

再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業(道路改良事業)					
地区名	一般国道 155 号(布袋 ^{ほてい} 拡幅)					
事業箇所	小牧市入鹿 ^{こまき} 出新田 ^{いるか} ～江南市五明 ^{でしんでん} 町 ^{こうなん} ^{ごみょう}					
事業の あらまし	<p>一般国道 155 号は、常滑市から弥富市に至る延長約 161km の主要幹線道路であり、名古屋圏の第 3 環状道路及び尾張北部地域における東西交通軸となっている。また、第一次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、現在、2 車線で供用されており、沿線には製造業・物流企業が立地し、大型貨物車の交通が集中しており、朝夕のピーク時を中心として交差点部などにおいて渋滞が発生している。また、名鉄犬山線の踏切は平成 19 年 4 月に踏切道改良促進法の指定を受けている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「地震・津波減災対策」を主な目的として、交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、大規模災害時のアクセス性の向上を図るため、限度額立体交差事業による名鉄犬山線の踏切除却に合わせ、一般国道 155 号の 4 車線化を図る事業である。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(3) 地震・津波減災対策</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更 の推移		事前評価時 (H17)	再評価時 (H24)	再々評価時 (H29)	変動要因の分析	
	事業期間	平成 18 年度 ～25 年度	平成 18 年度 ～32 年度	平成 18 年度 ～36 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算状況を勘案し、高架影響範囲以外は鉄道高架化完了後に道路工に着手するため ・ 事業区間内の交差点 3 箇所を新たに拡幅整備するため 	
	事業費 (億円)	60.0	60.0	65.5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点 3 箇所を新たに拡幅整備するため 	
	経 費 内 訳	工事費	56.0	56.0		56.5 (鉄道高架：45.8)
		用補費	1.0	1.7		4.7
その他		3.0	2.3	4.3		
事業内容	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23～30m 4 車線	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23～30m 4 車線	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23～30m 4 車線			

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

一般国道 155 号は名古屋圏の第 3 環状線道路及び尾張北部地域における東西交通軸の機能を有する主要幹線道路であるが、本事業区間は、暫定 2 車線で供用されており、かつ、名鉄犬山線とは平面踏切で交差している。平成 11 年度道路交通センサスにおける本事業区間(調査地点：小牧市村中宇大島、調査区間番号 11131)の交通状況は、交通量 19,078 台/日、混雑度 1.06、混雑時旅行速度 21.5km/h であり、朝夕を中心に渋滞するため、鉄道高架及び 4 車線化により、交通の円滑化を図る必要がある。

【再評価時の状況】

(1) 国際競争力を強化する基盤整備

・平成 22 年度道路交通センサスにおける本事業区間(調査地点：小牧市村中宇大島、調査区間番号 11600)の交通状況は、交通量 23,594 台/日、混雑度 2.06、混雑時旅行速度 上り 20.2km/h、下り 23.0km/h であり、依然として渋滞が発生している。

(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

・愛知県第 4 次渋滞対策プログラム(計画期間平成 18 年度～平成 24 年度)において、事業区間内の交差点が主要渋滞ポイントに指定されている。
 ・踏切自動車交通遮断量が 50,000 台・時以上であるため、名鉄犬山線との踏切が自動車ボトルネック踏切に指定されている。

(3) 地震・津波減災対策

・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。

【再々評価時の状況】

(1) 国際競争力を強化する基盤整備

・平成 27 年度道路交通センサスにおける本事業区間(調査地点：小牧市村中宇大島、調査区間番号 11990)の交通状況は、交通量 35,394 台/日、混雑度 4.83、混雑時旅行速度 上り 22.1km/h、下り 16.0km/h であり、依然として渋滞が発生している。

(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

・愛知県道路交通渋滞対策推進協議会(平成 25 年 1 月)において、本事業区間及び本事業区間内の交差点、踏切が主要渋滞区間・箇所指定されている。
 ・名鉄犬山線との踏切は踏切自動車交通遮断量が 70,341 台・時であるため、自動車ボトルネック踏切となっている。また、通学路に指定されているため、新たに通学路要対策踏切にも指定された。

