

## 再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 <small>あんじょういっしき</small> 安城一色線				
事業箇所	愛知県西尾市 <small>いっしき</small> 一色町地内				
事業のあらまし	<p>(都)安城一色線は、安城市から西尾市の市街地を経て、西尾市一色町に至る都市幹線道路であり、国道23号や国道247号に接続し、西三河地域の南北軸を形成する重要な路線である。</p> <p>また、西尾市の都市計画マスタープランにおいては、市街地と地域の生活拠点を結ぶ広域幹線軸に位置付けられている。</p> <p>当該事業区間の東に位置する現道の主要地方道豊田一色線は、沿線に観光地が多いことから、観光地へのアクセス道路としての機能が求められているが、幅員が一部5m程度であり、走行性が確保されていない。あわせて、バイパスとして整備する現況市道は一色南部小学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であることや片歩道の区間があるため、歩行者や自転車等の安全が確保されていない。また、事業区間は密集市街地となっており、火災時の延焼の危険性や、地震や津波時には沿道建物の倒壊による避難や救急活動に支障をきたすおそれなどの課題がある地域である。</p> <p>このため、「観光地へのアクセス機能の強化」「交通安全対策の強化」「魅力ある市街地の形成」を主な目的として、バイパス整備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 観光地へのアクセス機能の強化</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>③ 魅力ある市街地の形成</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H23)	再評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	H24～H30	H26～H32	事業認可の取得及び事業着手が遅延したため	
	事業費（億円）	17.0	17.0		
	経費内訳	工事費	1.9	3.0	交差する国道の視距を確保するため、交差点改修を追加したため
		用補費	14.3	13.7	
	その他	0.8	0.3	精査によるもの	
事業内容	バイパス整備 延長430m 幅員16m 2車線	バイパス整備 延長296m 幅員16m 2車線		諏訪神社以北の区間(L=134m)が西尾市により先行整備されたため	
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> <p>①観光地へのアクセス機能の強化</p> <p>沿線に観光地が多いため、観光地へのアクセス道路としての走行性が求められているが、現道は一部の車道幅員が5.5m程度の1車線道路であるため、自動車のすれ違いが困難であり、円滑な交通機能が確保されていない。</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>一色南部小学校の通学路に指定されているが、歩道幅員が2.5mと狭小な区間や片側歩道の区間もある。また、交差点付近では一部歩道が整備されていない箇所もあるため、歩行者や自転車等の安全確保が求められている。</p>			

	<p>③魅力ある市街地の形成</p> <p>事業区間は密集市街地となっており、火災時の延焼の危険性や、地震や津波時には沿道建物の倒壊による避難や救急活動に支障をきたすおそれがある。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・諏訪神社以北の区間（L=134m）が西尾市により先行整備された。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道市道には歩道がなく、通学路として危険であることや諏訪神社での祭り時のアクセス道路として早期整備要望があり、一部区間が西尾市により整備された。</li> <li>・当該事業区間の整備に対しても気運が高まっている。</li> </ul>																																																																																																																					
	<p>判定</p> <p><b>B</b></p> <p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地へのアクセス機能の向上が求められているとともに、歩道が狭小で歩行者及び自転車等の安全が確保できていない。また、事業区間は密集市街地であり良好な市街地形成が必要であることから、事業の必要性は依然として高いため。</li> </ul>																																																																																																																					
②事業の進捗状況及び見込み	<p>1) 進捗状況</p> <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</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> </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> </tr> <tr> <td>工事</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>当初計画</td> <td colspan="5">15.5</td> <td colspan="2">1.5</td> <td colspan="2">-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="3">4.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="3">4.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">12.4</td> <td></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">全体進捗状況</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>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長 (km)</td> <td>0</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費 (億円)</td> <td>16.4</td> <td>4.6</td> <td>28%</td> <td>17.0</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>1.3</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>3.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>14.3</td> <td>4.3</td> <td>30%</td> <td>13.7</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.8</td> <td>0.3</td> <td>38%</td> <td>0.3</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率（面積ベース）は、約33%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・部分供用済みの区間はなし。</li> </ul>			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	工種 区分	調査・設計	←				→					用地補償	←							→		工事			←						→	事業費 (億円)	当初計画	15.5					1.5		-			実績			4.6					-			今回計画			4.6					12.4				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	0%	事業費 (億円)	16.4	4.6	28%	17.0	27%	工事費	1.3	0.0	0%	3.0	0%	用補費	14.3	4.3	30%	13.7	31%	その他	0.8	0.3	38%	0.3	100%
			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32																																																																																																											
工種 区分	調査・設計	←				→																																																																																																																
	用地補償	←							→																																																																																																													
	工事			←						→																																																																																																												
事業費 (億円)	当初計画	15.5					1.5		-																																																																																																													
	実績			4.6					-																																																																																																													
	今回計画			4.6					12.4																																																																																																													
	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	0%																																																																																																																	
事業費 (億円)	16.4	4.6	28%	17.0	27%																																																																																																																	
工事費	1.3	0.0	0%	3.0	0%																																																																																																																	
用補費	14.3	4.3	30%	13.7	31%																																																																																																																	
その他	0.8	0.3	38%	0.3	100%																																																																																																																	
<p>2) 未着手又は長期化の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 247 号の視距が確保できないなどの理由から交差点改修を行うための都市計画変更が必要となり、事業認可の取得及び事業着手が遅延したため、事業の完了予定が 2 か年遅れた。</li> </ul>																																																																																																																						

