

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般国道 363 号 (瀬戸バイパス)						
事業箇所	愛知県瀬戸市広之田町～瀬戸市白岩町地内						
事業のあらまし	<p>一般国道 363 号は、愛知県名古屋から、瀬戸市、岐阜県瑞浪市等を経て中津川市に至る延長約 78km の主要幹線道路である。又、第 2 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>本事業区間周辺では、沿線地域を支える生活道路としての役割も果たしている。また、瀬戸市中心部や土岐市から東海環状自動車道せと品野 IC へのアクセス道路としても重要な路線である。</p> <p>本事業区間の現道は、幅員が狭く大型車のすれ違い時には側方の余裕がなく、また、人家連担地区でありながら極めて狭い片側歩道が断続しており、自転車・歩行者を含めた交通安全性の向上も課題となっている。</p> <p>このため、本事業は「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「交通事故対策」、「地震・津波対策の推進」を主な目的として、本路線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) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路・地域高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 交通事故対策（通学路の安全性向上）</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 (1995 年度)	再評価時 (2004 年度)	再評価時(2 回目) (2017 年度)	再評価時(3 回目) (2023 年度)	変動要因の 分析	
	事業期間	1995年度 ～2004年度	1995年度 ～2009年度	1995年度 ～2023 年度	1995年度 ～2028 年度	用地買収の遅れ、および埋蔵文化財発掘調査範囲増加により延伸	
	事業費（億円）	—	22.4	30.7	31.3	埋蔵文化財発掘調査費増加のため (+0.6 億円)	
	経費内訳	工事費	—	4.4	10.4	10.4	変動なし
		用補費	—	12.3	14.7	14.7	変動なし
その他		—	5.7	5.6	6.2	埋蔵文化財発掘調査費増加のため (+0.6 億円)	
事業内容	バイパス整備 L=2.0km、 W=16～25m 2、4車線	バイパス整備 L=2.0km、 W=16～25m 2、4車線	バイパス整備 L=2.0km、 W=16～25m 2、4車線	バイパス整備 L=2.0km、 W=16～25m 2、4車線	バイパス整備 L=2.0km、 W=16～25m 2、4車線	変動なし	

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> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 363 号は主要な幹線道路であるとともに、沿線の生活を支える生活道路であり、歩行者等の安全性向上及び地域の交通円滑化が求められる。 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・瀬戸市品野地区では、東海環状自動車道のせと品野 IC が計画され、IC 接続に伴う交通量増加への対応が求められる。 <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <p>① 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・品野地区の周辺には穴田企業団地が立地しており、東海環状自動車道・せと品野 IC が整備され、これらのアクセス性の向上を図ることが重要である。 せと品野 IC 出入交通量 112 万台/年(2016 年:NEXCO 中日本集計) <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道 363 号の現道には極めて狭い片側歩道が断続しており、安全性の向上を図ることが重要である。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 363 号は第二次緊急輸送道路に指定されており、緊急輸送道路ネットワークの強化を図ることが重要である。 <p>【再評価時(3回目)の状況】</p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・品野地区の周辺には穴田企業団地、暁企業団地を始め、複数の物流・生産拠点が立地しており、東海環状自動車道・せと品野 IC が整備され、これらのアクセス性の向上を図ることが重要である。 せと品野 IC 出入交通量 115 万台/年(2022 年:NEXCO 中日本集計) <p>② 交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道 363 号の現道には極めて狭い片側歩道が断続しており、安全性の向上を図ることが重要である。特に、せと品野 IC 東側の現道区間について、沿線は人家密集地帯であり、小・中学校の通学路に指定されていることから、安全性の向上を図ることが重要である。 <p>③地震・津波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 363 号は第二次緊急輸送道路に指定されており、緊急輸送道路ネットワークの強化を図ることが重要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道地区において、産業立地が続いており、地域の交通需要が増加する中、小・中学校の通学路にも指定されているため、安全性向上が引き続き課題。
	判定	<p style="text-align: center;">B</p> <p>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。</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"> ・せと品野 IC へのアクセス強化、安全性の向上、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		1995 ~2003	2004 ~2009	2010 ~2016	2017 ~2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
工種 区分	調査・設計	←			→			↔			
	用地補償	←					→				
	工事		←								→
	・土工		←								→
	・橋梁工						←		→		
	・舗装工										↔
事業費 (億円)	前回計画	7.7	10.4	3.3	9.3						
	実績	7.7	10.4	3.3	0.5						
	今回計画	7.7	10.4	3.3	0.5	7.9					1.5

【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)	2.0	0.6	30%	2.0	30%
事業費(億円)	30.7	21.9	71%	31.3	70%
工事費	10.4	1.6	15%	10.4	15%
用補費	14.7	14.5	99%	14.7	99%
その他	5.6	5.8	104%	6.2	94%

※用地進捗率(面積ベース)は、約95%

【施工済みの内容】

- ・2004年度に広の田交差点～瀬戸市上品野町間の0.6kmが供用開始

2) 未着手又は長期化の理由

- ・用地買収の遅れ、および埋蔵文化財発掘調査範囲増加により事業期間の延長をしている。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・用地買収の遅れ。

【今後の見込み】

- ・用地買収が遅れているが、関係地権者からは一定の理解を得られており2028年度まで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】事業期間の延長により、2028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定

【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:-)	再評価時 (基準年:2004年)	再評価時 2回目 (基準年:2017年)	再評価時 3回目 (基準年:2023年)	備考
費用 (億円)	事業費	—	19.8	36.5	—	
	維持管理費	—	1.3	1.3	—	
	合計(C)	—	21.1	37.8	—	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	41.3	62.9	—	
	走行経費減少便益	—	0.1	0.0	—	
	交通事故減少便益	—	0.8	0.1	—	
	合計(B)	—	42.2	63.0	—	
	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	—	4,400	3,700	3,300
費用対効果分析結果 (B/C)		—	2.0	1.7	—	

※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。

※再評価における費用対効果分析については、愛知県公共事業評価実施要領細則により、原則として、事前評価時(前回評価時)と比べ、その要因(費用等)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に実施するものとされており、今回評価では事業費に大きな変化がないので算定していない。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

※事前評価未実施。

【再評価時の状況】

※貨幣価値化困難な効果の分析は未実施。

【再評価時(2回目)の状況】

- ・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向上、広域交通性の向上などがある。
- ・「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0.89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	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3
	②風水害・土砂災害対策の強化		<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
	③交通安全対策の強化		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 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 <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 3 2 1
合計			3	3
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	3 2 1
	合計		6	3
総合計			9	8
評価値				0.89

【再評価時(3回目)の状況】

- ・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向上、広域交通性などがある。
- ・「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0.89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		
			評価項目	基礎点	得点
1 高める あいちを	①陸・海・空一体の 国際競争力の強化	◎	■ 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			3	3	
2 あいちを 守る	③地震・津波対策の推進	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	
	⑥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	2
			□ 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	2	
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(令和4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】

- ・評価基準表により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

A

- A：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。
- 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。
- 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。

【理由】

- ・前回評価時と変わらず事業効果の発現が期待できるため。

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