

## 再 評 価 調 査 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	一般県道 津島七宝名古屋線（伊福交差点）					
事業箇所	あま市 七宝町下之森					
事業のあらまし	<p>○事業箇所概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊福交差点は、海部北部地域の東西幹線である（一）津島七宝名古屋線（以下「東西線」という。）と、あま市を南北に縦貫する（一）須成七宝稲沢線（以下、「南北線」という。）との交差点である。</li> <li>特に、東西線は、（主）あま愛西線や（主）名古屋津島線とともに、名古屋市と海部西部地域を結ぶ都市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 15,400 台/日に上り、南北線の交通量約 6,600 台/日を加えると、伊福交差点には約 22,000 台/日に上る交通が集中している。</li> </ul> <p>①交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>両路線の整備状況を見ると、東西線は幅員 12m・2 車線で整備されているが、南北線は幅員 8m 程度で 2 車線を確保しているものの歩道は無く、かつ交差点部では東西線・南北線ともに右折車線を持たないことから、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している。</li> </ul> <p>②交通事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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出会い頭事故、進入区間での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 580.0 件/億台キロと、愛知県管理道路平均値の 6 倍に達する状況となっている。</li> </ul> <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"> <li>伊福交差点は伊福小学校の通学路として利用されるとともに、交差点の北側約 2 km に位置する七宝中学校に通う多くの中学生が、当該交差点を自転車で通行している。</li> <li>南北線は歩道が無いため、伊福小学校の通学路は最短ルートとなる南北線を通行することなく、市街地内の細街路を迂回するルートの通行を余儀なくされており、地域の生活道路としても、安全な歩行空間の確保が求められている。</li> </ul> <p>○結び</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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」を目的とし南北線の両側に自転車歩行者道を整備するとともに、東西線・南北線の両者に右折車線を新設するなどの抜本的な交差点改良を実施することで、「交通円滑化」を図るものである。</li> </ul>					
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</p> <p>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>					
計画変更の推移		事業採択時 (2007 年度)	再評価時(1 回目) (2015 年度)	再評価時(2 回目) (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2007 年度 ～2016 年度	2007 年度 ～2021 年度	2007 年度 ～2025 年度	用地交渉の長期化による事業期間の延伸	
	事業費 (億円)	9.3	8.7	8.7	変動なし	
	経費内訳	工事費	1.0	1.0	1.0	変動なし
		用補費	7.6	7.0	7.1	非木造建物の補償基準変更に伴う増額 (2017 年改正)
その他		0.7	0.7	0.6	精査による減額	
事業内容	交差点改良、 L=220m, W=12.0～15.0m	交差点改良、 L=220m, W=12.0～15.0m	交差点改良、 L=220m, W=12.0～15.0m	変動なし		

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性  
の変化

【交通量の推移(①)】

- ・ 東西線の日交通量は、事業採択時:17,400 台(2008 実測)、前回評価時:16,100 台(2015 実測)、今回評価時:15,400 台(2021 実測)となり、前回評価時から約4%減少している。
- ・ 南北線の日交通量は、事業採択時:5,800 台(2008 実測)、前回評価時:6,800 台(2015 実測)、今回評価時:6,600 台(2021 実測)となり、前回評価時から約3%減少している。

【渋滞の発生状況(①)】

- ・ 朝(7時~10時)、夕(16時~19時)の渋滞の発生状況を、前回評価時(2015年)と今回評価時(2021年)で比較すると、最大渋滞長は朝ピーク時において、東西線東行きが70mから400mに、南北線南行きが70mから150mに大幅に増加するとともに、夕ピーク時においては、東西線西行きが40mから100mに増加するなど、主に右折車による直進阻害を原因とした渋滞が深刻化しつつある。

【死傷事故の推移(②)】

- ・ 交通事故の発生状況を、事業採択時(2004-2007)と前回評価時(2010~2013)、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:12件、前回評価時:13件、今回評価時:5件となり、前回評価時より60%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:416.0件/億台キロ、前回評価時:580.0件/億台キロ、今回評価時:143.4件/億台キロとなり、前回評価時より75%減少している。

