

再 評 価 調 書

I 事業概要				
事業名	道路事業			
地区名	主要地方道名古屋津島線 <small>なごやっしま ばいばら</small> (<small>ばいばら</small> 莪原工区)			
事業箇所	津島市 <small>ばいばら</small> 莪原町～ <small>ももしま</small> 百島町			
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、愛知県名古屋市から津島市に至る延長約 19km の路線であり、名古屋第二環状自動車道や（都）西尾張中央道などと接続する海部地域の東西軸として、地域の産業や経済等の発展に資する重要な路線である。また、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もある。</p> <p>当該事業区間と並行する現道では、朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生しており、また、道路幅員が狭く歩行者の安全が十分ではないなどの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「地域の活性化」「交通事故対策」「地震・津波対策」を主な目的として、地都市間・地域内道路ネットワークの強化とともに、幹線道路における交通事故対策の推進、また、緊急輸送道路の整備を図るため、主要地方道名古屋津島線のバイパス整備を行うものである。</p>			
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の活性化(地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和) ・地震・津波対策(緊急輸送道路ネットワークの強化) ・交通事故対策(周辺に学校等が立地する区間の安全性向上) <p>【副次目標】</p> <p>—</p>			
計画変更の推移		事前評価時 (2018 年度)	再評価時 (2023 年度)	変動要因の分析
	事業期間	2019 年度～2026 年度	2019 年度～2026 年度	
	事業費（億円）	24.0	24.0	
	経費内訳	工事費	8.5	8.5
		用補費	10.0	10.0
		その他	5.5	5.5
	事業内容	バイパス整備 延長:1.3km 幅員:23.0～30.0m 4車線	バイパス整備 延長:1.3km 幅員:23.0～30.0m 4車線	

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <p>(1) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、海部地域の東西軸であるが、現道は幅員が狭く（7.0m～11.5m）、右折帯が設けられていないため、慢性的な渋滞が発生している。特に、下田橋西交差点は愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所指定されており、平成30年交通実態調査において、渋滞長が270m（8時台）観測されているなど、円滑な交通の妨げとなっている。 <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道では、平成25年から平成28年の過去4年間に追突等による事故が29件発生しており、死傷者数は35人となっている。また、死傷事故率は113.7件/億台キロで愛知県県管理道路の平均の72.4件/億台キロ（H28）を大きく上回っており、交通安全対策の強化が必要である。 <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は、第1次緊急輸送道路に指定されており、広範な応急対策活動に対応するため、災害時の避難・防災機能の強化を図る必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通量は横ばいに推移している。 （H27センサス：17,399台→R3センサス：17,437台） ・また、下田橋西交差点は依然として主要渋滞箇所指定されており、地域内道路ネットワークの強化の必要性は変わらない。 <p>(2) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は、第一次緊急輸送道路の計画区間に指定されており、整備により防災拠点間の所要時間が約8～12分の短縮効果が見込まれるため、防災ネットワーク強化の必要性は変わらない。 <p>(3) 交通事故対策（周辺に学校等が立地する区間の安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道では、2017年から2020年までの4年間で28件の事故が発生しており、この内4件は歩行者又は自転車に対する事故である。また、4年間の平均死傷事故率は85.5件/億台キロで事業採択時より減少傾向であるものの、県平均47件/億台キロと比較すると高くなっており、交通事故対策の必要性は変わらない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道交差点は現在も主要渋滞箇所指定されている。 ・死傷事故率は減少傾向にあるものの依然として県平均より高い。 ・第一次緊急輸送道路の計画区間であり防災ネットワーク上、重要な路線である。
判定	<p style="text-align: center;">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>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間・地域内道路ネットワークの強化、幹線道路における交通事故対策の推進、緊急輸送道路の整備など、必要性に大きな変化がないため。

【事業計画及び実績】

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計
工種区分	調査・設計	←								
	用地補償			←						
	工事				←					
	・土工				←					
	・舗装工							←		
事業費(億円)	前回計画	9.3			14.7					24.0
	実績	6.3								6.3
	今回計画	6.3			17.7					24.0

1) 進捗状況

【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)	0.0	0.0	0%	1.26	0%
事業費(億円)	9.3	6.3	68%	24.0	26%
工事費	0.5	0.1	20%	8.5	30%
用補費	8.0	4.3	54%	10.0	76%
その他	0.8	1.8	144%	5.5	26%

※用地取得率(面積ベース)は約58%

【施工済みの内容】

- ・供用済み区間はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・用地買収着手から2年経過し、現時点で順調である。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・用地交渉は順調であり、用地取得できる見通しである。その他に大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・2026年度までに整備完了予定である。

判定

A

- 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】

- ・事業は順調であり、2026年度の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】

- ・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

区分		事前評価時 (基準年：2018年)	再評価時 (基準年：2023年)	備考
費用 (億円)	事業費	17.9	20.8	
	維持管理費	0.9	1.4	
	合計(C)	18.8	22.2	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	54.5	92.7	
	走行経費減少便益	12.5	13.1	
	交通事故減少便益	1.6	3.2	
	合計(B)	68.6	109.0	
	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	11,900	13,500
費用対効果分析結果(B/C)		3.7	4.9	

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

※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4年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・計画交通量の増加により便益が増加し、依然として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】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「交通弱者に対する安全性向上」、「広域的な防災機能の向上」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0.89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 防衛力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震災害関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送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 合計	MAX3 3 2 1 3	3
	③交通安全対策の強化		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性の向上に資する事業、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 <input checked="" type="checkbox"/> 沿道又は周辺に学校、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 合計	MAX3 3 2 1 3	2
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化させる基盤事業	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input checked="" 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路切」に係る事業に該当する <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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3	3
総合計				9	8
評価値					0.89

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道の環境改善が期待できる」「広域的な防災機能の向上が期待できる」「事故多発箇所での事故削減に寄与する」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0.89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 高 ち め を 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・沿道の環境改善が期待できる <input checked="" 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 <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 <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する 合計	MAX3 3 2 1 3	3
	③地震・津波対策の推進		<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震災害関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <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 合計	MAX3 3 2 1 3	3
2 あ を い 守 ち る	⑥交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input 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 <input checked="" 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 合計	MAX3 3 2 1 6	2
					9
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

(令和4年3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

- 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。

	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/Cが 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。
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。 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） □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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<p>主要地方道名古屋津島線(萩原工区)の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>	
Ⅵ 対応方針	
<p>事業継続</p>	