

事業概要書

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)	路線名等 一般国道 42 号
--------------------------------------	-------------------

1. 事業のあらまし

一般国道 42 号は渥美半島^{あつみはんとう}を縦貫する道路で、半島先端の観光地と豊橋市、静岡県^{とよはしし しずおかけん}を結ぶ幹線道路として重要な役割を担っている路線である。

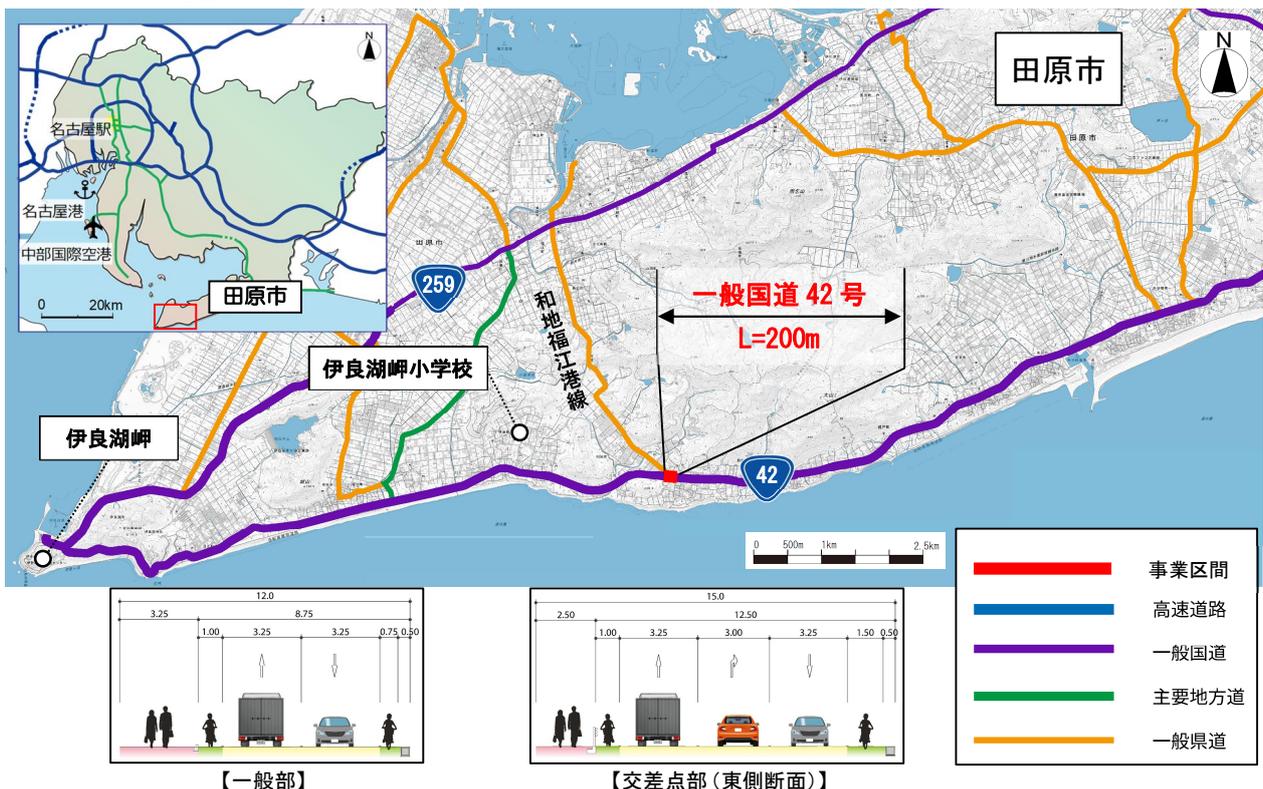
本事業区間は一般県道^{わじふくえこう}和地福江港線との変則交差点となっており、交差点内で交通流が錯綜し、非常に危険な状態となっていることに加え、伊良湖岬^{いらごみさき}小学校の通学路となっているが歩道がなく、歩行者・自転車が安全に通行することができない状況である。

また、本事業区間は、日本風景街道及びナショナルサイクルルートに指定されており、地域整備と一体となった魅力向上を図る必要がある。

このため、変則交差点の解消と歩道、自転車通行帯を整備し、危険通学路の解消、歩行者・自転車の安全向上及びサイクルツーリズムの推進による地域活性化を図るものである。

2. 事業概要

- a. 事業箇所 田原市和地町下大道地内^{たはらしわじちょうしたおおみち}
- b. 事業内容 歩道、自転車通行帯設置 延長 L=200m
第 3 種第 2 級 (V=60km/h)、W=15.0m
- c. 全体事業費 9.2 億円
- d. 事業期間 2016 年度～2030 年度
- e. 根拠法令 道路法



再 評 価 調 書 (案)

