事　業　概　要　書

事業名　交通安全対策事業 （自転車歩行者道設置事業）	路線名　一般県道田原豊橋自転車道線（伊古部町工区）

１．事業のあらまし

一般県道田原豊橋自転車道線は、田原市を起点として豊橋市に至る自転車歩行者道であり、渥美半島を縦断する国道 42 号と接続する路線である。

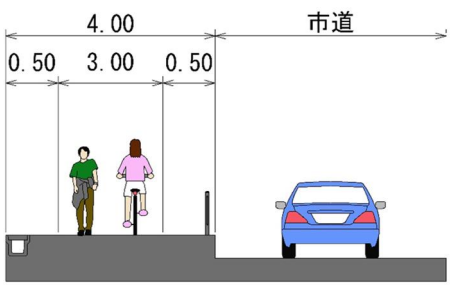
本事業区間は、令和 3 年 5 月にナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の一部となっている。また、県内では「渥美サイクリングロード」の愛称で親しまれており、昭和 49 年度からサイクリング、マラソン、散歩など、県民が自然に親しみながら利用できる憩いの場として整備が進められている。しかし、一部に未整備区間があるため、現在は豊橋市道を暫定的な迂回路として利用している状況である。

このため、本事業において自転車歩行者道を整備することにより、歩行者および自転車利用者の安全性向上を図るとともに、サイクルツーリズムの推進による地域の活性化に寄与するものである。

２．事業概要

ａ．事業箇所	豊橋市伊古部町地内
ｂ．事業内容	自転車歩行者道設置　延長 L=1,380m W=4.0m
ｃ．全体事業費	7.5 億円
ｄ．事業期間	2007 年度～2031 年度
ｅ．根拠法令	道路法





【自転車歩行者道標準横断図】



【現道の状況】

再　評　価　調　書（案）

Ⅰ 事業概要					
事 業 名	交通安全対策事業（自転車歩行者道設置事業）				
地 区 名	一般県道田原豊橋自転車道線（伊古部町工区）				
事業箇所	豊橋市伊古部町地内				
事業のあらまし	一般県道田原豊橋自転車道線は、田原市を起点として豊橋市に至る自転車歩行者道であり、本事業区間は、2021 年 5 月にナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の一部となっている。また、県内では「渥美サイクリングロード」の愛称で親しまれており、昭和 49 年度からサイクリング、マラソン、散歩など、県民が自然に親しみながら利用できる憩いの場として整備が進められている。一方で、一部に未整備区間があるため、現在は豊橋市道を暫定的な迂回路として利用している状況である。 このため、本事業において自転車歩行者道を整備し、歩行者・自転車利用者の安全性向上及びサイクルツーリズムの推進による地域活性化を図るものである。				
事業目標	【達成（主要）目標】 ①交通安全対策を強化（歩行者・自転車の安全確保） ②地域の魅力を向上（サイクルツーリズムの推進による地域活性化） 【副次目標】 ―				
計画変更の推移		事業採択時 （2007 年度）	再評価時 1 回目 （2021 年度）	再評価時 2 回目 （2026 年度）	変動要因の分析
	事業期間	2007 年度～ 2021 年度	2007 年度～ 2024 年度	2007 年度～ 2031 年度	・湧水対策及び災害復旧による工期延伸
	事業費（億円）	4.9	4.9	7.5	
	経費内訳 工事費	4.3	4.3	6.8	・湧水対策による構造物の変更 （0.8 億円増） ・物価上昇等に伴う増額（2021 年単価→2026 年単価）
	経費内訳 用補費	0.1	0.1	0.1	
	経費内訳 その他	0.5	0.5	0.6	・湧水対策による修正設計（0.1 億円増）
	事業内容	自転車歩行者道設置 L=1,380m	自転車歩行者道設置 L=1,380m	自転車歩行者道設置 L=1,380m	
Ⅱ 評価					

