

再 評 価 調 書

| I 事業概要 | | | | | |
|---------|--|--|-----------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 事業名 | 交通安全対策事業（交差点改良事業） | | | | |
| 地区名 | 一般県道 <small>さいとうはぐるせん</small> 斉藤羽黒線 | | | | |
| 事業箇所 | <small>にわぐんおおぐちちやうおぐち</small> 丹羽郡大口町小口地内 | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般県道 <small>さいとうはぐるせん</small> 斉藤羽黒線は、丹羽郡扶桑町から同郡大口町を経由して犬山市へ至る路線である。</p> <p>本事業交差点の南西側には大口町立北保育園が、北東側へ約 1 kmの地点には愛知県立丹羽高校があり、通園・通学に利用されているほか、大型商業施設を利用する歩行者及び自転車の通行が多いため、自転車歩行者道の設置が求められていた。加えて、交差点の東西方向の右折車線がないことから、車両が右折待ちした際の追突事故や、車両と歩行者等との接触事故が多発しており、危険な状況となっており、愛知県の主要渋滞箇所にも位置付けられている。</p> <p>そこで本事業は、歩行者等の安全性確保を主な目的とし、自転車歩行者道の設置及び右折帯の設置をするもので、合わせて交通円滑化を図るものである。</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 交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>-</p> | | | | |
| 計画変更の推移 | | 事前評価時 (2014年) | 再評価時 (2019年) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 2014年～2018年 | 2014年～2022年 | 事業範囲の変更に伴い、事業実施に必要な期間が長期化 | |
| | 延長 | 0.25km | 0.35km | 目標とする対策効果を得るのに必要な事業範囲の精査による変更 | |
| | 事業費(億円) | 2.3 | 10.5 | 下記内訳の要因による増額 | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 0.5 | 1.0 | 事業範囲の変更に伴う工事の追加による増額 |
| | | 用補費 | 1.5 | 8.5 | 事業範囲の変更に伴う用地取得、補償物件の追加による増額 |
| その他 | | 0.3 | 1.0 | 物件調査の対象箇所の増加による増額 | |
| 事業内容 | 自転車歩行者道設置を含む交差点改良 延長 L=0.25km 幅員 W=16.0m | 自転車歩行者道設置を含む交差点改良 延長 L=0.35km 幅員 W=16.0m | - | | |

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【交通死傷事故の推移】

- ・上小口交差点の死傷事故件数は、事前評価時、再評価時で比較すると、事前評価時 32 件/4 年（2009 年～2012 年）、再評価時 34 件/4 年（2014 年～2017 年）であり、ほぼ横ばいである。
- ・交差点部の死傷事故率は、事前評価時 378 件/億台和、再評価時 541 件/億台和であり、500 件/億台和を超える高い値で推移している。

【沿道の利用状況】

- ・当該交差点には、事前評価時と同様に、大型商業施設が隣接しているほか、近傍には北保育園、丹羽高校、大口北小学校、一団の工場が立地しており、事業完了後も施設利用者、通勤通学者等による当該交差点の通行が見込まれる。

【交通量の推移】

- ・当該交差点の西側断面の自動車交通量は、事前評価時に 3,770 台/12h（2015. 1. 29 実測）、再評価時に 3,487 台/12h（2019. 5. 16 実測）であり、また、東側断面の自動車交通量は、事前評価時に 3,570 台/12h（2015. 1. 29 実測）、再評価時に 3,241 台/12h（2019. 5. 16 実測）とともに減少している。
- ・時間帯別交通量をみると、渋滞の発生する朝夕ピーク時の交通量には大きな変動はないが、朝ピーク時は西→東行きの交通量、夕ピーク時は東→西行きの交通量が多くなっている。
- ・右折車両についても若干減少したものの、再評価時においても西方向から約 980 台/12h、東方向から約 800 台/12h（2019. 5. 16 実測）と、依然として多い状況である。
- ・歩行者・自転車の交通量は、事前評価時の 942 人・台/12h（2015. 1. 29 実測）から、再評価時には 1,038 人・台/12h へと約 10%増加しており、事前評価時より通勤通学・買い物などの時間帯となる朝夕ピーク時への集中が高まっている。
- ・歩行者・自転車の交通の約 80%は自転車が占め、また児童・中高生より一般の利用が約 7 割と主になっている。

【道路の渋滞状況】

- ・当該交差点には、事前評価時と同様に、愛知県の主要渋滞箇所位置付けられており、東西流入方向の旅行速度は、朝夕の混雑時に特に低下し、東行きの 7 時台、西行きの 16 時台、18 時台で 20km/h を下回っている。（2019. 5. 16 実測）

