

## 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 <sup>はんだとこなめ</sup> 半田常滑線					
事業箇所	愛知県半田市 <sup>しんはまちょう</sup> 新浜町～有楽町 <sup>ゆうらくちょう</sup>					
事業のあらまし	<p>主要地方道半田常滑線は、半田市を起点とし、知多半島中央部を横断して常滑市に至る路線であり、一般国道 247 号成岩立体、主要地方道半田南知多線の 4 車線化事業と連携して、西三河地域から中部国際空港に至るネットワークを形成し、あわせて半田市内の渋滞を解消するものである。また、第 1 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>当該事業区間の西側に位置する一般国道 247 号と名鉄河和線との踏切では、慢性的に渋滞が発生しているなど、物流や人の交流の点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「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」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」「地震減災対策の推進」を主な目的として、半田市街地の踏切渋滞の緩和を図り、知多地域と西三河地域を結ぶネットワークを形成するため、主要地方道半田常滑線を整備したものである。</p>					
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></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><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	94.0 億円	■工事費 58.5 億円、■用補費 26.3 億円、■その他 9.2 億円				
事業期間	採択年度	平成 18 年度	着工年度	平成 19 年度	完成年度	平成 25 年度
事業内容	<p>現道拡幅事業・橋りょう整備事業</p> <p>延長：L=1.4km（うち橋りょう部：右折立体 L=306m、成岩高架橋 L=360m）</p> <p>車線数：4 車線・2 車線、幅員：W=30m・12m（H25 供用）</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) 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>・事業区間を利用する企業へのアンケート調査を実施した結果、本事業の整備について約61%が満足しているとの回答を得た。また、満足していると回答した約68%が「走行時間が短縮された」と感じているとの回答を得た。</li> </ul> <p>(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備前の通行ルートである一般県道衣浦西港線の交通量は約38%減少し、踏切を通過しないルートが確立された。 交通量：5,566台/日（H17センサス値）→3,466台/日（H27センサス値） 踏切箇所：2箇所（整備前）→踏切なし（整備後）</li> <li>・本事業により、瑞穂町東交差点から知多半島道路半田IC間の所要時間が短縮された。 所要時間：14分（整備前ルート）→11分30秒（整備後ルート） ※所要時間はH17・H27センサス値より算出 実走時間：17分42秒（整備前ルート）→11分5秒（整備後ルート）</li> <li>・本事業区間の交通量は16,533/日（H27センサス値）となった。</li> </ul> <p>(3) 地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、第1次緊急輸送道路として位置づけられ、緊急時の輸送能力が向上した。また、成岩高架橋の歩道部が半田市防災計画の津波高潮時の緊急避難場所として位置づけられ、災害時の避難場所が確保された。</li> <li>・消防署へヒアリングを実施した結果「半田常滑線が整備されたことにより、周辺道路も含めて従前に比べて交通の流れが良くなったことで、救急活動時の時間が短縮された」との回答を得た。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤や渋滞のないスムーズな移動空間、地震減災対策の強化が図られ、事業目標は達成している。</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	<b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b>					
			事業採択時 (H18)	実績 (H30)	備考	
	事業期間		H19～H25	H19～H25		
	事業費 (億円)	工事費		39.0	58.5	
		用地補償費		21.0	26.3	
		その他		5.0	9.2	
		合計		65.0	94.0	+29.0
	効果の 算定要因	交通量 (台/日)	衣浦西港線	5,566	3,466	事業採択時：H17 センサス 実績：H27 センサス
			事業区間	—	16,533	
		瑞穂町東交 差点～ 知多半島道 路半田 IC	走行距離	5.7km	4.4km	
混雑時 所要時間			14分	11分30秒		
実走 所要時間			—	17分42秒	上段：整備前ルート 下段：整備後ルート	
			—	11分5秒		
<p><b>【事業期間に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画通り事業を完了した。</li> </ul> <p><b>【事業費に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・成岩高架橋の施工において、鉄道事業者との施工協議により、線路との離隔を当初の想定よりも確保する必要があり、大型重機への変更やそれを支える構台及び杭打ち補強が必要となったため、費用増となった。また、それに伴い近接する精密機械工場への振動対策も必要となり、低振動の工法を採用したため、費用増となった。</li> <li>・成岩高架橋と右折立体間の盛土を施工するにあたり、用地取得後に地質調査をしたところ、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が必要となったため、費用増となった。</li> <li>・用地補償について、対象の物件調査を行ったところ、当初の想定よりも物件補償費が必要となったため、費用増となった。</li> <li>・以上3つが主な増額要因であり、当初段階で想定が困難な事案についてはやむを得ないものの、鉄道事業者との施工協議については、より綿密に事前協議をすべきであったと判断する。</li> </ul> <p><b>【効果の算定要因に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、瑞穂町東交差点から知多半島道路半田 IC 間で踏切を通過しないアクセスが可能となり、所要時間が短縮されていることから、本事業は一定の効果があつたと判断する。</li> </ul>						
③事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、鉄道との交差点において、踏切を通過しないアクセスが可能となったことで、半田市中心部の交通環境は改善されたものと判断する。</li> <li>・第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られたとともに、津波高潮時の緊急避難場所が確保された。</li> </ul>					
<b>Ⅲ 対応方針（案）</b>						
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目標に対して目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul>					
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
同種事業に反映すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業では、鉄道事業者との施工協議により施工方法が変更となり、それに伴い近接する精密機械工場への振動対策も必要になったことから、大幅に事業費が増加した。したがって、当該事業のように鉄道事業者との施工協議を要する場合には、より綿密に事前協議を行っておく必要がある。</li> </ul>					

IV 事業評価監視委員会の意見

V 対応方針