

事後評価調書(案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道瀬戸大府東海線				
事業箇所	大府市北崎町～大府市横根町				
事業のあらまし	<p>主要地方道瀬戸大府東海線は瀬戸市を起点とし日進市、東郷町、豊明市を經由し東海市に至る、名古屋市東部地域を南北に結ぶ主要幹線道路である。また、事業区間は第2次緊急輸送道路にも位置付けられており、防災上重要な路線である。</p> <p>事業区間は国道155号と主要地方道瀬戸大府東海線が交わる惣作交差点を含む大府市北崎町から横根町までの延長約1.8kmの区間であり、当地域から交通結節点である名古屋南ICや名古屋港へアクセスに対し、渋滞による交通阻害が生じていた。</p> <p>本事業は、路線を4車線拡幅整備することにより、交通混雑の緩和による物流ネットワークの強化や、大規模災害時等における円滑な救援・復旧活動を行うための幹線道路機能の強化を図ったものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <p>②地域の活性化</p> <p>③地震・津波対策</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	45.3億円	■工事費	28.0億円、	■用補費	10.6億円、■その他 6.7億円
事業期間	採択年度	2004年度	着工年度	2005年度	完成年度 2020年度
事業内容	<p>現道拡幅(4/4車線)</p> <p>延長1.8km、3種2級(60km/h)、幅員22.0m</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 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の4車線化による交通容量の拡大で混雑度(1.85(2015年)→0.43(2021年))・所要時間(上下線とも約1分短縮(2015年→2021年))が改善し、重要物流道路である伊勢湾岸自動車道とのアクセス性が向上した。 ・対象路線の交通量はコロナ禍で減少傾向(15,776台/12h(2015年)→13,431台/12h(2021年))の中、4車線整備後は大型車交通量(2,414台/12h(2015年)→2,646台/12h(2021年))・混入率(15%(2015年)→20%(2021年))とも増加しており、物流企業の立地とあわせて物流拠点へのアクセス道路としての需要が高まっている。 ・本事業により、沿線の物流・製造拠点の輸送効率が向上する中で、2016年7月には企業の物流センターが新設されている。 <p>② 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間西端の惣作交差点は主要渋滞箇所指定されており、渋滞緩和が望まれる。 ・4車線化整備により交差点の流入方向の速度が最大4km/h増加し、地域の混雑緩和に寄与。 <p>③地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は第2次緊急輸送道路に指定されており、拡幅整備により緊急輸送道路ネットワークの機能が強化された。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の整備により、伊勢湾岸自動車道とのアクセス性の向上、幹線道路、緊急輸送道路の機能強化が図られ、一定の事業効果が発現している。 			

	2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】 — 【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="387 322 1441 965"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 2004</th> <th>実績 2020</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>2005年度～ 2018年度</td> <td>2005年度～ 2020年度</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>23.9</td> <td>28.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>10.0</td> <td>10.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>6.6</td> <td>6.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>40.5</td> <td>45.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="8">効果の 算定要因</td> <td colspan="2">全車交通量</td> <td>15,776台/12時間</td> <td>13,431台/12時間</td> <td rowspan="8">H11 センサスの方向が不明なため、業務採択時はH27、実績はR3より算出</td> </tr> <tr> <td colspan="2">大型車交通量</td> <td>2,414台/12時間</td> <td>2,646台/12時間</td> </tr> <tr> <td colspan="2">大型車混入率</td> <td>15.3%</td> <td>19.7%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">混雑度</td> <td>1.85</td> <td>0.43</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">所要時間</td> <td>上り</td> <td>5.9分</td> <td>5.2分</td> </tr> <tr> <td>下り</td> <td>10.3分</td> <td>9.5分</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">交差点流入方向の 混雑時</td> <td>北東流入</td> <td>12.0km/h</td> <td>14.5km/h</td> </tr> <tr> <td>南東流入</td> <td>14.5km/h</td> <td>12.6km/h</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">旅行速度</td> <td>南西流入</td> <td>10.9km/h</td> <td>15.1km/h</td> </tr> <tr> <td>北西流入</td> <td>9.8km/h</td> <td>16.9km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】 ・事業期間が事業採択時の予定より延長されたが、事業期間に大きな阻害を要する要因はなく、2020年に事業を完了した。</p> <p>【事業費に対する評価】 ・事業費は事業採択時と比較し、大きく事業費が変更となる要因はなく、事業費は45.3億円で事業を完了した。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 ・コロナ禍の影響もあり交通量は減少しているものの、混雑度の改善、旅行速度が向上していることから、伊勢湾岸自動車道と物流・製造拠点のアクセス性が向上するなど、事業の効果が現れている。</p> <p>【その他】 —</p>			事業採択時 2004	実績 2020	備考	事業期間		2005年度～ 2018年度	2005年度～ 2020年度		事業費 (億円)	工事費	23.9	28.0		用地補償費	10.0	10.6		その他	6.6	6.7		合計	40.5	45.3		効果の 算定要因	全車交通量		15,776台/12時間	13,431台/12時間	H11 センサスの方向が不明なため、業務採択時はH27、実績はR3より算出	大型車交通量		2,414台/12時間	2,646台/12時間	大型車混入率		15.3%	19.7%	混雑度		1.85	0.43	所要時間	上り	5.9分	5.2分	下り	10.3分	9.5分	交差点流入方向の 混雑時	北東流入	12.0km/h	14.5km/h	南東流入	14.5km/h	12.6km/h	旅行速度	南西流入	10.9km/h	15.1km/h	北西流入	9.8km/h	16.9km/h
			事業採択時 2004	実績 2020	備考																																																															
事業期間		2005年度～ 2018年度	2005年度～ 2020年度																																																																	
事業費 (億円)	工事費	23.9	28.0																																																																	
	用地補償費	10.0	10.6																																																																	
	その他	6.6	6.7																																																																	
	合計	40.5	45.3																																																																	
効果の 算定要因	全車交通量		15,776台/12時間	13,431台/12時間	H11 センサスの方向が不明なため、業務採択時はH27、実績はR3より算出																																																															
	大型車交通量		2,414台/12時間	2,646台/12時間																																																																
	大型車混入率		15.3%	19.7%																																																																
	混雑度		1.85	0.43																																																																
	所要時間	上り	5.9分	5.2分																																																																
		下り	10.3分	9.5分																																																																
	交差点流入方向の 混雑時	北東流入	12.0km/h	14.5km/h																																																																
		南東流入	14.5km/h	12.6km/h																																																																
旅行速度	南西流入	10.9km/h	15.1km/h																																																																	
	北西流入	9.8km/h	16.9km/h																																																																	
③事業実施による環境の変化		<p>・コロナ禍の影響もあり全車交通量は減少傾向であるものの、大型車交通量に着目すると、事業区間の交通量は増加し、国道366号の交通量は減少しており、周辺路線の交通環境が改善された。</p> <p>・事業区間の4車線化により、事業区間及び国道366号の旅行速度が向上し、周辺道路の交通環境が改善された。</p>																																																																		
III 対応方針（案）																																																																				
今後の事後評価の必要性		・事業目標に対して効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。																																																																		
改善措置の必要性		・当初の事業目標に対する効果が発現しており、本事業として改善措置の必要性はない。																																																																		
同種事業に反映すべき事項		・一部区間の供用を行い、早期の効果実現を図った。他の事業においても、整備効果が見込める区間を優先的に整備・供用を行い、少しでも早く効果の発現を目指すことが考えられる。																																																																		
IV 事業評価監視委員会の意見																																																																				
V 対応方針																																																																				