

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	主要地方道 <small>なごやとよたせん</small> 名古屋豊田線					
事業箇所	<small>にっしんしさんぼんぎちよう</small> 日進市三本木町地内					
事業のあらまし	<p>本路線は、<small>なごやしてんぱくく</small> 名古屋市天白区を起点に、<small>にっしんし</small> 日進市を經由し <small>とよたし</small> 豊田市に至る幹線道路であり、都市計画道路名古屋豊田線として都市計画決定されている路線でもある。</p> <p>近隣の採土場や工業団地などから本路線へ流入する普通貨物車がある他、名古屋市と豊田市の地域間を移動する通過交通も多い状況となっている。また、本事業区間周辺には大規模な住宅団地が複数立地するとともに、高校や大学等学校施設も集中し、朝夕を中心に自転車の通行が非常に多い区間となっており、朝夕の通学時には徒歩通学する小中学生や高校生、大学生らと、自転車通学する高校生とが錯綜し、安全性が確保されていない状況にあるため、地元からは早急な交通安全対策が求められている。</p> <p>以上を踏まえ、歩行者等の安全性確保と危険通学路の解消を主な目的として、自転車歩行者道設置事業に着手したものである。</p> <p>本事業区間は、車道両側に自転車歩行者道が設置済の区間を挟んで、西側の1工区（延長約0.225km）と東側の2工区（延長約0.72km）に分かれている。1工区はW=16mで平成25年度に施工が完了し、小学校の通学路が本路線の自転車歩行者道を通行するルートに改められるなど、歩行者等の安全性が確保されており、現在、2工区について事業を進めている。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①歩行者等の安全性確保 ②危険通学路の解消</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時	再評価時	再々評価時	変動要因の分析	
	事業期間	平成17年度～平成22年度	平成17年度～平成30年度	平成17年度～平成33年度	用地取得が難航し、事業が長期化した	
	事業費（億円）	12.0	12.0	12.0	下記内訳の要因による	
	経費内訳	工事費	4.6	4.6	4.6	—
		用補費	3.3	3.3	3.5	精査による増額
その他	4.1	4.1	3.9	精査による減額		
事業内容	自転車歩行者道設置 延長 L=0.945km 幅員 W=16m 1工区 0.225km 日進市米野木町地内他 2工区 0.720km 日進市三本木町地内	自転車歩行者道設置 延長 L=0.945km 幅員 W=16m 1工区 0.225km 日進市米野木町地内他 2工区 0.720km 日進市三本木町地内	自転車歩行者道設置 延長 L=0.945km 幅員 W=16m 1工区 0.225km 日進市米野木町地内他 2工区 0.720km 日進市三本木町地内	—		

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】

- ・ 名古屋豊田線の当該事業区間の自動車交通量は、事前評価時 13,532 台/日 (H17 センサス)、再評価時 12,019 台/日 (H22 センサス)、再々評価時 11,955 台/日 (H27 センサス) である。事前評価時から減少しているものの、前回再評価時からほぼ横ばいとなっている。
- ・ 現在事業中である名古屋豊田線の 2 工区側においても、再評価時 8,925 台/日 (H25 実測値)、再々評価時 8,584 台/日 (H30 実測値) となり、ほぼ横ばいとなっている。

【歩行者および自転車の利用状況】

- ・ 名古屋豊田線の歩行者交通量は、現在事業中の 2 工区側で、再評価時 248 人/12h (H25 実測値)、再々評価時 110 人/12h (H30 実測値) であり、減少している。
- ・ 名古屋豊田線の自転車交通量は、現在事業中の 2 工区側で、再評価時 741 台/12h (H25 実測値)、再々評価時 473 台/12h (H30 実測値) であり、減少している。
- ・ 現在事業中の 2 工区側において、歩行者及び自転車の交通量は減少しているものの、利用者は多く、既設歩道内での歩行者と自転車との錯綜や登下校時に自転車が車道にまで溢れて逆走行する危険な状況もみられる。
- ・ また、本事業区間は、再評価時および再々評価時ともに日進市立東小学校の通学路に指定されているが、再評価年度に供用された 1 工区においては、小学生の通学路が設置した自転車歩行者道を利用するルートに改められた。その結果、本事業区間を通行している児童数は、再評価時の約 30 人から再々評価時の 96 人に増加している。

