

## 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>いなざわにしはるせん</small> 稲沢西春線					
事業箇所	稲沢市 <small>じろうまるいしづかちよう</small> 治郎丸石塚町～稲沢市長 <small>ながのちようきたうら</small> 野町北浦					
事業のあらまし	<p>(都)稲沢西春線は、稲沢市を起点として一宮市を経て北名古屋市に至る尾張西部の主要幹線道路であり、国道22号などの南北道路を東西に結び、道路ネットワークを形成するバイパスである。</p> <p>このうち、当該事業区間の周辺である稲沢市内はJR東海道本線により分断されており、交差道路が少ないために並行する(主)春日井稲沢線では交通混雑が発生していた。</p> <p>このため、「交通円滑化」を主な目的として、JR東海道本線跨線橋とその前後の街路整備を実施したものである。また、当該事業により愛知県地域防災計画で新たに第2次緊急輸送道路に指定されて、「緊急輸送道路機能の強化」を行うことができた。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>②緊急輸送道路機能の強化</p>					
事業費	事業費		内訳			
	74.6億円		□工事費24.1億円、□用補費26.9億円、□その他23.6億円			
事業期間	採択年度	平成15年度	着工年度	平成15年度	完成年度	平成24年度
事業内容	<p>バイパス整備</p> <p>延長868m、幅員25.0～39.8m、車線数4</p>					
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交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業が整備される前は、並行する主要地方道春日井稲沢線(2車線)に、14,642台/12hの交通量が見られていたが、整備により主要地方道春日井稲沢線の交通量が13,676台/12hと約7%減少した。</li> <li>当該事業が整備される前は、下津交差点(愛知県の主要渋滞箇所)に、西進方向で最大400m、東進方向で最大580mの渋滞長が発生していたが、当該事業の整備により渋滞が西進方向で最大240m、東進方向で最大380mと減少した。</li> <li>当該事業により並行する主要地方道春日井稲沢線の渋滞緩和が図られ、交通円滑化に寄与している。</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、並行する主要地方道春日井稲沢線の渋滞緩和が図られたことから、事業目標は十分に達成している。</p>				
	2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>②緊急輸送道路機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業区間の整備により、新たに第2次緊急輸送道路に指定された。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>新たに第2次緊急輸送道路に指定されたことから、事業目標は十分に達成している。</p>				

②事業効果の発現状況	<b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b>				
			事業採択時	実績	備考
	事業期間		H15～H22	H15～H24	
	事業費 (億円)	工事費	12.1	44.4	
		用地補償費	26.4	26.9	
		その他	2.5	3.3	
		合計	41.0	74.6	
	効果の算定要因	交通量 (台/日)	H17 20,333	H27 18,326	(主)春日井稲沢線
		渋滞長(m)	H20 西進：400m 東進：580m	H29 西進：240m 東進：380m	(主)春日井稲沢線
	<b>【事業期間に対する評価】</b> 一部用地買収が難航し、解決に期間を要したため想定を上回る事業期間を要した。これは、当初段階で想定が困難な事案が生じたものであり、やむを得ないものであったと判断する。				
<b>【事業費に対する評価】</b> 事業費全体の実績は、当初より約8割増となっている。増額分の内、「工事費」はJR東海道本線跨線橋に関する施工計画を精査したところ、本工事費の増額が必要になったことによるものである。また、残りは「その他」であるが、これは埋蔵文化財にかかる調査の委託費が追加が必要となったことによるものである。これらについては、当初段階で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。					
<b>【効果の算定要因に対する評価】</b> ・並行する主要地方道春日井稲沢線の交通量は減少（約10%減）しており、下津交差点東西方向の渋滞も減少しているなど一定の効果があったと判断する。					
<b>【貨幣価値化困難な効果】</b> —					
化境よ実③ のる施事 変環に業	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のヒアリング等の結果、特に認められなかった。				
<b>Ⅲ 対応方針（案）</b>					
今後の事後評価の必要性	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無いものとする。				
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無いものとする。				
同種事業に反映すべき事項	本事業では、JR東海道本線跨線橋について、施工計画の見直しを行っている。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、早期に関係機関と協議を実施し、施工計画の精査を行うことが必要とする。				
<b>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</b>					
<b>Ⅴ 対応方針</b>					