

事後評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	街路事業(現道拡幅)					
地区名	名古屋都市計画道路 3・4・344 西春駅西線					
事業箇所	北名古屋市 <small>にしのほう とうかい</small> 西之保 東海					
事業のあらまし	<p>本路線は、名古屋鉄道犬山線の西春駅と主要地方道名古屋江南線を結ぶ延長約0.26kmの幹線道路であり、駅西側のメインストリートとして商店が連担するとともに、駅へのアクセスルートとして特に朝夕を中心に歩行者、自転車及び自動車の交通量が非常に多い路線となっている。</p> <p>また、本路線を中心とした沿道街区約3.2ヘクタールが西春駅西土地区画整理事業として施行中であるとともに、同地区を含む「西春駅周辺地区(約25ha)」において、都市再生整備事業が平成17年度から21年度までの5ヵ年で実施された。</p> <p>本事業は、これら市が施行する事業の目標でもある「市の玄関口にふさわしい魅力ある中心市街地の再生」、「魅力ある景観の創出による中心市街地の快適性の向上」に寄与するため、市と連携・調整を図りながら、平成21年度に整備を完了した。</p> <p>本路線の事業前は歩道が無く、駅を利用する歩行者、自転車及び自動車が錯綜する危険な状態であったことから、現道を拡幅し、自転車歩行者道を設置することによって、歩行者等の安全性向上を目指した。また、自転車歩行者道の整備にあわせて電線類の地中化を行い、メインストリートとして景観整備を図り、市のまちづくりにも寄与した。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 歩行者等の安全性向上 ■ 都市景観の向上 <p>【副次目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ にぎわいと交流の創出 					
事業費	事業費		内訳			
	16.62億円		□工事費 3.21億円、□用補費 12.87億円、□その他 0.54億円			
事業期間	採択年度	平成13年度	着工年度	平成13年度	完成年度	平成21年度
事業内容	<p>道路改築(L=257m、W=18m、車線数2)</p> <p>幅員構成：自歩道4.5m－停車帯1.5m－車道2@3.0m－停車帯1.5m－自歩道4.5m</p> <p>電線共同溝 L=482m (241m×2)</p>					

II 評価

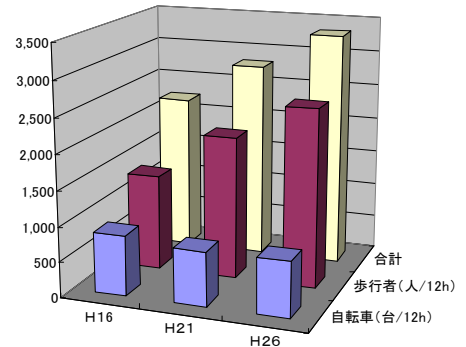
1) 主要目標の達成状況

【達成状況】

■歩行者等の安全性向上

①自転車歩行者道が設置されたことにより、歩行者等が車道を通行する状況が改善された。

②交通量調査の結果、歩行者交通量がH16の1,367人/12hからH26の2,541人/12hと約9割増加している。一方で自転車交通量はH16の861台/12hからH26の608台/12hと約3割減少しているが、これは駅に向かって交通量調査地点の手前に約1,000台収容の自転車駐車が整備されたことが主な要因と考えられる。しかし、本路線を往来する歩行者と自転車の合計交通量だと、H16の2,228人/12hからH26の3,149人/12hと約4割増加していることから、本路線の往来者数は増えていると言える。



③平成24年度に北名古屋市が行った「北名古屋市鉄道周辺まちづくりアンケート」において、「西春駅周辺の様に道幅が広くなると歩きやすい」との回答を得た。

■都市景観の向上

①本路線を含む地区は、北名古屋市の中心市街地であるとともに市の玄関口でもあることから、電線類の地中化と平板ブロックによる舗装を行うことで景観性の向上を図った。

②本路線の整備に合わせて市がモニュメントやデザイン照明灯を設置するなど、景観性の向上に寄与している。

【達成状況に対する評価】

- ・ 物理的に歩車分離が図られたことで、歩行者等の通行に際して安全性・快適性が大幅に向上した。
- ・ 十分な自転車歩行者道幅員が確保されたことで、往来者数が増加した。
- ・ 北名古屋市の事業と連携を図ることで、市の玄関口として、まちの魅力向上に大きく貢献した。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

■にぎわいと交流の創出

①七夕祭りや楽市（フリーマーケット）などのイベント参加者がH16の約10,000人（駅前発展会報告値）からH22の12,850人（北名古屋市実測値）と約3割増加した。

②本路線が整備され十分なイベントスペースが確保されたことで、市の総合計画に位置付ける「にぎわいと交流の拠点」として、人々の交流の場として活用されている。

【達成状況に対する評価】

- ・ 広スペースでイベントが実施できるようになったことで、イベントが活気づき、参加者が増加するなど、地域の活性化にも寄与した。

①事業目標の達成状況

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】

		事業採択時	実績	備考
事業期間		平成13～17年度	平成13～21年度	
事業費 (億円)	工事費	2.69	3.21	
	用地補償費	22.27	12.87	
	その他	0.31	0.54	
	合計	25.27	16.62	
効果の 算定 要因	交通量(台/日)	—	—	
	平均旅行速度	—	—	

【事業期間に対する評価】

・本事業は、北名古屋市がH11から実施しているまちづくりの事業と連携して進めており、これらと進捗を合わせる必要があったため、結果として事業期間の延伸（4ヶ年）を行った。今後、他事業と連携して実施する事業については、地元自治体と十分に調整を図った上で期間の設定をする必要があると考える。

【事業費に対する評価】

・北名古屋市が施行する西春駅西土地区画整理事業に対し公共施設管理者負担金を支払う予定であったが、別途事業により必要となる道路用地が確保されたため、用地補償費に差異が生じた。
 ・物価の変動等により工事費等に差異が生じた。

【効果の算定要因に対する評価】

本事業は、自動車交通に関する効果を目的とした事業ではないことから、便益については算定不能とした。

【貨幣価値化困難な効果】

自転車歩行者道が設置されたことで、歩行者等の安全性が向上した。また、電線類の地中化や平板ブロック舗装を行うことで景観性の向上が図られた。それらにより、にぎわいと交流が創出されるなど、市のまちづくりにつながった。

化環施③
境に事
のよ業
変る実

沿線住民や地域に与えるマイナス影響や、自然環境へ与えた負荷はないと考えられる。

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、事業の有効性が認められたため、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ない。
同種事業に反映すべき事項	街路事業は、まちづくりに寄与することが求められることから、計画段階において、路線の位置付けを認識した上で、地元自治体の考えるまちづくりの方針を理解して事業を進めることが必要である。

IV 事業評価監視委員会の意見

V 対応方針