

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道知多東浦線 <small>ちたひがしうら</small>				
事業箇所	知多市八幡 ^{やわた} ～知多郡東浦町大字緒川 ^{おがわ}				
事業のあらまし	<p>主要地方道知多東浦線は、知多市を起点とし、知多郡東浦町に至る幹線道路であり、知多地域の東西軸を構成する重要な路線である。また、名古屋港や知多市中心部から知多半島道路の東浦知多 IC へのアクセス道路としても重要な路線であり、当該事業区間の一部は第二次緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>当該事業区間の現道は、幅員が狭く歩道も設置されていないことから、歩行者を含めた交通安全の面で課題となっている。また、名鉄河和線の踏切部や近接する緒川新田交差点では慢性的に渋滞が発生しており、主要渋滞箇所指定されている。</p> <p>そのため、「地域の活性化」、「交通事故対策の推進」、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」を主な目的として、当地域の交通の円滑化及び歩行者等の安全確保を図るとともに、地域振興に資するため、主要地方道知多東浦線のバイパス道路を整備するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の活性化（渋滞の緩和）</p> <p>② 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）</p> <p>③ 陸・海・空一体の国際競争力の強化（定時性の確保、広域交通性の向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2018 年度)	再評価時 (2023 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2019 年度～2030 年度	2019 年度～2030 年度	変動なし	
	事業費 (億円)	55.2 億円	55.2 億円	変動なし	
	経費内訳	工事費	26.9 億円	35.5 億円	人件費・材料費の高騰による事業費の見直し (+8.6 億円)
		用補費	25.6 億円	17.0 億円	測定の結果から補償すべき物件・面積が減少 (-8.6 億円)
その他	2.7 億円	2.7 億円	変動なし		
事業内容	バイパス整備 延長 1.2km (うち橋りょう部 L=154m) 完成 2 車線 幅員 W=18.5m	バイパス整備 延長 1.2km (うち橋りょう部 L=154m) 完成 2 車線 幅員 W=18.5m			
II 評価					
① 事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>① 国際競争力を強化する基盤整備（定時性の確保、広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際拠点港湾である名古屋港へのアクセス道路となっているが、現道の交通量が 10,977 台/日、混雑度が 1.05 と混雑している。 知多中心部から知多半島道路の東浦知多 IC へのアクセス道路としても重要な路線であり、踏切部を高架化することで知多半島道路へのアクセス性の向上が期待できる。 本事業により、知多市役所から知多半島道路の東浦知多 IC 間の所要時間は、想定で 4 分 57 秒短縮される。 <p>所要時間：22 分 9 秒（整備前ルート）→17 分 12 秒（整備後ルート） ※所要時間は H27 センサス値より算出</p> <p>② 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）</p>			

		<ul style="list-style-type: none"> ・名鉄河和線の踏切部と近接する緒川新田交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所指定されている。 ③ 交通安全対策の強化（交通弱者に対する安全性向上） <ul style="list-style-type: none"> ・現道は通学路に指定されているものの、歩道が設置されていないため、歩行者の安全性を確保する必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 地域の活性化（渋滞の緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時と同様、現在も名鉄河和線の踏切部及び緒川新田交差点は主要渋滞箇所指定されている。 <p>② 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学路である現道は県の交通安全対策プログラムにおいて対策箇所には指定されておらず、歩道が設置されていない。そのため、歩行者の安全性を確保する必要がある。 <p>③ 陸・海・空一体の国際競争力の強化（定時性の確保、広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度道路交通センサスにおける現道区間（知多市八幡竹後）では、交通量が10,051台/日、混雑度が0.78、混雑時旅行速度 上りは4.7km/h、下りは11.3km/hである。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混雑度は1.0を下回ったが、依然、主要渋滞箇所として指定されているほか、通学路として指定されているため、事業を継続する必要がある。 																																																																																																																																																												
	判定	<p>B</p> <p>A：事業着手時に比べ必要性が増大している。 ⓑ：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"> ・事業着手時と同様に、通学路として指定されているものの歩道が設置されていないことや、主要渋滞箇所として指定されていることから必要性にほとんど変化がない。 																																																																																																																																																												
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="383 1220 1468 1612"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019~2022</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> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="5">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・下部工</td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・上部工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・道路改築</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>当初計画</td> <td>27.5</td> <td></td> <td colspan="3">19.1</td> <td></td> <td colspan="2">8.6</td> <td>55.2</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>12.5</td> <td></td> <td colspan="3"></td> <td></td> <td colspan="2"></td> <td>12.5</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>12.5</td> <td></td> <td colspan="3">34.1</td> <td></td> <td colspan="2">8.6</td> <td>55.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="383 1680 1404 1937"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗率</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>達成率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>1.2</td> <td>0</td> <td>0%</td> <td>1.2</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>55.2</td> <td>12.5</td> <td>23%</td> <td>55.2</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>26.9</td> <td>0</td> <td>0%</td> <td>35.5</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>25.6</td> <td>11.0</td> <td>43%</td> <td>17.0</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>2.7</td> <td>1.6</td> <td>59%</td> <td>2.7</td> <td>59%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率（面積ベース）は72.8%</p> <p>【施工済みの内容】 施工済みの区間はなし</p>		2019~2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	工種区分	調査・設計	←————→									用地補償	←————→										工事										・下部工			←————→							・上部工					←————→					・道路改築						←————→				・舗装工								←————→			事業費(億円)	当初計画	27.5		19.1				8.6		55.2	実績	12.5								12.5	今回計画	12.5		34.1				8.6		55.2		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】	延長(km)	1.2	0	0%	1.2	0%	事業費(億円)	55.2	12.5	23%	55.2	23%	工事費	26.9	0	0%	35.5	0%	用補費	25.6	11.0	43%	17.0	65%	その他	2.7	1.6	59%	2.7	59%
	2019~2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計																																																																																																																																																				
工種区分	調査・設計	←————→																																																																																																																																																												
	用地補償	←————→																																																																																																																																																												
	工事																																																																																																																																																													
	・下部工			←————→																																																																																																																																																										
	・上部工					←————→																																																																																																																																																								
	・道路改築						←————→																																																																																																																																																							
・舗装工								←————→																																																																																																																																																						
事業費(億円)	当初計画	27.5		19.1				8.6		55.2																																																																																																																																																				
	実績	12.5								12.5																																																																																																																																																				
	今回計画	12.5		34.1				8.6		55.2																																																																																																																																																				
	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率																																																																																																																																																										
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】																																																																																																																																																									
延長(km)	1.2	0	0%	1.2	0%																																																																																																																																																									
事業費(億円)	55.2	12.5	23%	55.2	23%																																																																																																																																																									
工事費	26.9	0	0%	35.5	0%																																																																																																																																																									
用補費	25.6	11.0	43%	17.0	65%																																																																																																																																																									
その他	2.7	1.6	59%	2.7	59%																																																																																																																																																									
	2) 未着手又は長期化の	<ul style="list-style-type: none"> ・施工前に信号設置について公安委員会との協議にて再協議する必要があるため、工事着手が遅れた。 																																																																																																																																																												

