

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	一般県道 善師野西北野線				
事業箇所	愛知県犬山市塔野地～前原				
事業のあらまし	<p>一般県道善師野西北野線は、犬山市東部を南北に縦断し、国道 41 号などと接続することにより、犬山市と他地域との交流を促進させる重要な路線である。</p> <p>本路線沿線には、入鹿池など犬山市の主要な観光地が点在しているとともに、新たな産業集積エリアも計画されているが、周辺道路が慢性的に渋滞しており、地域が有するポテンシャルを十分に発揮できていない状況である。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「国際競争力を強化する基盤整備」を主な目的として、本路線を整備するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (H11)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H11～H35	H11～H35		
	事業費（億円）	25.0	25.0		
	経費内訳	工事費	12.9	12.9	
		用補費	10.7	10.7	
		その他	1.4	1.4	
事業内容	バイパス整備 (2/4 車線) L=0.9km W=23m 3 種 2 級 (60km/h)	バイパス整備 (2/4 車線) L=0.9km W=23m 3 種 2 級 (60km/h)			
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> <ul style="list-style-type: none"> ・犬山市は、成田山や入鹿池など県内でも有数の観光地を抱えており、名古屋市内や高速道路からの円滑なアクセスが求められている。 ・犬山市の中心部を南北に縦断する（主）春日井各務原線には、多くの主要渋滞箇所が存在し、混雑度が 1.65 (H11 年センサス) と激しい渋滞が発生している箇所もあり、犬山市中心部へのアクセスや周辺地域との結びつきに障壁となっている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①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"> ・尾張北部地域では、物流拠点施設などの企業立地が進み、（主）春日井各務原線の国道 41 号付近では慢性的に渋滞が発生しているため、環状道路網の形成が必要不可欠である。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線沿線は、犬山市の総合計画および都市計画マスタープラン(H23.3)において産業集積エリアに位置付けられており、新たな工業団地の計画が検討されている。犬山市の新たなものづくり拠点の形成においては、これらの産業集積エリアと小牧 IC や国道 41 号等の広域幹線道路との交通を円滑化することは必要不可欠である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業と並行する春日井各務原線の混雑度は 2.1 (H22 年センサス) と依然高く、主要渋滞箇所も多数存在している中、工業団地計画もあるため必要性は依然高い。 			

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】

—

【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：H11)	再評価時 (基準年：H28)	備考	
費用 (億円)	事業費	未実施	23.4		
	維持管理費		0.5		
	合計 (C)		23.9		
効果 (億円)	走行時間短縮便益		39.8		
	走行経費削減便益		11.8		
	交通事故減少便益		7.1		
	合計 (B)		58.7		
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)			10,800	
費用対効果分析結果 (B/C)				2.5	

※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20年11月国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

【分析】

- ・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。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】
 ※事前評価未実施
 【再評価時の状況】
 ・貨幣価値化困難な効果として、「環状機能の確保と主要渋滞箇所の代替効果」「モノづくり拠点への定時性確保」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0.78である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
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	1
			<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 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	
			■ 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	
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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、特別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	
総合計				9	7
評価値				0.78	

※「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)
 【分析】
 ・再評価時に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: 事前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: 事前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: 事前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を超えているため、事業効果の発現が期待できる。

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

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針