

## 事前評価調書

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>にしおきら</small> 西尾吉良線							
事業箇所	西尾市 <small>きらちよう</small> 吉良町地内							
事業のあらまし	<p>主要地方道<small>にしおきら</small>西尾吉良線は、西尾市東部を南北に縦貫する幹線道路であり、西尾市において都市の骨格を形成する道路として、産業や防災の面で重要な役割を担う道路として位置づけられている。</p> <p>本事業箇所は横須賀小学校及び吉良中学校の通学路となっているが、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。また、事業箇所は、自動車部品産業を中心とした産業集積地に位置しており、事業箇所の沿道及び背後地には多くの工場が立地している。このため、事業箇所は大型車の往来も多く、朝夕の通勤・通学時間帯においては、工場等へのアクセス道となる市道交差点において局所的な渋滞が発生しており、生活区域内道路への抜け道利用を誘発するなど、地域全体として歩行空間の安全確保の対策が求められる状況にある。</p> <p>以上のことから、本事業は、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> <p>なお、生活区域内道路の安全対策については、道路管理者をはじめとする関係行政機関等と、住民の代表者等からなる交通安全対策協議会が主体となり、交通安全対策補助制度（地域内連携）を利用した安全対策事業を実施中である。</p>							
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></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					
	7.7 億円		■工事費	5.8 億円	■用補費	1.5 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	2027 年度		
事業内容	<p>歩道設置</p> <p>延長 L=0.96km</p> <p>幅員 11.5m（片側歩道区間）～18.0m（両側歩道区間）</p>							
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> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業箇所は横須賀小学校及び吉良中学校の通学路となっている。</li> <li>通学路は片側歩道設置区間に指定されているが、歩道の有効幅員は約 1.2m と狭小であり、歩道内を走行する自転車と輻輳する危険な状態となっている。</li> </ul> <p>②歩行者等の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域内連携の事業計画においても、本事業箇所への歩道設置の必要性が示されている。</li> <li>朝夕の通勤時間帯においては、工場等の従業員や高校生など、自転車の往来が多く、歩道未設置区間においては、車道脇を通行する歩行者及び自転車を避けるため、大型車を始めとする多くの車両はセンターラインをはみ出しての走行を余儀なくされている。</li> <li>事業箇所の交通量は 12,407 台/日（2021.7 実測）、大型車混入率は約 20%（2021.7 実測）となっている。</li> </ul>						
	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><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業箇所的大部分（約7割）が歩道未設置区間となり、地域の生活道路としても安全な歩行空間の確保が求められている。</li> <li>現況の歩道設置区間は片側のみであり、小学生を始めとした歩行者と、歩道内を走行する自転車が輻輳する危険な状態となっている。</li> <li>以上から、危険通学路の解消及び歩行者等の安全確保のため、歩道未設置区間への歩道設置及び、片側歩道区間の歩道拡幅と両側歩道設置が必要である。</li> </ul>																																																				
1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	<p><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>																																																				
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>「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。</li> </ul> <p>&lt;交通事故対策&gt;</p> <p>a) 事故多発箇所での事故数削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>死傷事故率 57.8 件/億台キロ*であるため、得点は「1」</li> <li>※事故件数に区間道路延長及び交通量を加味した指標</li> </ul> <p>b) 交通弱者に対する安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学路が含まれているため、得点は「3」</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業箇所は3種道路で、自動車交通量は12,407/日であるため、得点は「2」</li> </ul> <p><b>【評価値】</b></p> <p>○ (1+3+2) 点 / (Max3 点×該当3 項目) = 6 点 / 9 点 = 0.67</p> <p>◆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)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標 (社会資本整備 方針)</th> <th rowspan="2">評価 対象 の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="12">2 あいちを守る</td> <td rowspan="12">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">1</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> <td rowspan="3">2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上以上の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。</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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。</td> <td>2</td> <td rowspan="2">2</td> </tr> <tr> <td><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。</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td></td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td></td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td></td> <td colspan="2">0.67</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p>	達成目標 (社会資本整備 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	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	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	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	
達成目標 (社会資本整備 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																																																	
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	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	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																																																		
判定	<p><b>A</b></p> <p>◎: 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。</p> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貨幣価値化困難な効果について評価値は0.67となり、基準の0.6を超えているため、十分な事業効果が期待できる。</li> </ul>																																																				

②事業の効果

③事業の実効性	1) 事業計画	【事業計画及び実績】																																																			
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>調査・設計</td> <td colspan="3">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">5.1</td> <td></td> <td colspan="2">2.6</td> <td>7.7</td> </tr> </tbody> </table>								2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	計	調査・設計	←————→								用地補償			←————→						工事			←————→						事業費(億円)			5.1			2.6		7.7
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	計																																												
	調査・設計	←————→																																																			
用地補償			←————→																																																		
工事			←————→																																																		
事業費(億円)			5.1			2.6		7.7																																													
2) 地元の合意形成	<p>・当該事業箇所を中心とする交通安全対策を推進するため、地元町内会や警察、教育関係者、道路管理者等からなる「岡山瀬戸地区交通安全対策協議会」（以下、「協議会」という。）が2020年9月に発足し、事業箇所における歩車分離や、生活区域内の抜け道対策などの安全対策の実施について合意形成がなされている。</p>																																																				
3) 環境への影響	<p>・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。</p>																																																				
判定	A	<p>Ⓐ：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。</p> <p>【理由】</p> <p>・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ており、事業の実効性は高いものと考えている。</p>																																																			
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<p>・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。</p>																																																			
	判定	A	<p>Ⓐ：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。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。</p> <p>【理由】</p> <p>・現道拡幅の事業としての手段には代替性がなく、妥当である。</p>																																																		
Ⅲ 対応方針（案）																																																					
事業実施が妥当である	<p>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。 事業実施は妥当でない：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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車及び歩行者の通行に係る安全性の改善状況</li> <li>・事業実施前後の死傷事故件数および死傷事故率の変化</li> <li>・通学路の指定状況</li> </ul>																																																					
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見																																																					
<p>・主要地方道西尾吉良線の対応方針（案）[事業実施]を了承する。</p>																																																					
Ⅵ 対応方針																																																					
<p>・事業実施</p>																																																					