

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 岐阜稲沢線（名鉄尾西線苅安賀高架）					
事業箇所	愛知県 <small>いちのみやしやまとちよう</small> 一宮市大和町地内					
事業のあらまし	<p>主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区<small>おわりせいぶ</small>と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であり、また東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに資する重要な路線である。さらに第一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>主要地方道岐阜稲沢線は4車線で整備されているが、名鉄尾西線との交差踏切「苅安賀1号踏切」が暫定2車線の踏切となっていることから、慢性的な渋滞が発生している。また、踏切での一旦停止による追突事故も多発している。</p> <p>このため、名鉄尾西線の高架化に合わせて苅安賀1号踏切を除却し、4車線化することにより、主要地方道岐阜稲沢線の交通混雑の緩和および安全な交通の確保をはかるものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（踏切道改良促進法により指定された踏切の除却）</p> <p>②交通事故対策（学校が位置する区間の交通安全性向上）</p> <p>③地震・津波対策の強化（緊急輸送道路の強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2012年度)	再評価時 (1回目) (2016年度)	再評価時 (2回目) (2021年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2012～2020	2012～2024	2012～2030	用地交渉の難航、名鉄との事業工程調整による	
	事業費（億円）	123.0	128.9	167.1		
	経費内訳	工事費	123.0	123.0	160.6	詳細設計の実施による工事費の増額（※）
		用補費	0.0	3.1	2.6	仮側道計画の精査により補償費が減少
その他		0.0	2.8	3.9	仮側道計画の精査により委託費が増加	
事業内容	踏切除去 現道拡幅 L=0.7km W=25m 4車線	踏切除去 現道拡幅 L=0.7km W=25m 4車線	踏切除去 現道拡幅 L=0.7km W=25m 4車線		※地質調査の結果、予備設計段階で想定していた地盤状況と差異が見られたため、構造物規模が増大したもの（約23億円）、鉄道交差道路及び水路の構造変更（約4億円）、物価上昇等（2016年度単価→2021年度単価、消費税等）（約11億円）	

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> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線と名鉄尾西線が交差する苅安賀1号踏切において、交通の遮断と車線の減少によるボトルネックのため、激しい交通渋滞が発生しており、交通容量の向上が必要であった。 ・苅安賀1号踏切周辺では、前後区間に比べて、一旦停止による追突事故等の事故発生件数が多くなっていることから、苅安賀1号踏切の除却及び4車線化が必要であった。 ・災害時に必要となる第一次緊急輸送道路として位置づけられているため、ボトルネックの解消による緊急時の避難・救助機能の向上が求められていた。 <p>【再評価時（1回目）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"> ・本路線の交通量は、事前評価時と同等の交通量（H22：21,946台/日、大型車混入率18.3%）があるが、苅安賀1号踏切の除却が完了しておらず、交通の遮断と車線の減少のためボトルネックとなっており、依然として激しい交通渋滞が発生している。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苅安賀1号踏切周辺では、追突を中心とした交通事故が依然として発生している。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は第1次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うためには、高規格道路へのアクセス性を高める必要がある。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <p>①地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道岐阜稲沢線の交通量は事前評価時と同等の交通量が通過しており、尾張西部地区と岐阜県をつなぐ幹線道路として機能している（H27センサス：17,843台/日、大型車混入率18.9%）。 ・事業箇所と近接した位置にて、東海北陸自動車道一宮稲沢北ICが令和3年3月に供用したものの、推計交通量に大きな変化は無い。 ・名鉄尾西線の苅安賀1号踏切の除却が完了していないため、交通の遮断と車線の減少によりボトルネックとなっており、依然として激しい交通渋滞が発生している。踏切除去と4車線化を併せて交通容量向上による渋滞緩和が必要である。 <p>②交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苅安賀1号踏切周辺では、一旦停止に起因する追突事故等が多数発生しており、苅安賀1号踏切の除却により安全対策が必要である。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道岐阜稲沢線は、第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、前後区間と連続した4車線化による走行性の向上による緊急時における円滑な避難・救助活動が求められている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄尾西線の苅安賀1号踏切の除却及び幅員減少によるボトルネックが改善されていないことから、前回評価時と同様に交通渋滞や交通事故が発生している。
	<p>判定</p> <p>B</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"> ・一宮稲沢北ICの供用という周辺状況の変化はあったものの、苅安賀1号踏切の除却および4車線化による渋滞緩和、踏切周辺での追突事故の抑制、緊急時の避難・救助機能の向上など、事業着手時の必要性と大きな変化がなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2012	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	合計
		2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
工種区分	調査・設計	←																	
	用地補償		←																
	工事	仮側道		←															
		鉄道工事																	
		道路築造																	
事業費(億円)	当初計画	12.0	39.1		83.4												134.5		
	実績	6.4	6.7														13.1		
	今回計画	6.4	6.7		154.0												167.1		

