

# 事業概要書

事業名 街路事業	路線名等 都市計画道路 美合線 <small>みあい</small>
----------	------------------------------------

## 1. 事業のあらまし

都市計画道路美合線は岡崎市内において、JR 岡崎駅と国道1号を東西に結ぶ路線であり、南部地域の円滑な交通に必要な道路として位置づけられる都市幹線道路である。

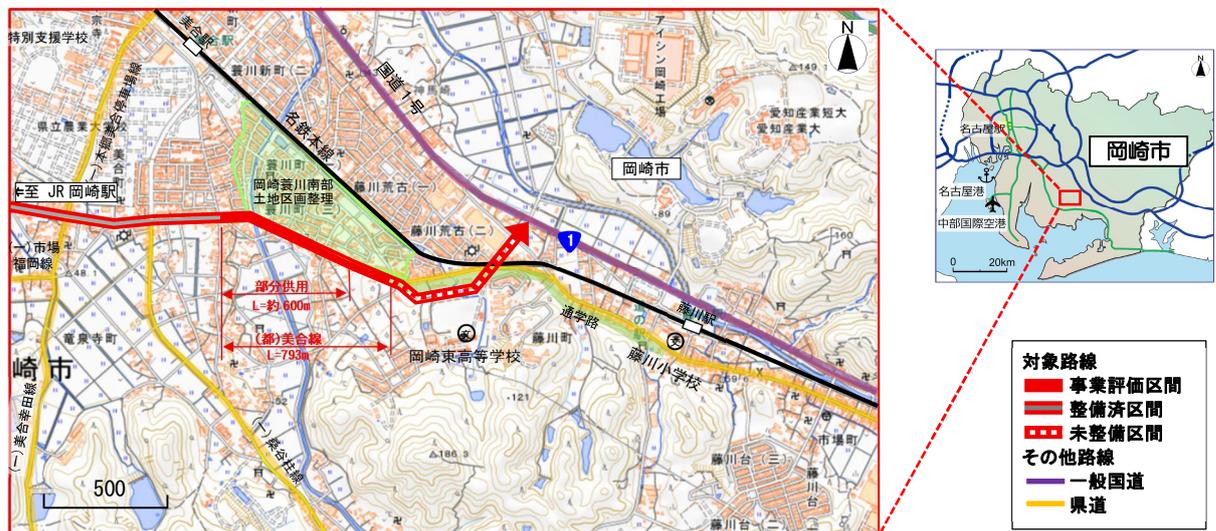
本事業区間は、岡崎菟川南部土地区画整理事業の施行により住環境の整備が進められた地域の南側に隣接しており、当該地域の方々等の JR 岡崎駅へのアクセス道路となっている。しかしながら、現道の幅員は狭小であるため、円滑な交通の確保が求められている。

また、藤川小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であり、通学児童をはじめとする歩行者等の安全確保が課題となっている。

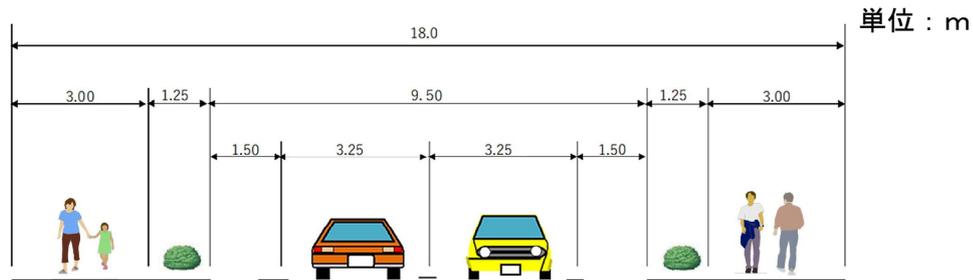
このため、岡崎市の南部地域における幹線道路ネットワークの強化とともに、「市街地の交通円滑化」及び「安全な歩行空間の確保」を目的として、現道の拡幅整備を実施するものである。

## 2. 事業概要

- |          |   |
|----------|---|
| a. 事業箇所  | 岡崎市美合町～岡崎市竜泉寺町 <small>おかざきしみあいちょう りゅうせんじちょう</small> |
| b. 事業内容  | 道路整備 延長L=793m、幅員W=18.0m (2車線)                       |
| c. 全体事業費 | 18.8億円  |
| d. 事業期間  | 2009年度～2030年度                                       |
| e. 根拠法令  | 都市計画法   |



(標準横断面図)



