

事前評価調書(案)

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 ^{あざいきよすせん} 浅井清須線(西大海道 ^{にしおおがいでう} 2 工区)					
事業箇所	一宮市 ^{にしおおがいでう} 西大海道地内					
事業の あらまし	<p>一般県道^{あざい}浅井清須線は、一宮市^{あさひ}浅井町から清須市朝日に至る総延長約 14.2 kmの幹線道路であり、主要渋滞箇所も点在するなど、平日ピーク時において、混雑が発生する状況となっている。</p> <p>当該区間の前後区間においては、上下線とも歩行空間が確保されているが、当該区間には歩道が設置されておらず連続性が確保されていない。また、路肩も確保されていない状況であることから、歩行者・自転車の通行において安全面に課題が残る状況となっている。</p> <p>また、本事業は一宮市通学路交通安全プログラムに位置づけられた事業であり、歩道整備後には当該区間への通学路の変更を予定している。</p> <p>こうした背景から、歩道を整備することにより、危険通学路の解消及び歩行者等の安全確保を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①危険通学路の解消</p> <p>②歩行者等の安全確保</p>					
事業費	事業費		内訳			
	5.2 億円		■工事費 1.1 億円 ■用補費 3.7 億円 ■その他 0.4 億円			
事業期間	採択予定年度	2021 年度	着工予定年度	2024 年度	完成予定年度	2029 年度
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 歩道設置 (L=0.4km) 交差点改良(右折車線設置) 					
II 評価						
①事業の 必要性	1) 必要性	<p>①危険通学路の解消</p> <p>本事業は一宮市通学路交通安全プログラムに位置づけられた事業であり、当該区間整備後には通学路の変更を予定している。</p> <p>②歩行者等の安全確保</p> <p>教育施設や行政施設が立地している一方で、歩道が未整備であり、歩行者等と自動車が輻輳する危険な状態となっているため、歩道の整備が必要である。</p>				
	判定	A	<p>Ⓐ 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>歩道の設置により交通弱者に対する安全性向上が見込めること、右折車線の設置により交通の円滑化が見込めることから、事業実施が必要である。</p>			
	1) 貨幣価値化可能な効果	<p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は交通安全対策を主目的とした事業であるため対象外となる。 				

2) 貨幣価値化困難な効果

- ・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。
- ・貨幣価値化困難な効果 評価基準表による評価値は、0.67である。

- ⑥交通事故対策
- a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する
- ・事前評価時：本事業区間の死傷事故率（H28-R1）は78.4件/億台キロ*のため、得点は「1」
- ※事故件数に区間道路延長及び交通量を加味した指標
- b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる
- ・事前評価時：本事業区間は一宮市通学路交通安全プログラムに位置づけられているため得点は「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
- ・事前評価時：本事業区間は、第3種道路であり、計画交通量は約12,000台/日（R3調査結果）であるため、得点は「2」

②事業の効果

達成目標 (社会資本整備方針)	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
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	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	MAX3	
		<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	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	

【評価値】
○事前評価時：(1+3+2)点 / (Max3点×3項目) = 6点 / 9点 = 0.67

判定

A **Ⓐ** 十分な事業効果が期待できる。
B: 十分な事業効果が期待できない。

【理由】
貨幣価値化困難な効果の評価値は0.67であり、基準値である0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。

1) 事業計画

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
調査	←→							
用地補償	←→							
工事				←→				
事業費 (億円)	2.8					2.4		

2) 地元の合意形成

地元説明会等が完了しており、既供用済の北側工区と同様に地権者の同意が取れているため、実効性は高い。

3) 環境への影響

長期間工事が想定されるため、周辺地域への騒音や振動の影響に配慮して施工を行う。

判定	A	<input checked="" type="radio"/> A 事業計画の実効性が期待できる。 <input type="radio"/> B 事業計画の実効性が期待できない。
	【理由】地元からの要望を受けて事業化するものであり、用地買収等においても相応の協力が得られると考えられるため	
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	通学路や生活道路の安全確保としては現道を拡幅する歩道設置が最も一般的な手法であり、他路線整備等の代替案の可能性は低いと考えられる。
判定	A	<input checked="" type="radio"/> A 手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 <input type="radio"/> B 手段には代替性があり、改善の余地がある。
	【理由】現道拡幅の事業としての手段には代替性が無く、妥当である。	
III 対応方針（案）		
事業実施が妥当である	<input checked="" type="checkbox"/> 事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 <input type="checkbox"/> 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後 5 年目） <input type="checkbox"/> 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】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車及び歩行者の通行に係る安全性の改善状況 ・ 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 		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		