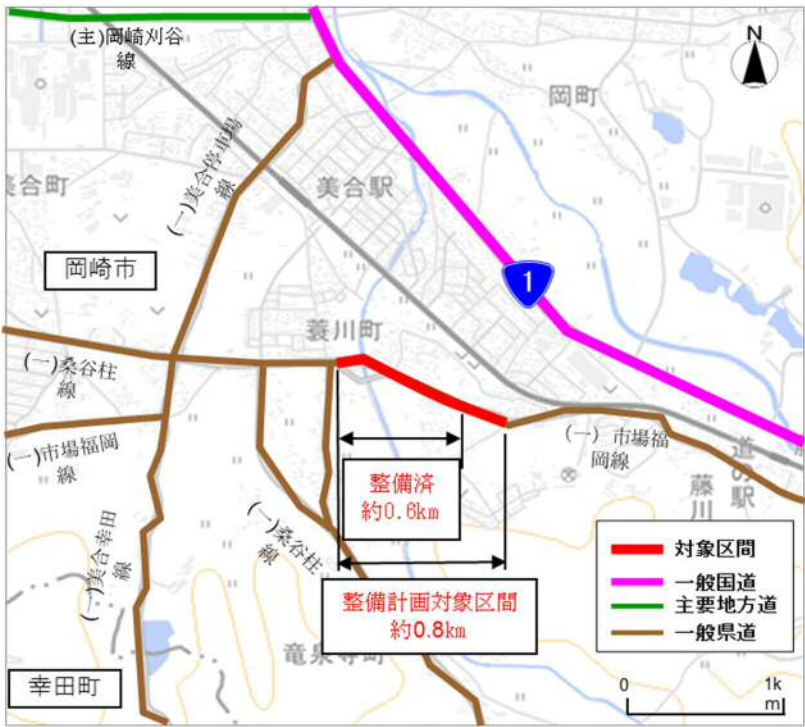


## 再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 美合線 <small>みあい</small>					
事業箇所	愛知県岡崎市美合町～竜泉寺町 <small>みあい りゅうせんじ</small>					
事業のあらまし	<p>(都) 美合線は、JR岡崎駅から国道1号に至る延長約5.3kmの地区幹線道路である。</p> <p>当該事業区間は幅員が狭小で歩道も未設置なため、歩行者や自転車が交通安全上危険な状態にあるとともに、北側に隣接する組合施行の葭川南部土地区画整理事業が展開されており、JR岡崎駅と住宅地のアクセス路線として重要な路線のため、今後ますます交通需要が高まることから、交通の円滑性、安全性の確保が課題である。</p> <p>このため、「岡崎市内の交通円滑化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、当該地域沿道における交通の円滑化と交通安全の向上を図るため、(都) 美合線の車道拡幅、歩道整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>① 岡崎市内の交通円滑化</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2009)	再評価時 (1回目) (2016)	再々評価時 (2回目) (2021)	変動要因の分析	
	事業期間	2009～2018	2009～2018	2009～2025	事業区間の追加*及び用地交渉の難航による延伸	
	事業費(億円)	13.9	14.2	17.2	事業区間の追加*	
	経費内訳	工事費	5.7	5.7		6.6
		用補費	7.8	7.8		9.3
		その他	0.4	0.7	1.3	
	事業内容	現道拡幅 延長L=658m 幅員W=18m 2車線	同左	現道拡幅 延長L=793m 幅員W=18m 2車線	※歩道の連続性を確保し、より安全性を向上させるため東側約0.1kmを事業区間に追加	

