事　業　概　要　書

事業名	路線名等
交通安全対策事業(交差点改良事業)	主要地方道 名古屋豊田線(赤池2丁目北交差点)

1.　事業のあらまし

主要地方道名古屋豊田線は、名古屋市天白区を起点に、日進市を経由し豊田市に至る幹線道路である。本事業箇所は地下鉄赤池駅に近接し、通学生徒を始め歩行者及び自転車の通行が多いものの、一部区間を除き歩道が整備されておらず、歩行者等の安全が確保されていない状況にある。また、本事業箇所東側の国道 153 号との交差点には右折車線が設置されていないことから、朝夕の通勤時間帯を中心に激しい渋滞が発生しており、交差点内での右折車と直進車の衝突事故も発生している。

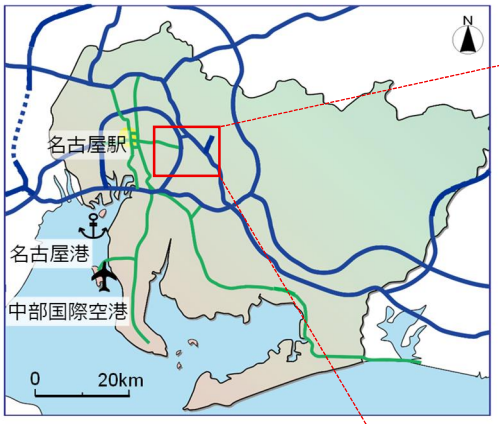
このため、本事業は歩道の整備及び交差点改良を実施することにより、交通事故の削減、危険通学路の解消、歩行者等の安全確保及び交通の円滑化を図るものである。

2.　事業概要

ａ．事業箇所　　日進市 赤池町
ｂ．事業内容　　L=0.36km（交差点改良・歩道設置事業）
ｃ．全体事業費　12.9 億円
ｄ．事業期間　　2016～2031 年度
ｅ．根拠法令　　道路法

