

再 評 価 調 査 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	一般県道 <small>とよおかとよはま</small> 豊丘豊浜線					
事業箇所	知多郡南知多町大字豊丘地内 <small>ちたぐんみなみちたちょう とよおか</small>					
事業のあらまし	<p>本路線は、南知多道路の豊丘インターチェンジや南知多町役場と接続し、矢梨潮干狩り場や豊浜漁港への経路となる主要幹線道路で、知多半島を外周する国道247号とともに南知多の観光地を南北に結ぶネットワーク道路の一つである。</p> <p>当該区間は豊丘地区の生活道路で、豊浜小学校、南知多中学校のスクールバスの停留所が存在するが、現在歩道が未整備であるため歩行者は車道部を通行しており、非常に危険な状態となっている。このため、危険通学路の解消、歩行者等の安全性確保を目的として、歩道設置を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 危険通学路の解消 ② 歩行者等の安全確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2004年)	再評価時 (1回目) (2020年度)	再評価時 (2回目) (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2005～ 2010年度	2005～ 2023年度	2005～ 2028年度	・関係機関との協議	
	事業費(億円)	15.0	11.3	11.3		
	経費内訳	工事費	12.5	9.0	9.0	
		用補費	2.0	1.6	1.6	
その他		0.5	0.7	0.7		
事業内容	歩道設置 L=0.725km W=10.9m	歩道設置 L=0.725km W=10.9m	歩道設置 L=0.725km W=10.9m			

II 評価

① 事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

- ① 交通量
 - ・ 事業区間の自動車交通量は、5,732 台/日 (H11 センサス) である。
- ② 歩行者および自転車の利用状況
 - ・ 事業区間の歩行者交通量は、86 人/12h (H11 センサス)、自転車交通量は、22 台/12h (H11 センサス) である。
 - ・ 地域の生活道路であり、豊丘小学校と豊浜中学校の通学路として指定されていることから、小中学生をはじめとする地元住民の歩行者、自転車利用がある。
- ③ 死傷事故
 - ・ 事業採択時の死傷事故件数は 4 件/4 年 (2001 年～2004 年)、死傷事故率は 65.9 件/億台キロである。(車両相互事故含む)
 - ・ 交通弱者 (歩行者および自転車) に関する事故は 1 件/4 年である。

【再評価時 (1 回目) の状況】

- ① 交通量の推移
 - ・ 自動車交通量は、4,638 台/日 (H27 センサス) である。
- ② 歩行者および自転車の利用状況
 - ・ 事業区間の歩行者交通量は、25 人/12h (H27 センサス)、自転車交通量は、32 台/12h (H27 センサス) である。
 - ・ 2008 年に豊丘小学校が豊浜小学校に統合されたことにより、事業採択時と比較し、歩行者交通量は減少したものの、事業区間に接続する市道に豊浜小学校のスクールバスの停留所が設置され通学に利用されている。
- ③ 死傷事故の推移
 - ・ 死傷事故件数は 1 件/4 年 (2015 年～2018 年)、死傷事故率は 20.4 件/億台キロである。
 - ・ 交通弱者 (歩行者および自転車) に関する事故は 0 件/4 年と減少した。

【再評価時 (2 回目) の状況】

- ① 交通量の推移
 - ・ 自動車交通量は、4,673 台/日 (R3 センサス) であり、再評価時 (1 回目) より横ばいで、4,000 台以上である。
- ② 歩行者および自転車の利用状況
 - ・ 2023 年に豊浜中学校が南知多中学校に統合され、事業区間の南側に南知多中学校のスクールバスの停留所が設置されている。
- ③ 死傷事故の推移
 - ・ 死傷事故件数は 2 件/4 年 (2020 年～2023 年)、死傷事故率は 40.4 件/億台キロである。
 - ・ 交通弱者 (歩行者および自転車) に関する事故は、再評価時 (2 回目) は 1 件/4 年であるが、歩道整備済区間で交通弱者の事故は発生していない。

【変動要因の分析】

- ・ 2008 年に豊丘小学校が豊浜小学校に統合され、2023 年に豊浜中学校が南知多中学校に統合されたことにより、事業区間を通学路として利用していた生徒がスクールバス通学となり、事業採択時と比較し歩行者交通量は減少している。しかしながら事業区間付近にはスクールバスの停留所が設置され、停留所までのアクセスに事業区間が利用されている状況である。
- ・ 事業区間の一部が整備されたことにより、安全性が向上し、事業採択時と比べ、死傷事故率、事故件数ともに減少したことが考えられる。

