

事後評価調書

I 事業概要															
事業名	交通安全施設等整備事業（自転車歩行者道・電線共同溝設置工事）														
地区名	一般県道 蒲郡碧南線														
事業箇所	西尾市永楽町地内														
事業のあらまし	<p>当該路線は、蒲郡市を起点とし、西尾市中心部を経由し碧南市に至る幹線道路である。当該区間周辺には、西尾市役所、名鉄西尾駅、文化会館、小学校等の公共施設が立地している。</p> <p>当該区間は、幅1.5m程度の歩道しか設置されておらず、朝夕の通勤・通学時は歩行者・自転車が車道部を通行し、自動車交通と交錯して非常に危険な状態となっている。また、西尾駅周辺のバリアフリー区域内における周辺の道路は、県道のみが未整備となっている。</p> <p>このため、歩行者や自転車が安全に通行できることや高齢者や障害者に配慮したバリアフリー歩行空間ネットワークの形成を目的として、自転車歩行者道を両側に設置したものである。また、この整備に合わせて、安全で快適な通行空間の確保や都市景観の向上を目的として、電線類の地中化も行なった。</p>														
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>○ 危険通学路の解消 ○ バリアフリー化の促進</p> <p>○ 都市景観の向上 ○ 歩行者・自転車の安全性の向上</p> <p>【副次目標】（事前評価時に設定した場合、記載する）</p> <p>なし</p>														
事業費	事業費		内訳												
	7.3億円		□工事費2.4億円、□用補費4.5億円、□その他0.4億円												
事業期間	採択年度	平成14年度	着工年度	平成14年度	完成年度	平成21年度									
事業内容	自転車歩行者道設置 L=230m W=16m 電線共同溝設置 L=230m														
II 評価															
①事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>①自転車歩行者道が整備され、物理的に歩車分離が図られ、通学児童を始めとした自転車・歩行者の通行の安全性・快適性が向上している。</p> <p>②当該区間は西尾駅周辺地区のバリアフリー推進路線に位置付けられており、自転車歩行者道を設置することで、名鉄西尾駅への移動の負担が減少している。</p> <p>③景観に配慮した歩道舗装を採用したほか、電線類の地中化を実施することで、都市景観が向上している。</p> <p>④事業実施前後の「死傷事故件数」と「死傷事故率」を比較</p> <table border="0"> <tr> <td>年平均死傷事故件数(件/年)</td> <td>0.5 (H10-H13)</td> <td>⇒</td> <td>0.25 (H22-H25)</td> <td>削減率 50%</td> </tr> <tr> <td>死傷事故率(件/億台年)</td> <td>36.9 (H10-H13)</td> <td>⇒</td> <td>21.7 (H22-H25)</td> <td>削減率 41%</td> </tr> </table> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>自転車歩行者道の整備により、連続した歩行空間ができ、「死傷事故件数」と「死傷事故率」の改善が見られた。これにより、通学路にも指定されている当該区間の38名の通学児童を始めとした歩行者・自転車に対する安全性が向上し、当初の目標を達成している。</p> <p>また、電線共同溝を設置したことにより、快適な通行空間が確保され、バリアフリー化が促進されたほか、都市景観が向上しているため、当初の目標を達成している。</p>				年平均死傷事故件数(件/年)	0.5 (H10-H13)	⇒	0.25 (H22-H25)	削減率 50%	死傷事故率(件/億台年)	36.9 (H10-H13)	⇒	21.7 (H22-H25)	削減率 41%
	年平均死傷事故件数(件/年)	0.5 (H10-H13)	⇒	0.25 (H22-H25)	削減率 50%										
死傷事故率(件/億台年)	36.9 (H10-H13)	⇒	21.7 (H22-H25)	削減率 41%											
2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>														

②事業効果の発現状況

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事業採択時	実績	備考
事業期間		H14 から H18	H14 から H21	
事業費 (億円)	工事費	2.5	2.4	
	用地補償費	4.2	4.5	
	その他	0.3	0.4	
	合計	7.0	7.3	
効果の 算定 要因		—	—	

※必要に応じて再評価時点を加えて比較する。

【事業期間に対する評価】

事業採択時には、事業規模等から5年間で事業の完了を計画していたが、事業区間は西尾市の中心市街地に位置しており商店等が多いこと、現道拡幅での事業で用地を薄く買収することから、用地交渉において構内再築工法の検討、移転先の代替地の選定等に期間を要した。結果的に、計画から3年間延伸して、8年間となったことは反省すべき点である。今後は、実践的な事業期間の設定を行うとともに、地元及び地権者とさらなる合意形成を図り、早期供用にむけた、計画的な用地取得に努める必要がある。

【事業費に対する評価】

事業費の内、工事費については、電線共同溝の設置、景観に配慮した歩道舗装を実施しているため、同種の拡幅による自転車歩行者道設置事業の工事費と比較すると工事費は高くなっているが、事業費は、事業採択時と比較して、用地補償費が多少増加しているものの、ほぼ計画どおりであった。

【効果の算定要因に対する評価】

局所的な安全対策となっており、便益算出のための走行時間短縮、走行経費削減の適用が難しく、貨幣価値化困難であるため、算出していない。

【貨幣価値化困難な効果】

周辺の公共施設を結ぶバリアフリー歩行空間ネットワークの整備による交通弱者に対する安全性向上に寄与しているほか、周辺の電線共同溝設置箇所と一体化した整備により、魅力ある市街地の形成にも寄与している。

また、当該区間は、西尾市の地域防災計画に避難所として位置づけられる西尾小学校等への移動の安全性向上にも寄与している。

③事業実施による環境の変化

・沿線住民や地域、自然環境に与えた大きなマイナス影響は特にないものと考えられる。

Ⅲ 対応方針（案）

今後の事後評価の必要性

初期の事業目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はないものとする。

改善措置の必要性

事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものとする。

<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<p>当該区間は、市の上位計画において、「史跡・名所や文化財を活用した歴史保全地区として景観整備」を推進するエリアとして位置づけられており、電線共同溝の設置と共に自転車歩行者道の舗装においても景観に配慮した計画としている。このように複合的に都市景観の向上を図ることにより、西尾駅にアクセスする象徴的な道路として機能しているため、同種事業に対して反映すべき事項であると考えます。</p> <p>早期供用のために、事業の必要性をより詳しく説明し、事業への理解を深めてもらうなど、地元及び地権者とのさらなる合意形成に努めていく。</p> <p>その上で、事業期間設定に際しては、沿線の土地利用状況や工事施工計画、関係機関協議等を勘案して、実践的な事業期間の設定に努める。</p> <p>また、用地取得の遅れから、長期間、工事着手できない場合などにおいても、部分的に工事が施工できる箇所の実施し、交通安全の向上を図っていく必要があると考える。</p> <p>事業完了後に発生した事故については、経過観察、事故原因の分析を実施し、必要に応じて対策をとっていく。</p>
<p>IV 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>交通安全対策事業（一般県道蒲郡碧南線）の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する。</p>	
<p>V 対応方針</p>	
<p>改善措置等必要なし</p>	