

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	一般県道 <small>あざいきよすせん</small> 浅井清須線			
事業箇所	<small>いちのみやしにしおおかいどう</small> 一宮市西大海道地内			
事業の あらまし	<p>本路線は、<small>いちのみやしあざいちよう</small> 一宮市浅井町を起点に<small>きよすし</small> 清須市に至る総延長約 14km の幹線道路であり、都市計画道路の<small>いまいせみついでん</small> 今伊勢三ツ井線として都市計画決定されている路線である。本事業区間は主要地方道<small>いちのみやいぬやません</small> 一宮犬山線と一般国道 155 号とを結ぶ位置にあり、地域内の交通のみでなく、通過交通も多く、特に平日の朝夕に混雑している。</p> <p>本事業区間の北側では、過年度に歩道設置を実施しており、幅員 16m で拡幅済みであるが、当該区間の歩道は未設置であり、路肩もない状況であることから、自転車及び歩行者は非常に危険な状況となっている。</p> <p>また、本事業区間内にある<small>にしおおかいどう</small> 西大海道交差点は、<small>にしなり</small> 西成小学校の通学路に指定されているが、歩行者だまりが無く、通学児童の安全性が確保されていない状況にある。自動車交通においては、交差点に右折帯が無いため、右折車両が直進車両や対向車の進行を阻害するなど危険な状況となっており、地元からも、早急な交通安全対策が求められていた。</p> <p>以上を踏まえ、歩行者等の安全性確保と危険通学路の解消、交通円滑化を主な目的として、交差点改良を含む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>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①歩行者等の安全性確保 ②危険通学路の解消 ③交通円滑化 <p>【副次目標】</p> <p style="text-align: center;">—</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 25 年度 ～平成 30 年度	平成 25 年度 ～平成 32 年度	用地取得が難航し、事業が長期化した
	事業費 (億円)	10.0	12.0	下記内訳の要因による
	経費 内訳			
	工事費	1.5	2.0	事業進捗に伴う経費の時点修正
	用補費	8.0	9.0	精査による増額
	その他	0.5	1.0	精査による増額
	事業内容	交差点改良を含む 自転車歩行者道設置 延長 L=0.47km 幅員 W=16.0～18.0m	交差点改良を含む 自転車歩行者道設置 延長 L=0.47km 幅員 W=16.0～18.0m	—

II 評価

1) 必要性 の変化

【交通量の推移】

- ・ 浅井清須線の自動車交通量は、事業採択時11,866台/日程度(H25実測値)、再評価時11,730台/日程度(H28実測値)となり、ほぼ変化無し(1%減)となっている。
- ・ 本事業区間内にある西大海道交差点で交差する一般県道大垣江南線おおがきこうなんせんの自動車交通量は、事業採択時8,402台/日程度(H25実測値)、再評価時8,510台/日程度(H28実測値)となり、ほぼ変化無し(1%増)となっている。

【歩行者および自転車の利用状況】

- ・ 浅井清須線の歩行者交通量は、事業採択時105人/12h(H25実測値)、再評価時103人/12h(H28実測値)となり、ほぼ変化無し(2%減)となっている。
- ・ 浅井清須線の自転車交通量は、事業採択時28台/12h(H25実測値)、再評価時69台/12h(H28実測値)となり、増加(250%増)している。
- ・ 本事業区間内にある西大海道交差点は事業採択時および再評価時ともに西成小学校の通学路に指定されている。
- ・ 西大海道交差点を通行している児童数は、事業採択時の126人から再評価時の118人に減少(6%減)している。

【死傷事故の推移】

- ・ 交通事故の発生状況を、事業採択時(H20～H23)と再評価時(H25～H28)の4年間の死傷事故件数で比較すると、事業採択時・7件/4年に対し、再評価時・4件/4年に減少(43%減)し、死傷事故率も、事業採択時・399.5件/億台キロから、再評価時・240.4件/億台キロに減少(40%減)。
- ・ 歩行者及び自転車が関係する事故件数は、事業採択時・2件/4年に対し、再評価時・1件/4年に減少(50%減)。

