

## 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 <small>なごやとよやまいなざわせん</small><br>名古屋豊山稲沢線  |  |  |  |   |   |
| 事業箇所    | 北名古屋市 <small>しかたさかまき</small><br>鹿田坂巻   |  |  |  |   |   |
| 事業のあらまし | <p>本路線は、名古屋市区を起点に、豊山町、北名古屋市を経由し稲沢市に至る延長約13kmの路線である。事業箇所の位置する北名古屋市においては、北部地域を東西に横断し、市の生活・交流の骨格としての役割を担う都市幹線道路として、また産業の主軸となる広域幹線軸として位置づけられている。</p> <p>本事業箇所は名鉄線の徳重・名古屋芸大駅と名古屋芸大東キャンパスをつなぐアクセス路の一部となり、朝夕を中心に駅利用者や大学生の往来が非常に多い区間となっている。しかしながら歩道が設置されておらず、歩行者、自転車および自動車が輻輳する危険な状況となっており、路線の中でも交通事故件数が多い区間に位置している。</p> <p>以上のことから、本事業にて歩道整備を実施することにより、歩行者等の安全確保および交通死傷事故の削減を図るものである。</p> |  |  |  |   |   |
| 事業目標    | <p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>①歩行者等の安全確保<br/>②交通死傷事故の削減</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>  |  |  |  |   |   |
| 計画変更の推移 |  | 事前評価時<br>(2013年度)                                      | (2018年度)   | 再評価時<br>(2023年度)                                       | 変動要因の分析   |   |
|         | 事業期間   | 2013～2018年度  | 2013～2023年度  | 2013～2027年度  | 用地取得難航による事業の長期化   |   |
|         | 事業費<br>(億円)  | 4.8  | 7.3  | 10.8   | 下記内訳の要因による増額  |   |
|         | 経費内訳   | 工事費  | 0.6  | 1.0  | 1.1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・労務費単価の増および建設資材の価格高騰による増額</li> <li>・水路横断部の施工方法と仮設計画の変更による増額</li> <li>・歩道の舗装材を変更したことによる増額</li> <li>・消費税率の増大による増額</li> </ul> |
|         |  | 用補費  | 3.9  | 5.7  | 8.9   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地費単価の精査および用地面積の増による増額</li> <li>・補償方法及び補償金額の精査による増額</li> </ul>  |
| その他     |  | 0.3  | 0.6  | 0.8  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・水路改修や仮設計画の変更による設計計画の追加による増額</li> <li>・歩道の部分供用のための分割発注を行ったことによる増額</li> </ul> |   |
| 事業内容    | 歩道設置<br>L=180m（北側<br>180m、南側 165<br>m、計 345m）<br>W=16m   | 歩道設置<br>L=180m（北側<br>180m、南側 165<br>m、計 345m）<br>W=16m | 歩道設置<br>L=180m（北側<br>180m、南側 165<br>m、計 345m）<br>W=16m | 歩道設置<br>L=180m（北側<br>180m、南側 165<br>m、計 345m）<br>W=16m | 変動なし  |   |

