

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	交通安全施設等整備事業（歩道設置工事）				
地区名	一般国道 23号				
事業箇所	蒲郡市三谷町 地内				
事業の あらまし	<p>当該路線は、愛知県豊橋市の国道1号との交点を起点に、愛知県西尾市、名古屋市、三重県四日市市、津市を經由して三重県伊勢市に至る国道で、三河湾沿いを通り、交通量が多く非常に重要な道路である。</p> <p>隣接する区間では既に歩道が設置されているが、事業区間については中抜けで歩道がない。また、小学校の通学路に一部指定されているが、交通量が多い中、小学生は路肩を通行しており、非常に危険な状態にある。</p> <p>このため、歩道を設置することで、危険通学路を解消し、歩行者の安全性を確保するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】 <交通安全対策の推進> ①歩行者の安全性の確保 ②危険通学路の解消</p> <p>【副次目標】 —</p>				
計画変更 の推移		事業採択時（H20）	再評価時（H26）	変動要因の分析	
	事業期間	平成20年度～ 平成24年度	平成20年度～ 平成29年度	用地取得難航による事業期間の延伸	
	事業費（億円）	9.5	11.2	—	
	経費 内訳	工事費	1.6	1.6	変動なし
		用補費	7.4	9.1	事業進捗に伴う経費の時点修正
その他		0.5	0.5	変動なし	
事業内容	歩道設置工事 延長408m、幅員15m	歩道設置工事 延長408m、幅員15m		変動なし	

	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ている。	
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 用地買収が難航しているが、地元及び蒲郡市の歩道設置の強い要望もあり、事業への反対でないことから、一定期間を要すれば用地取得ができると考えている。</p> <p>【今後の見込み】 用地取得については、面積ベースで約72%、補償費を含めた金額ベースでも約72%と進捗している。今後も用地買収完了のため引き続き用地交渉を進め、平成27年度には用地取得完了、平成29年度の事業完了を目指している。</p>	
	判定	B	<p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B：多少の阻害要因があるが、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> <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】 用地交渉に時間を要することが想定されるが、引き続き用地交渉を進めることにより、平成29年度の事業完了が見込まれるため。</p>
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>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】 本事業は、局所的な交通安全施設整備事業であり、交通量推計条件に変化の考慮が困難な事業のため、算定不能とした。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】 —</p> <p>【変動要因の分析】 —</p>	

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「事故多発箇所での事故数削減」「交通弱者に対する安全性向上」「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」がある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は事業採択時、再評価時ともに0.67となっている。

【事業採択時の状況】

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 安心・安全	①交通安全対策の推進	<input type="checkbox"/> 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		
		<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	
		<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		
		<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上の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		
		<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	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】

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	<input type="checkbox"/> 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		
		<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	
		<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		
		<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上の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		
		<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	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)

		<p>【変動要因の分析】</p> <p>「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（H16-19） 67.50 件/億台キロであり、得点は『1』 ○再評価時：死傷事故率（H20-23） 129.72 件/億台キロであり、得点は『1』 <p>「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：付近の小学校の通学路であり、得点は『3』 ○再評価時：付近の小学校の通学路であり、得点は『3』 <p>「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：4種2級の道路で計画交通量4,000～10,000台/日であり、得点は『2』 ○再評価時：4種2級の道路で計画交通量4,000～10,000台/日であり、得点は『2』
	<p>判定</p>	<p style="text-align: center;">A</p> <p>A：事業採択時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。 B：事業採択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：事業採択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> <p>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、事業採択時と同様の事業効果が見込まれるため。</p>
<p>III 対応方針（案）</p>		
<p style="text-align: center;">継続</p>	<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>	
<p>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</p>		
<p>■対象（事業完了後 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>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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</p>		
<p>交通安全対策事業（一般国道23号）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>		
<p>VI 対応方針</p>		
<p>事業継続</p>		

