

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 名古屋半田線				
事業箇所	東海市加木屋町栗見坂～加木屋町南平井				
事業のあらまし	<p>(都)名古屋半田線は、名古屋市を起点として、東海市、知多市、阿久比町を通り、半田市に至る延長22kmの知多半島を縦貫する主要幹線道路であり、知多半島北部の道路ネットワークを形成する上でも非常に重要な路線である。</p> <p>このうち、東海市加木屋(かぎや)町(まち)地内における現道は2車線で慢性的な交通渋滞が発生しているとともに、歩道は片側のみで幅員2.0mと狭く、歩行者の安全も確保されていない。</p> <p>このため、「交通円滑化」、「交通安全対策の強化」を主な目的として、現道の交通を転換すべく4車線バイパス整備を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>① 交通円滑化</p> <p>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 (H24)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H24～H30	H24～H30		
	事業費(億円)	15.1	15.1		
	経費内訳	工事費	2.1	1.9	事業の進捗に伴う経費の時点修正
		用補費	13.0	12.0	事業の進捗に伴う経費の時点修正
		その他	—	1.1	調査・設計の完了に伴う精算
事業内容	バイパス整備 延長 610m 幅員 22m (完成4車線)	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> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は、平成22年度道路交通センサスにおいて16,259台/日、混雑度1.10、混雑時旅行速度25.5km/h(上り方面)と慢性的な交通渋滞の発生している。 ・現道は歩道が片側にしかない上に2.0mと狭く、児童・生徒の登下校時の安全や生活環境が脅かされている。 ・現道は愛知県地域防災計画において、災害時の第二次緊急輸送道路に指定されているが、大規模地震時には沿道建物の倒壊の可能性があるため、通行止めとなる恐れがある。 ・まちづくりの面では、本事業箇所西側で東海市による南加木屋駅へのアクセス道路と駅前広場の整備が事業採択時点で予定されており、これら事業一体となって公共交通機関への一層のアクセス性向上が求められている。 ・整備済みの本事業箇所前後区間から通過交通が市街地に流入し、市民生活に悪影響を与えている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋半田線の現道の混雑は続いており、平成25年には内堀南・緒川新田の両交差点が主要渋滞箇所(交差点)に指定された。 ・現道を運行ルートとする東海市循環バス(らんらんバス)の利用者数はH23からH26にかけて60%増加している。 			

②事業の進捗状況及び見込み		<p>② 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南加木屋駅乗降客数は事前評価時の平成 23 年から 26 年にかけて約 6%増加しており、駅アクセス交通が増加しているが、現道の歩行者空間は不十分のままである。 ・また、南加木屋駅東側に駅前広場が計画されているほか、H26 に当該事業区間の整備を前提とする南加木屋駅周辺地区計画が都市計画決定され、歩行者数の増加が見込まれる。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道をルートとする東海市循環バス（らんらんバス）の利用者が増加しており、定時性確保が重要となっている。 ・南加木屋駅の乗降客数は増加傾向にあり、歩行者空間整備の必要性は高まっている。 ・沿道で地区計画が決定され、まちづくりと一体となった道路整備の必要性が高まっている。 																																																																																													
	判定	<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> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の混雑状況に変化はないが、南加木屋駅を中心に増加傾向にある歩行者の安全性を向上させるために、現道の交通量削減が必要であるとともに、南加木屋駅の駅前広場計画や、沿道では地区計画が都市計画決定され、まちづくりと一体となった道路整備の必要性が高まっているため 																																																																																													
	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="6" style="text-align: left;">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: left;">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: left;">←————→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="3">8.9</td> <td colspan="4">8.1</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">7.0</td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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>0.7</td> <td>0.0</td> <td>0.0%</td> <td>0.7</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>8.9</td> <td>7.0</td> <td>78.2%</td> <td>15.1</td> <td>46.2%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0%</td> <td>1.9</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>8.9</td> <td>6.1</td> <td>75.9%</td> <td>12.0</td> <td>51.0%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.8</td> <td>0.8</td> <td>100.0%</td> <td>1.1</td> <td>75.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得の一部を先行予算で実施しており、面積ベースの用地取得率は約 63%</p>			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	工種 区分	調査・設計	←————→								用地補償			←————→						工事						←————→		事業費 (億円)	計画	8.9			8.1				実績	7.0								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)	0.7	0.0	0.0%	0.7	0.0%	事業費(億円)	8.9	7.0	78.2%	15.1	46.2%	工事費	0.0	0.0	0.0%	1.9	0.0%	用補費	8.9	6.1	75.9%	12.0	51.0%	その他	0.8	0.8	100.0%	1.1
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30																																																																																							
工種 区分	調査・設計	←————→																																																																																													
	用地補償			←————→																																																																																											
	工事						←————→																																																																																								
事業費 (億円)	計画	8.9			8.1																																																																																										
	実績	7.0																																																																																													
	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)	0.7	0.0	0.0%	0.7	0.0%																																																																																										
事業費(億円)	8.9	7.0	78.2%	15.1	46.2%																																																																																										
工事費	0.0	0.0	0.0%	1.9	0.0%																																																																																										
用補費	8.9	6.1	75.9%	12.0	51.0%																																																																																										
その他	0.8	0.8	100.0%	1.1	75.0%																																																																																										
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・完了予定年度に変更なし 																																																																																														
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収について、ほぼ計画通りに進んでいるが、まだ完了していないため、多少の阻害要因が見込まれる。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後は引き続き用地買収を進め、平成 30 年度までに整備が完了する予定である。 																																																																																														