【死傷事故の推移】

- ・ 交通事故の発生状況を、事前評価時 (H13~H16)、再評価時 (H19~H22) と再々評価時 (H25~H28) の直近 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事前評価時・33 件/4 年に対し、再評価時・28 件/4 年、再々評価時・18 件/4 年と減少傾向にあり、死傷事故率も、事前評価時・96.9 件/億台キロから、再評価時・90.2 件/億台キロ、再々評価時・65.3 件/億台キロに減少している。
- ・ 現在事業中の 2 工区側では、事前評価時・100.0 件/億第キロ、再評価時・80.8 件/億台キロ、再々評価時・84.5 件/億台キロとなっており、事前評価時から減少しているものの、再評価時からほぼ横ばいとなっている。
- ・ 交通弱者（歩行者および自転車）が関係する事故は、完成供用済となった 1 工区側が減少傾向にある一方、片側歩道となる 2 工区では自転車の関係する事故が事前評価時の 1 件/4 年から再々評価時の 4 件/4 年に増加しており、現在も交通弱者に関連した事故が発生している。

【変動要因の分析】

- ・ 本事業区間の自動車交通量は、事前評価時から減少しているものの、再評価時から再々評価時ではほぼ横ばいで推移している。
- ・ 本事業区間の歩行者及び自転車の利用者数について、現在事業中の 2 工区側では、再評価時から再々評価時で減少しているものの、利用者は多く、歩行者と自転車との錯綜や登下校時に自転車が車道にまで溢れて走行する危険な状況がみられる。
- ・ 再評価年度に供用された 1 工区においては、小学生の通学路が設置した自転車歩行者道を利用するルートに改められ、通行児童数の大幅な増加につながっている。現在事業中の 2 工区においても、事業完了後に通学路が見直されることにより、同様の効果が期待される。
- ・ 死傷事故率は 100 件/億台キロ以下の水準で推移しているものの、交通弱者に関連した事故は現在も発生している。
- ・ 以上から、再評価時に比べ、事業目的である、歩行者等の安全性確保、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いない。

	B	<p>A：事業着手時に比べ必要性が増大している。 ② 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。 ※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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間は、高校生の通学に利用され自転車交通量が多く、既設歩道内での歩行者と自転車との錯綜や登下校時に自転車が車道にまで溢れて逆走行する危険な状況もみられた。現在事業中の2工区においても、このような危険な状況が継続している。 ・自転車歩行者道が設置された1工区においては、小学生の通学路が供用後の歩道を通行するルートに改められたため、現在事業中である2工区においても同様の効果が期待できる。 ・以上のことから、歩行者・自転車の利用空間を確保し、安全な通学路を提供する事業の必要性に大きな変化はない。 																																																																																																																																																																																																																												
<p>1) 進捗状況</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: -40px; top: 50%; transform: translateY(-50%);">②事業の進捗状況及び見込み</p>	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="411 660 1444 963"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>H17</th><th>H18</th><th>H19</th><th>H20</th><th>H21</th><th>H22</th><th>H23</th><th>H24</th><th>H25</th><th>H26</th><th>H27</th><th>H28</th><th>H29</th><th>H30</th><th>H31</th><th>H32</th><th>H33</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">1 工区</td> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</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 colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">2 工区</td> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td colspan="3">←→</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">合計</td> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回計画</td> <td colspan="3">1.6</td> <td colspan="3">4.9</td> <td colspan="3">4.6</td> <td colspan="3">0.9</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">1.6</td> <td colspan="3">4.9</td> <td colspan="3">0.7</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="3">1.6</td> <td colspan="3">4.9</td> <td colspan="3">0.7</td> <td colspan="4">4.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="411 1064 1129 1310"> <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>0.9</td> <td>0.2</td> <td>26%</td> <td>0.9</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>12.0</td> <td>7.2</td> <td>60%</td> <td>12.0</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>4.6</td> <td>2.4</td> <td>53%</td> <td>4.6</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>3.3</td> <td>1.5</td> <td>45%</td> <td>3.5</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>4.1</td> <td>3.3</td> <td>80%</td> <td>3.9</td> <td>85%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 工区は施工済みであり、面積ベースの用地取得率は100% ※2 工区の面積ベースの用地取得率は70%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1工区の自転車歩行者道の設置は、平成25年度(H25.7)にW=16.0mで完了。 ・平成28年度から2工区の用地の取得に着手。 <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1工区の事業完了後は、通学路が本路線を通るルートに変更となっている。 				H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	1 工区	工種 区分	調査・設計	←→			←→			←→											用地補償	←→			←→			←→											工事	←→			←→			←→											2 工区	工種 区分	調査・設計	←→			←→			←→			←→								用地補償	←→			←→			←→			←→								工事	←→			←→			←→			←→								合計	事業費 (億円)	前回計画	1.6			4.9			4.6			0.9							実績	1.6			4.9			0.7							今回計画	1.6			4.9			0.7			4.8					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)	0.9	0.2	26%	0.9	26%	事業費(億円)	12.0	7.2	60%	12.0	60%	工事費	4.6	2.4	53%	4.6	52%	用補費	3.3	1.5	45%	3.5	43%	その他	4.1	3.3	80%	3.9	85%	<p>2) 未着手又は長期化の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部地権者の用地立会への出席が得られず、用地境界が未確定の箇所があるため、事業の進捗に影響を及ぼしている。 <p>3) 今後の事業進捗の見込み</p> <p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道地区の総論は事業に賛成であるため、今後も粘り強く用地交渉を継続することで、地権者の理解を得て用地取得を進めることができるものと考えている。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2工区について、買収済み箇所から順次工事に着手し、未買収箇所については随時、用地取得を進め、平成33年度の事業完了を目指す。
			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33																																																																																																																																																																																																											
1 工区	工種 区分	調査・設計	←→			←→			←→																																																																																																																																																																																																																					
		用地補償	←→			←→			←→																																																																																																																																																																																																																					
		工事	←→			←→			←→																																																																																																																																																																																																																					
2 工区	工種 区分	調査・設計	←→			←→			←→			←→																																																																																																																																																																																																																		
		用地補償	←→			←→			←→			←→																																																																																																																																																																																																																		
		工事	←→			←→			←→			←→																																																																																																																																																																																																																		
合計	事業費 (億円)	前回計画	1.6			4.9			4.6			0.9																																																																																																																																																																																																																		
		実績	1.6			4.9			0.7																																																																																																																																																																																																																					
		今回計画	1.6			4.9			0.7			4.8																																																																																																																																																																																																																		
	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)	0.9	0.2	26%	0.9	26%																																																																																																																																																																																																																									
事業費(億円)	12.0	7.2	60%	12.0	60%																																																																																																																																																																																																																									
工事費	4.6	2.4	53%	4.6	52%																																																																																																																																																																																																																									
用補費	3.3	1.5	45%	3.5	43%																																																																																																																																																																																																																									
その他	4.1	3.3	80%	3.9	85%																																																																																																																																																																																																																									

