

事後評価調書

I 事業概要																													
事業名	道路事業（道路改良事業）																												
地区名	一般県道名古屋豊山稲沢線																												
事業箇所	稲沢市下津本郷町地内～稲沢市下津小井戸町地内																												
事業のあらまし	<p>一般県道名古屋豊山稲沢線は、名古屋市から稲沢市に至る延長約13kmの路線であり、一般国道22号などの幹線道路と接続し、尾張北部地域の交流を促進させる重要な路線である。</p> <p>当該区間の周辺では、並行する主要地方道春日井稲沢線が慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっていた。</p> <p>このため、「渋滞の無いスムーズな移動空間の提供」「交通安全対策の推進」を主な目的として、稲沢市街地における交通の円滑化、周辺の渋滞緩和及び歩道設置による歩行者などの安全確保を図るため、一般県道名古屋豊山稲沢線を整備したものである。</p>																												
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①渋滞の無いスムーズな移動空間の提供</p> <p>②交通安全対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																												
事業費	事業費	内訳																											
	35.6億円	■工事費7.5億円、■用補費26.3億円、■その他1.8億円																											
事業期間	採択年度	平成10年度	着工年度	平成10年度	完成年度 平成24年度																								
事業内容	バイパス整備（延長：L=1,080m、車線数：完成4車線、幅員：W=25m）（H24供用）																												
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渋滞の無いスムーズな移動空間の提供</p> <p>■JR東海道本線を交差する（都）稲沢西春線の整備も同時に進められ、東西交通の利便性が高まったことから、旧道及び主要地方道春日井稲沢線の交通量は減少した。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">交通量（日）</th> <th style="text-align: center;">整備前 (H22 センサス)</th> <th style="text-align: center;">整備後 (H27 調査)</th> <th style="text-align: center;">整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">本事業区間（旧道）</td> <td style="text-align: center;">8,233台/日</td> <td style="text-align: center;">4,218台/日</td> <td style="text-align: center;">0.51</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">並行路線（（主）春日井稲沢線）</td> <td style="text-align: center;">19,620台/日</td> <td style="text-align: center;">18,326台/日</td> <td style="text-align: center;">0.93</td> </tr> </tbody> </table> <p>■本事業区間の整備により、並行する主要地方道春日井稲沢線上の主要交差点である下津交差点東西方向の最大渋滞長は両方向とも減少し、アクセス性が向上した。また、沿線住民に実施したアンケート調査（H29.5実施）では、「渋滞が緩和され、快適に走行できる」「走行時間が短縮された」との回答を得た。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">最大渋滞長</th> <th style="text-align: center;">整備前 (H20 調査)</th> <th style="text-align: center;">整備後 (H29 調査)</th> <th style="text-align: center;">整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">（主）春日井稲沢線（下津交差点西行）</td> <td style="text-align: center;">400m</td> <td style="text-align: center;">240m</td> <td style="text-align: center;">0.60</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（主）春日井稲沢線（下津交差点東行）</td> <td style="text-align: center;">580m</td> <td style="text-align: center;">380m</td> <td style="text-align: center;">0.66</td> </tr> </tbody> </table> <p>②交通安全対策の推進</p> <p>■本事業により、歩道を整備することによって、歩行者と自転車の交通安全性が向上した。</p> <p>■並行する主要地方道春日井稲沢線上の主要交差点である下津交差点周辺で死傷事故件数が5.25件/年平均（4年）から4.00件/年平均（3年）と約24%減少した。</p> <p>■沿線住民を対象としたアンケート調査（H29.5実施）では、本事業区間を利用する交通手段が徒歩・自転車から「歩道が広くなり、安全性が向上した」との回答を得た。</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、渋滞緩和や交通安全対策の強化が図られ、事業目標は十分に達成している。</p>				交通量（日）	整備前 (H22 センサス)	整備後 (H27 調査)	整備後/整備前	本事業区間（旧道）	8,233台/日	4,218台/日	0.51	並行路線（（主）春日井稲沢線）	19,620台/日	18,326台/日	0.93	最大渋滞長	整備前 (H20 調査)	整備後 (H29 調査)	整備後/整備前	（主）春日井稲沢線（下津交差点西行）	400m	240m	0.60	（主）春日井稲沢線（下津交差点東行）	580m	380m	0.66
	交通量（日）	整備前 (H22 センサス)	整備後 (H27 調査)	整備後/整備前																									
	本事業区間（旧道）	8,233台/日	4,218台/日	0.51																									
	並行路線（（主）春日井稲沢線）	19,620台/日	18,326台/日	0.93																									
最大渋滞長	整備前 (H20 調査)	整備後 (H29 調査)	整備後/整備前																										
（主）春日井稲沢線（下津交差点西行）	400m	240m	0.60																										
（主）春日井稲沢線（下津交差点東行）	580m	380m	0.66																										
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】				
		事業採択時 (H10)	実績 (H28)	備考	
	事業期間	—	H10～H24		
	事業費 (億円)	工事費	—	7.5	
		用地補償費	—	26.3	
		その他	—	1.8	
		合計	—	35.6	
	効果の 算定要因	交通量 (台/日)	8,233 台/日 19,620 台/日	4,218 台/日 18,326 台/日	事業採択時：H22 センサス 実績交通量：H27 実測値 上段：本事業区間（旧道） 下段：（主）春日井稲沢線
		渋滞長（m）	400m 580m	240m 380m	事業採択時：H20 実測値 実績交通量：H29 実測値 上段：下津交差点西行 下段：下津交差点東行
	【事業期間に対する評価】 <ul style="list-style-type: none"> 事業採択時の計画値がなく、実績値との比較評価はできないが、事業としては埋蔵文化財発掘の調査に時間を要したものの、他に期間について影響を与える大きな阻害要因はなく、事業を完了した。 				
【事業費に対する評価】 <ul style="list-style-type: none"> 事業採択時の計画値がなく、実績値との比較評価はできないが、事業としては埋蔵文化財発掘の調査により費用が増加したものの、他に大きく事業費が変更となる要因はなく、事業を完了した。 					
【効果の算定要因に対する評価】 <ul style="list-style-type: none"> 交通量は、本事業区間の旧道が減少（49%減）し、並行路線の（主）春日井稲沢線も減少（7%減）していること、また、渋滞も減少していることから、一定の効果があったと判断する。 					
③事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> 全線に歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性及び快適性が向上したと判断する。 本事業区間が整備されたことにより、本事業区間の旧道や並行する主要地方道春日井稲沢線交通の転換が図られ、交通環境は改善されたものと判断する。 				
III 対応方針（案）					
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 事業目標に対して目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。 				
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 				
同種事業に反映すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> 標準的な事業計画、事業プロセス、工法で施工されているが、埋蔵文化財の調査が必要となることが判明したため、事業期間の延伸および事業費の増加が生じている。同種事業においても、今後同様のことが起こる可能性があるため、埋蔵文化財の調査の早期着手を行うことが必要と考える。 				
IV 事業評価監視委員会の意見					
一般県道名古屋豊山稲沢線の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する					
V 対応方針					
改善措置等必要なし					