判定	B	<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（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>																																													
	【理由】	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収は完了していないが、事業は順調であり、予定通り平成30年度までに整備完了が見込まれるため。 																																													
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"> ・事前評価時以降、交通量推計に用いたデータの変更があった。 <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">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：H23)</th> <th>再評価時 (基準年：H28)</th> <th>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;">11.5</td> <td style="text-align: center;">14.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">0.3</td> <td style="text-align: center;">0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計（C）</td> <td style="text-align: center;">11.8</td> <td style="text-align: center;">14.4</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;">16.9</td> <td style="text-align: center;">19.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">16.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">2.0</td> <td style="text-align: center;">4.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計（B）</td> <td style="text-align: center;">18.9</td> <td style="text-align: center;">40.3</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;">20,300</td> <td style="text-align: center;">24,900</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td style="text-align: center;">2.8</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】 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）</p> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量推計に用いたデータの変更があったため。 	区分		事業採択時 (基準年：H23)	再評価時 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	11.5	14.1		維持管理費	0.3	0.3		合計（C）	11.8	14.4		効果 (億円)	走行時間短縮便益	16.9	19.5		走行経費減少便益	0.0	16.5		交通事故減少便益	2.0	4.2		合計（B）	18.9	40.3		(参考) 算定 要因	計画交通量 (台/日)	20,300	24,900		費用対効果分析結果（B/C）		1.6	2.8	
区分		事業採択時 (基準年：H23)	再評価時 (基準年：H28)	備考																																											
費用 (億円)	事業費	11.5	14.1																																												
	維持管理費	0.3	0.3																																												
	合計（C）	11.8	14.4																																												
効果 (億円)	走行時間短縮便益	16.9	19.5																																												
	走行経費減少便益	0.0	16.5																																												
	交通事故減少便益	2.0	4.2																																												
	合計（B）	18.9	40.3																																												
	(参考) 算定 要因	計画交通量 (台/日)	20,300	24,900																																											
費用対効果分析結果（B/C）		1.6	2.8																																												

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・現道は第二次緊急輸送道路に指定されているが、大規模地震時や異常気象時など通行不能となった場合、代替路線になる。
- ・バイパスに交通が転換されることから、現道の沿線環境や居住環境が向上する。

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「③交通安全対策の強化：交通弱者に対する安全性向上」、「⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備：主要な渋滞箇所の渋滞緩和」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき算出した評価値は 0.83 である。

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	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		
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備		<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		
総合計				6	5
評価値				0.83	

※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）

【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。

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】

- ・周辺道路における交通状況の変化（旅行速度等）を定量的に評価する。

V 事業評価監視委員会の意見

都市計画道路 名古屋半田線の対応方針(案) [事業継続] を了承する。

VI 対応方針

事業継続