

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 151 号				
事業箇所	とよかわしいちのみやちょう 豊川市一宮町地内				
事業のあらまし	<p>一般国道 151 号は長野県飯田市を起点とし、北設楽郡豊根村、新城市を経て豊橋市を終点とする総延長約 137km の幹線道路である。南信州地域と東三河地域との連携交流を促進する幹線軸の役割を担うとともに、新東名・東名高速道路や三遠南信自動車道へのアクセス道路で、また、都市計画道路豊川一宮線として都市計画決定されている。</p> <p>当該事業区間は、豊川市・豊橋市内の一般国道 151 号において、唯一の歩道未設置の区間であり、東名高速道路豊川ICにも近く、交通量も約 26,000 台/日（大型車約 3,700 台/日）と多い。</p> <p>また、本事業区間沿線は市街地が広がり、周辺にはJR三河一宮駅や一宮西部小学校、砥鹿神社、店舗、宅地等が立地していることから、自転車や歩行者の通行も多い。</p> <p>しかしながら、当該事業区間では歩道が未設置であることから、歩行者や自転車が車道にはみ出して通行しており、非常に危険な状況となっている。</p> <p>以上を踏まえ、当該事業区間の歩道設置事業に平成 24 年度より着手した。</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</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H24)	再評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	平成 24 年度～ 平成 28 年度	平成 24 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）	4.8	8.9	下記内訳の要因による	
	経費内訳	工事費	0.8	0.8	—
		用補費	3.8	7.5	当初、計画幅員に掛かる物件を補償対象と想定していたが、物件調査の結果、影響する物件が増加したことによる増額
その他	0.2	0.6	物件調査の対象箇所の増加による増額		
事業内容	歩道設置 延長 L=0.48km 幅員 W=16.0m	歩道設置 延長 L=0.48km 幅員 W=16.0m	—		

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"> ・本路線の交通量は、事前評価時約 24,400 台/日 (H22 センサス)、再評価時約 26,000 台/日 (H27 センサス) であり、若干増加しており、20,000 台/日以上で推移している。 ・自転車交通量は、事前評価時 104 台/12h (H22 センサス)、再評価時 90 台/12h (H27 センサス) である。歩行者交通量は、事前評価時 11 人/12h (H22 センサス)、再評価時 155 人/12h (H27 センサス) であり、再評価時においても本路線の自転車及び歩行者の利用がみられる。 <p>【歩行者及び自転車の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時と同様に、豊川市・豊橋市内の一般国道 151 号において、当該事業区間のみ歩道が未設置の状況である。沿線には、事前評価時と変わらず、三河一宮駅や一宮西部小学校、砥鹿神社、宅地、店舗が立地している。そのため、本事業により歩道が設置された際には、歩行者や自転車の当該事業区間の利用が見込まれる。 ・隣接する歩道設置済み区間は通学路として利用されている。 <p>【死傷事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数は、事前評価時 (H20～H23)、再評価時 (H25～H28) で比較すると、事前評価時 4 件/4 年、再評価時 3 件/4 年であり、ほぼ横ばいである。死傷事故率で見ても、事前評価時 22 件/億台キロ、再評価時 16 件/億台キロであり、100 件/億台キロ以下で推移している。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の交通量は、事前評価時から再評価時で若干増加しており、20,000 台/日以上で推移している。 ・沿線の学校等の施設の立地状況は、事前評価時から再評価時で変化は見られない。 ・死傷事故件数、死傷事故率ともほぼ横ばいで、交通事故の発生状況に大きな変化は見られない。
	<p>判定</p> <p>B</p> <p>A： 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。 ※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"> ・当該事業区間の交通量や沿線施設の立地状況、事故の発生状況は、事前評価時から再評価時で大きな変化はなく、歩行者等の安全な通行空間を確保する本事業の必要性に大きな変化は見られない。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	
工種区分	調査・設計	←→										
	用地補償		←→							→		
	自歩道設置工事								←→		←→	
事業費(億円)	当初計画	4.8										
	実績	6.4						0.8				
	今回計画	6.4						0.8	1.7			

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体達成状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】
延長(km)	0.5	0.0	0%	0.5	0%
事業費(億円)	4.8	7.2	150%	8.9	81%
工事費	0.8	0.0	0%	0.8	0%
用補費	3.8	6.7	176%	7.5	89%
その他	0.2	0.5	250%	0.6	83%

※当該事業における面積ベースの用地取得率は77%

【施工済みの内容】

- ・施工済み区間なし。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

—

2) 未着手又は長期化の理由

- ・用地取得において、物件調査を行った結果、当初想定していなかった物件の建物移転が必要となり、再築工法検討や地権者の移転先の確保等、地権者との合意に向けた調整に期間を要したため、事業が長期化した。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・本事業区間の東側で一部用地取得が難航している。

【今後の見込み】

- ・現在、地元関係者と調整を進めている。対象地権者の少ない本事業区間の西側から順次事業を進め、歩道未設置区間の解消を図る。
- ・本事業区間の西側において用地取得・工事を推進しながら、東側の用地取得の難航箇所の合意に向けた調整を進めていく。

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）
- ・これまでの事業は順調である。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】

- ・一部地権者の調整に時間を要しているが、合意が得られるよう、必要な調整を進めており一定の期間等を要すれば、事業の完成が見込まれるため。

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、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>
	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、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、再評価時とも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22件/億台キロで、得点は「1」 ・再評価時：死傷事故率16件/億台キロで、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：沿線には、鉄道駅や小学校等の公共施設が立地しており、得点は「2」 ・再評価時：沿線には、鉄道駅や小学校等の公共施設が立地しており、得点は「2」 <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4種道路で、自動車交通量は24,400台/日程度あり、得点は「3」 ・再評価時：本事業区間は4種道路で、自動車交通量は26,000台/日程度あり、得点は「3」 <p>【評価値】</p> <p>○事前評価時：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) =6点/9点=0.67</p> <p>○再評価時：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) =6点/9点=0.67</p>

【事前評価時】

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	2
			<input 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づけられた事業に該当する	3	
			<input checked="" 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 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		

【再評価時】

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	2
			<input 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づけられた事業に該当する	3	
			<input checked="" 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 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・街路事業評価マニュアル(平成28年3月 愛知県建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

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、事前評価時、再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。

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	
<input checked="" type="checkbox"/> 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】 事業実施前後の歩行者等の安全性の変化	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅵ 対応方針	