

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 伏見町線 (二見町工区)						
事業箇所	清須市西枇杷島町恵比須～清須市西枇杷島町住吉						
事業のあらまし	<p>都市計画道路伏見町線は、国道 302 号を起点とし、清須市から名古屋市に至る路線であり、清須市の都市計画マスタープランにおいては広域幹線軸にも位置づけられ、市民生活及び産業活動を支える主要幹線道路である。また、愛知県地域防災計画において、第 2 次緊急輸送道路として指定されており、防災上も重要な路線となっている。</p> <p>このうち、本事業区間は名古屋市に隣接する清須市の南東部に位置し、交通車両が多いとともに歩行者や自転車の交通量も多く、西枇杷島小学校の通学路にも指定されているが、十分な歩道幅員が確保されておらず、通学児童を始めとする歩行者等の安全確保が課題となっている。</p> <p>このため、尾張地区を南北に連絡する広域幹線軸の強化とともに、「安全な歩行空間の確保」及び「緊急輸送道路の強化」を目的として、現道の拡幅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交通事故対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <p>②地震・津波対策の推進（緊急輸送道路の強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (1992 年度)	再評価時 (1 回目) (2016 年度)	再評価時 (2 回目) (2021 年度)	再評価時 (3 回目) (2025 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	1992 年度 ～2014 年度	1992 年度 ～2019 年度	1992 年度 ～2024 年度	1992 年度 ～2030 年度	用地交渉に時間を要したことによる延伸	
	事業費 (億円)	17.8	17.8	17.8	17.7		
	経費内訳	工事費	1.7	1.7	1.7	1.7	
		用補費	14.9	14.9	14.9	14.7	事業費精査
その他		1.2	1.2	1.2	1.3	事業費精査	
事業内容	道路整備 延長 L=321m 幅員 W=20.0 ～24.0m 2 車線	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>【事業採択時の状況】</p> <p>① 安全な歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は西枇杷島小学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であり通学児童を始めとする歩行者及び自転車の安全確保が求められる。 <p>② 緊急輸送道路の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画で第2次緊急輸送道路に指定されており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。 <p>【再評価時（1回目）・再評価時（2回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として西枇杷島小学校の通学路に指定されており、歩道が狭小であり通学児童を始めとする歩行者及び自転車の安全確保が求められる。 ・第2次緊急輸送道路として位置づけは変わらず、必要性に変化はない。 <p>【再評価時（3回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西枇杷島小学校の通学路に指定されているが、一部区間の歩道は依然として十分な幅員が確保されておらず、安全性が求められている状況は変わらないため、本事業の必要性に大きな変化はない。 ・第2次緊急輸送道路として位置づけは変わらず、本事業の必要性に大きな変化はない。 <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： 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。 ※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> <ul style="list-style-type: none"> ・一部区間の歩道は依然として十分な幅員が確保されておらず、安全性が求められていることなど、事業の必要性は着手時から変わらないため。

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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、自転車歩行者道の拡幅を主とした事業であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じないため、費用対効果の分析は行わない。 <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <p>—</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <p>—</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>
-----------	---

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

・事業採択時 未実施

【再評価時（1回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「①地震津波対策の強化」、「③交通安全対策の強化」、「⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出」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 0.92 である。

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 防衛力	①地震・津波対策の強化	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	2
	合計		3	2	
3 成長力	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 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	MAX3 3 2 1	3
	合計		3	3	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化 する基盤整備	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な洗濯箇所の洗濯の緩和が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 洗濯対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する <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・バス路線の洗濯緩和等）に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 洗濯損失時間の県上位区間（県平均値以上）の区間における洗濯緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3
	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	○	<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 <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 <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 <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	MAX3 3 2 1	3
	合計		3	3	
総合計				12	11
評価値				0.92	

※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、「③地震・津波対策」、「⑥交通事故対策」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づく評価値は 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
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	<input checked="" type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	2
	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 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 <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	MAX3 3 2 1	3
	合計		6	6	
2 あいちを守る	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	○	<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 <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 <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 <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	MAX3 3 2 1	3
	合計		6	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（令和 3 年 3 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）

【再評価時（3回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「⑥交通事故対策の推進」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づく評価値は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	◎	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	3
			■ 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、死傷事故率が500件/徳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	
			□ 死傷事故率が200～500件/徳台キロの区間など、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/徳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	
			□ 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	
			□ 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/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3	
			□ 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・拡幅に該当する。	2	
			□ 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	
■ 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			
■ 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				
□ 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				
□ 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			12	12	
総合計			12	12	
評価値			1.00		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9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

- 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】

・貨幣価値化困難な効果の評価値が0.6を超えており、コストも妥当であることから、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○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	
<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>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（歩行者、自転車）、安全性の改善状況（歩行者と自転車の錯綜状況）</p>	
V 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路 伏見町線（二見町工区）の対応方針(案) [事業継続] を了承する。	
VI 対応方針	
事業継続	