II 評価																																																																																																																																								
① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事業採択時の状況】</b>            ① 岡崎市内の交通円滑化、②交通安全対策の強化            藤川小学校の通学路となっており、付近には岡崎東高校が立地している路線であるが、当該区間は歩道のない約4mの道路で、自動車、自転車、歩行者が混在しており、円滑な交通を阻害され、通行安全上危険な状況であった。</p> <p><b>【再評価時の状況】</b>            当該事業区間 658m（再評価時点）のうち、西側から 260m（約 40%）の整備が完了しているが、依然として通学路となっており、必要性に大きな変化はない。</p> <p><b>【再々評価時の状況】</b>            歩道のある道路まで整備することで、より安全性の向上が図られるため、事業区間を 793mに延伸。事業区間 793mのうち西側から約 600m（約 76%）の整備が完了しているが、依然として通学路となっており、必要性に大きな変化はない。</p> <p><b>【変動要因の分析】</b>            必要性に大きな変化はない。</p>																																																																																																																																							
	<p>判定</p> <p><b>B</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><b>【理由】</b>            ・ 現道は依然として歩道がなく、交通安全上危険な状態にあるため。</p>																																																																																																																																							
② 事業の進捗状況及び見込み	<p>1) 進捗状況</p> <p><b>【事業計画及び実績】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2009~2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工事区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>10.1</td> <td></td> <td></td> <td>3.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>13.9</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>10.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>14.5</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>10.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2.7</td> <td>17.2</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【進捗率】</b></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>0.66</td> <td>0.6</td> <td>90%</td> <td>0.79</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>14.2</td> <td>14.5</td> <td>100%</td> <td>17.2</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>5.7</td> <td>5.6</td> <td>98%</td> <td>6.6</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>7.8</td> <td>7.9</td> <td>100%</td> <td>9.3</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.7</td> <td>1.0</td> <td>100%</td> <td>1.3</td> <td>77%</td> </tr> </tbody> </table>			2009~2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計	工事区分	調査・設計	←→		←→		←→		←→		←→				用地補償	←→		←→		←→		←→		←→				工事	←→		←→		←→		←→		←→				事業費(億円)	前回計画	10.1			3.8								13.9	実績	10.4					4.1						14.5	今回計画	10.4					4.1					2.7	17.2		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)	0.66	0.6	90%	0.79	76%	事業費(億円)	14.2	14.5	100%	17.2	84%	工事費	5.7	5.6	98%	6.6	84%	用補費	7.8	7.9	100%	9.3	84%	その他	0.7	1.0	100%	1.3	77%
			2009~2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計																																																																																																																										
工事区分	調査・設計	←→		←→		←→		←→		←→																																																																																																																														
	用地補償	←→		←→		←→		←→		←→																																																																																																																														
	工事	←→		←→		←→		←→		←→																																																																																																																														
事業費(億円)	前回計画	10.1			3.8								13.9																																																																																																																											
	実績	10.4					4.1						14.5																																																																																																																											
	今回計画	10.4					4.1					2.7	17.2																																																																																																																											
	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)	0.66	0.6	90%	0.79	76%																																																																																																																																			
事業費(億円)	14.2	14.5	100%	17.2	84%																																																																																																																																			
工事費	5.7	5.6	98%	6.6	84%																																																																																																																																			
用補費	7.8	7.9	100%	9.3	84%																																																																																																																																			
その他	0.7	1.0	100%	1.3	77%																																																																																																																																			

	<p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年度末までに、事業区間のうち、0.6kmの整備が完了。</li> </ul> <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備により、歩道と車道が分離され、交通円滑化の確保や交通安全性の向上が図られた。</li> </ul> 
<p>2) 未着手又は長期化の理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道のある道路まで整備することで、より安全性の向上が図られるため、事業区間を延伸。</li> <li>・一部用地買収が未完了。</li> </ul>
<p>3) 今後の事業進捗の見込み</p>	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部の用地買収が完了していない。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費ベースの進捗率は、用地補償約84%、工事約84%である。</li> <li>・用地交渉に時間を要してきた箇所については、用地境界が確定していなかったが、2021年度に確定したところであり、また、追加した事業区間についても、2020年度に用地測量を終え、順次用地交渉を進めていることから、2022年度には用地を取得できる見込みである。</li> <li>・今後も引き続き用地買収及び工事を進めることにより2025年度に完了する見込みである。</li> </ul>
<p>判定</p>	<p><b>B</b></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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>○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> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間の延伸、及び一部の用地買収が未完了のため、事業が長期化しているが、引き続き用地買収及び工事を進めることにより、2025年度までに事業完了が見込めるため。</li> </ul>

