

## 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	一般県道 羽島稲沢線（新濃尾大橋）				
事業箇所	岐阜県羽島市～愛知県一宮市 <sup>めいち</sup> 明地				
事業のあらまし	<p>一般県道羽島稲沢線は、岐阜県羽島市を起点として、愛知県一宮市を經由し、稲沢市に至る路線であり、岐阜県西濃地方と愛知県尾張西部地域を結ぶ重要な路線である。</p> <p>本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間については西中野渡船であり、自動車交通は上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）や下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）への迂回を余儀なくされている。</p> <p>また、濃尾大橋は交通量が多く、慢性的に渋滞が発生している状況である。</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」を主な目的として、濃尾大橋の渋滞緩和や、西中野渡船の解消に向け、本路線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人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (H12)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H12～H35	H12～H35		
	事業費（億円）	205.6	205.6		
	経費内訳	工事費	176.5	176.5	
		用補費	19.3	19.3	
その他		9.8	9.8		
事業内容	橋梁整備等 (2/2車線) L=2.4km W=16m 3種2級(60km/h)	橋梁整備等 (2/2車線) L=2.4km W=16m 3種2級(60km/h)			
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"> <li>・上流の濃尾大橋と下流の馬飼大橋間は約8kmの距離があり、新濃尾大橋の新設位置から対岸まで移動するには、上流の濃尾大橋への迂回では約8km、下流の馬飼大橋への迂回では約13kmを要している。</li> <li>・上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）は、H11年で交通量が約18,500台/日で混雑度は1.18と1.0を超えている。下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）では、交通量が約7,300台/日（混雑度0.87）である。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <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"> <li>・一般県道羽島稲沢線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は西中野渡船であることから、自動車交通は上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）や下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）への迂回を余儀なくされている。</li> </ul> <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上流の濃尾大橋（(主)大垣一宮線）では、H22で交通量が21,000台/日とH11から2,500台/日増加（14%増加）し、混雑度が1.65と混雑している。下流の馬飼大橋（(一)桑原祖父江線）では、交通量が7,700台/日とH11から400台/日増加しており（5.5%増加）、混雑度が</li> </ul>			

	<p>1.03 と 1.0 を超えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要物流拠点である名神高速道路岐阜羽島 IC 周辺では、平成 27 年 11 月には大規模商業店舗が開業するとともに、岐阜羽島インター南部東地区に計画区域 A=22.0ha の開発計画があるなど、今後さらなる交通量の増加が見込まれ、主要物流拠点である名神高速道路岐阜羽島 IC へのアクセス性の低下が懸念される。</li> <li>・以上から、事業採択時に比べ必要性が増大している。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】 上流・下流の橋梁は依然交通量が多く、H11 年に比べ交通量、混雑度は増加している。</p>																																																																																																																					
判定	<p><b>A</b></p> <p>A： 事業採択時に比べ必要性が増大している。 B： 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業採択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"> <li>・上流及び下流の橋梁に迂回を余儀なくされ、また、並行路線の交通量、混雑度は増加しており、事業の必要性は増大しているため。</li> </ul>																																																																																																																					
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>H12</th> <th>H13~18</th> <th>H19~27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</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></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" style="text-align:center;">/</td> <td colspan="4" style="text-align:center;">102.5</td> <td colspan="4" style="text-align:center;">37.2</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3" style="text-align:center;">65.9</td> <td colspan="9" style="text-align:center;">/</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>—</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>2.4</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費 (億円)</td> <td>—</td> <td>65.9</td> <td>—</td> <td>205.6</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>—</td> <td>41.8</td> <td>—</td> <td>176.5</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>  用地補償費</td> <td>—</td> <td>16.8</td> <td>—</td> <td>19.3</td> <td>87%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>—</td> <td>7.3</td> <td>—</td> <td>9.8</td> <td>75%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※工事費には負担金が含まれている。</p>			H12	H13~18	H19~27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	工 種 区 分	調査・設計	←										→	用地補償		←			→							工事			←								→	事業費 (億円)	計画	/			102.5				37.2				実績	65.9			/										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)	—	0.0	—	2.4	0%	事業費 (億円)	—	65.9	—	205.6	32%	工事費	—	41.8	—	176.5	24%	用地補償費	—	16.8	—	19.3	87%	その他	—	7.3	—	9.8	75%
		H12	H13~18	H19~27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35																																																																																																										
工 種 区 分	調査・設計	←										→																																																																																																										
	用地補償		←			→																																																																																																																
	工事			←								→																																																																																																										
事業費 (億円)	計画	/			102.5				37.2																																																																																																													
	実績	65.9			/																																																																																																																	
	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)	—	0.0	—	2.4	0%																																																																																																																	
事業費 (億円)	—	65.9	—	205.6	32%																																																																																																																	
工事費	—	41.8	—	176.5	24%																																																																																																																	
用地補償費	—	16.8	—	19.3	87%																																																																																																																	
その他	—	7.3	—	9.8	75%																																																																																																																	
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完了予定年度に変更なし。</li> </ul>																																																																																																																					
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大きな阻害要因はない。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 35 年度に整備が完了する予定である。</li> </ul>																																																																																																																					

②事業の進捗状況及び見込み

判定	A	<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：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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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>・事業は順調であり、予定通り平成 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> <p>－</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p>					
		区分		事業採択時 (基準年：H12)	再評価時 (基準年：H28)	備考	
		費用 (億円)	事業費		未実施	192.4	
			維持管理費			1.3	
			合計（C）			193.7	
		効果 (億円)	走行時間短縮便益			198.7	
			走行経費削減便益			16.2	
			交通事故減少便益			1.2	
			合計（B）			216.1	
			(参考)	計画			
	算定	交通量	10,100				
	要因	(台/日)					
費用対効果分析結果（B/C）			1.1				
<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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul> <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（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは 1.0 を超えている。</li> </ul>							

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事業採択時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「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緩和」があり、当該路線の整備により慢性的な渋滞の緩和、高速道路へのアクセス性の向上が期待される。
- ・「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 1.00 である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<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慢性的な混雑(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	
	◎	<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	3
		<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特別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	
		合計	3	
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 type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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			9	9
評価値				1.00

※「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】

- ・再評価時に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：事業採択時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B：事業採択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：事業採択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】

- ・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

一般県道羽島稲沢線(新濃尾大橋)の対応方針(案)[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続