

社会資本整備総合交付金チェックシート

(道路・街路)

P36

計画の名称：国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策推進

事業主体名：北海道ほか3市町

チェック欄

I. 目標の妥当性

①上位計画等との整合等

1-1) 道の計画と適合している。

- 北海道総合計画（平成28年3月）
- 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）
- 北海道強靱化計画（令和2年3月改訂版）
- ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

○ 北海道総合計画（平成28年3月）

第2章 北海道の「めざす姿」

2 めざす姿

(1) 「めざす姿」の考え方『輝きつづける北海道』【P17】

世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった地域の存亡に関わる危機を乗り越え、将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざします。

第3章 政策展開の方向

(7) 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮【P40】

- 大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服
- 避難や救急救援活動などに必要な緊急輸送道路・避難路の整備や、道路施設などの防災対策の計画的な実施と適切な維持管理を推進する

○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）

4 重視すべき視点と政策の柱

(2) 政策の柱

2) 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮【P18】

- 大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服
- ・避難や救急救援活動などに必要な緊急輸送道路・避難路の整備や道路施設などの防災対策の計画的な実施と適切な維持管理を推進します。
- ・道路施設をはじめ・・・防災上必要な公共施設の整備や適切な維持管理を推進します。

○ 北海道強靱化計画（令和2年3月改訂版）

IV 北海道強靱化のための施策プログラム

1. 人命の保護

1-1 地震等による建築物等の大規模倒壊や火災に伴う死傷者の発生【P24】

（緊急輸送道路等の整備）

- 救急救援活動などに必要な市街地等における緊急輸送道路や避難路等について、無電柱化を含め、計画的な整備を推進する。

1-5 暴風雪及び豪雪による交通途絶等に伴う死傷者の発生【P29】

（暴風雪時における道路管理体制の強化）

- 道路防災総点検を踏まえた要対策箇所について、防雪柵や雪崩予防柵などの対策工を重点的に実施するとともに、気象条件の変化により新たな対策が必要な箇所等の把握に努めるなど、計画的な施設整備を推進する。
- 将来的にも安定的な除雪体制の確保が図られるよう、除雪機械の計画的な更新、増強を図る。

4. ライフラインの確保

4-4 道外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止【P44】

（道路交通ネットワークの整備）

- 災害時における広域交通の分断を回避するため、高規格幹線道路と中心市街地を連結するアクセス道路の整備をはじめ、地域高規格道路や緊急輸送道路、避難路等の整備を計画的に推進する。

（道路施設の防災対策等）

- 道路防災総点検の結果を踏まえ、落石や岩盤崩壊など要対策箇所への対策工事について路線の重要性を勘案するとともに、現地状況等の変化により新たな対策が必要な箇所等の把握に努めるなど、計画的に実施する。
- 橋梁の耐震化については、緊急輸送道路や避難路上にある橋梁への対策を優先するなど計画的な整備を推進する。また、橋梁をはじめとした道路施設の老朽化対策について、個別施設ごとの長寿命化計画等に基づき計画的な施設の点検・診断を行い、新技術の導入を検討するとともに、施設の適切な維持管理・更新等を実施する。

○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

道路整備の基本方針

3【災害に強い道路交通環境の整備】

- 災害に備えた安全な道路交通環境の整備【P9】
 - ・ 防災・減災等に資する本道の強靱化を推進するため、災害に強い道路や、災害時におけるリダンダンシー（代替性・多重性）を確保する道路の整備を行います。
- 冬期における安全で快適な道路交通の確保【P10】
 - ・ 冬期においても、安全で快適に通行できる歩道の整備を行います。

1-2) 国の計画と適合している。

- 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）
- 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画
- 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）
- 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

○

○ 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

第2章 社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 重点目標と政策パッケージ

2. 重点目標2：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

政策パッケージ2-1：切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減（耐震化等の地震対策）【P41~43】

- ・ 大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、**緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進**

・ 道路の防災性の向上の観点からの無電柱化を推進（津波対策）【P43】

- ・ **代替性確保のためのミッシングリンクの整備**

政策パッケージ2-2：激甚化する気象災害に対するリスクの低減（土砂災害対策）【P49】

- ・ 大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、**道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策を推進**

