

事後評価調書

I 事業概要																						
事業名	交通安全施設等整備事業（交差点改良）																					
地区名	主要地方道 国府馬場線																					
事業箇所	豊川市八幡町																					
事業のあらまし	<p>（主）国府馬場線は、（国）1号（豊川市御油町）を起点に、豊川市役所や豊川稲荷を經由し、（国）151号（豊川市当古町）に至る主要地方道であり、豊川市中心部の東西道路軸を形成する重要な幹道路線である。</p> <p>当該事業箇所である（主）国府馬場線・筋違橋交差点は、豊川市北部に位置する工業地帯と蒲郡市を結ぶ県・市道との交差点で、交通量が多く、地域の交通が集中する箇所である。さらに、交差道路の中心線が一致せず食い違いが生じており、道路構造上、交通処理能力が低下し、慢性的に渋滞が発生する箇所であったため、「第3次渋滞対策プログラム」の主要渋滞ポイントとして位置付けられていた。</p> <p>このため、「渋滞の解消」を図り「人と交流を支え地域を活性化する基盤整備」を主な目的として、交差点改良事業を実施し、交差道路の線形改良及び右折レーン・歩道の設置を行ったものである。</p>																					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①渋滞の緩和 ②安全な歩行空間の確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>なし</p>																					
事業費	事業費		内訳																			
	11.84 億円		□工事費 6.54 億円、□用補費 4.48 億円、□その他 0.82 億円																			
事業期間	採択年度	平成 14 年度	着工年度	平成 14 年度	完成年度	平成 23 年度																
事業内容	交通安全施設等整備事業（交差点改良） 延長L=0.3km 幅員W=22.0m																					
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渋滞の緩和</p> <p>交差点改良により中心線のずれを解消するとともに、右折レーンの設置により渋滞や通過時間が緩和されている。</p> <p>◆事業実施前後の「最大渋滞長」と「最大通過時間」</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大渋滞長</th> <th>最大通過時間</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>整備前：</td> <td>900m</td> <td>420 秒</td> <td>（平成 9 年）</td> </tr> <tr> <td>整備後：</td> <td>240m</td> <td>369 秒</td> <td>（平成 28 年）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-73.3%</td> <td>-12.1%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>②安全な歩行空間の確保</p> <p>歩道及び交差点内の歩行者だまりの設置により、物理的に歩車分離が改善され、通学児童を始めとした、歩行者の安全性が向上している。</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>最大渋滞長及び最大通過時間も減少していることから、事業目標を達成している。</p> <p>また、歩道及び交差点内の歩行者だまりの設置により、物理的に歩車分離が改善され、安全な歩行空間が確保されていることから、事業目標を達成している。</p>						最大渋滞長	最大通過時間		整備前：	900m	420 秒	（平成 9 年）	整備後：	240m	369 秒	（平成 28 年）		-73.3%	-12.1%	
		最大渋滞長	最大通過時間																			
整備前：	900m	420 秒	（平成 9 年）																			
整備後：	240m	369 秒	（平成 28 年）																			
	-73.3%	-12.1%																				
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>																					

【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		H14～H23	H14～H23	
事業費 (億円)	工事費	-	6.54	
	用地補償費	-	4.48	
	その他	-	0.82	
	合計	12.37	11.84	
効果の 算定要因		-	-	

【事業期間に対する評価】

事業期間に関して変更はなく、計画通りに事業を実施した。

【事業費に対する評価】

事業費に関して、事業採択時と比較し、計画内で事業を実施した。

【効果の算定要因に対する評価】

局所的な安全対策事業であることから、便益算出にかかる走行時間短縮便益及び走行経費削減便益の適用が難しく、貨幣価値化困難であるため、算出していない。

【貨幣価値化困難な効果】

「第3次渋滞対策プログラム」において地域の主要渋滞個所に指定されていたが、最大渋滞長及び最大通過時間も減少し、地域の主要渋滞個所の指定からも外されていることから、渋滞の緩和に寄与している。

また、歩道及び交差点内の歩行者だまりの設置により、物理的に歩車分離が改善していることから、安全に通行できる歩行空間の確保に寄与している。

②事業効果の
発現状況

③事業実施に
よる環境の
変化

事業による沿線住民や地域、自然環境に与えた大きなマイナス影響は特にないものと考ええる。

Ⅲ 対応方針（案）

今後の事後評価の必要性

事業目標を達成しており、今後の事後評価の必要性はないものと考ええる。

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、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものと考ええる。

同種事業に反映すべき事項

本件の設計及び工法は、一般的なものであるため、同種事業に反映すべき事項はありません。

Ⅳ 事業評価監視委員会の意見

主要地方道国府馬場線の対応方針（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