

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>なご やつしま</small> 名古屋津島線 <small>しんがい</small> (新開工区)					
事業箇所	<small>つしま しんがいちよう やまとちよう</small> 津島市新開町～大和町					
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋津島線は、愛知県名古屋市から津島市に至る延長約19kmの路線であり、名古屋第二環状自動車道や(都)西尾張中央道等と接続する海部地域の東西軸として、地域の産業や経済等の発展に資する重要な道路である。また、第一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>当該事業区間と並行する現道では、朝夕の通勤ラッシュ時を中心に渋滞が発生しており、また、道路幅員が狭く歩行者の安全が十分ではないなどの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「交通安全対策の強化」「地震・津波対策の推進」を主な目的とし、主要地方道名古屋津島線の整備を実施するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>③地震・津波対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	21.9億円		■工事費 5.2億円、■用補費 15.2億円、■その他 1.5億円			
事業期間	採択年度	2012年度	着工年度	2012年度	完成年度	2019年度
事業内容	バイパス整備 延長0.8km 幅員23m (2/4車線)					
II 評価						

1) 主要目標の達成状況

【達成状況】
 ①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）
 ・本事業完了前後で、事業区間の北側に位置する主要地方道名古屋津島線の旧道区間の断面交通量が減少し、東西方向の交通の円滑化が確認できる。

交通量	路線	供用前 2015年度	供用 2020年 4月	供用後 2024年度	増減
	主要地方道名古屋津島線(旧道)	8,660台/12h		6,933台/12h	-1,727台/12h

・事業区間の東側に位置する区間（津島日光橋西交差点～新開交差点）における、事業区間に向かう方向（下り）のピーク時旅行速度は14.3km/hと低下していたが、本事業完了後に25.4km/hに改善し、東西方向の交通の円滑化が確認できる。

旅行速度	区間	供用前 2015年度	供用 2020年 4月	供用後 2021年度	増減
	津島日光橋西交差点～ 新開交差点	下り 14.3km/h		25.4km/h	+11.1km/h

・事業区間と並行路線である一般県道津島七宝名古屋線の混雑度が改善し、周辺路線を含めた東西方向の交通の円滑化が確認できる。

混雑度	路線	供用前 2015年度	供用 2020年 4月	供用後 2021年度	増減
	一般県道津島七宝名古屋線	1.09		1.00	-0.09

②交通安全対策の強化（歩道設置）
 ・事業完了前は旧道区間に歩道が無いもしくは歩道が狭かったが、本事業によって事業区間に歩道が設置されたことで事業区間周辺の当路線上の死傷事故及び死傷事故率が減少し、安全性の向上が確認できる。

	区間	供用前 2015年度	供用 2020年 4月	供用後 2021年度	増減
平均死傷 事故件数	北新開交差点～ 津島日光橋東交 差点	2.00件/年		1.33件/年	-0.67件/年
平均死傷 事故率		23.61件/億台扣		17.98件/億台扣	-5.63件/億台扣

③地震・津波対策の推進（広域的な防災機能の向上）
 ・本事業完了後、事業区間は旧道に代わって第1次緊急輸送道路として位置付けられ、防災機能を担う道路となり、地震・津波対策の強化が確認できる。

【達成状況に対する評価】
 ・当該事業の完了により、達成目標である「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」並びに「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の推進」は十分に達成している。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】
 -
 【達成状況に対する評価】
 -

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 2012年度	再評価時 2016年度	実績 2019年度	備考
事業期間		2012年度～ 2019年度	2012年度～ 2019年度	2012年度～ 2019年度	
事業費 (億円)	工事費	5.0	5.0	5.2	
	用地補償費	12.3	12.3	15.2	
	その他	1.8	1.8	1.5	
	合計	19.1	19.1	21.9	
交通量	主要地方道 名古屋津島線 (旧道)	-	8,660台/12h ※1	6,933台/12h ※2	

※1 道路交通センサス（2015年）のデータより

※2 2024年に実施した交通量調査結果より

【事業期間に対する評価】

- ・本事業は、事業採択時の予定どおり完了した。

【事業費に対する評価】

- ・事業費は事業採択時と比較し、約2.8億円(115%)の増額となった。
- ・要因としては、用地補償費が当初見込みより高かったためであり、増額はやむを得ないものであったと判断する。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・交通量について、事業区間の北側に位置する主要地方道名古屋津島線の旧道区間の断面交通量が減少している。
- ・死傷事故率について、事業完了後は17.98件/億台扣で、事業完了前（再評価時）と比べて約24%減少しており、事業効果が発現している。
- ・旅行速度について、事業完了後は25.4km/hで、事業完了前（再評価時）と比べて約11km/h増加しており、事業効果が発現している。

③事業実施による環境の変化

本事業で歩道が設置されたことにより、歩行者等の安全が確保され、道路の利用環境が改善された。また、本事業によって周辺路線も含めた東西方向の交通が円滑になり、交通環境が改善した。

Ⅲ 対応方針（案）

今後の事後評価の必要性

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ものと考えられる。

改善措置の必要性

事業目標に対する効果を十分に発現しており、新たな課題もみられないため、改善措置の必要性はないものと考えられる。

同種事業に反映すべき事項

事業区間の事業完了により、周辺路線を含めた東西方向の交通の円滑化や交通安全対策の強化が確認できた。現在、事業区間の東側部分で同路線の別区間の事業が進んでおり、別区間の事業完了時には当該区間と同様の効果発現が見込まれる。よって、今回と同様に別区間の事業完了時には同路線の交通量や旅行速度、混雑度、平均死傷事故件数や平均死傷事故率等の項目について事業の効果を確認する必要がある。

Ⅳ 事業評価監視委員会の意見

主要地方道名古屋津島線（新開工区）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