

事後評価調書

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	主要地方道 名古屋半田線					
事業箇所	知多郡阿久比町大字卯坂					
事業の あらまし	<p>主要地方道名古屋半田線は、名古屋市と半田市を結ぶ路線であり、事業区間周辺の英比小学校、阿久比中学校の2校の通学路に指定されている。また、当事業区間の周辺には、阿久比町役場や名鉄河和線阿久比駅・坂部駅などの公共施設もあることから、児童や生徒のみならず、近隣住民や駅の利用者などの歩行者の往来が非常に多い区間である。さらに、事業区間前後は自転車歩行者道があるが、当該区間においては自転車歩行者道未整備で、自転車や歩行者は車道の路肩部を通行せざるを得ない状況にあった。</p> <p>本事業は、自転車歩行者道の設置されていない0.89kmの区間について、新たに自転車歩行者道を設置し、歩行者及び自転車利用者の安全の確保と危険通学路の解消を図ったものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 危険通学路の解消</p> <p>② 歩行者等の安全性確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	12.52 億円		□工事費 3.65 億円、□用補費 8.34 億円、□その他 0.53 億円			
事業期間	採択年度	2006 年度	着工年度	2007 年度	完成年度	2015 年度
事業内容	自転車歩行者道設置 延長 L=0.89km 幅員 W=16m					
II 評価						
①事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業対象区間 0.89km の両側に幅 3.25m の自転車歩行者道を設置することにより、自動車と歩行者及び自転車の通行区間が分離され、歩行者及び自転車の安全が確保されるとともに、車両も安全に通行できるようになった。 当該区間の整備により自転車歩行者道が前後区間と合わせて連続して確保されるとともに、危険通学路が解消した。 用地取得が完了した範囲から段階的に工事着手し供用することで、歩行者及び自転車の安全性を早期に確保することができた。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業採択前の4年間（2002年～2005年）では人対車両の死傷事故件数は、1.00件/年であったが、事業完了後の3年間（2016年～2018年）では0.33件/年となり減少した。 小学校へ通学状況を確認したところ、事業完了後、当該区間における通学児童に関する事故は発生しなかった。 これらのことから、事業目標である危険通学路の解消、及び、歩行者等の安全確保については、達成されているものと考えられる。 				
	2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>				

②事業効果の発現状況

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事業採択時 (2006年度)	実績 (2015年度)	備考
事業期間		2006~2010	2006~2015	
事業費 (億円)	工事費	3.59	3.65	+0.06 (+1.7%)
	用地補償費	4.00	8.34	+4.34 (+108.5%)
	その他	0.50	0.53	+0.03 (+6.0%)
	合計	8.09	12.52	+4.43 (+54.8%)
効果の 算定要因		—	—	

【事業期間に対する評価】

- ・本事業は、当初 2010 年度までに完了する予定であったが、用地取得が難航したため、事業期間を延伸することとし、継続的な用地交渉により事業進捗を図り、事業着手から 9 年後の 2015 年度に完了した。
- ・本事業の事業期間については、沿道に建物が連担していることから、やむを得ないものとする。

【事業費に対する評価】

- ・事業採択時からの事業費の主な増額内容は用地補償費であり、これは、事業区間内の家屋や沿道施設の詳細な調査の結果、事業採択時に見積もった用地補償費と実際の用地補償費に差異が生じたものである。
- ・本事業の事業費については、事業実施中における詳細調査により増額せざるを得なかったものであることから、妥当である。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・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便益は算出していない。

【貨幣価値化困難な評価】

- ・事業完了後の 3 年間、事業区間での死傷事故件数は減少しており、通学生徒に關係する事故も発生していないことから、自転車及び歩行者の通行空間の安全が確保され、危険通学路も解消されたものと考えられる。
- ・事業区間は、バリアフリー特定道路に指定されており、歩行者が安心して円滑に移動できる歩行空間が整備された。

③事業実施による環境の変化

- ・本事業の完成により、歩行者や自転車利用者の通行空間が改善し、交通安全の向上に寄与している。バリアフリー化により、障害者や高齢者が安心して移動できるようになった。

Ⅲ 対応方針（案）

今後の事後評価の必要性

- ・当初の事業目標を達成し効果も確認できていることから、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。

改善措置の必要性

- ・事業計画どおり整備を完了していることから、改善措置の必要性はないものと考えられる。

同種事業に反映すべき事項

- ・通学生徒の安全を確保するため、歩行者の通行空間を確保しながら施工を行うほか、用地取得の進捗に合わせた工事の部分着手など、段階的に工事着手し、早期の効果発現を得ることが重要である。

Ⅳ 事業評価監視委員会の意見

主要地方道名古屋半田線の対応方針（案）[改善措置等必要なし] を了承する。

Ⅴ 対応方針

改善措置等必要なし