

## 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 <small>いぬやまおおほしせん</small> 犬山大橋線					
事業箇所	愛知県犬山市大字犬山字高見町 <sup>たかみ</sup> ～犬山市大字犬山字専正寺 <sup>せんしょうじ</sup>					
事業のあらまし	<p>(都) 犬山大橋線は、犬山市の中心街を南北に縦貫しており、岐阜県各務原市から犬山大橋を経て、国道41号へと接続する幹線道路である。当該区間は、犬山市役所及び名鉄犬山線犬山駅の直近であり、駐停車及び右折車等が原因となって交通渋滞が慢性化していた。さらに、自転車及び歩行者の通行も非常に多い箇所であり、歩道は設置されているものの、幅員が狭いため非常に危険な状態であった。また、中心市街地の賑わい創出の中心となる街路が未整備のため、良好な市街地の形成を阻害していた。</p> <p>これらのことから、本事業は「交通安全対策の強化」「市内の交通円滑化」「魅力ある市街地の形成」を主な目的として、(都) 犬山大橋線の現道拡幅整備及び電線共同溝整備を実施したものである。</p>					
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>① 交通安全対策の強化</p> <p>② 市内の交通円滑化</p> <p>③ 魅力ある市街地の形成</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	31.8 億円		□工事費 4.1 億円、□用補費 25.8 億円、□その他 1.9 億円			
事業期間	採択年度	1995 年度	着工年度	1995 年度	完成年度	2014 年度
事業内容	<p>現道拡幅整備、電線共同溝整備</p> <p>延長：480m、幅員：20.0m、車線数：2車線</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><b>【達成状況】</b></p> <p>① 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 犬山大橋線で死傷事故件数が約 9 件/年 (2010-2013 平均) から約 3 件/年 (2015-2017 平均) に減少した。</li> <li>・当該事業により、死傷事故件数が減少し、交通安全対策の強化に寄与した。</li> </ul> <p>② 市内の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間周辺は交通量に減少傾向が見受けられ、(都) 犬山大橋線の交通量は、13,658 台/12h から 12,254 台/12h に減少 (10%減)。並行する(市) 犬山富岡線と(市) 396 号線の交通量は、17~24%減少し、(都) 犬山大橋線と比較して減少幅が大きい。</li> <li>・当該事業による(都) 犬山大橋線の利便性向上で、並行する 2 路線からの交通転換を促し、(市) 犬山富岡線及び(市) 396 号線の交通円滑化に寄与した。</li> </ul> <p>③ 魅力ある市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員 5.25m の歩道を設置し快適な歩行空間の形成に加え、電線地中化による良好な景観も形成された。</li> <li>・沿線に飲食店等の店舗が新たに立地。</li> <li>・コミュニティバスのバス停が設置され、公共施設へのアクセス性が向上した。</li> <li>・また、(都) 犬山大橋線の自転車交通量は 14%増加し、歩行者交通量は 30%増加した。</li> <li>・アンケート調査では、公共施設へのアクセスについて「行きやすくなった」の回答が 58~63%。地域の街並み・景観について、「よくなった」の回答が 66%であった。</li> </ul>				

