

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道春日井各務原線 <small>かすがいかみはら</small>					
事業箇所	春日井市四ツ家町～田楽町 <small>よつや たらが</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道春日井各務原線は、春日井市と岐阜県各務原市を結ぶとともに、春日井市や小牧市から名古屋方面へのアクセス機能を担うなど尾張地域の南北方向を支える重要な路線である。</p> <p>本事業区間の周辺には田楽町交差点や町屋町交差点などの主要渋滞箇所があり、現道区間は朝夕を中心に慢性的に渋滞している。また、現道の車道は幅員が狭く、周辺には小中学校があるにもかかわらず、歩道が整備されていない区間があるなど、円滑な交通の確保や歩行者の安全性が課題となっている。</p> <p>このため、当該地域周辺の交通の円滑化及び歩行者の安全性の確保に向け、主要地方道春日井各務原線のバイパスの整備を行うものである。</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の渋滞緩和）</p> <p>②交通事故対策（通学路の安全性向上）</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	2008年度～2024年度	2008年度～2024年度	2008年度～2026年度	用地交渉の難航	
	事業費（億円）	15.0	15.0	15.6		
	経費内訳	工事費	3.0	3.0	3.0	
		用補費	11.5	11.5	11.7	物件調査結果に基づく補償費の増額 【11.5億円→11.7億円】
		その他	0.5	0.5	0.9	道路設計による増額 【0.5億円→0.9億円】
事業内容	バイパス整備 2車線 延長 0.8km 幅員 16m 3種2級(60km/h)	バイパス整備 2車線 延長 0.8km 幅員 16m 3種2級(60km/h)	バイパス整備 2車線 延長 0.8km 幅員 16m 3種2級(60km/h)			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事業採択時の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道区間の交通量は2005 センサスで14,349 台/日と多く、また混雑度は1.68 と高く、渋滞区間の解消が必要だった。</li> <li>・周辺には小・中学校が立地し、現道区間は通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要であった。</li> </ul> <p><b>【再評価時（1回目）の状況】</b></p> <p>①地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・田楽町交差点、宮町交差点および町屋町交差点は主要渋滞箇所指定されており、混雑度が1.19 と1.0 を超えている。(2010 センサス)</li> <li>・現道区間の交通量は、多少減少しているものの、依然として多い状況である。(2005 センサス：14,349 台/日→2010 センサス：12,304 台/日)</li> <li>・春日井西部第一（2015～2027）、西部第二（2014～2027）土地区画整理事業が新たに進められている。</li> </ul> <p>②交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺には小・中学校が立地し、現道区間は通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。</li> </ul> <p><b>【再評価時（2回目）の状況】</b></p> <p>①地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・田楽町交差点、宮町交差点および町屋町交差点は主要渋滞箇所指定されており、混雑度が1.54 と1.0 を超えている。(2015 センサス)</li> <li>・現道区間の交通量は、多少減少しているものの、依然として多い状況である。(2010 センサス：12,304 台/日→2015 センサス：12,169 台/日)</li> <li>・春日井西部第一（2015～2027）、西部第二（2014～2027）土地区画整理事業が新たに進められている。</li> </ul> <p>②交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺には小・中学校が立地し、現道区間は通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回の再評価時と同様に現道区間は主要渋滞箇所指定されており、周辺では区画整理事業が始まっている。また、現道区間は通学路に指定されていることから、事業の必要性は依然として高い状況である。</li> </ul>
	<p>判定</p> <p><b>B</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。  ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員が狭いため走行性が低く、また歩道のない区間も存在していることから前回評価時と大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。</li> </ul>



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	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目)	備考	
		(基準年: 2008)	(基準年: 2016)	(基準年: 2021)		
費用 (億円)	事業費	未実施	12.4	15.6		
	維持管理費		0.4	0.6		
	合計(C)		12.8	16.2		
効果 (億円)	走行時間短縮便益		39.5	58.8		
	走行経費削減便益		10.0	5.3		
	交通事故減少便益		1.5	0.2		
	合計(B)		50.9	64.3		
	(参考) 算定要因		計画交通量 (台/日)	8,800	10,900	
費用対効果分析結果(B/C)				4.0	4.0	

※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】  
 ・貨幣換算化可能な効果(B/C)は依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【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 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(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	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	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 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	
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	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	3	
			<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	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	
総合計			6	5	
評価値			0.83		

【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 たけしを育てる	②地域の活性化	◎	■ 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	MAX3	3
			<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	
			<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	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	3			
2 あいちを守る	⑧交通事故対策	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	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 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			
総合計			6	5	
評価値			0.83		

【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

**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を超えていることから、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

■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、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

主要地方道春日井各務原線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続