

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	交通安全施設等整備事業（自転車歩行者道設置工事）				
地区名	一般県道 長洞犬山線				
事業箇所	犬山市 大字前原地内				
事業の あらまし	<p>当該路線は、岐阜県可児市から主要地方道春日井各務原線までを結ぶ路線で、中央自動車道小牧東 IC と犬山市中心部とを結ぶ主要な路線のひとつである。国道 41 号線からのアクセスがよく岐阜方面からの通勤ルートになっていることや、前原団地などの宅地開発が進められたために、交通量が増加し、大型車両の通行も多い状況である。</p> <p>特に旧市街地を通る当該区間は、小学生の通学路に指定されているにも関わらず、道路幅員が狭小で歩道も整備されておらず迂回する道路もないために、朝夕の通学時には非常に危険な状態にある。</p> <p>そのため、歩行者自転車道を整備し、通学児童を始めとした歩行者・自転車の安全を確保するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者及び自転車の安全性の確保 ・危険通学路の解消 <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事業採択時(H18)	再評価時(H26)	変動要因の分析	
	事業期間	平成 18 年度 ～平成 23 年度	平成 18 年度 ～平成 29 年度	用地取得難航による事業期間の 延伸	
	事業費（億円）	11.8	13.2	事業進捗に伴う経費の時点修正	
	経費 内訳	工事費	5.3	5.9	〃
		用補費	5.9	6.6	〃
その他		0.6	0.7	〃	
事業内容	自転車歩行者道設置 (L=0.41km)	自転車歩行者道設置 (L=0.41km)	変動なし		
II 評価					
①事業の 必要性の 変化	1) 必要性 の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、小学生の通学路に指定されているにも関わらず、道路幅員が狭小で歩道も整備されておらず迂回する道路もないために、朝夕の通学時には非常に危険な状態にある。 ・国道 41 号からのアクセスがよく岐阜方面からの通勤ルートになっていることや、前原団地などの宅地開発が進められたため、交通量が増加し大型車両の通行も多い状況である。 ・事業採択時(H14～H17)で死傷事故率が 115.29 件/億台キロ、死傷事故件数が 7 件、歩行者自転車が関連する事故が 2 件発生している。 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の交通量は約 1 割減少しているが、通学路としての利用状況は、事業採択時から大きな変動はない。 ・整備が完了した区間は、歩道と車道の通行空間が分離され、歩行者及び自転車の通行に対し十分な幅員が確保されたため安全性の向上に寄与したが、未整備区間については依然として危険な状況にある。 ・再評価時(H20～H23)で死傷事故率が 102.36 件/億台キロ、死傷事故件数が 7 件、歩行者自転車が関連する事故が 1 件発生しているが、事業採択時とほとんど変化はない。 			

		【変動要因の分析】 ・通学路などの周辺利用状況や交通状況に大きな変動はなく、歩行者及び自転車の安全な通行の確保に対する必要性に大きな変化はない。																																																																																																										
	判定	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。																																																																																																										
		【理由】 ・歩行者・自転車の安全な通行の確保の必要性に大きな変化が無い。																																																																																																										
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】 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H18</th> <th>H19</th> <th>H20</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> </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> <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> <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> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費(億円)</td> <td>今回計画</td> <td colspan="3">1.60</td> <td colspan="4">7.08</td> <td colspan="4">4.48</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">1.60</td> <td colspan="4">7.08</td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table> 【進捗率】 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.41</td> <td>0.23</td> <td>56.1%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>13.16</td> <td>8.68</td> <td>66.0%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>5.94</td> <td>1.56</td> <td>26.3%</td> </tr> <tr> <td> 用地費</td> <td>6.52</td> <td>6.45</td> <td>98.9%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.70</td> <td>0.67</td> <td>95.7%</td> </tr> </tbody> </table> 【施工済みの内容】 ・当該区間の用地買収はほぼ完了し、東側の自転車歩行者道はほぼ施工が完了して平成26年度中の完成を予定している。ただし、西町橋は平成29年度に完成予定である。			H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	工種区分	調査・設計									→				用地補償									→				工事												→	事業費(億円)	今回計画	1.60			7.08				4.48				実績	1.60			7.08									全体進捗状況			計画【①】	実績【②】	進捗率【②÷①】	延長(km)	0.41	0.23	56.1%	事業費(億円)	13.16	8.68	66.0%	工事費	5.94	1.56	26.3%	用地費	6.52	6.45	98.9%	その他	0.70	0.67	95.7%
			H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29																																																																																														
	工種区分	調査・設計									→																																																																																																	
		用地補償									→																																																																																																	
工事													→																																																																																															
事業費(億円)	今回計画	1.60			7.08				4.48																																																																																																			
	実績	1.60			7.08																																																																																																							
	全体進捗状況																																																																																																											
	計画【①】	実績【②】	進捗率【②÷①】																																																																																																									
延長(km)	0.41	0.23	56.1%																																																																																																									
事業費(億円)	13.16	8.68	66.0%																																																																																																									
工事費	5.94	1.56	26.3%																																																																																																									
用地費	6.52	6.45	98.9%																																																																																																									
その他	0.70	0.67	95.7%																																																																																																									
	2) 未着手又は長期化の理由	【事後評価に準ずるフォローアップ】 1 ・東側の施工済み区間においては、危険通学路が解消された。																																																																																																										
	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・用地取得もほぼ完了し、残る橋梁工事に時間を要するが、平成29年度の事業完了が見込まれることから、大きな阻害要因はないと考える。																																																																																																										
		【今後の見込み】 ・残事業費約4.4億円（西町橋架替え）で、平成29年度の事業完了を目指している。																																																																																																										
	判定	A 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。																																																																																																										
		【理由】 ・用地取得はほぼ完了しており、用地取得もほぼ完了し、残る橋梁工事に時間を要するが、平成29年度に事業完了が見込まれることから、大きな阻害要因はないため、引き続き工事を進めることで平成29年度の事業完了が見込まれるため。																																																																																																										

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>—</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <p>本事業は局所的な交通安全施設等整備事業であり、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可とする。</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向上」、「自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上」がある。
- ・「貨幣価値化困難な効果評価基準表」に基づき評価した評価値は、事業採択時及び再評価時ともに **0.67** となっている。

【事業採択時の状況】

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交通安全 対策の推進	1 安心・安全	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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	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交通安全 対策の推進	1 安心・安全	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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	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)による。

【変動要因の分析】

「事故多発箇所での事故数削減」

- ・事業採択時：平均事故件数 1.75 件、死傷事故率 115.29 件/億台キロで、得点は「1」
- ・再評価時：平均事故件数 1.75 件、死傷事故率 102.36 件/億台キロで、得点は「1」

「交通弱者に対する安全性向上」

- ・事業採択時：小学校の通学路が含まれており、得点は「3」
- ・再評価時：小学校の通学路が含まれており、得点は「3」

「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：本事業区間は3種道路で自動車交通量は10,802台/日程度(H17, H22 センサスの伸び率で補正)であり、得点は「2」
- ・再評価時：本事業区間は3種道路で自動車交通量は9,563台/日程度(H22 センサス)であり、得点は「2」

判定	A	<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>
	【理由】	<p>貨幣価値化困難な効果について、事業採択時、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発現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。</p> <p>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 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>○危険通学路の解消状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
<p>交通安全対策事業（一般県道長洞犬山線）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>		
VI 対応方針		
事業継続		