

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	主要地方道 長篠東栄線				
事業箇所	愛知県新城市副川～海老				
事業の あらまし	<p>主要地方道長篠東栄線は、新城市と東栄町を結ぶ延長約 34km の路線であり、東三河地域の山間部を南北に縦断する重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の現道部は、歩道が整備されておらず、車道幅員も狭小で大型車同士のすれ違いが困難であり、歩行者の安全性や円滑な交通が確保できていない状況にある。また、本路線は並行する国道 257 号のバイパス機能を有しており、災害時の孤立集落解消のため、道路ネットワークの強化が望まれている。</p> <p>このため、「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」、「交通安全対策の強化」を主な目的として、大型車等のスムーズな走行の確保、歩行者の安全性を確保するため、主要地方道長篠東栄線の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山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</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 (H17)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H17～H38	H17～H38		
	事業費（億円）	39.6	39.6		
	経費 内訳	工事費	24.7	24.7	
		用補費	6.4	6.4	
その他		8.5	8.5		
事業内容	バイパス整備 延長 L=2.0km 幅員 W=11m 2/2 車線	バイパス整備 延長 L=2.0km 幅員 W=11m 2/2 車線			
II 評価					
①事業の 必要性の 変化	1) 必要性 の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道区間は急カーブ区間が多く、車道幅員が狭小であることから、円滑な交通が確保されていない。 ・ 当該路線は地域の生活道路として山間集落地から新城市役所や新城市民病院への主要なアクセス道路である。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道の線形不良は変わらず、依然として大型車同士のすれ違いが困難な状況である。 ・ 新城市役所や新城市民病院へのアクセス道路であり、依然として地域の生活道路として必要性は高い状況である。 <p>② 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道区間は家屋が連担するものの歩道が設置されておらず、歩行者の安全性を確保する観点から、依然として必要性は高い状況である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道のスムーズな走行の確保、歩行者の安全性の確保についての必要性に大きな変化はない。 			

③事業の効果の変化		【理由】 ・事業は順調であり、予定通り平成 38 年度までに整備完了が見込まれるため。																																												
	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】 - 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前採択時 (基準年:H17)</th> <th>再評価時 (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 style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">37.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">38.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">66.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-3.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-2.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">60.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">6,900</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;">-</td> <td style="text-align: center;">2.0</td> <td>×1.3(地域修正係数)</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。 ※本事業箇所は山間地域であり、都市部との経済格差等を補正するため、地域修正係数を適用する。</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】 ・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。</p>	区分		事前採択時 (基準年:H17)	再評価時 (基準年:H28)	備考	費用 (億円)	事業費	-	37.8		維持管理費	-	0.9		合計(C)	-	38.7		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	66.5		走行経費減少便益	-	-3.1		交通事故減少便益	-	-2.6		合計(B)	-	60.8		(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	-	6,900		費用対効果分析結果(B/C)		-	2.0	×1.3(地域修正係数)
	区分		事前採択時 (基準年:H17)	再評価時 (基準年:H28)	備考																																									
	費用 (億円)	事業費	-	37.8																																										
		維持管理費	-	0.9																																										
		合計(C)	-	38.7																																										
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	66.5																																										
		走行経費減少便益	-	-3.1																																										
		交通事故減少便益	-	-2.6																																										
		合計(B)	-	60.8																																										
(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)		-	6,900																																											
費用対効果分析結果(B/C)		-	2.0	×1.3(地域修正係数)																																										

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事業採択時の状況】

—

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、自動車の安全性・走行性の向上、新東名高速道路新城インターへのアクセス性向上などがある。
- ・「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0.80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	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	1
			<input 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 checked="" 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	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"/> 日常生活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		
4 魅力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	
			<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常生活圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	
<input type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2				
<input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	1				
合計			6		
総合計			15	12	
評価値			0.80		

※「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。

【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、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

主要地方道長篠東栄線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続