

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	一般国道 248 号（品野町六丁目交差点） <small>しなのちょうろくちょうめ</small>				
事業箇所	瀬戸市品野町5丁目 <small>しなのちょうごちようめ</small>				
事業のあらまし	<p>一般国道 248 号は、愛知県蒲郡市から岐阜県岐阜市へ至る幹線道路である。</p> <p>本事業箇所は一般国道 248 号と主要地方道瀬戸環状線が交差する交差点であり、大型車交通量が多く、右折車線がないために朝夕を中心に渋滞が発生している。また、本事業箇所は、近隣小中学校の通学路に指定されているが、歩道がない、あるいは狭小であるため、歩行者の安全が確保されていない状況にある。</p> <p>このため、本事業は交差点改良及び歩道整備を実施することにより、交通円滑化、危険通学路の解消、歩行者の安全確保を図るものである。</p> <p>なお、交差点西側の瀬戸市道についても、本事業と連携した整備を実施している。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 交通円滑化 ② 危険通学路の解消 ③ 歩行者の安全確保</p> <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		事前評価時 (2013 年度)	再評価時 (2022 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2013 年度 ～2020 年度	2013 年度 ～2027 年度	計画変更及び、用地取得の難航により事業が長期化した	
	事業費（億円）	3.0	12.7	下記内訳の要因による	
	経費内訳	工事費	0.7	2.7	計画変更により延長の増加および補償物件の増加
		用補費	2.0	9.2	
その他		0.3	0.8		
事業内容	交差点改良 L=0.18km W=12.0m	交差点改良 L=0.38km W=15.0m	<p>当初計画では、必要最小限の右折ポケットを確保することを目的に、右折車線相当幅員の 1.5m を確保する計画としていた。</p> <p>①大型車交通量が多く、右折車線相当幅員 1.5m の整備では大型車が右折車の横を通り抜けられないことが想定されることから、地元警察署との協議により右折車線の幅員を当初計画の 1.5m から 3.0m に変更した。</p> <p>②右折車線の幅員を 3.0m に変更したことにより、右折車を右折車線に誘導するためのシ</p>		

				<p>フト長等を伸ばす必要があるため、交差点形状を見直した。また、京都府亀岡市の児童の死傷事故をきっかけとした、通学路交通安全プログラムに基づく点検を実施した結果、歩道の整備がプログラムに位置づけられたため、交差点改良に合わせて歩道を整備することとした。</p> <p>上記①、②の理由により、事業延長を L=180m から L=380m に変更し、それに伴い事業期間及び事業費が増大した。</p>
--	--	--	--	---

II 評価

①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【渋滞の発生状況 (①)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝(7時～10時)、夕(16時～19時)の渋滞の発生状況を、事前評価時(2013年)と今回評価時(2022年)で比較すると、最大渋滞長は朝ピーク時において、瀬戸市街向き(北流入)で60mから40mに微減しているものの、定光寺向き(東流入)で50mから190mに大幅に増加するとともに、夕ピーク時においても定光寺向きで60mから140mに増加するなど、主に西進については右折車による直進阻害を原因とした渋滞が深刻化しつつある。 <p>【交通量の推移 (①)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南北線の国道248号の交通量は、事前評価時:11,038台/12h(2013年実測)、今回評価時:11,176台/12h(2022年実測)となり、1%増加している。 南北線の大型車混入率は、事前評価時:23.3%(2013年実測)、今回評価時:24.0%(2022年実測)となり、1%増加している。 東西線の(主)瀬戸環状線の交通量は、事前評価時:4,415台/12h(2013年実測)、今回評価時:4,673台/12h(2022年実測)となり、6%増加している。 東西線の大型車混入率は、事前評価時:16.8%(2013年実測)、今回評価時:17.1%(2022年実測)で、微増となっている。 <p>【歩行者および自転車の利用状況 (②、③)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所は下品野小学校及び品野中学校の通学路となっており、昼間12時間の歩行者交通量は、東西方向の横断で事前評価時:225人(2013年実測)、今回評価時:158人(2022年実測)、南北方向の横断で事前評価時:103人(2013年実測)、今回評価時:82人(2022年実測)で推移している。 また、本事業箇所近辺には商業施設や銀行が立地しており、地域の中心地であることから、生活道路としても利用されている。 昼間12時間の自転車交通量は、東西方向の横断で事前評価時:36台(2013年実測)、今回評価時:37台(2022年実測)、南北方向の横断で事前評価時:16台(2013年実測)、今回評価時:16台(2022年実測)で推移している。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝夕の最大渋滞長は、定光寺向きでは事前評価時に比べ増加の傾向を示している。 自動車交通量は、事前評価時以降、南北線・東西線ともに増加傾向にある。大型車混入率も増加傾向にある。 品野町六丁目交差点は、下品野小学校及び品野中学校の通学路となっており、児童数約50名が歩道がない、あるいは狭小な歩道を通学している。 以上より、事業目的である、交通円滑化、危険通学路の解消、歩行者の安全確保の必要性について大きな変化は生じていない。
------------	-----------	---

