

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 名古屋津島線（新開工区）				
事業箇所	愛知県津島市新開町～大和町				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、名古屋市と津島市を結ぶ延長約 9 kmの道路であり、海部地域の東西軸として地域の産業・経済・文化の発展に資する重要な路線である。さらに第 1 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ある。</p> <p>しかしながら、当該事業区間周辺では、現道や平行する主要地方道あま愛西線などの東西軸が脆弱なため、朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生している。また、現道は道路幅員が狭く歩行者の安全が確立されていない。</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・津波対策の推進」を主な目的とし、海部地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、歩道設置による交通安全の強化、そして、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、主要地方道名古屋津島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・津波対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (H24)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H24～H31	H24～H31		
	事業費（億円）	19.1	19.1		
	経費内訳	工事費	5.0	5.0	
		用補費	12.3	12.3	
		その他	1.8	1.8	
事業内容	バイパス整備 (2/4 車線) L=0.8km W=23m	バイパス整備 (2/4 車線) L=0.8km W=23m			
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"> ・主要地方道名古屋津島線の現道は、慢性的な渋滞が発生している。（混雑度:1.14 交通量：16,831 台/日 H22 センサス） ・現道の道路幅員は約 5 m であり、歩道は狭隘のため歩行者・自転車利用者などの安全性確保が必要である。 ・主要地方道名古屋津島線は第一次緊急輸送道路に指定されている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道名古屋津島線の現道は、慢性的な渋滞が発生している。（混雑度:1.14 交通量：16,831 台/日 H22 センサス）。このため、引き続きバイパス整備を進めることにより、円滑な交通を確保する必要がある。 <p>②交通安全対策の強化（歩道設置）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス整備区間である当該路線は、現道の道路幅員約 5 m で 2 車線道路であるが、依然として歩道は狭隘であり、歩行者・自転車利用者などの安全性確保が必要である。 <p>③地震・津波対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p>			

		<ul style="list-style-type: none"> 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>																																													
	【理由】	<ul style="list-style-type: none"> 事業は順調であり、予定通り平成31年度までに整備完了が見込まれるため。 																																													
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】																																													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：H24)</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>26.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>-</td> <td>0.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>-</td> <td>26.4</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>79.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>-</td> <td>5.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-</td> <td>0.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>-</td> <td>85.8</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>17,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>-</td> <td>3.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	区分		事業採択時 (基準年：H24)	再評価時 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	-	26.0		維持管理費	-	0.4		合計(C)	-	26.4		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	79.8		走行経費削減便益	-	5.2		交通事故減少便益	-	0.8		合計(B)	-	85.8		(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	-	17,500		費用対効果分析結果(B/C)		-	3.3	
		区分		事業採択時 (基準年：H24)	再評価時 (基準年：H28)	備考																																									
		費用 (億円)	事業費	-	26.0																																										
			維持管理費	-	0.4																																										
			合計(C)	-	26.4																																										
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	79.8																																										
			走行経費削減便益	-	5.2																																										
交通事故減少便益	-		0.8																																												
合計(B)	-		85.8																																												
(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)		-	17,500																																											
費用対効果分析結果(B/C)		-	3.3																																												
※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】																																															
<ul style="list-style-type: none"> 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) 																																															
【変動要因の分析】																																															
<ul style="list-style-type: none"> 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。 																																															

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、市中心地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0.78である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
1 防御力	◎	■ 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	2	
3 成長力	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
		□ 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	
		■ 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	
		□ 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	2	
3 成長力	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
		■ 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	
		□ 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	
		□ 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	3	
総合計			9	8
評価値				0.89

※「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

主要地方道名古屋津島線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続