

## 事前評価調書

| 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     | 一般県道蜂須賀白浜線  |  |  |          |                 |
| 事業箇所    | 津島市寺野町地内始め  |  |  |          |                 |
| 事業のあらまし | <p>一般県道蜂須賀白浜線は、あま市蜂須賀を起点とし、津島市の東部地域を南北に貫き津島市白浜町に至る道路であり、あま地域の東西交通の主要幹線道路である一般県道給父西枇杷島線、主要地方道あま愛西線、主要地方道名古屋津島線、一般県道津島七宝名古屋線と接続する幹線道路です。</p> <p>本事業区間は、市立蛭間小学校の通学路であるとともに、沿線に名鉄津島線青塚駅、県立津島東高校及び市立神守中学校があり、朝夕の通勤、通学の歩行者及び自転車が非常に多いにも関わらず、現道には歩道がなく、幅員も狭小であるため、非常に危険な状態におかれています。特に、小学校の通学路となっていることから、その安全確保が喫緊の課題となっています。</p> <p>そこで、現道を東側に拡幅することによって、片側に幅員 3.5m の自転車歩行者道を設置し、通学児童及び中高生などの歩行者及び自転車の安全を確保するものです。</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 中高生などの歩行者・自転車の安全性の確保</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>  |  |  |          |                 |
| 事業費     | 事業費   |  | 内訳   |          |                 |
|         | 5.7 億円  |  | □工事費 0.6 億円、□用補費 4.7 億円、□その他 0.4 億円  |          |                 |
| 事業期間    | 採択予定年度  | 平成 25 年度   | 着工予定年度   | 平成 25 年度 | 完成予定年度 平成 29 年度 |
| 事業内容    | <p>自転車歩行者道設置工事 延長 300m 幅員 11.75m</p> <p>土工 1 式、排水工 685m、舗装工 3650m<sup>2</sup>、道路付属物工 1 式、函渠工 1 式</p> <p>幅員構成：東側歩道 3.5m、東側路肩 0.5m、車道 6.0m (3.0×2)、西側路側帯 1.75m</p>  |  |  |          |                 |
| II 評価   |   |  |  |          |                 |
| ①事業の必要性 | 1) 必要性  | ・自転車歩行者道が設置されていないため、歩行者及び自転車、特に児童の安全が確保されておらず、大変危険な状態である。  |  |          |                 |
|         | 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。</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> <p>歩行者及び自転車が、かつ、小学校の通学路であるにも関わらず、歩道が整備されておらず、歩行者及び自転車の安全を確保するために自転車歩行者道の設置が必要である。</p> |          |                 |
| ②事業の効果  | 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> <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><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b></p> <p>—</p> |  |          |                 |
|         |   |  |  |          |                 |

2) 貨幣価値化困難な効果

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。  
また、「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です。

| 達成目標<br>(建設部方針)  |   | 評価<br>対象<br>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 |
| 1<br>安心・安全   | ○ | ○               | <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、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 | 3    |    |
|  |   |                 | <input type="checkbox"/> 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 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 |    |
|  |   |                 | <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    | 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   | 6    |    |
| 総合計  |   |                 | 9   | 6    |    |
| 評価値  |   |                 | 0.67  |      |    |

※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）による

判定

A

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】

「交通弱者に対する安全性向上」  
○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。  
「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」  
○自動車交通量6,000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。  
貨幣価値化困難な効果について、評価値0.67が基準の0.6を超えており、事業効果が期待できるため。

1) 事業計画

| 事業計画     |        | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
|----------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 工種<br>区分 | 調査・設計  | ←   | →   |     |     |     |
|          | 用地・補償  | ←   | →   |     |     |     |
|          | 工事     |     |     |     | ←   | →   |
|          | ・自歩道設置 |     |     |     | ←   | →   |
| 事業費（億円）  |        | 5.7 |     |     |     |     |

2) 地元の合意形成

地元及び津島市からの歩行者等の安全確保に対する要望の声が多く、地元合意形成が図られる環境にある。

3) 環境への影響

本事業による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ありません。

③事業の実効性

|   |   |      |   |
|---|---|------|---|
|   | 判定  | A    | A：事業計画の実効性が期待できる。<br>B：事業計画の実効性が期待できない。                                     |
|   |   | 【理由】 | 地元からの歩行者等の安全確保に対する要望があるなど、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。                     |
| ④事業手法の妥当性   | 1) 代替案の比較検討結果   |      | 本事業は、市立蛭間小学校の通学路、名鉄津島線青塚駅、県立津島東高校への通勤、通学路として活用されている現道の拡幅事業であり、手段の代替性はありません。 |
|   | 判定  | 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。<br>B：手段には代替性があり、改善の余地がある。      |
|   |   | 【理由】 | 通学路や生活道路と利用されている区間の現道拡幅の事業であり、手段には代替性がなく妥当である。                              |
| III 対応方針（案）   |   |      |   |
| 事業実施  | 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。<br>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<br><b>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</b><br>—<br><b>【主な評価内容】</b><br>事故件数、死傷事故率及び事故類型の変化、歩行者（通学路含む）及び自転車の通行の安全性に関する地元の満足度（アンケート） |   |      |   |
| V 事業評価監視委員会の意見  |   |      |   |
| 一般県道蜂須賀白浜線の対応方針（案）〔事業実施〕を了承する。  |   |      |   |
| VI 対応方針   |   |      |   |
| 事業実施  |   |      |   |