

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	一般県道 <small>どうじょうやまあんじょうせん</small> 道場山安城線			
事業箇所	<small>あんじょうし ふかまちょう</small> 安城市 福釜町			
事業のあらまし	<p>本路線は、<small>へきなんし</small> 碧南市を起点に、<small>あんじょうし</small> 安城市の中心市街地に至る路線であり、並行する主要地方道とともに東西の広域交通を担う路線である。そして、西は重要港湾<small>きぬうらこう</small> 衣浦港及び衣浦臨海工業地帯、東は安城市内の産業拠点から、一般国道 23 号へのアクセス道路として利用されているため、比較的大型車の交通量が多い路線である。</p> <p>本事業箇所は小中学校の通学路としての利用があるにもかかわらず歩道が設置されておらず、児童を含めた歩行者等が自動車と輻輳する危険な状況となっている。2021 年度に終点側（2 工区）の延長 220m 区間が供用したことで、小学校の通学路が新設された歩道を通行するルートに改められるなど、歩行者等の安全確保が実現したが、残りの 460m 区間（3 工区）の内、国道 23 号から東側の約 300m については歩道が無く、歩行者等の安全が確保されていない状況にある。また、一般国道 23 号との交差点部においては、右折車線がないために朝夕を中心に渋滞が発生している。</p> <p>以上のことから、本事業にて歩道整備を実施することにより、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歩行者等の安全確保 ②危険通学路の解消 ③交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>			
計画変更の推移		事前評価時 (2017 年度)	再評価時 (2022 年度)	変動要因の分析
	事業期間	2017～2023 年度	2017～2026 年度	・交差点改良の追加と、交差点改良に伴う関係機関との調整等による延伸
	事業費(億円)	4.2	13.2	下記内訳の要因による増額
	経費内訳 工事費	1.6	7.0	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点改良を追加することによる増額 (+0.7 億) ・交差点部の幅員拡張に伴い、河川側への土留めが必要となり、コンクリート矢板を追加することによる増額 (+1.2 億) ・河川渡河部の構造について、当初、既設橋にボックスカルバートを継ぎ足す計画であったが、既設橋が築造から 80 年以上経過しており、老朽化により架け替え等が発生した場合、再度迂回路が必要など、地域に与える影響面を考慮し、拡幅部のみ既設橋に継ぎ足す計画から、既設橋を撤去し、新たに門型カルバートにて施工する計画に変更したことによる増額 (+1.6 億) ・再評価時の調査にて、国道 23 号へ流入する西行き方向の渋滞長が河川渡河部まで影響することが判明したことから、渋滞の影響を考慮し、片側交

				互通行から迂回路の設置により相互通行を確保する計画へ変更したことによる増額 (+1.9 億) ・ 上記変更により 5.4 億を増額
	用補費	1.2	4.8	・ 交差点改良及び交差点部の幅員拡張に伴う用地費の増額 (+0.2 億) ・ 迂回路設置による支障物件の増、及び借地に伴う補償費の増額 (+0.2 億) ・ 事前評価時に対象としていなかった支障物件が、用地測量後、正確な位置が判明したことで、補償対象となったことによる補償費の増額 (+3.1 億) ・ 工事に伴う営業補償を計上した事による補償費の増額 (+0.1 億) ・ 上記変更により 3.6 億を増額
	その他	1.4	1.4	
	事業内容	歩道設置 L=500m, W=10.75m	歩道設置、交差点改良、 L=680m, W=10.75~13.75m	・ 事業区間の延伸 ・ 交差点改良の追加 ・ 交差点部の幅員拡張

II 評価

①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の自動車交通量は、事前評価時:7,015 台/日(2015 実測)、再評価時:7,792 台/日(2022 実測)となり、前回評価時から約 11%増加している。 <p>【歩行者および自転車の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の歩行者交通量は、歩道未整備となる 3 工区については、事前評価時:1 人 12h/(2015 実測)、再評価時:3 人/12h(2022 実測)となっている。 事業箇所の自転車交通量は、歩道未整備となる 3 工区については、事前評価時:74 台 12h/(2015 実測)、再評価時:63 台/12h(2022 実測)となり、前回評価時から約 15%減少している。 歩道未整備となる 3 工区においては、中学校の徒歩通学圏の生徒や、自転車等が狭い路肩を通行しており、危険な状況となっている。 事業箇所は、2015 年度から継続して安城市の通学路交通安全プログラムの要対策箇所に位置づけられており、事業の必要性に変化はない。 安城西中学校の通学路は、他路線などを使用するルートとなっているが、現通学路上での中学生生徒の死亡事故が過去に発生していることなどを踏まえ、本事業の完了後は、本路線を通行するルートに改められる見込みである。 2 工区(事業箇所終点側の延長約 220m)の歩道新設区間が、新たに安城西部小学校及び安城西中学校の通学路として利用されている。 <p>【渋滞の発生状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の渋滞の発生状況を、事前評価時(2015 実測)と再評価時(2022 実測)と比較すると、福釜町下山交差点を起点とする東流入方向の最大渋滞長は 50mから 170mに、西流入方向の最大渋滞長は 120mから 180mに増加している。 事業箇所は安城市のコミュニティバス路線となっているが、交差点部の渋滞によりバスの定時性確保が困難な状況となっている。 渋滞の主な原因は右折車による直進阻害となっており、右折車線がない現在の交差点形状では、改善が見込めない状況である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の自動車交通量は、7 千台/日以上で推移している。 歩道未整備となる 3 工区は、自転車交通量が減少傾向であるものの、安城西中学校の生徒が登下校時に利用しているなど、歩行者等の通行に際して危険な状況が続いている。 福釜町下山交差点の最大渋滞長は、事前評価時に比べ増加している。 以上より、事前評価時から引き継いだ事業目標となる、歩行者等の安全確保及び危険通学路の解消の必要性について大きな変化は生じておらず、再評価時に加えた目標である交通円滑化についての必要性が確認された。
	<p style="text-align: center;">A</p> <p>Ⓐ: 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"> 事業箇所の自動車交通量は、前回評価時から増加傾向が見られる。 歩道未整備となる 3 工区の自転車交通量は、前回評価時から若干の減少傾向が見られる。 未整備区間では、自転車等が狭い路肩を通行するなど、危険な状況が継続している。 事業中となる 3 工区は、歩道整備後に中学校の通学路となる見込みとなっている。 事業区間に位置する交差点部の渋滞長は増加している。 以上より、歩行者等の安全確保、危険通学路の解消の必要性については、大きな変化は生じておらず、渋滞解消の必要性については増大している。 <p style="text-align: center;">判定</p>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	計	
工程区分	調査・設計	←————→						←————→					
	用地補償			←————→			←————→						
	工事			←————→			←————→						
事業費(億円)	前回計画			2.6			1.6					4.2	
	実績			5.2								5.2	
	今回計画			5.2			8.0					13.2	

