

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>ほんごうちりゆうせん</small> 本郷知立線				
事業箇所	<small>あんじょうしだいとうちょう</small> 安城市大東町～ <small>あんじょうしめいじほんまち</small> 安城市明治本町				
事業のあらまし	<p>都市計画道路 <small>ほんごうちりゆうせん</small> 本郷知立線は、<small>ちりゆうし</small> 知立市から <small>あんじょうし</small> 安城市を経て <small>おかざきし</small> 岡崎市に至る延長約 9.8km の路線であり、周辺には大規模商業施設や工場、<small>とうかい</small> 東海旅客鉄道の <small>あんじょうえき</small> 安城駅 や小・中学校、高校が立地するなど、日常生活や通勤・通学に利用される幹線道路である。</p> <p>当該事業区間は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により、<small>だいとうちょう</small> 大東町交差点から <small>めいじほんまち</small> 明治本町交差点間と大東町交差点と交差する主要地方道 <small>あんじょうへきなんせん</small> 安城碧南線の一部の区間が主要渋滞区間に選定されており、市街地における交通円滑化が求められている。また、歩道が整備されておらず、歩行者・自転車は狭小な路肩を通行するなど、歩行者・自転車の安全性の確保が地域の課題となっている。</p> <p>このため、「市街地の交通円滑化」「歩行者・自転車の安全確保」を主な目的として、道路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（歩行者・自転車の安全確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2019年度)	再評価時 (2024年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2020～2026	2020～2032	用地交渉の難航 電線共同溝の新規計上	
	事業費（億円）	28.5	42.9		
	経費内訳	工事費	4.8	9.8	電線共同溝工事の新規計上 (+3.5億円) 資材価格及び労務費の増加 (+1.5億円)
		用補費	21.0	28.5	物件調査結果に基づく用補費の増額 (+7.5億円)
その他		2.7	4.6	電線共同溝設計の新規計上 (+0.5億円) 労務費の増加 (+1.4億円)	
事業内容	道路整備 延長 860m 幅員 15m 2車線	道路整備 延長 860m 幅員 15m 2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市中心部の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕のピーク時を中心に交通が集中する路線であり、右折車両が左折・直進車両を妨げるなど交通渋滞が発生し地域の主要渋滞区間に選定されている。 ・当該事業区間の交通量は 10,642 台/日、混雑時旅行速度が 13.7km/h (H27 道路交通センサス) と混雑が発生している区間であり、駅周辺地域における円滑な移動が阻害されているため右折車線の整備が必要とされている。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者自転車交通量は 520 人台/12 時間 (H27 道路交通センサス) と多く、また、当該事業区間内の交差点では歩行者などの滞留スペースが無い状況で信号待ちを強いる危険な状態となっている。 ・当該事業区間では 31 件 (H26～H29) の交通事故が発生しており、歩行者・自転車が関連する事故が年 1 件以上発生しているなど交通安全対策が必要とされている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 市街地の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕のピーク時に交通が集中し、依然として地域の主要渋滞区間に選定されており、必要性は変わらない。 ・当該事業区間の交通量、混雑時旅行速度は横ばいに推移しており、必要性は変わらない。 H27 センサス : 10,642 台/日 → R03 センサス : 10,268 台/日 H27 センサス : 13.7km/h → R03 センサス : 13.7km/h <p>②歩行者・自転車の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間は 10,268 台/日 (R3 道路交通センサス) と自動車交通量が多いにも関わらず狭小な路肩であり、歩行者や自転車の安全確保の必要性は変わらない。 ・当該事業区間では 9 件 (R01～R04) の交通事故が発生しており、自転車に関連する事故が 2 件発生し、そのうち 1 件が重傷事故であり、交通安全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"> ・大きな変動要因はない。
	<p>判定</p> <p>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。 ※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"> ・市街地の交通円滑化、歩行者・自転車の安全性の確保の観点から、事業の必要性は依然として高いため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2020 ～ 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	合計
工種 区分	調査・設計											
	用地補償											
	工事											
事業費 (億円)	前回計画	14.6	13.9									28.5
	実績	1.5										1.5
	今回計画	1.5	41.4									42.9

