

## 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	一般県道 <sup>わごうとよた</sup> 和合豊田線					
事業箇所	愛知県みよし市三好町 地内 <sup>みよしちよう</sup>					
事業の あらまし	<p>一般県道 <sup>わごうとよたせん</sup> 和合豊田線は、愛知県愛知郡東郷町 <sup>あいちぐんとうごうちよう</sup> から豊田市 <sup>とよたし</sup> へ至る延長約 7.0km の幹線道路である。</p> <p>本事業では、みよし市三好町 <sup>みよしちよう</sup> 地内の、南部小学校 <sup>なんぶ</sup>、中部小学校 <sup>ちゆうぶ</sup>、天王小学校 <sup>てんのう</sup>、南中学校 <sup>みなみ</sup>、三好中学校 <sup>みよし</sup> の通学路に指定されている区間のうち、歩道未設置区間の整備を行うものである。</p> <p>事業着手前は、歩道の無い区間での車両と歩行者や自転車との接触事故の恐れだけでなく、三好森下交差点 <sup>みよしもりした</sup> においては右折車線が設置されていないことから、無理な運転をする車両と歩行者等の接触についても危惧されていた。</p> <p>このため、三好森下交差点 <sup>みよしもりした</sup> においては歩道の設置とともに右折車線を設置する交差点改良を行い、他の歩道のない区間については歩道を設置することで、歩行者及び自転車等の安全の確保と危険通学路の解消を図るものである。</p>					
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>①歩行者等の安全の確保</p> <p>②危険通学路の解消</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
計画変更 の推移		事前評価時 (2008年)	再評価時 (2014年)	再評価時(2回目) (2019年)	変動要因の分析	
	事業期間	2008年度 ～2012年度	2008年度 ～2019年度	2008年度 ～2024年度	用地取得が難航し、事業が長期化した	
	事業費(億円)	8.5	8.5	8.8	精査による増額	
	経費 内訳	工事費	2.0	2.0	2.0	変動なし
		用補費	6.0	6.0	6.0	変動なし
		その他	0.5	0.5	0.8	精査による増額(調査費)
	事業内容	交差点改良 1 箇所を含む自 転車歩行者道 設置 L=805m W=16.0m	交差点改良 1 箇所を含む自 転車歩行者道 設置 L=805m W=16.0m	交差点改良 1 箇所を含む自 転車歩行者道 設置 L=805m W=16.0m	変動なし	

## II 評価

### ① 事業の必要性の変化

#### 1) 必要性の変化

##### 【通学路としての利用状況】

- ・事前評価時（2008年）において、本事業区間は周辺の南部小学校、中部小学校、天王小学校、南中学校、三好中学校、三好高校の児童及び生徒の通学路として利用されていたが、歩道未整備区間においては、歩行者や自転車が車道路肩部の通行を余儀なくされ、通行する車両との接触の恐れなど、危険な状態となっていた。
- ・再評価時（2014年）には、みよし市における通学路合同点検（2013.8.26）において、事業区間内の三好森下交差点では右折車線が無いため、無理な運転をする車両が通行中の歩行者に接触する危険性が高いと指摘されるなど、交差点の安全性を高める必要が改めて確認された。
- ・再評価時（2回目）（2019年）においても、通学路の指定状況及び利用状況に変わりなく、通学路交通安全プログラム（2016年）においても、交差点改良及び歩道設置が必要な区間として位置づけられている。

##### 【交通事故の推移】

- ・死傷事故件数については、事前評価時（2004-2007の4年間）が6.5件/年、再評価時（2008-2011の4年間）が6.0件/年、再評価時（2回目）（2014-2017の4年間）が3.3件/年であり、5年前と比較して減少しているが、依然として年3件以上の死傷事故が発生している。
- ・死傷事故の内、歩行者及び自転車が占める割合は、事前評価時（2004-2007の4年間）が30.7%、再評価時（2008-2011の4年間）が29.2%、再評価時（2回目）（2014-2017の4年間）が23.1%であり、5年前と比較して死傷事故のうち歩行者及び自転車が占める割合は減少しているものの、依然として4件に1件程度の割合を占めている。
- ・事業区間を通学路として利用する児童数は再評価時（2014年）が42人（1工区32人、2工区10人）、再評価時（2回目）（2019年）が40人（1工区16人、2工区24人）と、全体児童数には大きな変化はないが、自転車歩行者道設置を進めている2工区の通学児童数は5年前より増えている。

##### 【交通量の推移】

- ・自動車交通量は、事前評価時（H17センサス）が14,173台/日、再評価時（H22センサス）が13,034台/日、再評価時（2回目）（H27センサス）が11,640台/日と、減少傾向がみられるものの、1日あたり1万台以上と依然として通行車両が多い状態である。