③事業の効果の変化	理由																																																	
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公安委員会との協議による工事着手の遅れはあるものの、用地取得については7割以上完了しているため、事業進捗に大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2030年度に整備が完了する予定である。 																																																
	判定	A	<p>Ⓐ: これまで事業は順調であり、引き続き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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p>																																															
	【理由】	<ul style="list-style-type: none"> ・事業は順調であり、予定どおり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	<p>【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】</p> <p>—</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #ADD8E6;">区分</th> <th style="background-color: #ADD8E6;">事前評価時 (基準年:2018年度)</th> <th style="background-color: #ADD8E6;">再評価時 (基準年:2023年度)</th> <th style="background-color: #ADD8E6;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">40.4</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">0.4</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計 (C)</td> <td style="text-align: center;">40.8</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">234.1</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">13.2</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">0.1</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計 (B)</td> <td style="text-align: center;">247.4</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">11,700</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td style="text-align: center;">6.1</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>本事業は事前評価時と比べ、事業費に変化はなく、その要因が3割を超えて変化している場合、または費用対効果分析結果が1未満になる恐れがある場合ではないため、今回の再評価において費用対効果は実施しないこととした。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <p>—</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>				区分		事前評価時 (基準年:2018年度)	再評価時 (基準年:2023年度)	備考	費用 (億円)	事業費	40.4	—		維持管理費	0.4	—		合計 (C)	40.8	—		効果 (億円)	走行時間短縮便益	234.1	—		走行経費減少便益	13.2	—		交通事故減少便益	0.1	—		合計 (B)	247.4	—		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,700	—		費用対効果分析結果 (B/C)		6.1	—	
区分		事前評価時 (基準年:2018年度)	再評価時 (基準年:2023年度)	備考																																														
費用 (億円)	事業費	40.4	—																																															
	維持管理費	0.4	—																																															
	合計 (C)	40.8	—																																															
効果 (億円)	走行時間短縮便益	234.1	—																																															
	走行経費減少便益	13.2	—																																															
	交通事故減少便益	0.1	—																																															
	合計 (B)	247.4	—																																															
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,700	—																																														
費用対効果分析結果 (B/C)		6.1	—																																															

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、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「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値は0.92である。

達成目標（建設部方針）	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 防御力 ③交通安全対策の強化	◎	b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
		■通学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、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	
		□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	
		□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 成長力 ⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	a) 物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2
		□主要物流拠点・モノづくり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	3	
		■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	2	
		□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	1	
		合計	6	
	◎	b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
		■高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
		□指定都市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
		□日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
		合計	6	
◎	a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
	■渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」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		
	□渋滞損失時間の県内上位区間（県平均値以上）の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
	合計	3		3
総合計			12	11
評価値（基準値：0.6）			0.92	

道路・街路事業の事業評価マニュアル
 (2016年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「物流拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「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値は0.83である。

達成目標（建設部方針）	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 ①地域の活性化	◎	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	
2 あいちを守る ②交通事故対策の推進	◎	b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
		■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	
		□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	
		□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	
1 あいちを高める ③陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	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	MAX3	1
		□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。	3	
		□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	2	
		■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	1	
	◎	b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
		■高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
		□指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
		□日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
合計		6	4	
総合計		12	10	
評価値				0.83

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 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

・事業評価マニュアルが改訂されているが、評価値については0.6を超えている。

判定	A	<p>Ⓐ：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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・貨幣価値困難な効果の評価値について基準値である0.6を上回っているため、事業効果の発現が期待できる。</p>

III 対応方針（案）

継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>
----	---

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

主要地方道知多東浦線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続