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【交通量の推移】
・接続する国道 42 号の自転車交通量は、再評価（1 回目）10 台・日（2021 センサス）、再評価（2 回目）72 台・日（2025 年調査）となっており、大きく増加している。
【本事業区間の位置づけの変化】
・本事業区間は「太平洋岸自転車道」や「渥美サイクリングロード」の一部に位置付けられている。
・2021 年 5 月には太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定され、市民、団体、企業及び行政が連携し利用環境の向上を図るとともに、サイクルツーリズムの推進による地域活性化が求められている。
【変動要因の分析】
・交通量の推移から交通量が大きく増加している。
・新たにナショナルサイクルルートの指定を受け、さらなる事業の推進が必要である。

判定

A	(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。

【理由】
・ナショナルサイクルルートの指定を受け、地域整備と一体となったサイクルツーリズムを推進していくため、事業の必要性が増大している。

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2007	～	2015	2016	～	2020	2021	～	2025	2026	～	2031	合計
工種区分	調査・設計	←→			←						→			0.5
	用地補償				2018	←		→						0.1
	工事	2008	←→	2013	2018	←							→	6.9
事業費（億円）	前回計画	0.6			2.8			1.5						4.9
	実績	0.6			2.8			2.4						5.8
	今回計画	0.6			2.8			2.4			1.7			7.5

【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)	1.38	1.01	73%	1.38	73%
事業費(億円)	4.9	5.8	118%	7.5	77%
工事費	4.3	5.2	121%	6.8	76%
用補費	0.1	0.1	100%	0.1	100%
その他	0.5	0.5	100%	0.6	83%

※用地取得率は 100%
【施工済みの内容】
・事業区間の起点から約 280m の地点まで供用開始済
（平成 25 年 6 月 7 日愛知県告示第 326 号）

2) 未着手又は長期化の理由

・現地調査の結果、湧水が確認されたため、2021 年度に構造物の変更に伴う調査及び設計内容の見直しが必要になった。また、2023 年度の大雨により崩壊した市道（自歩道設置区間）の復旧に不測の日数を要した。

<table>
<tr><td rowspan="3"></td><td>3) 今後の事業進捗の見込み</td><td colspan="2">【阻害要因】
・大きな阻害要因はなし。
【今後の見込み】
・2031 年度までに事業完了する予定である。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">判定</td><td>B</td><td>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「〇印」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。
〇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。</td></tr>
<tr><td colspan="2">【理由】
・崩壊箇所は谷地形の谷底で、埋め立てた箇所であり、限定的である。また、今回の崩壊要因（地下水位上昇）を踏まえた対策工法（地下排水溝等）による復旧が予定されている。そのため、同様の崩壊の危険はないものと見込んでおり、大きな阻害要因はなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれるため。</td></tr>
<tr><td>③事業の効果の変化</td><td>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</td><td colspan="2">【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、自転車歩行者道の設置であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じない事業であるため、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）分析手法】
ー
【変動要因の分析】
ー</td></tr>
</table>

	2) 貨幣価値化困難な効果の変化	【事前評価時の状況】 ・総事業費が「一定規模」未満の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施 【再評価時（1 回目）の状況】 ・総事業費が「一定規模」未満の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施 【再評価時（2 回目）の状況】 ・「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 0.67 である。

貨幣価値化困難な効果 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
2 安心・安全な県土づくり	⑮交通安全対策を強化	◎	□ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1
			□ 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	3	
			□ 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	2	
			■ 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	1	
			□ 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	
			□ 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	1
			□ 計画交通量20,000台/日以上の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	
			□ 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	
			■ 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	
			合計	9	5
3 魅力的な地域づくり	⑯地域の魅力を向上	◎	□ b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 地域整備（地元の取り組み）と一体となった道路整備事業に該当する	3	
			□ 景観性の向上に資する事業に該当する	2	
			□ その他主要観光地の魅力向上に資する事業に該当する	1	
			合計		
総合計				12	8
評価値				0.67	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
（令和 8 年 4 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）

	判定	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について、評価値が基準値の 0.6 を超えており、十分な事業効果が見込まれるため。	

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

■対象（事業完了後５年目）　□対象外
【事業完了後５年を越えて実施する理由・対象外の理由】
ー
【主な評価内容】
・自転車・歩行者の交通量
・太平洋岸自転車道上にあるサイクルステーションの観光入込客数

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

Ⅵ 対応方針