

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	主要地方道 春日井一宮線				
事業箇所	愛知県岩倉市大地町～北島町				
事業のあらまし	<p>主要地方道春日井一宮線は、春日井市と一宮市を結ぶ延長 1.3 kmの路線であり、尾張北部地域の東西軸となる重要な路線である。</p> <p>しかしながら、現道は幅員約9mで片側歩道の2車線道路となっており、朝夕の通勤・通学時間帯は渋滞が発生している。</p> <p>また、当該事業区間の周辺では、一宮伝法寺土地区画整理事業などの基盤整備や企業立地が進んでいることから、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上が強く望まれている。</p> <p>このため、「交通安全対策の強化」「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」を主な目的として、歩道設置による交通安全の強化を図るとともに、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上、そして、尾張北部地域間の交通の円滑化と渋滞緩和を図るため、主要地方道春日井一宮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交通安全対策の強化</p> <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>③人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (H20)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H20～H35	H20～H35		
	事業費（億円）	19.2	19.2		
	経費内訳	工事費	5.2	5.2	
		用補費	12.9	12.9	
		その他	1.1	1.1	
事業内容	バイパス整備 (2/2車線) L=1.3km W=18m	バイパス整備 (2/2車線) L=1.3km W=18m			
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"> ・当該路線は、現道の道路幅員約9mで2車線道路であるが、歩道は片側のみで、歩道幅員が1.5mしかなく、歩行者・自転車利用者などの安全性確保が必要となっている。 ・当該事業箇所周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから、人口が390,779人(H2)から419,613人(H17)に増加、さらに一宮伝法寺土地区画整理事業などの基盤整備が計画されているなど、新たな交通需要が見込まれており、名鉄岩倉駅や幹線道路等へのアクセス性の向上が必要となっている。 ・現道区間は混雑度：1.01（交通量：12,561台/日）(H17センサス)と1.0を超えていることから、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要である。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、現道の道路幅員約9mで2車線道路であるが、依然として歩道は片側のみで、歩道幅員が1.5mしかなく、歩行者・自転車利用者などの安全性確保が必要となっている。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業箇所周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから、人口が419,613人 			

	<p>3) 今後の事業進捗の見込み</p>	<p>【阻害要因】 ・地元自治体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。</p> <p>【今後の見込み】 ・平成 35 年度に整備が完了する予定である。</p>																																														
	<p>判定</p>	<p>A</p>	<p>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）</p> <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。</p> <p>【理由】 ・事業は順調であり、予定通り平成 35 年度までに整備完了が見込まれるため。</p>																																													
<p style="writing-mode: vertical-rl;">③事業の効果の変化</p>	<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<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> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" data-bbox="371 936 1444 1509"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：H20)</th> <th>再評価時 (基準年：H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>-</td> <td>18.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>-</td> <td>1.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td>-</td> <td>19.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>-</td> <td>34.5</td> <td rowspan="3"></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>-</td> <td>4.6</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td>-</td> <td>39.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td>-</td> <td>10,500</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> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</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 20 年 11 月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）</p> <p>【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。</p>				区分		事業採択時 (基準年：H20)	再評価時 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	-	18.5		維持管理費	-	1.4		合計（C）	-	19.9		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	34.5		走行経費削減便益	-	4.6	交通事故減少便益	-	0.5	合計（B）	-	39.6		(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	-	10,500		費用対効果分析結果（B/C）		-	2.0	
区分		事業採択時 (基準年：H20)	再評価時 (基準年：H28)	備考																																												
費用 (億円)	事業費	-	18.5																																													
	維持管理費	-	1.4																																													
	合計（C）	-	19.9																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	34.5																																													
	走行経費削減便益	-	4.6																																													
	交通事故減少便益	-	0.5																																													
	合計（B）	-	39.6																																													
	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	-	10,500																																												
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

【事前評価時の状況】
 ※事前評価未実施
 【再評価時の状況】
 ・貨幣価値化困難な効果として、交通安全対策、一宮市へのアクセス性向上などがある。
 ・「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0.67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 得点
1 防御力	③交通安全対策の強化	◎	■ a) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3
			<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上の上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3
			■ 計画交通量4,000～20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	2
			<input type="checkbox"/> 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	1
合計			3	2
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3
			<input type="checkbox"/> 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
			<input type="checkbox"/> 日常生活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	2
	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
			<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
			<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	2
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)

【分析】

・再評価時に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: 事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B: 事前評価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: 事前評価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

■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

主要地方道春日井一宮線の対応方針(案)[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続