

事業概要書

事業名 街路事業	路線名等 都市計画道路 <small>なごやつしま つしま</small> 名古屋津島線 (津島工区)
----------	---

1. 事業のあらまし

都市計画道路名古屋津島線は、津島市から海部郡大治町に至る路線であり、主要な南北軸である国道155号、西尾張中央道や国道302号と接続する主要幹線道路である。

このうち、本事業区間は津島市の西部に位置し、海部地域の道路ネットワーク及び津島市の中心市街地の骨格を形成し、街の活力や賑わいの創出、防災機能を担うものであるが、現道は、車道幅員が4mと狭小で車両のすれ違いも困難な状況となっている。

また、本事業区間周辺では、歩道がない狭小な道路を西小学校の通学路として利用しており、通学児童をはじめとする歩行者等の安全確保が課題となっている。

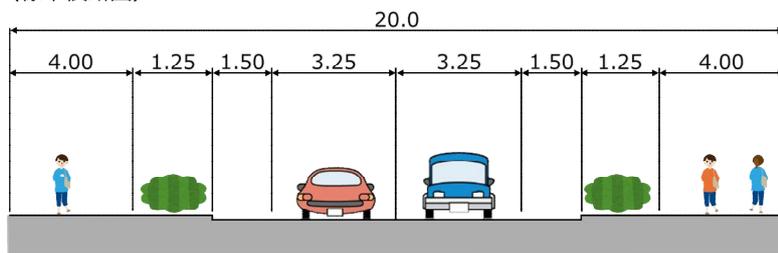
このため、海部地域を東西に連絡する幹線道路ネットワークの形成とともに、「市街地の交通円滑化」及び「安全な歩行空間の確保」を目的としてバイパス整備を実施するものである。

2. 事業概要

- a. 事業箇所 つしましねぎまち いまいちばちよう 津島市称宜町～津島市今市場町一丁目
- b. 事業内容 道路整備 延長L=509m、幅員W=20.0m (2車線)
- c. 全体事業費 31.6億円
- d. 事業期間 2004年度～2030年度
- e. 根拠法令 都市計画法



(標準横断面図)



単位：m

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要								
事業名	街路事業							
地区名	都市計画道路 <small>なご やつしま</small> 名古屋津島線 <small>つしま</small> (津島工区)							
事業箇所	<small>つしましねぎまち</small> 津島市祢宜町～ <small>いまいちばちよう</small> 津島市今市場町一丁目							
事業のあらまし	<p><small>なご やつしま</small> <small>つしま</small> <small>あま おおはる</small> 都市計画道路名古屋津島線は、津島市から海部郡大治町に至る路線であり、主要な南北軸である国道155号、<small>にしおわりちゆうおうどう</small>西尾張中央道や国道302号と接続する主要幹線道路である。</p> <p>このうち、本事業区間は津島市の西部に位置し、海部地域の道路ネットワーク及び津島市の中心市街地の骨格を形成し、街の活力や賑わいの創出、防災機能を担うものであるが、現道は、車道幅員が4mと狭小で車両のすれ違いも困難な状況となっている。</p> <p>また、本事業区間周辺では、歩道がない狭小な道路を西小学校の通学路として利用しており、通学児童をはじめとする歩行者等の安全確保が課題となっている。</p> <p>このため、海部地域を東西に連絡する幹線道路ネットワークの形成とともに、「市街地の交通円滑化」及び「安全な歩行空間の確保」を目的として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 地域の活性化（市街地の交通円滑化）</p> <p>② 交通事故対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>							
計画変更の推移		事前評価時 (2004年度)	再評価時 (1回目) (2011年)	再評価時 (2回目) (2016年度)	再評価時 (3回目) (2021年度)	再評価時 (4回目) (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2004年度～2010年度	2004年度～2017年度	2004年度～2022年度	2004年度～2023年度	2004年度～2030年度	用地交渉に時間を要したことによる延伸	
	事業費 (億円)	38.8	38.8	38.8	31.6	31.6		
	経費内訳	工事費	2.0	3.0	3.2	3.0	3.0	
		用補費	34.4	33.6	32.8	26.8	26.8	
その他		2.4	2.2	2.8	1.8	1.8		
事業内容	道路整備 延長 L=509m 幅員 W=20.0m 2車線		同左	同左	同左	同左	—	