判定	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>Ⓑ： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※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。</p>																																																																																																																																														
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝夕の最大渋滞長は増加傾向にあるとともに、事前評価時と変わらず小学校および中学校の通学路となっており、歩行者の安全確保や交通円滑化の必要性について大きな変化は生じていないため。 																																																																																																																																															
1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></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>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">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></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></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></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></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></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>当初計画</td> <td></td><td>0.9</td><td></td><td></td><td></td><td>2.1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>3.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td><td>0.3</td><td></td><td></td><td></td><td>7.6</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>7.9</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td></td><td>0.3</td><td></td><td></td><td></td><td>7.6</td><td></td><td></td><td></td><td>4.0</td><td></td><td></td><td></td><td>0.8</td><td>12.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの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(km)</td> <td></td> <td>0.38</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td></td> <td>12.7</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td></td> <td>2.7</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td></td> <td>9.2</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td></td> <td>0.8</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費ベースの用地取得率は2021年度末時点で71%（面積ベース取得率は66%）</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交差道路の（主）瀬戸環状線において、一部歩道が施工済み。 <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <p>—</p>			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計	工種区分	調査・設計																用地補償																工事																事業費(億円)	当初計画		0.9				2.1									3.0	実績		0.3				7.6									7.9	今回計画		0.3				7.6				4.0				0.8	12.7		これまでの計画に対する達成状況			計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	延長(km)		0.38	0%	事業費(億円)		12.7	62%	工事費		2.7	19%	用補費		9.2	71%	その他		0.8	100%
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計																																																																																																																															
工種区分	調査・設計																																																																																																																																															
	用地補償																																																																																																																																															
	工事																																																																																																																																															
事業費(億円)	当初計画		0.9				2.1									3.0																																																																																																																																
	実績		0.3				7.6									7.9																																																																																																																																
	今回計画		0.3				7.6				4.0				0.8	12.7																																																																																																																																
	これまでの計画に対する達成状況																																																																																																																																															
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】																																																																																																																																													
延長(km)		0.38	0%																																																																																																																																													
事業費(億円)		12.7	62%																																																																																																																																													
工事費		2.7	19%																																																																																																																																													
用補費		9.2	71%																																																																																																																																													
その他		0.8	100%																																																																																																																																													
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> 右折車線相当の幅員（1.5m）を正規の右折車線幅員（3.0m）に変更にしたことによる幅員増及び、歩道整備区間の見直しにより延長が増加し、用地買収面積及び補償物件が増加した。 補償物件の増加に加え、用地補償交渉に際し、補償の方法や代替地の請求など、個々の地権者の理解と協力を得るために時間を要している。 																																																																																																																																															
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地買収（関係地権者が多く、個別の交渉に時間を要する。） <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 県、市が一体となって取り組み、2025年度には用地買収を完了させ、2027年度に事業完了の見込みである。 																																																																																																																																															
判定	B	<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"> 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。 <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>																																																																																																																																														

