

再 評 価 調 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	主要地方道 <small>あんじょうへきなんせん</small> 安城碧南線						
事業箇所	<small>あんじょうしいずみちよう</small> 安城市和泉町地内 始め						
事業のあらまし	<p>主要地方道 <small>あんじょうへきなんせん</small> 安城碧南線は、愛知県安城市から碧南市へ至る延長約 9.9km の主要地方道であり、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。</p> <p>このうち、当該事業区間は都市計画道路 <small>あんじょうへきなんせん</small> 安城碧南線の一部であり、<small>じょうざん</small> 丈山小学校、<small>めいわ</small> 明和小学校、<small>めいしょう</small> 明祥中学校の通学路に指定されているにも関わらず歩道が整備されていないことから危険な状態となっている。</p> <p>このため、歩行者等の安全性確保、危険通学路の解消を図るため自転車歩行者道設置事業を実施するものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 交通事故対策（歩行者等の安全性確保、危険通学路の解消）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2006年)	再評価時 (1回目) (2013年)	再評価時 (2回目) (2018年)	再評価時 (3回目) (2023年)	変動要因の分析	
	事業期間	2006年度 ～2012年度	2006年度 ～2016年度	2006年度 ～2019年度	2006年度 ～2025年度	用地取得に難航し、事業が長期化した	
	事業費 (億円)	15.6	15.6	17.9	20.3	下記内訳による	
	経費内訳	工事費	4.8	4.8	7.0	8.9	精査による増額
		用補費	9.9	9.9	10.0	10.0	—
		その他	0.9	0.9	0.9	1.4	精査による増額
	事業内容	自転車歩行者道設置 延長 L=1.41 km 幅員 W=20m 【事業区間①】 和泉町地内 L=0.85 km 【事業区間②】 東端町東稲場地内他 L=0.33 km 【事業区間③】 東端町中縄手地内他 L=0.23 km	自転車歩行者道設置 延長 L=1.41 km 幅員 W=20m 【事業区間①】 和泉町地内 L=0.85 km 【事業区間②】 東端町東稲場地内他 L=0.33 km 【事業区間③】 東端町中縄手地内他 L=0.23 km	自転車歩行者道設置 延長 L=1.41 km 幅員 W=20m 【事業区間①】 和泉町地内 L=0.85 km 【事業区間②】 東端町東稲場地内他 L=0.33 km 【事業区間③】 東端町中縄手地内他 L=0.23 km	自転車歩行者道設置 延長 L=1.41 km 幅員 W=20m 【事業区間①】 和泉町地内 L=0.85 km 【事業区間②】 東端町東稲場地内他 L=0.33 km 【事業区間③】 東端町中縄手地内他 L=0.23 km	—	

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業路線は、安城市と碧南市を結ぶ幹線道路であり、自動車交通量は事前評価時 13,699 台/日 (H17 センサス)、再評価時 (1 回目) 11,846 台/日 (H22 センサス)、再評価時 (2 回目) 10,648 台/日 (H27 センサス)、再評価時 (3 回目) 10,296 台/日 (R3 センサス) と減少傾向であるものの、1 万台/日を超える交通量がある。 ・大型車混入率は、事前評価時 13.9% (H17 センサス)、再評価時 (1 回目) 12.5% (H22 センサス)、再評価時 (2 回目) 14.2% (H27 センサス)、再評価時 (3 回目) 10.4% (R3 センサス) と減少傾向になっている。 <p>【歩行者および自転車の使用状況の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間は、丈山小学校、明和小学校、明祥中学校の通学路に指定されている。 ・本事業区間を通学している児童・生徒数は、再評価時 (1 回目) 437 人、再評価時 (2 回目) 466 人、再評価時 (3 回目) 468 人と横ばいに推移しており、多くの児童・生徒が利用している。 <p>【交通事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価時ごとの直近 4 年間の交通事故の発生状況 (死傷事故率) は、事前評価時 (2002 年～2005 年) が 87.9 件/億台キロ、再評価時 (1 回目) (2007 年～2010 年) が 72.1 件/億台キロ、再評価時 (2 回目) (2013 年～2016 年) が 73.9 件/億台キロ、再評価時 (3 回目) (2018 年～2021 年) が 49.2 件/億台キロと減少傾向となっている。 ・歩行者・自転車が関連する事故は、事前評価時 (2002 年～2005 年) が 10 件/4 年、再評価時 (1 回目) (2007 年～2010 年) が 11 件/4 年、再評価時 (2 回目) (2013 年～2016 年) が 6 件/4 年、再評価時 (3 回目) (2018 年～2021 年) が 3 件/4 年と減少傾向になっている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量は、減少傾向にあるものの 1 万台/日を超える交通量があり、大型車混入率は約 10.4%と減少傾向にある。 ・丈山小学校、明和小学校の小学校 2 校と明祥中学校の通学路に指定されており、多くの児童・生徒が徒歩や自転車で利用している。 ・死傷事故率は 100 件/億台キロ以下の水準で減少傾向であるが、歩行者・自転車の関連する事故が発生している。 ・以上から、事前評価時、再評価時 (1 回目)、再評価時 (2 回目) に比べ、歩行者等の安全性の確保、危険通学路の解消の必要性については、大きな変化は生じていない。
	<p>判定</p> <p>B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 ㊦： 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> <p>自動車交通量・死傷事故率ともに近年減少傾向にあるが、依然として自動車交通量が多く、また、多くの児童・生徒が利用する通学路であるため自転車歩行者道設置の必要性に変化はない。</p>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2006～2007	2008～2012	2013～2017	2018～2022	2023	2024	2025
工程区分	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			←→				
	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)	前回計画	1.1	8.1	4.2	4.5			
	実績	1.1	8.1	4.2	1.2			
	今回計画	1.1	8.1	4.2	1.2			5.7

