

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	交通安全施設等整備事業（歩道設置工事）				
地区名	一般県道 <small>へいさかふくしみず</small> 平坂福清水線				
事業箇所	西尾市 <small>なかばた</small> 中畑町地内				
事業のあらまし	<p>当該路線は、西尾市と碧南市を結ぶ道路であり、国道 247 号を通じて、西尾市街地を経ず碧南市に至る路線であるため、通勤時を中心に交通量が非常に多くなっている。</p> <p>また当該歩道設置箇所は、道路の両側に工場が立ち並んでおり、工場への出入り車両も多く、歩道未整備区間においては歩行者や自転車、自動車が輻輳し、非常に危険な状態となっている。</p> <p>このため、歩行者等の安全性確保を主な目的として、歩道整備を進めている。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者に対する安全性の確保 <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	再評価時	変動要因の分析	
	事業期間	平成 19 年度 ～平成 22 年度	平成 19 年度 ～平成 28 年度	用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費（億円）	6.5	6.9	事業進捗に伴う経費の時点修正	
	経費内訳	工事費	0.6	0.7	〃
		用補費	5.3	5.6	〃
		その他	0.6	0.6	変動なし
事業内容	歩道設置（L=0.440km）	歩道設置（L=0.440km）	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"> 当該路線は矢作川を越えることのできる橋を有する主要な路線となっており、朝夕を中心に多くの通過交通が存在する。また、路線に面して工場が立地することから、搬入出のトラックをはじめ、大型車の通行も多く見られる。しかしながら、当該区間には歩道がなく、幅員も 5 メートルに満たない区間が存在し、車両同士のすれ違いに際しては困難な状況であり、歩行者や自転車との錯綜など危険な状態にある。また、起点部より約 300 メートルの地点に見通しの悪い交差点が存在し、歩行者や自転車はもちろん、対向車の発見が困難で危険な状況となっている。こうしたことから、歩道を整備することにより、歩行者等の安全を図る必要が認められる。 <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備が完了した区間については、歩道と車道の通行空間が分離されるとともに、歩行者等の通行に際し十分な幅員が確保され、安全性確保に寄与しているが、未整備区間については依然として危険な状況にある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通学路などの周辺状況、交通状況に大きな変動はなく、歩行者等の安全な通行の確保の必要性に大きな変化は見られない。 			

②事業の進捗状況及び見込み	判定	B	<p>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。</p>																																																																														
	【理由】		<p>・歩行者等の安全な通行の確保の必要性に大きな変化が無いため。</p>																																																																														
	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">→</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 style="text-align: center;">→</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 style="text-align: center;">→</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td>1.2</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3">2.5</td> <td colspan="3">3.2</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>1.2</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3">2.5</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>											H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	工種 区分	調査・設計								→			用地補償								→			工事									→		事業費 (億円)	計画	1.2				2.5			3.2			実績	1.2				2.5					
			H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28																																																																					
工種 区分	調査・設計								→																																																																								
	用地補償								→																																																																								
	工事									→																																																																							
事業費 (億円)	計画	1.2				2.5			3.2																																																																								
	実績	1.2				2.5																																																																											
【進捗率】		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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>達成率 【②÷①】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.44</td> <td>0.18</td> <td>40.9%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>6.90</td> <td>3.70</td> <td>53.6%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>0.70</td> <td>0.31</td> <td>44.3%</td> </tr> <tr> <td> 用地費</td> <td>5.60</td> <td>2.86</td> <td>51.1%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.60</td> <td>0.53</td> <td>88.3%</td> </tr> </tbody> </table>										全体進捗状況			計画 【①】	実績 【②】	達成率 【②÷①】	延長(km)	0.44	0.18	40.9%	事業費(億円)	6.90	3.70	53.6%	工事費	0.70	0.31	44.3%	用地費	5.60	2.86	51.1%	その他	0.60	0.53	88.3%																																												
	全体進捗状況																																																																																
	計画 【①】	実績 【②】	達成率 【②÷①】																																																																														
延長(km)	0.44	0.18	40.9%																																																																														
事業費(億円)	6.90	3.70	53.6%																																																																														
工事費	0.70	0.31	44.3%																																																																														
用地費	5.60	2.86	51.1%																																																																														
その他	0.60	0.53	88.3%																																																																														
2) 未着手又は長期化の理由	【施工済みの内容】		<p>・事業延長440mの内、北側180m区間において歩道設置工事が完了している。残り南側260m区間においては、用地買収が面積ベースで約30%完了している。</p>																																																																														
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】		<p>・用地取得の難航。</p>																																																																														
【今後の見込み】		<p>・用地買収は面積ベースで約58%と進捗している。残りの用地買収を完了するために引き続き用地交渉を進め、平成26年度に用地買収の完了、平成28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>																																																																															
【理由】		<p>・用地交渉等に時間を要することが予想されるが、引き続き用地交渉を進めることにより平成28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> <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。
- ・また、「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、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 安心・安全	①交通安全 対策の推進	<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	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	1	
		<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	<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	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	1	
		<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 0.5 件、死傷事故率 14.7 件/億台キロで、得点は「1」
- ・再評価時：平均事故件数 0.5 件、死傷事故率 13.95 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：小中学校の通学路が含まれており、得点は「3」
- ・再評価時：小中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」

- ・本事業区間は3種道路で矢作川堤防道路整備検討時に推計された当該事業区間の将来交通量は7,500台/日であり、事前評価時、再評価時とも得点は「2」

判定	B	<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、事業採択時とほぼ同様の事業効果が見込まれるため。</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>○事業区間における歩行者等の通行に係る安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
交通安全対策事業（一般県道平坂福清水線）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		