

## 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 芦谷蒲郡線 <small>あしのやがまごおり</small>						
事業箇所	額田郡幸田町芦谷幸田～幸田町芦谷北屋敷 <small>ぬかたぐんこうたあしのやこうたあしのやきたやしき</small>						
事業のあらまし	<p>都市計画道路芦谷蒲郡線は、額田郡幸田町内において、幸田町の玄関口であるJR幸田駅と国道248号を結ぶ路線であり、幸田町の都市計画マスタープランにおいて商業地区として都市拠点に位置付けられている幸田駅周辺地域の骨格を形成する都市幹線道路である。</p> <p>このうち、本事業区間は路線の起点側に位置し、JR幸田駅へのアクセス道路であるが、現道の幅員は狭小であり、円滑な通行環境が確保されていない状況となっている。駅周辺は、信用金庫や幸田郵便局等が立地する中心市街地で、幸田駅前土地区画整理事業の施行によるまちづくりの進展とあわせ、本事業区間の整備が求められている。</p> <p>また、本事業区間は、幸田中学校の通学路としても利用されているが、歩道は未整備であり、通学生徒を始めとした歩行者等の安全確保が課題となっている。</p> <p>このため、幸田駅周辺地区の骨格を形成する幹線道路の強化とともに、「まちづくりを支援する道路整備」及び「安全な歩行空間の確保」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 地域の活性化（まちづくりを支援する道路整備）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2011年度)	再評価時 (1回目) (2017年度)	再評価時 (2回目) (2022年度)	再評価時 (3回目) (2025年度)	変動要因の 分析	
	事業期間	2013年度～ 2018年度	2013年度～ 2019年度	2013年度～ 2025年度	2013年度～ 2031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)	20.0	22.6	24.1	26.8	人件費・材料費の高騰による増、契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増	
	経費内訳	工事費	3.0	3.0	3.0		4.0
		用地補償費	16.4	18.4	19.5		20.9
その他	0.6	1.2	1.6	1.9			
事業内容	道路整備 延長L=500m 幅員W=18.0 ～20.0m 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>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全対策：事業区間は、幸田中学校の通学路として利用されているが、現道は幅員が約6mで未改良であり、歩道も設置されていないため、通学生徒の安全確保が求められている。</li> <li>交通円滑化：駅前を中心市街地にもかかわらず、幅員が狭く、自動車のすれ違いに支障をきたしているため、円滑な通行環境の確保が求められている。</li> <li>市街地整備の推進：事業区間は、旧来の店舗、信用金庫、郵便局等が立地しており、日常生活を支える中心市街地の東西軸である。また、駅周辺では幸田駅前土地区画整理事業が進んでいることから、まちづくりの進展とあわせた街路整備が必要不可欠である。</li> </ul> <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地区画整理事業により新たに沿線に商業施設や住宅が立地しており、交通安全の確保と賑わいの形成が求められている。</li> </ul> <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業区間の北側歩道は一部整備済であるが、南側歩道は未整備であり、引き続き交通事故対策として歩道整備を進める必要がある。</li> <li>車道幅員が狭く、自動車のすれ違いに支障をきたしている状況は依然として変わらないため、必要性に大きな変化はない。</li> <li>土地区画整理事業により、周辺に新たな商業施設が立地しており、まちづくりの進展とあわせた街路整備が求められている。</li> </ul> <p>【再評価時（3回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業区間の南側歩道は依然として未整備であり、引き続き交通事故対策として歩道整備を進める必要がある。</li> <li>車道幅員が狭く、自動車のすれ違いに支障をきたしている状況が続いている。</li> <li>土地区画整理事業が進められており、周辺に新たな商業施設が立地していることから、まちづくりの進展とあわせた街路整備が求められている。</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>
	<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>※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】  『通学路の安全性向上』、『歩行者・自転車の利便性・安全性向上』、『公共交通機関の利用促進』、『まちづくりを支援する道路整備』など、必要性に大きな変化がないため。</p>

