

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>なごやっしま しっぽう</small> 名古屋津島線(七宝工区)					
事業箇所	あま市七宝町下田 <small>しもだ</small> ～あま市七宝町桂 <small>かつら</small>					
事業のあらまし	<p>都市計画道路名古屋津島線は、津島市からあま市を経て大治町に至る主要幹線道路であり、尾張西部地域の南北軸である都市計画道路西尾張中央道や一般国道 302 号に接続し、海部地域の東西軸を形成する重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の北側に位置する現道の主要地方道名古屋津島線は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により、<small>しもだばしにし</small>下田橋西交差点から七宝小学校北東交差点間が主要渋滞区間に選定されている。また、現道は歩道が狭小若しくは未整備であり、歩行者の安全性が確保されておらず、地域の課題となっている。</p> <p>現道は、愛知県地域防災計画において第 1 次緊急輸送道路として指定され、事業完了後は当路線に指定が移る予定であるため、本事業で電線共同溝による無電柱化を図る。</p> <p>このため、「都市間道路ネットワークの強化」、「歩行者の安全性向上」、「緊急輸送道路の整備」を主な目的として、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(都市間道路ネットワークの強化)</p> <p>②交通事故対策の推進(歩行者の安全性向上)</p> <p>③地震・津波対策の推進(緊急輸送道路の整備)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2014 年度)	再評価時 (1 回目) (2018 年度)	再評価時 (2 回目) (2023 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2014～2020	2014～2020	2014～2026	用地交渉の難航 電線共同溝の新規計上	
	事業費(億円)	42.7	42.7	51.1		
	経費内訳	工事費	5.4	5.4	10.1	緊急輸送道路としての機能を確保するため、愛知県無電柱化推進計画(第 8 期)に新たに位置付け、電線共同溝を新規計上した。(＋3.0 億円) 資材価格や労務費の増(H25 年単価→R5 年単価)(＋1.7 億円)
		用補費	36.4	36.4	38.9	物件調査結果に基づく、補償費の増(＋2.5 億円)
その他		0.9	0.9	2.1	電線共同溝の設計追加(＋0.9 億円) 労務費の増(H25 年単価→R5 年単価)(＋0.3 億円)	
事業内容	バイパス整備 L=914m W=30～31m 4 車線	バイパス整備 L=914m W=30～31m 4 車線	バイパス整備 L=914m W=30～31m 4 車線			

II 評価	
① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時の状況】</p> <p>①海部地域の東西方向の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 海部地域における重要な東西軸でありながら、現道区間の混雑度が 1.61（交通容量より算出）であり、慢性的な渋滞が発生している。また、交通量は 17,399 台/日（H27 センサスペース）であり、現道の下田橋西交差点からあま市七宝庁舎北交差点間が主要渋滞区間に選定されていることから、交通円滑化が求められている。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道は七宝小学校の通学路に指定されているが、歩道幅員が 1.5m未満と狭小であることや一部区間が未整備であるため、歩行者や自転車等の安全確保が求められている。 <p>③緊急輸送道路の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道は愛知県地域防災計画において第 1 次緊急輸送道路に指定されているが、2 車線で市街地の中を通過しており、現状では災害時に沿道家屋の倒壊により、緊急輸送道路として機能しない恐れがある。 <p>【再評価時(1回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要性に大きな変化はない。 <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <p>①都市間道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の交通量は横ばいに推移している。 （H27 センサス：17,399 台→R3 センサス：17,437 台） 一方で旅行速度については混雑時、非混雑時共に低下傾向にある。 また、現道である下田橋西交差点から七宝小学校北東交差点間は依然として主要渋滞区間に選定されており、都市間道路ネットワークの強化の必要性は変わらない。 <p>②歩行者の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道は歩道が狭小であることや一部区間が未整備であり、加えて、交通量が多いことから歩行者の安全性向上の必要性は変わらない。 現道では、2017 年から 2020 年までの 4 年間で 26 件の事故が発生しており、この内 5 件は歩行者又は自転車に対する事故である。また、歩行者・自転車の平均死傷事故率は 17.6 件/億台キロで、県平均 15.9 件/億台キロと比較すると高く、交通事故対策の必要性は変わらない。 <p>③緊急輸送道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道は第 1 次緊急輸送道路に指定されているものの、道路幅員が狭く、災害時に沿道の建物や電柱が倒壊し、車道を塞いで緊急車両通行の支障となる恐れがある。このことから、緊急輸送道路としての機能確保のため、無電柱化を含めたバイパス整備が求められており、必要性は変わらない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業着手時と比べ、必要性に大きな変化はない。
	<p>判定</p> <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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市間道路ネットワークの強化、歩行者の安全性向上、緊急輸送道路の整備の観点から、事業の必要性は依然として高いため。

