

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（津島工区）					
事業箇所	津島市祢宜町～津島市本町三丁目					
事業のあらまし	<p>(都)名古屋津島線は、名古屋市と津島市を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>このうち、当該事業区間は、津島市中心市街地の骨格を形成し、街の活力・賑わいを創出するとともに防災機能を担っている。現道の車道幅員は4mと狭小であり、車両のすれ違いが困難であるとともに、津島市立西小学校の通学路に指定されているが、歩道がなく、歩行者及び自転車の安全確保が求められている。</p> <p>このため、「交通安全対策の強化」「交通円滑化」を主な目的としたバイパス整備として車道拡幅、歩道設置を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通安全対策の強化</p> <p>②交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (H16)	再評価時 (H23)	再々評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H16～H22	H16～H29	H16～H34	用地交渉の難航	
	事業費（億円）	38.8	38.8	38.8		
	経費内訳	工事費	2.0	3.0	3.2	物価の上昇による単価の増加
		用補費	34.4	33.6	32.8	地価の下落による費用の減少
その他		2.4	2.2	2.8	事業期間延長に伴う調査費等の追加	
事業内容	バイパス整備 延長 509m 幅員 20m	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>【事業採択時の状況】</p> <p>現道は、歩道のない約4mの細街路であり、通学路としても利用されている。車両のすれ違いが困難である上、通学児童をはじめ自転車や歩行者の通行が危険な状況にある。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>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自転車通行帯の整備が進捗している。その他の状況は、事業採択時と大きな変化はない。</p> <p>【再々評価時の状況】</p> <p>再評価時と変化なし。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>自転車ネットワークの一部として、事業区間が重要な役割を担っている。</p>				
	判定	A	<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>自転車ネットワークの一部として新たに位置づけられたことにより、事業採択時に比べ事業の必要性が増大している。</p>			

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H16</th> <th>~</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</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> <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> <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>←</td> <td>→</td> <td>←</td> <td>→</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="3">17.9</td> <td colspan="3">16.7</td> <td colspan="3">13.1</td> <td colspan="3">4.5</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3">3.3</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3"></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>34.6</td> <td>21.2</td> <td>61%</td> <td>38.8</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>0.8</td> <td>0.6</td> <td>70%</td> <td>3.2</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>31.7</td> <td>19.0</td> <td>60%</td> <td>32.8</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>2.1</td> <td>1.6</td> <td>76%</td> <td>2.8</td> <td>56%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済みの内容】 ・平成22年3月に事業区間内の一部区間L=0.1kmを供用している。</p>			H16	~	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	工種 区分	調査・設計	←		→													用地補償	←				→		←	→	←						→	工事	←	→				←	→	←	→	←					→	事業費 (億円)	計画	17.9			16.7			13.1			4.5			実績				3.3										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)	34.6	21.2	61%	38.8	55%	工事費	0.8	0.6	70%	3.2	17%	用補費	31.7	19.0	60%	32.8	58%	その他	2.1	1.6	76%	2.8	56%
			H16	~	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34																																																																																																																							
	工種 区分	調査・設計	←		→																																																																																																																																			
		用地補償	←				→		←	→	←						→																																																																																																																							
		工事	←	→				←	→	←	→	←					→																																																																																																																							
	事業費 (億円)	計画	17.9			16.7			13.1			4.5																																																																																																																												
		実績				3.3																																																																																																																																		
		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)	34.6	21.2	61%	38.8	55%																																																																																																																																			
工事費	0.8	0.6	70%	3.2	17%																																																																																																																																			
用補費	31.7	19.0	60%	32.8	58%																																																																																																																																			
その他	2.1	1.6	76%	2.8	56%																																																																																																																																			
2) 未着手又は長期化の理由	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。																																																																																																																																							
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 用地取得の難航。</p> <p>【今後の見込み】 用地買収は面積ベースで約73%であり、すでに一部区間は供用している。今後は用地交渉を積極的に進めることにより、平成34年度に事業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。 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</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】 これまで用地買収が遅れて事業が長期化した。すでに一部区間は供用済みである。今後は用地交渉を積極的に進めることにより、平成34年度に事業完了する見込みである。</p>																																																																																																																																							

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】
 ・ 便益算定方法を簡便法から交通量配分へ変更
 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事業採択時 (基準年: H15)	再評価時 (基準年: H23)	再々評価時 (基準年: H28)	備考
費用 (億円)	改築費	36	37.97	40.4	
	維持修繕費	0.97	0.43	0.4	
合計(C)		37.0	38.4	40.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	161.0	129.4	62.6	
	走行経費減少便益	7.3	5.4	7.6	
	交通事故減少便益	-0.9	0.4	2.1	
	合計(B)	167.4	135.2	72.3	
(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	11,600	11,000	11,000	
費用対効果分析結果(B/C)		4.5	3.5	1.8	

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

・ 道路・街路事業の事業評価マニュアル(案)(平成28年3月 愛知県建設部)

【変動要因の分析】

・ 便益算定について、再評価時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したものの。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再々評価時の状況】

・ 貨幣価値化困難な効果としては、「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」および「集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は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	③交通安全対策の強化	○	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3
			<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
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	○	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
			<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	2
4 魅力	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	○	■ b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3
			<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	2
総合計			9	7
評価値			0.78	

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。

	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 算定手法の変更により、B/Cは事業採択時に比べて低下したが1.0を超えているとともに、を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、十分な事業効果が発現できる見通しがあるため。
III 対応方針（案）	
継続	<p>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。</p>
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容	
<p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>・－</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺道路における交通状況の変化（交通量、旅行速度） 事業区間における交通事故発生状況の定量的評価（事故件数、事故類型） 	
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	