

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道長篠東栄線 <small style="font-size: small;">ながしのとうえい</small>					
事業箇所	新城市副川 <small style="font-size: small;">ふくかわ</small> ～海老 <small style="font-size: small;">えび</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道長篠東栄線は、新城市と設楽町を結び、東三河地域の山間部を南北に縦断する路線であり、並行する国道257号のバイパス機能を有する重要な路線である。また奥三河地域から新城市街、新城市民病院や新東名高速道路新城インターへアクセスする地域の生活道路である。</p> <p>当該事業区間の現道部は、歩道が整備されておらず、線形不良による大型車同士のすれ違いが困難であるため、自動車や歩行者の安全性が確保されていないなど、円滑な走行が困難な状況である。また、第二次緊急輸送道路であるため、災害時・緊急時における安全・円滑な通行を確保する必要がある。</p> <p>このため、現道部における交通の円滑化と歩行者の安全性を確保するとともに、奥三河地域と新東名高速道路新城インターを結ぶ道路ネットワークの強化を図るため、主要地方道長篠東栄線のバイパスを整備するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①山間・離島対策（線形不良区間における自動車の安全性・走行性向上）</p> <p>②交通事故対策（生活道路における交通安全性向上）</p> <p>③地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2005)	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	2005年度 ～2026年度	2005年度 ～2026年度	2005年度 ～2026年度		
	事業費（億円）	39.6	39.6	39.6		
	経費内訳	工事費	24.7	24.7	24.7	
		用補費	8.6	8.6	11.3	法面構造の変更による用地補償費の増 (0.0億円→2.7億円)
		その他	6.3	6.3	3.6	埋設文化財調査結果による保護費の減 (2.8億円→0.1億円)
事業内容	バイパス整備 延長:2.0km 幅員:11m 2車線	バイパス整備 延長:2.0km 幅員:11m 2車線	バイパス整備 延長:2.0km 幅員:11m 2車線			

II 評価	
① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間は急カーブ区間があり、自動車の安全性、走行性が懸念される。また、大型車のすれ違い時には一時停止の必要があり、スムーズな走行が妨げられている。 ・当該路線は地域の生活道路として機能しており、新城市役所や新城市民病院への主要なアクセス道路である。 <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <p>① 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は依然として線形不良であり、急カーブ区間では大型車同士のすれ違いが困難な状況である。 ・新城市役所や新城市民病院へのアクセス道路であり、依然として地域の生活道路として必要性は高い状況である。 <p>② 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間は家屋が連担するものの歩道が設置されておらず、歩行者の安全性を確保する観点から、依然として必要性は高い状況である。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <p>① 山間・離島対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス未整備区間の現道においては、依然として線形不良であり、急カーブ区間では大型車同士のすれ違いが困難な状況である。 ・奥三河地域から新城市街地や新城市民病院への主要なアクセス道路であり、地域の生活道路としての必要性は依然として高い状況である。 <p>② 交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス区間に歩道が整備されるとともに、現道の交通がバイパスに転換されるため、歩行者の交通安全性の向上が期待される。 <p>③ 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は第二次緊急輸送道路であり、奥三河地域と災害拠点病院である新城市民病院を結ぶ重要な路線である。本事業の整備により緊急輸送道路ネットワークが強化され、災害時・緊急時における緊急車両の円滑な通行を確保することができる。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス未整備区間の現道においては、線形不良の状況は変わらず、地域の生活道路として安全性・走行性の確保の必要性は依然高い。 ・事業区間は第二次緊急輸送道路であり、本事業の整備により緊急輸送道路ネットワークが強化され、災害時・緊急時における緊急車両の円滑な通行を確保することができるため、防災面からの事業の必要性は依然として高い。
	<p>判定</p> <p>B</p> <p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奥三河地域から新城市街地や新城市民病院へのアクセス強化、緊急輸送道路ネットワークの強化など、事業の必要性に大きな変化はなく、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

