

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	主要地方道名古屋碧南線【森岡工区】					
事業箇所	知多郡東浦町大字森岡地区					
事業のあらまし	<p>本路線は、大府市と東浦町を縦貫し、名古屋市と碧南市を結ぶ重要幹線路線である。</p> <p>本事業箇所を含む区間は、主要渋滞箇所位置付けられており、右折帯がないため、右折待ち車両により直進車の交通阻害が発生している。本交差点東側にはJR武豊線の尾張森岡駅があるため、歩行者・自転車の通行も多い。また、本交差点は通学路に指定されているにも関わらず歩道が未整備であるため、歩行者等の安全が確保されていない状態となっている。</p> <p>こうした背景から本事業は、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、歩行者等の安全確保及び危険通学路の解消を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通円滑化</p> <p>②歩行者等の安全確保</p> <p>③危険通学路の解消</p> <p>【副次目標】 -</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (2008年度)	(2017年度)	再評価時 (2022年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2008～2014年度	2008～2019年度	2008～2025年度	用地取得の難航により、事業期間延長	
	事業費（億円）	6.0	6.0	6.9		
	経費内訳	工事費	2.2	2.2	2.2	
		用補費	3.5	3.5	4.4	物件補償方法及び金額を精査した結果、当初の見込みよりも物件補償費が増大したため。
		その他	0.3	0.3	0.3	
事業内容	歩道設置 交差点改良 L=250m W=16.0m	歩道設置 交差点改良 L=250m W=16.0m	歩道設置 交差点改良 L=250m W=16.0m			
II 評価						
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【交通混雑状況（①）】</p> <p>・森岡駅西交差点が、2017年度時点および今回の再評価時においても主要渋滞箇所、主要渋滞区間に指定されており混雑時旅行速度も採択時よりも若干低下しており（上り：21.8km/h(2010年度)⇒19.1km/h(2022年度)、下り：27.6km/h(2010年度)⇒22.4km/h(2022年度))、事業の必要性に大きな変化はない。</p> <p>【歩行者及び自転車の利用状況（②、③）】</p>				

- ・事業区間を通行する歩行者・自転車数は、今回の評価時における調査結果で、852人/12h（歩行者：408人/12h、自転車：444人/12h（2022年6月調査））であり、事業箇所付近で2005年に計測された749人/12h（歩行者：143人/12h、自転車：606人/12h（2005年度道路交通センサス））と比較すると同程度の状況である。
 - ・事業区間の一部は、2017年度時点および今回の再評価時においても東浦町立森岡小学校の通学路となっており、2019年度には通学路交通安全プログラムの要対策箇所として位置づけられた。
- 【変動要因の分析】**
- ・混雑状況を示す混雑時旅行速度が、採択時よりも若干低下し混雑状況に大きな変化はない。
 - ・歩行者等の交通量に大きな変化はない。
 - ・通学路の指定状況に変化はなく、2019年度には通学路交通安全プログラムの要対策箇所として位置づけられた。
 - ・以上より事業目的である、交通円滑化、歩行者等の安全確保及び危険通学路の解消の必要性について大きな変化は生じていない。

判定

B

- A：2017年度時点に比べ必要性が増大している。
- ⓑ**：2017年度時点に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C：2017年度時点に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

歩行者等の安全確保及び交通の円滑化を図るために交差点改良が必要である。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2008~2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
工種区分	調査・設計	←						→			
	用地補償	←								→	
	工事									←	→
事業費(億円)	当初計画	2.9	3.1								
	実績	2.4	0.5								
	今回計画	2.4	0.5				4.0				

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			
	計画	実績	達成率	
	【①】	【②】	【②÷①】	
延長(m)	0.25	0.0	0%	
事業費(億円)	6.9	2.9	42%	
	工事費	2.2	0.0	0%
	用補費	4.4	2.8	64%
	その他	0.3	0.1	33%

【施工済みの内容】 施工済みの区間はなし

【事後評価に準ずるフォローアップ】 -

②事業の進捗状況及び見込み

	2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・用地補償交渉に際し、補償の方法や代替地の条件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"> ・用地買収は件数ベースで約8割（面積ベースで約6割）まで進捗している。引き続き、県・町・地域が一体となって粘り強く用地交渉に努めることで、2025年までに事業を完了する見込みである。
	判定	<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>ⓑ：次のいずれか</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>ⓒ：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> <p>用地補償に時間を要しているが、県・町・地域が一体となって粘り強く用地交渉に努めることで、2025年までの事業完了が見込まれるため。</p>
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	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</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	<p>貨幣価値化困難な効果は、以下に示す「交通事故対策の強化」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」として計4項目の合計で評価を行った結果、2017年度時点の評価値は0.83（10点／12点満点）、今回の再評価時の評価値は、0.83（10点／12点満点）となり、ともに基準値0.6を満たしている。</p> <p>「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2017年度時点：森岡駅西交差点を含む区間が地域の主要渋滞箇所に選定されているため、得点「3」 ・今回評価（2022年度）：2021年度においても、森岡駅西交差点を含む区間が地域の主要渋滞箇所に選定されているため、得点「3」 <p>「交通事故対策」</p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2017年度時点：死傷事故率105.0件/億台キロで200件/億台キロ未満であり得点「1」 ・今回評価（2022年度）：死傷事故率33.7件/億台キロで200件/億台キロ未満であり、

得点「1」

b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる

- ・ 2017 年度時点：森岡小学校の通学路の安全性向上に資するため得点「3」
- ・ 今回評価（2022 年度）：2017 年度時点と変化はなく森岡小学校の通学路の安全性向上に資するため得点「3」

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

- ・ 2017 年度時点：日交通量 20,343 台／日（2015 年道路交通センサス）で、計画交通量 10,000 台／日以上以上の 4 種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し得点「3」
- ・ 今回評価（2022 年度）：日交通量 15,908 台／日（2022 年 6 月調査結果）で、計画交通量 10,000 台／日以上以上の 4 種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「3」

【評価値】

○2017 年度時点：(3+1+3+3) 点 / (Max3 点 × 該当 4 項目) = 10 点 / 12 点 = 0.83

○再評価時：(3+1+3+3) 点 / (Max3 点 × 該当 4 項目) = 10 点 / 12 点 = 0.83

【2017 年度における評価結果】

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	基準点	得点
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	MAX 3	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		
1 防御力	⑥交通事故対策の強化	◎	□ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX 3	1
			□ 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	MAX 3	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	MAX 3	3
			■ 計画交通量が 20,000 台 / 日以上以上の 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		
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	基準点	得点
1 あいちを 高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX 3	3
			<input checked="" 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去に係る事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備また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 あいちを守る	⑥交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX 3	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/徳台キロ以上の区間等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/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	2	
			<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	1	
			<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX 3	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	MAX 3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 計画交通量が20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日以上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	10			
評価値			0.83		

※「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 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

判定	A	<p>Ⓐ: 2017年度時点とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B: 2017年度時点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</p> <p>C: 2017年度時点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。</p>
	【理由】	<p>・貨幣価値化困難な効果の評価値は、2017年度時点で0.83、今回評価(2022年度)の評価値についても0.83であることから、ともに0.6を超えており、2017年度時点とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがあるため。</p>

III 対応方針(案)

継続	<p>中止: 上記①~③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続: 上記以外のもの。</p>
-----------	---

IV 事後評価実施の有無と主な評価内容

<p>■対象(事業完了後5年目) □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて示資する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所における交通円滑化の状況 ・歩行者等の安全確保の状況 ・通学路の指定状況
--

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針