

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 <small>ふそうかかみがはら</small> 扶桑各務原線（新愛岐道路）				
事業箇所	愛知県丹羽郡 <small>ふそう おぶち</small> 扶桑町小淵～岐阜県各務原市 <small>うぬまおいぎ</small> 鵜沼大伊木町				
事業のあらまし	<p>一般県道扶桑各務原線は、愛知県丹羽郡扶桑町を起点とし各務原市に至る路線である。当該事業はこのうち木曾川渡河部の1,800m区間を整備するものである。</p> <p>本路線の下流にある愛岐大橋（主要地方道 江南関線）は災害時の緊急活動や愛知県と岐阜県の交流・産業振興を支えているものの、慢性的に渋滞が発生している状況である。</p> <p>このため、「地震・津波対策の強化」、航空宇宙産業を中心とした新たな産業の物流効率化を図る「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」を主な目的として愛知県・岐阜県境に新たな橋梁を架けることにより、さらなる交流や産業振興を図るものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地震・津波対策の強化</p> <p>② 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>③ 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>【副次目標】－</p>				
計画変更の推移			前回再評価時 (H23)	再評価時 (H28)	変動要因の分析
	事業期間		H17～H33	H17～H39	地元の合意形成
	事業費（億円）		94.4	115.2	愛知県・岐阜県の総額
	経費内訳	工事費	72.1	93.3	仮設工の変更など
		用補費	16.7	17.1	
		その他	5.6	4.8	
	事業内容		橋梁整備等 (2/2車線) L=1.8km W=16m 3種2級 (60km/h)	橋梁整備等 (2/2車線) L=1.8km W=16m 3種2級 (60km/h)	取付道路 L=930m 岐阜県事業 新愛岐大橋 L=870m 岐阜県・愛知県共同事業 ※前回評価は岐阜県が実施
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【前回再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成22年度の交通量調査では上流の犬山橋は21,639台/日、混雑度2.28、下流の愛岐大橋は23,937台/日、混雑度1.63と1.0を上回っており、日中における連続的混雑や慢性的混雑が生じる状態となっている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上流の犬山橋、下流の愛岐大橋ともに第2次緊急輸送道路に指定されており、特に愛岐大橋は昭和43年度に架橋され、架橋後50年近く経過している橋梁であり、その補修等の際の代替性が期待できる。 <p>② 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岐阜県各務原市の新愛岐道路周辺地域には、航空宇宙産業関連企業が集積しており、アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区に指定されている。また、当地域内で生産された航空製品の大部分は愛知県へ流通しており、新愛岐道路の整備は県営名古屋空港周辺地区等の愛知県内の特区を結ぶルートとなる。 <p>③ 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"> 平成 25 年度の交通量調査では、上流の犬山橋は 20,691 台/日、下流の愛岐大橋は 25,202 台/日であり、平成 22 年度調査の犬山橋 21,639 台/日、愛岐大橋 23,937 台/日とほとんど変化していない。混雑度が非常に高いことから、両橋梁とも交通量が飽和していることが考えられる。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地震に対するさらなる備えは引き続き必要である。 航空宇宙産業をはじめとした産業が発達しており、物流の効率化が必要である。 上流・下流の橋梁は交通容量に対して交通量が多く、依然として混雑度が高い。 																																																																																																																																																																																												
判定	<p>B</p> <p>A：事業採択時に比べ必要性が増大している。 B：事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：事業採択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"> 上下流の橋梁の老朽化に対応した地震に対する代替性の確保、航空宇宙産業をはじめとした産業集積に対応する物流の効率化、愛知県と岐阜県の交流支援など、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>H17</th> <th>～</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>～</th> <th>H39</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">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> <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> <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> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>・取付道路工 ・橋梁工</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画*</td> <td></td> <td>21.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>34.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>39.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>94.4</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td> <td>20.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.9</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>25.5</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td></td> <td>20.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.9</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>37.0</td> <td></td> <td></td> <td>52.7</td> <td></td> <td>115.2</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>0.0</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>1.8</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>55.2</td> <td>25.5</td> <td>46%</td> <td>115.2</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>33.5</td> <td>4.6</td> <td>14%</td> <td>93.3</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>16.7</td> <td>17.0</td> <td>100%</td> <td>17.1</td> <td>99%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>5.0</td> <td>3.9</td> <td>78%</td> <td>4.8</td> <td>81%</td> </tr> </tbody> </table>			H17	～	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	～	H39	計	工種区分	調査・設計	←							→										用地補償	←																	工事		←															→	・取付道路工 ・橋梁工		←															→	事業費(億円)	前回計画*		21.0				34.2						39.2					94.4	実績		20.6				4.9											25.5	今回計画		20.6				4.9						37.0			52.7		115.2		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	0.0	—	1.8	0%	事業費(億円)	55.2	25.5	46%	115.2	22%	工事費	33.5	4.6	14%	93.3	5%	用地補償費	16.7	17.0	100%	17.1	99%	その他	5.0	3.9	78%	4.8	81%
		H17	～	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	～	H39	計																																																																																																																																																																											
工種区分	調査・設計	←							→																																																																																																																																																																																				
	用地補償	←																																																																																																																																																																																											
	工事		←															→																																																																																																																																																																											
	・取付道路工 ・橋梁工		←															→																																																																																																																																																																											
事業費(億円)	前回計画*		21.0				34.2						39.2					94.4																																																																																																																																																																											
	実績		20.6				4.9											25.5																																																																																																																																																																											
	今回計画		20.6				4.9						37.0			52.7		115.2																																																																																																																																																																											
	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	0.0	—	1.8	0%																																																																																																																																																																																								
事業費(億円)	55.2	25.5	46%	115.2	22%																																																																																																																																																																																								
工事費	33.5	4.6	14%	93.3	5%																																																																																																																																																																																								
用地補償費	16.7	17.0	100%	17.1	99%																																																																																																																																																																																								
その他	5.0	3.9	78%	4.8	81%																																																																																																																																																																																								
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> 地元の合意形成に不測の時間を要した。 																																																																																																																																																																																												
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地元ワークショップ開催による合意形成により、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 39 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</p>																																																																																																																																																																																												

