

再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	街路事業						
地区名	都市計画道路 <small>あんじょうちりゅう</small> 安城知立線						
事業箇所	知立市 <small>しんとみ</small> 新富地内～知立市 <small>こうえい</small> 弘栄地内						
事業のあらまし	<p>(都)安城知立線は知立市中心部と安城市北部とを結ぶ延長約2.6kmの幹線道路である。</p> <p>本路線の位置する知立駅周辺は、名古屋鉄道名古屋本線・三河線が中心市街地を縦貫しており、交通渋滞の原因となるとともに、市街地の活性化を阻害している。</p> <p>また、当該事業区間は竜北中学校の通学路に指定されているが、歩道が整備されていないため歩行者や自転車の安全な通行が確保されておらず、利用者の安全な通行に支障を与えている。</p> <p>このため、「交通安全対策の強化」、「交通円滑化」を主な目的として、知立駅付近連続立体交差事業と合わせて車道拡幅、自歩道設置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 交通安全対策の強化</p> <p>② 交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2006年度)	再評価時 (1回目) (2012年度)	再評価時 (2回目) (2017年度)	再評価時 (3回目) (2022年度)	変動要因の 分析	
	事業期間	2007～ 2015年度	2007～ 2023年度	2007～ 2023年度	2007～ 2028年度	連続立体交差事業の期間延長に伴う延長	
	事業費(億円)	27.0	27.0	27.0	19.9	下記のとおり	
	経費内訳	工事費	0.9	1.6	1.6	2.5	労務資材費の増加 (2012年度単価→2022年度単価)
		用補費	24.3	24.3	24.3	16.2	用地交渉及び物件調査結果に基づく補償費の減少
		その他	1.8	1.1	1.1	1.2	労務費の増加(2012年度単価→2022年度単価)
事業内容	街路新設改良 L=300m, W=21m, 2車線	同左	同左	同左	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> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は車道幅が約6mの街路だが、歩道が設置されておらず、通勤・通学等の歩行者や自転車の通行が危険な状況にある。 ・踏切があること及び歩車分離がなされていない区間があることから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。 <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部自歩道が整備されたが、自歩道が設置されていない部分が大部分を占めており、未整備区間では通勤・通学の歩行者や自転車の通行が危険な状態にある。 ・依然として踏切が残っており、歩車分離がなされていない区間もあることから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・更に一部自歩道が整備され、安全性は向上したものの、自歩道の連続性が確保されていないことから、未整備区間では、通勤・通学等の歩行者や自転車の通行が危険な状況にある。 ・依然として踏切が残っており、歩車分離がなされていない区間もあることから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。 <p>【再評価時（3回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの自歩道整備により、安全性は向上したものの、自歩道の連続性が確保されていないことから、未整備区間では、通勤・通学等の歩行者や自転車の通行が危険な状況にある。 ・依然として踏切が残っており、歩車分離がなされていない区間もあることから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。 <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： 前回評価時に比べ必要性が増大している。 B： 前回評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 前回評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回再評価時と同様に歩行者・自転車の安全性確保が必要であるため。 ・踏切があることや歩行者及び自転車の車道部への混入により、円滑な交通が阻害されているため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2007 ～ 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計
工種 区分	調査・設計	←→													
	用地補償	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	
	工事	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	
	土工 舗装工													←→	
連立事業			←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	
事業費 (億円)	前回計画	14.9			10.6				1.5						27.0
	実績	14.9			0.8										15.7
	今回計画	14.9			0.8					2.3			1.9		19.9

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】
延長(km)	0.0	0.0	—	0.3	0%
事業費(億円)	25.5	15.7	62%	19.9	79%
工事費	0.6	0.6	100%	2.5	24%
用補費	23.8	14.2	60%	16.2	88%
その他	1.1	0.9	82%	1.2	75%

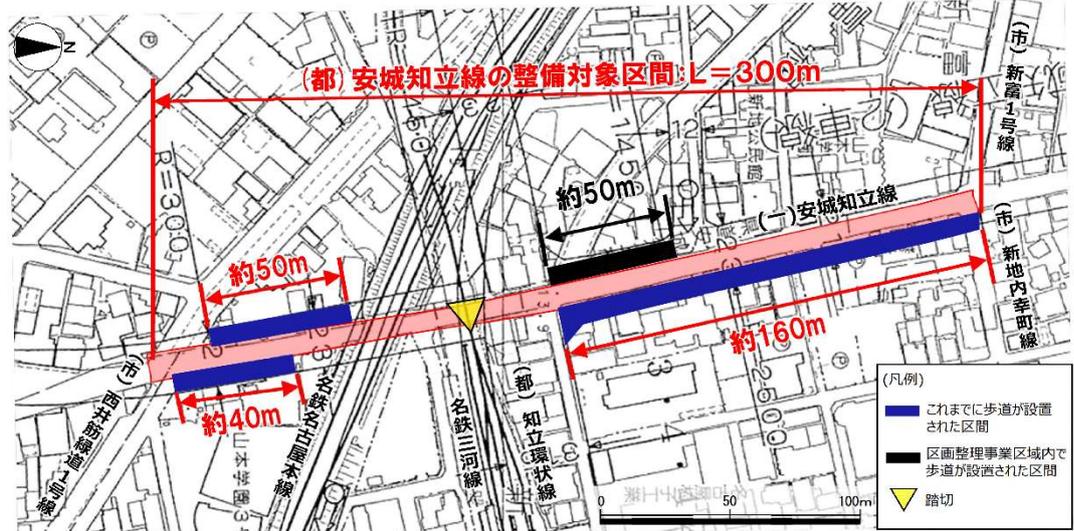
※面積ベースの用地取得率は98.8%

【施工済みの内容】

・2021年度末までに、事業区間のうち、東側に約200m、西側に約50mの自歩道を整備し、供用している。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

