

## 再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業）						
地区名	主要地方道 <small>おかざきへきなん</small> 岡崎碧南線						
事業箇所	<small>へきなんほんごう</small> 碧南市本郷町地内						
事業のあらまし	<p>本路線は、岡崎市を起点に、碧南市の衣浦臨海工業地帯につながる総延長約 25.7km の主要幹線道路であり、都市計画道路名古屋碧南線として都市計画決定された路線である。</p> <p>事業箇所は「大浜てらまちエリア」内に位置し、大浜小学校の通学路となるほか、大勢の観光客で賑わいを見せる「大浜てらまちウォーキングイベント」のメイン会場となっており、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。事業箇所南側の 200m 区間は、2022 年 11 月に自転車歩行者道設置および無電柱化の工事が完了し、歩行者等の安全確保が実現したが、残る 200m 工区においては歩道が無く、小学生児童を含む歩行者等が自動車と輻輳する危険な状況となっている。</p> <p>以上のことから、残る区間についても、早急な交通安全対策が求められており、自転車歩行者道の整備による歩行者等の安全確保ならびに、電線類地中化によるバリアフリー化の促進を図るものである。</p>						
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>①危険通学路の解消 ②歩行者等の安全確保 ③バリアフリー化の促進 ④良好な景観の形成</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2007 年度)	再評価時(1 回目) (2014 年度)	再評価時(2 回目) (2019 年度)	再評価時(3 回目) (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2007 年度 ～2014 年度	2007 年度 ～2020 年度	2007 年度 ～2025 年度	2007 年度 ～2029 年度	用地取得難航による事業の長期化	
	事業費 (億円)	20.0	24.0	25.5	26.4	下記内訳の要因による	
	経費内訳	工事費	3.2	3.2	6.5	7.2	事業進捗に伴う経費の時点修正
		用補費	16.0	20.0	17.5	17.5	変動なし
その他		0.8	0.8	1.5	1.7	精査による増額	
事業内容	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.40 Km W=18.0 m	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.40 Km W=18.0 m	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.40 Km W=18.0 m	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.40 Km W=18.0 m	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.40 Km W=18.0 m	—	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性  
の変化

【歩行者等の安全確保】

〈自動車交通量の推移〉

- ・ 事業箇所の自動車交通量の実測値は、事前評価時：8,739 台/日(2007 実測)、再評価 1 回目：7,659 台/日(2014 実測)、再評価 2 回目：7,610 台/日(2019 実測)、再評価 3 回目：7,667 台/日(2024 実測)となり、事前評価時から約 1 割減少するものの、7 千台/日以上  
の水準で推移している（再評価(1 回目)からはほぼ変化無し）。

〈死傷事故の推移〉

- ・ 事業箇所の交通死傷事故の発生状況を、事前評価時（2003～2006）と再評価 1 回目（2010～2013）、再評価 2 回目（2015～2018）、再評価 3 回目（2019～2022）の各 4 か年で比較すると、死傷事故件数は事前評価時：3 件、再評価 1 回目：7 件、再評価 2 回目：2 件、再評価 3 回目：1 件となり、前回評価時から減少傾向にある。
- ・ また、交通量を加味した死傷事故率は、事前評価時：61.1 件/億台キロ、再評価 1 回目：164.9 件/億台キロ、再評価 2 回目：44.7 件/億台キロ、再評価 3 回目：22.5 件/億台キロとなり、前回評価時から減少傾向にある。
- ・ 交通弱者（歩行者および自転車）が関係する事故は、事前評価時：1 件、再評価 1 回目：3 件、再評価 2 回目：0 件、再評価 3 回目：1 件となっている。

〈歩行者および自転車の利用状況〉

- ・ 事業箇所の歩行者交通量は、再評価 1 回目：92 人/12h(2014 実測)、再評価 2 回目：217 人/12h(2019 実測)、再評価 3 回目：131 人/12h(2024 実測)となり、前回評価時から約 40%減少している。
- ・ 事業箇所の自転車交通量は、再評価 1 回目：141 台/12h(2014 実測)、再評価 2 回目：128 台/12h(2019 実測)、再評価 3 回目：109 台/12h(2024 実測)となり、前回評価時から約 15%減少している。
- ・ 本事業箇所は事前評価時より大浜小学校の通学路に指定されているが、歩道未整備区間においては、児童が路肩を通行する危険な状況となっている。
- ・ その他、事業箇所は中学生の通学路や、大浜保育園の通園路としても利用されている。
- ・ 本事業箇所は愛知県が位置づけるバリアフリー対策を重点的に整備する地区内にあり、無電柱化をはじめとする歩行者優先の空間整備を推進している。
- ・ 事業箇所を内包する大浜地区では、寺・蔵・路地といった地域資産を活かした「大浜てらまちウォーキング」が毎年実施されており、官民協働による「歩いて暮らせるまちづくり」の取り組みが継続されている。

