

事後評価調書(案)

I 事業概要															
事業名	交通安全施設等整備事業(自転車歩行者道・電線共同溝設置工事)														
地区名	一般県道 蒲郡碧南線														
事業箇所	西尾市永楽町地内														
事業のあらまし	<p>当該路線は、蒲郡市を起点とし、西尾市中心部を經由し碧南市に至る幹線道路である。当該区間周辺には、西尾市役所、名鉄西尾駅、文化会館、小学校等の公共施設が立地している。</p> <p>当該区間は、幅1.5m程度の歩道しか設置されておらず、朝夕の通勤・通学時は歩行者・自転車が車道部を通行し、自動車交通と交錯して非常に危険な状態となっている。また、西尾駅周辺のバリアフリー区域内における周辺の道路は、県道のみが未整備となっている。</p> <p>このため、歩行者や自転車が安全に通行できることや高齢者や障害者に配慮したバリアフリー歩行空間ネットワークの形成を目的として、自転車歩行者道を両側に設置したものである。また、この整備に合わせて、安全で快適な通行空間の確保や都市景観の向上を目的として、電線類の地中化も行なった。</p>														
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>○危険通学路の解消 ○バリアフリー化の促進</p> <p>○都市景観の向上 ○歩行者・自転車の安全性の向上</p> <p>【副次目標】(事前評価時に設定した場合、記載する)</p> <p>なし</p>														
事業費	事業費		内訳												
	7.3億円		□工事費2.4億円、□用補費4.5億円、□その他0.4億円												
事業期間	採択年度	平成14年度	着工年度	平成14年度	完成年度	平成21年度									
事業内容	自転車歩行者道設置 L=230m W=16m 電線共同溝設置 L=230m														
II 評価															
①事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>①自転車歩行者道が整備され、物理的に歩車分離が図られ、通学児童を始めとした自転車・歩行者の通行の安全性・快適性が向上している。</p> <p>②当該区間は西尾駅周辺地区のバリアフリー推進路線に位置付けられており、自転車歩行者道を設置することで、名鉄西尾駅への移動の負担が減少している。</p> <p>③景観に配慮した歩道舗装を採用したほか、電線類の地中化を実施することで、都市景観が向上している。</p> <p>④事業実施前後の「死傷事故件数」と「死傷事故率」を比較</p> <table border="0"> <tr> <td>年平均死傷事故件数(件/年)</td> <td>0.5 (H10-H13)</td> <td>⇒</td> <td>0.25 (H22-H25)</td> <td>削減率 50%</td> </tr> <tr> <td>死傷事故率(件/億台年)</td> <td>36.9 (H10-H13)</td> <td>⇒</td> <td>21.7 (H22-H25)</td> <td>削減率 41%</td> </tr> </table> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>自転車歩行者道の整備により、連続した歩行空間ができ、「死傷事故件数」と「死傷事故率」の改善が見られた。これにより、通学路にも指定されている当該区間の38名の通学児童を始めとした歩行者・自転車に対する安全性が向上し、当初の目標を達成している。</p> <p>また、電線共同溝を設置したことにより、快適な通行空間が確保され、バリアフリー化が促進されたほか、都市景観が向上しているため、当初の目標を達成している。</p>				年平均死傷事故件数(件/年)	0.5 (H10-H13)	⇒	0.25 (H22-H25)	削減率 50%	死傷事故率(件/億台年)	36.9 (H10-H13)	⇒	21.7 (H22-H25)	削減率 41%
	年平均死傷事故件数(件/年)	0.5 (H10-H13)	⇒	0.25 (H22-H25)	削減率 50%										
死傷事故率(件/億台年)	36.9 (H10-H13)	⇒	21.7 (H22-H25)	削減率 41%											
2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>														

②事業効果の発現状況

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事業採択時	実績	備考
事業期間		H14 から H18	H14 から H21	
事業費 (億円)	工事費	2.5	2.4	
	用地補償費	4.2	4.5	
	その他	0.3	0.4	
	合計	7.0	7.3	
効果の 算定 要因		—	—	

※必要に応じて再評価時点を加えて比較する。

【事業期間に対する評価】

用地取得が予定より3年遅れたが、H14 から H21 迄の8年間で事業が完了しており、同種事業（用地買収を伴う自転車歩行者道設置工事）と比較しても同等であることから、当該区間の事業期間は妥当である。

【事業費に対する評価】

電線共同溝の設置、景観に配慮した歩道舗装を実施しているため、自転車歩行者道設置事業の事業費と比較すると通常の用地買収を伴う自転車歩行者道設置工事より高くなっているが、上記を除くと同等となるため、当該区間の事業費は妥当である。

【効果の算定要因に対する評価】

局所的な安全対策となっており、便益算出のための走行時間短縮、走行経費削減の適用が難しく、貨幣価値化困難であるため、算出していない。

【貨幣価値化困難な効果】

周辺の公共施設を結ぶバリアフリー歩行空間ネットワークの整備による交通弱者に対する安全性向上に寄与しているほか、周辺の電線共同溝設置箇所と一体化した整備により、魅力ある市街地の形成にも寄与している。

また、当該区間は、西尾市の地域防災計画に避難所として位置づけられる西尾小学校等への移動の安全性向上にも寄与している。

③事業実施による環境の変化

・沿線住民や地域、自然環境に与えた大きなマイナス影響は特にないものと考えられる。

III 対応方針（案）

今後の事後評価の必要性

初期の事業目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。

改善措置の必要性

事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものと考えられる。

同種事業に反映すべき事項

当該区間は、市の上位計画において、「史跡・名所や文化財を活用した歴史保全地区として景観整備」を推進するエリアとして位置づけられており、電線共同溝の設置と共に自転車歩行者道の舗装においても景観に配慮した計画としている。このように複合的に都市景観の向上を図ることにより、西尾駅にアクセスする象徴的な道路として機能しているため、同種事業に対して反映すべき事項であると考えられる。

IV 事業評価監視委員会の意見

V 対応方針