

再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般県道 <small>かにえうめのごう</small> 蟹江梅之郷線 <small>おおみょう</small> （大海用工区）				
事業箇所	愛知県海部郡蟹江町大字蟹江新田 <small>あまぐんかにえちよう</small> 地内 <small>かにえしんでん</small>				
事業のあらまし	<p>一般県道蟹江梅之郷線は、愛知県海部郡蟹江町から愛知県海部郡飛島村に至る延長約 7.2km の路線であり、国道 1 号や国道 23 号などの主要幹線道路と接続し、尾張西部地域と名古屋港を結ぶ重要な路線である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の周辺では、朝夕ピーク時を中心に渋滞が慢性的に発生しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「地域の活性化」、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地震・津波対策の推進」を主な目的として、尾張西部地域における交通の円滑化を図るとともに、名古屋港と主要幹線道路を結ぶ道路ネットワークの強化、そして、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うために主要幹線道路等へのアクセス性の向上を図るため、一般県道蟹江梅之郷線（大海用工区）の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) 地域の活性化（地域の渋滞緩和）</p> <p>(2) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点へのアクセス性向上）</p> <p>(3) 地震・津波対策の推進（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 (2017 年度)	再評価時 (2022 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2018 年度 ～2030 年度	2018 年度 ～2030 年度		
	事業費（億円）	14.0	14.0		
	経費内訳	工事費	6.0	6.0	
		用補費	7.0	7.0	
		その他	1.0	1.0	
事業内容	バイパス整備 延長 0.7km 幅員 9.75m 2 車線	バイパス整備 延長 0.7km 幅員 9.75m 2 車線			

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

- ・ 並行する主要地方道一宮蟹江線の交通量は 27,301 台/12h、混雑度 1.54 となっており、特に通勤・通学時において渋滞が発生している為、当該事業区間の整備による交通分散が求められている。(H22 道路交通センサス結果)
- ・ 国際的物流拠点である名古屋港と尾張西部地域を結ぶ道路ネットワークの強化を求められている。
- ・ 第二次緊急輸送道路に位置づけられており、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、主要幹線道路等へのアクセス性を高める必要がある。

【再評価時の状況】

- ・ 並行する主要地方道一宮蟹江線の交通量は 27,660 台/12h、混雑度 1.55 (H27 道路交通センサス結果) と事前評価時と大きな変動はなく、依然として事業の必要性がある。
- ・ 依然として、国際的物流拠点である名古屋港と尾張西部地域を結ぶ道路ネットワークの強化を求められている。
- ・ 引き続き、第二次緊急輸送道路に位置づけられており、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、主要幹線道路等へのアクセス性を高める必要がある。

【変動要因の分析】

- ・ 前回評価時から、大きな状況の変動要因はなく引き続き整備の必要がある。

判定

B

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。

【理由】

地域の渋滞緩和、主要物流拠点へのアクセス性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化の観点から、事業の必要性にほとんど変化がないため。

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画】

		2018~2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	
工種区分	調査・設計	←→											
	用地補償	←→											
	工事						←→						
事業費(億円)	前回計画	5.0		5.0			4.0					14.0	
	実績	1.0										1.0	
	今回計画	1.0		7.0			6.0					14.0	

【進捗率】

	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	0.7	0
事業費(億円)	14.0	1.0	7	14.0	7
工事費	6.0	0.0	0	6.0	0
用補費	7.0	0.9	12	7.0	12
その他	1.0	0.1	10	1.0	11

※用地進捗率(面積ベース)は、約74%

2) 未着手 又は長期化の理由	・完了予定年度に変更なし。	
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・特になし 【今後の見込み】 ・2030年度に整備完了見込みである。	
判定	A	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） ・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。 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。
		【理由】 ・現在のところ事業は順調である。
III 対応方針		
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 再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】 ー 【主な評価内容】 ・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度		