

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 <small>あんじょういっしき</small> 安城一色線					
事業箇所	<small>にしおしいっしきちょう</small> 西尾市一色町 地内					
事業のあらまし	<p>都市計画道路安城一色線は、<small>あんじょう</small> 安城市から<small>にしお</small> 西尾市の中心市街地を経て、<small>にしおしいっしきちょう</small> 西尾市一色町に至る幹線道路である。西尾市都市計画マスタープランにおいて、名鉄西尾駅を中心とした「都心拠点」と西尾市役所一色支所を中心とした「地域生活拠点」を結ぶ広域都市軸に位置付けられており、西三河地域の南北道路軸を構成する路線である。</p> <p>当該事業区間の東に位置する現道の主要地方道<small>とよたいいっしき</small> 豊田一色線は、一色さかな広場など沿線の観光地へのアクセス道路となっているものの、車道幅員約5mの幅員狭小区間があるなど円滑な交通が確保されておらず、アクセス性の向上が求められている。また、<small>いっしきなんぶ</small> 一色南部小学校の通学路に指定されているにもかかわらず、一部歩道が整備されていない箇所もあるため、安全な歩行空間の確保も求められている。</p> <p>さらに、事業区間の沿線地域は、津波浸水の危険性が高く、狭隘な道路が多い木造密集市街地であることから、防災上の問題が懸念されている。本事業により、幹線道路が整備されることで、災害時における避難・救助ルート確保や、火災の延焼を防ぐ空間が確保され、防災機能が強化される。</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」「防災機能の強化」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> <ul style="list-style-type: none"> ① 地域の魅力向上（観光地へのアクセス機能の強化） ② 交通事故対策の推進（交通安全対策の強化） ③ 地震・津波対策の推進（防災機能の強化） <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) (2018年度)	再評価時 (2回目) (2023年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2012～2018	2014～2020	2014～2028	用地交渉の難航	
	事業費(億円)	17.0	17.0	18.0	下記内訳の要因による増額	
	経費内訳	工事費	1.9	1.9	2.6	労務資材費の増
		用地補償費	14.3	14.3	14.3	—
その他		0.8	0.8	1.1	労務資材費の増	
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	バイパス整備 延長 296m 幅員 16m 2車線	—		

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> <p>①観光地へのアクセス機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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安全で円滑な交通の確保が求められているが、現道である主要地方道豊田一色線は、一部の車道幅員が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>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間は、一色南部小学校の通学路に指定されているが、片側歩道の区間や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>③魅力ある市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 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り、まちづくりを支援する道路整備が必要である。 <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <p>①観光地へのアクセス機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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が、諏訪神社以南の区間（296m）は未開通であり、依然として観光地へのアクセス機能の強化の必要性は高い。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道区間は一色南部小学校の通学路に指定されているが、狭小な片側歩道しかなく、交差点付近では一部歩道が整備されていないため、安全な歩行空間の確保の必要性は高い。 <p>③魅力ある市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 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り、依然としてまちづくりを支援する道路整備の必要性は高い。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <p>①観光地へのアクセス機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の主要地方道豊田一色線は、さかな広場など沿線の観光地へのアクセス道路となっているものの、車道幅員が一部5m程度の1車線道路であり、自動車のすれ違いが困難であるため、依然として観光地へのアクセス機能の強化の必要性は高い。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の主要地方道豊田一色線は、一色南部小学校の通学路に指定されているが、片側歩道しかなく、交差点付近では一部歩道が整備されていないため、依然として安全な歩行空間の確保の必要性は高い。 <p>③防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域は「地域生活拠点」として公共施設が集積しているにもかかわらず、津波浸水の危険性が高く、狭隘な道路が多い木造密集市街地であることから、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など、防災上の問題が懸念されている。本事業により、幹線道路が整備されることで、災害時における避難・救助ルート確保や、火災の延焼を防ぐ空間が確保され、防災機能が強化される。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業採択時に比べ、必要性にほとんど変化がない。 	
	<p>判定</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">B</td> <td> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> </td> </tr> </table> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地へのアクセス機能の強化、交通安全対策の強化、防災機能の強化の観点から、事業の必要性は依然として高いため。 	B
B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>	

