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　瀬戸設楽線
事業箇所	愛知県瀬戸市春雨町～鐘場町
事業のあらまし	主要地方道瀬戸設楽線は、瀬戸市を起点とし、豊田市を経て設楽町へ至る延長約 69 kmの路線であり、県内を東西に結ぶ主要幹線道路である。また、第二次緊急輸送路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。 当該路線は、瀬戸市中心部から東海環状自動車道せと赤津 IC へのアクセス道路であるが、現道区間の旅行速度が終日低く、IC へのアクセス機能が低いことが課題となっている。 また、事業区間の周辺では土地区画整理事業や、せと赤津 IC の整備により、新たに物流拠点や工場が進出している。 このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、産業拠点と東海環状自動車道せと赤津 IC を結ぶ道路ネットワークの強化や大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、主要地方道瀬戸設楽線のバイパス整備を実施するものである。
事業目標	【達成（主要）目標】 ①国際競争力を強化する基盤整備 ②地震・津波対策の強化 【副次目標】 ―

計画変更の推移

		事業採択時 (H6)	再評価時 (H28)	変動要因の分析
事業期間		H6～H40	H6～H40	
事業費（億円）		78.3	78.3	
経費内訳（億円）	工事費	20.3	20.3	
	用補費	50.0	50.0	
	その他	8.0	8.0	
事業内容		バイパス整備 (2/4 車線) L=1.6km W=25m	バイパス整備 (2/4 車線) L=1.6km W=25m	

Ⅱ 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事業採択時の状況】
・当該路線の現道区間は混雑度：2.67、交通量：2,202 台/日（H6 センサス）と非常に高く、渋滞区間の解消が必要だった。
・東海環状自動車道せと赤津 IC が計画されており、IC へのアクセス道路の整備が必要となった。

【再評価時の状況】
①国際競争力を強化する基盤整備
・当該路線は、瀬戸市中心部から東海環状自動車道せと赤津 IC へのアクセス道路であるが、現道区間の旅行速度が終日低く、アクセス機能が低い（H22 センサス旅行速度：約 21km/h）。また現道区間の混雑度は 3.53、交通量：4,248 台/日（H22 センサス）と非常に高い。
・瀬戸市中心部、せと赤津 IC 周辺地域は、瀬戸市都市計画マスタープランにおいて「やきもの交流拠点」に位置づけられ、やきもの資源を活用した魅力あるまちづくりにより、多くの人を呼び込む交流拠点の形成を目指していることから、せと赤津 IC から瀬戸市中心部へのアクセス強化がより重要となっている。
・瀬戸塩草土地区画整理事業（H14～H27）や東海環状自動車道せと赤津 IC(H17)の整備により、新たに物流施設や自動車分品工場(H19)が進出した。

②地震・津波対策の強化

・主要地方道瀬戸設楽線は第二次緊急輸送道路としての位置づけされており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

【変動要因の分析】

・本地域周辺は瀬戸市都市計画マスタープランにおいてやきもの交流拠点に位置づけられており、他の拠点との連携強化が望まれる。

・土地区画整理事業や東海環状自動車道せと赤津 IC の整備により新たに物流拠点や工場が進出している。

・第二次緊急輸送道路に位置づけている。

・以上より、事業の必要性は依然として高い状況である。

判定

判定	区分
A	A： 事前評価時に比べ必要性が増大している。 B： 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

・土地区画整理事業や東海環状自動車道せと赤津 IC の整備により新たに物流拠点や工場が進出していることから事業着手時に比べ必要性が増大しているため。

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H6～H13	H14～H18	H19～H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40
工種区分	調査・設計	←	→	→	→	→											
	用地補償	←	→	→	→	→											
	工事		←→				←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
事業費（億円）	計画				2.7					2.7					2.7		
	実績	70.2															

【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）	－	1.0	－	1.6	63%
事業費（億円）	－	70.2	－	78.3	90%
工事費	－	13.7	－	20.3	67%
用地補償費	－	48.7	－	50.0	97%
その他	－	7.7	－	8.0	96%

※用地進捗率（面積ベース）約98%

【施工済みの内容】

・平成 17 年にせと赤津 IC 西交差点以西（L=1.0km）が暫定 2 車線で供用

2) 未着手又は長期化の理由

・完了予定年度に変更なし。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・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。

【今後の見込み】

・平成 40 年度までに整備が完了する予定である。

<table>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">判定</td><td>A</td><td>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）
・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。</td></tr>
<tr><td colspan="2">【理由】
・事業は順調であり、予定通り平成40年度までに整備完了が見込まれるため。</td></tr>
<tr><td>③事業の効果の変化</td><td>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</td><td colspan="2">【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】
※事業採択時未実施
【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">区分</th><th>事業採択時
（基準年：H6）</th><th>再評価
（基準年：H28）</th><th>備考</th></tr>
<tr><td rowspan="3">費用
（億円）</td><td colspan="2">事業費</td><td>－</td><td>107.9</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">維持管理費</td><td>－</td><td>0.8</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">合計（C）</td><td>－</td><td>108.7</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">効果
（億円）</td><td colspan="2">走行時間短縮便益</td><td>－</td><td>118.6</td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="2">走行経費削減便益</td><td>－</td><td>11.1</td></tr>
<tr><td colspan="2">交通事故減少便益</td><td>－</td><td>0.9</td></tr>
<tr><td colspan="2">合計（B）</td><td>－</td><td>130.6</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>7,200</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">費用対効果分析結果（B/C）</td><td>－</td><td>1.2</td><td></td></tr>
</table>

※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・地域整備局）

【分析】

・再評価時に貨幣換算化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】
※事業採択時未実施
【再評価時の状況】
・貨幣価値化困難な効果として、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性の確保、広域交通性の向上などが期待できる。
・「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 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	◎	■ 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性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（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	
			■ 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整備に該当する	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				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】
・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

Ⅴ　事業評価監視委員会の意見
主要地方道瀬戸設楽線の対応方針（案）［事業継続］を了承する。
Ⅵ　対応方針
事業継続