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>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"> ・用地取得を推進するとともに、段階的に供用を図りながら事業を進めることで、平成 33 年度の事業完了が見込まれるため。
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、局所的な交通安全対策事業であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じない事業であるため、費用対効果の分析は行わない。 <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>
	<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化困難な効果は、該当する交通安全対策としての 3 項目で評価を行った。事前評価時、再評価時、再々評価時 6 点/9 点=0.67 で変化なく、基準値 0.6 を満たしている。 <p><歩行者等の安全性確保></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 96.9 件/億台年で、得点は「1」 ・再評価時：死傷事故率 90.2 件/億台年で、得点は「1」 ・再々評価時：死傷事故率 65.3 件/億台年で、得点は「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：通学路が含まれており、得点は「3」 ・再評価時：通学路が含まれており、得点は「3」 ・再々評価時：通学路が含まれており、得点は「3」 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：本事業区間は 3 種道路で、自動車交通量は 13,500 台/日程度であり、得点は「2」 ・再評価時：本事業区間は 3 種道路で、自動車交通量は 12,000 台/日程度であり、得点は「2」 ・再々評価時：本事業区間は 3 種道路で、自動車交通量は 12,000 台/日程度であり、得点は「2」 <p>【評価値】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事前評価時：(1+3+2) 点 / (Max3 点×該当 3 項目) = 6 点/9 点=0.67 ○再評価時：(1+3+2) 点 / (Max3 点×該当 3 項目) = 6 点/9 点=0.67 ○再々評価時：(1+3+2) 点 / (Max3 点×該当 3 項目) = 6 点/9 点=0.67

【再評価時の状況（事業区間全体）】

◆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)

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
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
		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
総合計			9	6
評価値			0.67	

【再々評価時の状況（事業区間全体）】

◆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)

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
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
		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
総合計			9	6
評価値			0.67	

※道路・街路事業の評価マニュアル（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。

判定

A

- ◎(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。
- 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。

【理由】

- ・ 貨幣価値化困難な効果について、再評価時、再々評価時ともに評価値が基準の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。

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】

- ・ 事業区間における自転車及び歩行者の通行に係る安全性の改善状況
- ・ 事業実施前後の死傷事故件数および死傷事故率の変化
- ・ 通学路の指定状況

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針