【歩行者等の利用状況(③④)】

- ・ 昼間12hの歩行者交通量は、東西方向の横断で事業採択時:216人(2008実測)、前回評価時:179人(2015実測)、今回評価時:230人(2021実測)で推移。南北方向の横断で事業採択時:49人(2008実測)、前回評価時:51人(2015実測)、今回評価時:80人(2021実測)で推移している。
- ・ 昼間12hの自転車交通量は、東西方向の横断で事業採択時:421台(2008実測)、前回評価時:366台(2015実測)、今回評価時:450台(2021実測)で推移。南北方向の横断で事業採択時:307台(2008実測)、前回評価時:390台(2015実測)、今回評価時:347台(2021実測)で推移している。
- ・ また、伊福交差点を横断する小学児童は、事業採択時:74人、前回評価時:54人、今回評価時:44人となっている。

【変動要因の分析】

- ・ 自動車交通量は、事業採択時以降、東西線で約15,000台/日以上、南北線で約6,000台/日以上水準で推移している。
- ・ 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1件/年以上の事故が発生している。
- ・ また、朝夕の最大渋滞長は、前回評価時に比べ増加の傾向を示している。
- ・ 伊福交差点は伊福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、伊福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

B

- 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。

【理由】

- ・ 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。

		<ul style="list-style-type: none"> <li>また、朝夕の最大渋滞長は増加傾向にあるとともに、前回評価時と変わらず小学校の通学路ともなっていることから、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。</li> </ul>																																																																																																																																																																																																				
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>2007</th><th>2008</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>2024</th><th>2025</th><th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工程 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="14">←————→</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 colspan="14">←————→</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><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></td><td>0.2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>2.7</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5.1</td><td></td><td>0.7</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>8.7</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td><td>0.2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>2.7</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>4.4</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td></td><td>0.2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>2.7</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td></td><td>4.2</td><td></td><td></td><td></td><td>8.7</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>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.46</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>0.46</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>8.0</td> <td>4.5</td> <td>56%</td> <td>8.7</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>0.3</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>1.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>  用地補償費</td> <td>7.0</td> <td>3.8</td> <td>55%</td> <td>7.1</td> <td>54%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.7</td> <td>0.6</td> <td>90%</td> <td>0.6</td> <td>100%</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54.2%（面積ベース取得率は44.2%）</p> <p><b>【施工済みの内容】</b> —</p> <p><b>【事後評価に準ずるフォローアップ】</b> —</p>			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	計	工程 区分	調査・設計	←————→														←→							用地補償						←————→														←————→		工事																				←————→	事業費 (億円)	前回計画		0.2					2.7						5.1		0.7						8.7	実績		0.2					2.7						1.5								4.4	今回計画		0.2					2.7						1.5				4.2				8.7		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)	0.46	0.0	0%	0.46	0%	事業費(億円)	8.0	4.5	56%	8.7	51%	工事費	0.3	0.0	0%	1.0	0%	用地補償費	7.0	3.8	55%	7.1	54%	その他	0.7	0.6	90%	0.6	100%
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	計																																																																																																																																																																																
	工程 区分	調査・設計	←————→														←→																																																																																																																																																																																					
		用地補償						←————→														←————→																																																																																																																																																																																
		工事																				←————→																																																																																																																																																																																
	事業費 (億円)	前回計画		0.2					2.7						5.1		0.7						8.7																																																																																																																																																																															
		実績		0.2					2.7						1.5								4.4																																																																																																																																																																															
		今回計画		0.2					2.7						1.5				4.2				8.7																																																																																																																																																																															
		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)	0.46	0.0	0%	0.46	0%																																																																																																																																																																																																	
事業費(億円)	8.0	4.5	56%	8.7	51%																																																																																																																																																																																																	
工事費	0.3	0.0	0%	1.0	0%																																																																																																																																																																																																	
用地補償費	7.0	3.8	55%	7.1	54%																																																																																																																																																																																																	
その他	0.7	0.6	90%	0.6	100%																																																																																																																																																																																																	
2) 未着手又は長期化の理由	<p>(用地買収の難航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業着手段階で行った地域住民への事業説明会において、道路線形の見直しを求める強い要請を受け、事業計画の修正と地元調整に長期を要し、地域の合意形成を得たものの、用地補償の着手に4年を要した。</li> <li>沿道は、密集市街地で補償物件が多く、用地補償交渉に際し、補償の方法や代替地の請求など、個別地権者の理解と協力を得るために時間を要している。</li> </ul>																																																																																																																																																																																																					
3) 今後の事業進捗の見込み	<p><b>【阻害要因】</b> ・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> <p><b>【今後の見込み】</b> ・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、2024年度には用地買収を完了させ、2025年度に完了の見込みである。</p>																																																																																																																																																																																																					
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> ・あま市・地元の協力を受け、用地補償を促進しており、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。</p>																																																																																																																																																																																																					

