

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>ぎふいなざわ</small> 岐阜稲沢線 <small>にしおわり</small> (西尾張IC)					
事業箇所	一宮市 <small>やまとちよう</small> 大和町地内					
事業のあらまし	<p>主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であり、また東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに資する重要な路線である。さらに第一次緊急輸送路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該区間周辺には、主要渋滞箇所や名鉄尾西線の踏切が存在し、高速利用の通過交通と地域内交通の混在等により、渋滞が発生している状況であった。また、東海北陸自動車道で岐阜方面へ向かう場合、一宮西 IC は出口のみであったため、さらに北に位置する尾西 IC を利用しなければならず、アクセス性に課題があった。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、現道の主要地方道岐阜稲沢線から東海北陸自動車道へ接続する一宮稲沢北 IC を新たに設置したものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>② 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>③ 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	82.4 億円	工事費 74.8 億円、用補費 5.0 億円、その他 2.6 億円				
事業期間	採択年度	2008 年度	着工年度	2008 年度	完成年度	2020 年度
事業内容	<p>インターチェンジ新設 (延長：0.72km、車線数：4 車線、幅員：25m、道路の区分：第 4 種第 1 級、設計速度：60km/h)</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) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北 IC を利用することで、信号交差点と踏切を回避でき、一宮市南西部や稲沢市などから東海北陸道へのアクセス時間が短縮、利便性が向上した。 <li style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">■稲沢市役所から最寄り IC へのアクセス時間 (平日・夕方ピーク時間帯) 約 20 分 (尾西 IC 利用) → 約 7 分 (一宮稲沢北 IC 利用) ※ETC2.0 データ ・一宮稲沢北 IC 周辺では、新たな企業進出があり、企業立地に関する問合せが増加し、地域・経済交流の活性化や物流の効率化に貢献した。 <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北 IC の整備により、主要地方道岐阜稲沢線から東海北陸自動車道へ一部交通が転換したことで、一宮稲沢北 IC 北側の区間では混雑が緩和した。 <li style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">■交通量 (苅安賀南交差点～北高井交差点) 約 23,900 台/日 (H17 センサス) → 約 21,627 台/日 (R3 実測値※) ※R3 実測値 (12 時間交通量) に R3 センサス昼夜率を乗じて 24 時間交通量に換算した値 <li style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">■主要地方道岐阜稲沢線 上り線の平均旅行速度 ※ETC2.0 データ IC 北側区間 (苅安賀道 (尾西斎場前) ～北高井交差点) 18.9 km/h → 23.8km/h IC 南側区間 (北高井交差点～稲沢市役所) 変化なし <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路かつ重要物流道路である東海北陸自動車道と主要地方道岐阜稲沢線は、一宮稲沢北 IC の開通により、アクセスが強化され、災害時の避難・救助活動や物資輸送の支援など、広域的な防災機能の向上に貢献した。 				

