

再 評 価 調 書

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	主要地方道東浦名古屋線 <small>ひがしうらなごやせん</small>				
事業箇所	知多郡東浦町緒川地内 <small>ちたぐんひがしうらちょうおがわ</small>				
事業のあらまし	<p>本路線は、名古屋市と東浦町を結ぶ主要な幹線道路である。</p> <p>事業区間は、周辺に北部中学校、緒川小学校、工場等が立地し、児童生徒や工場への通勤者の歩行・自転車利用が多いが、自転車歩行者道が未整備な区間があるため、歩行者が車道部を通行するなど非常に危険な状態となっている。そのため、北部中学校及び緒川小学校からは、本事業区間は交通量が多いものの歩道が狭く、車との接触が心配などといった理由で、歩道の設置等の要望が出されている。</p> <p>以上を踏まえ、歩行者及び自転車の安全性の確保、危険通学路の解消を主な目的として自転車歩行者道整備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> <p>①歩行者等の安全性確保</p> <p>②危険通学路の解消</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H17)	再評価時 (H25)	再々評価時 (H30)	変動要因の分析
	事業期間	H18～H24	H18～H29	H18～H34	用地取得難航による事業期間の延伸
	事業費（億円）	12.00	7.00	7.00	—
	経費内訳				
	工事費	4.48	3.48	3.48	中工区を別事業で整備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
用地費	6.98	2.98	2.98	中工区を別事業で整備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	0.54	0.54	0.54	—	
事業内容	交差点改良 1箇所を含む自転車歩行者道設置 延長 L=1.3km 幅員 W=9.75m, 11.00m	交差点改良 1箇所を含む自転車歩行者道設置 延長 L=1.1km 幅員 W=9.75m, 11.00m	交差点改良 1箇所を含む自転車歩行者道設置 延長 L=1.1km 幅員 W=9.75m, 11.00m	中工区を別事業で整備したことによる事業延長の縮小	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【交通量の推移】

- ・自動車交通量は、再評価時 15,243 台/日 (H25 調査)、再々評価時 14,308 台/日 (H30 調査) と僅かに減少している。
- ・事業区間沿線には工場や運送業などの事業所が立地しており、事業区間は東浦知多ICへのアクセスに利用されている。

【歩行者および自転車の利用状況の推移】

- ・歩行者交通量は、再評価時 3 人/12h (H25 調査)、再々評価時 11 人/12h (H30 調査) となっている。
- ・自転車交通量は、再評価時 79 台/12h (H25 調査)、再々評価時 103 台/12h (H30 調査) と増加しており、通勤・通学時間帯の 7 時台、18 時台の利用が多くなっている。
- ・平成 27 年度東浦町通学路交通危険箇所対策一覧表によると、本事業区間は交通量が多いものの歩道が狭く、車との接触が心配などといった理由で、緒川小学校及び北部中学校から歩道設置等の要望が出されている。

【交通事故の推移】

- ・事業区間内における死傷事故件数は、再評価時 (H19~H22) 15 件/4 年から、再々評価時 (H25~H28) 10 件/4 年に減少している。
- ・死傷事故率も、再評価時 (H19~H22) 33 件/億台キロから、再々評価時 (H25~H28) 22 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。

【変動要因の分析】

- ・自動車交通量は、多少減少しているものの、14,308 台/日が利用している。
- ・歩行者・自転車交通量は微増している。
- ・緒川小学校及び北部中学校から、本事業区間は交通量が多いものの歩道が狭く、車との接触が心配などといった理由で歩道の設置等の要望が出されている。
- ・死傷事故件数は減少している状況であるが、依然として事故が発生している。
- ・以上から、歩行者・自転車の安全性の確保、危険通学路の解消の必要性については大きな変化はない。

判定

B

- A： 前回評価時に比べ必要性が増大している。
- B： 前回評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C： 前回評価時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

- ・本事業区間の自動車交通量は若干減少しているものの依然として多く、通学路に指定されており、かつ歩行者・自転車交通量は微増しているため、自転車歩行者道整備事業の必要性に変化はない。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H18~19	H20~24	H25~29	H30	H31	H32	H33	H34	
工種区分	【東工区】									
	調査・設計	←————→								
	用地補償		←————→							
	工事		←————→							
	【中工区】									
	調査・設計	←————→								
	用地補償	←————→								
	工事	←——→								
	【西工区】									
	調査・設計					←————→				
	用地補償					←————→				
	工事						←————→			
事業費(億円)	前回計画	1.60	1.90	3.50						
	実績	0.95	1.90	0.76						
	今回計画	0.95	1.90	0.76	3.39					

【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)	1.1	0.2	18.2%	1.1	18.2%
事業費(億円)	7.00	3.61	51.5%	7.00	51.5%
工事費	3.48	1.33	38.1%	3.48	38.1%
用補費	2.98	1.79	60.1%	2.98	60.1%
その他	0.54	0.49	90.8%	0.54	90.8%

【施工済みの内容】

・東工区のうち、猪伏釜^{いぶしがま}交差点から東側の区間 (L=0.2km) については、小学校および中学校の直近区間であり、特に通学利用が多いため、先行して整備を進め、平成 22 年度に工事を完了している。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

・供用済み区間について、歩道と車道が分離され通学路の安全確保に寄与している。

2) 未着手又は長期化の理由

・補償内容や代替地の選定などの用地交渉に時間を要したため長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・西工区については、これから用地買収を進めていくが、地元及び東浦町からの歩道設置の要望があり、地元の合意形成が図られる状況にあることから、それほどの阻害要因にはならない。

【今後の見込み】

・平成 33 年度を目標に鋭意買収を進め、平成 34 年度までに事業完了する見込みである。

	判定	<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。</p> <p>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"> ・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。 <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"> ・用地交渉等に時間を要することが想定されるが、引き続き用地交渉を進めることにより平成34年度の事業完了が見込まれる。
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"> ・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、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	<p>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項目の合計3項目で評価を行った結果、事前評価時、再評価時、再々評価時いずれにおいても6点/9点=0.67と、基準値0.6を満たしている。</p> <p>「交通安全対策の強化」</p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：死傷事故率54件/億台キロで200件/億台キロ未満であり、得点「1」 ・再評価時：死傷事故率33件/億台キロで200件/億台キロ未満であり、得点「1」 ・再々評価時：死傷事故率22件/億台キロで200件/億台キロ未満であり、得点「1」 <p>b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：小中学校の通学路が含まれており、得点「3」 ・再評価時：小中学校の通学路が含まれており、得点「3」 ・再々評価時：小中学校の通学路が含まれており、得点「3」 <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が期待される</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：日交通量8,809台/日（H17センサス）で、計画交通量4,000～20,000台/日の3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15,243台/日で、上記同様に、得点「2」 ・再々評価時：日交通量14,308台/日で、上記同様に、得点「2」 <p>【評価値】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事前評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67 ○再評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67 ○再々評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67

【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	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	
		■ 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	3
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
		■ 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	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	6
		■ 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	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	
		■ 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	3
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
		■ 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	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	6
		■ 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	

【再々評価時の状況】

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
③交通安全 対策の強化	1 防御力	■ 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	
		■ 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枠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	
		■ o) 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 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

A

○A 前回評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B 前回評価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。
 前回評価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】

・貨幣換算化困難な効果について、基準の0.6を超えており、十分な事業効果が見込まれるため。

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】

- ・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
- ・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]

V 事業評価監視委員会の意見

交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業、主要地方道東浦名古屋線、知多郡東浦町緒川地内）の対応方針(案)[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続