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p><b>【事業計画及び実績】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2013~2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="13">←-----→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="13">←-----→</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="13">←-----→</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>6.1</td> <td>13.5</td> <td colspan="2">4.5</td> <td colspan="7"></td> <td>24.1</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="2">14.0</td> <td colspan="3">9.0</td> <td colspan="5">2.8</td> <td>1.1</td> <td>26.8</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="2">14.0</td> <td colspan="3">9.0</td> <td colspan="5">2.8</td> <td>1.1</td> <td>26.8</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【進捗率】</b></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>達成率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>0.5</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>24.1</td> <td>23.0</td> <td>95%</td> <td>26.8</td> <td>86%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>3.0</td> <td>2.3</td> <td>75%</td> <td>4.0</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>19.5</td> <td>19.2</td> <td>99%</td> <td>20.9</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>1.6</td> <td>1.5</td> <td>93%</td> <td>1.9</td> <td>79%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得率（面積ベース）は約93%</p> <p><b>【施工済みの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間の北側歩道L=310mが整備済み</li> </ul> <p><b>【事後評価に準ずるフォローアップ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備により、通学生徒等の歩行者の安全が確保された。</li> </ul>			2013~2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計	工種区分	調査・設計	←-----→													用地補償	←-----→													工事	←-----→													事業費(億円)	前回計画	6.1	13.5	4.5									24.1	実績	14.0		9.0			2.8					1.1	26.8	今回計画	14.0		9.0			2.8					1.1	26.8		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】	達成率(%)【②÷③】	延長(km)	0.0	0.0	0%	0.5	0%	事業費(億円)	24.1	23.0	95%	26.8	86%	工事費	3.0	2.3	75%	4.0	56%	用補費	19.5	19.2	99%	20.9	92%	その他	1.6	1.5	93%	1.9	79%
			2013~2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計																																																																																																																														
	工種区分	調査・設計	←-----→																																																																																																																																											
		用地補償	←-----→																																																																																																																																											
		工事	←-----→																																																																																																																																											
	事業費(億円)	前回計画	6.1	13.5	4.5									24.1																																																																																																																																
		実績	14.0		9.0			2.8					1.1	26.8																																																																																																																																
		今回計画	14.0		9.0			2.8					1.1	26.8																																																																																																																																
		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】	達成率(%)【②÷③】																																																																																																																																								
延長(km)	0.0	0.0	0%	0.5	0%																																																																																																																																									
事業費(億円)	24.1	23.0	95%	26.8	86%																																																																																																																																									
工事費	3.0	2.3	75%	4.0	56%																																																																																																																																									
用補費	19.5	19.2	99%	20.9	92%																																																																																																																																									
その他	1.6	1.5	93%	1.9	79%																																																																																																																																									
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地交渉に時間を要しているため、事業が長期化している。</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>用地交渉に時間を要している。</li> </ul> <p><b>【今後の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2031年度に事業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>事業費ベースで、用地補償は約92%完了しており、今後も引き続き用地買収及び工事を進めることにより、2031年度までに事業が完了する見込みであるため。</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

【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】  
 ・R7.2に（国）マニュアルの改訂及びH27 センサスペースのR220D が公表されたため、改めてB/Cを算出する。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

区分		事前評価時 未実施	再評価時 (1回目) 基準年：2017	再評価時 (2回目) 基準年：2022	再評価時 (3回目) 基準年：2025	備考
費用 (億円)	事業費		20.4	—	33.9	
	維持管理費		0.4	—	0.4	
	合計（C）		20.8	—	34.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益		22.8	—	34.6	
	走行経費削減便益		1.2	—	2.0	
	交通事故減少便益		0.0	—	0.0	
	合計（B）		24.0	—	36.6	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)		4,000	4,400	4,100	
費用対効果分析結果（B/C）			1.4	—	1.3	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

※B/Cは簡便法の補正係数1.25を適用

【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7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

【変動要因の分析】

- ・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、再評価時（2回目）では算定していない。
- ・再評価時（3回目）に貨幣価値化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】  
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、「交通安全対策の強化」「集約型まちづくりと良好な生活空間の創出」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づく評価値は0.89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	◎	<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"/> 沿道又は周辺に学校、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向上が期待できる事業に該当する	1	
			合計	3	
4 魅力	③集約型まちづくりと良好な生活空間の創出	○	<input type="checkbox"/> a) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	3
			<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事業に該当する	3	
			<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	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	
			<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 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				
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」  
(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、「地域の活性化」「交通安全対策」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
1 あいちを高める	②地域の活性化	○	<input type="checkbox"/> b) 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	
			<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	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	
合計	6				
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向上が期待できる事業に該当する	1	
			<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	
			<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				
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)

【再評価時（3回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」「交通安全対策」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
1 あいちを 高める	②地域の活性化	○	<input type="checkbox"/> b) 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	
			<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	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	
合計			3	2	
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できる事業に該当する	1	
			<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	
			<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	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】	・ B/Cが1.0を超えており、また、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。
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		
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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】 ・ 自転車・歩行者の交通量 ・ まちのにぎわいや活性化、通行の安全性に関する地元満足度（アンケート）		
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見		
都市計画道路 芦谷蒲郡線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
Ⅵ 対応方針		
事業継続		