

## 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 安城知立線  |  |   |                |         |   |
| 事業箇所               | 知立市 <sup>しんとみ</sup> 新富地内～知立市 <sup>こうえい</sup> 弘栄地内   |  |   |                |         |   |
| 事業の<br>あらまし        | <p>(都) 安城知立線は知立市と安城市とを結ぶ幹線道路であり、(有) 衣浦豊田道路新林ICと知立市の中心市街地を結ぶ役割も担っている重要な路線である。</p> <p>このうち、当該事業区間は知立小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及び自転車の安全な通行が確保されておらず、歩車分離がされていないことから車両の円滑な交通が阻害されている。</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、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>  |  |   |                |         |   |
| 計画変更の<br>推移        |   | 事業採択時<br>(H18)   | 再評価時<br>(H24)   | 再々評価時<br>(H29) | 変動要因の分析 |   |
|                    | 事業期間  | H19～H27  | H19～H36   | H19～H35        | 工程の精査   |   |
|                    | 事業費(億円)   | 27.0   | 27.0  | 27.0           | —       |   |
|                    | 経費<br>内訳  | 工事費  | 0.9   | 1.6            | 1.6     | — |
|                    |   | 用補費  | 24.3  | 24.3           | 24.3    | — |
| その他                |   | 1.8  | 1.1   | 1.1            | —       |   |
| 事業内容               | 街路新設改良<br>L=300m, W=21m, 2車線  | 同左   | 同左  | —              |         |   |
| II 評価              |   |  |   |                |         |   |
| ①事業の<br>必要性の<br>変化 | 1) 必要性の<br>変化   | <p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 歩車分離がなされていないことから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 依然として歩道が設置されていない部分が大部分を占めており、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。</li> <li>・ 依然として、歩車分離がなされていない区間が大部分であることから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。</li> </ul> <p>【再々評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 依然として歩道が設置されていない部分が大部分を占めており、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。</li> <li>・ 依然として、歩車分離がなされていない区間が大部分であることから、車両の円滑な交通が阻害される状況にある。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大きな変動要因はない。</li> </ul> |   |                |         |   |
|                    | 判定  | <p><b>B</b></p> <p>A: 前回再評価時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 前回再評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 前回再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"> <li>・ 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こと。</li> <li>・ 歩車分離がされていないことから円滑な交通が阻害されていること。</li> </ul> |                |         |   |

| 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】  | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H 19</th><th>H 20</th><th>H 21</th><th>H 22</th><th>H 23</th><th>H 24</th><th>H 25</th><th>H 26</th><th>H 27</th><th>H 28</th><th>H 29</th><th>H 30</th><th>H 31</th><th>H 32</th><th>H 33</th><th>H 34</th><th>H 35</th><th>H 36</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種<br/>区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="18">←→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="18">←→</td> </tr> <tr> <td>道路築造工事</td> <td colspan="18">←→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">連立事業</td> <td colspan="18"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>←→</div> <div>用地補償</div> <div>仮線工事</div> <div>高架工事</div> <div>仮線撤去</div> </div> </td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費<br/>(億円)</td> <td>前回計画</td> <td colspan="3">3.0</td><td colspan="6">10.9</td><td colspan="9">13.2</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">3.0</td><td colspan="6">11.9</td><td colspan="9"></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="3">3.0</td><td colspan="6">11.9</td><td colspan="9">12.1</td> </tr> </tbody> </table> |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   | H 19 | H 20 | H 21     | H 22 | H 23 | H 24 | H 25 | H 26 | H 27 | H 28 | H 29 | H 30 | H 31 | H 32 | H 33 | H 34 | H 35 | H 36 | 工種<br>区分 | 調査・設計 | ←→  |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 用地補償 | ←→ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 道路築造工事 | ←→ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 連立事業 |  | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>←→</div> <div>用地補償</div> <div>仮線工事</div> <div>高架工事</div> <div>仮線撤去</div> </div> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 事業費<br>(億円) | 前回計画 | 3.0 |  |  | 10.9 |  |  |  |  |  | 13.2 |  |  |  |  |  |  |  |  | 実績 | 3.0 |  |  | 11.9 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 今回計画 | 3.0 |  |  | 11.9 |  |  |  |  |  | 12.1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------|----------------------------|---|--|-----------|-----------------|------|------|------|-----------------|------|------|--------|------|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------------|---------|------|-----|---|------|------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|-------|-----|-----|-----|------|-----|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--------|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------------|------|-----|--|--|------|--|--|--|--|--|------|--|--|--|--|--|--|--|--|----|-----|--|--|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|-----|--|--|------|--|--|--|--|--|------|--|--|--|--|--|--|--|--|
