

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	交通安全施設等整備事業（自転車歩行者道設置工事）				
地区名	主要地方道 東浦名古屋線				
事業箇所	知多郡東浦町緒川				
事業のあらまし	<p>当該路線は知多半島の北側にある名古屋市と東側の東浦町を結ぶ主要な幹線道路です。当該箇所は、周辺に北部中学校、緒川小学校、於大公園等が立地し、児童生徒をはじめとする歩行者・自転車利用が多い箇所ですが、自転車歩行者道が未整備であるため、歩行者・自転車が車道部を通行し非常に危険な状態となっています。</p> <p>このため、歩行者及び自転車の安全確保を主な目的として自転車歩行者道整備を進めています。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>&lt;交通安全対策の推進&gt;</p> <p>○危険通学路の解消</p> <p>○歩行者・自転車の安全性の確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時	再評価時	変動要因の分析	
	事業期間	平成 18～24 年度	平成 18～29 年度	用地取得難航による事業気期間の延伸	
	事業費（億円）	12.00	7.00	—	
	経費内訳	工事費	4.48	3.48	中工区を別事業で整備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
		用補費	6.98	2.98	中工区を別事業で整備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		0.54	0.54	変動無し	
事業内容	自転車歩行者道設置（交差点改良1箇所を含む） L=1.3km	自転車歩行者道設置（交差点改良1箇所を含む） L=1.1km	中工区を別事業で整備したことによる事業延長の縮小		
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は小学校や中学校の通学路に指定されているものの歩道が整備されていないこと、また自動車交通量が約 16,500 台/日程度と多いことから、通学する児童生徒の安全が脅かされている状況にあります。</li> <li>・また、沿線には工場・事業所が立地し、自転車・徒歩での通勤利用も見られます。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路の指定状況にほとんど変化はありません。自動車交通量については約 16,500 台/日と多く、依然として危険な状況にあります。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路などの周辺状況、交通状況に大きな変動はなく、歩行者・自転車の安全な通行の確保の必要性に大きな変化はみられません。</li> </ul>			
	判定	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>		
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車の安全な通行の確保の必要性に大きな変化が無い。</li> </ul>			

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
工種区分	【東工区】												
	調査・設計	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	用地補償		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	工事			←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	【中工区】												
	調査・設計	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	用地補償	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	工事	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	【西工区】												
調査・設計									←	←	←	←	
用地補償									←	←	←	←	
工事										←	←	←	
事業費(億円)	計画		1.60			10.40					4.15		
	実績		0.95			1.90							

※事業費について、過去については5ヵ年毎の計画と実績、今後5年間分の事業費と、それ以降の残事業費を記載する。

【進捗率】

	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)	1.3	0.2	15.4%	1.1	18.2%
事業費(億円)	12.00	2.85	23.8%	7.00	40.7%
工事費	4.48	0.88	19.6%	3.48	25.3%
用補費	6.98	1.68	24.1%	2.98	56.4%
その他	0.54	0.29	53.7%	0.54	53.7%

【施工済みの内容】

・東工区のうち、猪伏釜交差点から東側の区間(L=0.2km)については、小学校および中学校の直近区間であり、特に通学利用が多いため、先行して整備を進め、平成22年度に工事を完了しております。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

・供用済み箇所について、歩道と車道が分離され通学路の安全性確保に寄与しています。

2) 未着手又は長期化の理由

・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ため、事業が長期化しております。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・西工区の用地取得については、地元及び東浦町からの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ます。

【今後の見込み】

・東工区の買収状況は面積ベースで約80%です。鋭意買収を進め、平成29年度の事業完了を目指しております。

判定

B

A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。

B：多少の阻害要因があるが、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。

【理由】

・西工区の用地取得については地元の強い要望もあり、それほどの阻害要因にならないと考えられ、引き続き用地交渉を進めることにより平成29年度の事業完了が見込まれるため。

②事業の進捗状況及び見込み

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

【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】

・本事業は、局所的な交通安全施設等整備事業であり、交通量推計条件に変化の考慮が困難な事業のため、算定不可とします。

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

—

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

- ・価値化困難な効果としては、「事故多発箇所での事故数削減」、「交通弱者に対する安全性向上」、「自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上」があります。
- ・また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は事前評価時及び再評価時ともに、0.67となっています。

【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	
		<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		
		■ 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		
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3		3
		■ 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	
		■ 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 type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上以上の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 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	
		<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		
		■ 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		
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3		3
		■ 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	
		■ 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 type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上以上の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 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			

【変動要因の分析】

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3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。

	<p>【変動要因の分析】</p> <p>「交通弱者に対する安全性向上」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前評価時：小中学校の通学路が含まれており、得点は「3」</li> <li>・再評価時：小中学校の通学路が含まれており、得点は「3」</li> </ul> <p>「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"> <li>・事前評価時：本事業区間は3種道路で自動車交通量は16,500台／日程度であり、得点は「2」</li> <li>・再評価時：本事業区間は3種道路で自動車交通量は16,500台／日程度であり、得点は「2」</li> </ul>	
判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>
	<p>【理由】</p> <p>貨幣価値化困難な効果について、事前評価時、再評価時ともに基準値が基準の0.6を超えており、事業着手時とほぼ同様の効果が見込まれるため。</p>	
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。</p> <p>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 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> <p>○危険通学路の解消状況</p> <p>○事業区間における歩行者及び自転車の通行に係る安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		