【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】	達成率(%)【②÷③】
延長(km)	0.7	0.0	-	0.7	-
事業費(億円)	51.1	13.1	26%	167.1	8%
工事費	45.2	7.8	17%	160.6	5%
用地補償費	3.1	2.5	81%	2.6	96%
その他	2.8	2.8	100%	3.9	72%

※工事費には負担金が含まれている。

※用地進捗率(面積ベース)は、買収100%、借地70%

2) 未着手又は長期化の理由

・用地交渉の難航及び、鉄道事業者との施工等に関する計画の調整を行ったことにより、前回評価時より6年間事業期間を延長している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・2020年度に地元説明会を開催しており、事業計画についてはおおよそ理解が得られている。
 ・事業損失調査及び仮側道工事については2020年度～2021年度に着手している。

【今後の見込み】

・2022年度以降、鉄道工事に着手する予定である。
 ・2030年度に整備が完了する予定である。

判定

B

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】

・事業は順調であり、予定通り2030年度までに整備の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】
 ・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訂

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

区分		事前評価時 (基準年：2012)	再評価 (1回目) (基準年：2016)	再評価 (2回目) (基準年：2021)	備考
費用 (億円)	事業費	99.4	—	130.3	工事費 127.69 用補費 2.65
	維持管理費	0.3	—	0.5	
	合計 (C)	99.7	—	130.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	114.7	—	148.6	
	走行経費削減便益	23.4	—	7.3	
	交通事故減少便益	6.0	—	0.8	
	合計 (B)	144.2	—	156.7	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	27,800	27,100	29,500
費用対効果分析結果 (B/C)		1.4	—	1.2	

※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

【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 30 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局）

【変動要因の分析】

・詳細設計の実施による事業費の増加、近年の交通状況の反映による交通量の増加等によるもの。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・主要地方道岐阜稲沢線は、災害時に必要となる第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、本事業箇所が整備されることで前後区間と連続した4車化は、ボトルネックの解消をはかり、緊急時の避難・救助機能を一層向上することができる。

【再評価時の状況】

・主要地方道岐阜稲沢線は、災害時に必要となる第一次緊急輸送道路としての位置づけがあるとともに、貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、交通弱者に対する安全性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞緩和などが期待できる。

・「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0.92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 評価基準表	
			評価項目	基礎点 得点
1 あいちを高める	②地域の活性化	○	<input type="checkbox"/> 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
			<input checked="" type="checkbox"/> 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 <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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	3 2 1
合計				3 3
2 あいちを守る	③地震津波対策 ④風水害対策	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3
			<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	3 2 1
合計				3 3
	⑥交通事故対策	○	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3
			<input type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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 2 1
			<input type="checkbox"/> c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3
			<input checked="" type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する <input type="checkbox"/> 計画交通量4,000～20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する <input type="checkbox"/> 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	3 2 1
合計				6 5
総合計				12 11
評価値				0.92

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」

(令和3年3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】

・B/Cは若干の低下が生じているものの、十分な事業効果が見込まれる。

判定

B

- 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は若干低下したものの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

VI 対応方針