

再 評 価 調 査 書

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	主要地方道 <small>せとおおぶとうかいせん</small> 瀬戸大府東海線（日進消防南交差点） <small>にっしんしやうぼうみなみ</small>				
事業箇所	<small>にっしんし</small> 日進市 <small>ほんごうちやう</small> 本郷町				
事業のあらまし	<p>日進消防南交差点は、愛知県瀬戸市を起点に、日進市などを経由し東海市に至る幹線道路である（主）瀬戸大府東海線（以下、「南北線」という。）と、日進市市道（本郷藤島線）との交差点であり、交差点北西には、日進市と一体となり整備を行う日進市「道の駅」（仮称）（以下、「道の駅」という。）が計画されている。愛知県は道路管理者の立場より、道の駅を構成する駐車場及びトイレ等休憩施設の整備を行うのと同時に、道の駅のアクセス動線となる本路線の交差点改良を行うものである。</p> <p>現在、本路線は都市計画決定幅員での整備を終えており、交差点部は右折車線が設置済となるが、道の駅開業後は、道の駅利用者を安全且つスムーズに駐車場に導く必要があり、交差点の利用増に伴う右折滞留長の延長の必要性が生じている。</p> <p>このような状況のため、2024年の道の駅開業予定までに日進消防南交差点の改良を実施し、交通の円滑化を図るとともに、駐車場などの休憩機能の確保に係る整備を実施することにより、道の駅整備の役割分担を果たすものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通円滑化 ②歩行者等の安全確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>③地域の魅力向上</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (2017年度)	再評価時 (2021年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2017～2023年度	2017～2023年度	変動無し	
	事業費(億円)	6.1	6.1	変動無し	
	経費内訳	工事費	2.8	2.8	変動無し
		用補費	2.8	2.8	変動無し
その他		0.5	0.5	変動無し	
事業内容	交差点改良 L=240m 駐車場整備 A=5,780 m ² 休憩施設整備（トイレ棟）N=1	交差点改良 L=240m 駐車場整備 A=5,780 m ² 休憩施設整備（トイレ棟）N=1			

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"> 南北線の当該事業箇所(南北線)の自動車交通量は、事業採択時:34,973 台/日(2015 センサス)、再評価時:32,679 台/日(2018 実測)となり、ほぼ変化なし。 南北線の事業箇所における混雑度は 0.89(2015 センサス)となり、現状においては道路が混雑することなく、円滑に走行できている状況である。 道の駅開業後に想定される道の駅立寄り交通量は 3,741 台/日となり、ピーク時には日進消防南交差点における南行き右折車が、1 時間当たり 138 台増加する見込みとなる。 上記の交通量进行处理するためには、交差点北側の右折滞留長を、現在の 30m から 63m に増加する必要がある。 <p>【歩行者および自転車の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南北線の昼間 12h の歩行者交通量は、事業着手前・35 人(2015 センサス)から、再評価時・57 人(2018 実測)となり、約 60% 増加。 また、南北線の昼間 12h の自転車交通量は、事業着手前・261 台(2015 センサス)から、再評価時・265 台(2018 実測)となり、ほとんど変化がない。 なお、南北線、東西線ともに、通学路としての指定はない。 <p>【死傷事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交差点改良を実施する日進消防南交差点における交通事故の発生状況を、事業採択時(2014-2016)と再評価時(2017-2019)の直近 3 か年で比較すると、死傷事故件数は事業採択時、再評価時ともに 2 件で変化なし。 また、交通量を加味した死傷事故率は、事業採択時:52.8 件/億台キロ、再評価時:52.2 件/億台キロでほぼ変化なしとなる。 <p>【道の駅の整備支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道の駅整備については、県・市による一体整備に関して、「道の駅の設置に関する基本協定書」を締結(2019.9)。これに基づき県は、道路管理者としてアクセス道となる南北線の交差点改良及び、駐車場とトイレを整備することとなる。 道の駅の駐車場は、「休憩機能の駐車場施設」と「地域連携機能の駐車場施設」に機能が分かれており、県が整備するのは「休憩機能の駐車場施設」となっている。 各施設の整備の規模は、道の駅開業後の立寄り台数の推計結果に基づき、駐車場が 101 台(小型車 80 台、大型車 19 台、身障者用 2 台)、トイレが床面積 150 m²以上を必要条件として、レイアウト等の設計を行っている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所(南北線)の自動車交通量は、3 万台/日以上水準で推移している。 道の駅開業後は、日進消防南交差点の需要が大幅に増加することが想定され、右折滞留長の延伸など交差点改良の必要性が認められる状況にある。 道の駅は、日進市との一体型整備による公設となり、地域の魅力や観光情報の発信機能等を有し、本県の観光振興に寄与する施設として位置づけられており、県は道路管理者として駐車場とトイレ等休憩施設の整備を行うこととしている。
	<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"> 本県の観光振興に寄与することを目的とした道の駅整備であり、道の駅開業後の交通処理機能を有した交差点改良の必要性に変化はない。

