

再 評 価 調 査 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 <small>おかざきへきなん</small> 岡崎碧南線					
事業箇所	<small>へきなんほんごう</small> 碧南市本郷町地内					
事業のあらまし	<p>当該路線は、岡崎市を起点に、碧南市の衣浦臨海工業地帯につながる総延長約 25.7km の主要幹線道路である。また、本事業周辺は碧南市大浜地区と呼ばれる、寺・蔵・路地といった歴史・文化資源を多数有した地域に位置している。</p> <p>本事業地区は、小学校の通学路に指定されているほか、保育園の送迎経路を通過しており、自転車歩行者道の整備が求められていた。また、交差市道の見通しが悪く、市道から飛び出した歩行者と自動車との接触事故や、右折帯のない交差点での追突事故（右折待ち車両への追突）等が発生し、非常に危険になっている。さらに、大浜地区では「大浜てらまちウォーキングイベント」が2000年から開催されており、大勢の観光客で賑わいを見せるほか、事業区間は大浜小学校の通学路にもなっているため、安全かつ円滑に移動できる交通環境の実現が望まれている。</p> <p>そこで、本事業では自転車歩行者道を整備することにより、危険通学路の解消、歩行者等の安全性の確保、電線類地中化によるバリアフリー化の促進と都市景観の向上を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①危険通学路の解消 ②歩行者等の安全性確保 ③バリアフリー化の促進 ④都市景観の向上</p> <p>【副次目標】 —</p>					
計画変更の推移		事前評価 (2007年)	再評価 (2014年)	再評価(2回目) (2019年)	変動要因の分析	
	事業期間	2007年度 ～2014年度	2007年度 ～2020年度	2007年度 ～2025年度	用地交渉の長期化による事業期間の延伸	
	事業費(億円)	20.0	24.0	25.5	下記内訳による	
	経費内訳	工事費	3.2	3.2	6.5	精査による増額
		用補費	16.0	20.0	17.5	精査による減額
その他	0.8	0.8	1.5	精査による増額		
事業内容	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.4km W=18.0	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.4km W=18.0	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.4km W=18.0	歩道設置 交差点改良 電線共同溝 L=0.4km W=18.0	—	

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"> 事業区間の自動車交通量は、事前評価時 14,483 台/日 (H17 センサス)、再評価時 12,217 台/日 (H22 センサス)、再評価 (2 回目) 時 12,871 台/日 (H27 センサス) となり、事前評価時から約 11% 減少するものの、前回再評価時からほぼ変化無し (5% 増) となっている。 <p>【死傷事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故の発生状況を直近 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事前評価時 (2003～2006) ・7 件/4 年に対し、再評価時 (2008～2011) ・13 件/4 年、再評価 (2 回目) 時 (2014～2017) ・6 件/4 年とばらつきはあるものの、事前評価時と同じ水準にある。 死傷事故率についても、事前評価時 ・60.6 件/億台キロから、再評価時 ・120.0 件/億台キロに増加した後、再評価 (2 回目) 時 ・58.2 件/億台キロとなり、事前評価時と同等である。 交通弱者 (歩行者および自転車) が関係する事故は、事前評価時の 2 件/4 年から再評価時の 6 件/4 年に増加した後、再評価 (2 回目) 時は 0 件/4 年となる。 <p>【歩行者および自転車の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間の歩行者交通量は、再評価時 92 人/12h (2014 実測値)、再評価 (2 回目) 時 217 人/12h (2019 実測値) となり、歩道設置済区間は大幅に増加 (235% 増) している。 事業区間の自転車交通量は、再評価時 141 台/12h (2014 実測値)、再評価 (2 回目) 時 128 台/12h (2019 実測値) となり、ほぼ変化無し (9.2% 減) となっている。 本事業区間は再評価時および再評価 (2 回目) 時ともに大浜小学校の通学路に指定されている。 本事業区間を通行している児童数は、再評価 (2 回目) 時で約 20 人となっている。 その他、事業区間は、通学路指定はないものの、中学生の登下校にも利用されている。大浜保育園の通園路としても利用されている。 事業区間は 2008 年度にバリアフリー化を重点的に整備する地区に位置付けられた。 事業区間を内包する大浜地区では、寺・蔵・路地といった地域資産を活かした「大浜てらまちウォーキング」が毎年実施されており、官民協働による「歩いて暮らせるまちづくり」の取り組みが継続されている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 岡崎碧南線の自動車交通量は、事前評価時から減少するものの、再評価時から再評価 (2 回目) 時でほぼ変化が無く、12,000 台/日以上水準で推移している。 歩行者の利用状況は増加しているものの、2018 年に自転車歩行者道の部分供用がされていることもあり、事故件数や死傷事故率は事前評価時と同等水準にある。 自転車交通量は再評価時の 141 台/12h から再評価 (2 回目) 時の 128 台/12h へ若干減少しているが、歩行者数は再評価時の 92 台/12h から再評価 (2 回目) 時の 217 台/12h で約 2.4 倍に増加している。 小学校の通学路として利用されている状況は変わらず、自転車歩行者道の未設置区間では依然として通学路の安全性が確保されていない。 以上から、再評価時に比べ、事業目的である、歩行者・自転車の安全性の確保、危険通学路の解消の必要性については、大きな変化は生じていない。
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;">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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量、事故率ともに事前評価時と同等の数値であり、通学路としての利用をはじめとした歩行者利用は増加しているため、事業の必要性は継続している。 バリアフリー化を重点的に整備する地区に位置付けられる等、電線共同溝事業の必要性に大きな変化がないため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	計
工種区分	調査・設計	←————→																				
	用地補償	←————→																				
	工事									←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	・道路工 ・電線共同溝									←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
事業費(億円)	前回計画	5.1			6.2						11.1				1.6							24.0
	実績	4.0			6.5						5.7											16.2
	今回計画	4.0			6.5						5.7					6.3				3.0		25.5

