

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 名古屋岐阜線					
事業箇所	稲沢市下津森町～稲沢市下津下町					
事業のあらまし	<p>都市計画道路 名古屋岐阜線は、名古屋市から清須市、稲沢市、一宮市を経て岐阜県に至る主要幹線道路であり、また、愛知県地域防災計画において、第二次緊急輸送道路に指定されている路線である。</p> <p>このうち、当該事業区間は、尾張西部地域の商業、レクリエーション等、高次な都市活動の場と良好な都市環境空間を備えた魅力ある新しい拠点の形成を目的とした尾張西部都市拠点地区土地区画整理事業地区、下津陸田土地区画整理事業地区へ接続する道路であるが、交通量が多く混雑しているほか、歩道幅員が狭く、歩行者及び自転車の安全確保が求められていた。</p> <p>このため、「交通円滑化」「交通安全対策の強化」「緊急輸送道路機能の強化」を主な目的として、道路整備を実施したものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（交通円滑化）</p> <p>②交通事故対策の推進（交通安全対策の強化）</p> <p>③地震・津波対策の推進、風水害対策の推進（緊急輸送道路機能の強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	15.4 億円	■工事費 3.2 億円、■用補費 9.7 億円、■その他 2.5 億円				
事業期間	採択年度	2008 年度	着工年度	2008 年度	完成年度	2019 年度
事業内容	道路整備 延長 L=250m、幅員 W=30.0m（4 車線）					
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 交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間南側の下津交差点を南北方向に横断する歩行者及び自転車は、現場整備前の 2017 年の交通量調査では 577 人台/12h であったが、事業完了後の 2024 年の調査では 634 人台/12h となっており、交通量が増加している。 ・また、車両については、現場整備前の 2017 年の交通量調査では 16,372 台/日であったが、事業完了後の 2024 年における調査では 16,954 台/日となっており、同じく交通量が増加している。 ・交通量が増加するなか、本事業区間に向かう下津交差点北行きの最大渋滞長は、現場整備前の 2017 年の調査結果 380m から、事業完了後の 2024 年の調査結果では 130m と大きく減少しており、交通の円滑化が確認できた。 				

	<p>② 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の死傷事故の発生状況は、現場整備前（2016年～2018年の年平均）の死傷事故率（事業箇所発生した死傷事故件数に、区間道路延長及び交通量を加味した指標）が111.56件/億台キロであったが、事業完了後（2020年～2022年の年平均）の死傷事故率は21.55件/億台キロと大きく減少し、また、国土交通省が指定する事故危険箇所としての目安である100件/億台キロも下回った。 ・周辺住民へのヒアリングにおいても、「運転するときも歩くときも安全になった」との回答があった。 <p>③ 緊急輸送道路機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時（2008年度）から第二次緊急輸送道路に指定されているが、本事業により4車線化したことで、災害応急活動時の輸送ルートを確保しやすくなるなど、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られた。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、目標である交通円滑化及び交通安全対策の強化、緊急輸送道路機能の強化は十分に達成している。 																																								
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="478 1030 1340 1523"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (基準年：2007)</th> <th>実績 (基準年：2024)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>2008～ 2016年度</td> <td>2008～ 2019年度</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>1.8</td> <td>3.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>10.0</td> <td>9.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.9</td> <td>2.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>13.7</td> <td>15.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の 算定要因</td> <td>交通量^{※1}</td> <td>12,673台/日</td> <td>16,954台/日</td> <td></td> </tr> <tr> <td>最大渋滞長</td> <td>380m^{※2}</td> <td>130m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>死傷事故率</td> <td>288.25件/億台キロ</td> <td>21.55件/億台キロ</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※1：交通量調査（2007, 2017, 2024）の実測値×各基準年のセンサス昼夜率 ※2：整備前である2017年における最大渋滞長</p> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、2016年度に事業完了予定であったが、拡幅部だけでなく、現道も埋蔵文化財の調査が必要となったことから現道の路床改良が追加で発生した。そのため、当初の計画から3年間延伸し、2019年度に完了した。想定を上回る事業期間を要したが、埋蔵文化財の調査は必要なものであり、やむを得ないものであった。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業費は、現道まで埋蔵文化財の調査が必要となり、調査費及び現道の路床改良費の追加が生じ、事業採択時の13.7億円から前回再評価時に16.3億円へ計画を見直した。最終的な事業費の実績は15.4億円であり、見直しをした計画以内に収まっている。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場整備前と比較し、事業完了後の交通量が増加するなか、最大渋滞長の減少や死傷事故率の減少を確認できており、事業の効果が現れている。 			事業採択時 (基準年：2007)	実績 (基準年：2024)	備考	事業期間		2008～ 2016年度	2008～ 2019年度		事業費 (億円)	工事費	1.8	3.2		用地補償費	10.0	9.7		その他	1.9	2.5		合計	13.7	15.4		効果の 算定要因	交通量 ^{※1}	12,673台/日	16,954台/日		最大渋滞長	380m ^{※2}	130m		死傷事故率	288.25件/億台キロ	21.55件/億台キロ	
		事業採択時 (基準年：2007)	実績 (基準年：2024)	備考																																					
事業期間		2008～ 2016年度	2008～ 2019年度																																						
事業費 (億円)	工事費	1.8	3.2																																						
	用地補償費	10.0	9.7																																						
	その他	1.9	2.5																																						
	合計	13.7	15.4																																						
効果の 算定要因	交通量 ^{※1}	12,673台/日	16,954台/日																																						
	最大渋滞長	380m ^{※2}	130m																																						
	死傷事故率	288.25件/億台キロ	21.55件/億台キロ																																						

③ 事業実施による環境の変化	本事業の実施により、交通の円滑化及び交通安全の確保がなされ、道路の利用環境が改善された。
今後の事後評価の必要性	事業目標に対する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、改善措置の必要はない。
同種事業に反映すべき事項	標準的な事業計画、事業プロセス、工法で施工されているため、同種事業に反映すべき事項は特になし。
IV 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路 名古屋岐阜線の対応方針（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	