

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 一宮春日井線					
事業箇所	岩倉市鈴井町地内～岩倉市東町地内					
事業のあらまし	<p>(都)一宮春日井線は一宮市を起点として岩倉市、小牧市を経て春日井市に至る尾張北部の主要幹線道路であり、国道22号や国道41号を結び、名神高速道路「一宮インターチェンジ」や東名高速道路「小牧インターチェンジ」とアクセスする機能を有するバイパスである。</p> <p>このうち、当該事業区間は岩倉市内において名鉄犬山線により分断されており、並行する国道155号、(主)春日井一宮線及び(一)浅野羽根岩倉線では交通混雑や交通事故が発生している。</p> <p>このため「アクセス機能の強化」「交通円滑化」「安全性向上」を主な目的として、名鉄犬山線跨線橋とその前後の街路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アクセス機能の強化</p> <p>②交通円滑化</p> <p>③安全性向上</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	40.9億円	□工事費16.1億円、□用補費17.4億円、□その他7.4億円				
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23年度
事業内容	<p>バイパス整備</p> <p>延長625m、幅員22～31m、車線数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アクセス機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間では、従来は鉄道により分断されることで通行が不可能であったが、跨線橋を整備することで新たに約9,200台/12hの交通量がみられた。(平成27年度道路交通センサスより) 当該事業により、東西地域のアクセス機能が強化され、交通の転換などに伴い多くの利用交通がみられるなど、東西交流の促進に寄与していると言える。 <p>②交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間の整備により、並行する3路線で評価区間の平均所要時間が0.4～1.0分(12～23%)短縮し、平均旅行速度が2.8～4.7km/h(16～31%)向上した。 当該事業によって国道155号始め並行する3つの幹線道路の旅行速度が向上し、交通円滑化に寄与していると言える。 <p>③安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行する3路線で死傷事故件数が3～16件/3年(9～43%)減少した。 並行する3路線で死傷者数が8～33人/3年(24～56%)減少した。 当該事業によって国道155号始め並行する3つの幹線道路の安全性が向上したと言える。 <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、東西地域のアクセス機能が強化されるとともに、国道155号始め並行する3路線の交通円滑化が図られ、なおかつ、安全性も向上していることから、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>—</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	再評価時	実績	備考
	事業期間		H8～H15	H8～H22	H8～H23	
	事業費 (億円)	工事費	10.4	10.4	16.1	
		用地補償費	16.2	16.0	17.4	
		その他	2.0	6.2	7.4	
		合計	28.6	32.6	40.9	
	効果の算定要因	交通量 (台/日)	—	21,633	12,083	実績/再評価 =55.9%
	<p>【事業期間に対する評価】 一部用地買収が難航したことに加え、埋蔵文化財の調査に期間を要し、想定を大きく上回る事業期間を要した。 これらは、当初段階で想定が困難な事案が生じたものであり、やむを得ないものであったと判断する。</p> <p>【事業費に対する評価】 橋梁取付部において追加ボーリングを実施した結果に基づき工法の見直しを行ったこと、埋蔵文化財にかかる調査費が追加が必要となったことから、当初の想定を上回る事業費を要した。 これらについては、当初段階で想定が困難な事案であり、やむを得ないものであったと判断する。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 (都)一宮春日井線に未整備区間があり、東西方向に連続したネットワークが形成されていないため、事業区間の利用交通量は、再評価時の推計交通量に満たないが、未整備区間が開通すれば再評価時の推計交通量に相当する利用がなされるものと推察される。</p> <p>【貨幣価値化困難な効果】 —</p>					
	化境よ実③ の施事 変環に業	沿線住民や地域に与えるマイナス影響や自然環境へ与えた負荷は特に認められなかった。				
III 対応方針（案）						
今後の事後評価 の必要性	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無いものとする。					
改善措置の必要性	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無いものとする。					
同種事業に反映 すべき事項	<p>本事業では、地盤状況が想定と異なり、工法の見直しを行っている。 同種事業においても、今後同様のことが起こる可能性があるため、事業着手前に十分な地質調査を行い、適正な工法の検討を行うことが必要と考える。 また、埋蔵文化財の調査が必要となることが判明したため、事業期間の延伸および事業費の増加が生じている。同種事業においても、今後同様のことが起こる可能性があるため、埋蔵文化財の調査の早期着手を行うことが必要と考える。</p>					
IV 事業評価監視委員会の意見						
都市計画道路 一宮春日井線の対応方針(案) [改善措置等必要なし] を了承する。						
V 対応方針						
改善措置等必要なし						