

事後評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 419 号 (高浜 ^{たかはま} 立体)					
事業箇所	高浜市 ^{よしかわ} 芳川町～ ^{あおみ} 碧海町					
事業のあらまし	<p>一般国道 419 号は、豊田・知立・刈谷・高浜の各市を縦貫し、西三河の内陸工業地帯と重要港湾である衣浦港を結ぶ主要幹線道路であり、都市間交通の円滑化、産業・経済の発展を支える重要な路線である。</p> <p>本計画区間は、一般国道 247 号と一般国道 419 号が交わる衣浦大橋東交差点を含んだ高浜市^{よしかわちょう}芳川町から^{あおみちょう}碧海町までの延長約 1.6km の区間であり、本事業は、慢性的な交通渋滞が発生するため主要渋滞箇所^{箇所}に指定された衣浦大橋東交差点の渋滞緩和を図るほか、重要港湾である衣浦港へのアクセス性を高め、物流交通の円滑化を図ったものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①衣浦大橋東交差点における交通渋滞の緩和 ②重要港湾衣浦港へのアクセス性の向上</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	59.0 億円		□工事費 54.3 億円、□用補費 0.0 億円、□その他 4.7 億円			
事業期間	採択年度	2006 年度	着工年度	2007 年度	完成年度	2018 年度
事業内容	<p>立体交差化 (2/4 車線) 延長 1.6km、3 種 1 級 (80km/h)、幅員 8.5m (2/4 車線)</p>					

II 評価

①事業目標の達成状況

1) 主要目標の達成状況

【達成状況】

①衣浦大橋周辺における交通渋滞の緩和

・高架橋の整備により、衣浦大橋東交差点における南北の直進車が高架部へ交通転換することで、平面部における交通量が減少した。

(平面部 6,052 台/日 減少 断面交通量 7,476 台/日 増加)

【衣浦大橋東交差点 交通量の推移】

	2017/2 (供用前)※1	2018/3	2018/6 (供用後)※2		
	平面部		平面部	高架部	断面交通量
断面交通量 台/日	27,832 台/日	高架橋開通	21,780 台/日 (-6,052 台/日)	13,528 台/日	35,308 台/日 (+7,476 台/日)

※1 H28 交通量調査(2017/2 実施)

※2 H30 交通量調査(2018/6 実施)

・直進車が高架部へ交通転換することにより、平面部での右折・左折待ちが減り、渋滞長が緩和された。

【衣浦大橋東交差点 渋滞長の推移】

		2017/2 (供用前)※1	2018/3 高架橋開通	2018/6 (供用後)※2
最大長	北進車	2,800m		240m(-2,560m)
	南進車	1,300m	350m(-950m)	

※1 H28 交通量調査(2017/2 実施)

※2 H30 交通量調査(2018/6 実施)

②重要港湾衣浦港へのアクセス性の向上

・混雑時における旅行速度が、上りが 16.8m/h、下りが 16.3m/h 向上し、渋滞が緩和した。

【平松橋南～明石インター 旅行速度の推移】

	2017/2 (供用前)※1	2018/3 高架橋開通	2018/6 (供用後)※2
上り	16.4km/h		33.2km/h(+16.8km/h)
下り	16.1km/h	32.4km/h(+16.3km/h)	

※1 H28 交通量調査(2017/2 実施)

※2 H30 交通量調査(2018/6 実施)

・高浜立体の整備により、衣浦大橋東交差点を主とした交通渋滞が緩和し、衣浦港へのアクセスルートでもある平松橋南交差点から明石インターまでの所要時間が最大で 11 分(開通前：約 17 分、開通後：約 6 分)短縮し、重要港湾衣浦港へのアクセス性が向上した。

【達成状況に対する評価】

・本事業の整備により、衣浦大橋周辺の渋滞緩和、重要港湾衣浦港へのアクセス性の向上が図られ、事業目標の効果があらわれている。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

—

【達成状況に対する評価】

—

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事前評価時 2006 ※1	再評価時 2011 ※1	実績 2018	備考
事業期間		2007年度～ 2019年度	2007年度～ 2025年度	2007年度～ 2018年度	
完成4車線 事業費 (億円)	工事費	58.7	106.6	-	
	用地補償費	0.0	0.0	-	
	その他	4.7	4.7	-	
	合計	63.4	111.3	-	
暫定2車線 事業費 (億円)	工事費	-	51.4	54.3	
	用地補償費	-	0.0	0.0	
	その他	-	4.7	4.7	
	合計	-	56.1	59.0	
	計画交通量	56,000台/日 (平面部+ 高架部4車線)	52,400台/日 (平面部： 22,600台/日 高架部4車線： 29,800台/日)		
	交通量※2	29,764台/日 (平面部)	27,554台/日 (平面部)	35,308台/日 (平面部+ 高架部2車線) 21,780台/日 (平面部) 13,528台/日 (高架部2車線)	

※1 2006、2011年は完成4車線整備の事業費

※2 交通量：事前評価時はH17センサス、再評価時はH22センサス、実績は2018年交通量調査結果（愛知県）に昼夜率を乗じた値

【事業期間に対する評価】

- ・ 前回評価時の暫定2車線供用目標は2017年度に対して、2018年度に完了となった。平面部の工事を行ったためである。

【事業費に対する評価】

- ・ 最終事業費は59.0億円であり、前回評価時の56.1億円から2.9億円増額となった。主に工事費の精査によるものである。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・ 高浜立体の整備により、衣浦大橋東交差点における交通渋滞の緩和のほか、衣浦港へのアクセス性が向上したため、事業目標の効果があらわれている。

【その他】

-

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">③事業実施による環境の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、並行路線から交通が事業区間へ転換されたことで、周辺路線の交通環境が改善した。
<p>Ⅲ 対応方針（案）</p>	
<p>今後の事後評価の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業目標に対して効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。
<p>改善措置の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業目標に対する効果が発現しており、本事業として改善措置の必要性はない。
<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業では手戻りがないように公安委員会との協議を事前に重ねたが、現道の切回し工事等に工期を要したことや、橋梁計画変更により事業費が増大した。そのため他の事業において、事前に事業調整に努め、計画期間及び事業費の通りに事業を完了させる必要がある。
<p>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>Ⅴ 対応方針</p>	