

再 評 価 調 査 書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般県道扶桑各務原線（新愛岐道路）						
事業箇所	愛知県丹羽郡扶桑町小淵～岐阜県各務原市鵜沼大伊木町						
事業のあらまし	<p>一般県道扶桑各務原線は、愛知県丹羽郡扶桑町を起点とし各務原市に至る路線であり、航空宇宙産業を中心とした産業の物流効率化を図る重要な路線である。さらに、第二次緊急輸送道路に位置づけられており、防災上重要な路線である。</p> <p>当該事業周辺では、愛岐大橋やライン大橋を中心に主要渋滞箇所が点在し、慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>このため、木曾川渡河部の交通の円滑化を図り、木曾川渡河部のボルトネックを解消し、愛知県と岐阜県間のアクセス向上や災害時の緊急輸送道路の確保を目的として、一般県道扶桑各務原線の橋梁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 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>② 陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点・生活拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑緩和）</p> <p>③ 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <p>【副次目標】－</p>						
計画変更の推移		再評価時 (1回目) (2011年度)	再評価時 (2回目) (2016年度)	再評価時 (3回目) (2021年度)	再評価時 (4回目) (2023年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2005年度～ 2021年度	2005年度～ 2027年度	2005年度～ 2027年度	2005年度～ 2029年度	用地買収の遅れ	
	事業費(億円)	94.4	115.2	125.0	176.0	愛知県・岐阜県の総額	
	経費内訳	工事費	72.1	93.3	101.1	150.8	人件費・材料費の高騰による事業費の見直し
		用補費	16.7	17.1	17.8	17.8	
その他		5.6	4.8	6.1	7.4		
事業内容	橋梁整備等 L=1.8km W=16m 2車線	橋梁整備等 L=1.8km W=16m 2車線	橋梁整備等 L=1.8km W=16m 2車線	橋梁整備等 L=1.8km W=16m 2車線	橋梁整備等 L=1.8km W=16m 2車線	取付道路 L=930m 岐阜県事業 新愛岐大橋 L=870m 岐阜県・愛知県共同事業	
II 評価							
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【再評価時(1回目)の状況】</p> <p>・2010年度の交通量調査では上流の犬山橋は21,639台/日、混雑度2.28、下流の愛岐大橋は23,937台/日、混雑度1.63と1.0を上回っており、日中における連続的混雑や慢性的混雑が生じる状態となっている。</p> <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <p>① 地震・津波対策の強化</p> <p>・上流の犬山橋、下流の愛岐大橋ともに第2次緊急輸送道路に指定されており、特に愛岐大橋は1968年度に架橋され、架橋後50年近く経過している橋梁であり、その補修等の際の代替</p>					

