

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道名古屋津島線(牛田工区)					
事業箇所	愛知県津島市百島町～津島市越津町					
事業の あらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、名古屋市から津島市に至る延長約 19km の路線であり、名古屋第二環状自動車道や都市計画道路西尾張中央道などに接続するとともに、海部地域の道路ネットワークを構成する主要幹線道路である。また、第一次緊急輸送道路として指定され、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間周辺では、慢性的な渋滞が発生しており、一部区間では主要渋滞箇所指定されている。また、歩道が狭小または未整備な区間が一部あり、歩行者等の安全が十分に確保されていない。</p> <p>このため、現道における慢性的な渋滞の緩和、大規模災害時の円滑な救援・復旧活動を確保、歩行者の安全性向上のため、主要地方道名古屋津島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) 地域の活性化(地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和)</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>(3) 交通事故対策(通学路の安全性向上)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	37.0 億円	■工事費 9.5 億円、■用補費 26.5 億円、■その他 1.0 億円				
事業期間	採択予定年度	2022 年度	着工予定年度	2022 年度	完成予定年度	2030 年度
事業内容	バイパス整備(延長: 1.1km、車線数: 4 車線、幅員: 23.0m)					
II 評価/						
①事業の 必要性	1) 必 要 性	<p>(1) 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道名古屋津島線の現道は、下田橋西交差点を含む 2 つの交差点や国道 302 号においても主要渋滞箇所指定されており、朝夕ピーク時を中心に慢性的な渋滞が発生しているため、交通の円滑化を図る必要がある。 <p>(2) 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道名古屋津島線は第一次緊急輸送道路に位置づけられており、周辺には災害拠点病院である津島市民病院も立地することから災害時の安全・円滑な通行機能を確保する必要がある。 <p>(3) 交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道は、周辺に小学校が立地し、通学路に指定されているが、交通量が多く、防護柵がない区間もあることから、バイパス整備を行うことで、現道からの交通の転換を図る必要がある。 				
	判定	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>主要渋滞箇所等の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化及び交通安全性の向上のため、事業実施の必要性が高い。</p>			

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】																																																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：2021年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>28.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>28.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>93.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>16.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>109.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>18,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>3.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事前評価時 (基準年：2021年度)	備考	費用 (億円)	事業費	28.1		維持管理費	0.7		合計(C)	28.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	93.1		走行経費減少便益	16.2		交通事故減少便益	0.4		合計(B)	109.7		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,600		費用対効果分析結果(B/C)		3.8		<p>※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（2018年2月 国土交通省 道路局 都市局）に基づき実施。</p>																																		
区分		事前評価時 (基準年：2021年度)	備考																																																																					
費用 (億円)	事業費	28.1																																																																						
	維持管理費	0.7																																																																						
	合計(C)	28.8																																																																						
効果 (億円)	走行時間短縮便益	93.1																																																																						
	走行経費減少便益	16.2																																																																						
	交通事故減少便益	0.4																																																																						
	合計(B)	109.7																																																																						
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,600																																																																					
費用対効果分析結果(B/C)		3.8																																																																						
2) 貨幣価値化困難な効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、主要な渋滞箇所の緩和、広域的な防災機能の向上、交通弱者に対する安全性向上がある。 ・「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は0.89である。</p>																																																																							
②事業の効果	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象 の判断</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 ②地域の活性化 あいちを高める</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td><input 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td></td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 ③地震・津波対策 ④風水害対策 あいちを守る</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td></td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3 ⑥交通事故対策</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td></td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td></td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td></td> <td colspan="2">8/9=0.89</td> </tr> </tbody> </table>			貨幣価値化困難な効果 評価基準表				達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象 の判断	評価項目	基礎点 得点	1 ②地域の活性化 あいちを高める	◎	<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	2	<input 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	3	<input checked="" 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	2	<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	合計			3	2	2 ③地震・津波対策 ④風水害対策 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	<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	3	<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	2	<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	1	合計			3	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	3	<input checked="" 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	3	<input 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	総合計			9	8	評価値			8/9=0.89		<p>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）</p>		
	貨幣価値化困難な効果 評価基準表																																																																							
達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象 の判断	評価項目	基礎点 得点																																																																					
1 ②地域の活性化 あいちを高める	◎	<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	2																																																																				
		<input 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	3																																																																					
		<input checked="" 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	2																																																																					
		<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																																																					
合計			3	2																																																																				
2 ③地震・津波対策 ④風水害対策 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3																																																																				
		<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	3																																																																					
		<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	2																																																																					
		<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	1																																																																					
合計			3	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	3																																																																				
		<input checked="" 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	3																																																																					
		<input 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																																																																				
総合計			9	8																																																																				
評価値			8/9=0.89																																																																					
判定	A	<p>A：十分な事業効果が期待できる。 B：十分な事業効果が期待できない。</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>																																																																						

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="6">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> </tr> <tr> <td>・函渠工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">←——→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">←————→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">13.5</td> <td colspan="5">23.5</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="10">37.0</td> </tr> </tbody> </table>											2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	工 種 区 分	調査・設計	←————→									用地補償		←————→								工事						←————→				・土工						←————→				・函渠工							←——→			・舗装工							←————→			事業費（億円）		13.5					23.5							37.0									
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030																																																																																																
	工 種 区 分	調査・設計	←————→																																																																																																							
		用地補償		←————→																																																																																																						
		工事						←————→																																																																																																		
		・土工						←————→																																																																																																		
		・函渠工							←——→																																																																																																	
		・舗装工							←————→																																																																																																	
事業費（億円）		13.5					23.5																																																																																																			
		37.0																																																																																																								
2) 地元の合意形成	・地元自治体より早期整備の要望を受けている。また、事業に対する地元関係者の理解を得ていることから早期に事業説明を行い、沿線地権者の理解を得る。																																																																																																									
3) 環境への影響	・沿線に既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。																																																																																																									
判定	A		A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。																																																																																																							
	【理由】		円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されている。																																																																																																							
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・本路線は、接続する前後区間が整備及び着手済みの都市計画道路であり、当該区間の新規事業化にあたり、改めて設計検討を行い、都市計画ルートでの整備が妥当であると判断した。																																																																																																								
	判定	A		A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。																																																																																																						
		【理由】		都市計画決定されたルートの整備であり、接続する前後区間が整備及び着手済みの都市計画道路であるため、妥当である。																																																																																																						
Ⅲ 対応方針（案）																																																																																																										
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：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																																																																																																										