

再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道春日井一宮線 <small>かすがいちのみやせん</small>					
事業箇所	岩倉市大地町～北島町 <small>だいちちよう きたじまちよう</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道春日井一宮線は、春日井市と一宮市を結ぶ路線であり、尾張北部地域の東西軸となる重要な路線である。</p> <p>このうち当該事業区間においては、現道が幅員約9mで片側歩道の2車線道路となっており、朝夕の通勤時間帯は渋滞が発生し、自動車交通と通学中の歩行者・自転車交通が交錯している。また、当該事業区間の周辺では、一宮伝法寺土地区画整理事業などの基盤整備や川井野寄地区の企業誘致計画が進んでいることから、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上が強く望まれている。</p> <p>このため、歩道設置による交通安全の強化を図るとともに、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上、そして、尾張北部地域間の交通の円滑化と渋滞緩和を図るため、主要地方道春日井一宮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交通事故対策（通学路の安全性向上）</p> <p>②陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>③地域の活性化（交通結節点へのアクセス性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>-</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2008)	再評価時 (1回目) (2016)	再評価時 (2回目) (2021)	変動要因の分析	
	事業期間	2008～2023	2008～2023	2008～2025	用地交渉の難航	
	事業費（億円）	19.2	19.2	21.9	埋蔵文化財調査の追加による事業費増 (その他：1.1億円→2.5億円)	
	経費内訳	工事費	5.2	5.2		7.5
		用補費	12.9	12.9		11.9
その他		1.1	1.1	2.5		
事業内容	バイパス整備 延長：1.3km 幅員：18m 2車線	バイパス整備 延長：1.3km 幅員：18m 2車線	バイパス整備 延長：1.3km 幅員：18m 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"> ・当該路線は、現道の道路幅員約9mで2車線道路であるが、歩道は片側のみで、歩道幅員が1.5mしかなく、歩行者・自転車利用者などの安全性確保が必要となっている。 ・当該事業箇所周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから、人口が390,779人(1990)から419,613人(2005)に増加、さらに一宮伝法寺土地区画整理事業などの基盤整備が計画されているなど、新たな交通需要が見込まれており、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上が必要となっている。 ・現道区間は混雑度：1.01（交通量：12,561台/日）（H17センサス）と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る。 				

	<p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <p>①交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、現道の道路幅員約9mで2車線道路であるが、依然として歩道は片側のみで、歩道幅員が1.5mしかなく、歩行者・自転車利用者などの安全性確保が必要となっている。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業箇所周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから、人口が419,613人(2005)から422,950人(2011)に増加、さらに一宮伝法寺土地区画整理事業などの基盤整備が実施されているなど、新たな交通需要が見込まれており、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上が必要となっている。 <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"> ・現道区間は混雑度：2.09、交通量：11,874台/日（H22センサス）と、依然として高い状況であり、渋滞が発生している。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <p>①交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価時から変化はなく、当該路線は現道区間の道路幅員が約9mの2車線道路であり、歩道は片側のみで歩道幅員が1.5mしかなく、歩行者・自転車利用者などの安全確保が課題となっている。 <p>②陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・春日井市と一宮市を結ぶ尾張北部地域の主要な東西路線は、いずれも整備途上であり、多くの路線が鉄道と平面交差している。その中で、当該路線は鉄道との立体交差化が行われており、事業箇所を整備することで国道22号と国道41号間のアクセス性が向上する。 ・当該事業区間沿線は岩倉市内で最大の工業ゾーンが位置しており、岩倉市の産業誘導軸に位置付けられている。また、周辺では川井野寄地区工業用地の開発の基盤整備が進んでいることから、地域における骨格形成と渋滞緩和を図ることが期待されている。 <p>③地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間は混雑度：2.25、交通量：9,039台/日（H27センサス）と、依然として高い状況である。 ・当該事業箇所周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから、人口が422,950人(2011)から434,208人(2016)に増加、さらに一宮伝法寺土地区画整理事業の基盤整備が実施されており、新たな交通需要が見込まれることから、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上が必要となっている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として混雑度が高く、また歩行者・自転車利用者などの安全確保が必要であり、前回再評価時に比べ必要性に変化はない。 	
判定	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手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"> ・渋滞の解消や安全な歩道空間の整備、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上など前回再評価時から必要性に大きな変化はないため