政策パッケージ2-3：災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化重点施策【P53】

- ・ **道路の雪寒対策の推進**

○ 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標とプロジェクト

重点目標5：強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

プロジェクト5-1：頻発する自然災害に備える防災対策の推進

重点施策【P28~P29】

（緊急輸送ネットワークの確保）

- ・ 脆弱な地域の災害への対応力を強化するための**ミッシングリンクの早期解消や代替性確保のための道路ネットワーク整備**等、信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進

- ・ **緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進**

- ・ **道路斜面や盛土等の防災対策等を推進**

（防災拠点の整備）

- ・ 防災拠点となる公園・緑地、**避難路等の整備**や「道の駅」の防災拠点化など災害に強いまちづくりを推進

（冬期交通の安全性確保の推進）

- ・ 安全で信頼性の高い道路交通を確保するため、高速道路と一般道路等の道路管理者間及び関係機関との連携、除雪体制を強化し、効率的な除排雪の実施、**雪崩防止施設や防雪林等の整備、凍結路面对策など、冬期交通の安全性確保を推進**

○ 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

第3章 国土強靱化の推進方針

（個別施策分野の推進方針）

（8）交通・物流【P27~28】

- 地域の災害特性に応じて、**交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに**、それらの老朽化対策、・・・及び沿道環境の適切な管理を進める。

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、・・・**また、緊急輸送道路等の耐震補強や道路の斜面崩落防止などの防災対策**・・・交通安全施設等の安全対策を推進する。

- **代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極めるとともに、平時も含めて安定的な輸送を確保するために必要なハード対策を行う。**

○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

第4章 計画の主要施策

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

(2) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

① 激甚化・多様化する災害への対応

(冬期災害への対応) 【P46】

積雪寒冷地特有の冬期災害が発生する北海道では・・・冬期災害に備えた安全な道路交通やライフラインの確保等により被害軽減を図るため、・・・防雪柵の整備を行うとともに、

(地震・津波災害、火山噴火等の大規模自然災害への対応) 【P46、47】

北海道は、過去に・・・地震・津波による被害や社会経済的影響を最小限に抑えるため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備、緊急輸送道路上の橋梁等の耐震補強、無電柱化、道路斜面や盛土等の防災対策、・・・を促進する。

2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。

○

- 道路計画が防災計画、土地利用計画等との整合がとられているかを個別事業ごとに確認している。
- 広域的な道路計画に対しては、市町村間で連携を図るよう個別事業ごとに確認している。
- 災害リスクが考慮されているかを個別事業ごとに確認している。

② 目標の客観性・具体性・地域性

1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。

○

【計画の目標】

北海道の強靱化を図るため、国土強靱化地域計画に基づく防災・減災対策を推進し、重要物流道路の脆弱区間の代替路や、災害時拠点への補完路、災害時にも地域の輸送等を支える道路ネットワークを強化する。

【成果目標（定量的指標）】

「道路危険箇所対策率の向上」：防災・減災対策を要する箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。

対策が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

「道路防災に資する走行環境改善度の向上」：道路防災に資する走行環境の改善が必要な道路延長のうち、道路防災に資する走行環境が改善された延長の対策率を算出する。

走行環境の改善が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。

○

■ 地域の特性

○ 広大な面積と広域分散型社会形成

北海道は全国の22%を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、都市間距離は全国の2倍以上

ex. 最寄都市までの平均道路距離 2万人以上都市・・・道36km（全国17km）など

○ 自動車への依存

道内の人の移動の半分以上が自動車に依存している。

道52%（全国20%） H29国土交通省旅客地域流動統計より

○ 低い道路網密度

主要道路網密度 道0.23km/km²（全国47番目 全国平均0.49km/km²）

■ 地域の課題

【防災・減災・老朽化対策】

○ 維持管理予算の推移 ※公共土木施設の維持管理基本方針（平成29年3月改訂）より

維持管理費 H10：146億円 H28：70億円 H28/H10：0.48

II. 計画の効果・効率性

③目標と事業内容の整合性等

1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。

○

【成果目標（定量的指標）】

「道路危険箇所対策率の向上」：防災・減災対策を要する箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。
対策が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

