

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 豊田安城線																	
事業箇所	安城市宇頭茶屋町地内～新田町地内																	
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田安城線は、豊田市と安城市を結び、主要地方道岡崎半田線を経由して重要港湾衣浦港に至る幹線道路で、西三河内陸工業地帯と衣浦臨海工業地帯を結ぶ産業・経済上極めて重要な路線であり、また、西三河地域における都市相互間の緊密な連絡および市街地の交通緩和を図るうえで大きな役割を果たす路線である。</p> <p>現道が国道1号・名鉄名古屋本線との平面交差部分で混雑を生じていたため、新たなバイパスルートのうち当該平行区間の高架整備(尾崎高架橋)により混雑緩和を図ったものである。</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 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>③ 地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>なし</p>																	
事業費	事業費		内訳															
	60億円		□工事費 33億円、□用補費 20億円、□その他 7億円															
事業期間	採択年度	平成10年度	着工年度	平成11年度	完成年度	平成21年度												
事業内容	延長L=1.20km 幅員W=30.0~57.9m																	
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(国道1号ならびに名鉄名古屋本線を横断する業務ルートを持っている企業)へのアンケートによると、尾崎高架橋の供用によって交通環境の改善がなされ、業務の効率性の向上や安全性の向上を感じている。</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、現道の渋滞緩和、旅行速度の向上、断面処理能力の向上が図られている。</p> <p>・渋滞長の状況</p> <p>現道北行き 500m→100m(400m減少) ※朝ピーク</p> <p>現道南行き 430m→240m(190m減少) ※夕ピーク</p> <p>・走行速度の向上</p> <p>朝ピーク以外はすべて尾崎高架橋経由が最短ルートを形成(主な効果)</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="2">現道</td> <td rowspan="2">北行き</td> <td>朝ピークで+3.9km/hの向上</td> </tr> <tr> <td>夕ピークで+3.7km/hの向上</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">南行き</td> <td>朝ピークで+2.3km/hの向上</td> </tr> <tr> <td>夕ピークで+2.7km/hの向上</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">尾崎高架橋</td> <td>北行き</td> <td>夕ピークで+11.5km/hの向上</td> </tr> <tr> <td>南行き</td> <td>オフピークで+7.0km/hの向上</td> </tr> </table> <p>・交通量の状況</p> <p>3路線(尾崎高架橋ならびに、並行する西側現道、東側の市道大塚豊阿弥線)の合計交通量 16,322台/12h→24,891台/12h(52%増加)。豊田安城線の処理能力が向上し、並行路線の渋滞が緩和されたことによって、断面交通量が増加したと考えられる。</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <p>(主)豊田安城線は第二次緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>尾崎高架橋の供用により、交通円滑化の確保・周辺地域の混雑緩和が図られていることから、事業目標は達成していると言える。</p>					現道	北行き	朝ピークで+3.9km/hの向上	夕ピークで+3.7km/hの向上	南行き	朝ピークで+2.3km/hの向上	夕ピークで+2.7km/hの向上	尾崎高架橋	北行き	夕ピークで+11.5km/hの向上	南行き	オフピークで+7.0km/hの向上
	現道	北行き	朝ピークで+3.9km/hの向上															
夕ピークで+3.7km/hの向上																		
南行き	朝ピークで+2.3km/hの向上																	
	夕ピークで+2.7km/hの向上																	
尾崎高架橋	北行き	夕ピークで+11.5km/hの向上																
	南行き	オフピークで+7.0km/hの向上																
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】				
		事業採択時	実績	備考	
	事業期間	H11～H21	H11～H21		
	事業費 (億円)	工事費	30.0	33.0	
		用地補償費	25.0	20.0	
		その他	3.0	7.0	
		合計	58.0	60.0	2.0
	効果の 算定 要因	交通量 (台/日)	11,528 (8,603/12h)	9,312 (6,949/12h)	現道交通量 ※(H26調査結果×昼夜率1.34)の比較
		渋滞長 (m)	500 430	100 240	上段：東栄町 北行き(朝ピーク) 下段：東栄町 南行き(夕ピーク) ※現道における 供用前(H21)と供用後(H26)の比較
		旅行速度 (km/h)	16.4 ; 17.7 28.1 ; 25.5 18.1 ; 15.7	20.3 ; 20.0 26.2 ; 27.0 21.8 ; 18.4	上段：朝ピーク時(北進、南進) 中段：オフピーク時(北進、南進) 下段：夕ピーク時(北進、南進) ※現道における 供用前(H21)と供用後(H26)の比較
<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初予定どおりに供用を開始している。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺において渋滞長が減少しており、また旅行速度も向上していることから、一定の効果はあったものと考えられる。 					
③事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境の変化 走行速度の向上によってCO₂、NO_x、SPM排出量の削減が期待される。 				
III 対応方針(案)					
今後の事後評価の必要性	初期の事業目的を達成し、現道(旧道)区間の交通量削減及び渋滞緩和が図られていることから、当該事業区間の更なる事後評価の必要性はないものとする。				
改善措置の必要性	事業目標を達成しているため、改善措置の必要性はないものと考えられる。				
同種事業に反映すべき事項	主要目標の「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」の評価には、周辺企業の輸送効率化や定時性に関するアンケートによる評価が有効である。				
IV 事業評価監視委員会の意見					
V 対応方針					