##### 【混雑時旅行速度の推移】

- ・混雑時旅行速度は、事前評価時（H17センサス）が18.7km/h、再評価時（H22センサス）が18.3km/h、再評価時（2回目）（H27センサス）が15.8km/hとなっており、5年前と比較して混雑時旅行速度が低下するなど、依然として混雑した状況にある。

##### 【変動要因の分析】

- ・本事業区間は周辺小中学校の通学路に指定されており、通学児童数に大きな変化はない。
- ・通学路合同点検においても歩道設置や交差点対策の必要性を求められ、通学路交通安全プログラムにも歩道設置や交差点改良が位置づけられている。
- ・本事業区間の死傷事故件数は年3件以上であり、歩行者及び自転車関連の事故の割合も1/4程度となっており、依然として歩行者及び自転車の事故が多い状態である。
- ・本事業区間の交通量は、1日当たり10,000台以上と通行車両が多い状態であるとともに、混雑時旅行速度も15km/h程度と混雑状況に変化がないことから、歩行者や自転車にとって危険な利用状況となっている。
- ・以上から、事前評価時、再評価時と同様に、歩行者及び自転車の安全性の確保のための事業を継続する必要があると考えられる。

判定	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p><b>B</b> <b>ⓑ</b>： 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><b>【理由】</b></p> <p>通学路指定や通学児童数に変化はなく、通行車両も多く混雑状況も続いている。また、死傷事故についても年3件以上発生しており、その内の約1/4程度が歩行者及び自転車に関連する事故となっていることから、当事業においては、引き続き実施すべきであると考えられる。</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																														
1) 進捗状況	<p><b>【事業計画及び実績】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></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>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">工種区分</td> <td>1工区(森下工区)</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>  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><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><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><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2工区(打越工区)</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>  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><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><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><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>0.21</td><td></td><td></td><td>1.89</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5.63</td><td></td><td></td><td>0.77</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>8.50</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>0.21</td><td></td><td></td><td>1.89</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1.12</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>3.22</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>0.21</td><td></td><td></td><td>1.89</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1.12</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5.05</td><td></td><td></td><td></td><td>0.55</td><td>8.82</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【進捗率】</b></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> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.61</td> <td>0.08</td> <td>13.1%</td> <td>0.81</td> <td>9.9%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>7.73</td> <td>3.22</td> <td>41.7%</td> <td>8.80</td> <td>36.6%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>1.23</td> <td>0.39</td> <td>31.7%</td> <td>2.00</td> <td>19.5%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>6.00</td> <td>1.97</td> <td>32.8%</td> <td>6.00</td> <td>32.8%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.50</td> <td>0.86</td> <td>172.0%</td> <td>0.80</td> <td>107.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率は32.8%</p> <p>※残事業は、1工区東側の用地買収及び交差点改良工事と歩道設置工事、2工区の用地買収及び自転車歩行者道設置工事</p> <p><b>【施工済みの内容】</b></p> <p>・1工区<small>みよしもりした</small>の三好森下交差点西側については、用地買収を終え歩道設置工事を完了している。</p> <p><b>【事後評価に準ずるフォローアップ】</b></p> <p>1工区<small>みよしもりした</small>の三好森下交差点西側については、歩道が設置済みであり、歩行者及び自転車等の安全の確保と危険通学路の解消が図れている。</p>			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計	工種区分	1工区(森下工区)																				調査・設計																				用地補償																				工事																				2工区(打越工区)																				調査・設計																					用地補償																					工事																					事業費(億円)	前回計画	0.21			1.89					5.63			0.77							8.50	実績	0.21			1.89					1.12										3.22	今回計画	0.21			1.89					1.12					5.05				0.55	8.82		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)	0.61	0.08	13.1%	0.81	9.9%	事業費(億円)	7.73	3.22	41.7%	8.80	36.6%	工事費	1.23	0.39	31.7%	2.00	19.5%	用補費	6.00	1.97	32.8%	6.00	32.8%	その他	0.50	0.86	172.0%	0.80	107.5%
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計																																																																																																																																																																																																																																																																											
工種区分	1工区(森下工区)																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	調査・設計																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	用地補償																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	工事																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	2工区(打越工区)																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	調査・設計																																																																																																																																																																																																																																																																																														
用地補償																																																																																																																																																																																																																																																																																															
工事																																																																																																																																																																																																																																																																																															
事業費(億円)	前回計画	0.21			1.89					5.63			0.77							8.50																																																																																																																																																																																																																																																																											
	実績	0.21			1.89					1.12										3.22																																																																																																																																																																																																																																																																											
	今回計画	0.21			1.89					1.12					5.05				0.55	8.82																																																																																																																																																																																																																																																																											
	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)	0.61	0.08	13.1%	0.81	9.9%																																																																																																																																																																																																																																																																																										
事業費(億円)	7.73	3.22	41.7%	8.80	36.6%																																																																																																																																																																																																																																																																																										
工事費	1.23	0.39	31.7%	2.00	19.5%																																																																																																																																																																																																																																																																																										
用補費	6.00	1.97	32.8%	6.00	32.8%																																																																																																																																																																																																																																																																																										
その他	0.50	0.86	172.0%	0.80	107.5%																																																																																																																																																																																																																																																																																										
2) 未着手又は長期化の理由	<p>・1工区及び2工区ともに、地権者との用地交渉が難航し、長期化している。</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																														
3) 今後の事業進捗の見込み	<p><b>【阻害要因】</b></p> <p>・1工区は、地権者の要望に沿った移転先選定が挙げられる。</p> <p>・2工区は、工場やガソリンスタンドなどの補償の順序や、方針の調整が挙げられる。</p> <p><b>【今後の見込み】</b></p> <p>・1工区は、地権者の事業に関する理解は得られているため、移転先の選定など具体の交渉を継続していく。</p> <p>・2工区は、工場やガソリンスタンドなどで概ねの理解が得られたため、順次用地取得を進め、工事着手する。</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																														

