

再 評 価 調 査

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、電線共同溝工事を含む交差点改良工事）				
地区名	主要地方道 岡崎碧南線				
事業箇所	碧南市本郷町地内				
事業のあらまし	<p>当該路線は、西三河地方と衣浦臨海工業地帯を結ぶ幹線道路です。また本事業区間は大浜地区と呼ばれる、寺・蔵・路地といった歴史・文化資源を多数有しており、港町として古くからの醸造業などの伝統産業も多く立地した地域に位置する。</p> <p>当該地区は木造住宅が密集しており、狭隘な道路が大半を占めることから、歩道はなく家屋が道路にはりついている。そのため交差市道の見通しが悪く、市道から飛び出した歩行者との接触事故、交差点での追突事故が発生し、非常に危険な状態となっている。一方で、大浜地区では歩いて暮らせるまちづくりの取り組みとして「大浜てらまちウォーキング」が平成12年度から毎年開催しており、そのまちづくりとの調和を図るとともに、当該地区の課題である防災機能の向上や、安全かつ円滑に移動できる交通環境の実現が望まれている。</p> <p>このため、信号交差点での歩道設置及び右折車線設置などの交差点改良を行い、見通しの確保、歩車の分離及び円滑な右左折を図ることにより、多発する交差点事故の軽減を図り、歩行者や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】 〈交通安全対策の推進〉</p> <p>① 歩行者・自転車の安全性の向上 ② バリアフリー化の促進 ③ 危険通学路の解消 ④ 都市景観の向上</p> <p>【副次目標】 —</p>				
計画変更の推移		事業採択時(H19)	再評価時(H26)	変動要因の分析	
	事業期間	平成19年度 ～平成26年度	平成19年度 ～平成32年度	用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費(億円)	20.00	24.00	—	
	経費内訳	工事費	3.20	3.20	変動無し
		用補費	16.00	20.00	事業進捗に伴う経費の時点修正
その他		0.80	0.80	変動なし	
事業内容	交差点改良 自転車歩行者道設置 電線共同溝 L=400m W=18.0m	交差点改良 自転車歩行者道設置、 電線共同溝 L=400m 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	<p>【事業採択時の状況】</p> <p>○本事業区間は木造密集市街地を通る幹線道路であり、道路にはりつく家屋により交差市道の見通しが悪く、自転車歩行者道が整備されていないため、路肩の電柱等が歩行者や自転車の通行の妨げになり、大変危険な状態である。</p> <p>○本事業区間は小・中学校の通学路に指定されていることや、大浜保育園の保護者・園児の通園路の利用がみられ、交通弱者の安全性の確保が求められている。</p> <p>○事業採択時で死傷事故率が60.55件/億台キロ（H15-H18）、死傷事故が7件/4年（H15-H18）、歩行者・自転車関連事故が2件/4年（H15-H18）発生した。</p>			

	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るが、地元及び碧南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買収できると考える。</p> <p>【今後の見込み】 用地買収は面積ベースで65.1%です。碧南駅西交差点から以北について、平成30年度を目標に鋭意買収を進め、平成32年度の事業完了を目指している。</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。 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】 ・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32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、算定不能とした。</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」がある。

また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は事業採択時が0.78、再評価時が0.78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 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		
			<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		3
			<input checked="" 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		
総合計			9	7		
評価値			0.78			

【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		
			<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		3
			<input checked="" 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		
総合計			9	7		
評価値			0.78			

※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>○事業採択時：死傷事故率は 60.55 件/億台キロ (H15-18) であり、得点は「1」</p> <p>○再評価時：死傷事故率は 119.96 件/億台キロ (H20-23) であり、得点は「1」</p> <p>「交通弱者に対する安全性の向上」</p> <p>○事業採択時：本事業区間は、小・中学校の通学路、大浜保育園の通園路としての利用があり、通学路の安全性向上に資する事業であることから、得点は「3」</p> <p>○再評価時：本事業区間は小・中学校の通学路、大浜保育園の通園路としての利用があり、通学路の安全性向上に資する事業であり、また平成 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に位置づけられたことから、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>○事業採択時：本事業区間は、4 種道路で自動車交通量は 14,483 台/日 (H17) であり得点は「3」</p> <p>○再評価時：本事業区間は、4 種道路で自動車交通量は 12,217 台/日 (H22) であり得点は「3」</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>○本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>○本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>○本事業区間における景観性向上の改善状況 [住民満足度、来訪者数等]</p>		
<p>V 事業評価監視委員会の意見</p>		
<p>交通安全対策事業（主要地方道岡崎碧南線）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>		
<p>VI 対応方針</p>		
<p>事業継続</p>		