

## 再 評 価 調 査 書

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 <small>とよおかとよはま</small> 豊丘豊浜線				
事業箇所	知多郡南知多町大字豊丘 <small>ちた みなみち た とよおか</small>				
事業のあらまし	<p>本路線は、南知多道路の豊丘インターチェンジや南知多町役場と接続し、矢梨潮干狩り場や豊浜漁港への経路となる主要幹線道路で、知多半島を外周する国道247号とともに南知多の観光地を南北に結ぶネットワーク道路の一つである。</p> <p>当該区間は豊丘地区の生活道路で、豊浜中学校の通学路に指定されているが、現在歩道が未整備であるため歩行者は車道部を通行しており、非常に危険な状態となっている。このため、危険通学路の解消、歩行者等の安全性確保を目的として、歩道設置を行うものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①危険通学路の解消 ②歩行者等の安全性確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (2004年)	再評価 (2020年)	変動要因の分析	
	事業期間	2005～2010年度	2005～2023年度	・用地交渉の難航。	
	事業費(億円)	15.0	11.3	・2010年度に設計VEの実施による事業の圧縮。 ・精査による。 ・修正設計の実施。	
	経費内訳	工事費	12.5		9.0
		用補費	2.0		1.6
その他		0.5	0.7		
事業内容	歩道設置 L=0.725km W=10.9m	歩道設置 L=0.725km W=10.9m			

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】

- ・ 事業区間の自動車交通量は、事業採択時は 5,732 台/日 (H11 センサス)、今回再評価時は 4,638 台/日 (H27 センサス) と減少傾向ではあるものの、日交通量が 4,000 台以上で推移している。

【歩行者および自転車の利用状況】

- ・ 事業区間の歩行者交通量は、事業採択時は 86 人/12h (H11 センサス)、今回再評価時は 25 人/12h (H27 センサス) と減少している。
- ・ 事業区間の自転車交通量は、事業採択時は 22 台/12h (H11 センサス)、今回再評価時は 32 台/12h (H27 センサス) と増加している。
- ・ 事業区間について、事業採択当時は、豊丘小学校と、豊浜中学校の通学路に指定されていたが、平成 20 年に豊丘小学校が豊浜小学校に統合され、現在は豊浜中学校の通学路のみに指定されている。

【死傷事故の推移】

- ・ 交通事故の発生状況を事業採択時 (2001 年～2004 年) と今回再評価時 (2015 年～2018 年) において死傷事故件数を比較すると、事業採択時が 4 件/4 年、今回再評価時 1 件/4 年と減少している。死傷事故率は、事業採択時が 65.9 件/億台キロ、今回再評価時が 20.4 件/億台キロと減少傾向。(車両相互事故含む)
- ・ 交通弱者 (歩行者および自転車) に関する事故は、事業採択時 1 件/4 年、今回再評価時は 0 件/4 年と減少している。
- ・ 本事業の対象区間 725m のうち、2019 年度末までに 467m が整備済であるため、本事業の効果が得られているものと考えられる。

【変動要因の分析】

- ・ 事業採択当時、当該路線は豊丘小学校と豊浜中学校の通学路に指定されていたが、豊丘小学校が 2008 年に豊浜小学校に統合された。その結果、旧豊丘小学校通学域から豊浜小学校への通学は、スクールバス通学となった影響もあり、歩行者交通量が減少したものの、対象区間は集落の中にあり、引き続き歩道利用がある。(現在は豊浜中学校のみ通学路指定。)
- ・ 事業区間は、一部歩道が整備されたことにより、安全性が向上し、死傷事故率、事故件数ともに減少したことが考えられる。

B

- A: 事業採択時に比べ必要性が増大している。
- Ⓑ: 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C: 事業採択時に比べ必要性が著しく低下している。

