

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	交通安全施設等整備事業（交差点改良工事）				
地区名	一般県道 大府常滑線				
事業箇所	常滑市栄町地内				
事業のあらまし	<p>一般県道大府常滑線は大府市を起点とし、東海市・知多市を經由して常滑市に至る知多半島北部の県道で、都市計画道路榎戸大高線として都市計画決定されている路線でもあります。</p> <p>本事業区間は常滑市の中心市街地で周辺には駅、市役所、陶磁器会館等が立地した地域で、この陶磁器会館周辺には観光ルートが設定されており、電車で訪れる歩行者も多く見られます。また、陶磁器会館西交差点付近は、バリアフリー整備区域に位置づけられていますが、自転車歩行者道が整備されていないため、歩行者・自転車は危険な状態にあります。併せて、事業実施前から常滑駅周辺地区において土地区画整理事業が実施されており、当該交差点北側の駅前広場の新設に伴い、駅前広場への出入り口が新設される等、駅へのアクセスも増加することが想定されます。これにより、今後も歩行者・自転車及び自動車交通量が増加し、歩行者・自転車通行の危険性がますます高くなることが予測されます。</p> <p>本事業区間にある陶磁器会館西交差点は、国道247号、名鉄空港線常滑駅、知多横断道路りんくう IC を結ぶ市道と接続した主要な交差点で、朝夕通勤・通学時の交通量が多いにも関わらず、右折帯がないため、右折車両が直進車両の通行を阻害しております。そのため、追突事故や出会い頭事故、右折事故が多く起きています。</p> <p>このため、歩行者及び自転車の安全性の確保、バリアフリー化の促進及び交通死傷事故の削減を主な目的として交差点改良、自転車歩行者道整備を進めています。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】 〈交通安全対策の推進〉 ①歩行者・自転車の安全性の確保 ②バリアフリー化の促進 ③交通死傷事故の削減</p> <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	平成 17 年度 ～平成 21 年度	平成 17 年度 ～平成 30 年度	土地区画整理事業の事業期間との調整、及び用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費（億円）	10.30	7.00	—	
	経費内訳	工事費	1.18	1.18	変動無し
		用補費	8.68	5.38	区画整理事業により一部用地費を負担したことによる費用の低減、及び事業進捗に伴う経費の時点修正
その他		0.44	0.44	変動なし	
事業内容	交差点改良 1 箇所を含む自転車歩行者道設置 L=340m W=18.0m	交差点改良 1 箇所を含む自転車歩行者道設置 L=340m W=18.0m	変動無し		

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

- 本事業区間は、周辺に駅、市役所、郵便局等が立地した中心市街地にも関わらず、自転車歩行者道が設置されていないことから非常に危険な状態です。
- 事前評価時（H14～H17）で死傷事故率が208件/億台キロ、死傷事故が14件、歩行者・自転車関連事故が6件発生しました。

【再評価時の状況】

- 上記の状況については、事前評価時から大きく変化していませんが、死傷事故率の増加（208件/億台キロ⇒250件/億台キロ）、事故件数の増加（14件⇒17件）や混雑時旅行速度の低下（27.7km/h(H11)⇒24.0km/h(H17)⇒19.6km/h(H22)）が確認されています。
- 本事業区間を含む常滑市北条地区が平成20年度に新たにバリアフリー化を重点に整備する地区に位置づけられました。
- りんくうIC付近において、平成24年12月に「めんたいパークとこなめ」が、平成25年8月末には「コストコ中部空港倉庫店」がオープンしており、国道247号～陶磁器会館西交差点～りんくうIC間の市道がアクセス道路として利用されています。

【変動要因の分析】

死傷事故率・事故件数の増加、新たにバリアフリー化を重点的に整備する地区への位置づけ、周辺に新たな集客施設のオープンにより、事業の必要性が増大しています。

判定

A

- 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。

【理由】

周辺状況、交通事故状況から事業の必要性が増大しているため。

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】

事業計画及び実績

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
工種区分	調査・設計	←													
	用地補償	←													
	工事				←										→
	・道路工				←										→
事業費(億円)	計画	2.46		7.84				2.07				0.60			
	実績	2.46		1.87											