【事業計画及び実績】

		2005~ 2010	2011~ 2015	2016~ 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計
工種 区分	調査・設計	←						→			
	用地補償	←						→			
	工事	←								→	
	・土工	←								→	
	・橋梁工		←	→		←				→	
	・舗装工		←	→				←		→	
事業費 (億円)	当初計画	18.4	11.3		9.9						39.6
	実績	18.4	7.4								25.8
	今回計画	18.4	7.4		13.8						39.6

【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)	1.0	1.0	100	2.0	50
事業費(億円)	29.7	25.8	87	39.6	65
工事費	16.4	13.7	84	24.7	55
用補費	9.3	9.6	103	11.3	85
その他	4.0	2.5	63	3.6	69

※用地進捗率(面積ベース)は、約85%

【施工済みの内容】

・第1期工区L=1.0kmが供用済み

【事後評価に準ずるフォローアップ】

・通過交通が現道から供用のバイパスに交通転換されることで、歩行者の安全性が向上した。

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】

・大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2026年度までに整備が完了する予定である。

判定

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)

・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。

		<ul style="list-style-type: none"> ・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。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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業は順調であり、2026年度の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"> ・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改定 <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 (基準年一)</th> <th>再評価 (1回目) (基準年 2016)</th> <th>再評価 (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="6">未実施</td> <td>37.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.9</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>38.7</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>66.5</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>-3.1</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-2.6</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>60.8</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>6,900</td> <td>6,050</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>—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。 ※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。 ※再評価における費用対効果分析については、愛知県公共事業評価実施要領細則により、原則として、事前評価時(前回評価時)と比べ、その要因(費用等)が3割を超えて変化している場合、または費用対効果分析結果が1未満になる恐れがある場合に実施するものとされており、今回評価では算定していない。</p> <p>【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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)</p>	区分		事業採択時 (基準年一)	再評価 (1回目) (基準年 2016)	再評価 (2回目) (基準年 2021)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	37.8	—		維持管理費	0.9	—		合計(C)	38.7	—		効果 (億円)	走行時間短縮便益	66.5	—		走行経費減少便益	-3.1	—		交通事故減少便益	-2.6	—		合計(B)	60.8	—		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	6,900	6,050		費用対効果分析結果(B/C)			2.0	—	
	区分		事業採択時 (基準年一)	再評価 (1回目) (基準年 2016)	再評価 (2回目) (基準年 2021)	備考																																												
	費用 (億円)	事業費	未実施	37.8	—																																													
		維持管理費		0.9	—																																													
		合計(C)		38.7	—																																													
	効果 (億円)	走行時間短縮便益		66.5	—																																													
		走行経費減少便益		-3.1	—																																													
		交通事故減少便益		-2.6	—																																													
		合計(B)	60.8	—																																														
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	6,900	6,050																																														
費用対効果分析結果(B/C)			2.0	—																																														

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、交通弱者に対する安全性向上、自動車の安全性・走行性の向上、日常生活の利便性向上などがある。
- ・「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0.89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	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX	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	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
合計			3		
4 魅 力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	
			<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	
<input type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2				
合計			6		
総合計			9	8	
評価値			0.89		

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、交通弱者に対する安全性向上、自動車の安全性・走行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0.92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
3 あ い ち を 守 る	③地震・津波対策	◎	<input checked="" type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	3
	④風水害対策		<input checked="" 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	
			<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	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	3	
2 あ い ち を 守 る	⑥交通事故対策	◎	<input checked="" type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX	2
			<input type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
合計			3	2	
2 あ い ち を 守 る	⑦山間・離島対策	◎	<input checked="" type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	
			<input checked="" type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	
<input type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2				
合計			6	6	
総合計			12	11	
評価値			0.92		

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）

		【変動要因の分析】 ・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	A	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。
	【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		
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後 年目） <input type="checkbox"/> 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、安全性の改善状況		
V 事業評価監視委員会の意見		
主要地方道長篠東栄線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		