「道路防災に資する走行環境改善度の向上」：道路防災に資する走行環境の改善が必要な道路延長のうち、
道路防災に資する走行環境が改善された延長の対策率を算出する。
走行環境の改善が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

【事業内容】

- ・防災系改築
- ・防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等）
- ・橋梁耐震補強
- ・雪寒（防雪対策、路盤改良等）
- ・バイパス、線形改良、現道拡幅等

【算出式】

「道路危険箇所対策率の向上」：対策実施済み箇所数／要対策箇所数

※要対策の進捗状況が把握できる指標となっている。

「道路防災に資する走行環境改善度の向上」：道路防災に資する走行環境が改善された道路延長(km)
／道路防災に資する走行環境の改善が必要な道路延長(km)

※走行環境の改善が必要な道路の進捗状況が把握できる指標となっている。

④事業の効果

1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。

○

- ・防災・減災要対策箇所ごとに有効かつ効率的な対策を実施していることを確認している。
- ・バイパス、線形改良、現道拡幅などにより道路防災に資する走行環境が改善されることを事業箇所ごとに確認している。

2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。

○

- ・事業実施の際、個別事業ごとに他事業との関連性について確認している。

III. 計画の実現可能性

⑤計画の具体性・円滑な事業執行の環境

1) 計画・事業の熟度が十分である。

○

- ・全ての事業において、調査検討が完了もしくは検討中であり、一部は事業継続中。

2) 事業実施のための環境整備が図られている。

○

- ・全ての事業において、調査検討が終了、地域への説明会なども完了している。一部は事業継続中。

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

- ・防災対策や冬期交通障害の対策など安全・安心な道路交通の確保について地域から強い要望を受けている。
- ・地元期成会や自治体から要望があり、優先度も高い事業で構成されている。
- ・計画策定にあたり、関係自治体へ当該整備計画への事業登載の有無、内容等について意見聴取し、了解を得ている。

事前評価チェックシート

計画の名称： 国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策推進

事前評価	チェック欄
I. 目標の妥当性 上位計画等との整合等	
I. 目標の妥当性 1 - 1) 道の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 1 - 2) 国の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	○
I. 目標の妥当性 目標の客観性・具体性・地域性	
I. 目標の妥当性 1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	○
I. 目標の妥当性 2) 地域の課題を踏まえた目標が設定されている。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と事業内容の整合性等	
II. 計画の効果・効率性 1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業の効果	
II. 計画の効果・効率性 1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	○
III. 計画の実現可能性 計画の具体性・円滑な事業執行の環境	
III. 計画の実現可能性 1) 計画・事業の熟度が十分である。	○
III. 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	○

事前評価

チェック欄

III. 計画の実現可能性

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体の理解が得られている。

○

社会資本整備総合交付金チェックシート

(道路・街路)

P38

計画の名称：子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策推進

事業主体名：北海道ほか11市町

チェック欄

I. 目標の妥当性

①上位計画等との整合等

1-1) 道の計画と適合している。

- 北海道総合計画（平成28年3月）
- 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）
- ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

○ 北海道総合計画（平成28年3月）

第2章 北海道の「めざす姿」

2 めざす姿

(1) 「めざす姿」の考え方『輝きつづける北海道』【P17】

世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった地域の存亡に関わる危機を乗り越え、将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざします。

第3章 政策展開の方向

1 生活・安心

(5) 道民生活の安全の確保と安心の向上【P37】

- 道民の命と暮らしを守る安全・安心な社会づくり
- 痛ましい交通事故を一件でも多く減らし、交通事故死ゼロをめざすため、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶をはじめ、より**重点的な交通安全対策をオール北海道で推進**します。
- 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを強化するとともに高齢者や自転車利用者など対象にした交通安全教育の推進や、**安全・円滑な道路交通環境の整備**を進めます。

3 人・地域

(7) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P62】

- 連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成
- 人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化する中、住み慣れた地域で**安全・安心・豊かに生活することができる**よう、**国や地域、交通事業者等との連携を一層密に**しながら、鉄道やバス、離島航路・航空路など、地域の実情に応じた将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るとともに、**道路網や都市内交通環境の充実など、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保**を図ります。
- 誰もが快適に利用することができ、環境にやさしく、**利便性の高い交通環境の実現**に向け、公共交通機関のバリアフリー化や環境負荷の低減、**交通機関相互の連携による乗り継ぎの円滑化や分かりやすい交通情報の提供**などの取組を促進します。

