

再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	主要地方道 名古屋岡崎線				
事業箇所	愛知県日進市赤池町地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線は、名古屋市から日進市、東郷町を経て岡崎市を結ぶ西三河地域の主要な幹線道路である。さらに第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから通勤・通学による交通量が多く、特に現道の東白土交差点は慢性的に渋滞が発生している。</p> <p>また、日進赤池箕ノ手土地区画整理事業などの基盤整備が進められるなど、新たな交通需要に対応していく必要がある。</p> <p>このため、バイパスを整備することで名古屋市の東南部における慢性的な混雑の解消を図る「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、歩道を確保し、歩行者や自転車利用者の安全性の向上を図る「交通安全対策の強化」、災害時の緊急輸送道路の確保を図る「地震・津波対策の強化」を主な目的として、主要地方道名古屋岡崎線のバイパス整備を実施し、交通の円滑化と、渋滞の緩和と安全性の向上を図るものである。</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>				
計画変更の推移		事業採択時 (H16)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H16～H33	H16～H33		
	事業費（億円）	35.1	35.1		
	経費内訳 (億円)	工事費	7.8	7.8	
		用補費	24.0	24.0	
	その他	3.3	3.3		
事業内容	バイパス整備 (2/2車線) L=0.8km W=16m 3種2級(60km/h)	バイパス整備 (2/2車線) L=0.8km 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"> ・現道区間（日進市赤池町地内）のH11 センサス混雑度は1.40（交通量：20,759台/日）と高く、1.0を超えていることから、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要である。 ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口が53,200人（H6）から73,800人（H16）に増加、さらに日進赤池箕ノ手土地区画整理事業などの基盤整備が計画されているなど新たな交通需要が見込まれている。 ・周辺には音貝小学校（東郷町）、赤池小学校（日進市）が立地しており、現道区間が通学路に指定されていることに加え、赤池駅（地下鉄・名鉄）等の公共施設も立地しているにもかかわらず片側歩道区間が存在していることから、安全な歩行空間の整備が必要である。 <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"> ・現道に位置する東白土交差点の渋滞は著しく、主要渋滞箇所に指定されている。 			

		<ul style="list-style-type: none"> ・また、現道区間(日進市赤池町地内)の混雑度は1.58(交通量:15,483台/日)(H22センサス)と高く、1.0を超えていることから、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要である。 ・さらに、日進市の人口が増加していること(平成18年~28年で人口73,800人から88,300人に増加)に加え、日進赤池箕ノ手土地区画整理事業などの基盤整備が進んでいることから、新たな交通需要が見込まれる。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺には音貝小学校(東郷町)、赤池小学校(日進市)が立地しており、現道区間が通学路に指定されていることに加え、赤池駅(地下鉄・名鉄)等の公共施設も立地しているにもかかわらず片側歩道区間が存在していることから、安全な歩行空間の整備が必要である。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理事業などの基盤整備が進み、新たな交通需要が見込まれる。 ・現道は通学路に指定されているにもかかわらず、片側歩道区間が存在している。 ・第二次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・以上より、事業の必要性が増大している。 																																																																																												
	判定	<p style="text-align: center;">A</p> <p>A: 事前評価時に比べ必要性が増大している。 B: 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C: 事前評価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"> ・区画整理事業など基盤整備が進み、新たな交通需要が見込まれることから、主要渋滞箇所の解消や、安全な歩行者空間の整備需要が高まっており、事業採択時に比べ事業の必要性が増加しているため。 																																																																																												
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" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #ADD8E6;"> <th colspan="2"></th> <th>H16~H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</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>←→</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> </tr> <tr> <td>工事</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></td> <td colspan="5">13.1</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>19.7</td> <td colspan="6"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #ADD8E6;"> <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 style="background-color: #ADD8E6;"> <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>0.2</td> <td>—</td> <td>0.8</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>—</td> <td>19.7</td> <td>—</td> <td>35.1</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>—</td> <td>0.3</td> <td>—</td> <td>7.8</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>—</td> <td>18.3</td> <td>—</td> <td>24.0</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>—</td> <td>1.1</td> <td>—</td> <td>3.3</td> <td>36%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約80%</p>			H16~H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	工種区分	調査・設計	←→							用地補償	←→							工事	↔		←				→	事業費(億円)	計画		13.1					2.3	実績	19.7								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)	—	0.2	—	0.8	0%	事業費(億円)	—	19.7	—	35.1	56%	工事費	—	0.3	—	7.8	3%	用地補償費	—	18.3	—	24.0	76%	その他	—	1.1	—	3.3	36%
		H16~H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33																																																																																						
工種区分	調査・設計	←→																																																																																												
	用地補償	←→																																																																																												
	工事	↔		←				→																																																																																						
事業費(億円)	計画		13.1					2.3																																																																																						
	実績	19.7																																																																																												
	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)	—	0.2	—	0.8	0%																																																																																									
事業費(億円)	—	19.7	—	35.1	56%																																																																																									
工事費	—	0.3	—	7.8	3%																																																																																									
用地補償費	—	18.3	—	24.0	76%																																																																																									
その他	—	1.1	—	3.3	36%																																																																																									
	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。 																																																																																												

	<p>3) 今後の事業進捗の見込み</p>	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 33 年度までに整備が完了する予定である。 																																											
	<p>判定</p>	<p>A</p> <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。 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> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業は順調であり、予定通り平成 33 年度までに整備完了が見込まれるため。 																																											
<p style="writing-mode: vertical-rl;">③事業の効果の変化</p>	<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<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> <table border="1" data-bbox="371 938 1444 1532"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：H16)</th> <th>再評価 (基準年：H28)</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>37.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>0.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td>—</td> <td>38.3</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>120.2</td> <td rowspan="3"></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>—</td> <td>18.2</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>—</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td>—</td> <td>141.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td>—</td> <td>13,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td>—</td> <td>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。</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"> ・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>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時に貨幣換算化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/C は 1.0 を超えている。 	区分		事業採択時 (基準年：H16)	再評価 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	—	37.8		維持管理費	—	0.5		合計（C）	—	38.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	120.2		走行経費削減便益	—	18.2	交通事故減少便益	—	2.8	合計（B）	—	141.2		(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	—	13,700		費用対効果分析結果（B/C）		—	3.7	
区分		事業採択時 (基準年：H16)	再評価 (基準年：H28)	備考																																									
費用 (億円)	事業費	—	37.8																																										
	維持管理費	—	0.5																																										
	合計（C）	—	38.3																																										
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	120.2																																										
	走行経費削減便益	—	18.2																																										
	交通事故減少便益	—	2.8																																										
	合計（B）	—	141.2																																										
	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	—	13,700																																									
費用対効果分析結果（B/C）		—	3.7																																										
	<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p>	<p>【事業採択時の状況】</p> <p>※事業採択時未実施</p> <p>【再評価時の状況】</p> <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緩和、交通弱者に対する安全性の向上、地震・津波対策の強化が挙げられる。 ・「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 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 checked="" 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防災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"/> 緊急輸送道路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	MAX3 3 2 1	3
	③交通安全対策の強化		◎	<input checked="" 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 <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	
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 checked="" 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	MAX3 3 2 1	3
総合計				9	
評価値					0.89
<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> <p>【分析】</p> <p>・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。</p>					
判定	A	<p>A：事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。 B：事前評価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：事前評価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>・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。</p>			
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) □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</p>					
V 事業評価監視委員会の意見					
<p>主要地方道名古屋岡崎線の対応方針(案)[事業継続]を了承する。</p>					
VI 対応方針					
事業継続					