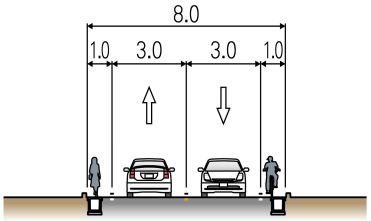


（位置図）

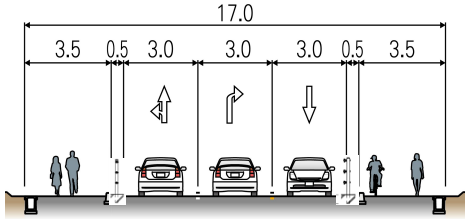


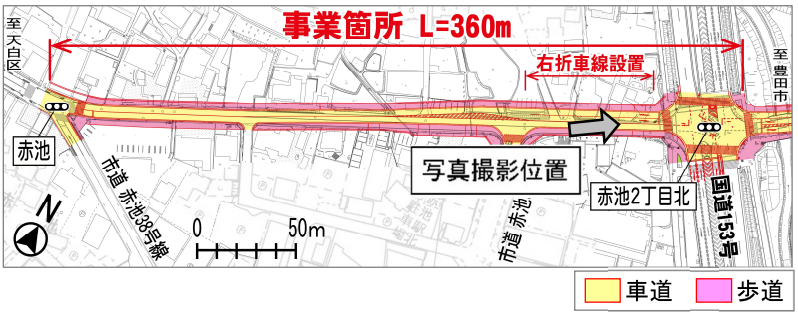


【横断図（現況）】



【横断図（交差点部 計画）】





再　評　価　調　書（案）

Ⅰ 事業概要	
事 業 名	交通安全対策事業（交差点改良事業）
地 区 名	主要地方道　名古屋豊田線（赤池２丁目北交差点）
事業箇所	日進市　赤池町
事業のあらまし	主要地方道名古屋豊田線は、名古屋市天白区を起点に、日進市を経由し豊田市に至る幹線道路である。 本事業箇所は地下鉄赤池駅に近接し、通学生徒をはじめとする歩行者や自転車の通行が多いものの、一部区間を除き歩道が整備されておらず、歩行者等の安全が十分に確保されていない状況にある。 また、本事業箇所東側の国道 153 号との交差点には右折車線が設置されていないことから、朝夕の通勤時間帯を中心に激しい渋滞が発生しているほか、右折車と直進車の衝突事故等も発生している。 このため、本事業は歩道整備及び交差点改良を実施することにより、交通事故の削減、危険通学路の解消、歩行者等の安全確保並びに交通の円滑化を図るものである。
事業目標	【達成（主要）目標】 ①交通安全対策を強化（自転車・歩行者の安全確保、交通死傷事故の削減） ②まちを活性化（渋滞緩和） 【副次目標】 ―

計画変更の推移

		事業採択時（2016 年度）	再評価時（1 回目）（2021 年度）	再評価時（2 回目）（2026 年度）	変動要因の分析
事業期間		2016 年度～2024 年度	2016 年度～2024 年度	2016 年度～2031 年度	用地交渉の難航
事業費(億円)		6.0	6.0	12.9	
経費内訳	工事費	1.0	1.0	1.3	物価上昇等に伴う増額（2021 年単価→2026 年単価）
	用補費	4.0	4.0	10.0	物件調査結果に基づく補償費の増額（4 億円→10 億円）
	その他	1.0	1.0	1.6	関係機関協議に基づく増額（1.0 億円→1.6 億円）
事業内容		交差点改良、歩道設置 L=360m, W=14.0～17.0m	交差点改良、歩道設置 L=360m, W=14.0～17.0m	交差点改良、歩道設置 L=360m, W=14.0～17.0m	

<table>
<tr><td>1) 必要性の変化</td><td colspan="2">【自動車交通量の推移】
・ 事業箇所の自動車交通量は、事業採択時:9,148 台/日（2015 センサス）、再評価時（１回目）:8,775 台/日（2021 センサス）と約 9,000 台/日である。

【死傷事故の推移（①）】
・ 赤池 2 丁目北交差点の死傷事故件数は、事業採択時：22 件(2012-2015)、再評価時（1 回目）：12 件(2016-2019)、再評価時（2 回目）：13 件(2021-2024)と前回再評価時（1 回目）から 1 件増加している。
・ また、死傷事故率は、事業採択時：377.4 件/億台㎞、再評価時（1 回目）：213.1 件/億台㎞、再評価時（2 回目）：226.8 件/億台㎞と依然として 200 件/億台㎞を超える高い水準となっている。

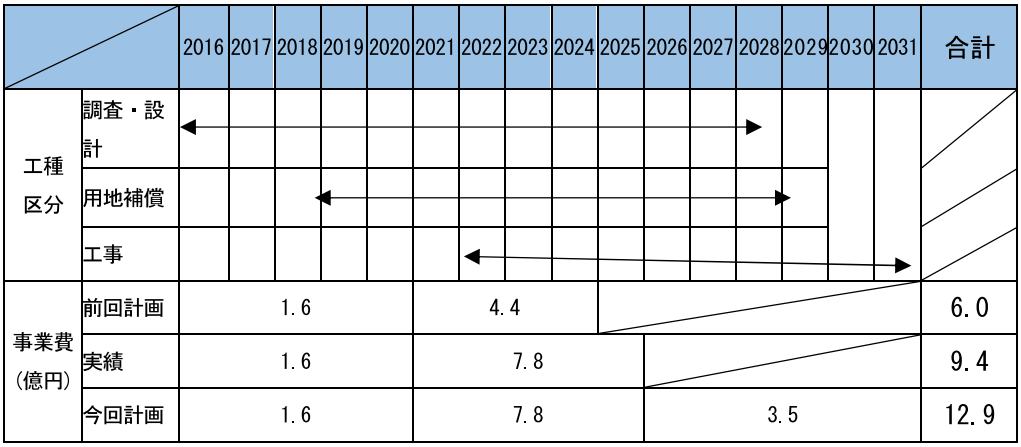
【歩行者および自転車の利用状況（①）】
・ 事業箇所は日進西中学校の通学路となっており、中学生約 70 名が事業箇所内を通行している。
・ 事業箇所の東西方向の歩行者交通量は、事業採択時:371 人/12h（2015 センサス）、再評価時（１回目）:261 人/12h（2021 センサス）、再評価時（２回目）：171 人/12h(2025 年調査)自転車交通量は事業採択時:345 台/12h（2015 センサス）、再評価時（１回目）:313 台/12h（2021 センサス）、再評価（２回目）：89 台/12h(2025 年調査)となっている。