○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）

4 重視すべき視点と政策の柱

(2) 政策の柱

1) 豊かな自然環境の保全と安全・安心な環境づくり【P18】

- 道民生活の安全の確保と安心の向上
 - ・交通事故死ゼロをめざすため、**安全・円滑な道路交通環境の整備**などを進めます。

○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

道路整備の基本方針

4【安全・安心な道路交通の確保】

- 幹線道路通学路等における交通安全対策の推進**【P10】
 - ・**幹線道路や通学路等における交通安全対策**を行います。
 - ・地域の医療を支える交通ネットワークの整備を行います。
 - ・**幅の広い歩道や段差のない歩道の整備**を行います。
- 日常生活を支える生活道路の整備**【P11】
 - ・**駅・学校・病院など、主要施設周辺における隘路区間の解消や歩道施設のバリアフリー化**を行います。

1-2) 国の計画と適合している。

- 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）
- 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画
- 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）
- 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

○

○ 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

第2章 社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 重点目標と政策パッケージ

3. 重点目標3：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ2-4：陸・海・空の交通安全の確保

(道路交通)【P58】

・ 幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対する **重点的な交通事故抑止対策**

(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進

・ 市街地や・・・路側帯の設置・拡幅、・・・

政策パッケージ3-2：安心して生活・移動できる空間の確保

(公共施設等のバリアフリー化)【P66】

・ **高齢者や障害者等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するための歩行空間のバリアフリー化**

・ **主要な生活関連経路を構成する全ての道路における、バリアフリー対応型信号機、道路標示等の交通安全施設等の整備**

○ 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標とプロジェクト

重点目標1：北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進

プロジェクト1-1：定住・交流環境の維持増進

重点施策【P12~13】

(安心して暮らせる魅力的なまちづくり)

・ 公共交通機関、住宅・建築物、**道路、公園等のバリアフリー化や冬期間の快適な歩行空間確保**など、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりの促進

重点目標5：強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

プロジェクト5-3：道路交通事故等のない社会を目指した交通安全対策の推進

重点施策【P33~P34】

(幹線道路及び生活道路における安全性の確保)

・ 幹線道路において、事故の発生割合が高い区間において、事故の発生割合の高い区間において、集中的・効果的な事故対策を推進するとともに、重大事故の発生や地域・住民の声に対して迅速かつきめ細やかな交通事故対策を推進

・ **生活道路における、ハンプ、狭窄等の道路整備による車面の速度抑制の徹底**

・ **生活道路において、「人優先の安全・安心な歩行空間」の確保や通学路・バス停周辺における安全な歩行空間の確保を推進**

○ 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

第3章 国土強靱化の推進方針

(個別施策分野の推進方針)

(8) 交通・物流【P27~28】

○ 地域の災害特性に応じて、交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに、それらの老朽化対策、・・・及び沿道環境の適切な管理を進める。

○ 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路網を「重要物流道路」として指定して、機能強化や重点支援を行うとともに・・・。また、緊急輸送道路等の耐震補強や道路の斜面崩落防止などの防災対策・・・**交通安全施設等の安全対策**を推進する。

○ 代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極めるとともに、平時も含めて安定的な輸送を確保するために必要なハード対策を行う。

○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

第4章 計画の主要施策

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

(2) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

③安全・安心な社会基盤の利活用

(交通安全対策の推進) 【P49】

北海道における交通事故死者数は、近年減少傾向にあるものの、依然として多くの尊い命が犠牲となっている。

このため、「事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）の推進や交通安全施設等の整備など、交通データ・事故データ等の分析に基づく効率的・効果的な交通事故対策を推進し、人優先の安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、交通ビッグデータを活用した事故リスク分析とこれに基づく新たな事故対策技術の研究開発を推進する。

