

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	主要地方道 名古屋豊田線						
事業箇所	日進市 三本木町地内						
事業のあらまし	<p>本路線は、名古屋市天白区を起点に、日進市を経由し豊田市に至る幹線道路であり、都市計画道路名古屋豊田線として都市計画決定されている。事業箇所周辺には住宅団地が複数立地するとともに、小・中学校、高校や大学等学校施設も集中し、朝夕を中心に歩行者や自転車の通行が非常に多い区間となっている。また、広域的な物流を担う大型車交通も多く、全車両通行の1.5～2割程度が大型車交通となっている。</p> <p>本事業箇所は供用済区間を挟んで西側の1工区（延長約225m）の東側と2工区（延長約870m）に分かれている。1工区は2013年度に工事完了し、小学校の通学路が本路線の自転車歩行者道を通行するルートに改められるなど、歩行者等の安全確保が実現したが、現在事業中の2工区においては、自転車歩行者道整備が完了した一部の区間を除き、片側歩道で、歩道の有効幅員も2mに満たないため、歩行者等が危険な状況となっている。</p> <p>以上のことから、残る区間についても、早急な交通安全対策が求められており、自転車歩行者道の整備により、歩行者等の安全確保を図るものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①歩行者等の安全確保</p> <p>②危険通学路の解消</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2005年度)	再評価時(1回目) (2013年度)	再評価時(2回目) (2018年度)	再評価時(3回目) (2023年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2005年度 ～2010年度	2005年度 ～2018年度	2005年度 ～2021年度	2005年度 ～2028年度	用地取得難航による事業の長期化	
	事業費 (億円)	12.0	12.0	12.0	15.6	下記内訳の要因による増額	
	経費内訳	工事費	4.6	4.6	4.6	6.6	・計画延長増に伴う増額 ・事業進捗に伴う経費の時点修正
		用補費	6.7	6.7	6.7	7.5	・計画延長増に伴う増額 ・単価の見直し
その他		0.7	0.7	0.7	1.5	・計画延長増に伴う増額 ・用地調査業務の追加	
事業内容	自転車歩行者道設置 延長 L=945m 幅員 W=16m 1 工区： L=225m (日進市米野木町地内他) 2 工区： L=720m (日進市三本木町地内)	自転車歩行者道設置 延長 L=945m 幅員 W=16m 1 工区： L=225m (日進市米野木町地内他) 2 工区： L=720m (日進市三本木町地内)	自転車歩行者道設置 延長 L=945m 幅員 W=16m 1 工区： L=225m (日進市米野木町地内他) 2 工区： L=720m (日進市三本木町地内)	自転車歩行者道設置 延長 L=1095m 幅員 W=16m 1 工区： L=225m (日進市米野木町地内他) 2 工区： L=870m (日進市三本木町地内)	2工区において市道との交差点整備に伴い事業区間を150m延長		

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【自動車交通量の推移】

- 事業箇所の自動車交通量は、事前評価時:13,532 台/日 (H17 センサス)、再評価 1 回目:11,413 台/日 (2013 実測)、再評価 2 回目:11,691 台/日 (2018 実測)、再評価 3 回目:11,374 台/日 (2021 実測) となり、1 万台/日以上水準 (前回評価時から約 3%減少) で推移している。
- 現在事業中である 2 工区側においても、再評価 2 回目:8,584 台/日 (2018 実測)、再評価 3 回目:8,433 台/日 (2021 実測) となり、ほぼ横ばいで推移している。

【歩行者および自転車の利用状況】

- 事業箇所の歩行者交通量は、現在事業中の 2 工区側で、再評価 1 回目:248 人/12h (2013 実測)、再評価 2 回目:110 人/12h (2018 実測)、再評価 3 回目:49 人/12h (2021 実測) であり、前回評価時から約 55%減少している。
- 事業箇所の自転車交通量は、現在事業中の 2 工区で、再評価 1 回目:741 台/12h (2013 実測)、再評価 2 回目:473 台/12h (2018 実測)、再評価 3 回目:394 人/12h (2021 実測) であり、前回評価時から約 17%減少している。
- 現在事業中の 2 工区側において、歩行者及び自転車の交通量は日進高校の生徒数減少の影響等もあり、前回評価時から減少しているものの、自動車に近接して自転車が走行しており、危険な状態となっている。
- 事業箇所の一部は通学路として利用されている。
- 現在事業中の 2 工区側において、小学生の通学路は、現在市街地内の細街路を迂回するルートとなっているが、供用後に市街地内から本線側に通学路が切り替わった 1 工区と同様に、2 工区においても事業完了後に通学路が当路線に切り替えられる予定である。

【死傷事故の推移】

- 事業箇所の交通死傷事故の発生状況を、事前評価時 (2001~2004) と再評価 1 回目 (2007~2010)、再評価 2 回目 (2013~2016)、再評価 3 回目 (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:33 件、再評価 1 回目:28 件、再評価 2 回目:18 件、再評価 3 回目:13 件となり、事前評価時から減少傾向にある。
- また、交通量を加味した死傷事故率は、事前評価時:96.9 件/億台キロ、再評価 1 回目:90.2 件/億台キロ、再評価 2 回目:65.3 件/億台キロ、再評価 3 回目:47.5 件/億台キロとなり、事前評価時から減少傾向にある。
- 現在事業中の 2 工区側では、再評価 2 回目:84.5 件/億台キロ、再評価 3 回目:52.3 件/億台キロとなり、事前評価時から減少傾向にあるものの、県平均に比べると死傷事故率は高い値となっている。
- また、交通弱者 (歩行者および自転車) が関係する死傷事故件数は、前回評価時 (再評価 2 回目) から増加傾向にある (再評価 2 回目:3 件 → 再評価 3 回目:4 件 ※何れも自転車が関係する事故)。

