

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道瀬戸設楽線					
事業箇所	瀬戸市 ^{はるさめ} 春雨町～ ^{かねば} 鐘場町					
事業のあらまし	<p>主要地方道瀬戸設楽線は、瀬戸市を起点とし、豊田市を経て設楽町へ至る約 69 kmの路線であり、県内を東西に結ぶ主要幹線道路である。また、第二次緊急輸送路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、瀬戸市中心部から東海環状自動車道せと赤津 IC へのアクセス道路であるが、現道区間の道路幅員は狭く、インターチェンジへのアクセス機能が低い。また、事業区間の周辺では土地区画整理事業や、せと赤津 IC の整備により、新たに物流拠点や工場が進出しているため、アクセス性の向上が課題となっている。加えて近年発生が懸念されている南海トラフ地震等の大規模災害時の円滑な避難・救援機能の確保が課題となっている。</p> <p>このため、瀬戸市中心部と東海環状自動車道せと赤津 IC を結ぶ道路ネットワークの強化及び災害時の防災機能向上のため、主要地方道瀬戸設楽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>①陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格幹線道路のアクセス性向上）</p> <p>②地震・津波対策（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 (1994 年度)	再評価時（1 回目） (2016 年度)	再評価時（2 回目） (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	1994 年度 ～2028 年度	1994 年度 ～2028 年度	1994 年度 ～2028 年度		
	事業費（億円）	78.3	78.3	81.0		
	経費内訳	工事費	20.3	20.3	20.3	
		用補費	50.0	50.0	52.5	・ 契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増額 【50 億円→52.5 億円】
その他	8.0	8.0	8.2	その他（測量費） 【8 億円→8.2 億円】		
事業内容	バイパス整備 延長 1.6 km 幅員 25m 2 車線	バイパス整備 延長 1.6 km 幅員 25m 2 車線	バイパス整備 延長 1.6 km 幅員 25m 2 車線			
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"> ・ 当該路線の現道区間は混雑度が 2.67 と非常に高く、渋滞区間の解消が必要だった。 ・ 東海環状自動車道せと赤津 IC が計画されており、インターチェンジへのアクセス道路の整備が必要となった。 <p>【再評価時（1 回目）の状況】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線は、瀬戸市中心部から東海環状自動車道せと赤津 IC へのアクセス道路であるが、現道区間の旅行速度が終日低く、アクセス機能が低い（2010 センサス旅行速度：約 21km/h）。 				

また現道区間の混雑度は3.53と非常に高い。(2010 センサス)

- ・瀬戸市中心部、せと赤津 IC 周辺地域は、瀬戸市都市計画マスタープランにおいて「やきもの交流拠点」に位置づけられ、やきもの資源を活用した魅力あるまちづくりにより、多くの人を呼び込む交流拠点の形成を目指していることから、せと赤津 IC から瀬戸市中心部へのアクセス強化がより重要となっている。
- ・瀬戸塩草土地区画整理事業(2002～2015)や東海環状自動車道せと赤津 IC(2005)の整備により、新たに物流施設や自動車部品工場(2007)が進出した。

②地震・津波対策の強化

- ・主要地方道瀬戸設楽線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

【再評価時(2回目)の状況】

①陸・海・空一体の国際競争力の強化

- ・当該路線は、瀬戸市中心部から東海環状自動車道せと赤津 IC へのアクセス道路であるが、現道区間の旅行速度が終日低く、アクセス機能が低い(2015 センサス旅行速度:約23km/h)。また現道区間の混雑度は3.82と非常に高い。(2015 センサス)
- ・せと赤津 IC 周辺地域は、瀬戸市都市計画マスタープランにおいて地域拠点に位置づけられており、赤津地域の拠点形成と観光、交流人口の増加を目指した都市機能の誘導を進めるため、産業系土地利用を促進する必要がある。そのため、せと赤津 IC から瀬戸市中心部へのアクセス強化がより重要となっている。

②地震・津波対策

- ・主要地方道瀬戸設楽線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

【変動要因の分析】

- ・前回の再評価時と比べ、現道区間の混雑度は増加しており、また、本地域周辺は瀬戸市都市計画マスタープランにおいて地域拠点に位置づけられ、他の拠点との連携強化が望まれることから、事業の必要性は増大している。

判定	A	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。
	理由	・土地区画整理事業や東海環状自動車道せと赤津 IC の整備により新たな交通需要が見込まれていることから、当該路線のアクセス性向上、災害時に通行できる緊急輸送道路の整備の必要性が高まっており、前回の再評価時(及び事業着手時)に比べ必要性が増大しているため。

1) 進捗状況

②事業の進捗状況及び見込み

【事業計画及び実績】

		1994	~	2001	2002	~	2006	2007	~	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計	
工程 区分	調査・設計	←————→																							
	用地補償	←————→																							
	工事	←————→																							
	土工	←————→																							
	擁壁工	←————→																							
	舗装工	←————→																							
事業費 (億円)	前回計画											2.7		2.7				2.7		78.3					
	実績	70.1										6.4		76.5											
	今回計画	70.1										6.4		4.5				81.0							

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	1.0	1.0	100%	1.6	63%
事業費(億円)	72.9	76.5	105%	81.0	94%
工事費	14.8	15.8	107%	20.3	78%
用補費	49.9	52.5	105%	52.5	100%
その他	8.2	8.2	100%	8.2	100%

※用地進捗率（面積ベース）は約97%

【施工済みの内容】

・2005年にせと赤津IC西交差点以西（L=1.0km）が暫定2車線で供用

2) 未着手
又は長期化の理由

・完了予定年度に変更なし。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2028年度までに整備が完了する予定である。

判定

A

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。

B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）

・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。

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。

【理由】

・事業は順調であり、予定通り2028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

【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】
 事業費の変更、交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの決定
 【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：1994)	再評価時 (1回目) (基準年：2016)	再評価時 (2回目) (基準年：2021)	備考	
費用 (億円)	事業費	未実施	107.9	145.6		
	維持管理費		0.8	1.1		
	合計(C)		108.7	146.7		
効果 (億円)	走行時間短縮便益		118.6	152.2		
	走行経費削減便益		11.1	16.4		
	交通事故減少便益		0.9	0.9		
	合計(B)		130.6	169.5		
	(参考) 算定要因		計画交通量 (台/日)	7,200	10,000	
費用対効果分析結果(B/C)				1.2	1.2	

※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。

【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(2018年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・事業費が増加したことにより、前回の再評価時に比べ貨幣換算化可能な効果(B/C)が若干低下しているが、依然として1.0を超えている。

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（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、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、広域交通性の向上などが期待できる。
- ・「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 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・津波対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
			■ 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		
			□ 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	3		
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	3	
			■ 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		
			□ 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		
			■ 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		
			□ 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		
			□ 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			6	6		
総合計			9	9		
評価値			1.00			

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上などが期待できる。
- ・「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 1.00 である。

達成目標（社会資本整備方針）		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 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	■ a) 物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3	
			■ 主要物流拠点・生産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		
			□ 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		
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3		3
			■ 高規格幹線道路・地域高規格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		
合計			6	6		
2 を守る あいち	③地震・津波対策 ④風水害対策	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
			■ 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		
			□ 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	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」

（令和3年3月、愛知県建設局 道路維持課・道路建設課 愛知県都市整備局 都市整備課）

【変動要因の分析】

- ・前回評価時と比べ、貨幣価値化困難な効果に変化はなく、評価値については0.6を超えている。

判定	B	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・B/Cは前回評価時と同等であり1.0を超えている。また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、十分な事業効果の発現が期待できるため。</p>
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
主要地方道瀬戸設楽線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		