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	一般国道42号					
事業箇所	田原市和地町下大道地内					
事業のあらまし	<p>一般国道42号は渥美半島を縦貫する道路で、半島先端の観光地と豊橋市、静岡県を結ぶ幹線道路として重要な役割を担っている路線である。</p> <p>本事業区間は一般県道和田福江港線との変則交差点となっており、交差点内で交通流が錯綜し、非常に危険な状態となっていることに加え、伊良湖岬小学校の通学路となっているが歩道がなく、歩行者・自転車が安全に通行することができない状況である。</p> <p>また、本事業区間は、日本風景街道及びナショナルサイクルルートに指定されており、地域整備と一体となった魅力向上を図る必要がある。</p> <p>このため、変則交差点の解消と歩道、自転車通行帯を整備し、危険通学路の解消、歩行者・自転車の安全向上及びサイクルツーリズムの推進による地域活性化を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通安全対策の推進（危険通学路の解消、歩行者等の安全確保）</p> <p>②地域の魅力向上（サイクルツーリズムの推進による地域活性化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2016年度)	再評価時 1回目 (2020年度)	再評価時 2回目 (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2016年度～ 2022年度	2016年度～ 2025年度	2016年度～ 2030年度	用地交渉の難航	
	事業費(億円)	3.0	4.8	9.2		
	経費内訳	工事費	1.3	1.3	3.1	関係機関協議に基づく工事範囲の追加、及び地元協議に基づく、畑地かんがい施設の移設工事等の追加(1.0億増) 物価上昇等に伴う増額(2020年単価→2025年単価)
		用補費	1.4	3.0	5.0	契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増額(3.0億→5.0億)
	その他	0.3	0.5	1.1	関係機関協議に基づく増額(0.5億→1.1億)	

	事業内容	自転車歩行者道 設置 L=200m	自転車歩行者道 設置 L=200m	歩道、自転車通行帯 設置 L=200m	
--	------	-------------------------	-------------------------	---------------------------	--

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【交通量の推移】
 ・一般国道42号の自動車交通量は、事業採択時5,855台/日(2015センサス)、再評価時(2回目)5,297台/日(2021センサス)と約5,000~6,000台/日で推移している。

【交通事故の推移】
 ・本事業区間の死傷事故件数は、事業採択時6件/4年、再評価(1回目)1件/4年、再評価(2回目)2件/3年と前回再評価時から1件増加している。
 ・また、死傷事故率は、事業採択時351件/億台キロ、再評価時(1回目)58件/億台キロ、再評価時(2回目)172件/億台キロと依然として交通事故が発生していることから、継続的な対策実施が求められている。

【本事業区間の位置づけの変化】
 ・本事業区間は、事業採択時から小学校の統廃合や新校舎への移転はあったものの、変わらず通学路に指定されている。
 ・令和3年5月には「太平洋岸自転車道」がナショナルサイクルルートとして新たに指定されたことから、市民・団体・企業・行政の協働による美しい道づくりを行うとともに、サイクルツーリズムの推進による地域活性化が求められている。

【変動要因の分析】
 ・交通量及び交通事故の推移から周辺状況に大きな変化はみられない。
 ・小学校の統廃合や新校舎への移転はあったものの、変わらず通学路に指定されている。
 ・前回再評価時から新たにナショナルサイクルルートの指定を受け、地域整備と一体となった事業の推進が必要である。

判定

A

○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。
 ※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】

・歩行者・自転車の安全が確保されていない状況は変わらない。
 ・地域整備と一体となったサイクルツーリズムを推進していくため、事業の必要性が増大している。

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】

		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	
工種区分	調査・設計	←————→																
	用地補償				←————→													
	工事								←————→									
事業費(億円)	前回計画	1.6				3.2								4.8				
	実績					5.2								5.2				
	今回計画					5.2								4.0				9.2

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】
延長(km)	0.2	0.0	0	0.2	0
事業費(億円)	4.8	5.2	108	9.2	57

		工事費	1.3	0.2	15	3.1	6
		用補費	3.0	4.2	140	5.0	84
		その他	0.5	0.8	160	1.1	73
	※用地取得率（面積ベース）は約94% 【施工済みの内容】 ・ 供用済み区間はなし。						
	2) 未着手 又は長期化の理由	・ 用地交渉に不測の日数を要した。					
	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・ 大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・ 2030年度までに事業完了する予定である。					
	判定	B	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。 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける） ・ 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。 <input checked="" type="radio"/> 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。 ・ 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。 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】 ・ 大きな阻害要因はなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれるため。					
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	【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】 ・ 本事業は、局所的な交通安全対策事業であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じない事業であるため、費用対効果の分析は行わない。 【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】 - 【変動要因の分析】 -					

2) 貨幣価値化困難な効果の變化

【事前評価時の状況】

・総事業費が「一定規模」未満の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施

【再評価時（1回目）の状況】

・総事業費が「一定規模」未満の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施

【再評価時（2回目）の状況】

・「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0.75である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表						
達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点 得点			
2 あいちを守る	◎	⑥交通事故対策の推進	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する <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/徳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 <input type="checkbox"/> 死傷事故率が200~500件/徳台キロの区間など、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 <input checked="" type="checkbox"/> 死傷事故率が200件/徳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	MAX3 3 2 1		
		◎	b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	<input 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 <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 <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	MAX3 3 2 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	<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。 <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。 <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。	MAX3 3 2 1
				合計	9	6
		3 あがい輝らしく	◎	b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる	<input checked="" type="checkbox"/> 地域整備(地元の取り組み)と一体となった道路整備事業に該当する <input type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する <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	MAX3 3 2 1
				合計	3	3
				総合計	12	9
		評価値			0.75	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和7年5月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局都市基盤部都市整備課）

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、基準値の0.6を超えており、十分な事業効果が見込まれるため。

III 対応方針（案）

継続

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。

IV 事後評価実施の有無と主な評価内容

■対象（事業完了後5年目） □対象外

【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】

—

【主な評価内容】

- ・交通量（歩行者、自転車）、死傷事故件数、死傷事故率
- ・太平洋岸自転車道にあるサイクルステーションの観光入込客数

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針