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、事業採択時については、①渋滞対策として1項目、②交通安全対策として3項目の計4項目、再評価時については事業採択時の4項目に、副次目標である「地域の魅力向上」の2項目を合わせた計6項目で評価を行った結果、事業採択時、再評価時ともに評価値は基準の0.6を上回る結果を得た。

<地域の活性化(渋滞対策)>

a) 主要な渋滞箇所での渋滞緩和

- ・事業採択時：公共交通機関の利用促進（バス路線の渋滞緩和）に資する事業に該当し、得点「2」
- ・再評価時：上記に変化は無く、得点「2」

<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

- ・事業採択時：死傷事故率52.8件/億台キロで、得点は「1」
- ・再評価時：死傷事故率52.2件/億台キロで、得点は「1」

b) 交通弱者に対する安全性向上

- ・事業採択時：事業箇所周辺には日進市図書館等の公共施設が位置しており、また、道の駅内には日進市の子育て支援施設等の計画もあることから、得点は「2」
- ・再評価時：上記に変化は無く、得点「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

- ・事業採択時：事業箇所は3種道路で、自動車交通量は3万台/日以上であり、得点は「3」
- ・再評価時：上記に変化は無く、得点「3」

<地域の魅力向上>

a) 主要観光地へのアクセス性向上

- ・再評価時：事業箇所は東名高速道路や名古屋瀬戸道路から道の駅へのアクセス道に位置し、得点は「3」
- ※事業採択時においては、事業評価マニュアルに本項目の記載が無いため、本項目による評価を行っていない。

b) 主要観光地の魅力向上

- ・再評価時：地域の取り組み（道の駅）と一体となった道路整備事業であり、得点は「3」
- ※事業採択時においては、事業評価マニュアルに本項目の記載が無いため、本項目による評価を行っていない。

【評価値】

○事業採択時：(2+1+2+3) 点 / (Max3 点×該当4項目) = 8 点 / 12 点 = 0.67

○再評価時：(2+1+2+3+3+3) 点 / (Max3 点×該当6項目) = 14 点 / 18 点 = 0.78

【事業採択時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良)

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	◎	□ 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	
			□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			□ 通学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、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	
			□ 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	3
			■ 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				
□ 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 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			□ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3	
			■ 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	2	
			□ 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	1	
合計			3	2	
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(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。

【再評価時の評価結果】		◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良) +「地域の魅力向上」							
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					
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	2				
			<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、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"/> その他の渋滞緩和に資する事業に該当する	3 2 1					
合計				3	2				
2 あいちを守る	④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	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 <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	3 2 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					
			<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 <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 <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	3 2 1					
			<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	MAX3					
			<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。 <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。 <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歩道の新設・拡幅に該当する。	3 2 1					
			合計				9	6	
			3 あいちが輝く	⑧地域の魅力向上		○	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる	MAX3	3
							<input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 駅から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	3 2 1	
							<input type="checkbox"/> b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる	MAX3	
<input checked="" type="checkbox"/> 地域整備(地域の取り組み)と一体となった道路整備事業に該当する <input type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する <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	3 2 1								
合計					6		6		
総合計					18		14		
評価値				0.78					
※道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和3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	①: 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、評価値は事業採択時の0.67から、副次目標に係る評価を加えたため再評価時は0.78に増加。評価値はともに評価値が基準の0.6を超えており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									
<input checked="" type="checkbox"/> 対象(事業完了後5年目) <input type="checkbox"/> 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】 ・事業箇所における交通円滑化の状況(渋滞発生の有無) ・事業実施前後の死傷事故件数および死傷事故率の変化									
V 事業評価監視委員会の意見									
主要地方道瀬戸大府東海線の対応方針(案)[事業継続]を了承する。									
VI 対応方針									
事業継続									