

事前評価調書(案)

I 事業概要								
事業名	交通安全施設等整備事業（自転車歩行者道設置工事）							
地区名	一般県道 浅井清須線							
事業箇所	一宮市西大海道地内							
事業のあらまし	<p>本路線は、一宮市浅井町を起点に清須市に至る総延長約 14.2km の、一宮市東部地域で環状機能を持つ幹線道路であり、都市計画道路の今伊勢三ツ井線として都市計画決定されている路線でもある。本事業区間は主要地方道一宮犬山線と国道 155 号とを結ぶ位置にあり、地域内の交通のみでなく、通過交通も多く、特に平日の朝夕は混雑した状況となっている。</p> <p>本事業区間の北側は、過年度に歩道整備を実施しており W=16m で拡幅済みであるが、当該区間には、歩道が未整備で、路肩もない状況であることから、自転車及び歩行者は非常に危険な状況にさらされている。本事業区間内にある西大海道交差点は、西成小学校の通学路に指定されているが、歩行者溜まりがないうえ、歩道が未整備であり、通学児童の安全が確保されていない状況にある。</p> <p>また、交差点部には右折帯が無いため、右折車両が直進車両の進行や対向車の進行を阻害しており、渋滞した車両が中学校の通学路となっている浅井清須線の横断歩道にも達して、車両から横断者が確認しづらい危険な状態となっている。</p> <p>そのため地元からは、早急な交通安全対策が求められており、本事業にて自転車歩行者道の整備を実施することにより自転車及び歩行者の安全を確保するとともに、右折帯の設置により交通の円滑化を図るものである。</p>							
事業目標	<p>【達成（主要）目標】 〈交通安全対策の推進〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者・自転車の安全性の確保 ○危険通学路の解消 <p>〈渋滞のないスムーズな移動空間の提供〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通円滑化・渋滞の軽減 <p>【副次目標】 —</p>							
事業費	事業費		内訳					
	10 億円		■工事費 1.5 億円、■用補費 8.0 億円、■その他 0.5 億円					
事業期間	事業採択	H25 年度	事業着手	H25 年度	用地買収着手	H25 年度	完成予定年度	H30 年度
事業内容	自転車歩行者道設置工事（事業区間内に交差点改良箇所を含む） 延長 L=470m 幅員 W=16.0m~18.0m 車道舗装工 A=4,260m ² 歩道舗装工 A=3,370m ² 排水工 L=920m 防護柵工 N=1 式							
II 評価								
①事業の必要性	1) 必要性	<p>○本事業区間には近接する小中学校の通学路に指定されている区間が含まれており、また、西大海道交差点は歩行者溜まりが無い状況で信号待ちをしいるため危険な状態となっている。西大海道交差点を通行している通学児童は 126 人である。</p> <p>○西大海道交差点部で死傷事故が集中しており 4 年間（H20~H23）で 7 件発生しており、死傷事故率も 399.5 件/億台キロとなっており、県で事故集中箇所対策が必要と定めているイエローゾーン対策の基準 200~500 件/億台キロに該当している。</p> <p>○西大海道交差点は、ピーク時の旅行速度 20 km/h 以下の区間が約 500m に達していて、名古屋国道事務所が公表している主要渋滞箇所の基準に該当している。</p>						
	判定	A	<p>A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 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>○歩行者及び自転車が多く、かつ小中学校の通学路に指定されている区間があるにも関わらず、歩道が未整備であり、歩行者等の安全性を確保するために自転車歩行者道設置が必要である。</p> <p>○主要渋滞箇所であるのに関わらず、右折帯がなく渋滞及び交通事故が発生しており、交差点改良が必要である。</p>																																																										
	1) 貨幣価値化可能な効果 (費用対効果分析結果)	<p>【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析結果】</p> <p>本事業は、局所的な交通安全施設整備事業であり、交通量推計条件に変化の考慮が困難な事業のため、算定不能とする。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析手法】</p> <p>—</p>																																																										
	2) 貨幣価値化困難な効果	<p>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の向上」、「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」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」がある。</p> <p>また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.83である。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">貨幣価値化可能な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">達成目標 (建設部方針)</th> <th style="width: 10%;">評価対象 の判断</th> <th style="width: 55%;">評価項目</th> <th style="width: 20%;">基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10" style="text-align: center; vertical-align: middle;">1 安心・安全</td> <td rowspan="10" style="text-align: center; vertical-align: middle;">○</td> <td> ■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、レッドゾーン区間(死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間)、あんしん歩行エリアなど、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 style="text-align: center;">MAX3 3</td> </tr> <tr> <td> ■ 死傷事故率が200～500件/億台キロの区間(イエローゾーン区間)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 style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td> <input 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 </td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td> ■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる </td> <td style="text-align: center;">MAX3</td> </tr> <tr> <td> <input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は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に該当する </td> <td style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td> ■ 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 style="text-align: center;">MAX3</td> </tr> <tr> <td> <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。 </td> <td style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td></td> <td style="text-align: center;">9 7</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center; vertical-align: middle;">2 力・連携力・地域</td> <td rowspan="4" style="text-align: center; vertical-align: middle;">○</td> <td> ■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる </td> <td style="text-align: center;">MAX3</td> </tr> <tr> <td> <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する </td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td> <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 </td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td> <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 </td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td></td> <td style="text-align: center;">3 3</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">総合計</td> <td></td> <td style="text-align: center;">12 10</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">評価値</td> <td></td> <td style="text-align: center; background-color: #FFDAB9;">0.83</td> </tr> </tbody> </table> <p>※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25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>	貨幣価値化可能な効果 評価基準表				達成目標 (建設部方針)	評価対象 の判断	評価項目	基礎点 得点	1 安心・安全	○	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、レッドゾーン区間(死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間)、あんしん歩行エリアなど、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	MAX3 3	■ 死傷事故率が200～500件/億台キロの区間(イエローゾーン区間)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	<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は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	<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	2 力・連携力・地域	○	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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
貨幣価値化可能な効果 評価基準表																																																												
達成目標 (建設部方針)	評価対象 の判断	評価項目	基礎点 得点																																																									
1 安心・安全	○	■ a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、レッドゾーン区間(死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間)、あんしん歩行エリアなど、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	MAX3 3																																																									
		■ 死傷事故率が200～500件/億台キロの区間(イエローゾーン区間)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																																																									
		<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は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																																																									
		<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																																																									
2 力・連携力・地域	○	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3																																																									
		<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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																																																									
判定	A	<p>A: 十分な事業効果が期待できる。</p> <p>B: 十分な事業効果が期待できない。</p>																																																										

