

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要	
事業名	交通安全対策事業（交差点改良事業）
地区名	主要地方道 あま愛西線（坂牧東交差点）
事業箇所	あま市 坂牧
事業のあらまし	<p>○事業箇所概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 坂牧東交差点は、海部北部地域の東西幹線である（主）あま愛西線（以下「東西線」という。）と、あま市東部市街地を縦貫する（市）甚目寺坂牧線（以下、「南北線」という。）との交差点である。 特に、東西線は、名古屋市と海部西部地域を結ぶ主要幹線道路として機能しており、交通量は今回評価時の実測で約 22,700 台/日に上り、南北線の交通量約 9,000 台/日を加えると、坂牧東交差点には約 31,700 台/日に上る交通が集中している。 <p>①交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 両路線の整備状況を見ると、東西線は幅員 18m・4 車線で整備されているが、当該路線上の交差点の多くは右折車線を付加しておらず、慢性的な渋滞が発生しているため、主要な南北幹線との交差点を中心に、順次、改良を進めている。対して南北線は、交差点北側では既に右折車線を含め幅員 21m で整備が完了しているが、交差点南側は右折車線も無いため、朝夕のピーク時には 100m を超える渋滞長を観測するなど、地域交通の円滑化が強く望まれる状況となっていた。 さらに、今後供用が予定される交差点から約 1km 北側の街路整備（（都）西今宿東条線）が完了すると、名古屋方面から甚目寺市街地への交通が、現在の（一）名古屋甚目寺線を利用するルートから当該交差点を経由するルートに転換され、西行き右折車線で深刻な渋滞が発生することが懸念される状況にある。 <p>②交通事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 交差点部での渋滞や交通集中により、交差点内の右直事故や追突事故などの交通事故が多発しており、前回評価時における死傷事故件数は年平均 3.25 件、交通量を加味した死傷事故率は 241.8 件/億台キロと、愛知県管理道路平均値の 2.8 倍に達する状況となっている。 <p>③危険通学路の解消・④歩行者等の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 坂牧東交差点は甚目寺南小学校の通学路となっているが、利用は下校時のみとなり、中高生の自転車の往来が集中する朝のラッシュ時には、小学児童の安全のため、市街地内の市道を迂回するルートに登校する状況となっている。 東西線の自転車歩行者道は、有効幅員が 1.5m と狭小であるが、東西方向の自転車通行台数は 500 台/日以上と多く、特に甚目寺南小学校の児童及び、自転車通学を行う生徒が集中する甚目寺南中学校の下校時には、自転車歩行者道内を歩行者と自転車が輻輳する危険な状態となっている。 <p>○結び</p> <ul style="list-style-type: none"> 以上を背景に本事業は、「交通事故の削減」、「危険通学路の解消」、「歩行者等の安全確保」を目的とし安全な歩行空間を確保するとともに、本事業と平行して進められている南北線の整備完了迄に、将来の交通需要の増加に対応する交通処理機能を持たせるよう、県・市が連携して、抜本的な交差点改良を実施し、「交通円滑化」を図るものである。
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①交通円滑化 ②交通事故の削減 ③危険通学路の解消 ④歩行者等の安全確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>

		事業採択時 (2009 年度)	再評価時(1 回目) (2016 年度)	再評価時(2 回目) (2021 年度)	変動要因の分析	
計画変更 の推移	事業期間	2009 年度 ～2016 年度	2009 年度 ～2021 年度	2009 年度 ～2023 年度	用地買収の難航による事業期間の延伸	
	事業費(億円)	5.4	5.4	5.9	—	
	経費 内訳	工事費	0.9	0.9	1.1	労務費の増(2009 年 単価→2021 年単価)
		用補費	3.7	3.7	3.8	非木造建物の補償基 準変更に伴う増額 (2017 年改正)
		その他	0.8	0.8	1.0	労務費の増(2009 年 単価→2021 年単価)
事業内容	交差点改良 L=240m, W=24.1m	交差点改良 L=240m, W=24.1m	交差点改良 L=240m, W=24.1m	変動なし		

