

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 <small>あしのやがまごおりせん</small> 芦谷蒲郡線					
事業箇所	<small>ぬかたぐんこうたちょうあしのやこうた</small> 額田郡幸田町芦谷幸田～ <small>あしのやきたやしき</small> 芦谷北屋敷					
事業のあらまし	<p>(都) 芦谷蒲郡線は、幸田町の玄関口である JR幸田駅と国道 248 号を結ぶ幹線道路である。幸田町都市計画マスタープランにおいて、幸田駅周辺は商業や交通機能を担う都市拠点に位置づけられており、本路線はその骨格を形成している。</p> <p>事業区間は、幸田中学校の通学路に指定されているものの、現道には歩道がなく、安全な歩行空間の確保が求められている。</p> <p>また、幸田駅周辺は、銀行や郵便局等が事業区間沿線に立地する中心市街地であるが、現道は狭小であり、安全で円滑な交通が確保されておらず、駅前の活性化を阻害する要因となっている。</p> <p>このため、「交通事故対策の推進」「地域の活性化」を主な目的として、歩道を備えた 2 車線道路として整備するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上、歩行者・自転車の利便性・安全性向上）</p> <p>② 地域の活性化（まちづくりを支援する道路整備）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2011 年度)	再評価時 (1 回目) (2017 年度)	再評価時 (2 回目) (2022 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2012 ～ 2018	2013 ～ 2019	2013 ～ 2025	用地交渉の難航	
	事業費（億円）	20.0	22.6	24.1	契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増加	
	経費内訳	工事費	3.0	3.0		3.0
		用地補償費	16.4	18.4		19.5
その他		0.6	1.2	1.6		
事業内容	現道拡幅 L=500m, W=18～20m、2車線	現道拡幅 L=500m, W=18～20m、2車線	現道拡幅 L=500m, W=18～20m、2車線			
II 評価						
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全対策：事業区間は、幸田中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、歩道も設置されていないため、通学生徒の安全確保が求められている。 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。 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、日常生活を支える中心市街地の東西軸である。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快適な歩行者空間の形成に向けた街路整備が必要不可欠である。 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間の北側歩道は一部整備済であるが、車道部や南側歩道は未整備であり、引き続き交通事故対策として歩道整備を進める必要がある。また、事業完了後は、小学校の通学路指定が検討されている。 車道が拡幅されていないため、幅員が狭く、自動車のすれ違いに支障をきたしている。 土地区画整理事業により、周辺に新たな商業施設が立地しており、アクセス向上や快適な歩行者空間の形成に向けた街路整備が求められている。 				
	②事業の必要性の変化					

		<p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時に比べ、必要性にほとんど変化がない。 																																																																																																																																														
	判定	<p>B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 ⓑ 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>『通学路の安全性を確保する必要があること』、『円滑な交通が阻害されていること』、『駅や中心市街地へのアクセス向上や快適な歩行空間の確保が求められていること』など、事業採択時と同様に事業の必要性が高いため。</p>																																																																																																																																														
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</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></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td></td> <td>6.1</td> <td></td> <td></td> <td>16.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22.6</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td> <td>6.1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>13.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>19.6</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td></td> <td>6.1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>13.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.5</td> <td></td> <td></td> <td>24.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗率</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>達成率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長 (km)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0%</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>22.6</td> <td>19.6</td> <td>87%</td> <td>24.1</td> <td>81%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>3.0</td> <td>1.1</td> <td>37%</td> <td>3.0</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>18.4</td> <td>17.2</td> <td>93%</td> <td>19.5</td> <td>88%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>1.2</td> <td>1.3</td> <td>108%</td> <td>1.6</td> <td>81%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※面積ベースの用地取得率は90%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の北側歩道L=270mが整備済み <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <p>—</p>		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	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		6.1			16.5								22.6	実績		6.1				13.5							19.6	今回計画		6.1				13.5				4.5			24.1		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	0	0%	0	0%	事業費(億円)	22.6	19.6	87%	24.1	81%	工事費	3.0	1.1	37%	3.0	37%	用地補償費	18.4	17.2	93%	19.5	88%	その他	1.2	1.3	108%	1.6	81%
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	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		6.1			16.5								22.6																																																																																																																																		
	実績		6.1				13.5							19.6																																																																																																																																		
	今回計画		6.1				13.5				4.5			24.1																																																																																																																																		
	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	0	0%	0	0%																																																																																																																																											
事業費(億円)	22.6	19.6	87%	24.1	81%																																																																																																																																											
工事費	3.0	1.1	37%	3.0	37%																																																																																																																																											
用地補償費	18.4	17.2	93%	19.5	88%																																																																																																																																											
その他	1.2	1.3	108%	1.6	81%																																																																																																																																											
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は幸田町の中心市街地であり、用地取得物件が多く、用地交渉に際し、理解と協力を得るのに時間を要した。 																																																																																																																																															
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地交渉が難航している箇所もあるが、用地取得できる見通しであり、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費ベースで、用地補償は約88%完了しており、今後も引き続き用地買収を進めることにより、2025年度に事業完了する見込みである。 																																																																																																																																															

	判定	B	<p>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。</p> <p>B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p>																																																					
			<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地が取得できる見通しであり、2025年度までに事業が完了する見込みであるため。 																																																					
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時は実施していない。 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p>																																																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 未実施</th> <th>再評価時 (1回目) 基準年：2017</th> <th>再評価時 (2回目) 基準年：2022</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td></td> <td>20.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td></td> <td>0.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td></td> <td>20.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td></td> <td>22.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td></td> <td>1.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td></td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td></td> <td>24.0</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td></td> <td>4,000</td> <td>4,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td></td> <td>1.2</td> <td>—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。</p> <p>※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>※再評価における費用対効果分析については、愛知県公共事業評価実施要領細則により、原則として、事前評価時（前回評価時）と比べ、その要因（費用等）が3割を超えて変化している場合、または費用対効果分析結果が1未満になる恐れがある場合に実施するものとされており、今回評価では算定していない。</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（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）</p>		区分		事前評価時 未実施	再評価時 (1回目) 基準年：2017	再評価時 (2回目) 基準年：2022	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) 算定要因	計画交通量 (台/日)		4,000	4,400		費用対効果分析結果（B/C）			1.2
区分		事前評価時 未実施	再評価時 (1回目) 基準年：2017	再評価時 (2回目) 基準年：2022	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) 算定要因	計画交通量 (台/日)		4,000	4,400																																																			
費用対効果分析結果（B/C）			1.2	—																																																				

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

—

【再評価時（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「交通安全対策の強化」「集約型まちづくりと良好な生活空間の創出」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 防衛力	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	3
			<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	
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	2
			<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	
			<input type="checkbox"/> b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	
			<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				
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）

【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」「交通安全対策」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（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	○	<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	2
			<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	2			
2 あいちを守る	⑥交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<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	
			<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	3			
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」

（令和4年3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	①A: 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】	・ B/Cは 1.0 を下回る恐れはなく、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。
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） <input type="checkbox"/> 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】 - 【主な評価内容】 ・自転車・歩行者の交通量 ・まちなぎわいや活性化、通行の安全性に関する地元満足度（アンケート）		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		