

再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般県道善師野西北野線						
事業箇所	犬山市塔野地～前原						
事業のあらまし	<p>一般県道善師野西北野線は、犬山市役所の東部を南北に縦断し、犬山市善師野から西北野に至る延長 7.2 km の路線であり、国道 41 号などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域の生活道路にもなっている。</p> <p>当該事業区間の周辺には、犬山城や博物館明治村、入鹿池など県内有数の観光地があり、当該路線と並行する主要地方道春日井各務原線や国道 41 号付近は慢性的に渋滞が発生している。また沿線には新たな産業集積エリアも計画されており、新たな交通需要の発生に伴う渋滞の増加が懸念されることから、市街地内や周辺地域間の円滑な移動、各観光地へのアクセス性向上、加えて、新たな産業拠点と小牧東 IC や国道 41 号への接続性の向上が課題になっている。</p> <p>このため、当該地域周辺の渋滞緩和、高規格道路や主要観光地へのアクセス性向上を図ることを目的として、一般県道善師野西北野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地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>②地域の魅力向上（主要観光地へのアクセス性向上）</p> <p>③陸・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>【副次目標】</p> <p>-</p>						
計画変更の推移			事業採択時 (1999)	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		1999～2023	1999～2023	1999～2027	用地交渉の難航に伴い、事業が長期化した	
	事業費（億円）		25.0	25.0	25.0		
	経費内訳	工事費		12.9	12.9	12.4	橋梁精査による減額 【12.9 億円→12.4 億円】
		用補費		10.7	10.7	10.8	契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増額 【10.7 億円→10.8 億円】
その他			1.4	1.4	1.8	その他（委託費） 【1.4 億円→1.8 億円】	
事業内容		バイパス整備 延長 0.9km 幅員 23m 2 車線	バイパス整備 延長 0.9km 幅員 23m 2 車線	バイパス整備 延長 0.9km 幅員 23m 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"> 犬山市は、成田山や入鹿池など県内でも有数の観光地を抱えており、名古屋市内や高速道路からの円滑なアクセスが求められている。 犬山市の中心部を南北に縦断する（主）春日井各務原線には、多くの主要渋滞箇所が存在し、1999 年で交通量が約 17,100 台/日、混雑度が 1.65 と激しい渋滞が発生している箇所もあり、犬山市中心部へのアクセスや周辺地域との結びつきに障壁となっている。 <p>【再評価時（1 回目）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"> 尾張北部地域では、物流拠点施設などの企業立地が進み、（主）春日井各務原線では 2010 年で交通量が約 21,600 台/日と 1999 年から約 4,500 台/日増加（約 28%増加）し、混雑 					

		【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)		0.9	0.0	0%	0.9	0%
事業費 (億円)		16.0	14.4	90%	25.0	58%
工事費		4.9	2.1	43%	12.4	19%
用地補償費		5.7	10.5	184%	10.8	97%
その他		5.4	1.7	31%	1.8	94%
※事業費は端数処理の関係で合計と一致しない場合がある。 ※用地取得の一部を先行予算にて行っており、面積ベースの進捗率は 99.5%						
【施工済みの内容】						
2) 未着手 又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・用地交渉の難航し、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】 <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得が難航している箇所はあるものの、2027 年度末までに本事業の完成が見込まれている。 ・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。 【今後の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・2027 年度末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） <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。 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】 <ul style="list-style-type: none"> ・阻害要因はなく、2027 年度まで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

【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】
 ・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訂
 【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：1999)	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	23.4	27.1		
	維持管理費		0.5	0.6		
	合計（C）		23.9	27.7		
効果 (億円)	走行時間短縮便益		39.8	58.1		
	走行経費削減便益		11.8	5.5		
	交通事故減少便益		7.1	0.0		
	合計（B）		58.7	63.6		
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)		10,800	10,000		
費用対効果分析結果（B/C）				2.5	2.3	

※四捨五入の影響で、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（平成30年2月国土交通省 道路局 都市局）

【変動要因の分析】
 ・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。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】
 ※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評価基準表」に基づき評価した評価値は0.78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
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	MAX	1
		□ 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	
		合計	6	
	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	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	3	
総合計			9	7
評価値			0.78	

※「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0.83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	1
		□ 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	
		合計	6	
	◎	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	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	
		□ 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	3	
◎	□ 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	3	
	■ 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		
	□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
合計			3	3
◎	□ a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる	MAX	3	
	■ 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	3		
	□ 駅から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2		
	□ その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	1		
合計			3	3
総合計			12	10
評価値			0.83	

※「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】

・事業評価マニュアルが改訂されているが、評価値は依然して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。

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	
<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>【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	
一般県道善師野西北野線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。	
VI 対応方針	
事業継続	