

事前評価調書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>ほんごうちりゆうせん</small> 本郷知立線					
事業箇所	愛知県安城市明治本町～安城市大東町 <small>あんじょうしめいじほんまち あんじょうしだいとうちょう</small>					
事業の あらまし	<p>都市計画道路本郷知立線は、知立市から岡崎市に至る延長約 10km の路線であり、周辺には大規模商業施設や工場、安城駅や小中学校・高校が近接するなど、通勤や通学等に利用される重要な路線である。当該事業区間は、2 車線で供用されているが、交差点部には右折車線が設置されておらず、朝夕のピーク時には右折車両が左折・直進車両を妨げるなど交通渋滞が発生している。また、現況では自転車歩行者道が整備されておらず、歩行者・自転車は自動車を避けるように路肩を通行しているなど、歩行者・自転車の安全性や市街地における交通円滑化などが地域の課題となっている。</p> <p>このため、「市中心部の交通円滑化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、駅周辺路線における歩行者・自転車の安全性を確保するとともに、安城駅周辺地域における交通の円滑化と周辺の渋滞緩和を図るため、都市計画道路本郷知立線の自転車歩行者道、交差点部における右折車線を整備するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 市中心部の交通円滑化</p> <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	28.5 億円	■工事費 4.8 億円、■用補費 21.0 億円、■その他 2.7 億円				
事業期間	採択予定年度	2020 年度	着工予定年度	2020 年度	完成予定年度	2026 年度
事業内容	自転車歩行者道設置、右折車線設置 (延長：L=860m、車線数：2 車線、幅員：W=15～17m)					
II 評価						
① 事業 の 必要 性	1) 必要性	<p>(1) 市中心部の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕のピーク時を中心に交通が集中する路線であり、右折車両が左折・直進車両を妨げるなど交通渋滞が発生し地域の主要渋滞区間に指定されている。 ・事業区間の交通量は 10,642 台/日 (H27 道路交通センサス)、混雑時旅行速度が 13.7km/h と混雑が発生している区間であり、駅周辺地域における円滑な移動が阻害されているため右折車線の整備が必要とされている。 <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者自転車交通量は 520 人台/12 時間 (H27 道路交通センサス) と多く、また、当該事業区間内の交差点では歩道溜まりが無い状況で信号待ちを強いる危険な状態となっている。 ・事業区間では 31 件 (2014～2017) の交通事故が発生しており、歩行者・自転車が関連する事故が年 1 件以上発生しているなど交通安全対策が必要とされている。 <p>※当該路線は、1950 年 10 月に都市計画決定した。(延長 2100m、幅員 12m)</p> <p>2019 年 3 月に、安全で円滑な交通を確保するため、交差点部の幅員を拡幅し右折車線を設置するため都市計画変更を行った。(延長 9760m、幅員 15～17m)</p>				

	判定	A	㊤：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。																																				
		【理由】 ・主要渋滞箇所であるにも関わらず、右折車線がなく渋滞及び交通事故が発生しているため、右折車線の整備が必要である。 ・歩行者・自転車が多い区間にも関わらず、自転車歩行者道が未整備であり、歩行者・自転車の安全性を確保するために自転車歩行者道設置が必要である。																																					
② 事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】 <table border="1" data-bbox="437 472 1426 1021"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>事前評価時 (基準年：2019)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>21.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>22.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>29.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>3.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>32.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>11,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※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の。</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（平成 30 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局）</p>			区 分		事前評価時 (基準年：2019)	備考	費用 (億円)	事業費	21.4		維持管理費	0.9		合計 (C)	22.2		効果 (億円)	走行時間短縮便益	29.8		走行経費減少便益	3.1		交通事故減少便益	0.0		合計 (B)	32.9		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,500		費用対効果分析結果 (B/C)		1.5	
区 分		事前評価時 (基準年：2019)	備考																																				
費用 (億円)	事業費	21.4																																					
	維持管理費	0.9																																					
	合計 (C)	22.2																																					
効果 (億円)	走行時間短縮便益	29.8																																					
	走行経費減少便益	3.1																																					
	交通事故減少便益	0.0																																					
	合計 (B)	32.9																																					
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,500																																					
費用対効果分析結果 (B/C)		1.5																																					

2) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、「交通安全対策の強化」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」がある。また、「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 (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 防御力	③交通安全対策の強化	◎	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1	
			<input type="checkbox"/> 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		
			<input type="checkbox"/> 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
			通学路の安全性向上に資する事業又は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		
			■ 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
			■ 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/日以上4種道路の歩道等の新設に該当する	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種道路の歩道等の新設に該当する	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			9	7		
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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資する事業に該当する	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 type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
合計			3	3		
4 魅力	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	◎	■ 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		
			■ 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		
			■ b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3		3
			■ 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	5		
総合計			18	15		
評価値			0.83			

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和元年 9 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)

【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

- Ⓐ: 十分な事業効果が期待できる。
- B: 十分な事業効果が期待できない。

【理由】

・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を超えているため、事業効果の発現が期待できる。

③ 事業の実効性	1) 事業計画	<p>【事業計画】</p> <p>2020年に調査・設計を行い、2021～2026年度にかけて用地補償を実施する。工事についても2024年から着手し、2026年度に完了予定である。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</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> </tr> <tr> <td>用地補償</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> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">19.2</td> <td colspan="2">9.3</td> </tr> </tbody> </table>			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	工 種 区 分	調査・設計	←→							用地補償		←				→		工事					←		→	事業費（億円）		19.2					9.3	
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026																																				
	工 種 区 分	調査・設計	←→																																										
		用地補償		←				→																																					
工事						←		→																																					
事業費（億円）		19.2					9.3																																						
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備の要望を受けている。 ・2018年度に都市計画変更に伴う地元説明会などを開催しており、事業化に向けた地元の合意形成は図られていると考える。 																																												
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・既成市街地であるため自然環境へ与える影響は小さいが、可能な範囲で環境への配慮に努める。 																																												
判定	<p>A</p> <p>Ⓐ：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑な事業環境が整っており、計画の実行性が確保されている。 																																												
④ 事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画により、ルート、幅員、車線数（2車線）が決定しており、前後区間は整備済みのため都市計画決定どおりの整備が妥当である。 																																											
	判定	<p>A</p> <p>Ⓐ：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画によりルート、幅員、車線数（2車線）が決定されており、当該事業は妥当である。 																																											
III 対応方針（案）																																													
事業実施が妥当である	<p>事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。</p> <p>事業実施は妥当でない。：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） □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>【主な評価内容】</p> <p>交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況</p>																																													
V 事業評価監視委員会の意見																																													
都市計画道路本郷知立線の対応方針（案）[事業実施]を了承する。																																													
VI 対応方針																																													
事業実施																																													