【ピーク時旅行速度】

- ・ 本事業区間内にある西大海道交差点は、事業採択時においてピーク時の旅行速度20km/h以下の区間が約500mに達しており、主要渋滞箇所の基準に該当している。本事業は、この主要渋滞箇所での右折帯設置工事であり、渋滞緩和が期待できる。
- ・ 再評価時における事業区間の旅行速度は、朝ピーク時14.1km/h、夕ピーク時10.6km/hとなっており、事業採択時と同じく主要渋滞箇所の基準に該当していることを確認。

【変動要因の分析】

- ・ 浅井清須線の自動車交通量は、事業採択時から再評価時でほぼ変化が無く、11,000台/日以上水準で推移している。
- ・ 浅井清須線の歩行者数は、事業採択時から再評価時でほぼ変化はなく、自転車数は約2.5倍に増加している。
- ・ 交差点を利用する児童数は微減傾向にあるが、現在も通学路として利用されている。
- ・ 交通事故の発生状況(死傷事故率)は事業採択時から再評価時で減少しているが、依然として200件/億台キロ以上の高い値となっている。
- ・ 以上から、事業採択時に比べ、事業目的である、歩行者・自転車の安全性の確保、危険通学路の解消、交通円滑化の必要性については、大きな変化は生じていない。

	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。 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"> ・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。 <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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 来年度中に用地取得を完了し、平成 32 年度の事業完了が見込まれるため。
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>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業は、局所的な交通安全対策事業であり、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、費用対効果の分析は行わない。 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <p>—</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <p>—</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>
	2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨幣価値化困難な効果は、該当する交通安全対策としての 3 項目、渋滞対策として 1 項目の合計 4 項目で評価を行った結果、事業採択時、再評価時ともに 10 点/12 点=0.83 で基準値 0.6 を満たしている。 <p><歩行者等の安全性確保></p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時：死傷事故率 399.54 件/億台年で、得点は「2」 ・ 再評価時：死傷事故率 240.44 件/億台年で、得点は「2」 <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時：通学路が含まれており、得点は「3」 ・ 再評価時：通学路が含まれており、得点は「3」 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時：本事業区間は 3 種道路で、自動車交通量は 11,900 台/日程度であり、得点は「2」 ・ 再評価時：本事業区間は 3 種道路で、自動車交通量は 11,700 台/日程度であり、得点は「2」 <p><市街地内の交通円滑化・渋滞軽減></p> <p>a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時：渋滞対策プログラムを通じ選定された主要渋滞箇所に該当し、得点は「3」 ・ 再評価時：渋滞対策プログラムを通じ選定された主要渋滞箇所に該当し、得点は「3」 <p>「評価値」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業採択時：(2+3+2+3)点/(Max3点×該当4項目) = 10点/12点=0.83 ○ 再評価時：(2+3+2+3)点/(Max3点×該当4項目) = 10点/12点=0.83

【事業採択時の状況】

◆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	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
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	MAX3	2
		<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 checked="" 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	
		<input 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	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	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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	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	
<input checked="" 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			
<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	7
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	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	
		<input 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	2	
		<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	1	
		合計		
総合計			12	10
評価値			0.83	

【再評価時の状況】

◆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	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
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	MAX3	2
		<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 checked="" 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	
		<input 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	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	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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	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	
<input checked="" 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			
<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	7
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	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	
		<input 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	2	
		<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	1	
		合計		
総合計			12	10
評価値			0.83	

※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	<p>A</p> <p>Ⓐ: 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。</p>
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨幣価値化困難な効果について、事業採択時、再評価時ともに評価値が基準の0.6を超えており、十分な事業効果が確保される見通しがあるため。
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。 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5年目） <input type="checkbox"/>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> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施前後の死傷事故件数および死傷事故率の変化 危険通学路の解消状況 事業実施前後の渋滞長の変化 	
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、一般県道浅井清須線、一宮市西大海道地内）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。	
VI 対応方針	
事業継続	