

## 事後評価調書(案)

I 事業概要																						
事業名	街路事業																					
地区名	都市計画道路 <small>なごやはんだせん とうかいひがしうら</small> 名古屋半田線 (東海東浦工区)																					
事業箇所	愛知県東海市 <small>かぎやまち</small> 加木屋町～知多郡東浦町 <small>おがわ</small> 大字緒川																					
事業の あらまし	<p>(都)名古屋半田線は、名古屋市を起点として、東海市、東浦町、阿久比町を通り、半田市に至る延長約 22km の知多半島を縦貫する主要幹線道路であり、知多半島北部の道路ネットワークを形成する上でも非常に重要な路線である。</p> <p>当該事業区間に並行する現道 (主要地方道 名古屋半田線) は、2 車線で慢性的な交通渋滞が発生しているが、沿道には店舗等が密集しており、拡幅が困難である。また、歩道は狭く、歩行者の安全は十分に確保されていない。</p> <p>このため、当該事業は「知多地域の南北方向の交通円滑化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、現道の東側にバイパスを整備し、現道の渋滞を緩和するとともに、沿道地区で開発が進む住居地域へのアクセスの向上、及び緊急時の避難・救助機能の向上を図ったものである。</p>																					
事業目標	<p>【達成 (主要) 目標】</p> <p>① 知多地域の南北方向の交通円滑化</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																					
事業費	事業費		内訳																			
	65.2 億円		■工事費 19.2 億円、■用補費 42.0 億円、■その他 4.0 億円																			
事業期間	採択年度	1998 年度	着工年度	1998 年度	完成年度	2015 年度																
事業内容	バイパス整備 延長：L=1.0km、幅員：W=22m、車線数：4 車線 (4/4)																					
II 評価																						
① 事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>① 知多地域の南北方向の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業区間の整備に伴い、並行する現道 (主要地方道 名古屋半田線) と合計した南北方向の断面交通量は約 20% 増加しているものの、現道は交通量が減少しており、交通の円滑化が図られた。</li> <li>・現道 (主要地方道 名古屋半田線) の混雑度についても、1.15 (整備前) から 0.95 (整備後) に減少した。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">交通量 (12h)</th> <th style="width: 15%;">整備前 (H11 センサ)</th> <th style="width: 15%;">整備後 (2018 実測)</th> <th style="width: 30%;">整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">断面合計</td> <td style="text-align: center;">11,960 台</td> <td style="text-align: center;">14,373 台</td> <td style="text-align: center;">1.202</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">本事業区間</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">3,895 台</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(主)名古屋半田線 (現道)</td> <td style="text-align: center;">11,960 台</td> <td style="text-align: center;">10,478 台</td> <td style="text-align: center;">0.876</td> </tr> </tbody> </table> <p>② 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する現道 (主要地方道 名古屋半田線) で死傷事故件数が 21 件/年 (2012-2015 平均) から 10 件/年 (2016-2019 平均) に減少した。</li> <li>・加木屋南小学校へのヒアリングでも「歩道の整備がきちんとできている」、「歩行者用の信号機がどの交差点にもついている」、「旧道に比べて安全性が増した」との回答があった。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業区間の整備により、知多地域の南北方向の交通円滑化が図られるとともに、交通安全対策の強化が図られたことから、事業目標は十分に達成している。</p>					交通量 (12h)	整備前 (H11 センサ)	整備後 (2018 実測)	整備後/整備前	断面合計	11,960 台	14,373 台	1.202	本事業区間	—	3,895 台	—	(主)名古屋半田線 (現道)	11,960 台	10,478 台	0.876
		交通量 (12h)	整備前 (H11 センサ)	整備後 (2018 実測)	整備後/整備前																	
断面合計	11,960 台	14,373 台	1.202																			
本事業区間	—	3,895 台	—																			
(主)名古屋半田線 (現道)	11,960 台	10,478 台	0.876																			

