

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>にしおこうた</small> 西尾幸田線 <small>てらづひしいけ</small> (寺津菱池工区)					
事業箇所	<small>にしお</small> 西尾市 <small>てらづ</small> 寺津4丁目～ <small>ひしいけちようそとがわら</small> 西尾市菱池町外河原					
事業のあらまし	<p>主要地方道西尾幸田線は、西尾市から額田郡幸田町に至る延長約16.9kmの広域東西幹線軸の路線であり、そのうち寺津菱池工区は、高規格道路名豊道路と重要港湾衣浦港を結ぶ、(都)衣浦岡崎線の一部を形成する重要な区間である。また、第2次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線となっている。</p> <p>当該事業区間の周辺は、自動車部品産業を中心とした全国有数の産業集積地であり、物流や人の交流が盛んな地域であるが、事業区間内に位置する上矢田南交差点は、主要渋滞箇所位置づけられ、慢性的な渋滞が発生しており、物流や人の交流の点では地域の課題となっていた。</p> <p>このため、「物流ネットワークの強化」、「地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和」、「緊急輸送道路ネットワークの強化」を主な目的として、高規格道路や産業拠点へのアクセスの向上と周辺の渋滞を緩和するとともに、災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、主要地方道西尾幸田線(寺津菱池工区)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>「あいち社会資本整備方針2025 11の取組方針」より</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化(物流ネットワークの強化)</p> <p>②地域の活性化(地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和)</p> <p>③地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	27.6億円		□工事費 23.5億円、□用補費 2.4億円、□その他 1.7億円			
事業期間	採択年度	2008年度	着工年度	2009年度	完成年度	2020年度
事業内容	車道拡幅(4車線化) 延長L=2.2km、3種2級(60km/h)、幅員W=30.0m					

II 評価	
①事業目標の達成状況	<p>1) 主要目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化（物流ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の4車線化による交通容量の拡大で交通量が増加した（15,647台/日（2015年センサス値）→16,682台/日（2021年センサス値））。一方で、混雑度においても改善されている（1.1（2015年センサス値）→0.7（2021年センサス値））。 ・事業区間の混雑時旅行速度は、上り線で約6km/h、下り線で約3km/h程度速くなり、高規格道路である名豊道路及び産業拠点である重要港湾衣浦港へのアクセス性が向上した。（22.6km/h（上り）・24.8km/h（下り）（2015年センサス値）→28.6km/h（上り）・27.8km/h（下り）（2021年センサス値）） <p>②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間内において、主要渋滞箇所に指定されていた上矢田南交差点は、4車線化整備による交通容量の拡大により、渋滞が緩和したと判断したことからR5年度に指定から削除された。 <p>③地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間は第2次緊急輸送道路に指定されており、4車線化整備により緊急輸送道路ネットワークが強化され、災害時等における安全かつ円滑な通行機能が確保された。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、高規格道路や産業拠点へのアクセスが向上し、物流ネットワークの強化、主要渋滞箇所の解消、緊急輸送道路の機能向上が実現するなど、一定の事業効果が発現している。
	<p>2) 副次目標の達成状況</p> <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 (基準年：2008年)	実績 (基準年：2021年)	備考	
事業期間		2009～2016年度	2009～2020年度		
事業費 (億円)	工事費	16.7	23.5		
	用地補償費	1.9	2.4		
	その他	1.4	1.7		
	合計	20.0	27.6		
効果の 算定要因	全車交通量	15,647台/日* ¹	16,682台/日* ²	供用前後を比較 するため、 H27、R3道路交 通センサスより 算出	
	大型車交通量	3,230台/日* ¹	2,973台/日* ²		
	大型車混入率	20.6%* ¹	17.8%* ²		
	混雑度	1.1* ¹	0.7* ²		
	混雑時	上り	22.6km/h* ¹		28.6km/h * ²
		下り	24.8km/h* ¹		27.8km/h * ²

*1：整備前（2015年）H27年道路交通センサスより

*2：整備後（2021年）R3年道路交通センサスより

【事業期間に対する評価】

- ・事業採択時は2016年度に完了予定であったが、横断歩道橋の整備要望があり、その設計と工事に日時を要し、2018年度に完了する見込みとなった。
- ・2018年度には、段階的な整備として、上矢田南交差点から西側区間を供用した。東側区間については、当初に想定していなかった農水管が確認され、追加設計や管理者との調整に日時を要した。また、施工中の規制方法について公安委員会と協議を行った際、市道との取付部について、高低差があるため、視距を確保するよう指摘があり、その対応に日時を要し、2020年度に完了した。

【事業費に対する評価】

- ・工事費は横断歩道橋の追加施工と資材価格や労務費の上昇により事業採択時と比較して約6.8億円増加したものの、用地補償費及びその他費用に大きな変更要因はなく、全体事業費は27.6億円で事業を完了した。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・4車線化整備の実施により、本事業区間の混雑度改善や、旅行速度の向上がみられ、名豊道路と衣浦港へのアクセス性が向上するなど、事業の効果が現れている。

- ・事業区間の4車線整備により、事業区間については、混雑度が改善されるとともに旅行速度においても向上した。また、並行路線である主要地方道岡崎碧南線についても、混雑度が改善されたため、周辺道路ネットワークの交通環境が改善された。

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	事業目標に対する効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。
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、新たな課題もみ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	当該地は主要渋滞箇所が存在するなか、段階的な整備計画を検討したことで、早期の効果実現を図れたため、同種事業においても類似の状況が見られれば、反映すべきと考えられる。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
主要地方道西尾幸田線（寺津菱池工区）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	