・整備により、一部区間の車道拡幅と自歩道設置がなされ、交通円滑化の確保や交通安全性の向上が図られた。



② 事業の進捗状況及び見込み

2) 未着手又は長期化の理由

本路線の整備と密接に関連する知立駅付近連続立体交差事業の事業期間が延長され、連続立体交差事業による踏切撤去後でなければ、本路線の整備ができないことから、事業期間の延長が必要となった。

3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 ・用地買収完了に向け、残り3件において引き続き用地交渉を進めている。</p> <p>【今後の見込み】 ・事業費ベースで、用地補償費の進捗率は88%となっており、今後も残る用地買収を進めることにより、2028年度に事業完了する見込みである。</p>																																																																						
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。 <p>○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。</p> <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】 ・連続立体交差事業の事業期間延長に伴い、事業が長期化しているが、連続立体交差事業の完了にあわせて2028年度までに事業完了することが見込まれるため。</p>																																																																					
③ 事業の効果の変化	<p>1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化</p> <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】 事業期間の変更、交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定</p> <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 (基準年:2006)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年:2012)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年:2017)</th> <th>再評価時 (3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>20.8</td> <td>22.3</td> <td>27.3</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.1</td> <td>0.1</td> <td>0.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>20.9</td> <td>22.5</td> <td>27.7</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>21.4</td> <td>30.6</td> <td>34.6</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>0.6</td> <td>2.1</td> <td>2.8</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.0</td> <td>0.3</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>22.0</td> <td>33.0</td> <td>37.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>16,900</td> <td>12,600</td> <td>14,215</td> <td>12,295</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.1</td> <td>1.5</td> <td>1.4</td> <td>—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					区分		事前評価時 (基準年:2006)	再評価時 (1回目) (基準年:2012)	再評価時 (2回目) (基準年:2017)	再評価時 (3回目) (基準年:2022)	備考	費用 (億円)	事業費	20.8	22.3	27.3	—		維持管理費	0.1	0.1	0.4	—		合計(C)	20.9	22.5	27.7	—		効果 (億円)	走行時間短縮便益	21.4	30.6	34.6	—		走行経費減少便益	0.6	2.1	2.8	—		交通事故減少便益	0.0	0.3	0.0	—		合計(B)	22.0	33.0	37.4	—		(参考) 計画交通量 算定要因	計画交通量 (台/日)	16,900	12,600	14,215	12,295		費用対効果分析結果(B/C)		1.1	1.5	1.4	—	
	区分		事前評価時 (基準年:2006)	再評価時 (1回目) (基準年:2012)	再評価時 (2回目) (基準年:2017)	再評価時 (3回目) (基準年:2022)	備考																																																																
費用 (億円)	事業費	20.8	22.3	27.3	—																																																																		
	維持管理費	0.1	0.1	0.4	—																																																																		
	合計(C)	20.9	22.5	27.7	—																																																																		
効果 (億円)	走行時間短縮便益	21.4	30.6	34.6	—																																																																		
	走行経費減少便益	0.6	2.1	2.8	—																																																																		
	交通事故減少便益	0.0	0.3	0.0	—																																																																		
	合計(B)	22.0	33.0	37.4	—																																																																		
	(参考) 計画交通量 算定要因	計画交通量 (台/日)	16,900	12,600	14,215	12,295																																																																	
費用対効果分析結果(B/C)		1.1	1.5	1.4	—																																																																		
<p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。</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>																																																																							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・未実施

【再評価時（1回目）の状況】

・未実施

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「交通弱者の安全性向上」、「自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性向上」などがある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 6 点/6 点=1.00 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	
	◎	<input type="checkbox"/> 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	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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		
		合計	3		
総合計			6	6	
評価値			1.00		

※「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（3回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「交通弱者の安全性向上」、「歩行者・自転車の利便性・安全性向上」などがある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 6 点/6 点=1.00 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	
2 あいちを守る	⑥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	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される事業に該当する	1		
			合計	6		
			◎	<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			6	6		
評価値			1.00			

※「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）

	<p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値は 0.6 を超えており、現時点で十分な効果発現が期待される。
判定	<p>A</p> <p>A：前回評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。 B：前回評価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：前回評価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>
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時と比べ、算定要因に大きな変化がなく、貨幣価値化困難な効果についても評価値が基準の 0.6 を超えているため。
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。 継続：上記以外のもの。</p>
Ⅳ 再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> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線における交通状況（交通量、旅行速度）、交通事故発生状況（事故件数等）を定量的に評価する。 ・自転車・歩行者の通行の安全性に関する地元の満足度（アンケート）を評価する。 	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路安城知立線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。	
Ⅵ 対応方針	
事業継続	