|               |                            |   | H 19   | H 20      | H 21            | H 22 | H 23 | H 24 | H 25            | H 26 | H 27 | H 28   | H 29 | H 30      | H 31      | H 32            | H 33      | H 34            | H 35    | H 36 |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 工種<br>区分                   | 調査・設計   | ←→   |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               |                            | 用地補償  | ←→   |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               |                            | 道路築造工事  | ←→   |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 連立事業                       |   | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>←→</div> <div>用地補償</div> <div>仮線工事</div> <div>高架工事</div> <div>仮線撤去</div> </div>  |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 事業費<br>(億円)                | 前回計画  | 3.0  |           |                 | 10.9 |      |      |                 |      |      | 13.2   |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               |                            | 実績  | 3.0  |           |                 | 11.9 |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               |                            | 今回計画  | 3.0  |           |                 | 11.9 |      |      |                 |      |      | 12.1   |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               |                            | 【進捗率】   | <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">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画<br/>【①】</th> <th>実績<br/>【②】</th> <th>達成率(%)<br/>【②÷①】</th> <th>計画<br/>【③】</th> <th>進捗率(%)<br/>【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長 (km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>0.3</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費 (億円)</td> <td>13.8</td> <td>14.9</td> <td>107%</td> <td>27.0</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>0.3</td> <td>0.6</td> <td>200%</td> <td>1.6</td> <td>38%</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>12.6</td> <td>13.4</td> <td>106%</td> <td>24.3</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.9</td> <td>0.9</td> <td>100%</td> <td>1.1</td> <td>82%</td> </tr> </tbody> </table>  |           |                 |      |      |      | これまでの計画に対する達成状況 |      |      | 全体進捗状況 |      | 計画<br>【①】 | 実績<br>【②】 | 達成率(%)<br>【②÷①】 | 計画<br>【③】 | 進捗率(%)<br>【②÷③】 | 延長 (km) | 0.0  | 0.0 | — | 0.3  | 0%   | 事業費 (億円) | 13.8 | 14.9 | 107% | 27.0 | 55%  | 工事費  | 0.3  | 0.6  | 200% | 1.6  | 38%  | 用補費  | 12.6 | 13.4 | 106% | 24.3     | 55%   | その他 | 0.9 | 0.9 | 100% | 1.1 | 82% |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | これまでの計画に対する達成状況            |   |  | 全体進捗状況    |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 計画<br>【①】                  | 実績<br>【②】   | 達成率(%)<br>【②÷①】  | 計画<br>【③】 | 進捗率(%)<br>【②÷③】 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 延長 (km)       | 0.0                        | 0.0   | —  | 0.3       | 0%              |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 事業費 (億円)      | 13.8                       | 14.9  | 107%   | 27.0      | 55%             |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 工事費           | 0.3                        | 0.6   | 200%   | 1.6       | 38%             |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 用補費           | 12.6                       | 13.4  | 106%   | 24.3      | 55%             |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| その他           | 0.9                        | 0.9   | 100%   | 1.1       | 82%             |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 【施工済みの内容】                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東側に約 200m、西側に約 50m の歩道を整備し、供用している。</li> </ul>   |  |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 2) 未着手<br>又は<br>長期化の<br>理由 | 事業は順調に進捗している。   |  |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 3) 今後の<br>事業<br>進捗の<br>見込み | <p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収完了に向けて交渉中である。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費ベースで、用地補償は約 55%、工事は約 38%進捗している。今後も引き続き用地買収を進めることにより、平成 35 年度に事業完了する見込みである。</li> </ul>   |  |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 判定                         | <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> <p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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> |  |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|               | 理由                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで事業は順調であり、また未買収用地が残っているが、事業に対する反対者はいないため、今後は引き続き用地交渉を進めることにより、平成 35 年度までに事業完了する見込みである。</li> </ul>  |  |           |                 |      |      |      |                 |      |      |        |      |           |           |                 |           |                 |         |      |     |   |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |       |     |     |     |      |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |        |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |             |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |     |  |  |      |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |

| ③事業の効果の変化         | 1) 貨幣価値化可能な効果<br>(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】<br/>前回再評価時に比べ、費用対効果分析の算定基礎である費用及び便益に大きな変化は無い。</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>事業採択時<br/>(基準年：H18)</th> <th>再評価時<br/>(基準年：H24)</th> <th>再々評価時<br/>(基準年：H29)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用<br/>(億円)</td> <td>事業費</td> <td>20.8</td> <td>22.3</td> <td>27.3</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> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>20.9</td> <td>22.5</td> <td>27.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果<br/>(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> </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> </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> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>22.0</td> <td>33.0</td> <td>37.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量<br/>算定要因 (台/日)</td> <td>16,900</td> <td>12,600</td> <td>14,215</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> </tr> </tbody> </table> <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>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】<br/>・費用便益分析マニュアル（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）</p> <p>【変動要因の分析】<br/>・前回再評価時と同様に、B/Cは1.0を超えている。</p> | 区分                 |                   | 事業採択時<br>(基準年：H18) | 再評価時<br>(基準年：H24) | 再々評価時<br>(基準年：H29) | 備考      | 費用<br>(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<br>(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<br>算定要因 (台/日) | 16,900 | 12,600 | 14,215 |  | 費用対効果分析結果 (B / C) |  | 1.1 | 1.5 | 1.4 |  |