	2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>																																																																	
② 事業効果の発現状況	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】																																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (1998)</th> <th>再評価時 (2007)</th> <th>再評価時 (2回目) (2012)</th> <th>実績 (2020)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>1998～2002</td> <td>1998～2012</td> <td>1998～2015</td> <td>1998～2015</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>17.2</td> <td>17.2</td> <td>16.5</td> <td>19.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>34.6</td> <td>39.4</td> <td>41.3</td> <td>42.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>3.2</td> <td>3.6</td> <td>4.4</td> <td>4.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>55.0</td> <td>60.2</td> <td>62.2</td> <td>65.2</td> <td>+3.0 億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">交通量 (台/12h)</td> <td>バイパス</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>3,895</td> <td></td> </tr> <tr> <td>現道</td> <td>11,960</td> <td>12,466</td> <td>12,316</td> <td>10,478</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(計)</td> <td>11,960</td> <td>12,466</td> <td>12,316</td> <td>14,373</td> <td></td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>現道</td> <td>1.15</td> <td>1.10</td> <td>1.08</td> <td>0.95</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				事業採択時 (1998)	再評価時 (2007)	再評価時 (2回目) (2012)	実績 (2020)	備考	事業期間		1998～2002	1998～2012	1998～2015	1998～2015		事業費 (億円)	工事費	17.2	17.2	16.5	19.2		用地補償費	34.6	39.4	41.3	42.0		その他	3.2	3.6	4.4	4.0		合計	55.0	60.2	62.2	65.2	+3.0 億円	交通量 (台/12h)	バイパス	—	—	—	3,895		現道	11,960	12,466	12,316	10,478		(計)	11,960	12,466	12,316	14,373		混雑度	現道	1.15	1.10	1.08	0.95	
			事業採択時 (1998)	再評価時 (2007)	再評価時 (2回目) (2012)	実績 (2020)	備考																																																												
	事業期間		1998～2002	1998～2012	1998～2015	1998～2015																																																													
	事業費 (億円)	工事費	17.2	17.2	16.5	19.2																																																													
		用地補償費	34.6	39.4	41.3	42.0																																																													
		その他	3.2	3.6	4.4	4.0																																																													
		合計	55.0	60.2	62.2	65.2	+3.0 億円																																																												
		交通量 (台/12h)	バイパス	—	—	—	3,895																																																												
	現道		11,960	12,466	12,316	10,478																																																													
(計)	11,960		12,466	12,316	14,373																																																														
混雑度	現道	1.15	1.10	1.08	0.95																																																														
※ 事業採択時:H11 センサ値、再評価時：H17 センサ値、再評価時（2回目）：H22 センサ値、実績:2018 実測値																																																																			
【事業期間に対する評価】																																																																			
・一部の用地買収が難航し、事業採択時を大きく上回る期間を要したが、再評価時（2回目）に想定した期間で計画通り完了できた。																																																																			
【事業費に対する評価】																																																																			
・工事用資機材の価格や労務費の上昇などによる工事費の精査等により、再評価時（2回目）に想定した事業費より3億円が増額となった。これらは、再評価時（2回目）時点では想定が困難な事案であり、やむを得ないものであったと判断する。																																																																			
【効果の算定要因に対する評価】																																																																			
・本事業区間と並行する現道（主要地方道 名古屋半田線）と合計した南北方向の断面交通量は増加しているものの、現道の交通量は減少していることから、交通の円滑化が図られ、事業の効果が現れていると判断する。																																																																			
③ 事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の整備により現道（主要地方道 名古屋半田線）の交通量が減少し、交通の円滑化が図られた。</li> <li>・自転車歩行者道が整備されたことで、自転車及び歩行者の安全性が向上した。</li> <li>・沿線住民や地域に与える騒音や振動といったマイナス影響や自然環境へ与えた負荷については、沿線住民から苦情がないことやヒアリング等の結果からは、特に認められなかった。</li> </ul>																																																																		
Ⅲ 対応方針（案）																																																																			
今後の事後評価の必要性	・事業目標を達成しており、事業の有効性が認められたので、今後の事後評価の必要性はないものとする。																																																																		
改善措置の必要性	・事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものとする。																																																																		
同種事業に反映すべき事項	・用地買収について、交渉や代替地の選定等に時間を要したことから、事業が長期化した。そこで、今後同種事業においては、計画の早い段階から事業の必要性を適時適切に説明し、地元及び地権者とのさらなる合意形成に努めていくことにより、事業を円滑に進めていくことが重要である。																																																																		
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見																																																																			
Ⅴ 対応方針																																																																			

