

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道 <small>なごやはんだ ひがしうら あぐい</small> 名古屋半田線（東浦・阿久比工区）				
事業箇所	<small>ちた ひがしうら おがわ ちた あぐい ふくずみ</small> 知多郡東浦町緒川～知多郡阿久比町福住				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋半田線は、名古屋市を起点として、東海市、東浦町、阿久比町を通り、半田市に至る延長約 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重要な路線である。また、第二次緊急輸送道路の計画路線に位置付けられており、防災上も重要な路線である。</p> <p>当該事業区間に並行する現道（主要地方道名古屋半田線）は、2車線で慢性的な交通渋滞が発生しており、特に緒川新田交差点や卯坂交差点は主要渋滞箇所指定されている。</p> <p>このため、現道の東側にバイパスを整備し、現道の渋滞を緩和するとともに、緊急時の避難・救助機能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>「あいち社会資本整備方針 2025 11 の取組方針」より</p> <p>① 地域の活性化（主要な渋滞箇所の緩和）</p> <p>② 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移			事前評価時 (2020 年度)	再評価時 (2025 年度)	変動要因の分析
	事業期間		2021～2029 年度	2021～2029 年度	
	事業費（億円）		36.6	39.0	
	経費内訳	工事費	12.4	12.4	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物件調査の結果、当初の見込みよりも補償額が増大した ・ 用地交渉における擁壁設計の追加による ・ 労務費の上昇による
		その他	2.6	3.7	
事業内容		バイパス整備 延長:2.4km 幅員:22.0m 4車線	バイパス整備 延長:2.4km 幅員:22.0m 4車線		

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</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"> 当該事業区間に並行する現道の交通量は、H22 センサスの 16,380 台/日から H27 センサスの 16,637 台/日と増加しており、混雑度も H22 センサスの 1.36 から H27 センサスの 1.43 に増加している。また、緒川新田交差点や卯坂交差点は主要渋滞箇所指定されている。当該事業区間を整備することにより、現道の交通をバイパスへ転換させ、渋滞緩和を図る必要がある。 <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、第二次緊急輸送道路の計画路線に指定されており、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>○都市計画決定</p> <p>当該路線は 1966 年 12 月に阿久比町地内の都市計画決定（延長 5.58km、幅員 22m）、1977 年 12 月に東浦町地内の都市計画決定（延長 11.23km、幅員 22m）をし、2010 年 12 月に都市計画区域の再編に伴う、路線の統合による都市計画の変更を行った。（変更延長 22km、幅員 22m）</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 地域の活性化（主要な渋滞箇所の緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海市内における当該路線の 4 車線整備などにより、当該事業区間に並行する現道の交通量は減少傾向にあり、H27 センサスの 16,637 台/日から R3 センサスの 8,839 台/日に減少、混雑度も H27 センサスの 1.43 から R3 センサスの 0.87 に減少しているものの、緒川新田交差点や卯坂交差点が依然として主要渋滞箇所指定されている。当該事業区間を整備することにより、現道の交通をバイパスへ転換させ、渋滞緩和を図る必要性は変わらない。 <p>② 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、第二次緊急輸送道路の計画路線に指定されており、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要性は変わらない。 当該事業区間は、第 3 次救急医療機関である「あいち小児保健医療総合センター」への南北方向のアクセスとなる主要路線であり、救急アクセス機能の向上の必要性がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道交差点は現在も主要渋滞箇所指定されている。 第二次緊急輸送道路の計画区間であり防災ネットワーク上、重要な路線である。 医療機関へのアクセス性向上に対し重要な路線である。
判定	<p style="text-align: center;">B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞箇所における渋滞緩和、緊急輸送道路の整備など、必要性に大きな変化がないため。

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】

・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

区分		事前評価時 (基準年：2020年)	再評価時 (基準年：2025年)	備考
費用 (億円)	事業費	27.4	34.7	
	維持管理費	1.0	1.5	
	合計(C)	28.4	36.2	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	115.0	135.9	
	走行経費減少便益	22.2	13.6	
	交通事故減少便益	8.3	0.5	
	合計(B)	145.5	150.0	
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	25,700	24,700
費用対効果分析結果 (B/C)		5.1	4.1	

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

【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(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・配分対象ネットワーク・OD表の時点更新や費用便益分析マニュアルの原単位の更新、評価基準年度の変更などによって便益が増加し、依然としてB/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」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 1.00 である。

達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 判断基準表		
		評価項目	基礎点	得点 (いずれか一つを選択)
②地域の活性化 1を高める	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
		■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、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	
		□ 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	
		□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
		合計	3	
③地震・津波対策の推進 2を守る	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
		■ 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	3	
		□ 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	2	
		□ 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	1	
		合計	3	
総合計		6	6	
評価値		1.00		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和 2 年 11 月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道の環境改善が期待できる」「広域的な防災機能の向上が期待できる」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 1.00 である。

達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 判断基準表		
		評価項目	基礎点	得点 (いずれか一つを選択)
②地域の活性化 1を高める	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
		■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、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	
		□ 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	
		□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
		合計	3	
③地震・津波対策の推進 2を守る	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
		■ 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	3	
		□ 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	2	
		□ 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	1	
		合計	3	
総合計		6	6	
評価値		1.00		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和 7 年 9 月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【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が 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。

III 対応方針（案）	
継続	中止：上記①～③の評価で一つでも○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	
<p>■対象（事業完了後5年目） □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> <p>・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	
主要地方道名古屋半田線（東浦・阿久比工区）の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。	
VI 対応方針	
事業継続	