

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>にしおしんかわこう</small> 西尾新川港線 <small>へきなん</small> (碧南工区)					
事業箇所	愛知県碧南市 <small>ささやま</small> 笹山町～碧南市 <small>すみよし</small> 住吉町					
事業の あらまし	<p>(都)西尾新川港線は、西尾市と碧南市を結ぶ都市幹線道路であり、国道247号や主要地方道安城碧南線に接続し、衣浦港や衣浦港臨海工業地域と西尾市の中心市街地を結ぶ重要な路線である。</p> <p>また、碧南市の都市計画マスタープランにおいては、臨海部や周辺市を接続する連絡路線として位置づけられている。</p> <p>このうち、当該事業区間は、バイパスの未整備区間であったため、旧道においては衣浦臨海工業地域へ向かう際に右左折する必要があり、アクセス道路として十分な機能が確保されていなかった。また、旧道は <small>わしづか</small> 鷺塚小学校の通学路に指定されていたが、歩道が未整備であり、歩行者や自転車等の安全が確保されていなかった。</p> <p>このため、「臨海部と市街地のアクセス機能の強化」「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 臨海部と市街地のアクセス機能の強化</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				
	23.2億円	□工事費6.4億円、□用補費14.6億円、□その他2.2億円				
事業期間	採択年度	平成7年度	着工年度	平成7年度	完成年度	平成26年度
事業内容	<p>バイパス整備</p> <p>延長：713m、幅員：20.0m、車線数：2車線（2/2）</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臨海部と市街地のアクセス機能の強化 当該事業によりバイパスが整備され、旧道の交通がバイパスに転換されるとともに、旧道+バイパスの交通量も増加した。また、旅行速度も向上しており、臨海部と市街地のアクセス機能の強化に寄与した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧道の交通量は、バイパス整備前の H22 年とバイパス整備後の H30 年を比較すると、約 64%減少（11,398 台/日→4,054 台/日）した。 ・H30 年のバイパスの交通量は 10,588 台/日である。 ・バイパス整備前の旧道の交通量は 11,398 台/日に対して、バイパス整備後の旧道+バイパスの交通量は 14,642 台/日となり、約 29%増加した。 ・バイパス整備前の旧道の旅行速度は 21.0km/h に対して、バイパスの旅行速度は 29.6km/h となり、8.6km/h 向上した。 <p>②交通安全対策の強化 当該事業によりバイパスが整備され、旧道の死傷事故件数と歩行者自転車関連事故件数が減少し、旧道の大型車交通量も減少したため、交通安全対策の強化に寄与した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧道の死傷事故件数は、バイパス整備前とバイパス整備後を比較すると約 13%減少（6.0 件/年→5.3 件/年）した。 ・歩行者自転車関連事故は、バイパス整備前とバイパス整備後を比較すると約 67%減少（0.8 件/年→0.3 件/年）しており、バイパスに歩道が整備され、歩行者の安全性が確保されたため、碧南市の「通学路の交通安全対策指定箇所」から外れた。 ・旧道の大型車混入率は、バイパス整備前の H22 年とバイパス整備後の H30 年を比較すると 4.5%減少（8.1%→3.6%）した。 <p>【達成状況に対する評価】 当該事業区間の整備により、臨海部と中心市街地へのアクセス機能が強化されるとともに、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>
	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】

		事業採択時 (H7)	再評価時 (H16)	実績 (H30)	備考	
事業期間		H7～H13	H7～H18	H7～H26		
事業費 (億円)	工事費	4.8	5.0	6.4		
	用地補償費	12.4	13.6	14.6		
	その他	0.8	0.8	2.2		
	合計	18.0億円	19.4億円	23.2億円		
効果の 算定 要因	自動車 交通量	旧道	—	11,398台/日	【再評価時（H16）】 H22センサス	
		ハ ^o イハ ^o ス	—	—		10,588台/日
	大型車 混入率	旧道	—	8.1%	3.6%	【実績】 H30交通量調査 ※旅行速度の実績はH27センサス
		ハ ^o イハ ^o ス	—	—	9.7%	
	旅行 速度	旧道	—	21.0km/h	—	
		ハ ^o イハ ^o ス	—	—	29.6km/h	

※H16 再評価値について、H11 センサスは計測箇所が事業箇所とかい離するためH22 センサスで記載

【事業期間に対する評価】

・旧道すりつけ部の用地交渉が難航し、用地取得に期間を要したため、再評価時に想定した事業期間よりも2か年延伸が必要となり、事業が長期化した。
これらは、再評価時以降に発生した事案であり、やむを得ないものであったと判断する。

【事業費に対する評価】

・再評価時に想定した事業費と大きな差異なく、ほぼ計画通りに完了できた。

【効果の算定要因に対する評価】

・生活道路である旧道の交通量は約64%減少（11,398台/日→4,054台/日）し、大型車混入率は4.5%減少（8.1%→3.6%）するなど幹線道路と生活道路の機能の明確化が図られた。また、旅行速度が8.6km/h向上（旧道21.0km/h→バイパス29.6km/h）したことにより臨海部と市街地のアクセス機能の強化が図られ、バイパス整備による一定の効果があつたと判断する。

③事業実施による環境の変化

旧道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。

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 市街地などにおいては家屋の物件補償が多く必要となることが想定され、代替地の選定など、事業の長期化が想定される。同種事業においては、事業化段階において適切な事業区間長を検討することで、対象となる地権者数を絞ることにより、事業が長期化しないようにする必要がある。

Ⅳ 事業評価監視委員会の意見

都市計画道路 西尾新川港線（碧南工区）の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する。

Ⅴ 対応方針

改善措置等必要なし。