

## 再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良事業）					
地区名	一般国道 363 号（瀬戸バイパス）					
事業箇所	瀬戸市広之田町～瀬戸市白岩町地内					
事業のあらまし	<p>一般国道 363 号は、愛知県名古屋市から、瀬戸市、岐阜県土岐市等を経て中津川市に至る延長約 78km で、瀬戸市中心部や土岐市南部から東海環状自動車道せと品野 IC へのアクセス道路としても重要な路線である。また、第 2 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>本事業区間の現道は、幅員が狭く大型車のすれ違い時には余裕がなく、人家連担地区でありながら極めて狭い片側歩道が断続しており、自転車・歩行者を含めた交通安全性の向上が課題となっている。</p> <p>このため、本事業は「国際競争力を強化する基盤整備」、「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、せと品野 IC へのアクセス強化、安全性の向上及び緊急輸送道路ネットワークの強化のため、一般国道 363 号のバイパスを整備するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備 (2) 交通安全対策の強化 (3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (H7)	再評価時 (H16)	再々評価時 (H29)	変動要因の分析	
	事業期間	平成 7 年度 ～16 年度	平成 7 年度 ～21 年度	平成 7 年度 ～35 年度	・用地買収に時間を要したため。	
	事業費（億円）	—	22.4	30.7	・土質確認による施工方法の変更及び地元調整に伴い防災対策を追加したため。	
	経費内訳	工事費	—	4.4		10.4
		用補費	—	12.3		14.7
その他		—	5.7	5.6		
事業内容	バイパス整備 延長 L=2.0km 幅員 W=16, 25m 2, 4車線	バイパス整備 延長 L=2.0km 幅員 W=16, 25m 2, 4車線	バイパス整備 延長 L=2.0km 幅員 W=16, 25m 2, 4車線			
II 評価						
① 事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事業採択時】</p> <p>・本路線は主要な幹線道路であるとともに、沿線の生活を支える生活道路であり、歩行者等の安全性向上及び地域の交通円滑化が求められる。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>・瀬戸市品野地区では、東海環状自動車道のせと品野 IC が計画され、IC 接続に伴う交通量増加への対応が求められる。</p> <p>【再々評価時の状況】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>・東海環状自動車道・せと品野 IC が整備され、アクセス性の向上を図ることが重要である。</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>・一般国道 363 号の現道には極めて狭い片側歩道が断続しており、安全性の向上を図ることが重要である。</p> <p>③地震・津波対策の強化</p>				



		<p>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> <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"> <li>・ 今後は阻害要因がなく、平成 35 年度までに整備完了が見込まれるため。</li> </ul>																																																									
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	<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"> <li>・ 有：算定基礎となるOD及び道路ネットワークの変更（H11 センサス～H17 センサス）</li> </ul> <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 (基準年：－)</th> <th>再評価時 (基準年：H16)</th> <th>再々評価時 (基準年：H29)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>－</td> <td>19.8</td> <td>36.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>－</td> <td>1.3</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td>－</td> <td>21.1</td> <td>37.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>－</td> <td>41.3</td> <td>62.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>－</td> <td>0.1</td> <td>0.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>－</td> <td>0.8</td> <td>0.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td>－</td> <td>42.2</td> <td>63.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>－</td> <td>4,400</td> <td>3,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td>－</td> <td>2.0</td> <td>1.7</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。</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 20 年 11 月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）</p> <p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 再評価時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。</li> </ul>				区分		事業採択時 (基準年：－)	再評価時 (基準年：H16)	再々評価時 (基準年：H29)	備考	費用 (億円)	事業費	－	19.8	36.5		維持管理費	－	1.3	1.3		合計（C）	－	21.1	37.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	－	41.3	62.9		走行経費減少便益	－	0.1	0.0		交通事故減少便益	－	0.8	0.1		合計（B）	－	42.2	63.0		(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	－	4,400	3,700		費用対効果分析結果（B/C）		－	2.0	1.7	
	区分		事業採択時 (基準年：－)	再評価時 (基準年：H16)	再々評価時 (基準年：H29)	備考																																																					
	費用 (億円)	事業費	－	19.8	36.5																																																						
		維持管理費	－	1.3	1.3																																																						
		合計（C）	－	21.1	37.8																																																						
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	－	41.3	62.9																																																						
		走行経費減少便益	－	0.1	0.0																																																						
		交通事故減少便益	－	0.8	0.1																																																						
		合計（B）	－	42.2	63.0																																																						
		(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	－	4,400	3,700																																																						
費用対効果分析結果（B/C）		－	2.0	1.7																																																							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化	【事前評価時の状況】 ※事前評価未実施																																																																									
	【再評価時の状況】 ※貨幣価値化困難な効果の分析は未実施																																																																									
	【再々評価時の状況】 ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、交通弱者に対する安全性向上、広域交通性の向上などがある。 ・「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"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標(建設部方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 防御力</td> <td rowspan="2">①地震・津波対策の強化</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3 成長力</td> <td rowspan="2">③交通安全対策の強化</td> <td rowspan="4">◎</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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3 成長力</td> <td rowspan="2">⑥国際競争力を強化する基盤整備</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>6</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2">0.89</td> </tr> </tbody> </table>		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	MAX3	3	<input checked="" 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 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		3 成長力	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	MAX3	2	<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 checked="" 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	2	3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<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	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	MAX3	3																																																																				
				<input checked="" 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 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																																																																							
3 成長力	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	MAX3	2																																																																					
			<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 checked="" 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	2																																																																						
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<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	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】 ・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は再評価時においても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 再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																																																																										
一般国道363号（瀬戸バイパス）の対応方針（案）[事業継続]を了承する																																																																										

VI 対応方針

事業継続