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>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>合計</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><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><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><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回計画</td> <td colspan="2">4.6</td> <td colspan="3">12.4</td> <td colspan="3">-</td> <td colspan="3">17.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="2">4.5</td> <td colspan="3">3.5</td> <td colspan="3">-</td> <td colspan="3">8.0</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="2">4.5</td> <td colspan="3">3.5</td> <td colspan="3">10.0</td> <td colspan="3">18.0</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>0.3</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>0.3</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費 (億円)</td> <td>17.0</td> <td>8.0</td> <td>47%</td> <td>18.0</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>1.9</td> <td>0.3</td> <td>16%</td> <td>2.6</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>14.3</td> <td>6.9</td> <td>48%</td> <td>14.3</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.8</td> <td>0.8</td> <td>100%</td> <td>1.1</td> <td>73%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率（面積ベース）は、約63%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の片側歩道L=142mが整備済み 		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	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	4.6		12.4			-			17.0			実績	4.5		3.5			-			8.0			今回計画	4.5		3.5			10.0			18.0				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)	0.3	0.0	0%	0.3	0%	事業費 (億円)	17.0	8.0	47%	18.0	44%	工事費	1.9	0.3	16%	2.6	12%	用地補償費	14.3	6.9	48%	14.3	48%	その他	0.8	0.8	100%	1.1	73%
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	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	4.6		12.4			-			17.0																																																																																																																																								
	実績	4.5		3.5			-			8.0																																																																																																																																								
	今回計画	4.5		3.5			10.0			18.0																																																																																																																																								
	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)	0.3	0.0	0%	0.3	0%																																																																																																																																													
事業費 (億円)	17.0	8.0	47%	18.0	44%																																																																																																																																													
工事費	1.9	0.3	16%	2.6	12%																																																																																																																																													
用地補償費	14.3	6.9	48%	14.3	48%																																																																																																																																													
その他	0.8	0.8	100%	1.1	73%																																																																																																																																													
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は、密集市街地に位置しており、用地取得物件が多く、用地取得に時間を要したため。 																																																																																																																																																	
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得できる見通しであり、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地補償は面積ベースで約63%の進捗状況となっている。地元にて特に目立った反対者もおらず、今後も引き続き用地取得を進めることで、2028年度に完了する見込みである。 																																																																																																																																																	
判定	<p>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"> ・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。 ・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。 ○これまで事業長期化により、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。 <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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地が取得できる見通しであり、2028年度までに事業が完了する見込みであるため。 																																																																																																																																																	

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】

- ・ 便益算定方法を簡便法（事前評価時）からネットワーク配分へ変更
- ・ 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

【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 (基準年： 2011年)	再評価時 (1回目) (基準年： 2018年)	再評価 (2回目) (基準年： 2023年)	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	7,700
費用対効果分析結果 (B/C)		1.2	2.0	—	

※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。

※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（前回評価時）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、今回評価では算定していない。

【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4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の評価結果】

- ・交通安全対策の推進、魅力ある市街地の形成

【再評価時（1回目）の評価結果】

- ・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に寄与」「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。

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	評価項目	基準点	得点
1 防 衛 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、その他の公共・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	
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	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	2
		<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	3	
		<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	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	
		合計	9	
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)

【再評価時（2回目）の評価結果】

- ・貨幣価値化困難な効果としては「③地震・津波対策の推進」、「⑥交通事故対策の推進」、「⑧地域の魅力向上」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0.75である。

達成目標 (社会資本整備計画)	評価 対象 の判断	評価項目	基準点	得点		
2 守 る あ い ち を	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX 3	1		
		<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	3			
		<input 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	2			
		<input checked="" 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	1			
		合計	3			
3 輝 く あ い ち が	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX 3	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"/> 沿線または周辺に学校、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	6			
		3 輝 く あ い ち が	◎	<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	MAX 3	2
				<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車の多い区間（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 checked="" type="checkbox"/> DID区域内で歩道が無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	
3 輝 く あ い ち が	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる	MAX 3	3		
		<input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	3			
		<input type="checkbox"/> 駅から主要観光地へのアクセス性向上に資する	2			
		<input type="checkbox"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	1			
		合計	3			
総合計		12	9			
評価値			0.75			

※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)

【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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・B/Cは1.0を下回る恐れはなく、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> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、安全性の改善状況（アンケート）</p>		
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		