

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	主要地方道名古屋津島線（大治・七宝工区）				
事業箇所	愛知県海部郡大治町～あま市七宝町				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、名古屋市から津島市江東町^{えとう}に至る延長 19km の路線であり、一般国道 302 号、西尾張中央道及び一般国道 155 号などと接続する海部地域の東西軸として、地域の産業・経済・文化の発展に資する重要な路線である。</p> <p>また、第一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。当該事業区間周辺では、海部地域の東西軸が脆弱なため、現道や並行する主要地方道あま愛西線などで朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生している。また、現道は道路幅員が狭く、歩行者の安全性が確保されていない。</p> <p>このため、「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」「モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備」「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、あま地域における交通の円滑化と周辺の渋滞緩和、名古屋第二環状自動車道などの高規格道路へのアクセス強化、歩道設置による交通安全の強化、そして、大規模災害時等における円滑な救援・復旧活動を行うための緊急輸送道路の役割を担うため、主要地方道名古屋津島線の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) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>(2) モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>(3) 交通安全対策の推進</p> <p>(4) 地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	73 億円	■工事費 22 億円、■用補費 46 億円、■その他 5 億円			
事業期間	採択年度	平成 6 年度	着工年度	平成 6 年度	完成年度 平成 24 年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=1.5km、車線数：暫定 2 車線（将来 4 車線）、幅員：W=30m）（H24 年度供用）				
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 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道の全体交通量は約 14%減少し、大型車交通量も約 23%減少が見られ、現道からバイパスルートへの交通転換が図られたが、バイパスの交通量は 14,719 台/12h (H29.5 実測値) であり、現道とバイパスを繋ぐ南北道路に交通が集中している。 (全体交通量 : 11,235 台/12h (H2 センサス値) ⇒ 9,683 台/12h (H29.5 実測値)) (大型車交通量 : 1,178 台/12h (H2 センサス値) ⇒ 910 台/12h (H29.5 実測値)) ・ 現道の混雑時について、本事業区間との並行区間においては旅行速度の改善が見られたが、現道とバイパスを繋ぐ南北道路で交通が集中したため、周辺に比べ旅行速度が低い。 現道のバイパス並行区間【深田交差点 (一般国道 302 号) ~ あま市七宝庁舎北交差点】 上り 16.7km/h (H22 センサス値) ⇒ 23.1km/h (H29.5 実測値) 下り 14.3km/h (H22 センサス値) ⇒ 18.3km/h (H29.5 実測値) バイパス区間【西之川交差点 (一般国道 302 号) ~ あま市七宝庁舎南交差点】 上り 23.1km/h (H29.5 実測値) 下り 22.4km/h (H29.5 実測値) 現道とバイパスを結ぶ南北道路【あま市七宝庁舎北交差点 ~ あま市七宝庁舎南交差点】 上り 20.4km/h (H29.5 実測値) 下り 18.7km/h (H29.5 実測値) <p>② モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間を利用する企業へのアンケート調査結果によると、本事業により、「移動時間の短縮」(約 74%) や「現道等周辺の渋滞が改善された」(約 62%)、「業務効率性の向上」(約 59%) 等を感じているとの回答を得た。 <p>③ 交通安全対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間を通学路として利用している小学校へヒアリングを実施した結果、歩道が広く、ガードレールも設置されており、安全性が向上したとの回答を得た。 ・ また現道では、今回整備で交通量が減少したことにより、歩行者の安全性が向上したとの回答を得た。(11,235 台/12h (H2 センサス値) ⇒ 9,683 台/12h (H29.5 実測値)、約 14%減少) <p>④ 地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間を管内とする消防署、警察署へヒアリングを実施した結果、本事業により、消防署からは、救急移動時に歩行者確認がしやすく安全性が向上した。警察署からは、生活道路への流入交通が減って、安全性が向上したとの回答を得た。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備、交通安全対策の推進、地震減災対策の推進については、事業目標を達成している。一方、渋滞のないスムーズな移動空間の提供については、本事業区間の旅行速度の改善は図られており、目標は概ね達成しているが、整備後に現道とバイパスの繋ぐ南北道路に交通が集中したことで、周辺に比べ旅行速度が低い結果となった。</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>

		【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 (H6)	実績 (H24)	備考		
②事業効果の発現状況	事業期間	—	H6～H24			
	事業費 (億円)	工事費	—	22		
		用地補償費	—	46		
		その他	—	5		
		合計	—	73		
	効果の 算定要因	交通量	— 台/12H 11,235 台/12H	14,719 台/12H 9,683 台/12H	事業採択時：H2 センサ値 実績交通量：H29.5 実測値 上段：バイパス整備区間 下段：現道区間	
			現道の バイパス 並行区間	16.7km/h 14.3km/h	23.1km/h 18.3km/h	事業採択時：H22 センサ値 実績旅行速度：H29.5 実測値 上段：上り 下段：下り
		ピーク時 旅行速度	バイパス	— km/h — km/h	23.1km/h 22.4km/h	
			南北道路	— km/h — km/h	20.4km/h 18.7km/h	
		<p>【事業期間に対する評価】</p> <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、事業期間に影響を与える大きな阻害要因はなく、事業を完了した。 <p>【事業費に対する評価】</p> <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、大きく事業費が変更となる要因はなく、事業を完了した。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する現道区間は交通量が減少(14%減)しており、また、旅行速度も向上していることから、本事業は一定の効果があったと判断するが、整備後に現道とバイパスの繋ぐ南北道路に交通量が集中したため、周辺に比べ旅行速度が低い結果となった。 				
③事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・バイパス区間が整備されたことにより、道路ネットワークが変化し、現道を始め並行する東西交通からの交通転換が図られたが、バイパスと現道を結ぶ南北道路など、交通量が増加した道路も見られた。 ・歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性および快適性が向上したと判断する。 					
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、本事業区間における改善措置の必要性はないが、残るバイパス区間を整備することで、周辺の交通環境がより改善される。					
同種事業に反映すべき事項	・バイパス整備の部分的な整備により、暫定的に現道等に接続する場合は、接続部において交通の集中し渋滞等が発生する恐れがあるため、バイパスの残区間の早期整備を図る必要がある。					
IV 事業評価監視委員会の意見						
V 対応方針						