

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	一般国道301号(自歩道整備)				
事業箇所	新城市 富岡地内				
事業の あらまし	<ul style="list-style-type: none"> ・(国)301号は、静岡県浜松市を起点に、愛知県新城市、岡崎市を経て豊田市に至る一般国道であり、東名・新東名高速道路、東海環状・三遠南信自動車道などの高規格幹線道路を結び、三河地域の都市部と山間部の連携・交流を支える広域幹線道路として機能している。 ・本事業で自歩道を設置する富岡地区は、豊川左岸の新城市南部に位置し、沿道には古くから住宅・商店・小中学校などの既成市街地が形成されるとともに、東部には工作機械やウレタン製品を製造する企業が進出している。 ・このため、本事業区間は、広域幹線道路として1日あたり約7,200台(H17道路交通センサス(以下、「センサス」という。))の自動車交通を支えるとともに、地域住民の生活道路としての役割を担っているが、歩道が未整備であるため、八名小学校・八名中学校の通学路は国道を併走する裏道に迂回を強いられており、地域から安全な歩行空間を整備するよう強く求められてきた。 ・本事業は、以上を背景に、地域住民に安全な歩行空間を確保するとともに、八名小学校・中学校の生徒に安全な通学路を提供することを目的として、富岡地区の既成市街地全区間・L=520mについて、上下線の両側に幅員3.5mの自転車歩行者道を整備するものである。 				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p><交通安全対策の推進></p> <p>①安全な歩行空間の確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事業採択時(H21)	再評価時(H27)	変動要因の分析	
	事業期間	平成21年度～ 平成27年度	平成21年度～ 平成31年度	計画変更及び用地交渉の 長期化による事業期間の 延伸	
	事業費(億円)	11.0	11.0	変動なし	
	経費 内訳	工事費	2.0	2.0	変動なし
		用補費	8.3	8.3	変動なし
その他		0.7	0.7	変動なし	
事業内容	自歩道整備 延長520m、幅員14.5m	自歩道整備 延長520m、幅員14.5m	変更なし		
II 評価					
①事業の 必要性の 変化	1) 必要 性の 変化	<p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H6からH27まで6回のセンサス(H27は速報値)により、この20年間の日交通量の推移を見ると、H6の約7,400台から、H11の約10,600台に増加した後、事業採択時直近のH17に約7,200台とH6同水準に減少し、以降、H22・約8,500台、H27・約7,500台と、ほぼ同水準で推移している。 ・また、将来的な交通量の見通しは、H42推計で約5,600台と、(国)151号バイパスの整備効果などにより約25%の減少が見込まれるが、3種3級及び4級2車線の計画交通量6,000にほぼ等しい交通需要が継続する。 <p>【富岡地区の人口の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富岡地区の世帯数と人口の推移を、住民基本台帳により比較すると、事前採択時(H22)の246世帯・居住人口869人から、再評価時(H27)の265世帯・居住人口852人で、世帯数は約8%増加したが、居住人口では約2%の減少となっている。 ・また、長期的な人口減少の見通しを、総務省の将来人口推計結果で見ると、富岡地区を含む1kmメッシュの人口は、H22の1,171人から、H62には733人と約37%の減少が見込まれている。 			

		<p>【小中学校の生徒数の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 八名小学校の児童数は、事前採択時(H21)の 255 人から、H23 年に 235 人に減少し、以降、230 人前後で推移している。 ・ また、八名中学校の生徒数は、H25 年までは 155 人前後で推移した後、減少傾向にあり、H27 年は 136 人となっている。 <p>【交通事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の発生状況を、事業採択時(H16～H19)と再評価時(H22～H25)の 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事業採択時の 5 件に対し、再評価時 6 件と、ほぼ同水準で推移している。 ・ また、交通量を加味した死傷事故率では、事業採択時の 38.7 件/億台キロから 44.1 件/億台キロで約 14%増加している。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通量及び死傷事故件数は、事業採択時とほぼ同水準で推移しているが、死傷事故率は約 1 割程度増加している。 ・ また、地区の人口や小中学校の生徒数は僅かに減少する傾向にあるが、長期的な将来人口推計においても約 4 割弱の減少にとどまる見込みである。 ・ 以上から、事業の必要性は、事業採択時から大きな変化はなく、長期的にも一定の歩行者・自転車の利用ニーズがあり、安全な歩行空間を確保する必要性に大きな変化は無い。 																																																																																																																						
	<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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量・地区人口は若干減少しているものの、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ため。 																																																																																																																						
<p>②事業の進捗状況及び見込み</p>	<p>1) 進捗状況</p>	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="335 1131 1420 1355"> <thead> <tr> <th colspan="2"></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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</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>用地補償</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>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> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="6">10.0</td> <td colspan="6">5.3</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="6">5.7</td> <td colspan="6"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="335 1400 1420 1668"> <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>進捗率(%)【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>0.52</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>0.52</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>10.0</td> <td>5.7</td> <td>57%</td> <td>11.0</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>1.0</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>2.0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>8.3</td> <td>5.2</td> <td>63%</td> <td>8.3</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.7</td> <td>0.5</td> <td>71%</td> <td>0.7</td> <td>71%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用地補償は、面積ベースで 71%完了している。(H27 年度末) 			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	工種区分	調査・設計										→		用地補償											→	工事											→	事業費(億円)	計画	10.0						5.3						実績	5.7													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】	進捗率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】	延長(km)	0.52	0.0	0%	0.52	0%	事業費(億円)	10.0	5.7	57%	11.0	52%	工事費	1.0	0.0	0%	2.0	0%	用地補償費	8.3	5.2	63%	8.3	63%	その他	0.7	0.5	71%	0.7	71%
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31																																																																																																												
工種区分	調査・設計										→																																																																																																													
	用地補償											→																																																																																																												
	工事											→																																																																																																												
事業費(億円)	計画	10.0						5.3																																																																																																																
	実績	5.7																																																																																																																						
	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】	進捗率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】																																																																																																																			
延長(km)	0.52	0.0	0%	0.52	0%																																																																																																																			
事業費(億円)	10.0	5.7	57%	11.0	52%																																																																																																																			
工事費	1.0	0.0	0%	2.0	0%																																																																																																																			
用地補償費	8.3	5.2	63%	8.3	63%																																																																																																																			
その他	0.7	0.5	71%	0.7	71%																																																																																																																			
<p>2) 未着手又は長期化の理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下記の 2 つの理由により、事業採択時の計画期間内(H21～H27)での完了が困難となっている。 ①事業着手段階における計画の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ H21 年度の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、歩行空間の確保に加え、市街地中央部に位置する曲線区間の道路線形を緩和し、自動車交通を含めて安全性の向上を図るよう要請を受け、事業計画の修正と地域の合意形成に約 1 年、細部設計の修正に約 1 年を要し、用地補償の着手に 2 年を要したこと。 ②個別用地交渉の長期化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 富岡地区は、別所街道の一部として栄えてきた古い歴史を持つ街であり、古くからの住宅や商店 																																																																																																																							

