

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 | 一般国道 23 号 | | | | | |
| 事業箇所 | がまごおりしみやちよう 蒲郡市三谷町地内 | | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般国道 23 号は、豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市など主要都市を經由し、三重県伊勢市に至る、延長 242km の幹線道路である。</p> <p>本事業区間は蒲郡市沿岸部に位置しており、沿線には重要港湾三河港に関連する多くの生産・物流拠点、リゾート・マリレジャー施設が立地している。そのため、当該事業区間は大型車交通量が比較的多い（交通量：約 9,800 台／日、大型車混入率：20.2%）。また、近隣には住宅・小学校、病院が立地し、一部区間は小学校の通学路として利用されていることから、一定の歩行者・自転車の通行量がある。</p> <p>そのため、本事業は歩道の未設置区間を解消し、歩行者の安全性の確保を図り交通安全対策の強化を行うものである。</p> | | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成（主要）目標】</p> <p>交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | | |
| 計画変更の推移 | | 事前評価時 (2008 年) | 再評価時 (2014 年) | 再評価時 (2 回目) (2019 年) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 2008 年度～ 2012 年度 | 2008 年度～ 2017 年度 | 2008 年度～ 2021 年度 | 用地取得が難航し事業が長期化した | |
| | 事業費（億円） | 9.5 | 11.2 | 11.3 | — | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 1.6 | 1.6 | 1.6 | — |
| | | 用補費 | 7.4 | 9.1 | 9.2 | 精査による増額 |
| その他 | | 0.5 | 0.5 | 0.5 | — | |
| 事業内容 | 歩道設置工事 延長 0.408m 幅員 15m | 歩道設置工事 延長 0.408m 幅員 15m | 歩道設置工事 延長 0.408m 幅員 15m | — | | |

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】

- ・本路線の交通量は、再評価時 9,957 台/日 (H22 センサス)、再評価時 (2 回目) 9,824 台/日 (H27 センサス) で当該路線を利用する交通量は横ばいである。
- ・重要港湾の三河港が近接しているため大型車混入率が高い路線で、再評価時 20.2% (H22 センサス)、再評価時 (2 回目) 20.2% (H27 センサス) と依然高い状況である (愛知県下平均 14.6%)。

【歩行者及び自転車の利用状況】

- ・本路線に隣接する (一) 豊岡三谷港線の歩行者通行量は、再評価時に比べ増加している。本路線の東側の区間の歩行者通行量は再評価時に比べ減少しているもの、事前評価時の 1.6 倍の歩行者が利用している。本路線でも同様の利用が見込まれる。
 国道 23 号対象路線の東側の区間 H22 センサス : 85 人/12h、H27 センサス : 77 人/12h
 (一) 豊岡三谷港線 H22 センサス : 52 人/12h、H27 センサス : 87 人/12h
- ・本路線に隣接する路線の自転車交通量は再評価時より増加している。本路線でも同様の利用が見込まれる。
 国道 23 号対象路線の東側の区間 H22 センサス : 58 台/12h、H27 センサス : 64 台/日
 (一) 豊岡三谷港線 H22 センサス : 62 台/12h、H27 センサス : 89 台/12h

【死傷事故の推移】

- ・死傷事故件数は、再評価時 (2008~2011)、再評価時 (2 回目) (2012~2016) で比較すると、再評価時 20 件/4 年、再評価時 (2 回目) 14 件/5 年であり減少している。死傷事故率で見ても、再評価時 161.0 件/億台年、再評価時 (2 回目) 78.3 件/億台年と減少している。

【変動要因の分析】

- ・本路線の交通量は、再評価時から再評価時 (2 回目) まで横ばいで推移し、大型車混入率は依然として高い状況である。
- ・本路線に隣接する路線の歩行者通行量及び自転車交通量は増加しているため、本路線も隣接する路線と同様の利用が見込まれる。
- ・死傷事故件数、死傷事故率とも再評価時から減少している。本事業は 2012 年から工事に着手し、順次供用しているため、その整備効果により事故件数、死傷事故率が減少している可能性がある。