		【事業計画及び実績】													
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計
工種区分	調査・設計	←													
	用地補償	←													
	工事				←										
事業費(億円)	前回計画		14.1			28.6									42.7
	実績		15.0			18.2		4.0							37.2
	今回計画		15.0			18.2		4.0			13.9				51.1
		【進捗率】													
1) 進捗状況		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)	0.0	0.0	0.0%	0.9	0.0%									
	事業費(億円)	42.7	37.2	87.1%	51.1	72.8%									
	工事費	5.4	4.4	81.5%	10.1	43.6%									
	用地補償費	36.4	30.9	84.9%	38.9	79.4%									
その他	0.9	1.9	211.1%	2.1	86.0%										
		※用地取得率(面積ベース)は約90%													
		【施工済みの内容】													
		・供用済み区間はなし。													
2) 未着手又は長期化の理由	・事業区間は密集市街地であり、用地取得物件が多く、用地取得に時間を要したため。														
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・未買収用地については鋭意用地交渉を続けるが、一定の期間を要する。 【今後の見込み】 ・用地補償は面積ベースで約90%の進捗状況となっている。地元に特に目立った反対者もおらず、今後も引き続き用地取得を進めることにより、2026年度に完了する見込みである。														
判定	B	A：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) ・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】 ・用地が取得できる見通しであり、2026年度までに事業が完了する見込みである。													

② 事業の進捗状況及び見込み

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定 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】					
		区 分	事業採択時 (基準年： 2014年)	再評価時 (1回目) (基準年： 2018年)	再評価時 (2回目) (基準年： 2023年)	備考	
		費用 (億円)	事業費	-	37.4	53.0	
			維持管理費	-	0.9	0.9	
			合計(C)	-	38.3	53.9	
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	84.7	92.7	
			走行経費減少便益	-	7.6	17.7	
			交通事故減少便益	-	1.4	3.4	
			合計(B)	-	93.7	113.8	
		(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	-	11,000	14,400	
	費用対効果分析結果(B/C)		-	2.4	2.1		
※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(令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局) 【変動要因の分析】 ・ 事業費は増加したが、計画交通量の増加や費用便益分析マニュアルの改定により便益が増加したため、B/Cは依然として1.0を超えている。							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「①地震・津波対策の推進」において「広域的な防災機能の向上」、「③交通安全対策の強化」において「交通弱者に対する安全性向上」、「⑦人の交流を支え地域の活性化する基盤整備」において「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などが期待できる。

【再評価時(1回目)の状況】

・「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1.0である。

達成目標 (建設部方針)	評価対象 の判断	資産価値化困難な効果 評価基準表		
		評価項目	基準点	得点
1 防御力	◎	■ 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 成長力	◎	■ 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	◎	■ 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	
		□ 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	
総合計			9	9
評価値				1.0

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(平成28年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時(2回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「②地域の活性化」「③地震・津波対策の推進」「⑥交通事故対策の推進」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0.8である。

達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	資産価値化困難な効果 評価基準表			
		評価項目	基準点	得点	
②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	
		<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	3		
		<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	2		
		<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
		■ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	1	
		<input type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3		
		<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2		
		<input checked="" type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1		
		合計		6	4
		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
<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
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	
		<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	3		
		<input checked="" type="checkbox"/> 沿線または周辺に学校、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		
		■ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者・自転車の多い区間（500人/日程度）において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3		
		<input type="checkbox"/> DID区域内で歩道が無い又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2		
		<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1		
		合計		6	5
		総合計		15	12
評価値		0.8			

※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】

- ・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。

③ 事業の効果の変化

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	
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況（アンケート）</p>	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	