

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要	
事業名	交通安全対策事業(交通安全施設等整備事業)
地区名	主要地方道 あま愛西線(坂牧東交差点改良)
事業箇所	あま市 坂牧地内
事業の あらまし	<p>●事業概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「坂牧東交差点」は、尾張平野中央部を東西に横断して名古屋市に結ぶ「(主)あま愛西線」(以下、「東西幹線」という。)と、あま市東部市街地の南北軸・「(市)甚目寺坂牧線」((都)西今宿東条線。以下、「南北線」という。)を結節する交差点である。 ・東西幹線は、旧・(主)甚目寺佐織線として、古くから都市計画(W18m・4車線)に基づく整備を終えているが、交差点の多くは右折車線を付加しておらず、交通事故が多発するとともに、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、改良を進めてきている。 ・本事業は、この一環として、「坂牧東交差点」について、「交通安全の確保」と「地域交通の円滑化」に向け、下記①～④を目的として交差点改良を実施するものである。 ・事業の実施に際しては、道路管理者として、東西幹線を愛知県(本事業)、南北線をあま市が分担するとともに、即時的な対応が求められている交通事故対策については、事業の初期段階において、カラー舗装や路面標示など、現道内で施工可能な速効対策を実施した上で、引き続き、用地を取得し、右折車線の新設や歩道幅などの抜本的な改良事業を実施することとした。 <p>①交通事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西幹線は4車線を確保しているが、坂牧東交差点では多発する交通事故への対応を優先し、従来、第二車線を右折専用車線にあて、第一車線を直進・左折車線として運用してきた。 ・交差点の進入区間では、交通の錯綜を抑制するため、導流帯と矢印の路面標示により、片側2車線の交通を、一旦、第一車線に合流させた上で、右折交通を第二車線に分岐させているが、危険な運転行動を完全に制御することが難しいため、進入区間における追突事故や、交差点内での出会い頭事故・右直事故が、依然、多発する状況にある。 ・事業着手時点での死傷事故率は518件/億台キロ(H17～H20平均)で、幹線道路全国平均値の5倍に達し、本県の交通事故対策実施基準上もレッドゾーン区間(500件/億台キロ以上)として、早期に対策を講じるべき危険箇所となっている。 ・このため、H21年3月、第2次社会資本整備重点計画(H20年度～H24年度)における「事故危険箇所」として指定し、緊急事故対策を実施することとした。 <p>②通学路の安全確保・③自転車・歩行者の利用空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西幹線の歩道幅員は2m(有効幅員1.5m)と狭小であり、車イスや自転車も共存し得る歩行空間として、自転車歩行者道(幅員3.5m・有効幅員3m)への拡幅が求められている。 ・また、交差点の横断歩道では、歩行者や自転車と自動車の事故が発生しており、交差点における視認性の確保や、左折・右折時の速度抑制など、交通弱者への安全対策が必要となっている。 ・加えて、本交差点は、北に位置する市立甚目寺南小学校・甚目寺南中学校の学区内にあって、東西幹線・南部市街地の児童・生徒の通学経路にあたり、交差点以東の南側歩道は通学路として利用されているが、交差点東南隅切部に歩行者溜りが無いため、学童が集中する登校時には西側約300mの歩道橋に迂回を強いられている状況にある。 ・このため、従道路である南北線を含め、4支の両側に自転車歩行者道を確保するとともに、交差点における安全確保に向け、自動車と歩行者・自転車の事故を防止する対策を実施することとした。 <p>④地域交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西幹線は、尾張西部地域と名古屋市を結ぶ4車線の主要幹線道路として、1日当たり約25,000台(事業採択時H20=24,900台/日)の交通量を処理している。 ・一方、南北線は、あま市東部市街地の道路ネットワークの強化に向け、東側に並走する(一)名古屋甚目寺線のバイパスとして、県・市で都市計画(W18m・2車線)に基づく街路整備事業を進めており、現在、H33完了を目標として整備が進む交差点北1kmの県道結節区間の整備を完了すると、南北幹線に交通が転換され、結節点である坂牧東交差点の右折・左折交通量の増加が見込まれる。 ・坂牧東交差点では、現在、朝・夕のピーク時に、東西幹線の最大滞留長が200m(渋滞長は約10m)に達し、問題が顕在化しつつあるが、(一)名古屋甚目寺線のバイパスとして交通が転換されると、西進車線で最大140mの渋滞長が発生すると想定される。 ・従来、交差点事故抑制の視点から実質的に2車線運用を行っている東西幹線では、信号現示の青時間を優先的に配分(東西幹線:南北線=2:1)することで、渋滞の発生を抑制しているが、青時間が制限される南北線では、最大渋滞長が北側30m、右折車線を持たない南側で100mに達しており、地域交通の円滑化が強く望まれる状況となっている。 ・このため、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、東西幹線と南北線の結節点としての機能を果たせるよう、県市一体となって、右折車線の新設等、抜本的な改良を実施することとした。

