

## 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	主要地方道半田南知多線				
事業箇所	知多郡武豊町大字富貴地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道半田南知多線は、知多半島の東岸を南北に縦貫する都市計画道路で、半田市から南側については、知多半島を周回する国道247号のバイパスとして機能する幹線道路であり、観光シーズン、通勤・通学時等の国道247号の渋滞緩和を図る上で非常に重要な路線である。</p> <p>このうち、当該工区は半田市の市街地と武豊町南部を結び、円滑な自動車移動を促す道路ネットワークを形成する路線である。</p> <p>本事業は、知多郡武豊町大字富貴地内の延長1.4kmのバイパス事業であり、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤整備し、渋滞のないスムーズな移動空間を提供することを目的に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モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤整備</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費		内訳		
	23.8億円		■工事費10.2億円、■用補費11.4億円、■その他2.2億円		
事業期間	採択年度	平成18年度	着工年度	平成18年度	完成年度 平成22年度
事業内容	バイパス整備(2/4車線) 延長L=1.4km 幅員W=23m				
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整備</p> <p>当該工区の整備前は、現道となる国道247号の渋滞により、走行性に劣っており、名古屋・半田方面へのアクセスに時間を要していたが、本事業区間の整備によりアクセス性が向上した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>臨海工業団地エリアから名古屋・半田方面へ複数ルートを選択が可能となり、アクセス機能が向上した。</li> <li>事業区間の整備により「武豊火力発電所前」⇒「金下」までの所要時間が短縮した。 整備前：約11分⇒整備後：約7分と約4分の所要時間短縮が図られた。</li> </ul> <p>②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、国道247号の交通量が減少し混雑緩和が図られた。これにより、事業区間付近では国道247号及び主要地方道半田南知多線の並行する2路線でスムーズな走行が可能となった。</p> <p>1) 走行環境の改善(交通量の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道247号の交通量が大幅に減少、武豊小鈴谷線の交通量も若干減少し、走行環境が改善された。</li> </ul> <p>国道247号の交通量 整備前：11,943台/12h⇒整備後：7,349台/12h 武豊小鈴谷線の交通量 整備前：7,267台/12h⇒整備後：6,356台/12h</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道247号—事業区間の断面交通量の約4割を事業区間が分担している。</li> </ul> <p>断面交通量 整備前：11,943台/12h⇒整備後：国道247号 7,349台/12h(約59%) 事業区間 5,092台/12h(約41%)</p>			

		<p>2) 旅行速度の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 247 号の混雑時の旅行速度が改善した。 国道 247 号の混雑時旅行速度 整備前：17.3km/h⇒整備後：20.9km/h</li> <li>・ 事業区間の混雑時旅行速度は 29.3km/h と混雑時でもスムーズな走行が可能である。</li> </ul> <p>3) 事業者アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者アンケート（ヒアリング調査、平成 27 年 7 月実施）の結果、主要地方道半田南知多線周辺事業者から移動時間の短縮効果や、半田市方面と武豊町南部地区との相互のアクセス向上効果が得られたとの回答を得た。</li> <li>・ 一方、中央分離帯のある道路となったため、店舗の出入口において道路を逆走する車両があり危険だったとの回答があった。</li> </ul> <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、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤整備、渋滞のないスムーズな移動空間の提供が図られ、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" data-bbox="371 853 1436 1424"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (H18)</th> <th>実績 (H27)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H18～H22</td> <td>H18～H22</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>9.5</td> <td>10.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>9.2</td> <td>11.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>4.5</td> <td>2.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>23.2</td> <td>23.8</td> <td>+0.6 億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果の 算定要因</td> <td colspan="2">計画交通量</td> <td>9,000 台/日</td> <td>6,823 台/日</td> <td>事業採択時：H22 暫定供用した際の計画値 実績交通量：H27 の実測値</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">ピーク時 旅行速度</td> <td>バイパス</td> <td>－km/h</td> <td>29.3km/h 38.4km/h</td> <td rowspan="2">事業採択時の速度：H17 センサス値 実績：H27 旅行速度調査結果 実績の上段：北進 実績の下段：南進</td> </tr> <tr> <td>現道</td> <td>17.3km/h</td> <td>20.9km/h 36.8km/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>・ 事業費は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>・ 利用交通量は計画交通量に満たないものの、交通量調査の結果、並行する国道 247 号の交通量が約 38%減少しており、事業の効果があらわれている。</li> </ul>			事業採択時 (H18)	実績 (H27)	備考	事業期間		H18～H22	H18～H22		事業費 (億円)	工事費	9.5	10.2		用地補償費	9.2	11.4		その他	4.5	2.2		合計	23.2	23.8	+0.6 億円	効果の 算定要因	計画交通量		9,000 台/日	6,823 台/日	事業採択時：H22 暫定供用した際の計画値 実績交通量：H27 の実測値	ピーク時 旅行速度	バイパス	－km/h	29.3km/h 38.4km/h	事業採択時の速度：H17 センサス値 実績：H27 旅行速度調査結果 実績の上段：北進 実績の下段：南進	現道	17.3km/h	20.9km/h 36.8km/h
			事業採択時 (H18)	実績 (H27)	備考																																						
事業期間		H18～H22	H18～H22																																								
事業費 (億円)	工事費	9.5	10.2																																								
	用地補償費	9.2	11.4																																								
	その他	4.5	2.2																																								
	合計	23.2	23.8	+0.6 億円																																							
効果の 算定要因	計画交通量		9,000 台/日	6,823 台/日	事業採択時：H22 暫定供用した際の計画値 実績交通量：H27 の実測値																																						
	ピーク時 旅行速度	バイパス	－km/h	29.3km/h 38.4km/h	事業採択時の速度：H17 センサス値 実績：H27 旅行速度調査結果 実績の上段：北進 実績の下段：南進																																						
		現道	17.3km/h	20.9km/h 36.8km/h																																							
	③ 事業実施による環境の変化		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該区間の整備に伴い、走行速度が向上したことによって CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM 排出量削減の効果があつたと判断する。</li> </ul>																																								

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	当該工区の整備に伴い、並行する国道247号の混雑が緩和しており、迂回機能を果たしている。そのため、当該事業区間としての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	中央分離帯設置区間における店舗等の出入口には、逆走を防ぐ対策として矢印サイン設置等による誘導を図ることが必要である。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅴ 対応方針	