

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	交通安全施設等整備事業(自転車歩行者道設置工事)				
地区名	主要地方道 安城碧南線				
事業箇所	安城市和泉町 始め				
事業のあらまし	<p>主要地方道安城碧南線は安城市と碧南市の中心市街地を結ぶ幹線道路です。また、重要港湾衣浦港及び衣浦臨海工業地帯へのアクセス道路でもあるため大型交通量が多くなっています。当該区間は通学路に指定されているにもかかわらず歩道が整備されていないことから事故発生の危険性が高い区間となっています。また、本事業区間は安城市が策定したエコサイクルシティ計画において「ネットワークを構成する路線」に位置づけられています。</p> <p>このため、歩行者及び自転車の安全の確保を主な目的として、自転車歩行者道整備を進めています。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】 <交通安全対策の推進> 歩行者・自転車の安全性の確保(通学路、自転車通行空間)</p> <p>【副次目標】 —</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (H18)	再評価時 (H25)	変動要因の分析	
	事業期間	H18～H24	H18～H28	地元調整難航 用地買収の長期化	
	事業費 (億円)	15.54	15.54	変動なし	
	経費内訳	工事費	4.79	4.79	変動なし
		用補費	9.88	9.88	変動なし
		その他	0.87	0.87	変動なし
事業内容	自転車歩行者道設置工事 延長 1,410m、幅員 20m 事業区間①850m 事業区間②330m 事業区間③230m	自転車歩行者道設置工事 延長 1,410m、幅員 20m 事業区間①850m 事業区間②330m 事業区間③230m	変動なし		

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事業採択時の状況】

- 本事業路線は主要な幹線道路であり交通量も多く(H17 道路交通センサス 13,699 台/日)、また、衣浦港及び衣浦臨海工業地帯へのアクセス道路であるため大型車交通も多い路線です。
- 本事業区間は通学路に指定されており、加えて高校への通学にも利用されています。それにもかかわらず歩道が未整備であることから、通学児童を始めとした歩行者・自転車が非常に危険な状態です。
- 本事業路線は西三河で唯一の県営都市公園となる「油ヶ淵水辺公園」のアクセス道路としても位置づけられており早期の道路整備が求められています。

【再評価時の状況】

- 交通量が若干減少(11,846 台/日(H22 センサス))しているものの、1 万台/日を超える交通量があり、大型車混入率も多く(12.5%(H22 センサス))、今後も同程度の交通量が見込まれます。
- 通学路としての利用状況としては事業採択時から大きな変動はありません。
- 新たに、安城市において平成 19 年度に策定された『エコサイクルシティ計画』において、本事業区間を含む安城碧南線は「ネットワークを構成する路線」として位置づけられ、安全で快適な連続性のある走行空間の創出についての役割は大きくなっています。

【変動要因の分析】

- 通学路などの周辺状況、交通状況に大きな変動はなく、歩行者・自転車の安全な通行の確保の必要性が確認されています。
- 平成19年に新たに安城市が策定した『エコサイクルシティ計画』において、自転車の「ネットワークを構成する路線」として位置づけられたことにより、事業の必要性は増大しています。

判定

A

- 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。

【理由】

新たに、自転車の「ネットワークを構成する路線」として位置づけられたため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	
工種 区分	事業区間①												
	調査・設計	←-----→											
	用地補償	←-----→											
	工事	←-----→											
	・歩道設置工	←-----→											
	・横断歩道橋工	←-----→											
	事業区間②												
	調査・設計	←-----→											
	用地補償	←-----→											
工事	←-----→												
事業区間③													
調査・設計	←-----→												
用地補償	←-----→												
工事	←-----→												
事業費 (億円)	計画	2.0	13.5					6.3					
	実績	1.1	8.1										

【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】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	1.41	0.83	58.9%	1.41	58.9%
事業費(億円)	15.54	9.21	59.3%	15.54	59.3%
工事費	4.79	3.39	70.8%	4.79	70.8%
用地費	9.88	5.19	52.5%	9.88	52.5%
その他	0.87	0.63	72.4%	0.87	72.4%

【施工済みの内容】

全体計画L=1, 410mの内830m施工済み

- 〔事業区間①L=850mのうち、南側500m施工済み（H23供用開始）
- 〔事業区間②L=330m施工済み（H21供用開始）

【事後評価に準ずるフォローアップ】

施工済み区間は事業効果が発現しており、事業区間②の歩道設置済み箇所は明和小学校の通学路として活用されています。

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ます。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

用地取得が難航していますが、地元及び安城市の歩道設置の強い要望もあり、事業に反対でないことから、一定期間を要すれば用地取得できると考えます。

【今後の見込み】

用地取得については、面積ベースで約78%、補償費を含めた金額ベースで約53%と進捗しています。今後も引き続き用地交渉を進め、平成28年度の事業完了を目指します。

判定

B

- A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。
- 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。
- 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。

【理由】

用地交渉に時間を要することが想定されますが、引き続き用地交渉を進めることにより、平成28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> <p>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、算定不能とする。</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」があります。
- ・「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となっています。

【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	◎	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 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 <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 <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	MAX3	1
		3		
		2		
		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <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 <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 <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	MAX3	3
		3		
		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 <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。 <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。 <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。	MAX3	2
		3		
		2		
		1	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	◎	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 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 <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 <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	MAX3	1
		3		
		2		
		<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <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 <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 <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	MAX3	3
		3		
		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 <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。 <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。 <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。	MAX3	2
		3		
		2		
		1	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)による。

		<p>【変動要因の分析】</p> <p>「事故多発箇所での事故数削減」 ○得点『1』で変化なし</p> <p>「交通弱者に対する安全性向上」 ○事業採択時: 付近の小中学校の通学路である。得点は『3』 ○再評価時 : 実施前から通学路状況に変化は無いが、安城市のエコサイクルシティ計画に位置づけられ、得点は『3』</p> <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」 ○事業採択時: 3種道路で交通量 13,699 台/日 (H17 センサス) における歩道等の設置工事であり、得点は『2』 ○再評価時 : 3種道路で交通量 11,846 台/日 (H22 センサス) における歩道等の設置工事であり、得点は『2』</p>
	判定	<p>A</p> <p>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。</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>
III 対応方針 (案)		
事業継続	<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>	
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 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> <p>○事業区間における自転車及び歩行者の通行に係る安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
<p>主要地方道安城碧南線の対応方針 (案) [事業継続] を了承する。</p>		
VI 対応方針		
<p>事業継続</p>		