II 評価

|            |               |  |
|------------|---------------|--|
| ①事業の必要性の変化 | 1) 必要性<br>の変化 | <p><b>【交通量の推移】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業箇所の自動車交通量は、事前評価時:10,814 台/日(2013 実測)、再評価時:9,594 台/日(2023 実測)となり、前回評価時から約 11%減少している。</li> </ul> <p><b>【歩行者および自転車の利用状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業箇所の歩行者交通量は、事前評価時:1,131 人/12h(2013 実測)、再評価時:1,444 人/12h(2023 実測)となり、前回評価時から約 28%増加している。</li> <li>事業箇所の自転車交通量は、事前評価時:496 台/12h(2013 実測)、再評価時:471 台/12h(2023 実測)となり、前回評価時から約 5%減少している。</li> <li>当該事業箇所は小・中学校の通学としての利用は無いが、事業箇所東側には名古屋芸大東キャンパスが、西側には徳重・名古屋芸大駅があり、朝夕を中心に歩行者の交通量が非常に多い区間となっている。</li> <li>事業箇所の南側(下り線側)歩道は、2022 年 2 月に工事が完了し、歩行者等の安全性が向上したが、名古屋芸大の学生の多くは、大学施設のある路線北側の路肩部分を通行するため、依然として自動車と歩行者等が輻輳する危険な状況が続いている。</li> </ul> <p><b>【死傷事故の発生状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故の発生状況を、事前評価時(2010~2013)と再評価時(2018~2021)の各 4 か年で比較すると、死傷事故件数は事前評価時:4 件、再評価時:5 件で、事前評価時から 1 件増加。</li> <li>また、交通量を加味した死傷事故率は、事前評価時:177.3 件/億台キロ、再評価時:236.3 件/億台キロで、事前評価時から約 33%増加している。</li> <li>事業箇所は、交通弱者の事故等が多く発生している地区について、面的かつ総合的な事故抑止対策を講じることにより、死傷事故の削減を図る「あんしん歩行エリア」に指定されている(2003 年 7 月指定)。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業箇所の自動車交通量は、9 千台/日以上で推移している。</li> <li>事業箇所の歩行者交通量は、事前評価時、再評価時ともに 1,000 人/日以上と非常に多い。</li> <li>事業箇所の自転車交通量は、事前評価時、再評価ともに 500 台/日程度となっている。</li> <li>事業箇所の死傷事故率は、事前評価時、再評価時ともに 170 件/億台キロ以上となり、愛知県管理道路の平均値を大きく上回っている。</li> <li>事業箇所は、事業着手時より引き続き「あんしん歩行エリア」に指定されている。</li> <li>以上より、歩行者等の安全確保及び交通死傷事故の削減の必要性について大きな変化は生じていない。</li> </ul> |
|            | 判定            | <p style="text-align: center;"><b>B</b></p> <p>A: 事業着手時に比べ必要性が増大している。<br/> <b>Ⓑ</b>: 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。<br/> 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通量は若干の減少傾向が見られるものの、9,000 台/日以上の水準を維持している。</li> <li>歩行者交通量は増加傾向にあり、1,000 人/日以上の利用がある。</li> <li>自転車交通量は若干の減少傾向が見られるものの、400 台/日以上の水準を維持している。</li> <li>2022 年度供用開始となった南側歩道においては、歩行者等の安全性が向上したが、徒歩通学を行う大学生の利用が非常に多い路線北側においては、依然として自動車と歩行者等が輻輳する危険な状況となっている。</li> <li>以上より、歩行者等の安全確保、交通死傷事故の削減の必要性については、大きな変化は生じていない。</li> </ul>  |



1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化

【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】  
 ・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。  
 【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】  
 ー  
 【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】  
 ー  
 【変動要因の分析】  
 ー

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

・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結果、評価値は事前評価時0.89、再評価時0.67となり、ともに基準値の0.6を上回る結果を得た。

<交通事故対策(交通安全対策)>

a) 事故多発箇所での事故数削減

- ・事前評価時: あんしん歩行エリアにおける交通安全対策事業に該当し、得点「3」
- ・再評価時: 死傷事故率236.3件/億台キロで、得点「2」

b) 交通弱者に対する安全性向上

- ・事前評価時: 事業箇所の近傍には鉄道駅(徳重・名古屋芸大駅)や名古屋芸大東キャンパスが位置しており、得点「2」
- ・再評価時: 上記に変化は無く、得点「2」

c) 自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上

- ・事前評価時: 事業箇所は4種・日交通量10,814台/日(2013実測)で、計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等新設に該当し、得点「3」
- ・再評価時: 交通量は9,594台/日(2023実測)に減少するものの、計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等新設に該当し、得点「2」

【評価値】

- 事業採択時: (3+2+3)点 / (Max3点×該当3項目) = 8点 / 9点 = 0.89
- 再評価時: (2+2+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67

【事前評価時の評価結果】

◆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<br>(建設部方針)   | 評価<br>対象<br>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<br>安心・安全  | ◎               | <input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する   | MAX3 | 3  |
|   |                 | <input checked="" 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 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 | 2  |
|   |                 | <input 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 checked="" 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"/> o) 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 | 3  |
|   |                 | <input checked="" 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 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    | 8  |
| 総合計   |                 |  | 9    | 8  |
| 評価値   |                 |  | 0.89 |    |

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3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。

| 達成目標<br>(社会資本整備方針)  |         | 評価<br>対象<br>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<br>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<br><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<br><input checked="" 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<br><input 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                                   | MAX3<br>3<br>2<br>1                      | 2  |   |   |
|   |         |                 | <input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる<br><input 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<br><input checked="" 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<br><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 | MAX3<br>3<br>2<br>1                      |  | 2   |   |
|   |         |                 | <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<br><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。<br><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。<br><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。                        | MAX3<br>3<br>2<br>1                      |  |   | 2 |
|   |         |                 | 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4年3月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課）による。  |  |  |   |   |
|   |         |                 | 判定  | B  | 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。<br>③：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。<br>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は、評価値が事前評価時の0.89から、再評価時の0.67に減少するものの、事前評価時、再評価時ともに基準値の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。 |   |
|   |         |                 | 継続  | 中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。<br>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<br>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】<br>—<br>【主な評価内容】<br>・歩行者等の安全確保の状況<br>・安全性の改善状況（死傷事故件数、死傷事故率、交通弱者が関係する事故件数） |         |                 |   |  |  |   |   |
| V 事業評価監視委員会の意見  |         |                 |   |  |  |   |   |
| VI 対応方針   |         |                 |   |  |  |   |   |