		<p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、国際競争力を高める広域交通基盤や渋滞のないスムーズな移動空間、地震減災対策の強化が図られ、事業目標は達成している。</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】																																																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業採択時 (2008年)</th> <th>再評価時 (2016年)</th> <th>再々評価時 (2017年)</th> <th>再々々評価時 (2019年)</th> <th>実績 (2020年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間</td> <td>2008 ～2019</td> <td>2008 ～2019</td> <td>2008 ～2020</td> <td>2008 ～2020</td> <td>2008 ～2020</td> <td>関係機関との協議による施工環境の変化</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>62.3</td> <td>62.3</td> <td>70.1</td> <td>74.1</td> <td>74.8</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>5.0</td> <td>5.0</td> <td>5.0</td> <td>5.2</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>2.6</td> <td>2.6</td> <td>2.6</td> <td>3.1</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>69.9</td> <td>69.9</td> <td>77.7</td> <td>82.4</td> <td>82.4</td> <td>桁架設方法等の変更</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の算定要因</td> <td>交通量 (台/日)</td> <td>23,900</td> <td>23,900</td> <td>23,900</td> <td>23,900</td> <td>21,627</td> <td>※1</td> </tr> <tr> <td>旅行速度 (km/h)</td> <td>18.9</td> <td>18.9</td> <td>18.9</td> <td>18.9</td> <td>23.8</td> <td>※2</td> </tr> </tbody> </table>		事業採択時 (2008年)	再評価時 (2016年)	再々評価時 (2017年)	再々々評価時 (2019年)	実績 (2020年)	備考	事業期間	2008 ～2019	2008 ～2019	2008 ～2020	2008 ～2020	2008 ～2020	関係機関との協議による施工環境の変化	事業費 (億円)	工事費	62.3	62.3	70.1	74.1	74.8	用地補償費	5.0	5.0	5.0	5.2	5.0	その他	2.6	2.6	2.6	3.1	2.6	合計	69.9	69.9	77.7	82.4	82.4	桁架設方法等の変更	効果の算定要因	交通量 (台/日)	23,900	23,900	23,900	23,900	21,627	※1	旅行速度 (km/h)	18.9	18.9	18.9	18.9	23.8	※2
		事業採択時 (2008年)	再評価時 (2016年)	再々評価時 (2017年)	再々々評価時 (2019年)	実績 (2020年)	備考																																																		
	事業期間	2008 ～2019	2008 ～2019	2008 ～2020	2008 ～2020	2008 ～2020	関係機関との協議による施工環境の変化																																																		
	事業費 (億円)	工事費	62.3	62.3	70.1	74.1	74.8																																																		
		用地補償費	5.0	5.0	5.0	5.2	5.0																																																		
		その他	2.6	2.6	2.6	3.1	2.6																																																		
		合計	69.9	69.9	77.7	82.4	82.4	桁架設方法等の変更																																																	
	効果の算定要因	交通量 (台/日)	23,900	23,900	23,900	23,900	21,627	※1																																																	
		旅行速度 (km/h)	18.9	18.9	18.9	18.9	23.8	※2																																																	
	<p>※1 事業採択時～再々々評価時交通量：H17 センサス値、実績交通量：R3 実測値（R3 実測値の12時間交通量にR3 センサス昼夜率を乗じて24時間交通量に換算した値）</p> <p>※2 旅行速度：ETC2.0 データより算出</p>																																																								
	<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の計画は2008年から2019年だったが、工事完了は2020年であった。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・桁架設方法等の変更に伴い、事業採択時から約4.7億円の費用が増加した。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により主要地方道岐阜稲沢線から東海北陸自動車道へ一部交通が転換し、一宮稲沢北IC北側の区間では混雑緩和の傾向がみられ、所要時間が短縮したことから、本事業は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	<ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北ICを利用することで、信号交差点と踏切を回避でき、一宮市南西部や稲沢市などから東海北陸道へのアクセス性が向上した。 ・一宮稲沢北IC周辺では、地域・経済交流の活性化や物流の効率化が図られたことにより、新たな企業進出や、企業立地に関する問合せが増加した。 ・第一次緊急輸送道路かつ重要物流道路である東海北陸自動車道と主要地方道岐阜稲沢線は、一宮稲沢北ICの開通により、アクセスが強化され、災害時の避難・防災機能が向上した。 																																																								
Ⅲ 対応方針（案）																																																									
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業目標に対して目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。 																																																								
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 																																																								

同種事業に 反映すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・桁架設方法について、当初は長期間の通行規制が伴うベント架設工法を予定していたが、横取り併用架設工法へ変更したことで現道利用者への影響を最小限に抑えることができた。同種事業においても、事業計画時から周辺交通の状況に応じた施工ステップを反映すべきと考えられる。
V 事業評価監視委員会の意見	
主要地方道岐阜稲沢線（西尾張 IC）の対応方針（案）〔改善措置等必要なし〕を了承する。	
VI 対応方針	
改善措置等必要なし	