

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	地域高規格道路名古屋瀬戸道路（一般県道日進瀬戸線）						
事業箇所	愛知県日進市本郷町～長久手市岩作床寒						
事業のあらまし	<p>名古屋瀬戸道路は、名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋第二環状自動車道、東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する地域高規格道路である。</p> <p>このうち、日進市から長久手市に至る延長 4.0km 区間について、東名高速道路との接続による広域的な活動・交流促進や、人口が増加傾向にある名古屋東部地域のまちづくりの支援、さらには力石名古屋線や瀬戸大府東海線の渋滞緩和などの地域内交通の円滑化を図るため、自動車専用道路と 2 車線の側道を併せ持つ構造の道路整備を行うものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備 (2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 (3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (H11)	再評価時 (H20)	再評価時(2回目) (H25)	再評価時(3回目) (H30)	変動要因の 分析	
	事業期間	平成 11 年度 ～22 年度	平成 11 年度 ～40 年度	平成 11 年度 ～45 年度	平成 11 年度 ～45 年度		
	事業費（億円）	688	963	960	960		
	経費 内訳	工事費	—	661	658	658	
		用補費	—	265	265	265	
		その他	—	37	37	37	
事業内容	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線	バイパス整備 L=4.0km、 W=22.35m(専用部) W=37m(一般部) 4車線		
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"> ・ (主)力石名古屋線の道路混雑の緩和 ・ 2005 年・愛知万博(平成 17 年開催)の観客輸送計画のアクセスルートとしてスムーズな交通処理を実現 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口急増が続く名古屋東部丘陵地域での交通需要に対処 ・ 愛知万博の理念と成果を受け継ぐ「愛・地球博記念公園」及びその他周辺諸施設等の地域整備を支援する交通基盤 <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長久手市や東郷町などで新たな地域整備が進み、人口増や商業等の活性化が進んでいる <p>【再評価時(3回目)の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 引き続き、日進市や長久手市などで地域整備が進み、集客力の高い商業施設の立地、モリコロパークや知の拠点における施設整備などにより、人口増や賑わい、産業活動が活性化している。 ・ 沿線や周辺では、地域整備の計画や構想もあり、将来の人口見通しも増加傾向である。 ・ 一方で、周辺道路では、並行路線等で交通量が増加し渋滞が発生している。 					

	<ul style="list-style-type: none"> ・既供用区間は、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長久手市、日進市などでの地域整備やそれに伴う人口増加・産業立地が現在も続いており、地域の交通需要も増加し交通渋滞が発生。 																																																																																																																																				
判定	<p>B</p> <p>A：新規評価時に比べ必要性が増大している。 B：新規評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：新規評価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> <p>新規評価時及び前回評価時と同様に、地域整備などにより今後とも人口増や賑わい、産業活動の活性化が進み、渋滞緩和を始めとするまちづくりの支援が必要であるほか、緊急輸送道路の整備も必要なため。</p>																																																																																																																																				
1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H11～ H14</th> <th>H15～ H19</th> <th>H20～ H24</th> <th>H25～ H29</th> <th>H30～ H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</th> <th>H39</th> <th>H40</th> <th>H41～ H45</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></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> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回計画</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>9.5</td> <td>6.5</td> <td colspan="7">330.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>9.5</td> <td>2.8※</td> <td colspan="7"></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>480.5</td> <td>133.5</td> <td>9.5</td> <td>2.8</td> <td>32.4</td> <td colspan="6">301.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>※計画通り平成26年度に工事着手したが道路整備による地域分断に関する調整に日時を要し進捗が遅れた。</p> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <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">全体進捗状況</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>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>4.0</td> <td>2.3</td> <td>57.5%</td> <td>4.0</td> <td>57.5%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>630.0</td> <td>626.2</td> <td>99.4%</td> <td>960.0</td> <td>65.2%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>-</td> <td>336.7</td> <td>-</td> <td>658.0</td> <td>51.2%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>-</td> <td>254.3</td> <td>-</td> <td>264.6</td> <td>96.1%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>-</td> <td>35.2</td> <td>-</td> <td>37.4</td> <td>94.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約98.8%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度に日進JCT～長久手IC間の2.3kmが供用開始 			H11～ H14	H15～ H19	H20～ H24	H25～ H29	H30～ H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41～ H45	工種 区分	調査・設計	←					→							用地補償	←					→							工事	←											→	事業費 (億円)	前回計画	480.5	133.5	9.5	6.5	330.0							実績	480.5	133.5	9.5	2.8※								今回計画	480.5	133.5	9.5	2.8	32.4	301.3							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)	4.0	2.3	57.5%	4.0	57.5%	事業費(億円)	630.0	626.2	99.4%	960.0	65.2%	工事費	-	336.7	-	658.0	51.2%	用補費	-	254.3	-	264.6	96.1%	その他	-	35.2	-	37.4	94.1%
		H11～ H14	H15～ H19	H20～ H24	H25～ H29	H30～ H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41～ H45																																																																																																																								
工種 区分	調査・設計	←					→																																																																																																																														
	用地補償	←					→																																																																																																																														
	工事	←											→																																																																																																																								
事業費 (億円)	前回計画	480.5	133.5	9.5	6.5	330.0																																																																																																																															
	実績	480.5	133.5	9.5	2.8※																																																																																																																																
	今回計画	480.5	133.5	9.5	2.8	32.4	301.3																																																																																																																														
	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)	4.0	2.3	57.5%	4.0	57.5%																																																																																																																																
事業費(億円)	630.0	626.2	99.4%	960.0	65.2%																																																																																																																																
工事費	-	336.7	-	658.0	51.2%																																																																																																																																
用補費	-	254.3	-	264.6	96.1%																																																																																																																																
その他	-	35.2	-	37.4	94.1%																																																																																																																																
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・完了予定年度に変更なし。 																																																																																																																																				
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未供用区間1.7kmについて、暫定整備に向けた用地は確保済みで、側道整備にも着手しており、前回評価時に目標とした平成40年度の暫定形、平成45年度の完成形の供用に向けて取り組んでいく。 																																																																																																																																				