		<p>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"> 地元の合意形成に時間を要したが、平成 39 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>前回評価時に比べ、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無い。</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>前回 再評価時 (基準年：H23)</th> <th>再評価時 (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>82.3</td> <td>103.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>2.9</td> <td>2.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>85.2</td> <td>105.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>188.2</td> <td>170.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>9.3</td> <td>15.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.1</td> <td>1.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>198.6</td> <td>187.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>10,400</td> <td>9,200</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.3</td> <td>1.8</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		前回 再評価時 (基準年：H23)	再評価時 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	82.3	103.1		維持管理費	2.9	2.8		合計(C)	85.2	105.9		効果 (億円)	走行時間短縮便益	188.2	170.7		走行経費削減便益	9.3	15.3		交通事故減少便益	1.1	1.9		合計(B)	198.6	187.9		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	10,400	9,200		費用対効果分析結果(B/C)		2.3	1.8	
	区分		前回 再評価時 (基準年：H23)	再評価時 (基準年：H28)	備考																																										
	費用 (億円)	事業費	82.3	103.1																																											
		維持管理費	2.9	2.8																																											
		合計(C)	85.2	105.9																																											
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	188.2	170.7																																											
		走行経費削減便益	9.3	15.3																																											
		交通事故減少便益	1.1	1.9																																											
		合計(B)	198.6	187.9																																											
		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	10,400	9,200																																										
費用対効果分析結果(B/C)		2.3	1.8																																												

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※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は、「モノづくり拠点への定時性の確保」「広域交通性の向上」「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」があり、当該路線の整備により慢性的な渋滞の緩和、高速道路へのアクセス性の向上が期待される。
- ・「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 0.75 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(いずれか一つを選択)
1 防避力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	○	□ 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 <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	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 <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	2 1	
合計	3				
3 成長力	⑤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	3
			<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良質な混雑(混雑度1.23以上)を緩和する事業に該当する <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 <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	3 2 1	
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input 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 <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 <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	3 2 1	
			合計	6	
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	3	
<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 <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	3 2 1				
合計	3				
総合計	12	9			
評価値					0.75

※「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：事業採択時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B：事業採択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：事業採択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