<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><b>【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】</b>          ・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> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</b>          ー</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b>          ー</p> <p><b>【変動要因の分析】</b>          ー</p>
<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p>	<p>3) 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9点/12点=0.75、前回評価時10点/12点=0.83、今回評価時8点/12点=0.67となっている。</p> <p>&lt;地域の活性化(渋滞対策)&gt;</p> <p>a) 主要な渋滞箇所での渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業採択時:東西線は名鉄バス路線であり、公共交通機関の利用促進に該当し、得点「2」</li> <li>・ 前回評価時:上記に変化は無く、得点「2」</li> <li>・ 今回評価時:上記に変化は無く、得点「2」</li> </ul> <p>&lt;交通事故対策(交通安全対策)&gt;</p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業採択時:死傷事故率 416.0 件/億台キロで、得点「2」</li> <li>・ 前回評価時:死傷事故率 580.0 件/億台キロで、得点「3」</li> <li>・ 今回評価時:死傷事故率 143.4 件/億台キロで、得点「1」</li> </ul> <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業採択時:東西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」</li> <li>・ 前回評価時:上記に変化は無く、得点「3」</li> <li>・ 今回評価時:上記に変化は無く、得点「3」</li> </ul> <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"> <li>・ 事業採択時:歩道設置する南北線は4種・日交通量 5,762 台(2008年)で、計画交通量 4,000~10,000 台/日の4種道路の歩道新設に該当し、得点「2」</li> <li>・ 前回評価時:歩道設置する南北線は4種・日交通量 6,789 台(2015年)で上記同様、得点「2」</li> <li>・ 今回評価時:歩道設置する南北線は4種・日交通量 6,572 台(2021年)で上記同様、得点「2」</li> </ul> <p>「評価値」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事業採択時:(2+2+3+2)点/(Max3点×4項目)= 9点/12点=0.75</li> <li>○ 前回評価時:(2+3+3+2)点/(Max3点×4項目)= 10点/12点=0.83</li> <li>○ 今回評価時:(2+1+3+2)点/(Max3点×4項目)= 8点/12点=0.67</li> </ul>

【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	○	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	2
		<input 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	3	
		<input checked="" 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	2	
		<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	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	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	7
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	MAX3	2
		<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	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	9
評価値			0.75	

※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 安心・安全	○	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	3
		<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	3	
		<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	2	
		<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	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	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	8
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	MAX3	2
		<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	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	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。

【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	
			合計	3	
			<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	
			合計	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	MAX3	2	
		<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上の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。	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	3	2			
総合計			9	6	
評価値			12	8	
				0.67	

※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

B

- 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、死傷事故率の減少に伴い評価値が前回評価時の 0.83 から、今回評価時の 0.67 に減少しているものの、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。

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