② 事業の進捗状況及び見込み

	判定	<p>A：事業は順調であり、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> <li><input checked="" type="radio"/> 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。</li> </ul> <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><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>用地交渉に時間を要していたが、順次、用地交渉及び工事着手することにより、2024年度までに事業を完了できる見込みである。</li> </ul>
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><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></p> <p>—</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の目的は、道路利用者の安全確保を目的としていることから、走行時間短縮や走行経費減少に基づく費用便益は算出していない。</li> </ul> <p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b></p> <p>—</p> <p><b>【変動要因の分析】</b></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 評価基準表」による評価値は0.67となっている。</p> <p><b>「事故多発箇所での事故数削減」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事前評価時：死傷事故率 133.9 件/億台キロであり、得点「1」</li> <li>再評価時：死傷事故率 122.4 件/億台キロであり、得点「1」</li> <li>再評価時（2回目）：死傷事故率 76.2 件/億台キロであり、得点「1」</li> </ul> <p><b>「交通弱者に対する安全性の向上」</b></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>再評価時：通学路が含まれており、得点は「3」</li> <li>再評価時（2回目）：通学路が含まれており、得点は「3」</li> </ul> <p><b>「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」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事前評価時：3種道路で自動車交通量は14,173台/日（H17セブス）であり、得点は「2」</li> <li>再評価時：3種道路で自動車交通量は13,034台/日（H22セブス）であり、得点は「2」</li> <li>再評価時（2回目）：3種道路で自動車交通量は11,640台/日（H27セブス）であり得点は「2」</li> </ul> <p><b>「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事前評価時：第4次渋滞対策プログラムに位置づけられた渋滞交差点であり、得点は「3」</li> <li>再評価時：公共交通機関の利用促進（バス路線の渋滞緩和）に資する事業であり、得点は「2」</li> <li>再評価時（2回目）：公共交通機関の利用促進（バス路線の渋滞緩和）に資する事業であり、得点は「2」</li> </ul> <p><b>【評価値】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事前評価時：(1+3+2+3) 点 / (Max3点×該当4項目) = 9点 / 12点 = 0.75</li> <li>再評価時：(1+3+2+2) 点 / (Max3点×該当4項目) = 8点 / 12点 = 0.67</li> <li>再評価時（2回目）：(1+3+2+2) 点 / (Max3点×該当4項目) = 8点 / 12点 = 0.67</li> </ul>

【事前評価時の状況】

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表			
		評価項目	基礎点	得点	
1 安心・安全	①交通安全 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	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	
		<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	
		<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	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	
2 連携力・地域力	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
		<input checked="" 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	3		
		<input 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"/> 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
総合計			12	9	
評価値			0.75		

【再評価時の状況】

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表			
		評価項目	基礎点	得点	
1 安心・安全	①交通安全 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	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	
		<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	
		<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	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	
2 連携力・地域力	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2	
		<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	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"/> 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
総合計			12	8	
評価値			0.67		

【再評価時（2回目）の状況】

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	①交通安全 対策の推進	<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
		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、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	
		<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	2
		<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	
		<input type="checkbox"/> 計画交通量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	
<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に該当する	2	6		
<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	
2 力連携 魅力・ 地域	⑦人の交流 を支え地域 を活性化す る基盤整備	<b>■a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる</b>	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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"/> 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	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（2013年3月（再評価時(2回目)：2019年9月）愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）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、事業評価時、再評価時、再々評価時ともに評価値が基準の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】

- ・自転車歩行者等の安全確保
- ・危険通学路の解消

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

Ⅵ 対応方針