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	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時、再評価時はB/Cの算出は実施していない。</li> </ul> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 未実施</th> <th>再評価時 (1回目) 未実施</th> <th>再評価時 (2回目) (2021)</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>-</td> <td>20.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>21.4</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>-</td> <td>25.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>31.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>4,000</td> <td>4,000</td> <td>4,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある</p> <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である。</p> <p>【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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)</p> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時、再評価時は愛知県公共事業評価実施要領における評価項目の「一定規模未満の事業」となるため、B/Cの算出は実施していないが、計画交通量に変化はない。</li> <li>・再々評価時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。</li> </ul>	区分		事前評価時 未実施	再評価時 (1回目) 未実施	再評価時 (2回目) (2021)	備考	費用 (億円)	事業費	-	-	20.8		維持管理費	-	-	0.6		合計(C)	-	-	21.4		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	-	25.8		走行経費減少便益	-	-	5.4		交通事故減少便益	-	-	0.5		合計(B)	-	-	31.7		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	4,000	4,000	4,000		費用対効果分析結果(B/C)		-	-	1.5	
	区分		事前評価時 未実施	再評価時 (1回目) 未実施	再評価時 (2回目) (2021)	備考																																																			
費用 (億円)	事業費	-	-	20.8																																																					
	維持管理費	-	-	0.6																																																					
	合計(C)	-	-	21.4																																																					
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	-	25.8																																																					
	走行経費減少便益	-	-	5.4																																																					
	交通事故減少便益	-	-	0.5																																																					
	合計(B)	-	-	31.7																																																					
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	4,000	4,000	4,000																																																				
費用対効果分析結果(B/C)		-	-	1.5																																																					
2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・未実施。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・未実施。</li> </ul> <p>【再々評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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0.75である。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価 対象 の判断</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1 あいちを 高める</td> <td rowspan="2">2地域の活性化</td> <td rowspan="2">○</td> <td>□ 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 □ 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 □ 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 □ その他渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="2">0</td> </tr> <tr> <td>□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する ■ 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 □ 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 □ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する</td> <td>MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td colspan="4">合計</td> <td>6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2 あいちを 守る</td> <td rowspan="2">6交通事故対策</td> <td rowspan="2">○</td> <td>□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 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 □ 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 □ 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</td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="2">3</td> </tr> <tr> <td>□ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される ■ 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 □ 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 □ 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</td> <td>MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td colspan="4">合計</td> <td>6</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4">総合計</td> <td>12</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="4">評価値</td> <td></td> <td>0.75</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	評価項目	基礎点	得点	1 あいちを 高める	2地域の活性化	○	□ 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 □ 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 □ 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 □ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	0	□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する ■ 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 □ 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 □ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	MAX3 3 2 1	合計				6		2 あいちを 守る	6交通事故対策	○	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 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 □ 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 □ 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	MAX3 3 2 1	3	□ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される ■ 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 □ 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 □ 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	MAX3 3 2 1	合計				6		総合計				12	9	評価値					0.75										
達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	評価項目	基礎点	得点																																																				
1 あいちを 高める	2地域の活性化	○	□ 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 □ 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 □ 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 □ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	0																																																				
			□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する ■ 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 □ 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 □ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	MAX3 3 2 1																																																					
合計				6																																																					
2 あいちを 守る	6交通事故対策	○	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 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 □ 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 □ 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	MAX3 3 2 1	3																																																				
			□ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される ■ 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 □ 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 □ 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	MAX3 3 2 1																																																					
合計				6																																																					
総合計				12	9																																																				
評価値					0.75																																																				

	道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和3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）	
	<b>【変動要因の分析】</b> ・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。
		<b>【理由】</b> ・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 再評価実施の有無と主な評価内容		
■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 対象外 <b>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</b> ー <b>【主な評価内容】</b> ・交通量（全車、大型車）、安全性の改善状況		
V 事業評価監視委員会の意見		
都市計画道路美合線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		