

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業）					
地区名	一般国道 247 号（内海工区）					
事業箇所	ちたぐんみなみちちようおおあざうつみ 知多郡南知多町大字内海地内					
事業のあらまし	<p>一般国道 247 号は名古屋市を起点として、知多半島を周回し、三河湾の臨海部を通り、豊橋市を終点とする総延長約 151.3km の主要幹線道路である。当該事業区間は県内有数の観光スポットである内海海水浴場、内海温泉を有する内海市街地のメインストリートである。また、都市計画道路内海通線として都市計画決定されており、本事業は、現道を北側に拡幅して歩道設置および交差点改良をするものである。</p> <p>当該事業箇所沿線には商業施設や小学校が立地しているが、連続した歩道がないため、歩行者等の安全が確保されていない。さらに、内海小学校の通学路として指定されているが、歩道のない道路を児童が通行している状況となっている。</p> <p>また、事業区間西側から、主要地方道半田南知多線と接続する内海南浜田交差点、内海西交差点、内海交差点と3つの交差点が隣接しており、市街地の主要な交差点にも関わらず、右折帯がないため、直進車の通行を右折待ちの車が阻害することによる渋滞が発生しており、渋滞を起因とした追突事故等も発生している状況である。</p> <p>こうした背景から、本事業は、歩道設置及び交差点改良を実施することにより交通事故の削減、歩行者等の安全確保、危険通学路の解消及び交通円滑化を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通事故の削減</p> <p>②歩行者等の安全確保</p> <p>③危険通学路の解消</p> <p>④交通円滑化</p> <p>【副次目標】 -</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2012 年度)	再評価時 (1 回目) (2017 年度)	再評価時 (今回) (2022 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2013～2018 年度	2013～2023 年度	2013～2028 年度	用地取得の難航により事業期間延長	
	事業費 (億円)	10.0	10.0	10.4		
	経費内訳	工事費	5.9	5.9	5.9	
		用補費	3.8	3.8	4.2	物件補償について、補償方法及び金額を精査した結果、当初の見込みよりも物件補償費が増えたため、用補費が増大した。
その他		0.3	0.3	0.3		
事業内容	歩道設置 交差点改良 L=650m W=15.5～19.0m	歩道設置 交差点改良 L=650m W=15.5～19.0m	歩道設置 交差点改良 L=650m W=15.5～19.0m			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【交通事故の発生状況 (①)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 247 号の事業区間内における死傷事故件数は、前回評価時 (2017 年度) (2012～2015 年) 9 件/4 年に、今回評価 (2022 年度) (2017～2020 年) 10 件/4 年に増加し、死傷事故率も、前回評価時 (2017 年度) (2012～2015 年)・403.6 件/億台キロから、今回評価 (2022 年度) (2017～2020 年)・550.6 件/億台キロに増加しており、前回評価時に比べ、事業の必要性が増大している。</li> </ul> <p><b>【歩行者等の通行量 (②)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時 (2017 年度) において、一般国道 247 号の歩行者自転車通行量は約 230 人・台/12h (歩行者: 170 人/12h、自転車: 60 台/12h (2017.10 調査結果)) であり、特に通学時間帯の 7 時台、16 時台が多く約 40～50 人・台の通行量がある。また、今回評価 (2022 年度) においては、一般国道 247 号の歩行者自転車通行量は約 370 人・台/12h (歩行者: 約 280 人/12h、自転車: 約 90 台/12h) で、7 時台、15 時台においては約 50 人・台の通行量があり、ピーク時間帯の通行量については、前回評価時 (2017 年度) とあまり変化がない状況である。</li> </ul> <p><b>【通学路の状況 (③)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所は、内海小学校の通学路となっているが、自動車の交通量が多いにも関わらず、歩道が連続して設置されておらず、路側帯の幅員も十分でない状況である。2015 年度から継続して南知多町の通学路安全プログラムに要対策箇所として位置づけられており、事業の必要性に変化はない。</li> </ul> <p><b>【交通混雑状況 (④)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光シーズンには、右折帯が確保されていないため、沿道の海水浴場等へアクセスする交通により通過交通が阻害されている。</li> <li>・混雑時旅行速度は前回評価時 (2017 年度) 14.6km/h (2015 年道路交通センサス) と混雑している状況がみられ、今回評価時 (2022 年度) における混雑時旅行速度は 14.6km/h (2022 年 6 月調査) となっており、混雑状況にあまり変化はない。</li> </ul>
判定	<p><b>A</b></p> <p>Ⓐ: 前回評価時に比べ必要性が増大している。  B: 前回評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。  C: 前回評価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><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「②歩行者等の安全確保」「③危険通学路の解消」「④交通円滑化」は大きな変化は生じていないが、「①交通死傷事故削減」は前回評価時 (2017 年度) に比べ死傷事故率が増加 (403.6 件/億台キロから 550.6 件/億台キロ) している。</li> </ul>

