

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 155 号 (春日井バイパス)					
事業箇所	愛知県小牧市大草西～春日井市不二ガ丘1丁目					
事業のあらまし	<p>一般国道 155 号は、愛知県常滑市を起点とし、春日井市、一宮市を経て弥富市に至る延長約 145km の主要幹線道路である。本路線は、(都)北尾張中央道として名古屋市を取り巻く主要都市や国道 19 号等の幹線道路を結ぶ環状機能を有し、生活・産業を支える重要な路線である。また、第 1 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>当該事業区間の現道は、主要渋滞箇所位置付けられた春日井インター東交差点が存在するなど、慢性的に混雑しており、東名高速道路春日井 IC 等を利用する尾張北部地域の物流や産業活動に支障をきたしている状況である。</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」「地震・津波対策の強化」を主な目的として、地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、高速道路等へのアクセス性の向上や大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、一般国道 155 号春日井バイパスの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</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) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	92 億円	■工事費 27.2 億円、■用補費 60.8 億円、■その他 4 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 45 年度
事業内容	バイパス整備 (延長: L=2.9 km、車線数: 暫定 2 車線 (2/4)、幅員: W=23.25~44.25m)					
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</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間の現道の交通量は、12,197 台/日 (H27 センサス) であり、大型車混入率は 21% と高く、混雑度も 1.02 と渋滞しているため、当該事業区間の整備により高速道路へのアクセス性の向上が必要である。 <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間の現道は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、複数の主要渋滞箇所を含む渋滞区間に指定されている。また、混雑時旅行速度も低下しており、円滑な交通に支障をきたしている。 上り: 20.9km/h (H22 センサス) ⇒ 13.9km/h (H27 センサス) 下り: 16.4km/h (H22 センサス) ⇒ 10.1km/h (H27 センサス) <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道 155 号は、第 1 次緊急輸送道路に位置付けられており、広範な応急対策活動に対応するため、災害時の避難・防災機能の強化を図る必要がある。 				
	判定	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>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> <p>【理由】</p> <p>東名高速道路春日井 IC と周辺地域を結ぶ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、広域的な防災機能の向上の観点から、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	62.0	
	維持管理費	1.6	
	合計(C)	63.7	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	128.2	
	走行経費削減便益	18.6	
	交通事故減少便益	-9.4	
	合計(B)	137.5	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,400
費用対効果分析結果(B/C)		2.2	

※四捨五入等により端数が合わないことがある

※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(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、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「広域的な防災機能の向上」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0.92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	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	3
			<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	
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	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			
	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"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			<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			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	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36～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 colspan="3">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">22.8</td> <td colspan="2">69.2</td> </tr> </tbody> </table>									H31	H32	H33	H34	H35	H36～H40	H41～H45	工種区分	調査・設計	←————→							用地補償		←————→						工事			←————→					事業費（億円）		22.8					69.2	
			H31	H32	H33	H34	H35	H36～H40	H41～H45																																										
	工種区分	調査・設計	←————→																																																
		用地補償		←————→																																															
		工事			←————→																																														
事業費（億円）		22.8					69.2																																												
2) 地元の合意形成	<p>・地元自治体より早期整備の要望を受けており、協力が得られることから、地元自治体と協力して用地買収を進める。</p>																																																		
3) 環境への影響	<p>・沿線には耕作地が多く既存集落が少ないため、環境への影響は小さいと考えられるが、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器を使用するなど、自然環境を含め可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。</p>																																																		
判定	<p>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。</p> <p>【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。</p>																																																		
1) 代替案の比較検討結果	<p>・当該路線はルートが都市計画決定済みで、接続する前後区間は整備済みのため、都市計画ルートでの整備が妥当である。</p>																																																		
判定	<p>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。</p> <p>【理由】 都市計画決定されたルートであり、沿線への影響が小さいため妥当である。</p>																																																		
III 対応方針（案）																																																			
事業実施が妥当である	<p>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。</p>																																																		
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>【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）</p>																																																			
V 事業評価監視委員会の意見																																																			
VI 対応方針																																																			