

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	主要地方道 岐阜稲沢線（名鉄尾西線苅安賀高架）				
事業箇所	愛知県一宮市大和町地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道岐阜稲沢線は、岐阜県と尾張西部地区を南北に結ぶ幹線道路であり、また東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに資する重要な路線である。さらに第一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>主要地方道岐阜稲沢線は4車線で整備されているが、名鉄尾西線との交差踏切「苅安賀1号踏切」が暫定2車線で踏切となっていることから、慢性的な渋滞が発生している。</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」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、名鉄尾西線を高架化して苅安賀1号踏切の除却と4車線化を行い、主要地方道岐阜稲沢線の交通混雑の緩和をはかるものである。</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交通安全対策の強化</p> <p>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 (H24)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H24～H32	H24～H36	事業工程調整により	
	事業費（億円）	123.0	128.9		
	経費内訳	工事費	123.0	123.0	
		用補費	0	3.1	仮側道計画の精査により、補償費が発生
		その他	0	2.8	仮側道計画の精査により、委託費と借地料が発生
事業内容	踏切除去・現道拡幅 (4/4車線) L=0.7km W=25m 4種1級(60km/h)	踏切除去・現道拡幅 (4/4車線) L=0.7km W=25m 4種1級(60km/h)			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄尾西線と交差する苅安賀1号踏切においては、交通の遮断と車線の減少のためボトルネックとなっており、激しい交通渋滞が発生していた。 ・苅安賀1号踏切の前後では、4車線区間と比較し、追突を中心とした交通事故が多く発生していた。 <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"> ・本路線の交通量は、事前評価時と同等の交通量（H22：21,946台/日、大型車混入率18.3%）があるが、苅安賀1号踏切の除却が完了しておらず、交通の遮断と車線の減少のためボトルネックとなっており、依然として激しい交通渋滞が発生している。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苅安賀1号踏切周辺では、追突を中心とした交通事故が依然として発生している。 <p>③地震・津波対策の強化</p>			

②事業の進捗状況及び見込み		<ul style="list-style-type: none"> 本路線は第1次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うためには、高規格道路へのアクセス性を高める必要がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 名鉄尾西線の苅安賀1号踏切の除却や4車線化が完了していないことから、事前評価時と同様に渋滞や事故が発生している。 																																																																																																														
	判定	<p>B</p> <p>A：事前評価時に比べ必要性が増大している。 B：事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：事前評価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"> 苅安賀1号踏切の除却による渋滞緩和、踏切前後での事故の抑制、大規模災害時等の救援・復旧活動の円滑化など、事業着手時の必要性和大きな変化がなく、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>H24~ H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</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> </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> </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> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td>12.0</td> <td colspan="5">39.1</td> <td colspan="4">83.4</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>6.4</td> <td colspan="9"></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>0.7</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>—</td> <td>6.4</td> <td>—</td> <td>128.9</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>—</td> <td>5.6</td> <td>—</td> <td>123.0</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>—</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>3.1</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>—</td> <td>0.8</td> <td>—</td> <td>2.8</td> <td>28%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※工事費には負担金が含まれている。</p>			H24~ H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	工 種 区 分	調査・設計	←									→	用地補償			←		→						工事				←						→	事業費 (億円)	計画	12.0	39.1					83.4				実績	6.4											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	—	0.7	0%	事業費(億円)	—	6.4	—	128.9	5%	工事費	—	5.6	—	123.0	5%	用地補償費	—	0.0	—	3.1	0%	その他	—	0.8	—	2.8	28%
			H24~ H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36																																																																																																				
工 種 区 分	調査・設計	←									→																																																																																																					
	用地補償			←		→																																																																																																										
	工事				←						→																																																																																																					
事業費 (億円)	計画	12.0	39.1					83.4																																																																																																								
	実績	6.4																																																																																																														
	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	—	0.7	0%																																																																																																											
事業費(億円)	—	6.4	—	128.9	5%																																																																																																											
工事費	—	5.6	—	123.0	5%																																																																																																											
用地補償費	—	0.0	—	3.1	0%																																																																																																											
その他	—	0.8	—	2.8	28%																																																																																																											
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> 本事業と一体となって進める鉄道高架化事業について、当初は、駅舎等を優先的に整備する予定であったが、借地が必要となる仮線工事と連動し進めることに変更となり、その変更にかかる地元や鉄道事業者等との調整に日時を要したため。 																																																																																																															
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地元より早期整備要望が出されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成36年度に整備が完了する予定である。 																																																																																																															
判定	<p>B</p> <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）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>◎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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>																																													
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、事業工程調整で事業が長期化したが、平成36年度までに整備完了が見込まれるため。 																																														
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"> ・事前評価前に比べ、費用対効果分析の算定基礎である費用及び便益に大きな変化はない。 <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：H24)</th> <th>再評価 (基準年：H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>99.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>3.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>102.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>114.7</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>23.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>6.0</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>144.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>27,800</td> <td>27,100</td> <td>-2.5%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.4</td> <td>—</td> <td>変更無し</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20年11月国土交通省 道路局 都市・地域整備局) <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の算定基礎となった要因に大きな変動はない。 	区分		事前評価時 (基準年：H24)	再評価 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	99.4	—		維持管理費	3.4	—		合計(C)	102.8	—		効果 (億円)	走行時間短縮便益	114.7	—		走行経費削減便益	23.4	—		交通事故減少便益	6.0	—		合計(B)	144.2	—		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	27,800	27,100	-2.5%	費用対効果分析結果(B/C)		1.4	—	変更無し
	区分		事前評価時 (基準年：H24)	再評価 (基準年：H28)	備考																																										
	費用 (億円)	事業費	99.4	—																																											
		維持管理費	3.4	—																																											
		合計(C)	102.8	—																																											
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	114.7	—																																											
		走行経費削減便益	23.4	—																																											
		交通事故減少便益	6.0	—																																											
		合計(B)	144.2	—																																											
		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	27,800	27,100	-2.5%																																									
費用対効果分析結果(B/C)		1.4	—	変更無し																																											

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・主要地方道岐阜稲沢線は、災害時に必要となる第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、本事業箇所が整備されることで前後区間と連続し4車線となることから、高規格道路へのアクセス性が高まり、緊急時の避難・救助機能を一層向上することができる。

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、防災機能や交通安全性の向上などがある。
 ・「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0.83である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
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
1 防御力	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
		<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	3	
		■ 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	
	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
		<input 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	
		■ 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	
		■ c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3	3
■ 計画交通量20,000台/日以上以上の3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。		3		
<input type="checkbox"/> 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。 <input type="checkbox"/> 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	2 1			
合計		6		
3 成長力	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
		■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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		
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】

・事前評価時と同様の効果がある。

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