

事後評価調書(案)

I 事業概要																														
事業名	道路事業(道路改良事業)																													
地区名	一般県道名古屋豊山稲沢線																													
事業箇所	西春日井郡豊山町豊山																													
事業のあらまし	<p>一般県道名古屋豊山稲沢線は、名古屋市北区から豊山町を経由し稲沢市に至る延長12.8kmの路線であり、国道41号などの主要な幹線道に接続するとともに、尾張北部地域の交流を促進させる重要な路線である。</p> <p>当該区間については、沿線に小中学校が位置するとともに、県営名古屋空港への主要なアクセス道路としての役割を有しているが、道路幅員は狭く、歩道も大半が未整備のため、特に通勤・通学時間帯の交通渋滞、交通安全上の課題を有していた。</p> <p>このため、「交通安全対策の強化」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」を主な目的として、主要地方道春日井稲沢線～一般県道名古屋空港中央線間の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渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>②交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																													
事業費	事業費		内訳																											
	42.3億円		■工事費4.2億円、■用補費36.3億円、■その他1.8億円																											
事業期間	採択年度	平成2年度	着工年度	平成2年度	完成年度 平成23年度																									
事業内容	現道拡幅整備((主)春日井稲沢線～豊山小学校)		延長L=0.3km	幅員W=16m (H17供用)																										
	バイパス整備(豊山小学校～(一)名古屋空港中央線)		延長L=0.6km	幅員W=16m (H23供用)																										
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渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>■本事業区間の整備により、名古屋市方面⇄県営名古屋空港の走行速度は約2～12km/h上昇し、アクセス性が向上した。また、近隣企業に実施したアンケート調査(H28.6実施)では、「県営名古屋空港へのアクセス性がよくなった」「走りやすくなった」との回答を得た。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">走行速度</th> <th>整備前 (H11 センサ)</th> <th colspan="2">整備後 (H28.5 実測)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">伊勢山交差点 ⇄ 名古屋空港交差点 (主)春日井稲沢線 (一)名古屋空港中央線</td> <td></td> <td rowspan="2">18.7km/h</td> <td>北行</td> <td>朝比ヶ-ク:23.9km/h 夕比ヶ-ク:30.3km/h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>南行</td> <td>朝比ヶ-ク:23.5km/h 夕比ヶ-ク:21.0km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>■本事業区間の交通量は増加しているが、現道の交通量は減少した。本事業区間の整備により、本事業区間は町の南北方向の幹線道路として、現道は生活道路としての機能が明確となった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通量(12h)</th> <th>整備前 (H11 センサ)</th> <th>整備後 (H28.5 実測)</th> <th>整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>本事業区間(現道拡幅整備区間)</td> <td>8,306台</td> <td>9,506台</td> <td>1.14</td> </tr> <tr> <td>現道</td> <td>8,306台</td> <td>2,877台</td> <td>0.35</td> </tr> </tbody> </table>				走行速度		整備前 (H11 センサ)	整備後 (H28.5 実測)		伊勢山交差点 ⇄ 名古屋空港交差点 (主)春日井稲沢線 (一)名古屋空港中央線		18.7km/h	北行	朝比ヶ-ク:23.9km/h 夕比ヶ-ク:30.3km/h		南行	朝比ヶ-ク:23.5km/h 夕比ヶ-ク:21.0km/h	交通量(12h)	整備前 (H11 センサ)	整備後 (H28.5 実測)	整備後/整備前	本事業区間(現道拡幅整備区間)	8,306台	9,506台	1.14	現道	8,306台	2,877台	0.35
	走行速度		整備前 (H11 センサ)	整備後 (H28.5 実測)																										
伊勢山交差点 ⇄ 名古屋空港交差点 (主)春日井稲沢線 (一)名古屋空港中央線		18.7km/h	北行	朝比ヶ-ク:23.9km/h 夕比ヶ-ク:30.3km/h																										
			南行	朝比ヶ-ク:23.5km/h 夕比ヶ-ク:21.0km/h																										
交通量(12h)	整備前 (H11 センサ)	整備後 (H28.5 実測)	整備後/整備前																											
本事業区間(現道拡幅整備区間)	8,306台	9,506台	1.14																											
現道	8,306台	2,877台	0.35																											

