

再 評 価 調 査

| I 事業概要 | | | | | |
|------------|---|--|-----------------------|--------------------------|----------|
| 事業名 | 交通安全対策事業(交通安全施設等整備事業) | | | | |
| 地区名 | 一般県道 津島七宝名古屋線(交差点改良) | | | | |
| 事業箇所 | あま市 七宝町下之森～伊福地内 | | | | |
| 事業のあらまし | <ul style="list-style-type: none"> 伊福交差点は、海部北部地域の東西幹線である(一)津島七宝名古屋線(以下「東西線」という。)と、あま市を南北に縦貫する(一)須成七宝稲沢線(以下、「南北線」という。)を結節する交差点である。 特に、東西線は、(主)あま愛西線・(主)名古屋津島線とともに、海部北部地域と名古屋市を結ぶ幹線道として機能しており、交通量は事業採択時直近の H17 道路交通センサス(以下「センサス」という。)で約 20,100 台/日に上っており、あま市域の交通を東西線に繋ぐ南北線の交通量約 6,600 台/日を加えると、伊福交差点には約 26,700 台/日に上る交通が集中している。 両路線の整備状況を見ると、東西線は都市計画に基づき幅員 12m・2 車線・両側歩道の整備を終えているが、南北線は幅員 8m 程度で 2 車線を確保しているものの歩道は無く、かつ交差点部では東西線・南北線ともに右折車線を持たないことから、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している。 また、交差点部での渋滞や交通の錯綜により、交差点内の右直事故・出会い頭事故、進入区間での追突事故などの交通事故が多発しており、事業採択時直近の H16 から H19 の 4 年間の死傷事故件数は 12 件、交通量を加味した死傷事故率は 407 件/億台キロと、全国幹線道路平均値の 4 倍に達する状況となっている。 加えて、南北線は、歩道が無いため、伊福小学校の通学路も、大半を市街地内の市道に迂回を強いられており、地域の生活道路としても、安全な歩行空間の確保が求められている。 本事業は、以上を背景に、「慢性的な渋滞の緩和」、「多発する交通事故の削減」、及び「安全な歩行空間の確保」の3つを目的として、東西線・南北線の両者に右折車線を新設するとともに、南北線の両側に歩道を整備するなど、抜本的な交差点改良を実施するものである。 | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成(主要)目標】</p> <p><渋滞のないスムーズな移動空間の提供> ①渋滞の緩和</p> <p><交通安全対策の推進> ②交通事故の削減</p> <p>③安全な歩行空間の確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | |
| 計画変更の推移 | | 事業採択時(H19) | 再評価時(H27) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 平成 19 年度 ～平成 28 年度 | 平成 19 年度 ～平成 33 年度 | 計画変更及び用地交渉の長期化による事業期間の延伸 | |
| | 事業費(億円) | 9.3 | 8.7 | 計画変更による減 | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 1.0 | 1.0 | 変動なし |
| | | 用補費 | 7.6 | 7.0 | 計画変更による減 |
| その他 | | 0.7 | 0.7 | 変動なし | |
| 事業内容 | 右折車線新設、歩道整備 W=12～15m | 右折車線新設、歩道整備 W=12～15m | 変動なし | | |
| II 評価 | | | | | |
| ①事業の必要性の変化 | 1) 必要性の変化 | <p>【交通量の推移】</p> <p>・ H6 から H27 まで 6 回のセンサス(H27 は速報値)により、この 20 年間の日交通量の推移を見ると、東西線では、H6 の約 21,300 台から、事業採択時直近の H17 の約 20,100 台迄、ほぼ同水準で推移した後、H20 に約 16,900 台に減少し、H27 の約 15,700 台迄、ほぼ同水準で推移しており、南北線では、H6 の約 6,600 台から H27 の約 6,900 台迄、ほぼ同水準で推移している。</p> | | | |
| | | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|--|-----------------|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・また、将来的な交通量の見通しは、H42 推計で、(主)名古屋津島線の整備効果等により、東西線・14,200 台で約 1 割の減少、南北線・4,700 台で約 3 割の減少が見込まれるが、東西線では第 4 種 2 級 2 車線の計画交通量 10,000 台を超える需要が見込まれている。 <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、事業採択時(H16～H19)と再評価時(H22～H25)の直近 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事業採択時・12 件に対し、再評価時・13 件(8%増)で、依然として交通事故が多発する状況が続いている。 ・また、交通量を加味した死傷事故率は、事業採択時の 407.2 件/億台キロ、580.0 件/億台キロで 42%増加し、本県の交通事故対策の評価基準に照らせば、事業採択時のイエローゾーン(死傷事故率 200～500)から、再評価時ではレッドゾーン(死傷事故率 500 以上)に陥り、事業の必要性・緊急性が高まっている。 <p>【渋滞の発生状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝(7 時～10 時)、夕(16 時～19 時)の渋滞の発生状況を、事業採択時(H20)と再評価時(H27)で比較すると、朝・夕、東西線・南北線の 4 流入区間の全てで最大渋滞長が増加し、4 流入区間の最大渋滞長の合計は、朝で 90m から 240m(約 2.7 倍)に、夕で 230m から 340m(約 1.5 倍)に増加するとともに、東西線では事業採択時には発生していなかった朝の西行 60m、夕の東行 120m の渋滞が発生する状況となっている。 <p>【歩行者の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H6 から H27 まで 6 回のセンサス(H27 は速報値)により、東西線と南北線のこの 20 年間の歩行者数の推移を見ると、東西線では、H6 の 154 人から、H9 の 84 人に減少後、事業採択時直近の H17 に 114 人、H27 の 107 人とほぼ同水準で推移し、南北線では、H6 の 33 人から H27 の 72 人に増加している。 ・また、伊福交差点を利用する歩行者数は、事業採択時(H20)の 265 人から再評価時(H27)の 230 人と 35 人(約 13%)減少し、この内、伊福小学校の児童数は 74 人から 54 人と 20 人(約 27%)減少している。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量は、事業採択時以降、東西線で約 15,000 台、南北線で約 6,800 台の水準で推移しており、将来的にも大幅な減少を見込むことはできない。 ・また、朝夕の最大渋滞長や死傷事故率は、事業採択時に比べ、増加する傾向を示している。 ・一方、東西線及び交差点の歩行者数は約 1 割程度減少しているが、地域の人口は長期的な将来推計においても約 3 割の減少にとどまる見込みである。 ・以上から、事業採択時に比べ、事業目的である、渋滞の緩和及び交通事故の削減の必要性は増大しており、安全な歩行空間の確保についても大きな変化は生じていない。 | | | | |
| | <p>判定</p> | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="341 1431 493 1583"> <p>A</p> </td> <td data-bbox="493 1431 1447 1583"> <p>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。</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="341 1583 1447 1700"> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西線の自動車交通量や歩行者数は、若干減少しているものの、死傷事故率や朝夕の最大渋滞長は増加しており、交通事故の削減、及び渋滞の緩和では事業の必要性は増大しているため。 </td> </tr> </table> | <p>A</p> | <p>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。</p> | <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西線の自動車交通量や歩行者数は、若干減少しているものの、死傷事故率や朝夕の最大渋滞長は増加しており、交通事故の削減、及び渋滞の緩和では事業の必要性は増大しているため。 | |
| <p>A</p> | <p>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。</p> | | | | | |
| <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西線の自動車交通量や歩行者数は、若干減少しているものの、死傷事故率や朝夕の最大渋滞長は増加しており、交通事故の削減、及び渋滞の緩和では事業の必要性は増大しているため。 | | | | | | |

