

事後評価調査書

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 366 号 半田～大府バイパス				
事業箇所	半田市州の崎町～大府市横根町				
事業のあらまし	<p>一般国道 366 号は、半田市を起点とし大府市を経て名古屋市に至る延長約 24km の幹線道路で、知多地域と尾張・西三河地域を結ぶ重要な路線である。</p> <p>現道には歩道未整備部分があるため、通勤・通学時間帯の交通渋滞による沿線居住地の環境悪化を引き起こしていた。</p> <p>半田～大府バイパスはこのような環境悪化を引き起こす交通渋滞を解消するとともに、衣浦港や沿線工業団地へのアクセス向上による広域交通基盤の強化、および緊急輸送道路の強化による防災性の向上を図ることを目的に、昭和 50 年度から J R 東海道線との立体交差を含む延長約 9.7km の整備を進めてきたものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</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>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費		内訳		
	184.4 億円		■工事費 137.9 億円、■用補費 46.5 億円、□その他 0 億円		
事業期間	採択年度	昭和 50 年度	着工年度	昭和 50 年度	完成年度 平成 22 年度
事業内容	バイパス整備 延長 L=9.70km 幅員 W=26.0m				
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"> 事業区間周辺の事業所へのアンケート調査結果によると、バイパスの供用によって一定の交通環境改善がなされ、移動性や安全性の向上を感じているとの回答を得ている。 <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>1) 交通量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量は計画交通量とほぼ同等を達成（計画交通量 18,940 台/日、H27 交通量 19,510 台/日） 現道の大型車交通量、大型車混入率は大きく減少（1,297⇒693 台/12h、9.6%⇒5.4%） <p>2) 旅行速度の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 半田～大府間の移動において、現道利用ルートよりもバイパス利用ルートの平均旅行速度が高く、効果を発揮している。 ○現道利用ルート：南進 25.9km/h、北進 24.9km/h ○バイパス利用ルート：南進 29.1km/h、北進 29.9km/h ピーク時には西尾知多線⇒イオンタウン東浦 S C 間の移動において、現道よりもバイパス利用の所要時間が短く、効果を発揮している。 ○現道利用ルート：14 分 ○バイパス利用ルート：10 分 <p>③地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 全区間が第二次緊急輸送道路となっている。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業の整備により、広域交通基盤の整備及びスムーズな移動空間の提供、地震減災対策の推進が図られ、事業目標は十分に達成していると判断する。</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		<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="375 362 1436 813"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>前々回評価時 (H15)</th> <th>前回評価時 (H20)</th> <th>実績</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>S50～H22</td> <td>S50～H22</td> <td>S50～H22</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>106.54</td> <td>137.20</td> <td>137.86</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>44.96</td> <td>48.50</td> <td>46.51</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>151.50</td> <td>185.70</td> <td>184.37</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果の 算定 要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>43,030</td> <td>18,940</td> <td>19,510</td> <td>計画交通量 (H15)：H32将来交通量 完成4車線 (H20)：H42将来交通量 暫定2車線 実績：H27調査</td> </tr> <tr> <td>現道の大型車交通量 (台/12h)</td> <td>1,377</td> <td>1,297</td> <td>693</td> <td rowspan="2">H11センサス、H17センサス、H27調査</td> </tr> <tr> <td>・大型車混入率(%)</td> <td>(11.7%)</td> <td>(9.6%)</td> <td>(5.4%)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">旅行速度 (km/h)</td> <td>バイパス</td> <td>49.0</td> <td>40.1</td> <td>29.9 29.1</td> <td rowspan="2">前回・前々回評価時：12時間平均旅行速度 実績：H27旅行速度調査結果</td> </tr> <tr> <td>現道</td> <td>28.2</td> <td>24.5</td> <td>24.9 25.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画通り完了できた。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費は前回評価時と比較し、大きな差異はなく、ほぼ計画通りとなった。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暫定2車線による供用であり、交通量は計画交通量とほぼ同等である。 ・バイパス利用ルートの旅行速度が現道利用ルートよりも優位であるなど、一定の効果が発揮されている。 			前々回評価時 (H15)	前回評価時 (H20)	実績	備考	事業期間		S50～H22	S50～H22	S50～H22		事業費 (億円)	工事費	106.54	137.20	137.86		用地補償費	44.96	48.50	46.51		その他	0.00	0.00	0.00		合計	151.50	185.70	184.37		効果の 算定 要因	計画交通量 (台/日)	43,030	18,940	19,510	計画交通量 (H15)：H32将来交通量 完成4車線 (H20)：H42将来交通量 暫定2車線 実績：H27調査	現道の大型車交通量 (台/12h)	1,377	1,297	693	H11センサス、H17センサス、H27調査	・大型車混入率(%)	(11.7%)	(9.6%)	(5.4%)	旅行速度 (km/h)	バイパス	49.0	40.1	29.9 29.1	前回・前々回評価時：12時間平均旅行速度 実績：H27旅行速度調査結果	現道	28.2	24.5	24.9 25.9
			前々回評価時 (H15)	前回評価時 (H20)	実績	備考																																																						
	事業期間		S50～H22	S50～H22	S50～H22																																																							
	事業費 (億円)	工事費	106.54	137.20	137.86																																																							
		用地補償費	44.96	48.50	46.51																																																							
その他		0.00	0.00	0.00																																																								
合計		151.50	185.70	184.37																																																								
効果の 算定 要因	計画交通量 (台/日)	43,030	18,940	19,510	計画交通量 (H15)：H32将来交通量 完成4車線 (H20)：H42将来交通量 暫定2車線 実績：H27調査																																																							
	現道の大型車交通量 (台/12h)	1,377	1,297	693	H11センサス、H17センサス、H27調査																																																							
	・大型車混入率(%)	(11.7%)	(9.6%)	(5.4%)																																																								
	旅行速度 (km/h)	バイパス	49.0	40.1	29.9 29.1	前回・前々回評価時：12時間平均旅行速度 実績：H27旅行速度調査結果																																																						
現道		28.2	24.5	24.9 25.9																																																								
③ 事業実施による環境の変化		<ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境の変化 走行速度の向上によってCO₂、NO_x、SPM排出量削減の効果があつたと判断する。 																																																										
	Ⅲ 対応方針(案)																																																											
今後の事後評価の必要性		事業目標であ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ついて効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。																																																										
改善措置の必要性		事業目標が達成されており、改善措置の必要性はない。																																																										
同種事業に反映すべき事項		本事業のように延長の長いバイパス整備事業では、早期事業効果発現のため、部分供用を繰り返しながら事業を進めている。ある程度整備が進むまでは、交通量は増加しないため、暫定2車線で整備を進めることが優位であると判断される。																																																										
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見																																																												
		一般国道366号 半田～大府バイパスの対応方針(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																																																										