

再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	交通安全対策事業（交差点改良事業）				
地区名	主要地方道 <small>なごやとよたせん</small> 名古屋豊田線（ <small>あかいけにちようめきた</small> 赤池2丁目北交差点）				
事業箇所	日進市 <small>あかいけちよう</small> 赤池町				
事業の あらまし	<p>主要地方道名古屋豊田線は、名古屋市天白区<small>てんぱく</small>を起点に、日進市を經由し豊田市に至る幹線道路である。</p> <p>本事業箇所は地下鉄赤池駅<small>あかいけ</small>に近接し、通学生徒を始めとした歩行者及び自転車の通行が多いものの、一部区間を除き歩道が整備されておらず、歩行者等の安全が確保されていない状況にある。</p> <p>また、本事業箇所東側の国道153号との交差点には右折車線が設置されていないことから、朝夕の通勤時間帯を中心に激しい渋滞が発生しており、交差点内での右折車と直進車の衝突事故等も発生している。</p> <p>このため、本事業は歩道の整備及び交差点改良を実施することにより、交通事故の削減、危険通学路の解消、歩行者等の安全確保及び交通の円滑化を図るものである。</p> <p>なお、交差点東側の日進市道についても、本事業と連携した整備を実施している。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①交通事故の削減 ②危険通学路の解消 ③歩行者等の安全確保 ④交通円滑化</p> <p>【副次目標】 —</p>				
計画変更 の推移		事業採択時 (2016年度)	再評価時 (2021年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2016～2024年度	2016～2024年度	変動無し	
	事業費(億円)	6.0	6.0	変動無し	
	経費 内訳	工事費	1.0	1.0	変動無し
		用補費	4.0	4.0	変動無し
その他		1.0	1.0	変動無し	
事業内容	交差点改良、 歩道設置 L=360m, W=14.0～17.0m	交差点改良、 歩道設置 L=360m, W=14.0～17.0m			

II 評価	
① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【自動車交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の自動車交通量は、事業採択時:7,491 台/日(2015 実測)、再評価時:7,501 台/日(2018 実測)となり、ほぼ変化なし。 <p>【死傷事故の推移 (①)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 赤池 2 丁目北交差点における交通事故の発生状況を、事業採択時(2012-2015)と再評価時(2016~2019)の直近 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事業採択時:22 件、再評価時:12 件となり、45%減少している。 また、交通量を加味した死傷事故率は、事業採択時:377.4 件/億台キロ、再評価時:213.1 件/億台キロとなり、44%減少しているが、依然として 200 件/億台キロを超える高い水準となっている。 <p>【歩行者および自転車の利用状況 (②、③)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所は日進西中学校の通学路となっており、中学生約 70 名が事業箇所内を通行している。 事業箇所の東西方向の歩行者交通量は 115 人/12h(2018 実測)、自転車交通量は 249 台/12h(2018 実測)となっている。 <p>【渋滞の発生状況(④)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の渋滞の発生状況を、事業採択時(2015 実測)と再評価時(2018 実測)で比較すると、赤池 2 丁目北交差点を起点とする東行き車線の最大渋滞長は、朝ピーク時(7 時~10 時)において 130mから 180mに、夕ピーク時(16 時~19 時)において 0mから 190mに増加している。 渋滞の原因は右折車による直進阻害となっており、右折車線がない現在の交差点形状では、改善が見込めない状況である。 赤池 2 丁目北交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の定める主要渋滞箇所に位置付けられている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業箇所の自動車交通量は、7 千台/日以上水準で推移している。 死傷事故率は、事業採択時に比べ減少傾向が見られるが、依然として 200 件/億台キロを超える高い水準となっている。 事業箇所は日進西中学校の通学路となっており、約 70 名の生徒が歩道の無い事業区間内を徒歩で通行している。 朝夕の最大渋滞長は、事業採択時に比べ増加の傾向を示している。 以上より、事業目的である、交通事故の削減、危険通学路の解消、歩行者等の安全確保及び交通円滑化の必要性について大きな変化は生じていない。
	<p>B</p> <p>A: 事業着手時に比べ必要性が増大している。 ②: 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。 ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p>
判定	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故率は、事業採択時より減少しているものの、依然として 200 件/億台キロを超える高い水準となっている。 事業箇所は日進西中学校の通学路ともなっており、約 70 名の生徒が歩道の無い事業箇所内を通行している。 朝夕の渋滞長は増加傾向にあり、主要渋滞箇所の位置づけも継続している。 以上より、交通事故の削減や危険通学路の解消、歩行者等の安全確保、交通円滑化の必要性について、大きな変化は生じていない。

2) 貨幣価値化困難な効果の 변화

・貨幣価値化困難な効果は、①渋滞対策として1項目、②交通安全対策として3項目の合計4項目で評価を行った結果、事業採択時、再評価時ともに10点/12点=0.83となっている。

<地域の活性化(渋滞対策)>

a) 主要な渋滞箇所での渋滞緩和

- ・事業採択時:赤池2丁目北交差点は主要渋滞箇所に位置付けられており、得点「3」
- ・再評価時:上記に変化は無く、得点「3」

<交通事故対策(交通安全対策)>

a) 事故多発箇所での事故数削減

- ・事業採択時:死傷事故率377.4件/億台キロで、得点「2」
- ・再評価時:死傷事故率213.1件/億台キロで、得点「2」

b) 交通弱者に対する安全性向上

- ・事業採択時:事業箇所は日進西中学校の通学路として利用されており、得点「3」
- ・再評価時:上記に変化は無く、得点「3」

c) 自動車交通の多い区間における歩行者の安全性向上

- ・事業採択時:事業箇所は4種道路・日交通量7,491台(2015実測)で、計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「2」
- ・再評価時:事業箇所は4種・日交通量7,501台(2018実測)で、計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当し、得点「2」

【評価値】

- 事業採択時:(3+2+3+2)点 / (Max3点×該当4項目) = 10点/12点=0.83
- 再評価時:(3+2+3+2)点 / (Max3点×該当4項目) = 10点/12点=0.83

【事業採択時の評価結果】

◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良)

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
1 防衛力	◎	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	2
		<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 checked="" 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 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	
		<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、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、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	7
3 成長力	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3
総合計			12	10
評価値			0.83	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成28年7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。

		【再評価時の評価結果】			
		◆貨幣価値化困難な効果 評価基準表(その他交差点改良)			
		貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
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
③ 事業の効果の変化	1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他の渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3
	合計			3	
2 あいちを守る	④交通事故対策	◎	<input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する <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 checked="" 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 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	2
	合計			3	
			<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
			<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 3 2 1	
			合計	9	7
			総合計	12	10
			評価値	0.83	
※道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和3年3月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)による。					
判定	A	(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。			
		【理由】	・貨幣価値化困難な効果については、評価値が事業採択時、再評価時ともに 0.83 となり、基準値の 0.6 を超えており、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ため。		
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】 ・事業実施前後の死傷事故件数および死傷事故率の変化 ・通学路の指定状況 ・歩行者等の安全確保の状況 ・事業箇所における交通円滑化の状況(渋滞長及び滞留長の変化)					
V 事業評価監視委員会の意見					
主要地方道名古屋豊田線の対応方針(案)[事業継続]を了承する。					
VI 対応方針					
事業継続					