【良好な景観の形成】

- ・ 本事業箇所周辺は、多くの寺社が点在する「大浜てらまち地区」を形成しており、2000 年に国から「歩いて暮らせる街づくり」のモデル地区に選定された経緯を持つ。
- ・ 本事業箇所は碧南市の都市計画マスタープランにおいて、地域資源を活かした景観形成を図る地区内に位置している。
- ・ また、市の観光モデルコースの中心軸となるほか、ウォーキングイベントのメイン会場（歩行者天国）として利用されており、歴史的な景観を阻害する電線類地中化を求める声は大きい。

判定

B

- A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。
  - Ⓑ： 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。
- ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。

【理由】

- ・ 通学路としての利用をはじめ、歩道未整備区間における歩行者等の通行に危険を伴う状況に変化がないため。

		・バリアフリー化を重点的に整備する地区に位置付けられる等、歩行者等の安全確保の必要性に大きな変化がないため。																																																																																																																																																																																																								
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工程区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="12">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="12">←————→</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> <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="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>4.0</td> <td></td> <td></td> <td>6.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>6.3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>25.5</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>4.0</td> <td></td> <td></td> <td>6.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18.8</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>4.0</td> <td></td> <td></td> <td>6.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0.1</td> <td>26.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">計画に対する達成状況</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(m)</td> <td>400</td> <td>200</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>26.4</td> <td>18.8</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>7.2</td> <td>3.1</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>  用地費</td> <td>17.5</td> <td>14.0</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>1.7</td> <td>1.7</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費ベースの用地取得率は53%（面積ベース取得率は94%）</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2022年11月に碧南駅西交差点より南側の自転車歩行者道の設置及び無電柱化の工事が完了し、供用済となっている。</li> <li>・碧南駅西交差点および交差点より北側の一部区間は暫定形にて整備を行い、歩行者等の安全な通行に寄与している。</li> </ul> <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・碧南駅西交差点より南側が整備完了したことにより、通学路の安全性が確保された。</li> </ul>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	計	工程区分	調査・設計	←————→																								用地補償	←————→																								工事								←————→				←————→			←————→				←————→					事業費(億円)	前回計画	4.0			6.5					5.7					6.3				3.0					25.5	実績	4.0			6.5					5.7				2.6										18.8	今回計画	4.0			6.5					5.7				2.6					7.5				0.1	26.4		計画に対する達成状況			計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	延長(m)	400	200	50%	事業費(億円)	26.4	18.8	71%	工事費	7.2	3.1	43%	用地費	17.5	14.0	80%	その他	1.7	1.7	100%
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	計																																																																																																																																																																																	
	工程区分	調査・設計	←————→																																																																																																																																																																																																							
		用地補償	←————→																																																																																																																																																																																																							
		工事								←————→				←————→			←————→				←————→																																																																																																																																																																																					
	事業費(億円)	前回計画	4.0			6.5					5.7					6.3				3.0					25.5																																																																																																																																																																																	
		実績	4.0			6.5					5.7				2.6										18.8																																																																																																																																																																																	
		今回計画	4.0			6.5					5.7				2.6					7.5				0.1	26.4																																																																																																																																																																																	
		計画に対する達成状況																																																																																																																																																																																																								
		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】																																																																																																																																																																																																						
延長(m)	400	200	50%																																																																																																																																																																																																							
事業費(億円)	26.4	18.8	71%																																																																																																																																																																																																							
工事費	7.2	3.1	43%																																																																																																																																																																																																							
用地費	17.5	14.0	80%																																																																																																																																																																																																							
その他	1.7	1.7	100%																																																																																																																																																																																																							
2) 未着手又は長期化の理由	・補償内容や代替地の選定などの用地交渉に時間を要したため、用地取得が長期化している。																																																																																																																																																																																																									
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得が部分的に残っており、個別の交渉に時間を要する。</li> </ul> <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道地区は事業に賛成であり、個別の交渉を継続することで用地取得できると考えている。</li> <li>・2025年度には用地買収を完了させ、2029年度に事業完了の見込みである。</li> </ul>																																																																																																																																																																																																									
判定	<p>B</p> <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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>○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> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収を推進するとともに、段階的に工事を進めることで、2029年度の事業完了が見込まれるため。</li> </ul>																																																																																																																																																																																																									