	【進捗率】					
		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	0.509	0.140	28%	0.509	28%	
事業費(億円)	31.6	22.8	72%	31.6	72%	
工事費	3.0	0.5	18%	3.0	18%	
用補費	26.8	20.7	77%	26.8	77%	
その他	1.8	1.6	89%	1.8	90%	
※用地取得率(面積ベース)は約78%						
【施工済みの内容】						
・施工済みの区間はなし						
2) 未着手 又は長期化の理由	・用地交渉に時間を要しているため、事業が長期化している。					
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・用地交渉や代替地の選定等に時間を要している。 【今後の見込み】 ・2030年度までに整備が完了する予定である。					
判定	B	A：これまで事業は順調であり、引き続き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。				
		【理由】 ・これまで一部の用地交渉に時間を要し、事業が長期化していたが、引き続き用地交渉及び工事を進めることにより、2030年度までに事業完了が見込めるため。				

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】

- ・ 便益算定方法を簡便法から交通量配分へ変更
- ・ R7.8 に(国)マニュアルの改訂及びH27 センサスペースの R22OD が公表されたため、改めて B/C を算出する。

【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:2003)	再評価時 (1回目) (基準年:2011)	再評価時 (2回目) (基準年:2016)	再評価時 (3回目) (基準年:2021)	再評価時 (4回目) (基準年:2025)	備考
費用 (億円)	事業費	36.0	38.0	40.4	41.3	50.8	
	維持管理費	1.0	0.4	0.4	0.5	0.5	
	合計(C)	37.0	38.4	40.8	41.7	51.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	161.0	129.4	62.6	85.2	87.7	
	走行経費減少便益	7.3	5.4	7.6	1.8	14.8	
	交通事故減少便益	-0.9	0.4	2.1	0.3	1.4	
	合計(B)	167.4	135.2	72.3	87.3	103.9	
	(参考) 計画交通量 算定要因	11,600	11,000	11,000	11,000	11,800	
費用対効果分析結果(B/C)		4.5	3.5	1.8	2.1	2.0	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・ 便益算定について、再評価時(1回目)までは簡便法を用いていたが、事業評価マニュアルの策定により交通量配分法に変更となり、手法の違いにより変動。
- ・ 再評価時(4回目)に貨幣価値化可能な効果(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

【事業評価時の状況】

・事業採択時 未実施。

【再評価時(1回目)の状況】

・事業採択時と同様。

【再評価時(2回目)の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「交通安全対策の強化」「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」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0.78である。

達成目標 (建設部方針)		評価 対象 の判断	貨幣価値化可能な効果 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	○	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input 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	2	
			<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	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	○	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<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「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	
			<input type="checkbox"/> 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	
4 魅力	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	○	■ b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3	
			<input type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2	
			<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1	
			合計	3	
総合計				9	7
評価値					0.78

【再評価時(3回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」「地震・津波対策」「風水害対策」「交通事故対策」「地域の魅力向上」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0.67である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
1 あいちを高める	②地域の活性化	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	1	
			<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、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		
			<input type="checkbox"/> 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 checked="" type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
			<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3		
			<input type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3		
			<input checked="" type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2		
			<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1		
			合計	6		3
			2 あいちを守る	③地震・津波対策 ④風水害対策 ⑥交通事故対策		◎
<input type="checkbox"/> 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもので、幅員6m未満の道路を解消するもの	3					
<input checked="" type="checkbox"/> 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもの	2					
<input type="checkbox"/> 地域防災計画に整合した事業である	1					
合計	3	2				
<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3				
<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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	2					
<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	1					
<input type="checkbox"/> d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3				2	
<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3					
<input checked="" type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間で地域から歩道整備の要望が強く、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2					
<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1					
合計	6		5			
3 あいが ちく	⑧地域の魅力向上		○	<input type="checkbox"/> b) 主要観光地の魅力の向上が期待される	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 地域整備(地元の取り組み)と一体となった道路整備事業に該当する		3		
		<input checked="" type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する		2		
		<input type="checkbox"/> その他主要観光地の魅力向上に資する事業に該当する		1		
		合計		3	2	
総合計			18	12		
評価値			12/18=0.67			

【再評価時(4回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」「交通事故対策の推進」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づく評価値は0.67である。

達成目標 (社会資本整備方針)	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 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	1	
		<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、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		
		<input type="checkbox"/> 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 checked="" type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
		<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3		
		<input type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3		
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2		
		<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1		
		合計	6		3
		2 あいちを守る	◎		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる
<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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	2				
<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	1				
<input type="checkbox"/> d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3				
<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3				
<input checked="" type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間で地域から歩道整備の要望が強く、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2				
<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1				
合計	6			5	
総合計				12	8
評価値		8/12=0.67			

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・ B／Cは再評価時（4回目）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。</p>
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・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、安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		