【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】	進捗率(%)【②÷③】
延長	1.41	1.18	84	1.41	84
事業費	17.9	14.6	81	20.3	72
工事費	7.0	6.4	91	8.9	72
用補費	10.0	7.1	71	10.0	71
その他	0.9	1.1	122	1.4	78

【施工済みの内容】

全体計画L=1.41 kmの内 1.18 km施工済み

- ・事業区間①L=0.85 km施工済み
- ・事業区間②L=0.33 km施工済み

【事後評価に準ずるフォローアップ】

- ・事業区間①の自歩道設置済み箇所は丈山小学校の通学路として活用されている。
- ・事業区間②の自歩道設置済み箇所は明祥中学校と明和小学校の通学路として活用されている。

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、用地取得が長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

用地の取得や物件調査が残っており、補償内容の合意形成や移転等に時間を要する。

【今後の見込み】

事業区間③の用地についても地権者が一人のみであり、事業には反対でないことから、一定期間を要すれば用地取得でき、2025年度に完了する見込みである。

	判定	<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：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> <p>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、2025年度の事業完了が見込まれる。</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>本事業は、局所的な交通安全対策施設整備事業であり、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> <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

【事前評価時の評価結果】

- ・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0.67となっている。

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	基準点	得点
①交通事故対策の推進	◎	<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、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200/億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	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	
		<input type="checkbox"/> c) 自転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			
<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			
総合計		9	6	
評価値(基準値:0.6)		9	6	
				0.67

※再評価時(1回目)(2013年)の再評価調書(案)より抜粋

③事業の効果の変化

【再評価時(1回目)の評価結果】

- ・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0.67となっている。

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	基準点	得点
①交通事故対策の推進	◎	<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、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200/億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	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	
		<input type="checkbox"/> c) 自転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			
<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			
総合計		9	6	
評価値(基準値:0.6)		9	6	
				0.67

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(2013年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【前回評価時の評価結果】

- ・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0.67となっている。

達成目標 (建設部方針)	評価対象 の判断	貨幣価値困難な効果 評価基準表			
		評価項目	基準点	得点	
1 防御力	◎	<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、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200/億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	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		
		<input type="checkbox"/> c) 自転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				
<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(基準値:0.6)				0.67	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(2016年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【今回評価時の評価結果】

- ・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0.67となっている。

達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象 の判断	貨幣価値困難な効果 評価基準表			
		評価項目	基準点	得点	
2 あいちを守る	◎	<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、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200/億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	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		
		<input type="checkbox"/> c) 自転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				
<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	
3 輝くあいちが		<input type="checkbox"/> b) 主要観光地の魅力の向上が期待できる	MAX3	/	
		<input type="checkbox"/> 地域整備(地元の取り組み)と一体となった道路整備事業に該当する	3		
		<input type="checkbox"/> 景観性の向上に資する事業に該当する	2		
		<input type="checkbox"/> その他主要観光地の魅力向上に資する事業に該当する	1		
総合計			9	6	
評価値(基準値:0.6)				0.67	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(2022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>◆事故多発箇所での事故数削減</p> <p>○事前評価時：死傷事故率 87.9 件/億台キロであり、200 件/億台キロ未満であるため得点は『1』</p> <p>○再評価時（1 回目）：死傷事故率 72.1 件/億台キロであり、200 件/億台キロ未満であるため得点は『1』</p> <p>○再評価時（2 回目）：死傷事故率 73.9 件/億台キロであり、200 件/億台キロ未満であるため得点は『1』</p> <p>○再評価時（3 回目）：死傷事故率 49.2 件/億台キロであり、200 件/億台キロ未満であるため得点は『1』</p> <p>◆交通弱者に対する安全性向上</p> <p>○事前評価時：通学路に指定されており、得点は『3』</p> <p>○再評価時（1 回目）：通学路に指定されており、得点は『3』</p> <p>○再評価時（2 回目）：通学路に指定されており、得点は『3』</p> <p>○再評価時（3 回目）：通学路に指定されており、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</p> <p>○事前評価時：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』</p> <p>○再評価時（1 回目）：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> <p>○再評価時（2 回目）：3 種道路で交通量 10,648 台/日 (H27 センサス)における歩道等の設置工事であり、得点は『2』</p> <p>○再評価時（3 回目）：3 種道路で交通量 10,296 台/日 (R3 センサス)における歩道等の設置工事であり、得点は『2』</p> <p>◆評価値</p> <p>○事前評価時：(1+2+2) 点 / (Max3 点 × 該当 3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</p> <p>○再評価時（1 回目）：(1+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当 3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</p> <p>○再評価時（2 回目）：(1+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当 3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</p> <p>○再評価時（3 回目）：(1+3+2) 点 / (Max3 点 × 該当 3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>貨幣価値化困難な効果については、事前評価時、再評価時（1 回目）、再評価時（2 回目）より変化はなく、評価値は 0.6 を超えていることから、現時点で十分な効果発現が期待される。</p>
判定	<p>A</p> <p>Ⓐ：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、事前評価時、再評価時（1 回目）、再評価時（2 回目）と同様に今回も評価値が基準の 0.6 を超えており、これまでと同様の事業効果が見込まれる。</p>
III 対応方針（案）	
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 5 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

- ・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。

VI 対応方針

事業継続