2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。

○

○広域的な道路計画に対しては、市町村間で連携を図るよう個別事業ごとに確認している。

②目標の客観性・具体性・地域性

1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。

○

【計画の目標】

暮らしの安全・安心を確保するため、通学路交通安全プログラム等に基づく要対策箇所での交通安全対策や、高齢者や障害者などが安全に活動できる社会を実現する歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進する。

【成果目標（定量的指標）】

「通学路等の要対策箇所における安全度の向上」：通学路等の生活空間における安全対策が必要な箇所に対し、対策を実施した割合を算出する。

通学路交通安全プログラム等の対策が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。

○

■地域の特性

○広大な面積と広域分散型社会形成

北海道は全国の22%を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、都市間距離は全国の2倍以上

ex. 最寄都市までの平均道路距離 2万人以上都市・道36km（全国17km）など

○自動車への依存

道内の人の移動の半分以上が自動車に依存している。

道52%（全国20%） H29国土交通省旅客地域流動統計より

○低い道路網密度

主要道路網密度 道0.23km/km²（全国47番目 全国平均0.49km/km²）

■地域の課題

【交通安全対策】

○北海道の交通事故死者数の推移 ※（ ）内は、全国順位

H16 387人（1）、H17 302人（4）、H18 277人（2）、H19 286人（2）、H20 228人（3）、

H21 218人（2）、H22 215人（1）、H23 190人（6）、H24 200人（2）、H25 184人（4）、

H26 169人（7）、H27 177人（5）、H28 158人（5）、H29 148人（8）、H30 141人（8）

○H30交通事故死者数141人のうち、3割以上が歩行者・自転車によるもの

○道道における通学路整備率 1,387km/1,612km 226kmが未整備もしくは2.0m未満の簡易歩道

II. 計画の効果・効率性

③目標と事業内容の整合性等

1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。

○

【成果目標（定量的指標）】

「通学路等の要対策箇所における安全度の向上」：通学路等の生活空間における安全対策が必要な箇所に対し、対策を実施した割合を算出する。

通学路交通安全プログラム等の対策が必要な箇所を各道路管理者が早急を実施することを明確にした成果目標となっている。

【算出式】

算出式：通学路等の対策実施済み延長（km）／通学路等の要対策延長（km）

※要対策の進捗状況が把握できる指標となっている。

【事業内容】

- 通学路高越安全プログラムに基づく交通安全対策
- 未就学児童が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策
- 鉄道との結節点（駅前広場、自由通路等）のユニバーサルデザイン化

④事業の効果

1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。

○

・通学路の歩道設置や歩行空間のユニバーサルデザイン化の実施等の内容を確認し、事業効果が得られることを確認している。

2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。

○

・事業実施の際、個別事業ごとに他事業との関連性について確認している。

III. 計画の実現可能性

⑤計画の具体性・円滑な事業執行の環境

1) 計画・事業の熟度が十分である。

○

・全ての事業において、調査検討が完了もしくは検討中であり、一部は事業継続中。

2) 事業実施のための環境整備が図られている。

○

・全ての事業において、調査検討が終了、地域への説明会なども完了している。一部は事業継続中。

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

・交通事故対策などの、歩行者の安全・安心確保が求められており、各期成会等の要望や、道路管理者、交通管理者、PTAや地元小学校等からなる交通安全協議会による通学路交通安全プログラムが策定・公表されるなど、地域からの要望は強い。

・計画策定にあたり、関係自治体へ当該整備計画への事業登載の有無、内容等について意見聴取し、了解を得ている。

事前評価チェックシート

計画の名称： 子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策推進

事前評価	チェック欄
I. 目標の妥当性 上位計画等との整合等	
I. 目標の妥当性 1 - 1) 道の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 1 - 2) 国の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	○
I. 目標の妥当性 目標の客観性・具体性・地域性	
I. 目標の妥当性 1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	○
I. 目標の妥当性 2) 地域の課題を踏まえて目標を設定している。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と事業内容の整合性等	
II. 計画の効果・効率性 1) 指標・数値目標と事業の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業の効果	
II. 計画の効果・効率性 1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	○
III. 計画の実現可能性 計画の具体性・円滑な事業執行の環境	
III. 計画の実現可能性 1) 計画・事業の塾度が十分である。	○
III. 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	○

事前評価

チェック欄

III. 計画の実現可能性

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○