<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<p><b>【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】</b>          ・本事業は交通安全対策を主目的とした事業であるため対象外となる。</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</b>          ー</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b>          ー</p> <p><b>【変動要因の分析】</b>          ー</p>
<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p>	<p>・貨幣価値化困難な効果は、該当する交通安全対策として、事前評価時～再評価2回目:3項目、再評価3回目:4項目で評価を行った結果、評価値は全ての評価時点で0.67となり、基準値の0.6を満たしている。</p> <p>「評価値」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事前評価時：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) = 6点/9点=0.67</li> <li>○再評価1回目：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) = 6点/9点=0.67</li> <li>○再評価2回目：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) = 6点/9点=0.67</li> <li>○再評価3回目：(1+3+2+2)点/(Max3点×該当4項目) = 8点/12点=0.67</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <p>〈歩行者等の安全性確保〉</p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時：死傷事故率は 61.1 件/億台年で、得点は「1」</li> <li>・再評価1回目：死傷事故率は 164.9 件/億台年で、得点は「1」</li> <li>・再評価2回目：死傷事故率は 44.7 件/億台年で、得点は「1」</li> <li>・再評価3回目：死傷事故率は 22.5 件/億台年で、得点は「1」</li> </ul> <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時：通学路が含まれており、得点は「3」</li> <li>・再評価1回目：上記に変化は無く、得点は「3」</li> <li>・再評価2回目：上記に変化は無く、得点は「3」</li> <li>・再評価3回目：上記に変化は無く、得点は「3」</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時：本事業箇所は4種道路で、自動車交通量は8,739台/日（2007実測）となり、計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等新設に該当し、得点は「2」</li> <li>・再評価1回目：自動車交通量は7,659台/日（2014実測）となり、計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等新設に該当し、得点は「2」</li> <li>・再評価2回目：自動車交通量は7,610台/日（2019実測）となり、計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等新設に該当し、得点は「2」</li> <li>・再評価3回目：自動車交通量は7,667台/日（2024実測）となり、計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等新設に該当し、得点は「2」</li> </ul> <p>〈地域の魅力向上〉</p> <p>b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時：当該評価時の評価マニュアルに該当する評価基準が無いため評価不可能</li> <li>・再評価1回目：同上</li> <li>・再評価2回目：同上</li> <li>・再評価3回目：無電柱化により、多くの寺社が点在する「大浜てらまち地区」の地域資源を活かした良好な景観形成が図られるため、得点は「2」</li> </ul>

【事前評価時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(歩道(自歩道)の新設・拡幅)

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
1 安心・安全	◎	<b>□ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する</b>	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>□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</b>	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	
		<b>□ 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</b>	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・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3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(3回目)の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(歩道(自歩道)の新設・拡幅)

達成目標 (社会資本整備方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
2 あいちを守る	◎	<b>□ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する</b>	MAX3	1
		<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 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 checked="" 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	
		<b>□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</b>	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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 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	
		<b>□ 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</b>	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	
3 あいちが輝	○	<b>□ b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる</b>	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 地域整備(地域の取り組み)と一体となった道路整備事業に該当する	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> その他主要観光地の魅力向上に資する事業に該当する	1	
合計		3	2	
総合計		12	8	
評価値			0.67	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和6年2月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)による。

判定

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。
- 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。
- 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。

【理由】

- ・ 貨幣価値化困難な効果について、事業着手時以降、全ての事業評価時での評価値が基準の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。

<b>継続</b>	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。
<b>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</b>	
<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"> <li>・ 危険通学路の解消</li> <li>・ 自転車及び歩行者の安全確保</li> </ul>	
<b>V 事業評価監視委員会の意見</b>	
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。	
<b>VI 対応方針</b>	
事業継続	