

## 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>きたおわりちゅうおうどう</small> 北尾張中央道					
事業箇所	愛知県一宮市三条地内 <small>さんじょう</small>					
事業のあらまし	<p>(都)北尾張中央道は、一宮市を起点として小牧市を経て、春日井市に至る名古屋都市圏の北部地域の環状機能の一部を担う主要幹線道路である。</p> <p>また、一宮市の都市計画マスタープランにおいては、市街地の外郭を形成し、コンパクトで利便性の高い市街地形成を促進する路線として位置づけられている。</p> <p>このうち、当該事業区間のある尾張西部地域の南北交通は、主要地方道岐阜稲沢線などに集中し、毛受交差点から <small>めんじよ</small> 南 <small>みなみ</small> 高井交差点間が主要渋滞区間に指定されるなど、慢性的な渋滞が発生していた。また、当該事業区間の現道である一般県道萩原三条北方線 <small>はぎわらさんじょうきたかた</small> は歩道の一部が未整備であり、歩行者や自転車等の安全が確保されていない。</p> <p>このため、「尾張西部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、バイパス整備を実施したものである。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①尾張西部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			
	21.3億円		□工事費4.1億円、□用地費17.1億円、□その他0.1億円			
事業期間	採択年度	平成20年度	着工年度	平成20年度	完成年度	平成25年度
事業内容	バイパス整備 延長：392m、幅員：23m、車線数：4車線(4/4) ※前後の供用形態に合わせ2車線供用					
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尾張西部地域の南北方向の交通円滑化</p> <p>当該事業によりバイパスが整備され、現道の一般県道萩原三条北方線の交通分散が図られ、尾張西部地域の南北方向の交通円滑化に寄与した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の一般県道萩原三条北方線の交通量は、バイパス整備前とバイパス整備後と比較すると約17%減少(9,294台/日→7,717台/日)した。</li> <li>・H30年のバイパスの交通量は4,593台/日である。</li> </ul> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>当該事業によりバイパスが整備され、現道の一般県道萩原三条北方線の死傷事故件数及び死傷者数が減少し、交通安全対策の強化に寄与した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の一般県道萩原三条北方線の死傷事故件数は、バイパス整備前とバイパス整備後と比較すると約10%減少(2.3件/年→2.0件/年)した。また、死傷者数は約10%減少(2.7人/年→2.3人/年)した。</li> <li>・小学校関係者への聞き取りの結果、当該区間において自転車歩行者道が整備され、自転車や歩行者の安全な通行空間が確保され、児童の登下校の安全が高まったとの意見であった。</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、尾張西部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> <p>また、現在、当該事業区間の北側でバイパスの延伸事業を進めており、完成時にはバイパスと主要地方道大垣一宮線が接続することから、さらなる南北方向の交通円滑化が期待出来る。</p>				

	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 (H20)</th> <th>実績 (H30)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H20～H24</td> <td>H20～H25</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>3.0</td> <td>4.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>19.0</td> <td>17.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.0</td> <td>0.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>23.0</td> <td>21.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>効果の算定要因</td> <td>交通量</td> <td>- 9,294 台/日</td> <td>4,593 台/日 7,717 台/日</td> <td>上段：バイパス区間 下段：現道区間 事業採択時：H22 センサ値 実績交通量：H30 実測値</td> </tr> </tbody> </table>			事業採択時 (H20)	実績 (H30)	備考	事業期間		H20～H24	H20～H25		事業費 (億円)	工事費	3.0	4.1		用地補償費	19.0	17.1		その他	1.0	0.1		合計	23.0	21.3		効果の算定要因	交通量	- 9,294 台/日	4,593 台/日 7,717 台/日	上段：バイパス区間 下段：現道区間 事業採択時：H22 センサ値 実績交通量：H30 実測値	
			事業採択時 (H20)	実績 (H30)	備考																													
	事業期間		H20～H24	H20～H25																														
	事業費 (億円)	工事費	3.0	4.1																														
用地補償費		19.0	17.1																															
その他		1.0	0.1																															
合計		23.0	21.3																															
効果の算定要因	交通量	- 9,294 台/日	4,593 台/日 7,717 台/日	上段：バイパス区間 下段：現道区間 事業採択時：H22 センサ値 実績交通量：H30 実測値																														
	<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 用地取得において移転先の調整に期間を要したため、事業採択時に想定した事業期間よりも1か年延伸が必要となった。</li> </ul> <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業採択時に想定した事業費と大きな差異はなく、ほぼ計画通りに完了できた。</li> </ul> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の一般県道萩原三条北方線の交通量が約17%減少(9,294台/日→7,717台/日)し、交通分散しており、南北方向の交通円滑化が図られたことから一定の効果があった。</li> </ul>																																	
③ 事業実施による環境の変化	<p>現道の一般県道萩原三条北方線及びバイパスにおけ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、バイパスが整備され交通分散が図られたことや沿線住民から苦情がないことから、特に認められなかった。</p>																																	
Ⅲ 対応方針(案)																																		
今後の事後評価の必要性	<p>事業目標に対して目的を達成しており、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。</p>																																	
改善措置の必要性	<p>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。</p>																																	
同種事業に反映すべき事項	<p>事業費及び事業期間ともに概ね当初想定通りに完了ができ、想定通りの事業効果が発現している。要因の一つとしては、適切な事業延長で事業化されたことがあげられる。同種事業においても適切な事業延長で事業化することを検討する必要がある。</p>																																	
IV 事業評価監視委員会の意見																																		
V 対応方針																																		