再 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 美合線						
事業箇所	岡崎市美合町 ～ 岡崎市竜泉寺町						
事業のあらまし	<p>都市計画道路美合線は岡崎市内において、JR岡崎駅と国道1号を東西に結ぶ路線であり、南部地域の円滑な交通に必要な道路として位置づけられる都市幹線道路である。</p> <p>本事業区間は、岡崎菺川南部土地区画整理事業の施行により住環境の整備が進められた地域の南側に隣接しており、当該地域の方々等のJR岡崎駅へのアクセス道路となっている。しかしながら、現道の幅員は狭小であるため、円滑な交通の確保が求められている。</p> <p>また、藤川小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であり、通学児童をはじめとする歩行者等の安全確保が課題となっている。</p> <p>このため、岡崎市の南部地域における幹線道路ネットワークの強化とともに、「市街地の交通円滑化」及び「安全な歩行空間の確保」を目的として、現道の拡幅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（安全な歩行空間の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2009年度)	再評価時 (1回目) (2016年度)	再評価時 (2回目) (2021年度)	再評価時 (3回目) (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2009年度～ 2018年度	2009年度～ 2018年度	2009年度～ 2025年度	2009年度～ 2030年度	用地交渉に時間を要したことによる延伸	
	事業費（億円）	13.9	14.2	17.2	18.8		
	経費内訳	工事費	5.7	5.7	6.6	7.7	資材費と労務費の高騰によるもの
		用補費	7.8	7.8	9.3	9.4	事業費の精査によるもの
その他		0.4	0.7	1.3	1.7	労務費の高騰によるもの	
事業内容	道路整備 延長 L=658m 幅員 W=18.0m 2車線	同左	道路整備 延長 L=793m 幅員 W=18.0m 2車線	同左			

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交通円滑化、②交通事故対策の強化</p> <p>・藤川小学校の通学路となっており、付近には岡崎東高等学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、円滑な交通が確保されておらず、交通安全上危険な状況である。</p> <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <p>・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>【再評価時（2回目）の状況】</p> <p>・本事業区間における自動車交通量は、約3,800台/12h、歩行者・自転車交通量は約1,400人/12hと多い。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>【再評価時（3回目）の状況】</p> <p>・当該区間の現道は依然として歩道のない約4mの道路であり、自動車・自転車・歩行者が混在し、円滑な交通が確保されていない状況に変わらない。</p> <p>・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く、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上のための取組が必要である。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>・大きな変動要因はない。</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>※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> <p>・現道は依然として歩道がなく、交通安全上危険な状態であり、また、円滑な交通が確保されておらず、必要性に大きな変化がないため。</p>



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】  
 ・R7.8に(国)マニュアルの改訂及びH27センサスペースのR220Dが公表されたため、改めてB/Cを算出する。

【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	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目)	再評価時 (3回目)	備考
		未実施	未実施	(基準年:2021年)	(基準年:2025年)	
費用 (億円)	事業費	-	-	20.8	26.8	
	維持管理費	-	-	0.6	0.7	
	合計(C)	-	-	21.4	27.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	-	25.8	43.4	
	走行経費減少便益	-	-	5.4	3.4	
	交通事故減少便益	-	-	0.5	0.2	
	合計(B)	-	-	31.7	47.0	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	4,000	4,000	4,000	4,600
費用対効果分析結果(B/C)		-	-	1.5	1.7	

※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7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・事前評価時、再評価時(1回目)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。
- ・再評価時(2回目)、再評価時(3回目)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。

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

- ・一定規模未満の事業に該当したため対象外となる。

【再評価時（1回目）の状況】

- ・一定規模未満の事業に該当したため対象外となる。

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」、「交通事故対策」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づく評価値は0.75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	0		
			□ 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	3		
			□ 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	◎	□ 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						
□ 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						
■ 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	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	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)

【再評価時（3回目）の状況】

- ・ ②地域の活性化「a）主要な渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる」については、周辺道路の渋滞緩和に資する事業に該当するため1点とした。
- ・ 貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」、「交通事故対策の推進」があり、「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 (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 高め あいちを	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	1			
			<input 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	3				
			<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	2				
			<input checked="" type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1				
			<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3		3		
			<input checked="" 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				
			<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			6	4	
			2 あいちを守る	◎交通事故対策の推進		◎	<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							
<input type="checkbox"/> 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						
<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	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					6		6	
総合計					12		10	
評価値				0.83				

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9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。

判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>・ B/Cは 1.0 を超えており、また、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） <input type="checkbox"/>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>・ 交通量（全車、大型車）、旅行速度、安全確保の状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		