①事業目標の達成状況		<p>②交通安全対策の強化</p> <p>■本事業により、全線に歩道が整備され、交通安全性が向上した。</p> <table border="1" data-bbox="422 235 1423 353"> <tr> <td></td> <td>整備前</td> <td>整備後</td> </tr> <tr> <td>歩道整備率</td> <td>約 14% (豊山小・中学校前のみ)</td> <td>100% (全線)</td> </tr> </table> <p>■沿線住民を対象としたアンケート調査(H28.5実施)では、歩行時・自転車走行時に「整備前より安全・安心である」との回答が70.7%、自動車運転時に「整備前より安全性が向上した」との回答が70.7%得られた。</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、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が図られ、事業目標は十分に達成している。</p>		整備前	整備後	歩道整備率	約 14% (豊山小・中学校前のみ)	100% (全線)																																						
	整備前	整備後																																												
歩道整備率	約 14% (豊山小・中学校前のみ)	100% (全線)																																												
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="370 824 1433 1429"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (H2)</th> <th>実績 (H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H2～H23</td> <td>H2～H23</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>4.0</td> <td>4.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>35.4</td> <td>36.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.9</td> <td>1.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>41.3</td> <td>42.3</td> <td>+1.0億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の 算定要因</td> <td rowspan="3">計画交通量</td> <td>—台/12H</td> <td>6,667台/12H</td> <td rowspan="3">事業採択時：H11センサ値 実績交通量：H28.5実測値 上段：バイパス整備区間 中段：現道拡幅区間 下段：現道区間</td> </tr> <tr> <td>8,306台/12H</td> <td>9,506台/12H</td> </tr> <tr> <td>8,306台/12H</td> <td>2,877台/12H</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">ピーク時 旅行速度</td> <td>バイパス 現道拡幅</td> <td>—km/h</td> <td>23.9km/h 21.0km/h</td> <td rowspan="2">事業採択時：H11センサ値 実績旅行速度：H28.5実測値 上段：北進 下段：南進</td> </tr> <tr> <td>現道</td> <td>18.7km/h</td> <td>22.4km/h 24.2km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画通り完了できた。</li> </ul> <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択時と比較し、大きな差異はなく、ほぼ計画どおりとなった。</li> </ul> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量は、幹線道路である現道拡幅区間は増加(14%増)し、生活道路である現道区間は減少(65%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たこと、また、旅行速度も向上していることから、一定の効果があつたと判断する。</li> </ul>			事業採択時 (H2)	実績 (H28)	備考	事業期間		H2～H23	H2～H23		事業費 (億円)	工事費	4.0	4.2		用地補償費	35.4	36.3		その他	1.9	1.8		合計	41.3	42.3	+1.0億円	効果の 算定要因	計画交通量	—台/12H	6,667台/12H	事業採択時：H11センサ値 実績交通量：H28.5実測値 上段：バイパス整備区間 中段：現道拡幅区間 下段：現道区間	8,306台/12H	9,506台/12H	8,306台/12H	2,877台/12H	ピーク時 旅行速度	バイパス 現道拡幅	—km/h	23.9km/h 21.0km/h	事業採択時：H11センサ値 実績旅行速度：H28.5実測値 上段：北進 下段：南進	現道	18.7km/h	22.4km/h 24.2km/h
		事業採択時 (H2)	実績 (H28)	備考																																										
事業期間		H2～H23	H2～H23																																											
事業費 (億円)	工事費	4.0	4.2																																											
	用地補償費	35.4	36.3																																											
	その他	1.9	1.8																																											
	合計	41.3	42.3	+1.0億円																																										
効果の 算定要因	計画交通量	—台/12H	6,667台/12H	事業採択時：H11センサ値 実績交通量：H28.5実測値 上段：バイパス整備区間 中段：現道拡幅区間 下段：現道区間																																										
		8,306台/12H	9,506台/12H																																											
		8,306台/12H	2,877台/12H																																											
ピーク時 旅行速度	バイパス 現道拡幅	—km/h	23.9km/h 21.0km/h	事業採択時：H11センサ値 実績旅行速度：H28.5実測値 上段：北進 下段：南進																																										
	現道	18.7km/h	22.4km/h 24.2km/h																																											
③事業実施による環境の変化		<ul style="list-style-type: none"> <li>・全線に歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性および快適性が向上したと判断する。</li> <li>・バイパス区間が整備されたことにより、並行する現道交通の転換が図られ、現道の交通環境は改善されたものと判断する。</li> </ul>																																												

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	・ 事業目標に対して目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。
改善措置の必要性	・ 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。
同種事業に反映すべき事項	・ 標準的な事業計画、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	
Ⅴ 対応方針	