

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>なごやつしま</small> 名古屋津島線 <small>しっぽう</small> (七宝工区)				
事業箇所	愛知県あま市 <small>しっぽう</small> 七宝町 <small>かつら</small> 桂 地内				
事業のあらまし	<p>(都)名古屋津島線は、大治町からあま市を経て津島市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)西尾張中央道や(都)名古屋環状2号線に接続し、海部地域の東西軸を形成する重要な路線である。</p> <p>また、現道の主要地方道名古屋津島線は、あま市の都市計画マスタープランにおいて、日常生活を支える生活交流軸として位置づけられ、さらに、愛知県地域防災計画においては第一次緊急輸送道路として指定されており、防災上も重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の北に位置する現道の <small>しもだぼしにし</small> 下田橋西交差点からあま市七宝庁舎 <small>しっぽうちょうしゃきた</small> 北交差点間は、特に交通量が多く慢性的な渋滞が発生しており、主要渋滞区間に指定されている。また、現道は七宝小学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であることや一部区間が未整備であり、歩行者や自転車等の安全が確保されていない。</p> <p>このため、「海部地域の東西方向の交通円滑化」「交通安全対策の強化」「緊急輸送道路の強化」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 海部地域の東西方向の交通円滑化</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>③ 緊急輸送道路の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (H26)	再評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	H26～H32	H26～H32		
	事業費(億円)	42.7	42.7		
	経費内訳	工事費	5.4	5.4	
		用補費	36.4	36.4	
その他		0.9	0.9		
事業内容	バイパス整備 延長 914m 幅員 30m 4車線	同左			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<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> <p>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指定されていることから、交通円滑化が求められている。</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>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>			

②事業の進捗状況及び見込み		<p>③緊急輸送道路の強化</p> <p>現道は愛知県地域防災計画において第一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> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性に大きな変化はない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大きな変動要因はない。 																																																																																																						
	判定	<p>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"> ・現道は主要渋滞区間に指定されており、歩道は狭小であることや一部区間が未整備であるため歩行者及び自転車等の安全が確保されていない。また、災害時の緊急輸送道路の確保が必要であることから、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 																																																																																																						
	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>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</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> </tr> <tr> <td>用地補償</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> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>当初計画</td> <td colspan="6"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="6">14.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="6">14.1</td> <td colspan="2">28.6</td> </tr> </tbody> </table> <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>-</td> <td>0.0</td> <td>-</td> <td>0.9</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>-</td> <td>14.1</td> <td>-</td> <td>42.7</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>-</td> <td>0.0</td> <td>-</td> <td>5.4</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>-</td> <td>13.5</td> <td>-</td> <td>36.4</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>-</td> <td>0.6</td> <td>-</td> <td>0.9</td> <td>68%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は51.4% ※先行予算を含む、用地進捗率(面積ベース)は約56.8%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・部分供用済みの区間はなし。 			H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	工種区分	調査・設計	←				→			用地補償	←						→	工事						←	→	事業費(億円)	当初計画									実績	14.1								今回計画	14.1						28.6			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)	-	0.0	-	0.9	0%	事業費(億円)	-	14.1	-	42.7	33%	工事費	-	0.0	-	5.4	0%	用補費	-	13.5	-	36.4	37%	その他	-	0.6	-	0.9
		H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32																																																																																																
工種区分	調査・設計	←				→																																																																																																		
	用地補償	←						→																																																																																																
	工事						←	→																																																																																																
事業費(億円)	当初計画																																																																																																							
	実績	14.1																																																																																																						
	今回計画	14.1						28.6																																																																																																
	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)	-	0.0	-	0.9	0%																																																																																																			
事業費(億円)	-	14.1	-	42.7	33%																																																																																																			
工事費	-	0.0	-	5.4	0%																																																																																																			
用補費	-	13.5	-	36.4	37%																																																																																																			
その他	-	0.6	-	0.9	68%																																																																																																			
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"> ・大きな阻害要因はないが、用地を取得中であるため、用地買収の完了に向けて引き続き交渉を行っていく。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地補償は事業費ベースで約37%の進捗状況となっている。今後も引き続き用地取得を進め、平成31年度から工事に着手することにより、平成32年度に事業完了する見込みである。 																																																																																																							

判定	B	<p>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。</p> <p>B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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>																																													
	【理由】	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで事業は順調であり、未買収用地が残っているが、引き続き用地取得を進め、平成31年度から工事に着手することにより、平成32年度に事業完了が見込めるため。 																																													
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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時にB/Cを算出していないため、最新のマニュアルに基づきB/Cを算出する。 <p>【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">区分</th> <th>事業採択時 (基準年:H26)</th> <th>再評価時 (基準年:H30)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">37.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持修繕費</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(C)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">38.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">84.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">7.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(B)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">93.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量(台/日)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">11,000</td> <td></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;">-</td> <td style="text-align: center;">2.4</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時に貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。 	区分		事業採択時 (基準年:H26)	再評価時 (基準年:H30)	備考	費用 (億円)	事業費	-	37.4		維持修繕費	-	0.9		合計(C)	-	38.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	84.7		走行経費減少便益	-	7.6		交通事故減少便益	-	1.4		合計(B)	-	93.7		(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	-	11,000		費用対効果分析結果(B/C)		-	2.4	
区分		事業採択時 (基準年:H26)	再評価時 (基準年:H30)	備考																																											
費用 (億円)	事業費	-	37.4																																												
	維持修繕費	-	0.9																																												
	合計(C)	-	38.3																																												
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	84.7																																												
	走行経費減少便益	-	7.6																																												
	交通事故減少便益	-	1.4																																												
	合計(B)	-	93.7																																												
	(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	-	11,000																																											
費用対効果分析結果(B/C)		-	2.4																																												

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

・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 1.00 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・津波対策の推進	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 合計	MAX3 3 2 1 3 3
	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 通学路の安全性向上に資する事業、交通ハ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 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 合計	MAX3 3 2 1 3 3
3 成長力	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 <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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3 3
総合計				9 9
評価値				1.00

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】

・評価基準表より貨幣価値化困難な結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は再評価時においても 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 を超えているため、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、混雑度を定量的に評価する。
- ・自転車、歩行者の通行の安全性に関する地域の満足度(アンケート)を評価する。

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針