	<p>・当該事業により、快適な歩行者空間、良好な景観の形成と沿線施設へのアクセス向上により魅力ある市街地の形成に寄与した。</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業区間の整備により、交通安全対策の強化、および市内の交通円滑化が図られ、さらに魅力ある市街地の形成に寄与したことから、事業目標は十分に達成している。</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"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業採択時 (1995)</th> <th>再評価時 (1回目) (2005)</th> <th>再評価時 (2回目) (2009)</th> <th>実績 (2019)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間 (年度)</td> <td>1995～ 1999</td> <td>1995～ 2007</td> <td>1995～ 2010</td> <td>1995～ 2014</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>1.7</td> <td>4.0</td> <td>4.3</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>14.3</td> <td>17.8</td> <td>20.7</td> <td>25.8</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.0</td> <td>1.6</td> <td>1.9</td> <td>1.9</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>17.0</td> <td>23.4</td> <td>26.9</td> <td>31.8</td> <td>+4.9億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の算定要因</td> <td>事故</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>約9→3 件/年平均</td> <td>※ITARDA データ 事前 2010-13, 事後 2015-17</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>11,941 台/12H</td> <td>13,647 台/12H</td> <td>13,658 台/12H</td> <td>12,254 台/12H</td> <td>※事前評価時、再評価時の 交通量はセンサス交通量 ※再々評価時、事後評価時の 交通量は交通量調査</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <p>・用地の交渉や代替地の選定等に時間を要したことから、事業が長期化した。これらは、当初段階では想定が困難な事案であり、やむを得ないものであったと判断する。</p> <p>【事業費に対する評価】</p> <p>・用地補償の見直しのため用地補償費を変更する必要が生じたことから、それらを実施するため再々評価時に想定した事業費より約2割増額(約4.9億円増額)が必要となった。これらは、再々評価時では想定が困難な事案であり、やむを得ないものであったと判断する。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <p>・死傷事故件数は、約9件/年(2010-2013平均)から約3件/年(2015-2017平均)に減少した。</p> <p>・交通量については、幹線道路である現道拡幅区間において交通量が近年減少傾向にあり、わずかに減少(10%減)であったが、生活道路である現道区間では大幅に減少(17~24%減)しており、幹線道路と生活道路の機能の明確化が図られ、一定の効果があつたと判断する。</p>		事業採択時 (1995)	再評価時 (1回目) (2005)	再評価時 (2回目) (2009)	実績 (2019)	備考	事業期間 (年度)	1995～ 1999	1995～ 2007	1995～ 2010	1995～ 2014		事業費 (億円)	工事費	1.7	4.0	4.3	4.1	用地補償費	14.3	17.8	20.7	25.8	その他	1.0	1.6	1.9	1.9	合計	17.0	23.4	26.9	31.8	+4.9億円	効果の算定要因	事故	—	—	—	約9→3 件/年平均	※ITARDA データ 事前 2010-13, 事後 2015-17	交通量	11,941 台/12H	13,647 台/12H	13,658 台/12H	12,254 台/12H	※事前評価時、再評価時の 交通量はセンサス交通量 ※再々評価時、事後評価時の 交通量は交通量調査
		事業採択時 (1995)	再評価時 (1回目) (2005)	再評価時 (2回目) (2009)	実績 (2019)	備考																																										
	事業期間 (年度)	1995～ 1999	1995～ 2007	1995～ 2010	1995～ 2014																																											
	事業費 (億円)	工事費	1.7	4.0	4.3	4.1																																										
		用地補償費	14.3	17.8	20.7	25.8																																										
		その他	1.0	1.6	1.9	1.9																																										
		合計	17.0	23.4	26.9	31.8	+4.9億円																																									
	効果の算定要因	事故	—	—	—	約9→3 件/年平均	※ITARDA データ 事前 2010-13, 事後 2015-17																																									
		交通量	11,941 台/12H	13,647 台/12H	13,658 台/12H	12,254 台/12H	※事前評価時、再評価時の 交通量はセンサス交通量 ※再々評価時、事後評価時の 交通量は交通量調査																																									
	環境の変化による③事業実施	<p>沿線住民や地域に与える騒音や振動といったマイナス影響や自然環境へ与えた負荷については、沿線住民から苦情がないことやヒアリング等の結果からは、特に認められなかった。</p>																																														
III 対応方針(案)																																																
今後の事後評価の必要性	<p>事業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>事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものとする。</p>																																															

同種事業に反映すべき事項	本事業では、用地の交渉や代替地の選定等に時間を要したことから、事業が長期化した。そこで、今後同種他事業においては、事業の必要性を適時適切に説明し、地元及び地権者とのさらなる合意形成に努めていくことにより、事業を円滑に進めていくことが重要である。
IV 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路 犬山大橋線の対応方針（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	