(3) 地震・津波減災対策

・第一次緊急輸送道路であり第 3 次あいち地震対策アクションプラン(平成 26 年 12 月策定)において緊急輸送道路の整備推進が位置づけられている。

【変動要因の分析】

・交通量及び混雑度は増加しており、主要渋滞区間・箇所に指定されるなど、本事業の必要性が増大している。

判定

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。

【理由】

交通量及び混雑度は増加しており、主要渋滞区間・箇所に指定されるなど、本事業の必要性が増大している。

1) 進捗状況		【事業計画及び実績】									
		H18~H23	H24~H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
工種 区分	調査・設計	↔	←	→							
	用地補償	↔			←	→					
	工事										
	・鉄道高架化	←				→					
	・道路工					←	→				
事業費 (億円)	前回計画	5.8	29.5	24.7							
	実績	5.8	26.9								
	今回計画	5.8	26.9	20.5				12.3			
		【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(km)		0	0	—	4.8	0%					
事業費(億円)		35.3	32.7	93%	65.5	50%					
工事費		31.3	28.1	90%	56.5	50%					
用補費		1.7	1.7	100%	4.7	36%					
その他		2.3	2.9	126%	4.3	67%					
		※用地進捗率(面積ベース)は約11%									
2) 未着手又は長期化の理由	予算状況を勘案し、鉄道高架化完了後に道路工に着手すること、また、事業区間内(大口町)において、新たに3箇所の交差点で右折帯を確保するための拡幅整備をすることとなったため、事業期間を4年間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】 事業期間を延長したため、大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 平成36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、計画どおり確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか ・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、ほぼ計画どおりの完成が見込まれる。 B ①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、ほぼ計画どお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、ほぼ計画どお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】 事業期間の見直しにより、平成36年度までに事業完了が見込まれる。										

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対分析結果)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:H17)	再評価時 (基準年:H24)	再々評価時 (基準年:H29)	備考
費用 (億円)	事業費	50.6	52.6	—	
	維持管理費	3.6	2.3	—	
	合計(C)	54.2	54.9	—	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	243.1	110.6	—	
	走行経費減少便益	3.6	10.3	—	
	交通事故減少便益	8.6	2.5	—	
	合計(B)	255.3	123.4	—	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	21,100~32,200	29,400	—
費用対効果分析結果(B/C)		4.8	2.2	—	

※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。

【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20年11月国土交通省 道路局 都市・整備局)

【分析】

前回評価時と比べ、費用対効果の要因(事業費等)が3割を超えて変化していないため、費用対効果分析を実施しない。

2) 貨幣価値
化困難な効果
の変化

【事前評価時の状況】

一般国道 155 号は、災害時に必要となる第一次緊急輸送道路に指定されており、朝夕の慢性的な渋滞が輸送道路としての機能を阻害することから、4車線化により災害時でも迅速な緊急輸送が可能な道路としての機能が強化される。

【再評価時の状況】

変化なし

【再々評価時の状況】

変化なし

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	基礎点	得点	
			評価項目			
1 防 御 力	①地震・津波減災対策	◎	■a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
			■ 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		
			□ 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		
			□ 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		
3 成 長 力	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制の確保が期待できる	MAX3	3	
			■ 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度(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	6	
		⑦人の交流を支え地域を活性化 する基盤整備	◎	■b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	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事業に該当する	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			6	6		
総合計			12	12		
評価値				1.00		

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)

【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おいても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	
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 再評価実施の有無と主な評価内容	
<p>■対象(事業完了後 年目) □対象外</p> <p>【事業完了後5年を超えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>交通量(全車、大型車)、旅行速度、混雑度</p>	
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
一般国道155号(布袋拡幅)の対応方針(案)[事業継続]を了承する	
Ⅴ 対応方針	
事業継続	