

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道名古屋津島線(裁原工区)					
事業箇所	愛知県津島市裁原町～津島市百島町					
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、愛知県名古屋市から津島市に至る延長約 19km の路線であり、名古屋第二環状自動車道や(都)西尾張中央道などと接続する海部地域の東西軸として、地域の産業や経済等の発展に資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づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間と並行する現道では、朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生しており、また、道路幅員が狭く歩行者の安全が十分ではないなどの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「交通安全対策の強化」「地震・津波対策の強化」を主な目的として、地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、高規格道路等へのアクセス性の向上や歩道設置による歩行者等の安全確保、また、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、主要地方道名古屋津島線のバイパス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) 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>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	24.0 億円	■工事費 8.5 億円、■用補費 10.0 億円、■その他 5.5 億円				
事業期間	採択予定年度	平成 31 年度	着工予定年度	平成 31 年度	完成予定年度	平成 38 年度
事業内容	バイパス整備(延長:L=1.26km、車線数:完成 4 車線(4/4)、幅員:W=23.0~30.0m)					
II 評価/						
①事業の必要性	1) 必要性	<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"> ・当該路線は、海部地域の東西軸であるが、現道は幅員が狭く(7.0m~11.5m)、右折帯が設けられていないため、慢性的な渋滞が発生している。特に、下田橋西交差点は愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所に指定されており、平成 30 年交通実態調査において、渋滞長が 270m(8 時台)観測されているなど、円滑な交通の妨げとなっている。 <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道では、平成 25 年から平成 28 年の過去 4 年間に追突等による事故が 29 件発生しており、死傷者数は 35 人となっている。また、死傷事故率は 113.7 件/億台キロで愛知県管理道路の平均の 72.4 件/億台キロ(H28)を大きく上回っており、交通安全対策の強化が必要である。 <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は、第 1 次緊急輸送道路に指定されており、広範な応急対策活動に対応するため、災害時の避難・防災機能の強化を図る必要がある。 				
	判定	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>地域の主要渋滞箇所の緩和、交通安全対策の強化、広域的な防災機能の向上の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>			

②事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #ADD8E6;">区分</th> <th style="background-color: #ADD8E6;">事前評価時 (基準年：H30)</th> <th style="background-color: #ADD8E6;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">17.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計 (C)</td> <td style="text-align: center;">18.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">54.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">12.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計 (B)</td> <td style="text-align: center;">68.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">11,900</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td style="text-align: center;">3.7</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】 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>	区分		事前評価時 (基準年：H30)	備考	費用 (億円)	事業費	17.9		維持管理費	0.9		合計 (C)	18.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	54.5		走行経費減少便益	12.5		交通事故減少便益	1.6		合計 (B)	68.6		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,900		費用対効果分析結果 (B/C)		3.7														
	区分		事前評価時 (基準年：H30)	備考																																														
費用 (億円)	事業費	17.9																																																
	維持管理費	0.9																																																
	合計 (C)	18.8																																																
効果 (億円)	走行時間短縮便益	54.5																																																
	走行経費減少便益	12.5																																																
	交通事故減少便益	1.6																																																
	合計 (B)	68.6																																																
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,900																																															
費用対効果分析結果 (B/C)		3.7																																																
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> 貨幣価値化困難な効果として、「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」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 0.89 である。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #000080; color: white;">達成目標(建設部方針)</th> <th style="background-color: #000080; color: white;">評価対象の判断</th> <th colspan="2" style="background-color: #000080; color: white;">貨幣価値困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th style="background-color: #000080; color: white;">評価項目</th> <th style="background-color: #000080; color: white;">基礎点</th> <th style="background-color: #000080; color: white;">得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">1 防御力</td> <td rowspan="3">①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震災害関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送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 合計 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1 3</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性の向上に資する事業、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 <input checked="" type="checkbox"/> 沿道又は周辺に学校、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 <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 合計 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1 3</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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"/> 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 合計 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1 3</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3 成長力</td> <td>⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤事業</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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"/> 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 合計 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1 3</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td></td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">8</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; background-color: #FFDAB9;">0.89</td> </tr> </tbody> </table> <p>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）</p>	達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値困難な効果 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 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震災害関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送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 合計	MAX3 3 2 1 3	3	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性の向上に資する事業、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 <input checked="" type="checkbox"/> 沿道又は周辺に学校、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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3	2	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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"/> 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 合計	MAX3 3 2 1 3	3	3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤事業	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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"/> 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 合計	MAX3 3 2 1 3	3	総合計				9	8	評価値					0.89						
達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値困難な効果 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 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震災害関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送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 合計	MAX3 3 2 1 3	3																																													
		◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性の向上に資する事業、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 <input checked="" type="checkbox"/> 沿道又は周辺に学校、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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3	2																																													
		◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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"/> 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 合計	MAX3 3 2 1 3	3																																													
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤事業	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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"/> 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 合計	MAX3 3 2 1 3	3																																													
総合計				9	8																																													
評価値					0.89																																													
判定	A	<p>A：十分な事業効果が期待できる。 B：十分な事業効果が期待できない。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 																																																
③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">←</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="5" style="text-align: center;">←</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">18.0</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">6.0</td> </tr> </tbody> </table>			H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	工 種 区 分	調査・設計	←								用地補償		←							工事				←					事業費(億円)		18.0				6.0			
			H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38																																								
工 種 区 分	調査・設計	←																																																
	用地補償		←																																															
	工事				←																																													
事業費(億円)		18.0				6.0																																												

	2) 地元の合意形成	・地元自治体より早期整備の要望を受けている。	
	3) 環境への影響	・沿線に既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器を使用するなど、自然環境を含め可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。	
	判定	A	A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。 【理由】 円滑な事業環境が整っており、計画の実行性が確保されている。
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・当該路線はルートが都市計画決定済みで、接続する東側区間は事業中で西側も約 1.2km 先は供用済みのため、都市計画ルートでの整備が妥当である。	
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。 【理由】 都市計画決定されたルートであり、沿線への影響が小さいため妥当である。
III 対応方針（案）			
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべて A 判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：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（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			