		・以上から、事業の必要性は前回評価時に比べ増大している。																																																																																																					
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 colspan="2"></th> <th>2013-2020</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> </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>8.0</td> <td>2.0</td> <td colspan="7"></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>3.7</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>3.7</td> <td colspan="5">3.6</td> <td colspan="4">3.1</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> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率 【②÷①】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(m)</td> <td>650</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費(億円)</td> <td>10.4</td> <td>3.7</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>5.9</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>4.2</td> <td>3.4</td> <td>81%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済みの内容】 施工済みの区間はなし</p>			2013-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	工種 区分	調査・設計	←				→					用地補償	←							→		工事						←			→	事業費 (億円)	当初計画	8.0	2.0								実績	3.7									今回計画	3.7	3.6					3.1					これまでの計画に対する達成状況			計画 【①】	実績 【②】	達成率 【②÷①】	延長(m)	650	0.0	0%	事業費(億円)	10.4	3.7	36%	工事費	5.9	0.0	0%	用補費	4.2	3.4	81%	その他	0.3	0.3	100%
			2013-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028																																																																																												
	工種 区分	調査・設計	←				→																																																																																																
		用地補償	←							→																																																																																													
工事							←			→																																																																																													
事業費 (億円)	当初計画	8.0	2.0																																																																																																				
	実績	3.7																																																																																																					
	今回計画	3.7	3.6					3.1																																																																																															
	これまでの計画に対する達成状況																																																																																																						
	計画 【①】	実績 【②】	達成率 【②÷①】																																																																																																				
延長(m)	650	0.0	0%																																																																																																				
事業費(億円)	10.4	3.7	36%																																																																																																				
	工事費	5.9	0.0	0%																																																																																																			
	用補費	4.2	3.4	81%																																																																																																			
	その他	0.3	0.3	100%																																																																																																			
2) 未着手又は長期化の理由	・用地補償交渉に際し、補償の方法や代替地の条件など個々の地権者の理解と協力を得るために時間を要している。																																																																																																						
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <p>・用地買収（個々の地権者の理解と協力を得るために時間を要する）</p> <p>【今後の見込み】</p> <p>・引き続き、県・町・地域が一体となって用地交渉に努め、2027年度には用地買収を完了させ、2028年度までに事業が完了する見込みである。</p>																																																																																																						
判定	<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。</p> <p>ⓑ：次のいずれか</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>																																																																																																						
	【理由】																																																																																																						

		<p>用地補償交渉に時間を要しており、多少の阻害要因はあるものの、県・町・地域で一体となって用地交渉を努めることで、一定期間を要すれば、2028年度の事業完了が見込まれるため。</p>
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) 分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業は、交通安全対策を主目的とした事業であるため、対象外となる。</li> </ul> <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>
	<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p>	<p>貨幣価値化困難な効果は、下記に示すように「交通安全対策の推進」として3項目の合計で評価を行った結果、前回評価時(2017年度)7点/9点=0.78、今回評価(2022年度)においては、9点/12点=0.75となり、基準値0.6を満たしている。</p> <p>「交通安全対策」</p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回評価時(2017年度): 死傷事故率 403.6 件/億台キロで、200~500 件億台キロ未満であり、得点「2」</li> <li>・ 今回評価(2022年度): 死傷事故率 550.6 件/億台キロで、500 件/億台キロ以上に該当し、得点「3」</li> </ul> <p>b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回評価時(2017年度): 内海小学校の通学路の安全性向上に資するため、得点「3」</li> <li>・ 今回評価(2022年度): 上記に変化は無く、得点「3」</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回評価時(2017年度): 日交通量 4,976 台/日(H29)で、計画交通量 4,000~10,000 台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「2」</li> <li>・ 今回評価(2022年度): 日交通量 4,646 台/日(R4.6調査)で、上記同様に得点「2」</li> </ul> <p>【評価値】</p> <p>○ 前回評価時(2017年度): (2+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当3 項目) = 7 点 / 9 点 = 0.78</p> <p>○ 今回評価(2022年度): (3+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当3 項目) = 8 点 / 9 点 = 0.89</p>

【前回評価時の評価結果】

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	基準点	得点
1 安心・安全	①交通安全対策の推進	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する <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 <input checked="" 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX 3	2	
			3		
			2		
			1		
		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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	MAX 3	3	
			3		
			2		
			1		
		<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" 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・拡幅に該当する <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	MAX 3	2	
			3		
2					
1					
合計			9	7	
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)

【今回評価の評価結果】

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	基準点	得点
2 あいちを守る	⑥交通事故対策	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する <input checked="" 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等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 <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 <input type="checkbox"/> 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	MAX 3	3	
			3		
			2		
			1		
		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <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 <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	MAX 3	3	
			3		
			2		
			1		
		<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 計画交通量が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・拡幅に該当する <input checked="" 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・拡幅に該当する <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	MAX 3	2	
			3		
2					
1					
合計			9	8	
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 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

判定

- Ⓐ 前回評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。  
 B 前回評価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><b>A</b> C： 前回評価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>
<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨幣価値化困難な効果については、前回評価時(2017年度)の評価値が0.78から今回評価値である0.89に増加しており、基準値の0.6を超えているため、十分な事業効果が発現される見通しがある。</li> </ul>		
<p>III 対応方針(案)</p>		
<p><b>継続</b></p>	<p>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。</p>	
<p>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</p>		
<p>■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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故発生状況</li> <li>・歩行者等の安全確保の状況</li> <li>・通学路の指定状況</li> <li>・事業箇所における交通円滑化の状況</li> </ul>		
<p>V 事業評価監視委員会の意見</p>		
<p>・一般国道247号(内海工区)の対応方針(案)[事業継続]を了承する。</p>		
<p>VI 対応方針</p>		
<p>事業継続</p>		