【混雑の状況（②）】
・ 事業箇所の渋滞の発生状況を、事業採択時(2015 実測)、再評価時(2018 実測)、再評価時（2026 実測）で比較すると、赤池 2 丁目北交差点を起点とする東行き車線の最大渋滞長は、朝ピーク時(7 時～10 時)において 130m、180m、300m に、夕ピーク時(16 時～19 時)において 0m、190m、300m に増加している。
・ 渋滞の原因は右折車による直進阻害となっており、右折車線がない現在の交差点形状では、改善が見込めない状況である。
・ 赤池２丁目北交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の定める主要渋滞箇所に位置付けられている。

【変動要因の分析】
・歩行者や自転車の交通量は減少しているものの、変わらず通学路に指定されている。
・朝・夕の最大渋滞長は、事業採択時に比べ増加の傾向を示している。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">判 定</td><td>B</td><td>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。</td></tr>
<tr><td colspan="2">【理由】
・自転車・歩行者の安全な歩行空間の確保、交通死傷事故の削減、渋滞緩和など、事業の必要性に大きな変化がないため。</td></tr>
</table>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】



※事業費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延　長（ｋｍ）	0.3	0.0	0%	0.3	0%
事業費(億円)	6.0	9.4	157%	12.9	73%
工事費	1.0	0.06	6%	1.3	4%
用補費	4.0	8.2	205%	10.0	82%
その他	1.0	1.2	120%	1.6	72%

※用地取得率（面積ベース）は約 77%

【施工済みの内容】

―

【事後評価に準ずるフォローアップ】

―

2) 未着手又は長期化の理由

・用地交渉に不測の日時を要したため。

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】

・2031 年度に整備が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「〇印」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。

・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】

・今後は大きな阻害要因がなく、2031 年度までに整備の完了が見込まれるため。

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。 【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】 ― 【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変化	【事業採択時の状況】 ◆貨幣価値化困難な効果　評価基準表（その他交差点改良）

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 防御力	③交通安全対策の強化	◎	□ a）事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	2
			□ 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	
			■ 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	
			□ 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）交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			■ 通学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、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	
			□ 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	
			□ 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	2
			□ 計画交通量20,000台／日以上の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	
			■ 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	
			□ 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
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a）主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3	
			□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する	2	
			□ 渋滞損失時間の県内上位区間（県平均値以上）の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
総合計				12	10
評価値				0.83	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
（平成 28 年 7 月　愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

【再評価時(1 回目)の状況】

◆貨幣価値化困難な効果　評価基準表(その他交差点改良)

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
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
			■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			□ その他の渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
2 あいちを守る	④交通事故対策	◎	□ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	2
			□ 事故危険個所、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	
			■ 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	
			□ 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) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	2
			□ 計画交通量20,000台/日以上の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	
			■ 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	
			□ 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				12	10
評価値				**0.83**	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
(令和 3 年 3 月　愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)

【再評価時(2 回目)の評価結果】

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
1 成長する大都市圏づくり ②まちを活性化	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
		■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
		□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
		□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
		合計	3	3
2 安全・安心な県土づくり ⑤交通安全対策を強化	◎	□ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	2
		□ 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	
		■ 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	
		□ 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) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
		■ 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	
		□ 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	
		□ 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	2
		□ 計画交通量20,000台/日以上の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	
		■ 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	
		□ 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			12	10
評価値			0.83	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
（令和 8 年 4 月　愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課）

③事業の効果の変化			
	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、評価値が基準の 0.6 を超えており、十分な事業効果が確保される見通しがあるため。	
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】

ー

【主な評価内容】

- 交通量（歩行者・自転車道）
- 死傷事故件数および死傷事故率
- 事業箇所における交通円滑化の状況（渋滞長）

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

Ⅵ 対応方針