

事後評価調書

I 事業概要																		
事業名	交通安全施設等整備事業（交差点改良工事）																	
地区名	主要地方道 田原高松線																	
事業箇所	田原市田原町地内																	
事業のあらまし	<p>当該路線は、旧田原町と旧赤羽根町を結ぶ重要な幹線道路であり、平成15年8月の両町合併により、新市の産業活動や市民生活を支える道路である。</p> <p>当該区間周辺には、田原市役所、豊橋鉄道渥美線三河田原駅、小学校等の公共施設が立地している。</p> <p>当該交差点は、平成19年6月に完成した南庁舎の進入口となっており、不特定多数の歩行者や自転車が行き交う場所でありながら、右折車線がないため、無理な右折による事故や右折待ち車への追突事故などの危険性が懸念されていた。</p> <p>このため、交差点改良による右折車線の設置とともに、歩行者や自転車が安全に通行できるよう、自転車歩行者道を両側に設置したものである。</p>																	
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 危険通学路の解消 ○ 歩行者・自転車の安全性の向上 ○ 交差点の安全性の向上 <p>【副次目標】（事前評価時に設定した場合、記載する） なし</p>																	
事業費	事業費	内訳																
	5.7億円	□工事費0.5億円、□用補費4.9億円、□その他0.3億円																
事業期間	採択年度	平成16年度	着工年度	平成16年度	完成年度	平成21年度												
事業内容	<p>交差点改良 L=200m</p> <p>自転車歩行者道設置 L=135m W=17m</p> <p>(L=200mのうち65m区間は区画線工のみの右折車線設置)</p>																	
II 評価																		
①事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>①自転車歩行者道が整備され、物理的に歩車分離が図られ、朝夕の通学児童を始めとした自転車・歩行者の通行の安全性・快適性が向上している。</p> <p>②事業実施前後の「死傷事故件数」と「死傷事故率」を比較</p> <table border="0"> <tr> <td>年平均死傷事故件数(件/年)</td> <td>1.25 (H12-H15)</td> <td>⇒</td> <td>0.75 (H22-H25)</td> <td>削減率</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>死傷事故率(件/億台年)</td> <td>173.1 (H12-H15)</td> <td>⇒</td> <td>94.4 (H22-H25)</td> <td>削減率</td> <td>45%</td> </tr> </table> <p>③交差点改良により右折車線が整備され、事故が減っている。</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>自転車歩行者道の整備により、連続した歩行空間ができ、「死傷事故件数」と「死傷事故率」の改善が見られた。これにより、通学路にも指定されている当該区間の通学児童を始めとした歩行者・自転車交通の安全性が向上し、当初の目標を達成している。</p> <p>また、交差点改良に伴い右折帯を設置したことで、直進車線からの強引な追越しが減少し、追突事故も3件/4年から1件/4年へと減少したため、当初の目標を達成している。</p>					年平均死傷事故件数(件/年)	1.25 (H12-H15)	⇒	0.75 (H22-H25)	削減率	40%	死傷事故率(件/億台年)	173.1 (H12-H15)	⇒	94.4 (H22-H25)	削減率	45%
	年平均死傷事故件数(件/年)	1.25 (H12-H15)	⇒	0.75 (H22-H25)	削減率	40%												
死傷事故率(件/億台年)	173.1 (H12-H15)	⇒	94.4 (H22-H25)	削減率	45%													
2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】 —</p> <p>【達成状況に対する評価】 —</p>																	

②事業効果の発現状況

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事業採択時	実績	備考
事業期間		H16 から H19	H16 から H21	
事業費 (億円)	工事費	0.5	0.5	
	用地補償費	4.9	4.9	
	その他	0.3	0.3	
	合計	5.7	5.7	
効果の 算定 要因		—	—	

※必要に応じて再評価時点を加えて比較する。

【事業期間に対する評価】

事業採択時には、事業規模及び新市庁舎の完成に合わせ4年間で事業の完了を予定していたが、事業区間は田原市の中心市街地に位置しており商店・民家等が多いこと、現道拡幅での事業で用地を薄く買収することから、用地交渉において構内再築工法の検討、移転先の代替地の選定等に期間を要した。結果的に、計画から2年間延伸して、6年間となったことは反省すべき点である。今後は、実践的な事業期間の設定を行うとともに、地元及び地権者とさらなる合意形成を図り、早期供用にむけた、計画的な用地取得に努める必要がある。

【事業費に対する評価】

事業費の内、工事費については、同種の交差点改良工事（拡幅による自転車歩行者道設置工事も含む）の工事費と同等であり、事業費は、事業採択時と比較して、ほぼ計画どおりであった。

【効果の算定要因に対する評価】

局所的な安全対策となっており、便益算出のための走行時間短縮、走行経費削減の適用が難しく、貨幣価値化困難であるため、算出していない。

【貨幣価値化困難な効果】

周辺の公共施設等を結ぶバリアフリー歩行空間ネットワークの整備による交通弱者に対する安全性向上に寄与しているほか、当該区間は豊橋鉄道渥美線の三河田原駅から田原市役所までの経路となっており、不特定多数の人々が利用する公共施設を結び、魅力的で利便性の高い街並み形成に寄与している。

③事業実施による環境の変化

・沿線住民や地域、自然環境に与えた大きなマイナス影響は特にないものとする。

Ⅲ 対応方針（案）

今後の事後評価の必要性

初期の事業目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はないものとする。

改善措置の必要性

事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものとする。

<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<p>市町村合併にともなう、田原市役所の新庁舎建設に合わせて実施された事業であり、田原市の都市計画マスタープランにおいても、「にぎわい機能エリア」に位置づけられる区間であるため、不特定多数の方々が行き交う道路となっている。このため、景観に配慮したブロック舗装を採用しており、市役所前などにおける同種事業では、景観の視点も含めた計画を検討することが反映すべき事項である。</p> <p>早期供用のために、事業の必要性をより詳しく説明し、事業への理解を深めてもらうなど、地元及び地権者とのさらなる合意形成に努めていく。</p> <p>その上で、事業期間設定に際しては、沿線の土地利用状況や工事施工計画、関係機関協議等を勘案して、実践的な事業期間の設定に努める。</p> <p>また、用地取得の遅れから、長期間、工事着手できない場合などにおいても、部分的に工事が施工できる箇所の実施し、交通安全の向上を図っていく必要があると考える。</p> <p>事後において、横断歩道を通行する歩行者との交差点から右折してくる車の接触事故が4年間で2件、発生している。</p> <p>このような事故はドライバー不注意による事故（横断歩行者妨害）と考えているが、今後、経過観察し、同様な事故が多発するようであれば、注意喚起等の対策を取る必要があると考える。</p>
<p>IV 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>交通安全対策事業（主要地方道田原高松線）の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する。</p>	
<p>V 対応方針</p>	
<p>改善措置等必要なし</p>	