※事業費について、過去については5ヵ年毎の計画と実績、今後5年間分の事業費と、それ以降の残事業費を記載する。

【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)	0.34	0.12	35.3%	0.34	35.3%
事業費(億円)	10.30	4.33	42.0%	7.00	61.9%
工事費	1.18	0.28	23.7%	1.18	23.7%
用補費	8.68	3.78	43.5%	5.38	70.3%
その他	0.44	0.27	61.4%	0.44	61.4%

【施工済みの内容】

- ・一部、工事が施工済みですが、歩道の連続性が確保されていないため供用していません。

【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	本事業区間は常滑市の中心市街地付近であり、地権者が多く、補償内容や代替地の選定などの用地交渉に時間を要しました。	
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 用地取得が難航していますが、地元及び常滑市の歩道設置の強い要望もあり、事業への反対でないことから、一定期間を要すれば用地取得できると考えています。</p> <p>【今後の見込み】 用地買収は面積ベースで65.4%です。平成28年度を目標に鋭意買収を進め、土地区画整理事業の完了予定に合わせて、平成30年度の事業完了を目指します。</p>	
	判定	B	<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。</p> <p>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。</p> <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】 ・用地交渉等に時間を要することが想定されますが、引き続き用地交渉を進めることにより平成30年度の事業完了が見込まれるため。</p>
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】 本事業は、局所的な交通安全施設整備事業であり、交通量推計条件に変化の考慮が困難な事業のため、算定不能とします。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】 —</p>	

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

貨幣価値化困難な効果としては、「事故多発箇所での事故数削減」、「交通弱者に対する安全性の向上」、「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」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」があります。

また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は事前評価時が 0.67、再評価時が 0.75 となっています。

【事前評価時の状況】

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 安心・安全	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	2
		<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 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	
		<input 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	
		<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 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
2 力連携力・地域	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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 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	
総合計			12	8
評価値				0.67

【再評価時の状況】

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 安心・安全	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	2
		<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 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	
		<input 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	
		<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 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	7
2 力連携力・地域	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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 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	
総合計			12	9
評価値				0.75

※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)

		<p>【変動要因の分析】</p> <p>「事故多発箇所での事故数削減」</p> <p>○事前評価時：死傷事故率（H14-17）は208件/億台キロであり、得点は「2」</p> <p>○再評価時：死傷事故率（H19-22）は250件/億台キロであり、得点は「2」</p> <p>「交通弱者に対する安全性の向上」</p> <p>○事前評価時：本事業区間は、常滑駅に隣接しており、土地区画整理事業により、新たに常滑駅東駅前広場が整備され、また付近に常滑市役所、陶磁器会館等の公共・公益施設が位置しており、得点は「2」</p> <p>○再評価時：本事業区間は、平成20年度に新たにバリアフリー化を重点的に整備する地区「常滑市北条地区」に位置づけられており、得点は「3」</p> <p>「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> <p>○事前評価時：本事業区間は、4種道路で自動車交通量は9,400台/日程度であり得点は「2」</p> <p>○再評価時：本事業区間は、4種道路で自動車交通量は9,000台/日程度であり得点は「2」</p> <p>「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」</p> <p>○事前評価時及び再評価時：本事業区間は、常滑駅に隣接しており、土地区画整理事業により、新たに常滑駅東駅前広場が整備されることから、本事業区間の整備により公共交通の利用促進が期待され、得点は「2」</p>
	<p>判定</p>	<p>A</p> <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：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>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、事業着手時とほぼ同様の事業効果が見込まれるため。</p>
<p>III 対応方針（案）</p>		
<p>継続</p>	<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>	
<p>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</p>		
<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> <p>○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</p> <p>○事業区間における安全性の改善状況 [死傷事故件数、死傷事故率]</p>		
<p>V 事業評価監視委員会の意見</p>		
<p>VI 対応方針</p>		