に向けては、用地難航箇所の用地取得が必要。</p>																																																																											
	【今後の見込み】	<p>・暫定整備に向けた用地は確保済みであり、前回評価時の目標年度である平成40年度には暫定形の供用の見通しがある。</p>																																																																											
判定	B	<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。</p> <p>B：多少の阻害要因があるが、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> <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>																																																																											
	【理由】	<p>・前回評価より事業進捗は遅れているものの、前回評価時の目標年度である平成40年度には暫定形の供用の見通しがあるため。</p>																																																																											

②事業の進捗状況及び見込み

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

【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：算定基礎となるOD及び道路ネットワークの変更（新設道路のネットワーク追加等）

【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 (基準年：H14)	再評価時 (基準年：H20)	再評価時 2回目 (基準年：H25)	備考
費用 (億円)	事業費	365	966	1,007	・基準年の変更 (H20→H25)
	維持管理費	106	2	9	・年間維持管理費の見直し
	合計(C)	471	968	1,015	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	874	1,362	1,449	・費用便益分析マニュアルの改訂（原単位の変更） ・交通量推計に用いるデータの変更
	走行経費減少便益	58	99	59	
	交通事故減少便益	41	27	3	
	合計(B)	973	1,488	1,511	
	(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	26,900	34,400	20,800	・交通量推計に用いるデータの変更
費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.5	1.4	

【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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

【変動要因の分析】  
 ・交通量推計の算定条件の変化、評価基準年の更新及び費用便益分析マニュアルの変更

2) 貨幣価値化困難な効果

貨幣価値化困難な効果としては、「広域的な防災機能の向上」、「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」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「道路沿道環境の改善」がある。  
また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.93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 安心・安全	②地震減災対策の推進	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2	
	④風水害への対応力の強化		<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		
2 連携力・地域力・魅力	⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	◎	<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	3	
				<input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の複線的な混雑（混雑度1.25以上）を緩和する事業に該当する		3
				<input 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	3		
		<input checked="" 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				
			<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1		
			合計	6		
	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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		
3 環境	⑬温暖化対策の推進	○	<input type="checkbox"/> a) 道路沿道環境の改善が期待される	MAX3	3	
				<input checked="" type="checkbox"/> 交通円滑化（渋滞対策・環状道路整備等）によるCO2の総量削減が期待される		3
				<input type="checkbox"/> 公共交通利用促進（バス路線整備・主要駅へのアクセス性向上等）によるCO2の総量削減が期待される		2
				<input type="checkbox"/> 街路樹や法面緑化等によるCO2削減が期待される		1
			合計	3		
総合計				15	14	
評価値				0.93		

判定

B

- 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】

・前回再評価と比べて、B/Cは若干低下しているが1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果についても、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和などの効果が期待できる。

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】

・バイパス整備による渋滞の解消状況（現道及びバイパスの交通量、旅行速度）

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針

