

## 事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道知多東浦線 <small>ちたひがしうら</small>					
事業箇所	愛知県知多市八幡 <small>やわた</small> ～知多郡東浦町大字緒川 <small>おがわ</small>					
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>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「交通安全対策の強化」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><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(3) 交通安全対策の強化</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	55.2 億円		■工事費 26.9 億円、■用補費 25.6 億円、■その他 2.7 億円			
事業期間	採択予定年度	平成 31 年度	着工予定年度	平成 31 年度	完成予定年度	平成 42 年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=1.2km（うち橋りょう部：L=154m） 車線数：完成 2 車線（2/2）、幅員：W=18.5m、）					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <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"> <li>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に指定されている。</li> </ul> <p>(3) 交通安全対策の強化（交通弱者に対する安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>				
	判定	A	A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 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><b>【理由】</b></p> <p>名古屋港や知多市中心部と知多半島道路東浦知多 IC を結ぶ東西軸の幹線道路ネットワークの強化、地域の主要渋滞箇所の緩和、歩行者の安全確保の観点から、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】

区分		事前評価時 (基準年: H30)	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)	走行費用短縮便益	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	

※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 (平成 30 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

2) 貨幣価値化困難な効果

- ・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
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<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	
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
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input checked="" 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	2	
			<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	1	
			■ 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	3	
<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	2				
<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	1				
合計			6	5	
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<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"/> 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				0.92	

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)

判定

A

- 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。

【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事業の実効性	1) 事業計画	【事業計画】												
			H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42
	工 種 区 分	調査・設計	←						→					
		用地補償	←							→				
工事				←								→		
	事業費（億円）	27.5					27.7							
	2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治体より早期整備の要望を受けている。</li> <li>・平成30年5月（知多市）と8月（東浦町）に地元の役員へ説明を行い、10月より順次地元説明会を開催している。</li> <li>・事業実施について、鉄道事業者から合意を得ている。</li> </ul>												
	3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域内での事業であるため、自然環境へ与える影響は小さいが、可能な範囲で環境への配慮に努める。</li> </ul>												
	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】 円滑な事業環境が整っており、計画の実行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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画により、ルート、幅員、車線数（2車線）が決定している。</li> <li>・道路高架と鉄道高架で比較検討しており、道路高架の方が経済的である。</li> </ul>												
	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】 経済性などの観点から鉄道高架より道路高架が妥当であるため。													
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														
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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														