

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	交通安全対策事業 (交差点改良事業)					
地区名	一般県道 <small>おおぶとこなめ</small> 大府常滑線					
事業箇所	<small>とこなめしきかえちよう</small> 常滑市栄町地内					
事業のあらまし	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道大府常滑線は大府市を起点とし、東海市・知多市を經由して常滑市<small>こばちよう</small>古場町に至る知多半島北部の一般県道で、都市計画道路履戸大高線として都市計画決定されている路線でもある。</li> <li>本事業区間にある陶磁器会館西交差点は、国道247号とりんくう ICを結ぶ市道上にある主要な交差点で、朝夕通勤・通学時の交通量が多いにも関わらず、右折帯がないため、右折車両が直進車両の通行を阻害している。そのため、追突事故や出会い頭事故、右折事故が多く起きている。</li> <li>また、本事業区間は常滑市の中心市街地で周辺には駅、市役所、陶磁器会館等が立地した地域で、この陶磁器会館周辺には観光ルートが設定されており、電車で訪れる歩行者も多く見られる。</li> <li>陶磁器会館西交差点付近は、バリアフリー整備区域に位置づけられているが、自転車歩行者道が整備されていないため、歩行者・自転車の通行は危険な状態にある。</li> <li>事業実施前から常滑駅周辺地区において土地区画整理事業が実施されている。</li> <li>陶磁器会館西交差点北側の駅前広場の新設に伴い、駅前広場への出入り口が新設されるため、駅へのアクセスも増加することが想定される。これにより、歩行者・自転車の通行の危険性がますます高くなることが予測される。</li> <li>以上を踏まえ、歩行者等の安全性の確保、バリアフリー化の推進及び交通死傷事故の削減を主な目的として交差点改良、自転車歩行者道設置事業に着手したものである。</li> </ul>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 歩行者等の安全性の確保</li> <li>② バリアフリー化の推進</li> <li>③ 交通死傷事故の削減</li> </ol> <p>【副次目標】 -</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (H17)	再評価時 (H25)	再々評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	H17~H21	H17~H30	H17~H35	用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費(億円)	10.30	7.00	7.00	-	
	経費内訳	工事費	1.18	1.18	1.18	-
		用補費	8.68	5.38	5.38	区画整理事業により一部用地費を負担したことによる費用の低減、及び事業進捗に伴う経費の時点修正
	その他	0.44	0.44	0.44	-	
事業内容	自転車歩行者道設置を含む交差点改良 延長 L=0.34km 幅員 W=18.0m	自転車歩行者道設置を含む交差点改良 延長 L=0.34km 幅員 W=18.0m	自転車歩行者道設置を含む交差点改良 延長 L=0.34km 幅員 W=18.0m		-	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性  
の変化

【交通量の推移】

- ・自動車交通量は、再評価時 7,603 台/日 (H25 調査)、再々評価時 6,805 台/日 (H30 調査) と微減となっている。
- ・本事業区間の整備は、土地区画整理事業による新たに常滑駅東駅前広場の整備とあわせて実施することにより、公共交通の利用促進と、駅へのアクセス増加による交通量の増加が期待されている。

【歩行者および自転車の利用状況の推移】

- ・歩行者交通量は、再評価時 211 人/12h (H25 調査)、再々評価時 261 人/12h (H30 調査) と微増しており、特に通勤・通学時間帯の 7 時台、18 時台の利用が多くなっている。
- ・自転車交通量は、再評価時 529 台/12h (H25 調査)、再々評価時 405 台/12h (H30 調査) と微減しており、特に通勤・通学時間帯の 7 時台の利用が多くなっている。
- ・本事業区間を含む常滑市北条地区が平成 20 年度にバリアフリー化を重点に整備する地区に位置づけられた。

【交通事故の推移】

- ・一般県道大府常滑線の事業区間内における死傷事故件数は、再評価時 (H19～H22) 16 件/4 年から、再々評価時 (H25～H28) 5 件/4 年に減少している。
- ・死傷事故率も、再評価時 (H19 年～H22 年) 235 件/億台キロから、再々評価時 (H25～H28) 81 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状況から、継続的な対策実施が求められている。

【変動要因の分析】

- ・多少変動はあるものの常滑駅に隣接していることから、歩行者 200 人/12h、自転車 400 台/12h を超える多くの歩行者や自転車が利用している。
- ・本事業区間を含む常滑市北条地区が平成 20 年度にバリアフリー化を重点に整備する地区に位置づけられた。
- ・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、歩行者や自転車の安全性の確保、バリアフリー化の促進、交通死傷事故の削減の必要性については大きな変化はない。

判定

B

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

【理由】

- ・本事業区間はバリアフリー化を重点に整備する地区に位置付けられており、多くの歩行者や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、交差点改良、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】

		H17～H24	H25～H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
工種 区分	調査・設計	←→							
	用地補償	←						→	
	工事	←							→
	・道路工	←							→
事業費 (億円)	前回計画	4.33	2.07	0.60					
	実績	4.33	0.14						
	今回計画	4.33	0.14	2.53					