II 評価

①事業の必要性の変化	1) 必要性 の変化	<p>【交通量の推移(①)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東西線の日交通量は、事業採択時:24,900 台(2008 実測)、前回評価時:25,300 台(2016 実測)、今回評価時:22,700 台(2021 実測)となり、前回評価時から約 10%減少している。 南北線の日交通量は、事業採択時:9,000 台(2008 実測)、前回評価時:8,600 台(2016 実測)、今回評価時:8,900 台(2021 実測)となり、前回評価時から約 3%増加している。 なお、将来的な交通量の見通しは、交差点北側の街路整備((都)西今宿東条線と(一)名古屋甚目寺線との接続区間の整備)の完了後では、交差点東側の日交通量が上下線の合計で約 3,000 台増加する見込みとなっている。 <p>【渋滞の発生状況(①)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝(7 時～10 時)、夕(16 時～19 時)の渋滞の発生状況を、前回評価時(2016 年)と今回評価時(2021 年)と比較すると、暫定で 2018 年度に右折車線が整備された交差点南側市道については、北行き渋滞長が朝ピーク時の 100mから 40mに、夕ピーク時の 70mから 30mと共に減少し、大幅に改善している。 東西線の渋滞状況は、前回評価時の最大 10m(夕ピーク時・西行き)から、今回評価時の最大 20m(朝ピーク時・西行き)とほぼ変化がないが、交差点北側の街路整備((都)西今宿東条線)完了後に予測される交差点東側の日交通量の増加(約 3,000 台の増)に伴い、夕方のピーク時間帯では、西行き・右折車線において最大で約 130mの渋滞長が発生すると予測されている。 <p>【死傷事故の推移(②)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故の発生状況を、事業採択時(2005～2008)と前回評価時(2011～2014)、今回評価時(2015～2018)の直近 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事業採択時:31 件、前回評価時:13 件、今回評価時:8 件となり、前回評価時から 38%減少している。 また、交通量を加味した死傷事故率は、事業採択時:517.9 件/億台キロ、前回評価時:241.8 件/億台キロ、今回評価時:150.9 件/億台キロとなり、前回評価時から 38%減少している。 死傷事故件数及び死傷事故率減少の要因は、2011 年に実施した事故対策(カラー舗装等)の効果が大きいと考えられるが、依然として右折時や出会い頭の事故が多い。 <p>【歩行者等の利用状況(③④)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 昼間 12hの交差点横断歩行者数(東西方向)は事業採択時:93 人(2008 実測)、前回評価時:74 人(2016 実測)、今回評価時:100 人(2021 実測)で推移。同じく昼間 12hの交差点横断自転車台数(東西方向)は事業採択時:668 台(2008 実測)、前回評価時:528 台(2016 実測)、今回評価時:550 台(2021 実測)で推移している。 また、坂牧東交差点を横断する小学児童は、事業採択時:13 人、前回評価時:41 人、今回評価時の:36 人となっている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通量は東西線で 20,000 台/日以上水準で推移しており、将来的には交差点北側の街路整備により、名古屋-甚目寺市街の交通が(一)名古屋甚目寺線から坂牧東交差点を経由するルートに転換されるため、大幅な交通量の増加が見込まれている。
------------	---------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> 死傷事故率は、前回評価時に比べ減少傾向が見られるが、依然として平均 2 件／年以上の事故が発生している。 東西線の朝夕の最大渋滞長は、前回評価時に比べ変化なし。右折車線が新たに整備された交差点南側市道の渋滞状況は大幅な改善が見られる。 坂牧東交差点は甚目寺南小学校の通学路となっており、小学児童数約 40 名が交差点を横断している。なお、甚目寺南小学校区の長期的な将来人口推計は約 2 割の減少にとどまる見込みであり、通学路としての利用も継続すると思われる。 交差点を横断する歩行者・自転車数に大きな変化はない。 以上から前回評価時より、事業目的である、交通円滑化や交通事故の削減、歩行者等の安全確保等の必要性については大きな変化は生じていない。 																																																																																																																																																			
判定	<p>B</p> <p>A : 前回評価時に比べ必要性が増大している。 ⓑ : 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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回評価時より死傷事故率は減少しているものの、依然として高い水準にあり、交差点を横断する歩行者・自転車数に大きな変化はない。また、通学路としての利用にも変化はなく、歩行者等の安全確保や交通円滑化等の必要性については大きな変化は生じていないため。 交差点北側の街路整備（（都）西今宿東条線）の完了後は、名古屋-甚目寺市街の主要ルートである（一）名古屋甚目寺線の交通量が当該交差点を経由するルートに転換され、本交差点に流入する交通量が大幅に増加し、現交差点形状ではそれを処理しきれずに、東西線西行き渋滞が深刻化する恐れがある状況に変わりはないため。 																																																																																																																																																			
②事業の進捗状況及び見込み	<p>1) 進捗状況</p> <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="383 940 1452 1232"> <thead> <tr> <th></th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</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>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="11">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="11">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="11">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回計画</td> <td>0.2</td> <td></td> <td>2.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.0</td> <td></td> <td></td> <td>0.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5.4</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>0.2</td> <td></td> <td>2.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>0.2</td> <td></td> <td>2.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1.2</td> <td></td> <td></td> <td>5.