	<p>性が期待できる。</p> <p>② 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 岐阜県各務原市の新愛岐道路周辺地域には、航空宇宙産業関連企業が集積しており、アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区に指定されている。また、当地域内で生産された航空製品の大部分は愛知県へ流通しており、新愛岐道路の整備は県営名古屋空港周辺地区等の愛知県内の特区を結ぶルートとなる。 <p>③ 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"> 2013 年度の交通量調査では、上流の犬山橋は 20,691 台/日、下流の愛岐大橋は 25,202 台/日であり、2010 年度調査の犬山橋 21,639 台/日、愛岐大橋 23,937 台/日とほとんど変化していない。混雑度が非常に高いことから、両橋梁とも交通量が飽和していることが考えられる。 <p>【再評価時(3回目)の状況】</p> <p>① 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 上流の犬山橋、下流の愛岐大橋ともに第2次緊急輸送道路に指定されており、特に愛岐大橋は 1968 年度に架橋され、架橋後 50 年以上経過している橋梁であり、その補修等の際の代替性が期待できる状況に変わりはない。 <p>② 陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点・生活拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> 岐阜県各務原市の新愛岐道路周辺地域のアジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区で生産された航空製品の大部分は愛知県へ流通しており、新愛岐道路の整備は県営名古屋空港周辺地区等の愛知県内の特区を結ぶルートとなる状況に変わりはない。 <p>③ 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> H27 センサスでは、上流の犬山橋は 15,849 台/日、下流の愛岐大橋は 21,522 台/日と依然として交通量が多く、混雑度も非常に高い状況に変わりはない。 <p>【再評価時(4回目)の状況】</p> <p>① 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 上流の犬山橋、下流の愛岐大橋ともに第2次緊急輸送道路に指定されており、特に愛岐大橋は 1968 年度に架橋され、架橋後 50 年以上経過している橋梁であり、その補修等の際の代替性が期待できる状況に変わりはない。 <p>② 陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点・生活拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> 岐阜県各務原市の新愛岐道路周辺地域のアジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区で生産された航空製品の大部分は愛知県へ流通しており、新愛岐道路の整備は県営名古屋空港周辺地区等の愛知県内の特区を結ぶルートとなる状況に変わりはない。 <p>③ 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> H27 センサスでは、上流の犬山橋は 15,849 台/日、下流の愛岐大橋は 21,522 台/日と依然として交通量が多く、混雑度も非常に高い状況に変わりはない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地震に対するさらなる備えは引き続き必要である。 航空宇宙産業をはじめとした産業が発達しており、物流の効率化が必要である。 上流・下流の橋梁は交通容量に対して交通量が多く、依然として混雑度が高い。 				
判定	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">B</td> <td> <p>A： 事業採択時に比べ必要性が増大している。</p> <p>Ⓐ： 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業採択時に比べ必要性が著しく低下している。</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 上下流の橋梁の老朽化や、地震に対する代替性の確保、航空宇宙産業をはじめとした産業集積に対応する物流の効率化、愛知県と岐阜県の交流支援など、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 </td> </tr> </table>	B	<p>A： 事業採択時に比べ必要性が増大している。</p> <p>Ⓐ： 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業採択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"> 上下流の橋梁の老朽化や、地震に対する代替性の確保、航空宇宙産業をはじめとした産業集積に対応する物流の効率化、愛知県と岐阜県の交流支援など、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 	
B	<p>A： 事業採択時に比べ必要性が増大している。</p> <p>Ⓐ： 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業採択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"> 上下流の橋梁の老朽化や、地震に対する代替性の確保、航空宇宙産業をはじめとした産業集積に対応する物流の効率化、愛知県と岐阜県の交流支援など、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 					

③事業の効果の変化

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		再評価時 (1回目) (基準年： 2011年度)	再評価時 (2回目) (基準年： 2016年度)	再評価時 (3回目) (基準年： 2021年度)	再評価時 (4回目) (基準年： 2023年度)	備考
費用 (億円)	事業費	82.3	103.1	125.5	178.3	
	維持管理費	2.9	2.8	3.5	3.2	
	合計(C)	85.2	105.9	129.0	181.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	188.2	170.7	204.2	258.6	
	走行経費削減便益	9.3	15.3	11.3	11.8	
	交通事故減少便益	1.1	1.9	3.3	0.9	
	合計(B)	198.6	187.9	218.8	271.3	
	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	10,400	9,200	9,600	9,600
費用対効果分析結果(B/C)		2.3	1.8	1.7	1.5	

※四捨五入等により端数が合わないことがある。

※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（2022年2月 国土交通省 道路局 都市局）

【変動要因の分析】

・物価上昇等により、事業費が増額しているものの、計画交通量の増加等により便益も増加している。

・その結果B/Cは若干減少したものの、依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「物流の拠点となる空港・港湾・生産拠点への定時性の確保」「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」「広域的な防災機能の向上」がある。また、「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0.89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		
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産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 <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 <input 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	MAX3 3 2 1	3
	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 <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	MAX3 3 2 1	3
2 あいちを守	③地震・津波対策	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input 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 checked="" 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	MAX3 3 2 1	2
	④風水害対策				
総合計				9	8
評価値					0.89

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」

(2022年3月愛知県 建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

・再評価時に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

B

- A：事業採択時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- ◎B：事業採択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：事業採択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】

・前回評価時からB/Cは低下したものの、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年を超えて実施する理由・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

V 事業評価監視委員会の意見

一般県道扶桑各務原線(新愛岐道路)の対応方針(案)[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続