【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)	0.86	0.00	0%	0.86	0%
事業費(億円)	28.5	1.5	5%	42.9	3%
工事費	4.8	0.0	0%	9.8	0%
用補費	21.0	0.0	0%	28.5	0%
その他	2.7	1.5	56%	4.6	33%

※用地取得の一部を先行予算で実施しており、面積ベースの用地取得率は9.5%(2024年度末)

※四捨五入により端数が合わない場合がある

【施工済みの内容】

・無し

2) 未着手又は長期化の理由

・事業区間は密集市街地であり、用地取得物件が多いことから、用地交渉・用地取得に時間を要している。また、電線共同溝を併せて整備することとなり、設計、協議等に要する期間を加味する必要があるため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地取得物件が多いことから、用地交渉・用地取得に一定の期間を要する。

【今後の見込み】

・用地取得等の必要があるものの、一定期間を要すれば解決できる見込み。

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】

・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。

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】
 ・本事業は、歩道設置を主とした事業であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じないため、費用対効果の分析は行わない。
 【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)分析手法】
 -
 【変動要因の分析】
 -

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は、「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」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0.83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							
③ 事業の 効果の 変化	1 防御力	◎	③交通安全対策の強化	□a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する <input type="checkbox"/> 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間など、交通事故の危険性が非常に高い箇所を含む区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> 死傷事故率が200~500件/億台キロの区間など、交通事故の危険性が高い区間における交通安全対策事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 死傷事故率が200件/億台キロ未満の区間における交通安全性の向上に資する事業に該当する □b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は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 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 □c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される <input checked="" type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上かつ3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する <input type="checkbox"/> 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設に該当する <input type="checkbox"/> 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する 合計	MAX3 3 2 1 MAX3 3 2 1 MAX3 3 2 1 9	1 3 3 7						
			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 <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に資する事業に該当する <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 3			
						4 魅力	◎	◎	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	■a) 集約型まちづくりの実現に寄与する <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 <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 <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する ■b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される <input checked="" 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 <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 <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 合計	MAX3 3 2 1 MAX3 3 2 1 6	2 3 5
									合計	18	15	
									評価値	0.83		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
 (令和元年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)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「②地域の活性化」「⑥交通事故対策の推進」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0.73である。

▼表10-12 (1) 歩道・自歩道設置 ⑫歩道(自歩道)の新設・拡幅【街路事業】

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 さ す	②地域の活性化	◎	■ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	1
			<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 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	
			■ 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	
2 あ い ち を ま も る	⑧交通事故対策の推進	◎	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	3
			<input type="checkbox"/> 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、死傷事故率が500件/万台キロ以上の区間など交通事故の危険性が非常に高い箇所を含む区間における交通安全対策事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 死傷事故率が200~500件/万台キロの区間など、交通事故の危険性が高い区間における交通安全対策事業に該当する	2	
			■ 死傷事故率が200件/万台キロ未満の区間における交通安全性の向上に資する事業に該当する	1	
			■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
			■ 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	
			■ c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3	
			■ 計画交通量20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3	
			<input type="checkbox"/> 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	2	
			<input type="checkbox"/> 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	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	3			
■ 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				12	
総合計				15	11
評価値				0.73	

※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・交通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。

3) コストの妥当性

- ・同種事業と比べて工事費等に大きく差はないため事業費は妥当である。

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。

【理由】

- ・貨幣価値化困難な効果の評価値が0.6を超えており、コストも妥当であることから、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 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> <p>・旅行速度、交通量（歩行者・自転車）、安全性の改善状況（アンケート調査等）</p>	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路 本郷知立線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。	
Ⅵ 対応方針	
事業継続	