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="383 1265 1149 1534"> <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>0.24</td> <td>0.0</td> <td>0 %</td> <td>0.24</td> <td>0 %</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>5.2</td> <td>4.7</td> <td>90 %</td> <td>5.9</td> <td>80 %</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>0.7</td> <td>0.3</td> <td>43 %</td> <td>1.1</td> <td>28 %</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>3.7</td> <td>3.5</td> <td>96 %</td> <td>3.8</td> <td>92 %</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.8</td> <td>0.9</td> <td>108 %</td> <td>1.0</td> <td>87 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費ベースの用地取得率は 2020 年度末時点で 92.3%（面積ベース取得率は 80.3%）</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故対策として、現道内での速効対策（カラー舗装・路面標示等）を実施（2011.1～2011.5）。 <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故件数は減少傾向にあるものの、依然として高い水準にある。（2005 年～2008 年：31 件→2011 年～2014 年：13 件、2015 年～2018 年：8 件） <p>2) 未着手又は長期化の理由</p> <p>（用地買収の難航）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間は、工場、飲食店、自動車販売店等の事業所が多く立地しており、残地における再建計画の見通しの確認や代替地の選定等に時間を要するため。 土地所有者、建物所有者、事業者など、複数の権利者間の利害を調整し、個別交渉を同時に進め、その同意を得る必要があるため。 <p>3) 今後の事業の見込み</p> <p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地買収（関係地権者が多く、個別の交渉に時間を要する。） <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地元及びあま市は協力的であり、県、市が一体となって取り組むことで、2022 年度には用地買収を完了させ、2023 年度に完了の見込みである。 		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計	工種 区分	調査・設計	←————→												用地補償	←————→												工事	←————→												事業費 (億円)	前回計画	0.2		2.0					3.0			0.2				5.4	実績	0.2		2.0					2.5							4.7	今回計画	0.2		2.0					2.5				1.2			5.9		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)	0.24	0.0	0 %	0.24	0 %	事業費(億円)	5.2	4.7	90 %	5.9	80 %	工事費	0.7	0.3	43 %	1.1	28 %	用地補償費	3.7	3.5	96 %	3.8	92 %	その他	0.8	0.9	108 %	1.0	87 %
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計																																																																																																																																				
工種 区分	調査・設計	←————→																																																																																																																																																		
	用地補償	←————→																																																																																																																																																		
	工事	←————→																																																																																																																																																		
事業費 (億円)	前回計画	0.2		2.0					3.0			0.2				5.4																																																																																																																																				
	実績	0.2		2.0					2.5							4.7																																																																																																																																				
	今回計画	0.2		2.0					2.5				1.2			5.9																																																																																																																																				
	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)	0.24	0.0	0 %	0.24	0 %																																																																																																																																															
事業費(億円)	5.2	4.7	90 %	5.9	80 %																																																																																																																																															
工事費	0.7	0.3	43 %	1.1	28 %																																																																																																																																															
用地補償費	3.7	3.5	96 %	3.8	92 %																																																																																																																																															
その他	0.8	0.9	108 %	1.0	87 %																																																																																																																																															

