

# 再 評 価 調 書

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	<p>本路線は、知多市を起点とし東浦町に至り、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。</p> <p>本事業区間は、知多市を南北に流れる二級河川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（常滑線）や八幡小学校、八幡中学校、知多翔洋高校が立地していることから、八幡小学校、八幡中学校の通学路に一部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。</p> <p>しかし、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ため、本事業区間を含む知多市緑町寺本地区が、平成 20 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。</p> <p>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。</p>					
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>① 危険通学路の解消</p> <p>② 歩行者等の安全性確保</p> <p>③ バリアフリーの推進</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</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～H23	H17～H32	H17～H37	用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費（億円）	12.00	12.00	15.00	—	
	経費内訳	工事費	4.7	4.7	4.7	—
		用補費	6.6	6.6	9.6	用地補償費の増加、及び事業進捗に伴う経費の時点修正
		その他	0.7	0.7	0.7	—
	事業内容	交差点改良 3 箇所を含む自転車歩行者道設置 延長 L=1.67km 幅員 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 延長 L=1.67km 幅員 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 延長 L=1.67km 幅員 W=16.0～18.0m	—	

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 11,692 台/日 (H25 調査)、再々評価時 10,529 台/日 (H30 調査) と微減となっている。

【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 83 人/12h (H25 調査)、再々評価時 137 人/12h (H30 調査) と増加しており、特に通学時間帯の 7 時台の利用が多い。  
 ・自転車交通量は、再評価時 382 台/12h (H25 調査)、再々評価時 543 台/12h (H30 調査) と増加しており、特に通学時間帯の 7~8 時台の利用が多い。  
 ・本事業区間を含む知多市<sup>みどりまちでらもと</sup>緑町寺本地区が、平成 20 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、バリアフリーに準じた整備を実施し、対象地区においては平成 21 年度に整備を完了している。

【交通事故の推移】

・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、再評価時 (H19~H22) 19 件/4 年から、再々評価時 (H25~H28) 6 件/4 年に減少している。  
 ・死傷事故率も、再評価時 (H19~H22) 95 件/億台キロから、再々評価時 (H25~H28) 31 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。

【変動要因の分析】

・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 130 人/12h、自転車 500 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、平成 20 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。

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】

・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。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H17～H24	H25～H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
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	7.03	3.35	1.62							
	実績	7.03	2.30								
	今回計画	7.03	2.30						5.67		

【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)	1.67	0.60	35.9%	1.67	35.9%
事業費(億円)	10.4	9.3	89.8%	15.0	62.1%
工事費	3.3	2.3	69.0%	4.7	48.2%
用補費	6.4	6.4	99.3%	9.6	66.2%
その他	0.7	0.7	100.0%	0.7	100.0%

【施工済みの内容】

- ・平成 21 年に事業区間内の一部区間 L=0.5 km（3 工区）を供用。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

- ・供用済箇所について、歩行者・自転車・自動車の通行空間が分離され通学路の安全性確保に寄与している。
- ・バリアフリーに準じた整備が進められ、駅利用者のアクセス性向上に寄与している。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・1 工区において、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。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・2 工区の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、大きな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で 89.6%であり、平成 32 年度の事業完了を目指している。
- ・2 工区は予備設計中であり、平成 37 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>○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。</li> </ul> <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><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地交渉の難航により事業が長期化しているが、平成30年度より新たな工区の事業に着手しており、平成37年度の事業完了が見込まれる。</li> </ul>
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><b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、局所的な交通安全施設等整備事業であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じない事業であるため、費用対効果分析は行わない。</li> </ul> <p><b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</b></p> <p>—</p> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <p>—</p>
	2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<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」として3項目の合計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> <p><b>「交通安全対策の強化」</b></p> <p>a) 事故多発箇所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75件/億台キロで200件/億台キロ未満であり、得点「1」</li> <li>・再評価時：死傷事故率95件/億台キロで200件/億台キロ未満であり、得点「1」</li> <li>・再々評価時：死傷事故率31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：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」</li> <li>・再評価時：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」</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：自動車交通量は10,069台/日であり、得点は「2」</li> <li>・再評価時：自動車交通量は11,692台/日であり、得点は「2」</li> <li>・再々評価時：自動車交通量は10,529台/日であり、得点は「2」</li> </ul> <p><b>【評価値】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事前評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点/9点 = 0.67</li> <li>○再評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点/9点 = 0.67</li> <li>○再々評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×該当3項目) = 6点/9点 = 0.67</li> </ul>

【事前評価時の状況】

		貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	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	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	
		■ 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
		<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	
■ 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			
<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】

		貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
達成目標 (建設部方針)	評価 対象 の判断	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	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	
		■ 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
		<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	
■ 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			
<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	貨幣価値化可能な効果 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	
			<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	3		
			<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	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		3
			■ 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構計画に位置付けられた事業に該当する	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		
			■ 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
			<input 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。	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					
<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

A

- 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。  
 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、基準値の0.6を超えており、前回評価時と同様の事業効果が発現される見通しがあるため。

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

交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業、主要地方道知多東浦線、知多市八幡地内）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続