	3) 今後の事業進捗の見込み	<p><b>【阻害要因】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大きな阻害要因はないが、用地を取得中であるため、用地買収の完了に向けて引き続き交渉を行っていく。</li> </ul> <p><b>【今後の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>用地補償は事業費ベースで約31%の進捗状況となっている。今後も引き続き用地取得を進め、平成30年度から工事に着手しているため、平成32年度に完了する見込みである。</li> </ul>																																													
	判定	<p><b>B</b></p> <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。  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"> <li>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。</li> <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> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで都市計画変更が必要となり事業着手が遅延したが、事業に対する反対者はいない。平成30年度から工事に着手しており、引き続き用地取得及び工事を進めることにより、平成32年度に完了が見込めるため。</li> </ul>																																													
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><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H30.2月に（国）マニュアルの改訂及びH22センサスペースのH420Dが公表されたため、改めてB/Cを算出する。また、便益については、事前評価時は計画区間と並行路線のみ（簡便法）で算定していたが、今回は、H22道路交通センサスペースの将来OD表を用いたネットワーク配分により、道路網の効果を計測した。</li> </ul> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：H23)</th> <th>再評価時 (基準年：H30)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>14.0</td> <td>15.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>14.3</td> <td>15.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行費用短縮便益</td> <td>11.7</td> <td>26.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>3.7</td> <td>4.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.7</td> <td>1.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>17.1</td> <td>31.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>10,924</td> <td>7,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.2</td> <td>2.0</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><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再評価時に貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。</li> </ul>	区分		事前評価時 (基準年：H23)	再評価時 (基準年：H30)	備考	費用 (億円)	事業費	14.0	15.2		維持管理費	0.3	0.3		合計(C)	14.3	15.5		効果 (億円)	走行費用短縮便益	11.7	26.3		走行経費減少便益	3.7	4.1		交通事故減少便益	1.7	1.4		合計(B)	17.1	31.8		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	10,924	7,500		費用対効果分析結果(B/C)		1.2	2.0	
	区分		事前評価時 (基準年：H23)	再評価時 (基準年：H30)	備考																																										
費用 (億円)	事業費	14.0	15.2																																												
	維持管理費	0.3	0.3																																												
	合計(C)	14.3	15.5																																												
効果 (億円)	走行費用短縮便益	11.7	26.3																																												
	走行経費減少便益	3.7	4.1																																												
	交通事故減少便益	1.7	1.4																																												
	合計(B)	17.1	31.8																																												
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	10,924	7,500																																											
費用対効果分析結果(B/C)		1.2	2.0																																												

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「②交通安全対策の強化」において「交通弱者に対する安全性向上」、「⑦集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」において「集約型まちづくりの実現」「歩行者・自転車の利便性・安全性の向上」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 0.78 である。

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
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 <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 <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	3 2 1	
		合計	3	
		総合計	9	
4 魅力	○	<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 <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 <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	3 2 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 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 <input checked="" 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 <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	3 2 1	
合計	6			
総合計		9	7	
評価値			0.78	

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）

【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

- 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】

- ・B/C は再評価時においても 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 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】

【主な評価内容】

- ・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度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域の満足度（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 安城一色線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続