	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。 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"> ・用地補償に時間を要しているが、あま市や地元の協力を得て交渉を進めており、一定の期間を要すれば、計画通りの完了が見込まれるため。
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	<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	<p>貨幣価値化困難な効果は、①渋滞対策として1項目、②交通安全対策として3項目の合計4点で評価を行った結果、事業採択時 10点/12点=0.83、前回評価時 9点/12点=0.75、今回評価時 9点/12点=0.75となっている。</p> <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"> ・事業採択時: 渋滞損失時間は 25.7 万人時間/年 km で、県平均値 5.1 万人時間/年 km を大幅に上回っており、得点「1」 ・前回評価時: 渋滞損失時間は 27.1 万人時間/年 km で、県平均値 6.7 万人時間/年 km を大幅に上回っており、得点「1」 ・今回評価時: 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」 <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"> ・事業採択時: 死傷事故率 517.9 件/億台キロで、得点「3」 ・前回評価時: 死傷事故率 241.8 件/億台キロで、得点「2」 ・今回評価時: 死傷事故率 150.9 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"> ・事業採択時: 南北線は小学校の通学路を含み、通学路の安全性向上に資するため、得点「3」 ・前回評価時: 上記に変化は無く、得点「3」 ・今回評価時: 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"> ・事業採択時: 東西線は4種・日交通量 24,900 台(2008年実測)で、計画交通量 10,000 台/日の4種道路の歩道拡幅に該当し、得点「3」 ・前回評価時: 上記に変化は無く(日交通量 25,300 台(2016年実測)、得点「3」 ・今回評価時: 上記に変化は無く(日交通量 22,700 台(2021年実測)、得点「3」 <p>「評価値」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業採択時:(1+3+3+3)点/(Max3点×4項目)= 10点/12点=0.83 ○ 前回評価時:(1+2+3+3)点/(Max3点×4項目)= 9点/12点=0.75 ○ 今回評価時:(2+1+3+3)点/(Max3点×4項目)= 9点/12点=0.75

【事業採択時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良)

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 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 checked="" type="checkbox"/> 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、レッドゾーン区間(死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間)、あんしん歩行エリアなど、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 type="checkbox"/> 死傷事故率が200～500件/億台キロの区間(イエローゾーン区間)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	MAX3 3 2 1	3	
		<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	MAX3 3 2 1	3		
		<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 checked="" type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上以上の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 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。	MAX3 3 2 1			3
		合計	9		9	
		②力連携力・地域	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する <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・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input checked="" 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	MAX3 3 2 1	
		合計	3	1		
		総合計	12	10		
		評価値				0.83

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)による。

【前回評価時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良)

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 防衛力	○	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 <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	MAX3 3 2 1	2	
		<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、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		
		<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 checked="" type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上以上の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 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。	MAX3 3 2 1			3
		合計	9		8	
		③成長力	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input checked="" 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	MAX3 3 2 1	
		合計	3	1		
		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(平成28年7月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)による。

【今回評価時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良)

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	○	<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	
		2 あいちを守る	○	<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			3		
<input checked="" type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上3種の道路、または計画交通量10,000台/日の4種の道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3					
<input type="checkbox"/> 計画交通量4,000~20,000台/日の3種の道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種の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	7			
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3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

- Ⓐ: 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。
- 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。

【理由】

- ・ 貨幣価値化困難な効果については、評価値が前回評価時の0.75から今回評価時も0.75と変わらず、基準値の0.6を超えており、十分な事業効果が確保される見通しがあるため。(死傷事故率の減少に伴い、得点が1点減少するものの、事業区間があま市コミュニティバス路線に新たに設定されたことで1得点を得て、合計値は前回評価時から変化なしとなる)

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

■対象(事業完了後5年目) □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】

- ・ 安全性の改善状況(死傷事故件数、死傷事故率)
- ・ 交通の改善状況(渋滞長)

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針