

再 評 価 調 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 豊田一色線			
事業箇所	愛知県西尾市上町～西尾市下町			
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田一色線は、豊田市を起点として安城市を經由し、西尾市に至る延長約31kmの路線であり、西三河地域の主要な南北軸である。また、第二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>本路線の現道は、主要渋滞箇所指定されているとともに、並行する一般県道米津平坂線は通学路に指定されているが、道路幅員が狭く、通過交通が多いため、歩行者の安全性が確保されていない。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、主要な南北軸の日常的な混雑を緩和するとともに、並行する一般県道米津平坂線の歩行者の安全を確保し、災害時に緊急輸送路としての機能を発揮させるため、主要地方道豊田一色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> <ul style="list-style-type: none"> ①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ②交通安全対策の強化 ③地震・津波対策の強化 <p>【副次目標】</p> <p>—</p>			
計画変更の推移		事前評価時 (H24)	再評価時 (H28)	変動要因の分析
	事業期間	H24～H33	H24～H33	
	事業費（億円）	23.0	23.0	
	経費内訳			
	工事費	5.6	5.6	
	用補費	16.3	16.3	
	その他	1.1	1.1	
	事業内容	バイパス整備 延長 L=1.2km (暫定 2車線) 幅員 W=23m	バイパス整備 延長 L=1.2km (暫定 2車線) 幅員 W=23m	
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> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は交通量が10,944台/12h、混雑度が1.96（H22交通センサス）となっており、日常的に渋滞が発生している状況にあった。西尾市の人口は増加傾向で、周辺市町間の交通流動についても増加傾向にあった。 ・現道が日常的に渋滞しているため、住民の円滑な移動に支障をきたしていた。現道の渋滞を避けるため並行する県道米津平坂線へ通過交通が流入することから、沿線小学校への通学の安全が十分に確保されていなかった。 ・現道が第二次緊急輸送道路に指定されているが、混雑していることから、災害時における緊急輸送道路の代替路線が必要となっていた。 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> ・西尾市中心部付近における現道では、引き続き日常的に渋滞が発生している状況にある。 ・西尾市の合併から5年が経過しているが、市内の南北のつながりが強くなり、南北道路軸を強化する必要性は依然として高い。 ②交通安全対策の強化 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間に並行する一般県道米津平坂線に車両が流入するが、歩道が未設置であり、児童など歩行者の安全を確保する必要がある。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道が第二次緊急輸送道路に指定されているが、混雑状況が変わらないことから、災害時における緊急輸送道路の代替路線の必要性は依然として高い。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時から必要性に大きな変化はなく、引き続き事業の必要性は高い状況である。 																																																																																																															
判定	<p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として現道では渋滞が発生しており、バイパス整備による渋滞の解消や安全性確保、緊急輸送道路の強化を図っていく必要があることから、本路線の必要性は依然として高い状況である。 																																																																																																															
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="3">8.3</td> <td colspan="6">13.7</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">6.6</td> <td colspan="6"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>1.2</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>8.3</td> <td>6.6</td> <td>80%</td> <td>23.0</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>0.7</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>5.6</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>7.2</td> <td>6.2</td> <td>86%</td> <td>16.3</td> <td>38%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.4</td> <td>0.4</td> <td>100%</td> <td>1.1</td> <td>36%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得率（面積ベース）は、約57%</p>			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	工種 区分	調査・設計	←								→		用地補償	←								→		工事						←				→	事業費 (億円)	計画	8.3			13.7						1.0	実績	6.6											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	0.0	—	1.2	0%	事業費(億円)	8.3	6.6	80%	23.0	29%	工事費	0.7	0.0	0%	5.6	0%	用地補償費	7.2	6.2	86%	16.3	38%	その他	0.4	0.4	100%	1.1	36%
			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33																																																																																																				
	工種 区分	調査・設計	←								→																																																																																																					
		用地補償	←								→																																																																																																					
工事							←				→																																																																																																					
事業費 (億円)	計画	8.3			13.7						1.0																																																																																																					
	実績	6.6																																																																																																														
	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	0.0	—	1.2	0%																																																																																																											
事業費(億円)	8.3	6.6	80%	23.0	29%																																																																																																											
工事費	0.7	0.0	0%	5.6	0%																																																																																																											
用地補償費	7.2	6.2	86%	16.3	38%																																																																																																											
その他	0.4	0.4	100%	1.1	36%																																																																																																											
2) 未着手 又は長期化の 理由	<ul style="list-style-type: none"> ・完了予定年度に変更無し。 																																																																																																															
3) 今後の 事業進捗の 見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成33年度までに整備が完了する予定である。 																																																																																																															
判定	<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 																																																																																																															

		<p>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> <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】</p> <p>事業は順調であり、予定通り平成33年度までに整備完了が見込まれるため。</p>					
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】			—		
		【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：H24)	再評価時 (基準年：H28)	備考	
		費用 (億円)	事業費		18.2	—	
			維持管理費		0.7	—	
			合計(C)		18.9	—	
		効果 (億円)	走行時間短縮便益		37.2	—	
			走行経費減少便益		10.7	—	
			交通事故減少便益		4.8	—	
			合計(B)		52.8	—	
	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	14,600	14,000	-4.1%		
費用対効果分析結果(B/C)		2.8	—				
<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】</p> <p>・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】</p> <p>・前回評価時と比べ、費用対効果分析の要因(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。</p>							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】
 ・渋滞緩和、安全性向上、災害時の代替路確保、観光促進、物流の効率化
 【再評価時の状況】
 ・特に変化なし
 ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は1.00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	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風水害・土砂災害対策の強化		<input checked="" 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
	③交通安全対策の強化		<input 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 <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	2 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"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3
			<input checked="" 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 <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	2 1
合計			3	
総合計			9	9
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は再評価時においても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 豊田一色線の対応方針(案) [事業継続] を了承する。

VI 対応方針

事業継続