

再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 <small>なごやぎふせん</small> 名古屋岐阜線				
事業箇所	稲沢市 <small>おりづもりまち</small> 下津森町～稲沢市 <small>おりづしもまち</small> 下津下町				
事業のあらまし	<p>(都)名古屋岐阜線は、名古屋市から清須市、稲沢市、一宮市を経て岐阜県に至る主要幹線道路である。また、愛知県地域防災計画において、第2次緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>このうち、当該事業区間は、尾張西部都市拠点地区土地区画整理事業、<small>おりづくがた</small>下津陸田土地区画整理事業地区へ接続する道路である。しかし、現道は交通量が多く渋滞が発生しており、また歩道幅員が狭い状態であることから、歩行者及び自転車の安全確保が求められている。</p> <p>このため、「交通円滑化」「交通安全対策の強化」「緊急輸送道路機能の強化」を主な目的として、車道4車線化、歩道拡幅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交通円滑化 ②交通安全対策の強化 ③緊急輸送道路機能の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H20)	再評価時 (H29)	変動要因の分析	
	事業期間	H20～H28	H20～H31	埋蔵文化財調査が追加で必要となったため	
	事業費（億円）	13.7	16.3	—	
	経費内訳	工事費	1.8	3.7	現道部下についても路床改良が必要となったため
		用補費	10.0	9.7	精査の結果
		その他	1.9	2.9	埋蔵文化財調査が追加で必要となったため
事業内容	現道拡幅 L=250m, W=30m, 4車線	同左	—		
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>① 交通円滑化：現道は交通量が多く渋滞が発生している。</p> <p>② 交通安全対策の強化：歩道幅員が2mと狭いことから、歩行者・自転車の安全性の向上が求められている。</p> <p>③ 緊急輸送道路機能の強化：愛知県地域防災計画で第2次緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>・平成25年に下津交差点が主要渋滞箇所に指定された。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>・下津交差点が主要渋滞箇所に指定されたことで、必要性が増大している。</p>			
	判定	A	<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> <p>・交通渋滞により円滑な交通が阻害されており、また主要渋滞箇所に指定されていること。</p> <p>・歩道が狭小であり歩行者・自転車の安全確保が求められていること。</p> <p>・第2次緊急輸送道路に指定されていること。</p>			

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
工種 区分	調査・設計	←											→
	用地補償		←								→		
	工事						←						→
事業費 (億円)	当初計画		4.1				9.6				-		
	実績		4.1				9.9				-		
	今回計画		4.1				9.9				2.3		

【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 (m)	0	0	0%	250	0%
事業費 (億円)	13.7	14.0	102%	16.3	86%
工事費	1.8	2.5	137%	3.7	67%
用補費	10.0	9.7	97%	9.7	100%
その他	1.9	1.8	96%	2.9	62%

【施工済みの内容】

・歩道部及び車道部（第1車線）。

2) 未着手又は長期化の理由

・現道部下において埋蔵文化財調査が追加で必要となったことで、事業期間を3年延長する必要が生じた。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地買収は完了しており、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・事業費ベースで、用地補償は100%、工事は約67%進捗している。今後は埋蔵文化財調査完了箇所から速やかに工事を進めることにより、平成31年度に事業完了する見込みである。

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。
 - これまで事業長期化していたが、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】

・埋蔵文化財調査が追加で必要となったことにより工事が遅れていたが、すでに用地買収は完了しているため、今後は埋蔵文化財調査完了箇所から速やかに工事を進めることにより、平成31年度までに事業が完了する見込みである。

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】

—

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事前評価時 (基準年：H19)	再評価 (基準年：H29)	備考
費用 (億円)	事業費	10.1	17.9	
	維持管理費	0.1	0.2	
	合計(C)	10.2	18.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	57.0	27.3	
	走行経費削減便益	1.6	13.7	
	交通事故減少便益	0.4	4.3	
	合計(B)	59.0	45.3	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/12h)	9,674	11,946
費用対効果分析結果(B/C)		5.9	2.5	

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に加算したもの

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

・道路・街路事業の事業評価マニュアル(案)(平成28年3月 愛知県建設部)

【変動要因の分析】

・便益算定について、事前評価時は簡便法を用いていたが、事業評価マニュアルの策定に基づいた交通量配分法を用いたため、手法の違いにより変動したものの。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時の状況】

・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」および「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」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 待点	
1 防 御 力	①地震・津波対策の強化	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
	②風水害・土砂災害対策の強化		<input 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 checked="" 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	MAX3	1
			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 checked="" 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	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" 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				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)

【変動要因の分析】

—

判定	A	<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が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、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> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線における交通状況（交通量、旅行速度）、交通事故発生状況（事故件数等）を定量的に評価する。 ・主要渋滞箇所である下津交差点における交通状況（渋滞長）を定量的に評価する。 ・自転車・歩行者の通行の安全性に関する地元の満足度（アンケート）を評価する。 		
V 事業評価監視委員会の意見		
都市計画道路 名古屋岐阜線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		