事業目標	【達成(主要)目標】 ①交通事故の削減 ②通学路の安全確保 ③自転車・歩行者の利用空間の確保 ④地域交通の円滑化				
	【副次目標】 ー				
計画変更の 推移		事業採択時 (H21)	再評価時(H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H21 年度～H28 年度	H21 年度～H33 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)	5.4	5.4	変動無し	
	経費 内訳	工事費	0.9	0.9	変動無し
		用補費	3.7	3.7	変動無し
		その他	0.8	0.8	変動無し
事業内容	交差点改良 自転車歩行者道設置 L=240m、W=24.1m	交差点改良 自転車歩行者道設置 L=240m、W=24.1m	変動なし		

II 評価

1) 必要性の変化

①交通事故の削減 ～死傷事故件数・死傷事故率の推移～

- ・交通事故対策については、現道内での速効対策として、H21 年度に交通事故の発生状況を分析して対策を立案し、H22 年度に詳細設計を行い、H23 年 3 月に工事を実施した。
- ・具体的には、カラー舗装と路面標示により、進入区間での減速・導流、右折車線及び交差点内右折導流帯の明示、交差点内左折導流部の減速など、ドライバーに注意喚起し危険な交通挙動の抑制を図っている。
- ・この対策の結果、死傷事故件数は、事業採択時(H17～H20)31 件/4 年から、再評価時(H23～H26)13 件/4 年に大幅に減少(△58%減)し、死傷事故率も、事業採択時(H17～H20)・518 件/億台キロから、再評価時(H23～H26)・242 件/億台キロに半減(53%減)したが、依然、幹線道路全国平均値の 2 倍を超える水準にあり、本県の交通事故対策実施基準上も、イエローゾーン区間(200 件/億台キロ以上)として、継続的な対策の実施が求められている。
- ・このため、道路を拡幅し、直進左折・直進・右折の 3 車線を確保する抜本対策により、一層、交通流の整序化を進めることが必要となっている。

②通学路の安全確保 ～通学路の指定及び通学児童数の推移～

- ・現在(再評価時)も、小学校・中学校の通学路として利用されており、通学児童数で見ると、事業採択時・13 人に対し、再評価時・41 人に増加(約 3.2 倍)している。
- ・このため、引き続き、通学路の安全を確保に向け歩行空間整備等の対策を推進する必要がある。

③自転車・歩行者の利用空間の確保 ～歩行者・自転車利用者数の推移～

- ・自転車利用者数は、事業採択時・875 台/日(H20 実測値)から、再評価時 692 台/日(H28 実測値)に減少(△20%減)している。
- ・歩行者数は、事業採択時・122 人/日(H20 実測値)から、再評価時・97 人/日(H28 実測値)に減少(△21%減)している。
- ・歩行者・自転車数は減少しているが、自転車数は対策の目安となる 500 台/日を超える状況にあり、車道の路肩、歩道伴に狭小であるため、自転車歩行者道への拡幅が必要となっている。

④地域交通の円滑化～交通量・渋滞発生状況の推移～

- ・地域交通の動向を、道路交通センサスの結果により、H6 から H27(速報値)迄・約 20 年間の日交通量の推移で見ると、東西幹線の名古屋市境界・萱津橋では 37,000 台/日～46,000 台/日、(一)名古屋甚目寺線で 12,000 台/日～16,000 台/日、両者の差分は 25,000 台/日～31,000 台/日で、ほぼ横ばいで推移している。
- ・また、本交差点における日交通量は、事業採択時(H20 実測値)・24,900 台/日から、再評価時(H28 実測値)・23,200 台/日で、若干の減少(△7%減)が見られるが、上記の差分交通量とほぼ一致し、長期的に見れば横ばい傾向にしているものと想われる。
- ・一方、本交差点北 1km の県道結節区間の整備が完了し、(一)名古屋甚目寺線から南北線に交通転換が図られると、(一)名古屋甚目寺線の日交通量は 12,000 台/日から 6,500 台/日に半減し、坂牧東交差点・東側の日交通量は、現在の 23,000 台/日から 26,000 台/日に増加が見込まれる。
- ・この結果、夕方のピーク時間帯では、西進・右折交通量の増加により、最大 140m の渋滞長が発生すると予測される。
- ・また、本交差点の渋滞損失時間は、事業採択時(H20 実測値から算定)・25.7 万人時間/年 km から、再評価時(H28 実測値から算定)・27.1 万人時間/年 km に増加(5%増)しており、渋滞緩和対策の目安となる県平均値 6.7 万人時間/年 km を超える状況が続いている。
- ・また、南北線の整備を終えると 31.6 万人時間/年 km に増加見込まれ、右折車線を新設する抜本的な交差点改良を実施する必要がある。

① 事業の必要性の変化

B

- 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。

判定

【理由】

- ・①交通事故の削減は、H23.3 月に実施した速効対策により、死傷事故件数が約 6 割減少するなど大きな成果を上げているが、死傷事故率は依然 200 件/億台キロを超える状況が続いており、引き続き抜本対策により、一層の削減を図る必要がある。
- ・②通学路の安全確保、③自転車・歩行者の利用空間の確保、④地域交通の円滑化については、事業の必要性に大きな変化は生じていない。
- ・以上から、事業の必要性は、着手時点に比べ、大きな変化は生じていない。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	計	
速効対策	調査・設計	←→														
	工事		●													
抜本対策	調査・設計	←→														
	用地補償			←→												
	工事											←→				
事業費(億円)	当初計画	4.6				0.8										5.4
	実績	2.2														2.2
	今回計画	2.2								3.0			0.2		5.4	

