

## 事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 枇杷島停車場線(新川橋梁工区)					
事業箇所	清須市西枇杷島町七畝割～清須市助七1丁目					
事業の あらまし	<p>都市計画道路 枇杷島停車場線は、(主)名古屋中環状線((都)新川山田線)と(一)給父西枇杷島線((都)枇杷島小田井線)を結び、JR 東海道本線 枇杷島駅へのアクセス機能を有するなど、地域住民の生活を支える重要な路線である。</p> <p>本事業区間は清須市役所の周辺地域から枇杷島駅への主要なアクセスルートであり、市のコミュニティバスのバスルートにもなっている。</p> <p>しかしながら、狭小な幅員のため、朝夕の通勤時間帯を中心にすれ違い待ちが発生するなど、駅へのアクセス機能が十分に発揮されていない。</p> <p>また、西枇杷島小学校や西枇杷島中学校の通学路に指定されているにも関わらず、歩道が未整備の区間があり、自転車や歩行者等の安全が確保されていない状態にある。</p> <p>このため、「駅へのアクセス機能の強化」「通学路の安全性向上」を主な目的として、道路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) 地域の活性化(駅へのアクセス機能の強化)</p> <p>(2) 交通事故対策の推進(通学路の安全性向上)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	50.0 億円	■工事費 17.0 億円、■用補費 30.0 億円、■その他 3.0 億円				
事業期間	採択予定年度	2025 年度	着工予定年度	2025 年度	完成予定年度	2031 年度
事業内容	道路整備(延長: 536m、車線数: 2 車線、幅員: 18.0m)					
II 評価/						
①事業の 必要性	1) 必 要 性	<p>(1) 地域の活性化(駅へのアクセス機能の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は清須市役所の周辺地域から JR 東海道本線枇杷島駅(R3 年乗降客数 7,654 人)への主要なアクセスルートであり、市のコミュニティバスのバスルートにもなっている。</li> <li>一方で、狭小な幅員のため、朝夕の通勤時間帯を中心にすれ違い待ちが発生するなど、駅へのアクセス機能が十分に発揮されていないため、アクセス機能強化が必要である。</li> </ul> <p>(2) 交通事故対策の推進(通学路の安全性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道の沿線に立地する中学校の通学路や、近隣小学校の通学路に指定されている。一方で、歩道未整備区間が多く、歩道整備による歩行者等の安全性向上が必要である。</li> </ul>				
	判定	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p>			【理由】

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	【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>事前評価時 (基準年：2024年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>38.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>38.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>115.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>11.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>127.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>8,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>3.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事前評価時 (基準年：2024年度)	備考	費用 (億円)	事業費	38.0		維持管理費	0.35		合計(C)	38.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	115.1		走行経費減少便益	11.5		交通事故減少便益	0.8		合計(B)	127.4		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	8,800		費用対効果分析結果(B/C)		3.3		<p>※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。</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（2023年12月 国土交通省 道路局 都市局）に基づき実施。</p>																																
区分		事前評価時 (基準年：2024年度)	備考																																																																			
費用 (億円)	事業費	38.0																																																																				
	維持管理費	0.35																																																																				
	合計(C)	38.3																																																																				
効果 (億円)	走行時間短縮便益	115.1																																																																				
	走行経費減少便益	11.5																																																																				
	交通事故減少便益	0.8																																																																				
	合計(B)	127.4																																																																				
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	8,800																																																																			
費用対効果分析結果(B/C)		3.3																																																																				
2) 貨幣価値化困難な効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、「①地域の活性化」、「③交通事故対策の推進」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は0.67である。</p>																																																																					
②事業の効果	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">基準価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>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 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">1 あいちを高める</td> <td rowspan="5">②地域の活性化</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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="5">2</td> </tr> <tr> <td>☐ 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>☐ その他渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>☐ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td>☐ 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</td> <td>3</td> <td rowspan="3">1</td> </tr> <tr> <td>☐ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>■ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>6</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">2 あいちを守る</td> <td rowspan="4">⑥交通事故対策の推進</td> <td>☐ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>☐ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>☐ 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>1</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">☐ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">2</td> </tr> <tr> <td>☐ 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>☐ 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>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計 評価値</td> <td>12</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">0.67</td> </tr> </tbody> </table>			基準価値化困難な効果 評価基準表				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	MAX3	2	☐ 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	■ 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	☐ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	☐ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	☐ 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	1	☐ 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	■ 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	⑥交通事故対策の推進	☐ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	■ 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	☐ 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	☐ 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	☐ 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	■ 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	☐ 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 評価値		12	8			0.67		<p>道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和6年2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）</p>		
	基準価値化困難な効果 評価基準表																																																																					
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	MAX3	2																																																																		
		☐ 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																																																																			
		■ 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																																																																			
		☐ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																																																			
		☐ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3																																																																			
	☐ 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	1																																																																			
	☐ 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																																																																				
	■ 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	⑥交通事故対策の推進	☐ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3																																																																	
■ 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																																																																			
☐ 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																																																																			
☐ 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																																																																			
		☐ 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																																																																		
		■ 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																																																																		
☐ 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 評価値		12	8																																																																			
		0.67																																																																				
判定	A	<p>A：十分な事業効果が期待できる。          B：十分な事業効果が期待できない。</p> <p>【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を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。</p>																																																																				

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>30.0</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>17.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">40.8</td> <td colspan="2">9.2</td> <td>50.0</td> </tr> </tbody> </table>										2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計	工種区分	調査・設計	←	→						3.0	用地補償		←					→	30.0	工事			←				→	17.0	事業費（億円）		40.8					9.2		50.0
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計																																															
	工種区分	調査・設計	←	→						3.0																																															
		用地補償		←					→	30.0																																															
工事				←				→	17.0																																																
事業費（億円）		40.8					9.2		50.0																																																
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治体より早期整備の要望を受けている。</li> <li>今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、合意形成を図っていく。</li> </ul>																																																								
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線には既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、住環境を含めた周辺環境への配慮に努める。</li> </ul>																																																								
判定	<b>A</b> A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。																																																								
	<b>【理由】</b> ・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されているため。																																																								
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は都市計画決定された道路であり、接続する区間も都市計画決定されたルートで整備が進められているため、本工区についても都市計画ルートで整備することは妥当である。</li> </ul>																																																							
	判定	<b>A</b> A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。																																																							
	<b>【理由】</b> ・本路線は都市計画決定された道路であり、接続する区間も都市計画決定されたルートで整備が進められているため、本工区についても都市計画ルートで整備することは妥当である。																																																								
III 対応方針（案）																																																									
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。																																																								
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																									
<input checked="" type="checkbox"/> 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>  <b>【主な評価内容】</b> 交通量、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																																																									
VI 対応方針																																																									