		が多いことから、用地補償交渉に際し、移転代替地の選定など、個別地権者の理解と協力を得るために、長期を要していること。
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2)①事業計画の見直しについては、H21. 8月の説明会后、道路線形の比較及び見直し作業を実施し、H22. 7月に見直した計画で再説明を開始、同9月に地域の了解を得ている。 ・ 2)②用地交渉の長期化については、新城市及び地元役員の協力を得て、代替地に関する情報を幅広く収集し、提供するなど、個別地権者との交渉に努力しているので、時間は要するものの、取得を完了させ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"> ・ 現在迄に、事業区間の南側半分・約250mの用地補償を完了したため、H28年度から歩道設置工事に着手し、同区間の通学路として供用するなど、段階的に事業を進め、早期効果発現を図る。 ・ 残用地補償7件の内、2件は既に契約内容に同意を得て、H28年度取得する予定(面積ベース取得率86%)。残された5件については、補償価格や民々境界の確定に時間を要しているが、新城市・地元役員の協力を得て交渉を続け、H30年度に用地補償を完了させ、H31年度の事業完了を目標に、順次、工事を進める。
	判定	<p>B</p> <p>A: 事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。 B: 多少の阻害要因があるが、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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画の見直しに長期を要したが、新城市・地元役員の協力を得て交渉を続けるとともに、用地取得完了区間から工事に着手し、段階的に供用を図りながら事業を促進することにより、今後、概ね4年で完了を見込むことができるため。
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値可能な効果(費用対効果分析結果)の変化	<p>【貨幣価値可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業は、自転車歩行者道を新設するものであり、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>【貨幣価値可能な効果(費用対効果)分析手法】</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として、交通安全対策の3項目について評価を行った結果、評価値は、事業採択時から変化は無く、再評価時においても0.67で、基準値0.6を満たしている。 <p><交通安全対策の推進></p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時: 死傷事故率38.7件/億台キロで、死傷事故率200未満の区間に該当し、得点「1」 ・ 再評価時 : 死傷事故率44.1件/億台キロで、死傷事故率200未満の区間に該当し、得点「1」 <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時: 事業区間は八名小中学校の通学路を含み、通学路の安全性向上に資する事業に該当するため、得点「3」 ・ 再評価時 : 上記に変化は無く、得点「3」 <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"> ・ 事業採択時: 日交通量7,152台(H17)で、計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路に該当し、得点「2」 ・ 再評価時 : 日交通量7,480台(H27)で、上記に変化は無く、得点「2」 <p>「評価値」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業採択時:(1+3+2)点/(3点×3項目)= 6点/9点=0.67 >0.6 ○ 再評価時 : (1+3+2)点/(3点×3項目)= 6点/9点=0.67 >0.6

【事業採択時の評価結果】

達成目標(建設部方針)		貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点	
①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	MAX3		1
	<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 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 checked="" 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	1		
	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		
	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

【再評価時の評価結果】

達成目標(建設部方針)		貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点	
①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	MAX3		1
	<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 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 checked="" 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	1		
	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		
	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・街路事業の事業評価マニュアル(平成25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】

- ・ 事業の効果は、事業採択時・再評価時とも、評価値は 0.67 で、基準値 0.6 を満たしており、事業着手時と同等の効果が見込まれるため。

III 対応方針	
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	
<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 style="text-align: center;">—</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路の利用状況 ・ 安全性の改善状況 (死傷事故件数、死傷事故率) 	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	