

事後評価調書(案)

| I 事業概要 | | | | | |
|------------|---|---|--|--------|-------------|
| 事業名 | 港湾事業・道路事業 | | | | |
| 地区名 | 臨港道路武豊線（主要地方道 半田南知多線） | | | | |
| 事業箇所 | 半田市 十一号地地内～武豊町 字沢田新田地内 | | | | |
| 事業のあらまし | <p>臨港道路武豊線は、重要港湾衣浦港の中央ふ頭西地区と武豊北ふ頭地区を結ぶ連絡道路として、平成2年11月に暫定2車線で供用開始したが、港湾取扱貨物量の増大及び背後地域の発展に伴い、慢性的な交通渋滞が発生していた。</p> <p>また、平成17年2月の中部国際空港の開港もあり、衣浦トンネルの4車線化（平成14年度完了）、主要地方道半田常滑線の整備（平成22年度完了）が実施され流入交通量の増加が見込まれていた。</p> <p>そのため、臨港道路武豊線と主要地方道半田南知多線の重複区間として既存2車線を4車線化することとなり、港湾事業と道路事業の合併事業として整備を実施した。</p> <p>また、武豊北ふ頭において耐震強化岸壁を整備（平成17年度完了）したことに伴い、ふ頭と第一次緊急輸送道路 一般県道碧南半田常滑線を結ぶ道路として、本道路を第一次緊急輸送道路として平成20年に位置付けた。</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>【副次目標】</p> <p>③地震減災対策の促進</p> | | | | |
| 事業費 | 事業費 | | 内訳 | | |
| | 110.00 億円 | | ■工事費 91.75 億円、■用補費 10.15 億円、■その他 8.10 億円 | | |
| 事業期間 | 採択年度 | 平成15年度 | 着工年度 | 平成15年度 | 完成年度 平成22年度 |
| 事業内容 | 道路改良（2/4→4/4）延長L=4.4km 幅員W=19.25m | | | | |
| 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 交通量は、2車線時（H13実測）15,971台/12hから4車線時（H27実測）22,147台/12hとなり、約1.4倍になった。</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供 旅行速度は、2車線時（H13実測）上り21.2km/h、下り20.6km/hに対して、4車線時（H27実測）では上り35.9km/h、上り36.2km/hになり、上り下り共に約15km/h 向上した。また、混雑度も1.40から0.86に緩和された。 衣浦港西岸地区の企業にアンケートを行った結果によると、約79%の企業から「朝夕の渋滞が少なくなった」と回答し、約50%の企業から「安全性の確保向上や定時制が確保できた」との回答を得た。</p> <p>【達成状況に対する評価】 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が図られ、事業目標を達成している。</p> | | | |
| | 2) 副次目標の達成状況 | <p>【達成状況】</p> <p>③地震減災対策の促進 当該道路は、武豊北ふ頭の耐震強化岸壁（平成17年度完了）と第一次緊急輸送道路碧南半田常滑線を接続する道路として、第一次緊急輸送道路に指定（平成20年度）された。</p> <p>【達成状況に対する評価】 副次目標を達成している。</p> | | | |

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

| | | 事業採択時 | 実績 | 備考 | |
|-------------|------------------|---------|---------|----------------------|---------------------|
| 事業期間 | | H15～H22 | H15～H22 | | |
| 事業費 (億円) | 工事費 | 61.58 | 91.75 | 道路橋示方書の改訂に伴う耐震設計の見直し | |
| | 用地補償費 | 10.09 | 10.15 | | |
| | その他 | 5.33 | 8.10 | | |
| | 合計 | 77.00 | 110.00 | | |
| 効果の 算定要因 | 断面交通量 (台/12h) | | 15,971 | 22,147 | 事業採択時:H13 実績:H27 |
| | 旅行速度 (km/h) | 上り | 21.2 | 35.9 | |
| | | 下り | 20.6 | 36.2 | |
| | 混雑度 | | 1.40 | 0.86 | |

②事業効果の発現状況

【事業期間に対する評価】

計画どおり完了した。

【事業費に対する評価】

当初事業費の算出の際は、1期線の事業費を基にして算出していたが、平成14年に道路橋仕方書が改訂され、確保すべき耐震性能が向上したため、既設2車線を含む橋梁の耐震化に必要な施工費が増大した。これは、地震に対する安全性の確保から、必要不可欠な増額であると判断する。

【効果の算定要因に対する評価】

ア) 交通量の増加について

事業採択時(H13)の交通量に比べて、H27調査の交通量は1.4倍にまで増加している。要因としては、本事業と合わせて主要地方道半田常滑線の整備がほぼ同時期に行われ、知多半島道路やセントレア方面への動線が強化されたためと判断する。衣浦トンネルを経て西三河方面から国道247号と本道路が4車線で結節したことが挙げられる。これらは、本事業で4車線化を実施したことで、物流が円滑化した効果であると判断する。

イ) 旅行速度の向上および混雑度の改善

事業採択時に比べて旅行速度は1.7倍に向上し、混雑度においても改善が図られていることから、一定の効果があつたと判断する。

③事業実施による環境の変化

旅行速度の向上により、CO₂、NO_x、SPM 排出量削減の効果があつたと判断する。

III 対応方針(案)

| | |
|-------------|--|
| 今後の事後評価の必要性 | 事業目標に対する効果が十分に発現しているため、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、新たな事業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、工法で実施しているため、同種事業に反映すべき事項はない。 |
| IV 事業評価監視委員会の意見 | |
| | |
| V 対応方針 | |
| | |