

## 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	主要地方道 名古屋半田線					
事業箇所	東海市加木屋町石田～東海市加木屋町倉知					
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋半田線は、名古屋市と半田市を結ぶ延長約 22 kmの知多半島中央部を縦貫する主要幹線道路であり、知多半島北部のネットワークを形成する上で非常に重要な路線である。当該現道区間は慢性的な交通渋滞が発生しているが、家屋・鉄道敷が近接しており拡幅が困難であるため、バイパスとしての整備を行い、交通混雑の解消、地域の経済活性化を図ったものである。</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>なし</p>					
事業費	事業費		内訳			
	29 億円		□工事費 8 億円、□用補費 19 億円、□その他 2 億円			
事業期間	採択年度	平成 10 年度	着工年度	平成 10 年度	完成年度	平成 21 年度
	事業内容 バイパス整備 延長L=1.58km 幅員W=22.0m					
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"> <li>事業区間周辺の事業所へのヒアリングによると、バイパスの供用によって一定の交通環境改善がなされ、業務の効率性の向上や安全性の向上を感じている。</li> <li>特に名古屋方面、東海市富木島町方面への利便性向上を感じている。</li> </ul> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>事業着手前に比べ、現道の交通量が減少し、渋滞緩和が図られている。</p> <p>(1) 現道交通量の状況</p> <p>現道の交通量は 17,315 台/日→16,259 台/日と減少している（6%減少）。</p> <p>(2) 現道の渋滞状況</p> <p>現道の混雑度は 1.21→1.10 となり、渋滞は解消の傾向にある。</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道が第二次緊急輸送道路に指定されており、先線を含む本バイパスが完成した際には緊急輸送道路に指定される見込みである。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バイパス沿道企業の業務活動支援につながっている他、現道の交通量、混雑度が減少しており、一定の効果が発現している。</li> </ul>				
	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	実績	備考
	事業期間	H10～H21	H10～H21	
事業費 (億円)	工事費	4.20	8.22	
	用地補償費	19.16	18.69	
	その他	1.64	1.84	
	合計	25.00	28.75	
効果の 算定 要因	現道交通量 (台/日)	17,315	16,259	H9・H22道路交通センサス
	混雑度	1.21	1.10	
	【事業期間に対する評価】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初予定どおりに供用を開始している。</li> </ul>		
	【事業費に対する評価】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の地盤が想定より脆弱であったため、地盤改良費が増加し、工事費が4億円ほど増額した。事業を行う上で必要な費用の増加であるものの反省すべき点であるため、当該工事箇所のような脆弱な地質条件が考えられる箇所に道路を計画する場合には、より十分な地質調査を行った上で、当該事業計画を策定する必要がある。</li> </ul>		
	【効果の算定要因に対する評価】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道において、交通量、混雑度が減少していることから、一定の効果はあったものと考えられる。</li> </ul>		
③ 事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺には小中学校があり、現道が児童の通学路になっていることから、今回整備で交通量が減少したことにより、歩行者の安全が確保された。</li> </ul>			
<b>III 対応方針（案）</b>				
今後の事後評価の必要性	<p>主要な事業目標に対して目標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ないものとする。</p>			
改善措置の必要性	<p>事業目標を達成しており、改善措置の必要性はないものと考えられる。</p>			
同種事業に反映すべき事項	<p>バイパス整備による効果が確認できたものの、ヒアリングの結果では、生活道路への通過車両の流入が確認されており、バイパスと現道の間が、幹線道路等により連続的につながるような工区設定を行うことが必要である。</p>			
<b>IV 事業評価監視委員会の意見</b>				
<p>主要地方道名古屋半田線の対応方針（案）〔改善措置等の必要なし〕を了承する。</p>				
<b>V 対応方針</b>				
<p>改善措置等の必要なし</p>				