

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 知多東浦線						
事業箇所	知多市八幡地内						
事業のあらまし	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道知多東浦線は、知多市を起点とし東浦町に至る、総延長 11.7 kmの知多半島を東西方向に走る主要幹線道路である。 ・本事業区間は、知多市を南北に流れる二級河川<small>しなのがわ</small>信濃川の西側地区と東側地区を結ぶ重要な区間であり、周辺には名鉄寺本駅<small>てらもと</small>（常滑線）や八幡小学校、八幡中学校、知多翔洋高校<small>ちたしょうよう</small>が立地している。 ・そのため、本事業区間は、部分的に八幡小学校、八幡中学校の通学路に指定されているほか、高校生の自転車通学経路として利用されている。さらに、名鉄寺本駅の主要アクセス路として、周辺市街地からの通勤利用を中心とする自転車や歩行者の通行も多くなっている。 ・しかし、狭小な片側歩道が設置されているだけなど、歩道の整備が不十分な区間があり、歩行者と自転車の接触のおそれがあるなど、非常に危険な状態となっている。 ・本事業区間を含む知多市<small>みどりまちてらもと</small>緑町寺本地区が、2008年度にバリアフリー重点整備地区に準ずる区域として位置づけられた。これらの背景から本事業では、学校がある西側の歩道を東側より広く計画しており、バリアフリー区間の西側の歩道についてはさらに歩道を広くしている。 ・以上を踏まえ、危険通学路の解消、歩行者・自転車の安全性の確保、バリアフリー化の推進を主な目的として、自転車歩行者道設置事業に着手したものである。 						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p><交通安全対策の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> ○危険通学路の解消 ○歩行者・自転車の安全性の確保 ○バリアフリー化の推進 <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2005)	再評価時 1回目 (2013)	再評価時 2回目 (2018)	再評価時 3回目 (2023)	変動要因の分析	
	事業期間	2005年度～ 2011年度	2005年度～ 2020年度	2005年度～ 2025年度	2005年度～ 2028年度	用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費（億円）	12.0億円	12.0億円	15.0億円	15.6億円	橋梁の設計費用及び用地買収の調査等に係る費用の増加、事業進捗に伴う経費の時点修正	
	経費内訳	工事費	4.7億円	4.7億円	4.7億円		4.7億円
		用補費	6.6億円	6.6億円	9.6億円		9.6億円
その他		0.7億円	0.7億円	0.7億円	1.3億円		
事業内容	交差点改良 3箇所を含む 自転車歩行者 道設置 L=1.67km W=16.0～ 18.0m	交差点改良 3箇所を含む 自転車歩行者 道設置 L=1.67km W=16.0～ 18.0m	交差点改良 3箇所を含む 自転車歩行者 道設置 L=1.67km W=16.0～ 18.0m	交差点改良 3箇所を含む 自転車歩行者 道設置 L=1.67km W=16.0～ 18.0m	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"> ・自動車交通量は、2回目再評価時 10,529 台/日(2018 調査)、3回目再評価時 10,334 台/日(2023 調査)と微減となっている。 <p>【歩行者および自転車の利用状況の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者通行量は、2回目再評価時 137 人/12h(2018 調査)、3回目再評価時 128 人/12h(2023 調査)と微減しており、特に通学・通勤時間帯の 7 時台、16 時台、17 時台の利用が多い。 ・自転車通行量は、2回目再評価時 543 台/12h(2018 調査)、3回目再評価時 627 台/12h(2023 調査)と増加しており、特に通学・通勤時間帯の 7～8 時台、16 時～17 時台の利用が多い。 ・本事業区間を含む知多市緑町寺本地区が、2008 年度にバリアフリー重点整備地区に準ずる区域として位置づけられた。 ・これに伴い、「バリアフリー化対策」を実施し、対象地区においては 2009 年度に整備を完了している。 <p>【交通事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道知多東浦線の事業区間内における死傷事故件数は、2回目再評価時(2013～2016)6 件/4 年から、3回目再評価時(2018～2021)3 件/4 年に減少している。 ・死傷事故率も、2回目再評価時(2013～2016)21 件/億台キロから、3回目再評価時(2018～2021)15 件/億台キロに減少している状況であるが、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。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣住民の名鉄寺本駅へのアクセス路であり、八幡小・中学校の通学路に指定されているほか、知多翔洋高校の通学経路にもなっていることから、歩行者 120 人/12h、自転車 600 台/12h を超える歩行者自転車が通行している。 ・本事業区間を含む知多市緑町寺本地区が、2008 年度にバリアフリー重点整備地区に準ずる区域として位置づけられた。 ・死傷事故件数は減少している状況であるが、依然として事故が発生している。 ・以上から、危険通学路の解消、歩行者・自転車の安全性の確保、バリアフリー化の推進の必要性については大きな変化はない。
	<p>判定</p> <p>B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 Ⓑ： 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。 ※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"> ・多くの歩行者自転車が利用している状況に変化はなく、死傷事故件数は減少しているものの依然として事故が発生しているため、自転車歩行者道整備事業の必要性に変化はない。