		<p><b>【進捗率】</b></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> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.34</td> <td>0.12</td> <td>35.3%</td> <td>0.34</td> <td>35.3%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>6.4</td> <td>4.5</td> <td>69.8%</td> <td>7.0</td> <td>63.9%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>0.6</td> <td>0.4</td> <td>58.7%</td> <td>1.2</td> <td>29.8%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>5.4</td> <td>3.8</td> <td>70.6%</td> <td>5.4</td> <td>70.6%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.4</td> <td>0.3</td> <td>63.6%</td> <td>0.4</td> <td>63.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【施工済みの内容】</b> —</p>		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】	延長(km)	0.34	0.12	35.3%	0.34	35.3%	事業費(億円)	6.4	4.5	69.8%	7.0	63.9%	工事費	0.6	0.4	58.7%	1.2	29.8%	用補費	5.4	3.8	70.6%	5.4	70.6%	その他	0.4	0.3	63.6%	0.4	63.6%
	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況																																							
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】																																						
延長(km)	0.34	0.12	35.3%	0.34	35.3%																																						
事業費(億円)	6.4	4.5	69.8%	7.0	63.9%																																						
工事費	0.6	0.4	58.7%	1.2	29.8%																																						
用補費	5.4	3.8	70.6%	5.4	70.6%																																						
その他	0.4	0.3	63.6%	0.4	63.6%																																						
2) 未着手又は長期化の理由	<p>・本事業区間は常滑市の中心市街地付近であり、地権者が多く、補償内容や代替地の選定などの用地交渉に時間を要している。</p>																																										
3) 今後の事業進捗の見込み	<p><b>【阻害要因】</b> ・用地取得が難航しているが、地元及び常滑市の歩道設置の強い要望もあり、事業そのものの反対ではないことから、一定期間を要すれば用地取得できると考えている。</p> <p><b>【今後の見込み】</b> ・用地買収は面積ベースで66.5%である。平成33年度を目標に順次買収を進め、平成35年度の事業完了する見込みである。</p>																																										
判定	<p><b>B</b></p> <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。 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。</p> <p><b>【理由】</b> ・用地交渉等に時間を要することが想定されるが、引き続き用地交渉を進めることにより平成35年度の事業完了が見込まれる。</p>																																										
③事業の効果の変化	<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><b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</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。</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</b> —</p> <p><b>【変動要因の分析】</b> —</p>																																										

<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」における3項目と、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」における1項目の合計で評価を行った結果、8点/12点=0.67と、基準値0.6を満たしている。</p> <p><b>「交通安全対策の強化」</b></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>・事前評価時：死傷事故率 208 件/億台キロで 200～500 件/億台キロ未満であり、得点「2」</li> <li>・再評価時：死傷事故率 235 件/億台キロで 200～500 件/億台キロ未満であり、得点「2」</li> <li>・再々評価時：死傷事故率 81 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>・事前評価時：本事業区間は、常滑駅に隣接しており、土地区画整理事業により、新たに常滑駅東駅前広場が整備され、また付近に常滑市役所、陶磁器会館等の公共・公益施設が位置しており、得点「2」</li> <li>・再評価時：本事業区間は、平成 20 年度にバリアフリー化を重点に整備する地区「常滑市北条地区」に位置付けられており、得点「3」</li> <li>・再々評価時：再評価時と変わらず、得点「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>・事前評価時：日交通量 9,653 台/日 (H17 センサス) で、計画交通量 4,000～10,000 台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「2」</li> <li>・再評価時：日交通量 7,206 台/日で、上記同様に、得点「2」</li> <li>・再々評価時：日交通量 6,805 台/日で、上記同様に、得点「2」</li> </ul> <p><b>「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」</b></p> <p>a)主要な渋滞箇所の緩和が期待できる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時：本事業区間は、常滑駅に隣接しており、土地区画整理事業により、新たに常滑駅東駅前広場が整備されることから、本事業区間の整備により公共交通の利用促進が期待され、得点は「2」</li> <li>・再評価時：上記に変化はなく、得点「2」</li> <li>・再々評価時：上記に変化はなく、得点「2」</li> </ul> <p><b>【評価値】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事前評価時：(2+2+2+2) 点 / (Max3 点×該当 4 項目) =8 点 / 12 点=0.67</li> <li>○再評価時：(2+3+2+2) 点 / (Max3 点×該当 4 項目) =9 点 / 12 点=0.75</li> <li>○再々評価時：(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】

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 安心・安全	①交通安全 対策の推進	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する □ 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 ■ 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 □ 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	MAX3		2	
			3			
			2			
			■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3		2
				3		
				2		
				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
				3		
				2		
1						
合計			9	6		
2 力 連 携 力 ・ 地 域	②渋滞のないスムーズな移動空間の提供	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる □ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する ■ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する □ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3		2	
			3			
			2			
			1			
			合計			3
総合計				12	8	
評価値					0.67	

【再評価時の状況】

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 安心・安全	①交通安全 対策の推進	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する □ 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 ■ 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 □ 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	MAX3		2	
			3			
			2			
			■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3		3
				3		
				2		
				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
				3		
				2		
1						
合計			9	7		
2 力 連 携 力 ・ 地 域	②渋滞のないスムーズな移動空間の提供	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる □ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する ■ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する □ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3		2	
			3			
			2			
			1			
			合計			3
総合計				12	9	
評価値					0.75	

【再々評価時の状況】

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
1 防 御 力	③交通安全対策の強化	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する <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 <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 <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	MAX3	1	
			3		
			2		
			b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
				3	
				2	
				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
				3	
				2	
1					
合計			9	6	
3 成 長 力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間（県平均値以上）の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3	2	
			3		
			2		
			1		
合計			3	2	
総合計			12	8	
評価値			0.67		

※道路・街路事業の評価マニュアル（平成28年7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。

判定

B

- A： 前回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**： 前回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： 前回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、基準の0.6を超えており、前回評価時と比べ低下が見られるが、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】

- ・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
- ・事業区間における安全性の改善状況 [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