判定

【理由】

- ・ 自動車交通量は減少傾向ではあるものの、4,000 台/日以上で推移している。
- ・ 死傷事故率、事故件数ともに近年減少傾向ではあるものの、未整備区間では、歩行者が車道の通行を余儀なくされ、非常に危険な状態であることは変わらない。
- ・ 一部区間が整備されたことにより安全性が向上したことから、未整備区間についても整備を進めることで、さらなる安全性の向上が期待される。
- ・ 以上のことより、歩行者の利用空間を確保し、安全な通学路を提供する事業の必要性に大きな変化は生じていないと考えられる。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	合計 (億円)	
工種 区分	調査・設計																					
	用地補償																					
	工事																					
事業費 (億円)	当初計画	15.0																			15.0	
	実績	7.6																			7.6	
	今回計画	7.6																			3.7	11.3

※河川部については用地買収の必要が無く、先行して工事（BOX 据付）に着手することができたため、用地補償よりも先行して工事に着手している。

【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 2005年度～2010年度 【①】	実績 2005年度～2019年度 【②】	達成率 【②÷①】	計画 2005年度～2023年度 【③】	進捗率 【②÷③】	
延長 (km)	0.725	0.467	64.4%	0.725	64.4%	
事業費 (億円)	15.0	7.6	50.7%	11.3	67.3%	
工事費	工事費	12.5	5.5	44.0%	9.0	61.1%
	用地費	2.0	1.5	75.0%	1.6	93.8%
	その他	0.5	0.6	120.0%	0.7	85.7%

※面積ベースの用地取得率は 100%。(2019 年度末時点)

※2019 年度末時点で用地取得は完了しているものの、BOX 据付に合わせた町水道施設の補償の必要があり、2020 年度以降の計画に補償費が計上されている。

【施工済みの内容】

- ・ 2019 年度末時点で、事業区間の 64.4%にあたる 467m の歩道が整備済み。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

- ・ 整備済み区間についてはすでに供用されており、安全性が向上している。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・ 用地交渉が難航し、不測の日数を要した。ただし、現在は用地取得が完了しているため、今後の工程は長期化しない見込み。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・ 地元自治体の協力が得られている他、用地取得率も面積ベースで 100%であるため、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・ 2023 年度まで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「○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】

- ・ 現時点で大きな阻害要因はなく、2023 年度の事業完了が見込まれるため。

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	<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"> <li>・ 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。</li> </ul> <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"> <li>・ 貨幣価値化困難な効果は、該当する交通安全対策としての3項目で評価を行った。事業採択時、今回再評価時ともに6点/9点=0.67で変化なく、基準値0.6を満たしている。</li> </ul> <p>「事故多発箇所での事故数削減」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業採択時 : 死傷事故率 65.9 件/億台キロであり、得点は『1』</li> <li>○今回再評価時 : 死傷事故率 20.4 件/億台キロであり、得点は『1』</li> </ul> <p>「交通弱者に対する安全性向上」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業採択時 : 通学路に指定されており、得点は『3』</li> <li>○今回再評価時 : 通学路に指定されており、得点は『3』</li> </ul> <p>「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」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業採択時 : 3種道路で交通量 5,732 台/日(H11 センサス)における歩道等の設置工事であり、得点は『2』</li> <li>○今回再評価時 : 3種道路で交通量 4,638 台/日(H27 センサス)における歩道等の設置工事であり、得点は『2』</li> </ul> <p>【評価値】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業採択時 : (1+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当 3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</li> <li>○今回再評価時 : (1+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当 3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</li> </ul>

【事業採択時】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表（歩道（自歩道）の新設・拡幅）

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	◎	<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
			<input checked="" type="checkbox"/> 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、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	
			<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	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	
総合計			9	6	
評価値			0.67		

【今回再評価時】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表（歩道（自歩道）の新設・拡幅）

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	◎	<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
			<input checked="" type="checkbox"/> 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、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	
			<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	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	
総合計			9	6	
評価値			0.67		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和2年11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。

A  
 ①：事業採択時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。  
 B：事業採択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：事業採択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、事業採択時、今回再評価時ともに評価値が基準の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。

Ⅲ対応方針（案）	
<b>継続</b>	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	
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 対象外 <b>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</b> — <b>【主な評価内容】</b> ・ 通学路の指定状況 ・ 事業区間における歩行者等の通行に係る安全性の改善状況	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
一般県道豊丘豊浜線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。	
Ⅵ 対応方針	
事業継続	