②事業の進捗状況及び見込み

判定	<p>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。</p>																																																																
	<p>【理由】 事業は順調であり、予定通り暫定形の供用目標年度である平成40年度、完成形の供用目標年度である平成45年度の供用が見込まれるため。</p>																																																																
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	<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】 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】</p>																																																															
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">区分</th> <th style="text-align: center;">事前評価時 (基準年:H11)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 (基準年:H20)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 2回目 (基準年:H25)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 3回目 (基準年:H30)</th> <th style="text-align: center;">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;">550</td> <td style="text-align: center;">966</td> <td style="text-align: center;">1,007</td> <td style="text-align: center;">1,272</td> <td style="text-align: center;">・基準年変更(H25-30)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">107</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">18</td> <td style="text-align: center;">・維持管理費見直し</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(C)</td> <td style="text-align: center;">657</td> <td style="text-align: center;">968</td> <td style="text-align: center;">1,015</td> <td style="text-align: center;">1,291</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4" 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;">1,803</td> <td style="text-align: center;">1,362</td> <td style="text-align: center;">1,449</td> <td style="text-align: center;">1,394</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">・費用便益分析マニュアルの改定 ・交通量推計に用いるデータの変更</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">99</td> <td style="text-align: center;">99</td> <td style="text-align: center;">59</td> <td style="text-align: center;">92</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">76</td> <td style="text-align: center;">27</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">11</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(B)</td> <td style="text-align: center;">1,978</td> <td style="text-align: center;">1,488</td> <td style="text-align: center;">1,511</td> <td style="text-align: center;">1,496</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;">55,800</td> <td style="text-align: center;">34,400</td> <td style="text-align: center;">20,800</td> <td style="text-align: center;">18,000</td> <td style="text-align: center;">・交通量推計に用いるデータの変更</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;">3.0</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事前評価時 (基準年:H11)	再評価時 (基準年:H20)	再評価時 2回目 (基準年:H25)	再評価時 3回目 (基準年:H30)	備考	費用 (億円)	事業費	550	966	1,007	1,272	・基準年変更(H25-30)	維持管理費	107	2	9	18	・維持管理費見直し	合計(C)	657	968	1,015	1,291		効果 (億円)	走行時間短縮便益	1,803	1,362	1,449	1,394	・費用便益分析マニュアルの改定 ・交通量推計に用いるデータの変更	走行経費減少便益	99	99	59	92	交通事故減少便益	76	27	3	11	合計(B)	1,978	1,488	1,511	1,496	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	55,800	34,400	20,800	18,000	・交通量推計に用いるデータの変更	費用対効果分析結果 (B/C)		3.0	1.5	1.4	1.2	
		区分		事前評価時 (基準年:H11)	再評価時 (基準年:H20)	再評価時 2回目 (基準年:H25)	再評価時 3回目 (基準年:H30)	備考																																																									
		費用 (億円)	事業費	550	966	1,007	1,272	・基準年変更(H25-30)																																																									
			維持管理費	107	2	9	18	・維持管理費見直し																																																									
			合計(C)	657	968	1,015	1,291																																																										
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	1,803	1,362	1,449	1,394	・費用便益分析マニュアルの改定 ・交通量推計に用いるデータの変更																																																									
			走行経費減少便益	99	99	59	92																																																										
			交通事故減少便益	76	27	3	11																																																										
			合計(B)	1,978	1,488	1,511	1,496																																																										
(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	55,800	34,400	20,800	18,000	・交通量推計に用いるデータの変更																																																											
費用対効果分析結果 (B/C)		3.0	1.5	1.4	1.2																																																												
<p>※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） 【変動要因の分析】 ・再評価時（3回目）に貨幣価値化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。</p>																																																																	

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時および再評価時(1回目～2回目)の状況】
 ・東名高速道路との接続による広域的な活動、交流を促進するとともに、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する。また、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和などに寄与する。
 【再評価時(3回目)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制の確保」、「広域交通性の確保」、「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。
 ・「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 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
	②風水害・土砂災害対策の強化		<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	3 2 1	
合計				3	2
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> 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 <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 <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	3 2 1	
			<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	5
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> 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路切」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"/> 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	3 2 1	
合計				3	
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(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)

【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

B

A: 新規評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B: 新規評価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: 新規評価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。

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