	判定	<p>B</p> <p>A： 事業採択時に比べ必要性が増大している。 ② B： 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業採択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"> 事業区間付近はスクールバスの停留所が設置され、小中学生の通学に利用されている。 歩道未整備区間では、歩行者が車道部の通行を余儀なくされ、非常に危険な状態である。 歩道未整備区間では依然として歩行者事故が発生している。 以上のことより、歩行者の利用空間を確保し、安全な通学路を提供する事業の必要性に大きな変化は生じていないと考えられる。 																																																																																																																																																																																																																			
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2005</th><th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th> <th>合計 (億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="20"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="20"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="20"></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回計画</td> <td colspan="10">7.6</td> <td colspan="5">3.7</td> <td colspan="8"></td> <td>11.3</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="10">7.6</td> <td colspan="5">2.1</td> <td colspan="8"></td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="10">7.6</td> <td colspan="5">2.1</td> <td colspan="8">1.6</td> <td>11.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>※河川部については用地買収の必要が無く、先行して工事（BOX 据付）に着手することができたため、用地補償よりも先行して工事に着手している。</p> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画 2005年度～2023年度 【①】</th> <th>実績 2005年度～2024年度 【②】</th> <th>達成率 【②÷①】</th> <th>計画 2005年度～2028年度 【③】</th> <th>進捗率 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.725</td> <td>0.645</td> <td>89.0%</td> <td>0.725</td> <td>89.0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費(億円)</td> <td>11.3</td> <td>9.7</td> <td>85.8%</td> <td>11.3</td> <td>85.8%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>9.0</td> <td>7.5</td> <td>83.3%</td> <td>9.0</td> <td>83.3%</td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>1.6</td> <td>1.5</td> <td>94%</td> <td>1.6</td> <td>94%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.7</td> <td>0.7</td> <td>100%</td> <td>0.7</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※2024 年度末時点で用地取得は完了しているものの、BOX 据付に合わせた町水道施設の補償の必要があり、2025 年度以降の計画に補償費が計上されている。</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024 年度末時点で、事業区間の 89.0%にあたる 645m の歩道が整備済み。 <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備済み区間についてはすでに供用されており、安全性が向上している。 			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計 (億円)	工種 区分	調査・設計																						用地補償																						工事																						事業費 (億円)	前回計画	7.6										3.7													11.3	実績	7.6										2.1													9.7	今回計画	7.6										2.1					1.6								11.3		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況		計画 2005年度～2023年度 【①】	実績 2005年度～2024年度 【②】	達成率 【②÷①】	計画 2005年度～2028年度 【③】	進捗率 【②÷③】	延長(km)	0.725	0.645	89.0%	0.725	89.0%	事業費(億円)	11.3	9.7	85.8%	11.3	85.8%	工事費	9.0	7.5	83.3%	9.0	83.3%	用地費	1.6	1.5	94%	1.6	94%	その他	0.7	0.7	100%	0.7	100%
			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計 (億円)																																																																																																																																																																																										
	工種 区分	調査・設計																																																																																																																																																																																																																			
		用地補償																																																																																																																																																																																																																			
		工事																																																																																																																																																																																																																			
	事業費 (億円)	前回計画	7.6										3.7													11.3																																																																																																																																																																																											
		実績	7.6										2.1													9.7																																																																																																																																																																																											
		今回計画	7.6										2.1					1.6								11.3																																																																																																																																																																																											
		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況																																																																																																																																																																																																																
		計画 2005年度～2023年度 【①】	実績 2005年度～2024年度 【②】	達成率 【②÷①】	計画 2005年度～2028年度 【③】	進捗率 【②÷③】																																																																																																																																																																																																															
延長(km)	0.725	0.645	89.0%	0.725	89.0%																																																																																																																																																																																																																
事業費(億円)	11.3	9.7	85.8%	11.3	85.8%																																																																																																																																																																																																																
	工事費	9.0	7.5	83.3%	9.0	83.3%																																																																																																																																																																																																															
	用地費	1.6	1.5	94%	1.6	94%																																																																																																																																																																																																															
	その他	0.7	0.7	100%	0.7	100%																																																																																																																																																																																																															
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関との協議に、不測の日数を要した。 																																																																																																																																																																																																																				
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2028 年度までに整備が完了する予定である。 																																																																																																																																																																																																																				

