

再 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	一般県道 <small>あざいきよす</small> 浅井清須線（ <small>にしおおかいどう</small> 西北海道地内）					
事業箇所	一宮市 <small>にしおおかいどう</small> 西北海道地内					
事業の あらまし	<p>本路線は一宮市 <small>あざいちよう</small> 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、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、当該区間の歩道は未整備であり、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。また、本事業区間内にある <small>にしおおかいどう</small> 西北海道交差点は、<small>にしなり</small> 西成小学校の通学路に指定されているが、歩行者溜まりが無い上、歩道が未整備であり、通学児童の安全性が確保されていない状況にある。</p> <p>一方、自動車交通においては、西北海道交差点に右折帯が無い為、右折車両が直進車両や対向車の進行を阻害しており、渋滞した車両が中学生の通学路となっている浅井清須線の横断歩道にも達し、車両から横断者を確認しづらい危険な状態となっている。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現することにより、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】</p> <p>①交通事故対策の推進（歩行者等の安全性確保、危険通学路の解消）</p> <p>②地域の活性化（交通円滑化）</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>					
計画変更の 推移		事前評価時 (2013 年度)	再評価時 (1 回目) (2018 年度)	再評価時 (2 回目) (2023 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2013～2018	2013～2020	2013～2025	用地交渉の長期化	
	事業費 (億円)	10.0	12.0	13.5	事業進捗に伴う 経費の時点修正	
	経費 内訳	工事費	1.5	2.0	2.9	—
		用補費	8.0	9.0	9.2	精査による増額
その他		0.5	1.0	1.4	—	
事業内容	自転車歩行者道設置 延長 L=470m 幅員 W=16～18m 交差点改良 1箇所	自転車歩行者道設置 延長 L=470m 幅員 W=16～18m 交差点改良 1箇所	自転車歩行者道設置 延長 L=470m 幅員 W=16～18m 交差点改良 1箇所	—	—	

II 評価

<p>① 事業の必要性の変化</p>	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浅井清須線の自動車交通量は、事業採択時 11,866 台/日程度(2013 年実測値)、再評価時 11,730 台/日程度(2016 年実測値)、再評価時(2 回目) 11,056 台/日程度(2023 年実測値)となり、減少傾向(事業採択時から 7%減)となっている。 ・本事業区間内にある西大海道交差点で交差する一般県道大垣江南線の自動車交通量は、事業採択時 8,402 台/日程度(2013 年実測値)、再評価時 8,510 台/日程度(2016 年実測値)、再評価時(2 回目) 8,192 台/日程度(2023 年実測値)となり、ほぼ変化無し(事業採択時から 3%減)となっている。 <p>【死傷事故の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点付近の交通事故の発生状況を、事業採択時(2008 年～2011 年)と再評価時(1 回目)(2013 年～2016 年)及び再評価時(2 回目)(2018 年～2021 年)の直近 4 年間の死傷事故件数で比較すると、事業採択時・7 件/4 年に対し、再評価時(1 回目)・4 件/4 年、再評価時(2 回目)・4 件/4 年とともに減少(43%減)した。死傷事故率も、事業採択時・399.5 件/億台キロから、再評価時(1 回目)・240.4 件/億台キロ、再評価時(2 回目)・252.8 件/億台キロに減少(事業採択時から 37%減)した。 ・歩行者及び自転車が関係する事故件数は、事業採択時・2 件/4 年に対し、再評価時(1 回目)・1 件/4 年、再評価時(2 回目)・2 件/4 年と横ばいである。 <p>【歩行者および自転車の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間は DID 区域内にあり、歩行者交通量は、事業採択時 105 人/12h(2013 年実測値)、再評価時(1 回目) 103 人/12h(2016 年実測値)、再評価時(2 回目) 139 人/12h(2023 年実測値)となり、大幅に増加(事業採択時から 32%増)している。 ・浅井清須線の自転車交通量は、事業採択時 28 台/12h(2013 年実測値)、再評価時 69 台/12h(2016 年実測値)、再評価時(2 回目) 108 台/12h(2023 年実測値)となり、大幅に増加(事業採択時から 386%増)している。 ・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態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数は事業採択時 126 人、再評価時(1 回目) 118 人、再評価時(2 回目) 93 人となり、大幅に減少(事業採択時から 26%減)している。 <p>【ピーク時旅行速度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間内にある西大海道交差点は、事業採択時においてピーク時の旅行速度 20km/h 以下、再評価時(1 回目)における事業区間の旅行速度は、朝ピーク時 14.1km/h、夕ピーク時 10.6km/h、再評価時(2 回目)における事業区間の旅行速度は、朝ピーク時 16.3km/h、夕ピーク時 16.0km/h と 20km/h 以下となっている。 ・2013 年 1 月時点で主要渋滞箇所を選定されている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間において自動車交通量の推移に変化はないが、自転車・歩行者の交通量については増加している。 ・死傷事故率は事業採択時から減少したが、再評価(1 回目)からわずかに増加した。 ・通学路として通行する児童数は事業採択時から大幅に減少しているが、児童だけでなく中学生も通学路として利用しており、安全性確保の必要性に変化はない。 ・自動車交通量については減少傾向にあるものの、交差点では混雑が発生しており、主要渋滞箇所となっている。また、事業採択時と同様に旅行速度も 20km/h 以下となっており、交通状況については大きな変動は生じていない。 ・以上から、事業採択時に比べ、事業目的である歩行者・自転車の安全性の確保、危険通学路の解消、交通円滑化・渋滞の軽減の必要性については、大きな変化は生じていない。
--------------------	---