- ・ 貨幣価値化困難な効果は、①交通安全対策として3項目、②渋滞対策として1項目の合計4点で評価を行った結果、事業採択時9点/12点=0.75から、再評価時10点/12点=0.83で、評価値は0.08増加している。

<交通安全対策の推進>

a) 事故多発箇所での事故数削減

- ・ 事業採択時: 死傷事故率 407.23 件/億台キロでイエローゾーン(200~500)に該当し、得点「2」
- ・ 再評価時 : 死傷事故率 579.99 件/億台キロでレッドゾーン(500以上)に該当し、得点「3」

b) 交通弱者に対する安全性向上

- ・ 事業採択時: 南北線は小学校の通学路を含み、通学路の安全性向上に資するため、得点「3」
- ・ 再評価時 : 上記に変化は無く、得点「3」

c) 自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上

- ・ 事業採択時: 歩道設置する南北線は4種・日交通量6,555台(H17)で、
計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道新設に該当し、得点「2」
- ・ 再評価時 : 歩道設置する南北線は4種・日交通量6,938台(H27)で、上記同様、得点「2」

<渋滞のないスムーズな移動空間の確保>

a) 主要な渋滞箇所での渋滞緩和

- ・ 事業採択時: 東西線は名鉄バス路線であり、公共交通機関の利用促進に該当し、得点「2」
- ・ 再評価時 : 上記に変化は無く、得点「2」

「評価値」

- 事業採択時:(2+3+2+2)点/(Max3点×4項目)= 9点/12点=0.75
- 再評価時 :(3+3+2+2)点/(Max3点×4項目)= 10点/12点=0.83

【事業採択時の評価結果】

| 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 | 2 | | |
| | | | <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 checked="" 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 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 | | | |
| | | | | | | 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 | | | |
| <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 | | | | |
| | | | 合計 | 9 | 7 | | |
| 2 連携力・地域力 | ②渋滞のないスムーズな移動空間の提供 | | □ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる | MAX3 | 2 | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する | 3 | | | |
| | | | <input checked="" 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 | 3 | 2 | | |
| 総合計 | | | | 12 | 9 | | |
| 評価値 | | | | 0.75 | | | |

【再評価時の評価結果】

| 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) | | | |
| | | | <input checked="" 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/徳台キロ以上の区間)、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 | 3 | |
| | | | <input type="checkbox"/> 死傷事故率が200~500件/徳台キロの区間(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 type="checkbox"/> 死傷事故率が200徳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) | | | |
| | | | <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 | 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) | | | |
| | | | <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 | 2 | |
| <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 | 8 | | |
| 2 連携力・地域力・魅力 | ②渋滞のないスムーズな移動空間の提供 | | □ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる (MAX3) | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する | 3 | 2 | |
| | | | <input checked="" 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 | | | 3 | 2 | | |
| 総合計 | | | 12 | 10 | | |
| 評価値 | | | 0.83 | | | |

※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)

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】

・事業の効果は、事業採択時の0.75から、再評価時の0.83に上昇し、基準値0.6を満たし、事業着手時とほぼ同等以上の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】

- ・安全性の改善状況(死傷事故件数、死傷事故率)
- ・交通の改善状況(渋滞長)

V 事業評価監視委員会の意見

交通安全対策事業(一般県道津島七宝名古屋線)の対応方針(案)を了承する。

VI 対応方針

事業継続