【変動要因の分析】

- ・当該事業箇所の交通死傷事故の発生状況、沿道の利用状況、及びピーク時間帯の自動車交通量については事前評価時と再評価時で大きな変化はないが、自転車・歩行者の交通量については朝夕ピーク時間帯での増加が顕著である。また、主要渋滞箇所としての位置付けも変わらないことから、事業の必要性に変化はない。

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。

判定

【理由】

- ・本事業箇所の交通死傷事故は高い件数で推移しており、沿道の利用状況、及びピーク時間帯の自動車交通量については事前評価時と再評価時で大きな変化はないが、死傷事故率が大きく増加しているうえ、自転車・歩行者の交通量についても朝夕ピーク時間帯での増加が顕著である。また、主要渋滞箇所の位置付けも変わっておらず、旅行速度も低い状況にある。このため、交差点改良及び自転車歩行者道設置の必要性に変化はない。

| | | |
|----------------|-----------------------------|--|
| ② 事業の進捗状況及び見込み | 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> <p>・ 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、用地取得を進めるとともに、用地取得済範囲において工事を進めることで、一定の期間等を要すれば、事業の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)分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <p>・ 本事業は、局所的な交通安全対策事業であり、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> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <p>—</p> <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、「交通安全対策の強化」における3項目と、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」における1項目の合計で評価を行った。その結果、事前評価時9点/12点=0.75、再評価時10点/12点=0.83と、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に寄与する
 - ・事前評価時：当該交差点の交通死傷事故率378件/億台キロ(2009年～2012年)で200～500件/億台キロ未満であり、得点「2」
 - ・再評価時：当該交差点の交通死傷事故率541件/億台キロ(2014年～2017年)で500件/億台キロ以上であり、得点「3」
- b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる
 - ・事前評価時：沿線又は周辺に学校、保育園、大型商業施設が位置する区間であり、得点「2」
 - ・再評価時：沿線又は周辺に学校、保育園、大型商業施設が位置する区間であり、得点「2」
- 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
 - ・事前評価時：本事業区間は4種道路で、自動車交通量は9,245～9,564台/日程度(2010年センサス)であり、得点「2」
 - ・再評価時：本事業区間は4種道路で、自動車交通量は8,029～9,195台/日程度(2015年センサス)であり、得点「2」

「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」

- a) 主要な渋滞箇所の緩和が期待できる
 - ・事前評価時：渋滞対策プログラム(主要渋滞箇所)に位置付けられた事業に該当しており、得点「3」
 - ・再評価時：渋滞対策プログラム(主要渋滞箇所)に位置付けられた事業に該当しており、得点「3」

【評価値】

○事前評価時：(2+2+2+3)点／(Max3点×該当4項目) =9点／12点=0.75
 ○再評価時：(3+2+2+3)点／(Max3点×該当4項目) =10点／12点=0.83

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

| 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 | 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 | 2 | |
| | <input type="checkbox"/> 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、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 checked="" 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 | 2 | |
| | <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 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 | |
| 3 成長力 | ⑦人の交流を支え地域を活性化させる基盤整備 | <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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 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・街路事業の評価マニュアル(令和元年9月 愛知県 都市整備課・道路維持課・道路建設課)による。

【再評価時の状況】

| 貨幣価値化困難な効果 評価基準表 | | | | |
|--|--|--|------|----|
| 達成目標(建設部方針) | 評価項目 | 基礎点 | 得点 | |
| 1 防御力 | ③交通安全対策の強化 | <input checked="" 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 | 2 | |
| | <input type="checkbox"/> 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、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 checked="" 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 | 2 | |
| | <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 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 | |
| 3 成長力 | ⑦人の交流を支え地域を活性化させる基盤整備 | <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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 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 | 10 |
| 評価値 | | | 0.83 | |

※道路・街路事業の評価マニュアル(令和元年9月 愛知県 都市整備課・道路維持課・道路建設課)による。

③事業の効果の変化

| | |
|---|---|
| 判定 | <p>A</p> <p>Ⓐ 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。 C：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。</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、十分な事業効果が確保される見通しがあるため。</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。 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"> ・当該事業箇所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 ・当該事業箇所における交通死傷事故発生の改善状況 ・当該事業箇所における右折車両による渋滞の改善状況 | |
| Ⅴ 事業評価監視委員会の意見 | |
| <p>一般県道齊藤羽黒線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p> | |
| Ⅵ 対応方針 | |
| <p>事業継続</p> | |