|-------------------|--|--|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|---------|------------|-----|------|------------|-------|---|-------|-----|---|-----|--|-------|--|------|------|---|---|----------|------|---|------|---|----------|---|-----|-----|---|----------|-----|-----|-----|---|-------|------|------|------|------|--------------------------|--------|--------|--------|--|-------------------|--|-----|-----|-----|--|
|                   | 区分   |  | 事業採択時<br>(基準年：H18) | 再評価時<br>(基準年：H24) | 再々評価時<br>(基準年：H29) | 備考                |                    |         |            |     |      |            |       |   |       |     |   |     |  |       |  |      |      |   |   |          |      |   |      |   |          |   |     |     |   |          |     |     |     |   |       |      |      |      |      |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |
| 費用<br>(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<br>(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<br>算定要因 (台/日)   | 16,900   | 12,600             | 14,215            |                    |                   |                    |         |            |     |      |            |       |   |       |     |   |     |  |       |  |      |      |   |   |          |      |   |      |   |          |   |     |     |   |          |     |     |     |   |       |      |      |      |      |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |
| 費用対効果分析結果 (B / C) |  | 1.1  | 1.5                | 1.4               |                    |                   |                    |         |            |     |      |            |       |   |       |     |   |     |  |       |  |      |      |   |   |          |      |   |      |   |          |   |     |     |   |          |     |     |     |   |       |      |      |      |      |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |
| 2) 貨幣価値化困難な効果の変化  | <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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の向上」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は1.00である。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>達成目標(建設部方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">③交通安全対策の強化</td> <td rowspan="10">1 防御力</td> <td><input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="5">3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><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。</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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。</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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。</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>総合計</td> <td></td> <td></td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>評価値</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業採択時、前回再評価時は「貨幣価値化困難な効果の変化」について分析していない。<br/>※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」<br/>(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)</p> | 貨幣価値化困難な効果 評価基準表   |                    |                   |                    |                   | 達成目標(建設部方針)        | 評価対象の判断 | 評価項目       | 基礎点 | 得点   | ③交通安全対策の強化 | 1 防御力 | <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 |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |
| 貨幣価値化困難な効果 評価基準表  |  |  |                    |                   |                    |                   |                    |         |            |     |      |            |       |   |       |     |   |     |  |       |  |      |      |   |   |          |      |   |      |   |          |   |     |     |   |          |     |     |     |   |       |      |      |      |      |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |
| 達成目標(建設部方針)       | 評価対象の判断  | 評価項目   | 基礎点                | 得点                |                    |                   |                    |         |            |     |      |            |       |   |       |     |   |     |  |       |  |      |      |   |   |          |      |   |      |   |          |   |     |     |   |          |     |     |     |   |       |      |      |      |      |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |
| ③交通安全対策の強化        | 1 防御力  | <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              |                    |                   |                    |         |            |     |      |            |       |   |       |     |   |     |  |       |  |      |      |   |   |          |      |   |      |   |          |   |     |     |   |          |     |     |     |   |       |      |      |      |      |                          |        |        |        |  |                   |  |     |     |     |  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 判定  | A   | <p>A：前回再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。</p> <p>B：前回再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。</p> <p>C：前回再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> |
|   | 【理由】  | <p>・B/Cは1.0を超えており、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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> |   |  |
| V 事業評価監視委員会の意見  |   |  |
| VI 対応方針   |   |  |