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2005~2012	2013~2017	2018~2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計		
工種 区分	【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							←	→	→			
	【3工区】												
調査・設計	←→												
用地補償	←→												
工事	←→												
事業費 (億円)	前回計画	7.0	2.3	5.7								15.0	
	実績	7.0	2.3	0.6									10.0
	今回計画	7.0	2.3	0.6	5.7								15.6

【進捗率】

	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)	1.7	1.1	66%
事業費(億円)	15.6	10.0	64%
工事費	4.7	2.3	49%
用補費	9.6	6.4	67%
その他	1.3	1.3	95%

※用地取得率(面積ベース)は1工区が約90%(2022年度末)、2工区が0%、3工区が100%

【施工済みの内容】

- ・2009年に事業区間内の一部区間L=0.5km(3工区)が完成。
- ・2010年に事業区間内の一部区間L=0.1km(1工区)が完成。
- ・2018年に事業区間内の一部区間L=0.5km(1工区)が完成。

2) 未着手
又は長期化の理由

【長期化の理由】

- ・1工区において、補償内容について地権者の理解と協力を得るため、また代替地の選定などの用地交渉に時間を要している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・用地取得については、地元及び知多市から歩道設置の強い要望があり、地元の合意形成が図られる環境にあることから、それほどの阻害要因にならないと考える。

【今後の見込み】

- ・1工区の買収状況は面積ベース89.6%であり、引き続き用地交渉に努め2025年度の事業完了を目指す。
- ・2工区は予備設計中であり、2028年度に事業完了する見込みである。

	判定	<p>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。</p> <p>B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>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"> ・用地交渉の難航により事業が長期化しているが、今後整備する2工区は地元及び知多市から歩道設置の強い要望があり、地元の合意形成が図られる環境にあることから、2028年度の事業完了が見込まれる。
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"> ・本事業は、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。 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p style="text-align: center;">—</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、下記に示す様に、「交通安全対策の推進」として3項目で評価を行った結果、6点/9点=0.67であり、基準値0.6を満たしている。 <p>「交通安全対策の強化」</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 事故多発箇所の事故数削減に寄与する <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：死傷事故率 75 件/億台キロで 200 件/億台キロ未満であり、得点「1」 ・再評価時(3回目)：死傷事故率 15 件/億台キロで 200 件/億台キロ未満であり、得点「1」 b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：八幡小学校・中学校の通学路が含まれており、安全性向上に資するため、得点「3」 ・再評価時(3回目)：八幡小学校・中学校の通学路が含まれているとともに、交通バリアフリー法における重点整備地区に準ずる地区に位置づけられているが評価は変わらず、得点「3」 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 <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時：自動車交通量は 10,069 台/日であり、得点は「2」 ・再評価時(3回目)：自動車交通量は 10,334 台/日であり、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
-------------------------	--

【事前評価時の状況】

達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
①交通安全 対策の推進	1 安心・ 安全	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1
		□ 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	
		□ 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	
		■ 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	3
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
		■ 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	
		□ 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	
		□ 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
		■ 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	
		□ 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	
■ 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	6		
□ 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		

※再評価調査(第1回2013より)

【再評価時(3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
⑥交通事故対策の 推進	2 あいちを よめる	a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1
		□ 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	
		□ 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	
		■ 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	3
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
		■ 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	
		□ 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	
		□ 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
		■ 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	
		□ 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	
■ 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	6		
□ 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。

		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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。</p>	

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"> ●事業区間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 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車通行量 ●事業区間における安全性の改善状況 <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数、死傷事故率 	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	