

## 再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 <small>あしのやがまごおりせん</small> 芦谷蒲郡線				
事業箇所	額田郡幸田町大字 <small>あしのや</small> 芦谷				
事業のあらまし	<p>(都) 芦谷蒲郡線は、幸田駅前に位置する地区幹線道路である。現道は、JR 幸田駅前と国道 248号とを結ぶ交通結節機能を担っている。また、幸田町中心市街地活性化基本計画において、幸田駅前中心市街地の活性化を実現する方策として、本路線の整備が位置付けられている。</p> <p>このうち、当該事業区間は、<small>おぎや</small> 荻谷小学校の通学路に指定されており、当該区間の西側では幸田町施行の幸田駅前土地区画整理事業が行われている。しかし、現道は狭小で歩道が整備されていないため、自動車、自転車及び歩行者の安全で円滑な通行が確保されておらず、幸田駅前の商業の活性化が損なわれている。</p> <p>このため、「交通安全対策の強化」「交通円滑化」「市街地整備の推進」を主な目的として、車道拡幅、歩道設置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交通安全対策の強化</p> <p>②交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>③市街地整備の推進</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H23)	再評価時 (H29)	変動要因の分析	
	事業期間	H24 ~ H30	H25 ~ H31	事業認可の取得が遅れたため	
	事業費 (億円)	20.0	22.6	—	
	経費内訳 (億円)	工事費	3.0	3.0	—
		用補費	16.4	18.4	精査の結果
その他	0.6	1.2	精査の結果		
事業内容	現道拡幅 L=500m, W=18~20m, 2車線		同左	—	
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"> <li>①交通安全対策：事業区間は、荻谷小学校の通学路に指定されているが、現道は幅員が約6mで未改良であり、歩道も整備されていないため、通学児童の安全確保が求められている。</li> <li>②交通円滑化：駅前の中心市街地にもかかわらず、幅員が狭いため、自動車のすれ違いに支障をきたしている。</li> <li>③市街地整備の推進：事業区間は、旧来の店舗、銀行、郵便局等が立地しており、日常生活を支える幸田町の中心市街地における東西軸である。また駅周辺では幸田駅前土地区画整理事業が進んでおり、中心市街地及び駅へのアクセス向上や賑わい空間の創出に向けた街路整備が必要不可欠である。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>区画整理事業により新たに沿線に商業や住宅が立地しており、交通安全の確保と賑わいの形成が求められている。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業採択時に比べ、必要性にほとんど変化がない。</li> </ul>			
	判定	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業着手時と同様に、通学路の安全性確保が必要であること。</li> <li>駅前中心市街地でありながら、円滑な交通が阻害されていること。</li> <li>区画整理事業が進行しており、沿線立地が進みつつあること。</li> </ul>		

1) 進捗状況	【事業計画及び実績】									
			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
	工種区分	調査・設計		←						
用地補償				←						→
工事						←				→
事業費(億円)	当初計画			16.6				3.4		
	実績			6.1						
	今回計画			6.1					16.5	
【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 (m)		0	0	0%	500	0%				
事業費 (億円)		16.6	6.1	37%	22.6	27%				
工事費		2.0	0.1	5%	3.0	3%				
用補費		14.0	5.1	36%	18.4	28%				
その他		0.6	1.0	167%	1.2	83%				
※用地所得の一部を先行予算で実施しており、面積ベースの用地所得率は約 46.2% (平成 28 年度末時点)										
②事業の進捗状況及び見込み	2) 未着手又は長期化理由	・事業認可の所得が遅れたため、事業着手が1年遅れた。しかし事業に要する年数に変更はない。								
	3) 今後の事業進捗の見込み	<b>【阻害要因】</b> ・用地買収完了に向けて交渉中である。 <b>【今後の見込み】</b> ・面積ベースで、用地補償は約 46%進捗しており、一部工事にも着手している。今後も引き続き用地買収及び工事を進めることにより、平成 31 年度に事業完了する見込みである。								
判定	B		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。							
	【理由】		・これまで事業は順調であり、また未買収用地が残っているが事業に対する反対者はいないため、今後引き続き用地買収および工事を進めることにより、平成 31 年度までに事業完了する見込みである。							

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】

・事前評価時はB/Cの算出は実施していない。

【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 未実施	再評価 (基準年: H29)	備考
費用 (億円)	事業費	/	20.4	
	維持管理費		0.4	
	合計(C)		20.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益		22.8	
	走行経費削減便益		1.2	
	交通事故減少便益	0.0		
	合計(B)	24.0		
(参考)	計画交通量 算定要因 (台/日)		4,000	
費用対効果分析結果(B/C)			1.2	

※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)

【変動要因の分析】

・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。

③事業の効果の変化

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

—

【事業採択時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「交通弱者に対する安全性向上」「集約型まちづくりの実現」「歩行者・自転車の利便性・安全性の向上」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 防御力	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	MAX3
			<input checked="" 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
4 魅力	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	○	<input type="checkbox"/> a) 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			3	3
合計			6	6
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)

【変動要因の分析】

—

判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・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。</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） □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"> <li>・周辺道路における交通状況（交通量、旅行速度）、交通事故発生状況（事故件数等）を定量的に評価する。</li> <li>・自転車・歩行者の通行の安全性に関する地元の満足度（アンケート）を評価する。</li> <li>・まちづくりの状況（住宅数、店舗数、人口及び周辺都市施設等の整備状況）を評価する。</li> </ul> <p>【同種事業に反映すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補償費について当初は外観調査により概算で算出していたが、用地交渉に当たって詳細な調査を行った結果、想定よりも金額がかかった。同種事業においては概算で補償費を算出すると誤差が大きくなる大型物件等について可能な範囲で事前にヒアリング等を行うことにより、補償費の乖離が少なくなるよう努力する。</li> </ul>		
V 事業評価監視委員会の意見		
都市計画道路 芦谷蒲郡線の対応方針(案) [事業継続] を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		