

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>たけとよおおぶじてんしゃどうせん</small> 武豊大府自転車道線					
事業箇所	<small>ちたぐんあぐいちょううだ</small> 知多郡阿久比町 植大地内始め					
事業のあらまし	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道武豊大府自転車道線は武豊町を起点とし、知多半島を縦断し大府市とを結ぶ自転車歩行者専用道路である。</li> <li>知多半島の豊かな自然、歴史、文化をつなぐ、人間交流の道として、「健康と長寿」の国際拠点となるあいち健康の森を始め、地域に点在する名所・旧跡や公園、文化施設などのネットワーク形成の視点からルートを選定し、事業を行っている。</li> <li>当該区間は、県道阿久比半田線から県道名古屋半田線を結ぶルートであり、堤防道路を活用することで、用地買収を伴わず、良質なサイクリング空間を確保することを目的とした事業であるが、整備済区間に挟まれたミッシングリンクの一部であること、そして周囲に新見南吉ゆかりの名所や河川堤防沿いの彼岸花など観光資源が豊富であるにもかかわらず、整備が進んでいないことから、地元より早期の供用が求められている。</li> <li>また、並行する主要地方道名古屋半田線は、通勤通学の自転車利用の多い区間であるが、現状は自転車歩行者道の整備が不十分な区間が存在し、自転車および歩行者の安全が確保できていない状況である。</li> <li>そこで、矢勝川と阿久比川の堤防を利用し、水辺の自然環境を楽しむことができる環境づくりと、地域住民の通勤、通学等の日常利用における自転車等の安全性の確保を目的として、自転車歩行者専用道路の設置に着手したものである。</li> </ul>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通事故対策の推進（自転車等の安全性の確保）</p> <p>②地域の魅力向上</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2013)	再評価時 1回目 (2018)	再評価時 2回目 (2023)	変動要因の分析	
	事業期間	2013年度～ 2016年度	2013年度～ 2020年度	2013年度～ 2025年度	河川堤防での工事施工となり、施工期間が非出水期に限られることや、事業の増加等に伴う施工計画の見直しを行ったことによる	
	事業費（億円）	1.7	1.7	6.0	橋梁の構造や施工方法の見直し、自転車歩行者専用道路の工事費の増加、設計委託費の増額、事業進捗に伴う経費の時点修正	
	経費内訳	工事費	1.5	1.5		5.2
		用補費	0.0	0.0		0.0
その他	0.2	0.2	0.8			
事業内容	自転車歩行者専用道路設置 延長 L=1.70km 幅員 W=4.0m	自転車歩行者専用道路設置 延長 L=1.70km 幅員 W=4.0m	自転車歩行者専用道路設置 延長 L=1.70km 幅員 W=4.0m	なし		

II 評価																																																																																																																																								
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する主要地方道名古屋半田線の自動車交通量は、1回目再評価時 11,395 台/日（2015 センサス）、2回目再評価時 10,573 台/日（2023 調査）と約 7%減少している。</li> </ul> <p>【自転車通行量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する主要地方道名古屋半田線の自転車通行量は、1回目再評価時 263 台/12h（2015 センサス）、2回目再評価時 212 台/12h（2023 調査）と約 19%減少している。</li> <li>・時間帯別にみると、特に通学・通勤時間帯の 7～8 時台、16 時～18 時台の利用が多い。</li> </ul> <p>【交通事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する主要地方道名古屋半田線の死傷事故件数は、2013 年から 2016 年までの 4 年間で 15 件、2018 年から 2021 年までの 4 年間で 7 件と、8 件減少している。</li> <li>・死傷事故率は、前回再評価時で 62 件/億台キロ、今回再評価時で 29 件/億台キロと 33 件/億台キロの減少であるが、依然として事故が発生していることから、継続的な対策実施が求められている。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺状況に大きな変化はなく、自転車通行量にも大きな変化はみられない。</li> </ul>																																																																																																																																							
	<p>判定</p> <p><b>B</b></p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。            B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。            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"> <li>・周辺状況に大きな変化はないため、歩行者・自転車が安全で安心して通行できるルート整備が必要となっている。</li> <li>・地元からの要望があり、引き続き自転車道の整備を進めていく必要がある。</li> </ul>																																																																																																																																							
②事業の進捗状況及び見込み	<p>1) 進捗状況</p> <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></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>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">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> </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> </tr> <tr> <td></td> <td>・自転車道設置工</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></td><td colspan="3">1.1</td><td colspan="3">0.6</td><td colspan="6"></td><td>1.7</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td><td colspan="3">1.1</td><td colspan="3">2.9</td><td colspan="6"></td><td>4.0</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td></td><td colspan="3">1.1</td><td colspan="3">2.9</td><td colspan="3">2.1</td><td colspan="2"></td><td>6.0</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>1.70</td> <td>0.10</td> <td>6.1%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>6.04</td> <td>3.95</td> <td>65.4%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>5.24</td> <td>3.23</td> <td>61.6%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.80</td> <td>0.72</td> <td>90.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備済区間：L=103.1m ※橋梁部含む</li> <li>・一部整備済区間：L=1,264.9m</li> <li>・未整備区間：L=330.0m</li> </ul>			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計	工種区分	調査・設計	←→							←→			←→				工事		←												→		・自転車道設置工		←												→	事業費(億円)	前回計画		1.1			0.6									1.7	実績		1.1			2.9									4.0	今回計画		1.1			2.9			2.1					6.0		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)	1.70	0.10	6.1%	事業費(億円)	6.04	3.95	65.4%	工事費	5.24	3.23	61.6%	用補費	0.00	0.00	—	その他	0.80	0.72	90.0%
			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計																																																																																																																								
工種区分	調査・設計	←→							←→			←→																																																																																																																												
	工事		←												→																																																																																																																									
	・自転車道設置工		←												→																																																																																																																									
事業費(億円)	前回計画		1.1			0.6									1.7																																																																																																																									
	実績		1.1			2.9									4.0																																																																																																																									
	今回計画		1.1			2.9			2.1					6.0																																																																																																																										
	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)	1.70	0.10	6.1%																																																																																																																																					
事業費(億円)	6.04	3.95	65.4%																																																																																																																																					
工事費	5.24	3.23	61.6%																																																																																																																																					
用補費	0.00	0.00	—																																																																																																																																					
その他	0.80	0.72	90.0%																																																																																																																																					