【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)	0.40	0.16	40%	0.40	40%
事業費(億円)	25.5	16.2	63%	25.5	63%
工事費	6.5	2.5	39%	6.5	39%
用補費	17.5	12.5	71%	17.5	71%
その他	1.5	1.2	79%	1.5	79%

※事業費ベースの用地取得率は71%（面積ベース取得率は65%）

【施工済みの内容】

- ・2018年6月に事業区間の中央に位置する碧南駅西交差点から南側の工事が完了し、供用を開始している。
- ・碧南駅西交差点より北側の用地取得は2008年度から段階的に着手。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

- ・碧南駅西交差点より南側が整備完了しており、児童の通学路の安全性が確保された。
- ・今後、歩行者等が安全で円滑に交通できるよう、中部電力等の電線管理者による抜柱が行われる。

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たため、用地取得が長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・事業区間北側の用地取得が部分的に残っており、補償内容の合意形成や移転等に時間を要する。

【今後の見込み】

- ・沿道地区は事業に賛成であるため、個別の交渉を継続することで用地取得できると考えている。
- ・物件調査は残り2件で、調査済みの案件は補償金額確定後、用地取得契約ができる見込み。
- ・用地取得に合わせ、工事実施可能などところから工事着手する予定。

判定

B

- 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）
- ・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。
 - これまでの事業長期化により、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。
- 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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用地補償を促進するとともに、段階的に供用を図りながら事業を進めることで、2025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> <p>—</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業の目的は、道路利用者の安全確保を目的としていることから、走行時間短縮や走行経費減少に基づく費用便益は算出していない。 <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以下の3項目で評価を行った。事前評価時、再評価時、再評価(2回目)時ともに6点/9点=0.78となり変化なく。基準値0.6を満たしている。 <p>【変動要因の分析】</p> <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"> ・ 事前評価時：死傷事故率 60.6 件/億台キロで、得点は「1」 ・ 再評価時：死傷事故率 120.0 件/億台キロで、得点は「1」 ・ 再評価(2回目)時：死傷事故率 58.2 件/億台キロで、得点は「1」 <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事前評価時：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」 ・ 再評価時(2回目)：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"> ・ 事前評価時：本事業区間は4種道路で、自動車交通量は14,483台/日程度であり、得点は「3」 ・ 再評価時：本事業区間は4種道路で、自動車交通量は12,217台/日程度であり、得点は「3」 ・ 再評価(2回目)時：本事業区間は4種道路で、自動車交通量は12,871台/日程度であり、得点は「3」 <p>「評価値」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事前評価時：(1+3+3)点/(Max3点×該当3項目) = 7点/9点=0.78 ○再評価時：(1+3+3)点/(Max3点×該当3項目) = 7点/9点=0.78 ○再評価(2回目)時：(1+3+3)点/(Max3点×該当3項目) = 7点/9点=0.78

【再評価時の状況（事業区間全体）】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(歩道(自歩道)の新設・拡幅)

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	◎	□ 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	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	7
総合計			9	7
評価値			0.78	

【再評価(2回目)時の状況（事業区間全体）】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(歩道(自歩道)の新設・拡幅)

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	◎	□ 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	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	7
総合計			9	7
評価値			0.78	

※道路・街路事業の評価マニュアル（令和元年9月 愛知県 都市整備課・道路維持課・道路建設課）による。

判定

A

- ◎ (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。
 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、再評価時、再評価(2回目)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。

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】

- ・ 危険通学路の解消
- ・ 自転車及び歩行者の安全確保

V 事業評価監視委員会の意見

主要地方道岡崎碧南線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続