

# 事後評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 247 号（成岩 <sup>ならわ</sup> 6 号踏切）					
事業箇所	愛知県半田市東郷町 <sup>とうごうちょう ゆうらくちょう</sup> ～有楽町					
事業のあらまし	<p>一般国道 247 号は、名古屋市を起点とし、知多半島を外周し、衣浦港を横断（衣浦海底トンネル）、三河地方南部を通過し、豊橋市を終点とする延長約 180km の幹線道路である。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>しかしながら、当該事業区間に位置する名鉄河和線の成岩 6 号踏切は、主要渋滞箇所（踏切）に位置づけられており、慢性的に渋滞が発生しているなど、物流や人の交流の点で地域の課題となっていた。</p> <p>このため、建設部方針の内「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」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」「地震減災対策の推進」に対して、半田市街地の踏切渋滞の緩和を図り、知多地域と西三河地域を結ぶネットワークを形成するため、本事業と主要地方道半田常滑線の 4 車線化事業と連携して、一般国道 247 号を整備したものである。</p>					
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>(1) 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>(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>(3) 地震減災対策の推進</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	153.0 億円	■工事費 145.6 億円、■用補費 7.4 億円、■その他 0.0 億円				
事業期間	採択年度	1997 年度	着工年度	2009 年度	完成年度	2014 年度
事業内容	<p>現道拡幅事業</p> <p>延長：L=0.54km</p> <p>車線数：4 車線、幅員：W=30m、3 種 2 級（60km/h）</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><b>【達成状況】</b></p> <p>(1) 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"> <li>・事業区間を利用する企業へのアンケート調査を実施した結果、整備前からの利用者のうち、約 97%が本事業の整備について「満足している」との回答を得た。また、「移動時間が短縮された」と感じている利用者は約 97%を占めた。</li> <li>・国際戦略総合特区として「アジア NO.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定されている衣浦港と、国際航空輸送網を形成する中部国際空港を結ぶルート上にあり、国際競争力の向上に寄与している。</li> </ul> <p>(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の交通処理能力の向上により、断面交通量は 12,476 台/12h（H17 センサス値）から 18,599 台/12h（H27 センサス値）となり、約 6,100 台/12h（約 49%）増加した。</li> <li>・本事業により、混雑度は 1.60（H17 センサス値）から 0.85（H27 センサス見直し値）と 1.0 を下回っており踏切渋滞の解消に寄与している。</li> </ul> <p>(3) 地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は第 1 次緊急輸送道路に位置づけられており、本事業によって緊急時の輸送能力が向上した。</li> <li>・消防署へヒアリングを実施した結果「一般国道 247 号が整備されたことにより、踏切がなくなり、従前に比べて交通の流れが良くなったことで、消防・救急活動時の時間が短縮された」との回答を得た。</li> </ul> <p><b>【達成状況に対する評価】</b></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や渋滞のないスムーズな移動空間、地震減災対策の強化が図られ、事業目標を達成している。</p>				

2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】 —</p> <p>【達成状況に対する評価】 —</p>																																			
②事業効果の発現状況	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1" data-bbox="375 349 1437 748"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>再評価時 (2006)</th> <th>実績 (2014)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>1997～2010</td> <td>1997～2014</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>(107.6)</td> <td>145.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>(7.4)</td> <td>7.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>(0.0)</td> <td>0.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>115.0</td> <td>153.0</td> <td>+38.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の 算定要因</td> <td>断面交通量</td> <td>12,476台/12h</td> <td>18,599台/12h</td> <td rowspan="2">再評価時：H17 センサス 実績：H27 センサス</td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>1.60</td> <td>0.85</td> </tr> </tbody> </table> <p>※再評価時は事業費の内訳の記載がなかったため今回新たに記載</p> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、2010年度に事業完了予定であったが、用地取得に期間を要したため、事業の完了は2014年度となった。</li> </ul> <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道構造物設計基準等の改訂など、耐震性能を考慮した鉄道構造物の鉄筋等の増加により工事費が増加した。</li> <li>・交通バリアフリー法の施行により、青山駅（仮駅）にエレベータを設置することとなり、仮設ホーム（島式）幅が広がることで仮線の線形を見直し、青山駅（高架駅）の施工計画が変更となり費用増となった。</li> <li>・資材単価の価格上昇により費用増となった。</li> <li>・以上3つが主な増額要因である。</li> </ul> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、交通処理能力の向上及び踏切渋滞が解消されている。</li> <li>・鉄道の高架化による踏切の撤去と4車線化事業を一体的に進めることにより、新たな道路ネットワークが構築され、周辺地域の交通円滑化だけでなく、知多半島と西三河方面の間など、広域的な道路利用者の利便性向上にも大きく貢献できた。</li> </ul>			再評価時 (2006)	実績 (2014)	備考	事業期間		1997～2010	1997～2014		事業費 (億円)	工事費	(107.6)	145.6		用地補償費	(7.4)	7.4		その他	(0.0)	0.0		合計	115.0	153.0	+38.0	効果の 算定要因	断面交通量	12,476台/12h	18,599台/12h	再評価時：H17 センサス 実績：H27 センサス	混雑度	1.60	0.85
			再評価時 (2006)	実績 (2014)	備考																															
事業期間		1997～2010	1997～2014																																	
事業費 (億円)	工事費	(107.6)	145.6																																	
	用地補償費	(7.4)	7.4																																	
	その他	(0.0)	0.0																																	
	合計	115.0	153.0	+38.0																																
効果の 算定要因	断面交通量	12,476台/12h	18,599台/12h	再評価時：H17 センサス 実績：H27 センサス																																
	混雑度	1.60	0.85																																	
③事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、鉄道との交差点において、踏切を通過しないアクセスが可能となったことで、踏切による渋滞が解消され、スムーズな移動が実現できた。また、鉄道の高架により、鉄道で分断されていた地域間の交流の円滑化が図られた。</li> <li>・第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。</li> </ul>																																			
Ⅲ 対応方針（案）																																				
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目標を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul>																																			
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目標に対する効果が十分に発現しており、改善措置の必要性はない。</li> </ul>																																			
同種事業に反映すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切を無くす事業と4車線化事業を同時に行うことで、効率的に事業を進めることができた。</li> </ul>																																			
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見																																				
一般国道247号（成岩6号踏切）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																																				