

## 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	一般国道247号 碧南～西尾拡幅					
事業箇所	碧南市港本町～西尾市寺津町					
事業のあらまし	<p>一般国道247号は、名古屋市熱田区を起点とし、半田市を經由して豊橋市に至る延長151.3kmの主要幹線道路である。</p> <p>このうち碧南～西尾拡幅は、碧南市港本町から西尾市寺津町に至る区間について2車線から4車線へ拡幅を行うことにより、西三河地方から名古屋・半田方面へのアクセス機能強化、衣浦港沿岸の産業集積地をはじめとする西三河・知多地域の広域交通基盤の強化、碧南・西尾市街地の交通混雑の緩和、および緊急輸送道路の強化による防災性の向上を図ることを目的とした事業である。</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>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	65.0億円		■工事費60.5億円、口用補費0円、■その他4.5億円			
事業期間	採択年度	平成16年度	着工年度	平成16年度	完成年度	平成22年度
事業内容	現道拡幅(2/4→4/4車線)延長L=4.4km 幅員W=30m					
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> <p>事業区間周辺の製造関連企業へのアンケートを実施した結果、国道247号の4車線化によって、交通環境の改善がなされ、業務効率性の向上や、安全性の向上を感じているとの回答を得た。</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>事業着手前に比べ、旅行速度の向上、交通処理能力の向上、市街地の交通混雑緩和が図られている。</p> <p>・旅行速度※の向上(※各時間帯の計測における平均旅行速度)</p> <p>東行き 朝ピークで +6.3km/hの向上(30.8km/h → 37.1km/h)</p> <p>夕ピークで +7.2km/hの向上(30.1km/h → 37.3km/h)</p> <p>西行き 朝ピークで +10.7km/hの向上(23.6km/h → 34.3km/h)</p> <p>夕ピークで +6.1km/hの向上(31.3km/h → 37.4km/h)</p> <p>・交通処理能力の向上、市街地の交通混雑緩和</p> <p>国道247号の交通処理能力の向上により、断面交通量は13,746台/12hから17,495台/12hとなり約3,700台/12h(約27%)増加した。</p> <p>一方、市街地部を通過する並行路線である主要地方道岡崎碧南線は8,867台/12hから7,555台/12hとなり、約1,300台/12hが国道247号へ交通転換している。このようなことから当該事業は市街地部の交通混雑緩和にも寄与している。</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <p>当該路線は第二次緊急輸送道路に指定されている。また、事業区間を管内とする消防署、警察署へのアンケートを実施した結果、災害時の現場到着時間の確実性の増大や、広域連携可能性増大を感じているとの回答を得た。</p>				

		<p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業により、広域交通基盤の整備、スムーズな移動空間の提供、および地震減災対策の推進が図られ、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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (H16)</th> <th>実績 (H27)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H16～H22</td> <td>H16～H22</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>60.0</td> <td>60.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>4.0</td> <td>4.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>64.0</td> <td>65.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果の算定要因</td> <td colspan="2">断面交通量 (台/日)</td> <td>18,007台/24h</td> <td>22,918台/24h</td> <td>事業採択時：H22センサスの値 実績：H27交通量調査の値</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">旅行速度 (km/h)</td> <td rowspan="2">朝ピーク</td> <td>東行き</td> <td>30.8km/h</td> <td>37.1km/h</td> <td rowspan="4">事業採択時：H22旅行速度調査の値 実績：H27旅行速度調査の値</td> </tr> <tr> <td>西行き</td> <td>23.6km/h</td> <td>34.3km/h</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">夕ピーク</td> <td>東行き</td> <td>30.1km/h</td> <td>37.3km/h</td> </tr> <tr> <td>西行き</td> <td>31.3km/h</td> <td>37.4km/h</td> </tr> </tbody> </table>				事業採択時 (H16)	実績 (H27)	備考	事業期間		H16～H22	H16～H22		事業費 (億円)	工事費	60.0	60.5		用地補償費	0.0	0.0		その他	4.0	4.5		合計	64.0	65.0		効果の算定要因	断面交通量 (台/日)		18,007台/24h	22,918台/24h	事業採択時：H22センサスの値 実績：H27交通量調査の値	旅行速度 (km/h)	朝ピーク	東行き	30.8km/h	37.1km/h	事業採択時：H22旅行速度調査の値 実績：H27旅行速度調査の値	西行き	23.6km/h	34.3km/h	夕ピーク	東行き	30.1km/h	37.3km/h	西行き	31.3km/h	37.4km/h
			事業採択時 (H16)	実績 (H27)	備考																																														
	事業期間		H16～H22	H16～H22																																															
	事業費 (億円)	工事費	60.0	60.5																																															
		用地補償費	0.0	0.0																																															
		その他	4.0	4.5																																															
		合計	64.0	65.0																																															
	効果の算定要因	断面交通量 (台/日)		18,007台/24h	22,918台/24h	事業採択時：H22センサスの値 実績：H27交通量調査の値																																													
		旅行速度 (km/h)	朝ピーク	東行き	30.8km/h	37.1km/h	事業採択時：H22旅行速度調査の値 実績：H27旅行速度調査の値																																												
西行き				23.6km/h	34.3km/h																																														
夕ピーク			東行き	30.1km/h	37.3km/h																																														
			西行き	31.3km/h	37.4km/h																																														
【事業期間に対する評価】																																																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画通り完了できた。</li> </ul>																																																			
【事業費に対する評価】																																																			
<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、ほぼ計画通りとなった。</li> </ul>																																																			
【効果の算定要因に対する評価】																																																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通量が増加したことにより利用促進が図られたこと、また、旅行速度も向上していることから、一定の効果があったと判断する。</li> </ul>																																																			
③ 事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度の向上により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM 排出量削減の効果があったと判断する。</li> </ul>																																																		
III 対応方針 (案)																																																			
今後の事後評価の必要性	<p>主要な事業目標に対して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。</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。</p>																																																		
同種事業に反映すべき事項	<p>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い。</p>																																																		
IV 事業評価監視委員会の意見																																																			
V 対応方針																																																			