【変動要因の分析】

- 本事業箇所の自動車交通量は、事業着手以降ほぼ横ばいで推移している。
- 事業箇所が通学路として利用されていることに変化はない。
- 現在事業中の 2 工区は、有効幅員 2m にも満たない歩道空間において、歩行者と自転車が輻輳するなど、危険な状態となっている。
- 交通弱者が関係する死傷事故件数は前回評価時から増加傾向にある。

判定

B

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

【理由】
 事業箇所は通学路となるほか、多くの高校生が自転車通学で利用している。自転車歩行者道整備が完了した1工区は歩行者等の安全確保が実現したが、現在事業中の2工区は、狭隘な片側歩道上に歩行者や自転車が集中し、危険な状況となっている。また、2工区においては交通弱者が関係する死傷事故件数が増加傾向にある。

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	2024	2025	2026	2027	2028	計	
1工区	調査・設計	←→		←→		←→		←→																			
	用地補償	←→		←→		←→		←→																			
	工事	←→		←→		←→		←→																			
2工区	調査・設計	←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→			
	用地補償	←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→			
	工事	←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→		←→			
事業費 (億円)	前回計画	6.5				0.7				4.8				12.0													
	実績	6.5				0.7				2.4				9.7													
	今回計画	6.5				0.7				2.4				4.9				1.1	15.6								

【進捗率】

	計画に対する達成状況		
	計画【①】	実績【②】	達成率(%) 【②÷①】
延長(m)	1095	510	47%
事業費(億円)	15.6	10.4	67%
工事費	6.6	4.6	70%
用地費	7.5	4.8	57%
その他	1.5	1.0	47%

※1 工区は施工済みであり、面積ベースの用地取得率は100%
 ※2 工区の面積ベースの用地取得率は2022年度末時点で70%

【施工済みの内容】

- 1工区の自転車歩行者道の設置は、2013年度(2013.7)に完了。
- 2工区については2016年度から用地の取得に着手し、用地取得箇所より随時工事を行い、2020年度末時点で上り約110m、下り約160mの自転車歩行者道が設置済となっている。また、事業区間終点の市道黒笹三本木線について、事業着手時は供用時期が明確でなかったが、事業期間中に供用することとなったため、本事業に合わせてこの交差点整備を実施することとし、事業延長を150m延長した。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

- 1工区の事業完了後は、通学路が本路線を通るルートに変更となっている。

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。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- 個別の交渉に時間を要する。

【今後の見込み】

- 地元の総論は事業に賛成であり、用地取得箇所より随時整備を行うなどし、用地取得と並行して随時工事を実施し、2028年度に完了の見込みである。

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

		<p>要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</p> <p>○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。</p> <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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得を推進するとともに、段階的に供用を図りながら事業を進めることで、2028年度の事業完了が見込まれるため。
<p style="writing-mode: vertical-rl;">③事業の効果の変化</p>	<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<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"> ・本事業は、局所的な交通安全施設等整備事業であり、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。 <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>
<p style="writing-mode: vertical-rl;">③事業の効果の変化</p>	<p>2) 貨幣価値化困難な効果の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。事前評価時、再評価時（1回目～3回目）の全て6点/9点=0.67で変化なく、基準値0.6を満たしている。 <p><交通事故対策></p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：死傷事故率96.9件/億台年で、得点は「1」 ・再評価時（3回目）：死傷事故率47.5件/億台年で、得点は「1」 <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：通学路が含まれており、得点は「3」 ・再評価時（3回目）：上記に変化は無く、得点は「3」 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：事業箇所は3種道路・自動車交通量は13,532台/日（H17センサス）で、計画交通量4,000～20,000台/日の3種道路の歩道等新設に該当し、得点は「2」 ・再評価時（3回目）：本事業箇所は3種道路・自動車交通量は11,374台/日（2021実測）で、計画交通量4,000～20,000台/日の3種道路の歩道新設に該当し、得点は「2」 <p>【評価値】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事前評価時：(1+3+2)点/ (Max3点×該当3項目) = 6点/9点=0.67 ○再評価時（3回目）：(1+3+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 (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	◎	<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	2	
		<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		
		<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	1			
<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			

※再評価調書(第1回・2013年)より

【再評価時(3回目)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 (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	◎	<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、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		
		<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	2	
		<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		
		<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	1			
<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

A

- ◎: 事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B: 事前評価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: 事前評価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、事前評価時の0.67から、今回評価時(再評価3回目)の0.67と変化なく、ともに評価値が基準の0.6を超えており、事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現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。 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	
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業箇所における自転車及び歩行者の通行に係る安全性の改善状況 ・ 事業実施前後の死傷事故件数および死傷事故率の変化 ・ 通学路の指定状況 	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	