②事業の進捗状況及び見込み

		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後は大型物件の補償が必要であるが、事業には反対されておらず、一定の期間を要すれば計画通り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	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <p>—</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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨幣価値化困難な効果は、①渋滞対策として1項目、②交通安全対策として3項目の合計4項目で評価を行った結果、事前評価時 10 点/12 点=0.83、再評価時 9 点/12 点=0.75 となっている。 <p><地域の活性化(渋滞対策)></p> <p>a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善</p> <p>事前評価時: 事業箇所はバス路線であり、渋滞緩和等に資する事業に該当するため、得点「2」</p> <p>再評価時: 上記に変化は無く、得点「2」</p> <p><交通事故対策(交通安全対策)></p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <p>事業採択時: 死傷事故率 443 件/億台キロで、得点「2」</p> <p>再評価時: 死傷事故率 53 件/億台キロで、得点「1」</p> <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <p>事業採択時: 事業箇所は下品野小学校、品野中学校の通学路として使用されており、得点「3」</p> <p>再評価時: 上記に変化は無く、得点「3」</p> <p>c) 自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上</p> <p>事業採択時: 事業箇所は 4 種道路・日交通量 14,460 台(2013 実測値から日換算)で、計画交通量 10,000 台/日の 4 種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「3」</p> <p>再評価時: 事業箇所は 4 種道路・日交通量 14,529 台(2022 実測値から日換算)で、計画交通量 10,000 台/日の 4 種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「3」</p> <p>【評価値】</p> <p>○ 事前評価時: (2+2+3+3) 点 / (Max3 点 × 該当 4 項目) = 10 点 / 12 点 = 0.83</p> <p>○ 再評価時: (2+1+3+3) 点 / (Max3 点 × 該当 4 項目) = 9 点 / 12 点 = 0.75</p> <p>【事前評価時の評価結果】</p> <p>◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他差点改良)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標 (建設部方針)</th> <th rowspan="2">評価対象 の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>評価項目</th> <th>基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">2 ⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供 力連携魅力・地域</td> <td rowspan="4">○</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県上位区間(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 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">1 安心・安全</td> <td rowspan="4">○</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 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 <input checked="" 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 <input 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 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td> <input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <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 <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 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td> <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 <input checked="" 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 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。 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>総合計</td> <td></td> <td></td> <td>12</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>評価値</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0.83</td> </tr> </tbody> </table>	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	2 ⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供 力連携魅力・地域	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県上位区間(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	MAX3 3 2 1	2	合計	3	2	1 安心・安全	○	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 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 <input checked="" 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 <input 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	MAX3 3 2 1	3	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <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 <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	<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 <input checked="" 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 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	8	総合計			12	10	評価値				0.83	
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																																			
2 ⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供 力連携魅力・地域	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県上位区間(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	MAX3 3 2 1	2																																		
		合計	3		2																																	
		1 安心・安全	○		<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 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 <input checked="" 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 <input 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	MAX3 3 2 1	3																															
					<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <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 <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																																
<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 <input checked="" 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 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			8																																		
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25年3月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)による。

【再評価時の評価結果】

◆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 ②地域の 活性化	あいちを 高め	◎	<input type="checkbox"/> 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	2
			<input type="checkbox"/> 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	
<input checked="" type="checkbox"/> 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				
<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1				
合計			3	2	
④交通事 故対策	2 あいちを 守る	◎	<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、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	
			<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	
			<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	3
			<input checked="" 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 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	7	
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4年3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)による。

判定

B

- 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。
- Ⓑ: 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、死傷事故率の減少に伴い評価値が事前評価時の0.83から、今回評価時の0.75に減少しているものの、基準値の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。

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】

- ・ 事業箇所における交通円滑化の状況(渋滞長及び滞留長の変化)
- ・ 通学路の指定状況
- ・ 歩行者の安全確保の状況

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針