		<p>【理由】</p> <p>「事故多発箇所での事故数削減」</p> <p>○交通事故の危険性の高い区間での自転車歩行者道整備により、物理的に歩車分離が図られ、歩行者・自転車の安全性が向上するとともに、右折帯の設置により直進車の走行阻害がなくなり追突、出会い頭事故の減少が期待できる。</p> <p>「交通弱者に対する安全性の向上」</p> <p>○通学路における交通安全対策事業で、通学児童の安全が確保される。</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>○自動車交通量 12,000 台/日の3種道路における自転車歩行者道新設工事であり、歩行者等の安全性の向上が期待できる。</p> <p>「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」</p> <p>○名古屋国道事務所が公表している主要渋滞箇所での右折帯設置工事であり、渋滞緩和が期待できる。</p> <p>貨幣価値化困難な効果について評価値 0.83 が基準の 0.6 を超えており、事業効果が期待できるため。</p>																																													
③事業の実効性	1) 事業計画	<p>事業計画及び実績</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td>自歩道設置</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td></td> <td></td> <td>9.5</td> <td></td> <td></td> <td>0.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費について、今後5年間分の事業費と、それ以降の残事業費を記載する。</p>			H25	H26	H27	H28	H29	H30	工種 区分	調査・設計	←→						用地補償	←	←	←	←	←	←	工事				←	←	←	自歩道設置				←	←	←	事業費（億円）				9.5			0.5
			H25	H26	H27	H28	H29	H30																																							
	工種 区分	調査・設計	←→																																												
		用地補償	←	←	←	←	←	←																																							
工事					←	←	←																																								
自歩道設置					←	←	←																																								
事業費（億円）				9.5			0.5																																								
2) 地元の合意形成	平成23年度に、今回事業区間の歩道設置の地元要望があり、用地買収に係る地権者全員の同意書が提出されていることから、地元合意形成が図られる環境にある。																																														
3) 環境への影響	本事業区間の自歩道設置工事は沿線住民や地域に与えるマイナス影響や自然環境に与える負荷はなく、計画の実効性は高い。																																														
判定	<p>A A：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られるなど、円滑な事業執行環境が整っており、事業の実効性が期待できる。</p>																																														
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<p>以下を踏まえると、当該事業（自歩道設置）よりも適切な代替案はないと考えられる。</p> <p>○現道に歩道がなく、歩行者や自転車の安全性を確保する手法としては、自歩道設置が最も一般的な手法である。</p> <p>○本路線が環状機能を持つ幹線道路かつ生活道路として利用されており、代替性がないこと。</p> <p>○都市計画道路の今伊勢三ツ井線を考慮して、現道拡幅を行う事業である。</p>																																													
	判定	<p>A 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。 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>都市計画決定された路線の現道拡幅事業であり、手段の代替性はなく妥当である。</p>																																													

Ⅲ 対応方針（案）	
妥当である	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。
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） <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】 <input type="checkbox"/> 事業実施前後の死傷事故件数の及び死傷事故率の変化 <input type="checkbox"/> 事業実施前後の渋滞長の変化	
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅵ 対応方針	