

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>ひめかいどう</small> 姫街道線					
事業箇所	愛知県豊川市野口町 <small>のぐち</small> ～豊川市諏訪西町 <small>すわにし</small>					
事業のあらまし	<p>(都)姫街道線は、国道1号から豊川市の中心市街地を通り国道151号に接続する都市幹線道路であり、豊川市の東西道路軸を形成する重要な路線である。</p> <p>また、豊川市の都市計画マスタープランにおいては、地域間ネットワークを形成する幹線道路として位置づけられ、さらに、愛知県地域防災計画においては第二次緊急輸送道路として指定されており、防災上も重要な路線である。</p> <p>このうち、当該事業区間の沿線は工場や商業施設が立地しており、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生していた。また、八南<small>はちなん</small>小学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であることや一部区間が未整備であり、歩行者や自転車等の安全が確保されていなかった。</p> <p>このため、「地域間の交通円滑化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、(都)姫街道線の4車線化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 地域間の交通円滑化</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			
	19.9億円		□工事費5.7億円、□用補費12.7億円、□その他1.5億円			
事業期間	採択年度	平成8年度	着工年度	平成8年度	完成年度	平成25年度
事業内容	<p>4車線化整備</p> <p>延長：617m、幅員：22.0m、車線数：4車線(4/4)</p>					
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地域間の交通円滑化</p> <p>当該事業により4車線化整備され、交通量の増加及び渋滞緩和が図れ、地域間の交通円滑化に寄与した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量は、整備前のH9年と整備後のH27年を比較すると約19%増加(23,403台/日→27,909台/日)した。 ・旅行速度は、整備前のH9年と整備後のH27年を比較すると6.4km/h向上(20.6km/h→27.0km/h)した。 ・混雑度は、1.0以下に改善(1.72→0.78)した。 <p>②交通安全対策の強化</p> <p>当該事業により歩道幅員が確保され、歩行者及び自転車の安全性が向上し、交通安全対策の強化に寄与した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員が2.2mから3.5mに改善され、一部の未整備であった歩道が整備されることで、歩道ネットワークが確保された。 ・小学校関係者への聞き取りの結果、当該区間において歩道の拡幅により、児童の登下校の安全が高まったとの意見であった。 <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、地域間の交通円滑化が図られるとともに、交通安全対策が強化されたことから、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>【達成状況に対する評価】 —</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 (H8)	再評価時 (H17)	再々評価時 (H22)	実績 (H25)	備考
	事業期間		H8～H12	H8～H20	H8～H25	H8～H25	
	事業費 (億円)	工事費	5.2	6.1	5.7	5.7	
		用地補償費	11.9	12.3	12.7	12.7	
その他		0.9	1.5	1.5	1.5		
合計		18.0	19.9	19.9	19.9		
効果の算定要因	交通量 (台/日)	23,403	17,543	21,973	27,909	事業採択時：H9 センサ値 再評価時：H17 センサ値 再々評価時：H22 センサ値 実績交通量：H27 センサ値	
	旅行速度 (km/h)	20.6	22.5	22.1	27.0		
	混雑度	1.72	1.62	0.71※	0.78		
<p>※H17 と H22 では道路交通センサスの観測地点が異なっており、H17 では2車線部の混雑度、H22 では整備済みの4車線部の混雑度の数値となるため大きく異なる。</p> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再々評価時に想定した事業期間通りに完了できた。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再々評価時に想定した事業費と大きな差異なく、ほぼ計画通りに完了できた。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量が約19%増加(23,403台/日→27,909台/日)し、旅行速度が6.4km/h向上(20.6km/h→27.0km/h)した。また、混雑度についても1.0以下に改善(1.72→0.78)しており、地域間の交通円滑化が図られ、一定の効果があったと判断する。 							
③事業実施による環境の変化	<p>姫街道線における騒音や振動といったマイナス影響や自然環境へ与えた負荷については、4車線化整備され渋滞緩和したことや沿線住民から苦情がないことから、特に認められなかった。</p>						
III 対応方針(案)							
今後の事後評価の必要性	<p>事業目標に対して目的を達成しており、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ものとする。</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ものとする。</p>						
同種事業に反映すべき事項	<p>市街地などにおいては家屋の物件補償が多く必要となることが想定され、代替地の選定など、事業の長期化が想定される。同種事業においては、事業化段階において適切な事業区間長を検討することで、対象となる地権者数を絞ることにより、事業が長期化しないようにする必要がある。</p>						
IV 事業評価監視委員会の意見							
<p>都市計画道路 姫街道線の対応方針(案)[改善措置等必要なし]を了承する。</p>							
V 対応方針							
<p>改善措置等必要なし。</p>							