2) 未着手 又は長期化の理由	<b>【長期化の理由】</b> ・河川堤防での工事施工となり、施工期間が非出水期に限られることや、事業の増加等に伴う施工計画の見直しを行ったことによる。		
3) 今後の事業進捗の見込み	<b>【阻害要因】</b> ・特になし。 <b>【今後の見込み】</b> ・特に阻害要因がないことから、県道との取り付け部分の設計を進め、引き続き工事を行い、2025年度までに整備完了できる見込みである。		
判定	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: middle; padding-right: 10px;"><b>B</b></td> <td>           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。         </td> </tr> </table>	<b>B</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。
	<b>B</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。	
<b>【理由】</b> ・阻害要因はないため、引き続き整備を行うことで、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	<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> ・本事業は、局所的な交通安全施設整備事業であり、交通量推計条件に変化の考慮が困難な事業のため、費用対効果の分析は行わない。 <b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b> - <b>【変動要因の分析】</b> -		

<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p>	<p>・貨幣価値化困難な効果は、下記に示す様に、「交通安全対策の強化」として3項目の合計3項目で評価を行った結果、8点/12点=0.67であり、基準値0.6を満たしている。</p> <p>※事前評価時及び再評価時（1回目）は総事業費が「一定規模」未達の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施</p> <p>「交通安全対策の強化」</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"> <li>・再評価時(2回目)：死傷事故率 29 件/億台キロで 200 件/億台キロ未満であり、得点「1」</li> </ul> <p>b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価時(2回目)：自転車活用推進計画に位置付けられた事業であり、安全性向上に資するため、得点は「3」</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価時(2回目)：自動車交通量は 10,573 台/日であり、得点は「2」</li> </ul> <p>「地域の魅力向上」</p> <p>b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価時(2回目)：景観性の向上に資する事業であり、得点は「2」</li> </ul> <p>【評価値】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事前評価時：－</li> <li>○再評価時(1回目)：－</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】

・総事業費が「一定規模」未満の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施

【再評価時(1回目)の状況】

・総事業費が「一定規模」未満の事業であったため、貨幣価値化困難な効果の評価は不実施

【再評価時(2回目)の状況】

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
2 あいちを守る	◎	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	
		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	
		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	
3 あいちが輝く	◎	b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 地域整備（地元の取り組み）と一体となった道路整備事業に該当する	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> その他主要観光地の魅力向上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		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（2022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）

判定

A

- ◎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、基準の0.6を超えており、十分な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】

- ・交通量（歩行者・自転車通行量）
- ・安全性の改善状況（死傷事故件数・死傷事故率）
- ・観光地の魅力向上

#### V 事業評価監視委員会の意見

- ・一般県道武豊大府自転車道線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。

#### VI 対応方針

事業継続