

事後評価調書(案)

I 事業概要					
事業名	道路事業(道路改良事業)				
地区名	一般国道248号(豊田南拡幅)				
事業箇所	愛知県豊田市トヨタ町～愛知県豊田市広路町				
事業の あらまし	<p>一般国道248号は、愛知県蒲郡市から岐阜県岐阜市に至る実延長89.8kmの路線であり、西三河地域の南北交通軸になっている。また、第1次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は豊田市の中心市街地に位置し、沿道には多く商業施設が建ち並んでいる道路であり、豊田市の地域間を南北に結ぶ幹線道路ともなっている。そのため、交通量が非常に多く、慢性的に渋滞しており、主要渋滞箇所(区間)に指定された。また、現道の歩道は幅員狭小であるため、自転車・歩行者のすれ違いに支障をきたしている。</p> <p>このため、「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」、「交通安全対策の推進」、「地震減災対策の推進」を主な目的として、交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、安全で快適な道路環境の整備を図るため、一般国道248号の現道拡幅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> <ul style="list-style-type: none"> ① 渋滞のないスムーズな移動空間の提供 ② 交通安全対策の推進 ③ 地震減災対策の推進 <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	144.7億円	■工事費25.6億円、■用補費108.9億円、■その他10.2億円			
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	現道拡幅整備(延長:L=2.52km、車線数:4車線(4/4)、幅員:W=25.0m)(H24供用)				
II 評価					

1) 主要目標の達成状況

【達成状況】

①渋滞のないスムーズな移動空間の提供

- 本事業区間の交通量は暫定整備時と比較し約 23%増加しているが、混雑度は 1.59 から 1.15 に緩和された。
- 本事業区間の旅行速度は暫定整備時と比較し、北行き車線は 0.6km/h の増加となった。平均旅行速度は、整備前と比較すると、6.7km/h の増加となった。

指標		整備前 (H9 センサ)	暫定供用時 (H17 センサ)	整備後 (H27 センサ)	備考 (H27/H17 比較)	
本事業区間 (現道拡幅 区間)	交通量 (24h)	26,799 台	27,272 台	33,491 台	23%増加	
	混雑度	1.75	1.59	1.15	28%減少	
	旅行速度 (km/h)	北行き	-	26.9	27.5	0.6km/h 増加
		南行き	-	-※1	17.3	-
	平均	15.7	(26.9)※2	22.4	6.7km/h 増加※3	

※1 南行き車線は工事により、正常な旅行速度が測れないため、計測結果なし
 ※2 南行き車線の旅行速度の計測結果なしのため、センサデータは北行き旅行速度を上下平均旅行速度として記載、
 ※3 H9 センサデータと比較

②交通安全対策の推進

- 本事業区間の整備により、歩道幅員は整備前の 2.0m から整備後は 4.5m に拡幅され、自転車・歩行者の安全性が向上した。
- 事業区間沿線企業に実施したアンケート調査 (H29.5 実施) では、本事業区間の整備により、「4 車線で中央分離帯もあり、歩道も広いので、安全性は整備前よりも高まった。」や「歩道が広いので、お客様が店を出る時に安全確認がしやすい。」との回答を得た。

③地震減災対策の推進

- 本路線は第一次緊急輸送道路であり、4 車線化により震災時の沿道建築物の倒壊による道路遮断の影響が軽減されるとともに、併せて実施された電線類の地中化 (電線共同溝) が行われ、防災機能が強化された。
- 事業区間沿線企業に実施したアンケート調査 (H29.5 実施) では、本事業区間の整備により、「災害があったとき、家屋が倒壊したとしても、道路が 4 車線あって広い影響を受けにくく、優先輸送ルートとしての機能が期待できる。」や「電線地中化により、電柱の倒壊、電線の垂れ下がりが少ないのは緊急輸送道路として有効。」との回答を得た。

【達成状況に対する評価】

本事業により、交通安全対策の推進、地震減災対策の推進が図られた。また、渋滞のないスムーズな移動空間の提供についても一定の効果があったため、事業目標は概ね達成している。

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】			
		【参考】整備前 (H10)	再評価時 (H19)	実績 (H24)	備考
事業期間		H10～H17	H10～H21	H10～H24	
計画延長		1.06km	2.52km	2.52km	H11 工区延伸
事業費 (億円)	工事費	—	24.0	25.7	
	用地補償費	—	110.0	108.9	
	その他	—	9.24	10.1	
	合計	27.0	143.24	144.7	
効果の 算定要因	交通量	26,799 台/日	27,272 台/日	33,491 台/日	事業採択時：H9 センサ値 再評価時：H17 センサ値 実績交通量：H27 センサ値
	混雑度	1.75	1.59	1.15	再評価時：H17 センサ値 実績：H27 センサ値
	旅行 速度	北行き 南行き 平均	—km/h —km/h 15.7km/h	26.9km/h —km/h (26.9km/h)※	27.5km/h 17.3km/h 22.4km/h
※ 南行き車線の旅行速度の計測結果なしのため、センサデータは北行き旅行速度を上下平均旅行速度として記載					
②事業効果の発現状況		【事業期間に対する評価】			
		・再評価以降の予算状況により完了年度が3年遅れた。			
		【事業費に対する評価】			
		・再評価時と比較して差異はなく、ほぼ計画通りとなった。			
③事業実施による環境の変化		【効果の算定要因に対する評価】			
		・事業区間の混雑度は再評価時よりも約28%減少し、旅行速度も向上したことにより、一定の効果があつたと判断する。			
		・歩道が拡幅され、自転車・歩行者の安全性・快適性が向上している。また、電線類が地下化され、防災機能が向上していることから、一定の効果があつたと判断する。			
		・歩道幅員が拡幅整備されたことにより、自転車・歩行者の安全性および快適性が向上したと判断する。			
・4車線化、及び電線共同溝の整備により、第一次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。					
III 対応方針（案）					
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、今後の事後評価の必要性はない。			
改善措置の必要性		・事業目標に対する効果は発現しており、本事業における改善措置の必要性はない。			
同種事業に反映すべき事項		・地域の主要幹線道路の拡幅工事を行う場合、他の路線からの交通転換が図られ、交通量が増加することにより、事業効果を十分に発揮できない可能性がある。主要幹線道路への交通集中を緩和するため、都市計画道路網を計画的に整備する必要がある。			
IV 事業評価監視委員会の意見					
—					
V 対応方針					
—					