

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 瀬戸大府東海線				
事業箇所	愛知県長久手市長湫町地内				
事業の あらまし	<p>主要地方道瀬戸大府東海線は、瀬戸市と大府市・東海市を結び、名古屋市東部地域を南北に結ぶ主要幹線道路である。また、第二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>本事業の現道区間の横道交差点は主要渋滞箇所指定され慢性的に混雑しており、瀬戸市や、長久手市から交通結節点である名古屋 IC 等へのアクセス性の向上が課題となっている。</p> <p>また、長久手中央土地区画整理事業等の基盤整備が進み、さらに大型商業施設の進出など、新たな交通需要が見込まれている。</p> <p>このため、バイパスを整備することにより、長久手市内の渋滞緩和を図る「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、名古屋 IC までのアクセス時間短縮を図る「国際競争力を強化する基盤整備」、災害時の緊急輸送道路の確保を図る「地震・津波対策の強化」を主な目的として、主要地方道瀬戸大府東海線の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>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		事業採択時 (H14)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H14 ~ H36	H14 ~ H36	—	
	事業費（億円）	38.6	38.6	—	
	経費 内訳 (億円)	工事費	14.7	14.7	—
		用補費	20.0	20.0	—
		その他	3.9	3.9	—
事業内容	バイパス整備 (2/4~4/4 車線) L=1.2km W=25m 3 種 2 級 (60km/h)	バイパス整備 (2/4~4/4 車線) L=1.2km W=25m 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"> ・現道区間の H11 センサス混雑度は 1.30（交通量：14,406 台/日）と高く、1.0 を超えていることから、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要であった。 ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は H4~H14 年の 10 年間で 32,00 人から 40,500 へ 8,500 人増加している。 ・また、該当路線がアクセスするリニモ（愛知高速交通）長久手古戦場駅の開業が H16.3 と迫っていた。 <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"> ・現道の混雑度は 1.01、交通量：14,759 台/日（H22 センサス）であり、また横道交差点は主要渋滞箇所指定されている。 ・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は H14~H27 年で 13,300 人増加しており、人口増加は続いている。また、長久手中央土地区画整理事業やリニモ開業等の基盤整備が進み、大型商業施設の開業が予定され 			

	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"> ・事業は順調であり、平成36年度までに整備が完了する予定である。 																																															
	判定	A	<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。</p> <p>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。 ・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>																																														
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業は順調であり、予定通り平成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> <p>—</p> <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>事業採択時 (基準年：H14)</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>—</td> <td>39.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td>—</td> <td>39.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>—</td> <td>87.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>—</td> <td>9.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>—</td> <td>3.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td>—</td> <td>100.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td>—</td> <td>15,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td>—</td> <td>2.5</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>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時に貨幣換算化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。 			区分		事業採択時 (基準年：H14)	再評価 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	—	39.0		維持管理費	—	0.7		合計（C）	—	39.6		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	87.0		走行経費削減便益	—	9.7		交通事故減少便益	—	3.4		合計（B）	—	100.0		(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	—	15,600		費用対効果分析結果（B/C）		—	2.5	
	区分		事業採択時 (基準年：H14)	再評価 (基準年：H28)	備考																																												
	費用 (億円)	事業費	—	39.0																																													
		維持管理費	—	0.7																																													
		合計（C）	—	39.6																																													
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	87.0																																													
		走行経費削減便益	—	9.7																																													
		交通事故減少便益	—	3.4																																													
		合計（B）	—	100.0																																													
		(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	—	15,600																																												
費用対効果分析結果（B/C）		—	2.5																																														

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事業採択時未実施

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、バス路線の渋滞緩和や、名古屋 IC へのアクセス性向上、緊急輸送道路のネットワーク強化の向上などが期待できる。

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	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			<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	2	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ 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	
	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	MAX3	2
			<input 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	3	
			■ 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	2	
総合計				9	8
評価値				0.89	

「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

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針