B

- A : 事業着手時に比べ必要性が増大している。
- B : 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。

判定

【理由】

- ・当該事業区間の交通量や沿線施設の立地状況に再評価時から再評価時 (2 回目) で大きな変化はないが、工事着手時から事故件数は減少し本事業の整備効果が発現していると思われる。歩行者等の安全な通行空間を確保する本事業の必要性に変化は見られない。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 合計 | |
|-------------|-------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|------|
| 工種 区分 | 調査・設計 | ←————→ | | | | | | | | | | ↔ | | | | | |
| | 用地補償 | ←————→ | | | | | | | | | | ↔ | | | | | |
| | 工事 | ←————→ | | | | | | | | | | ↔ | | | | | |
| 事業費 (億円) | 前回計画 | 8.4 | | | | | 2.8 | | | | | | | | | | 11.2 |
| | 実績 | 8.4 | | | | | 2.2 | | | | | 0.1 | | | | | 10.7 |
| | 今回計画 | 8.4 | | | | | 2.2 | | | | | 0.7 | | | | | 11.3 |

【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】 | 進捗率 【②÷①】 | 計画 【③】 | 進捗率 【②÷③】 |
| 延長 (km) | 0.408 | 0.27 | 66.2% | 0.408 | 66.2% |
| 事業費 (億円) | 11.20 | 10.57 | 94.4% | 11.30 | 93.5% |
| 工事費 | 1.60 | 1.04 | 65.0% | 1.60 | 65.0% |
| 用地費 | 9.10 | 9.03 | 99.2% | 9.20 | 98.1% |
| その他 | 0.50 | 0.50 | 100.0% | 0.50 | 100.0% |

※当該事業における面積ベースの用地取得率は88.2%

【施工済みの内容】

- ・一部施工済みであるが、歩道の連続性が確保されていない。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

—

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、用地買収が長期化した。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・地元及び蒲郡市からの強い歩道設置要望があるほか、残る用地買収も完了見込みであるため、阻害要因は無い。

【今後の見込み】

- ・用地取得については、面積ベースで約88%、補償費を含めた金額ベースでも約98%進捗している。今後も用地買収完了のため引き続き用地交渉を進め、2019年度には用地取得完了、2021年度の事業完了に向け調整を進める。

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）
- ・これまでの事業は順調である。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"> 一部地権者の調整に時間を要しているが、合意が得られるよう、必要な調整を進めており一定の期間等を要すれば、事業の完成が見込まれるため。 |
| 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項目で評価を行った。事前評価時、再評価時とも6点/9点=0.67で変化なく、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"> 再評価時：死傷事故率件161.0/億台年で、得点は「1」 再評価時(2回目)：死傷事故率78.3件/億台年で、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"> 再評価時：三谷東小学校の通学路のため、得点は「3」 再評価時(2回目)：三谷東小学校の通学路のため、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"> 再評価時：本事業区間は計画交通量8,800台/日の4種道路のため、得点は「2」 再評価時(2回目)：本事業区間は計画交通量8,800台/日の4種道路のため、得点は「2」 <p>【評価値】</p> <p>○事前評価時：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) =6点/9点=0.67</p> <p>○再評価時：(1+3+2)点/(Max3点×該当3項目) =6点/9点=0.67</p> |

【再評価時】

| 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 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 | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 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 |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 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 | 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 (2回目)】

| 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 | |
| | | <input checked="" 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 | |
| | | □ 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 | 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 | 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)

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、再評価時(2回目)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 | 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 | |
| <p>■対象（事業完了後5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>【主な評価内容】</p> <p>事業区間における歩行者の通行に係る安全性の改善状況 危険通学路の解消状況</p> | |
| Ⅴ 事業評価監視委員会の意見 | |
| 一般国道23号の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。 | |
| Ⅵ 対応方針 | |
| 事業継続 | |