		<p>A: 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※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"> ・歩行者及び自転車の交通量が多く、かつ小中学校の通学路に指定されていることから、歩行者等の安全性を確保し、安全な通学路を提供する自転車歩行者道設置事業の必要性に変化はないため。 ・また、主要渋滞箇所であり、依然として渋滞は解消されておらず、交差点改良の必要性に変化はないため。 																																																																																																																					
② 事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2012~ 2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="9" style="text-align: center;">←—————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="9" style="text-align: center;">←—————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="9" style="text-align: center;">←—————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>9.3</td> <td colspan="2">2.7</td> <td colspan="5">-</td> <td>12.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>9.2</td> <td colspan="2">2.8</td> <td colspan="5"></td> <td>12.0</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>9.2</td> <td colspan="2">2.8</td> <td colspan="2">0.7</td> <td colspan="2">0.8</td> <td>13.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗率</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>達成率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0%</td> <td>0.47</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>12.0</td> <td>12.0</td> <td>100%</td> <td>13.5</td> <td>89%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>2.0</td> <td>2.4</td> <td>120%</td> <td>2.9</td> <td>83%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>9.0</td> <td>8.4</td> <td>93%</td> <td>9.2</td> <td>91%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>1.0</td> <td>1.2</td> <td>120%</td> <td>1.4</td> <td>86%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※面積ベースの用地取得率は94.1%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2014年度から用地買収に着手。 ・2016年度から工事に着手。 <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <p>—</p>			2012~ 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計	工種区分	調査・設計	←—————→										用地補償	←—————→										工事	←—————→										事業費(億円)	前回計画	9.3	2.7		-					12.0	実績	9.2	2.8							12.0	今回計画	9.2	2.8		0.7		0.8		13.5		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】	延長(km)	0.0	0.0	0%	0.47	0%	事業費(億円)	12.0	12.0	100%	13.5	89%	工事費	2.0	2.4	120%	2.9	83%	用補費	9.0	8.4	93%	9.2	91%	その他	1.0	1.2	120%	1.4	86%
			2012~ 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計																																																																																																											
	工種区分	調査・設計	←—————→																																																																																																																				
		用地補償	←—————→																																																																																																																				
		工事	←—————→																																																																																																																				
	事業費(億円)	前回計画	9.3	2.7		-					12.0																																																																																																												
		実績	9.2	2.8							12.0																																																																																																												
		今回計画	9.2	2.8		0.7		0.8		13.5																																																																																																													
		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率																																																																																																																		
		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】																																																																																																																	
延長(km)	0.0	0.0	0%	0.47	0%																																																																																																																		
事業費(億円)	12.0	12.0	100%	13.5	89%																																																																																																																		
工事費	2.0	2.4	120%	2.9	83%																																																																																																																		
用補費	9.0	8.4	93%	9.2	91%																																																																																																																		
その他	1.0	1.2	120%	1.4	86%																																																																																																																		
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・補償内容や代替地の選定などの用地交渉に時間を要したため、事業が長期化している。 																																																																																																																						
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地交渉中の箇所については、用地取得できる見通しであり、その他大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2025年までに整備が完了する見込みである。 																																																																																																																						

	判定	<p>A：これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ○これまで事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 <p>C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p>
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未取得の用地については、地権者との交渉を継続しており、徐々に理解頂けている状況である。用地交渉が整えば工事施工上のリスクはなく、計画どおり完了する見込みである。
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <p>—</p> <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> <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、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。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 10 点/12 点=0.83 である。

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 安心・安全	◎	③交通安全対策の強化	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、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 <input checked="" 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 <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		
		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 <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 16	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 <input type="checkbox"/> 計画交通量 20,000 台/日以上 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。 <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	2			
		合計	9	7			
		3 連携力・地域力・魅力	◎	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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 <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"/> 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	MAX3 3 2 1	3
				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（2013 年 3 月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

【再評価時（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、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。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 10 点/12 点=0.83 である。

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 防御力	③交通安全対策の強化	◎	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	
			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	16	
			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 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				
<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	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	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		
総合計			12	10	
評価値			0.83		

※道路・街路事業の評価マニュアル（2016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。

【今回評価時の評価結果】

- ・貨幣価値化困難な効果として、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。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は 10 点/12 点=0.83 である。

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
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	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	MAX3	3
			■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去に係る事業に該当する	3	
			□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	
			□その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	
2 あいちを守る	④交通事故対策の推進	◎	a) 事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	2
			□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	
			■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	
			□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	
			合計	9	
			b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			■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	
			□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	
			□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	16	
			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
			□計画交通量 20,000 台/日以上 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	
			■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	
			□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
			総合計		
評価値			0.83		

※道路・街路事業の評価マニュアル(2022年3月 愛知県建設局 道路維持課・道路建設課 都市・交通局 都市基盤部 都市整備課)による。

【変動要因の分析】

- ・貨幣価値化困難な効果については、事業採択時より変化はなく、評価値は0.6を超えていることから、現時点で十分な効果発現が期待される。

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事前評価時から変化なく評価値が基準の0.6を超えているため。

Ⅲ 対応方針（案）

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
- ・危険通学路の解消状況
- ・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

- ・一般県道浅井清須線（西大海道地内）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

Ⅵ 対応方針

事業継続