	判定	<p>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。</p> <p>B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで事業は順調である。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。 <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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大きな阻害要因はなく、ほぼ計画通り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。事業採択時、再評価時（1回目）、再評価時（2回目）ともに6点/9点=0.67で変化なく、基準値0.6を満たしている。 <p>「事故多発箇所での事故数削減」</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>死傷事故率</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業採択時</td> <td>65.9件/億台キロ（2001年～2004年）</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>再評価時（1回目）</td> <td>20.4件/億台キロ（2015年～2018年）</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>再評価時（2回目）</td> <td>40.4件/億台キロ（2020年～2023年）</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>「交通弱者に対する安全性向上」</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>安全性</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業採択時</td> <td>通学路（豊丘小学校、豊浜中学校）</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>再評価時（1回目）</td> <td>通学路（豊浜小学校、豊浜中学校）</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>再評価時（2回目）</td> <td>通学路（豊浜小学校、南知多中学校）</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <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> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>道路の種類</th> <th>交通量</th> <th>工事</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業採択時</td> <td>3種道路</td> <td>5,732台/日（H11センサス）</td> <td>歩道等の設置工事</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>再評価時（1回目）</td> <td>3種道路</td> <td>4,638台/日（H27センサス）</td> <td>歩道等の設置工事</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>再評価時（2回目）</td> <td>3種道路</td> <td>4,673台/日（R3センサス）</td> <td>歩道等の設置工事</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>【評価値】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>評価値の計算</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業採択時</td> <td>(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67</td> </tr> <tr> <td>再評価時（1回目）</td> <td>(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67</td> </tr> <tr> <td>再評価時（2回目）</td> <td>(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67</td> </tr> </tbody> </table>		死傷事故率	得点	事業採択時	65.9件/億台キロ（2001年～2004年）	1	再評価時（1回目）	20.4件/億台キロ（2015年～2018年）	1	再評価時（2回目）	40.4件/億台キロ（2020年～2023年）	1		安全性	得点	事業採択時	通学路（豊丘小学校、豊浜中学校）	3	再評価時（1回目）	通学路（豊浜小学校、豊浜中学校）	3	再評価時（2回目）	通学路（豊浜小学校、南知多中学校）	3		道路の種類	交通量	工事	得点	事業採択時	3種道路	5,732台/日（H11センサス）	歩道等の設置工事	2	再評価時（1回目）	3種道路	4,638台/日（H27センサス）	歩道等の設置工事	2	再評価時（2回目）	3種道路	4,673台/日（R3センサス）	歩道等の設置工事	2		評価値の計算	事業採択時	(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67	再評価時（1回目）	(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67	再評価時（2回目）
	死傷事故率	得点																																																			
事業採択時	65.9件/億台キロ（2001年～2004年）	1																																																			
再評価時（1回目）	20.4件/億台キロ（2015年～2018年）	1																																																			
再評価時（2回目）	40.4件/億台キロ（2020年～2023年）	1																																																			
	安全性	得点																																																			
事業採択時	通学路（豊丘小学校、豊浜中学校）	3																																																			
再評価時（1回目）	通学路（豊浜小学校、豊浜中学校）	3																																																			
再評価時（2回目）	通学路（豊浜小学校、南知多中学校）	3																																																			
	道路の種類	交通量	工事	得点																																																	
事業採択時	3種道路	5,732台/日（H11センサス）	歩道等の設置工事	2																																																	
再評価時（1回目）	3種道路	4,638台/日（H27センサス）	歩道等の設置工事	2																																																	
再評価時（2回目）	3種道路	4,673台/日（R3センサス）	歩道等の設置工事	2																																																	
	評価値の計算																																																				
事業採択時	(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67																																																				
再評価時（1回目）	(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67																																																				
再評価時（2回目）	(1+3+2)点 / (Max3点 × 該当3項目) = 6点 / 9点 = 0.67																																																				

【事業採択時】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表（歩道（自歩道）の新設・拡幅）

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
③交通安全対策の強化	1 防御力	◎	□ 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、自転車活用推進計画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	2
			<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				
<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（1回目）】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表（歩道（自歩道）の新設・拡幅）

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
③交通安全対策の強化	1 防御力	◎	□ 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、自転車活用推進計画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	2
			<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				
<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）】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表（歩道（自歩道）の新設・拡幅）

達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象 の判断	評価項目	基礎点	得点	
2 あいちを守る	◎	◎	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に資する <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 <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 <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	MAX3 3 2 1	1	
			■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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 <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 2 1		3
			■ 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 3 2 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（令和7年5月 愛知県建設局道路建設課・道路維持課、都市・交通局都市整備課）による。

判定

A
 ①A：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。

【理由】

・ 貨幣価値化困難な効果について、事業採択時、再評価時（1回目）、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

■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】

・ 交通量（歩行者、自転車）、死傷事故件数、死傷事故率

V 事業評価監視委員会の意見

一般県道豊丘豊浜線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続