【進捗率】

	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(km)	0.5	0.2	44%
事業費(億円)	13.2	5.2	40%
工事費	7.0	0.4	6%
用地費	4.8	3.8	79%
その他	1.4	1.0	70%

※事業費ベースの用地取得率は2021年度末時点で79%（面積ベース取得率は40%）

【施工済みの内容】

- ・ 終点側（2工区）の歩道設置は、2021年度（2022.3）に計画幅員（W=10.75）で完了。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

- ・ 歩道整備後は、中学校の通学路が本路線を通行するルートに改められる見込みである。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・ 当該事業に交差点改良を追加することにより、関係機関との協議、調整等に期間を要する。
- ・ また、交差点部の拡幅に伴い、新たな用地買収が必要となったことにより、用地交渉に期間を要する。
- ・ 河川渡河部の構造変更及び、工事中の相互交通を確保するよう計画を変更したことにより、設計検討、迂回路の築造、及び渡河部門型カルバートの施工に期間を要する。
- ・ 上記内容により、事業期間を3か年延伸する。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・ 個別の用地交渉に時間を要する。

【今後の見込み】

- ・ 地元の総論は事業に賛成であり、用地取得箇所より順次整備を行うなどし、2026年度に完了の見込みである。
- ・ 橋の改修は、川の水量が多い月間（6月～10月）は施工ができず、期間を限定して工事を行う必要があるため、迂回路と仮橋の整備を含め、約3か年を要する計画となる。

判定

B

- 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）
- ・ 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。
- 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。

【理由】

- ・ 安城市と地元の協力を受け、用地交渉を進めており、一定の期間を要すれば計画どおりの完了が見込まれるため。

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<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。 <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	<ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化困難な効果は、①交通安全対策として3項目、②渋滞対策として1項目の合計4項目で評価を行った結果、事前評価時、再評価時ともに評価値は0.67となり、基準値の0.6を上回る結果を得た。 <p><交通事故対策(交通安全対策)></p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時:死傷事故率 86.2 件/億台キロで、得点「1」 ・再評価時:死傷事故率 28.1 件/億台キロで、得点「1」 <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時:事業箇所は安城西部小学校、安城西中学校の通学路として使用されており、得点「3」 ・再評価時:上記に変化は無く、得点「3」 <p>c) 自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時:事業箇所は3種・日交通量 7,015 台/日 (2015 実測)で、計画交通量 4,000～20,000 台/日の3種道路の歩道等新設に該当し、得点「2」 ・再評価時:事業箇所は3種・日交通量 7,792 台/日 (2022 実測)で、計画交通量 4,000～20,000 台/日の3種道路の歩道等新設に該当し、得点「2」 <p><地域の活性化(渋滞対策)></p> <p>a) 主要な渋滞箇所での渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時:公共交通機関の利用促進(バス路線の渋滞緩和)に資する事業に該当し、得点「2」 ・再評価時:上記に変化は無く、得点「2」 <p>【評価値】</p> <p>○事業採択時 : (1+3+2+2) 点 / (Max3 点×該当 4 項目) = 8 点 / 12 点 = 0.67</p> <p>○再評価時 : (1+3+2+2) 点 / (Max3 点×該当 4 項目) = 8 点 / 12 点 = 0.67</p>

【事前評価時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(歩道(自歩道)の新設・拡幅 + 渋滞対策)

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"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1
			<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	3	
			<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	2	
			<input checked="" 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	1	
			<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"/> 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	2
			<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。	3	
<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。	2				
<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。	1				
合計			9	6	
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) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞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	3	
			<input checked="" 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・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計		
総合計			12	8	
評価値			0.67		

※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)による。

【再評価時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(歩道(自歩道)の新設・拡幅 + 渋滞対策)

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	◎	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1
			<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	3	
			<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	2	
			<input checked="" 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	1	
			<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"/> 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	2
			<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。	3	
<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。	2				
<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。	1				
合計			9	6	
1 あいちを 高める	②地域の活 性化	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			<input checked="" 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・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> その他の渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	2	
総合計			12	8	
評価値			0.67		

※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 道路維持課・道路建設課・都市整備課)による。

判定

A

- ①A: 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。

	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化困難な効果については、評価値が事前評価時、再評価時ともに 0.67 となり、基準値の 0.6 を超えており、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ため。
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。 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> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全確保の状況 ・通学路の指定状況 ・事業箇所における交通円滑化の状況 	
V 事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・一般県道道場山安城線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。 	
VI 対応方針	
事業継続	