

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	交通安全対策事業(自転車歩行者道設置事業)				
地区名	一般国道 247 号				
事業箇所	知多郡南知多町大字内海地内				
事業のあらまし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 247 号は名古屋市を起点とし、知多半島を周回し、三河湾の臨海部を通り、豊橋市を終点とする総延長約 151.3km の主要幹線道路である。当該事業区間は、県内有数の観光スポットである内海海水浴場、内海温泉を有する内海市街地のメインストリートである。また、都市計画道路内海通線として都市計画決定されており、現道を拡幅して、交差点改良及び歩道設置をするものである。</li> <li>・当該事業区間は西から主要地方道半田南知多線と接続する内海南浜田交差点、内海西交差点、内海交差点と 3 つの交差点が隣接しており、市街地の主要な交差点に関わらず、右折帯がないため、右折する車が直進する車の通行を阻害しており、渋滞が発生している。特に、観光シーズンになると南知多道路への右折車、海水浴場駐車場への右折車により、長い渋滞を招いている。</li> <li>・更に、内海小学校の通学路指定されているものの連続した歩道がないため、非常に危険な状況となっている。</li> </ul> <p>以上を踏まえ、当該事業区間の自転車歩行者道設置及び交差点改良事業に着手したものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通死傷事故の削減</li> <li>②歩行者等の安全性確保</li> <li>③危険通学路の解消</li> <li>④市街地内の交通円滑化・渋滞軽減</li> </ul> <p>【副次目標】 -</p>				
計画変更の推移		事前評価時	再評価時	変動要因の分析	
	事業期間	H25 年度～H30 年度	H25 年度～H35 年度	用地交渉の長期化による事業期間の延長	
	事業費(億円)	10.0	10.0	-	
	経費内訳	工事費	5.9	5.9	-
		用補費	3.8	3.8	-
その他		0.3	0.3	-	
事業内容	自転車歩行者道設置 交差点改良 L=650m W=15.5～19.0m	自転車歩行者道設置 交差点改良 L=650m W=15.5～19.0m	-		

II 評価	
① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>① 交通死傷事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 247 号の事業区間内における死傷事故件数は、事業採択時(H18～H21)13 件/4 年から、再評価時(H24～H27)9 件/4 年に減少し、死傷事故率も、事業採択時(H18 年から H21 年)・512.5 件/億台キロから、再評価時(H24～H27)・403.6 件/億台キロに減少している状況であるが、依然として事故が多く発生している状況から、継続的な対策実施が求められている。</li> </ul> <p>② 歩行者等の安全性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 247 号の自転車通行量は、約 230 人・台/12hであり、特に通学時間帯の 7 時台、16 時台が多く、約 40 人～50 人・台の通行量がある。</li> <li>・内海小学校の約 200 名の児童のうち、約 130 名が事業区間を利用して通学しており、車両との接触事故の危険性があるため、自転車歩行者道の整備が求められている。</li> </ul> <p>③ 危険通学路の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 27 年度における南知多町の通学路安全プログラムでは、内海南浜田交差点から東端区総合会館の間が通学路の要改善箇所に位置付けられており、通学路整備の要望が高まっている。</li> </ul> <p>④ 市街地等の交通円滑化・渋滞軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑時旅行速度は採択時・18.7km/h、再評価時・14.6km/hと混雑している状況がみられる。</li> <li>・特に、観光シーズンには、右折帯が確保されていないため、沿道の駐車場等へアクセスする交通により通過交通が阻害されている。</li> </ul>
	<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。</p> <p>※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"> <li>・「①交通死傷事故削減」は、採択時に比べ交通事故件数、死傷事故率は低下しているものの、依然として事故が多く発生している。</li> <li>・「②歩行者等の安全性確保」「③危険通学路の解消」「④市街地内の交通円滑化・渋滞軽減」は、大きな変化は生じていない。</li> <li>・以上から、事業の必要性は、事業着手時点に比べ、大きな変化は生じていない。</li> </ul>

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H25~H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
工種区分	調査・設計	←————→							
	用地補償	←————→							
	工事					←————→			
	・道路工					←————→			
	・橋梁工					←————→			
事業費(億円)	当初計画	8.0	2.0						
	実績	0.1							
	今回計画	0.1	9.9						

【進捗率】

	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(m)	650	0.0	0%	650	0%
事業費(億円)	10.0	0.1	1%	10.0	1%
工事費	5.9	0.0	0%	5.9	0%
用捕費	3.8	0.0	0%	3.8	0%
その他	0.3	0.1	33%	0.3	33%

【施工済みの内容】

—

2) 未着手 又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設の一部が用地買収の対象であるため、土地所有者と事業者との関係から、用地買収への理解が得られなく長期化している。</li> </ul>
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間は、商業施設・飲食店等の事業所が多く立地しており、用地取得や事業賛同に関して合意形成を図るために時間を要する。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本年度より、事業着手している内海南浜田交差点部に加え、事業への賛同を概ね得ている内海西交差点から東端区総合会館までの区間に新規事業着手する。また、引き続き、県・町・地域が一体となって用地交渉を務めることで、H35年度までに完了させる見込みである。</li> </ul>
判定	<p>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><input checked="" type="radio"/> 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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地補償に時間を要するが、事業期間の見直しにより、平成35年度の事業完了が見込まれる。</li> </ul>
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)分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、自転車歩行車道の整備と右折車線の付加を行う平面交差点の改良であり、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。</li> </ul> <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

貨幣価値化困難な効果は、下記に示す様に、「交通安全対策の推進」として3項目の合計3項目で評価を行った結果、事業採択時8点/9点=0.89から、再評価時7点/9点=0.78で、評価値は0.11減少したが、基準値0.6を満たしている。

「交通安全対策の推進」

a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する

- ・事業採択時: 死傷事故率 512.5 件/億台キロ(500 件/億台キロ以上)で 500 件/億台キロ以上に該当し、得点「3」
- ・再評価時 : 死傷事故率 403.6 件/億台キロで 200~500 件/億台キロ未満であり、得点「2」

b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる

- ・事業採択時: 内海小学校の通学路の安全性向上に資するため、得点「3」
- ・再評価時 : 上記に変化は無く、得点「3」

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

- ・事業採択時: 日交通量 5,091 台/日で、計画交通量 4,000~10,000 台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「2」
- ・再評価時 : 日交通量 4,976 台/日(H29)で、上記同様に、得点「2」

【評価値】

○事業採択時: (3+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 8点 / 9点 = 0.89

○再評価時: (2+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 7点 / 9点 = 0.78

【事業採択時の状況】

貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	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
		<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
		<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 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。 <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。 <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
		合計	9 8
		総合計	9 8
		評価値	0.89

【再評価時の状況】

貨幣価値化可能な効果 評価基準表			
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	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 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
		<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
		<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 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。 <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。 <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
		合計	9 7
		総合計	9 7
		評価値	0.78

※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	B	<p>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。</p> <p><b>B</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。</p> <p>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>
	<p>【理由】</p> <p>・事業の効果は、事業採択後に実施した速効対策により交通事故が減少し、事業採択時の 0.89 から、再評価時の 0.78 に減少しているが、評価値は基準値 0.6 を超えており、十分な事業効果が発現される見通しがある。</p>	
III 対応方針（案）		
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。</p> <p>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) □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"> <li>・交通事故の削減状況(死傷事故件数・死傷事故率等)</li> <li>・アンケート調査</li> <li>・交通の円滑化状況 (滞留長・渋滞長等)</li> </ul>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		