1) 進捗状況

		【事業計画及び実績】								
		2008 ～ 2010	2011 ～ 2015	2016 ～ 2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計
工種区分	調査・設計	←						→		
	用地補償	←	→							
	工事		←							→
	・土工		←	→						
	・擁壁工			←				→		
	・舗装工								↔	
事業費 (億円)	当初計画	10.6	5.4		3.2					19.2
	実績	10.6	5.8							16.4
	今回計画	10.6	5.8		5.5					21.9

		【進捗率】				
		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	0	1.3	0
事業費 (億円)		16.0	16.4	103	21.9	75
工事費		3.0	3.5	117	7.5	47
用地補償費		11.7	11.7	100	11.9	98
その他		1.3	1.2	92	2.5	48

※用地進捗率（面積ベース）は、100%

【施工済みの内容】

2) 未着手又は長期化の理由

・用地交渉が難航し、事業が遅延したため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】
・用地取難航箇所の用地取得は完了しており、その他に大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】
・2025年度までに整備が完了する予定である。

判定

B

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。

		<p>込まれる。</p> <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> <p>・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> <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> <p>・阻害要因はなく、2025年度までの整備完了が見込まれるため。</p>																																																												
<p>③事業の効果の変化</p> <p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<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>・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益マニュアルの改定</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：－)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年：2016)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年：2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="5">未実施</td> <td>18.5</td> <td>25.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.4</td> <td>1.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td>19.9</td> <td>26.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>34.5</td> <td>41.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>4.6</td> <td>6.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.5</td> <td>1.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td>39.6</td> <td>49.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td>計画</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>算定</td> <td>交通量</td> <td>10,500</td> <td>9,900</td> <td></td> </tr> <tr> <td>要因</td> <td>(台/日)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td></td> <td>2.0</td> <td>1.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事業採択時 (基準年：－)	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	18.5	25.0		維持管理費	1.4	1.0		合計（C）	19.9	26.0		効果 (億円)	走行時間短縮便益	34.5	41.7		走行経費削減便益	4.6	6.2		交通事故減少便益	0.5	1.6		合計（B）	39.6	49.5		(参考)	計画				算定	交通量	10,500	9,900		要因	(台/日)				費用対効果分析結果（B/C）			2.0	1.9		
	区分		事業採択時 (基準年：－)	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	18.5	25.0																																																								
		維持管理費		1.4	1.0																																																								
		合計（C）		19.9	26.0																																																								
	効果 (億円)	走行時間短縮便益		34.5	41.7																																																								
		走行経費削減便益		4.6	6.2																																																								
		交通事故減少便益	0.5	1.6																																																									
		合計（B）	39.6	49.5																																																									
(参考)	計画																																																												
算定	交通量	10,500	9,900																																																										
要因	(台/日)																																																												
費用対効果分析結果（B/C）			2.0	1.9																																																									
<p>※四捨五入の影響で、端数が合わない場合がある。</p> <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> <p>・費用便益分析マニュアル（平成30年2月国土交通省 道路局 都市局）</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>・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。</p>																																																													

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（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、交通安全対策、一宮市へのアクセス性向上などがある。
- ・「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0.67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	③交通安全対策の強化	◎	■ a) 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	MAX	2
			<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上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	
			■ 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。	2	
			<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。	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	MAX	2
			<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	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	
			<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	2	
3 成長力	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	MAX	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	
			■ 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	6	
評価値			0.67		

※「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)

【再評価時（2回目）の状況】

- ・「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(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	MAX	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	
			<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	
			<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	1	
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	2
			<input type="checkbox"/> 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	
			■ 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			6	5	
2 あいちを守る	⑥交通事故対策	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX	2
			<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、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	
			■ 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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	2	
2 あいちを守る	⑥交通安全対策	◎	□ 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	MAX	2
			<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上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	
			■ 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。	2	
			<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。	1	
合計			3	2	
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」

(令和3年3月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

	<p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に大きな変動要因はなく、評価基準表により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	<p>A</p> <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。 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。 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>
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ため。
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。 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） <input type="checkbox"/>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> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況 	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
<p>主要地方道春日井一宮線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>	
Ⅵ 対応方針	
<p>事業継続</p>	