【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(km)	0.24	0.0	0%	0.24	0%
事業費(億円)	4.6	2.2	48%	5.4	41%
工事費	0.2	0.2	100%	0.9	20%
用補費	3.7	1.5	41%	3.7	41%
その他	0.7	0.5	77%	0.8	65%

【施工済みの内容】

- ・H21年度に「計画説明会」、H23年度に「事業説明会」を開催して地域の合意を形成。
- ・交通事故対策として、H23年3月に現道内での速効対策(カラー舗装・路面標示等)を実施。
- ・抜本対策については、H23年度迄に測量設計・用地調査を終え、H24年度から用地補償に着手。
- ・H27年度末で、用地買収の進捗率は、面積ベースで32%、事業費ベースで41%完了。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・あま市とともに、「H21年度に計画説明会」「H23年度に事業説明会」を開催し、地域の合意形成に努めてきたが、用地補償交渉において、以下の理由により、関係地権者の協力を得るために時間を要し、用地取得が長期化している。
 - 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こと。
 - 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こと。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・残用地20筆の取得には、関係権利者約32名の同意が必要となるが、早期完了を求める地元及びあま市は、近隣の代替地や地権者間の土地の相互利用などの代替策を提案するなど事業推進に協力的であり、県・市・地域一体となって交渉に努めることで、時間は要するが、取得を完了させることができるものと考えている。

【今後の見込み】

- ・本年度も用地取得の促進を図っており、H28末見込みの取得率は面積ベースで52%で、補償交渉を一層、加速することで、今後、概ね4年間で用地買収を完了させ、H31年度には一連の用地取得を終えた区間から工事に着手し、南北線の整備と一体的に、H33年度迄に完了させる。

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。
- 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】

- ・用地補償に時間を要しているが、事業の早期完了を望むあま市・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。

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

- ・ 本事業は、右折車線の付加と自転車歩行車道の整備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。

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】 -

【変動要因の分析】 -

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、「交通安全対策の強化」として 3 項目、「地域交通の円滑化」として 1 項目の合計 4 項目で評価を行った結果、事業採択時 10 点/12 点=0.83 から、再評価時 9 点/12 点=0.75 で、評価値は 0.08 減少したが、基準値 0.6 を満たしている。

「交通安全対策の強化」

a) 事故多発箇所での事故数削減

- ・ 事業採択時: 死傷事故率 518 件/億台キロでレッドゾーン(500 件/億台キロ以上)に該当し、得点「3」
- ・ 再評価時 : 死傷事故率 242 件/億台キロでイエローゾーン(200~500 件/億台キロ)に該当し、得点「2」

b) 交通弱者に対する安全性向上

- ・ 事業採択時: 東西幹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」
- ・ 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

- ・ 事業採択時: 東西幹線は日交通量 24,900 台(H20)で、自動車交通量 10,000 台/日以上上の 4 種道路の歩道等の拡幅に該当し、得点「3」
- ・ 再評価時 : 東西幹線は日交通量 23,200 台(H28)で、上記同様に、得点「3」

「地域交通の円滑化」

a) 主要な渋滞箇所の渋滞緩和

- ・ 事業採択時: 渋滞損失時間は 25.7 万人時間/年 km で、県内上位区間(県平均値 5.1 万人時間/年 km 以上)に該当し、得点「1」
- ・ 再評価時 : 渋滞損失時間は 27.1 万人時間/年 km で、県内上位区間(県平均値 6.7 万人時間/年 km 以上)に該当し、得点「1」

【評価値】

○ 事業採択時: (3+3+3+1)点 / (Max3 点×該当 4 項目)= 10 点/12 点= 0.83

○ 再評価時 : (2+3+3+1)点 / (Max3 点×該当 4 項目)= 9 点/12 点= 0.75

【事業採択時の状況】

◆ 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	貨幣価値化可能な効果 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	3
			<input checked="" 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 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、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	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上上の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 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	9	
3 成長力	⑦人の交流 を活性化する 基盤整備	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	1
			<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	3	
			<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	2	
			<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	1	
合計			3	1	
総合計			12	10	
評価値					0.83

【再評価時の状況】

◆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	2
		<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 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	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、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	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	
		<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	1		
<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
⑦人の交流 を支え地域 を活性化す る基盤整備	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	1
		<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	3	
		<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	2	
		<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	1	
合計			3	1
総合計			12	9
評価値			0.75	

※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。

B

- 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】

・ 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 0.83 から、再評価時の 0.75 に減少しているものの、評価値は基準の 0.6 を満たしており、十分な事業効果が発現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】

- ・ 交通事故の削減状況(死傷事故件数・死傷事故率等)
- ・ 交通の円滑化状況(滞留長・渋滞長等)

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針

