

社会資本総合整備計画 事後評価

平成30年6月
愛知県稲沢市

社会資本総合整備計画（活力創出基盤整備）

平成 30年 6月 29日

計画の名称	7 市町合併に伴う新市機能の均衡と一体性の実現を目指す道路整備		
計画の期間	平成26年度 ～ 平成30年度	交付対象	稲沢市（愛知県）
計画の目標			

本市においては平成17年4月、3市町（稲沢市・祖父江町・平和町）の合併により新市「稲沢市」が誕生し、合併による行政区域の拡大に伴い、主要施設を結ぶ道路ネットワークの整備が早急の課題となっていることから、新市の均衡ある発展と速やかな一体性の確立を目指すため、本事業を推進することにより、主要公共施設から交通の拠点となる施設へのアクセスの確保並びに移動時間の短縮を図り、迅速化が求められる行政サービスの向上し、地域間交流及び活性化の促進が期待できます。

計画の成果目標（アウトカム指標）	新市内の主要施設間交通の時間的短縮 交通が集中している市内の主要道路の交通の分散を図る		
アウトカム指標の定義及び算定式			

	定量的指標の現況値及び目標値			備考
	当初現況値	中間目標値	最終目標値	
主要施設間（平和町公共施設77～JR稲沢駅）における所要到達時間を現地走行調査により算出 主要地点の走行調査到達時間の和にて算出 渋滞時走行時間の15%短縮	35分 (H26当初)	32分 (H28未想定)	30分 (H30末)	
主要地方道一宮蟹江線（南大通り）の交通量の変化をセンサスにより計測（5年間の推移） 県道給父稲沢線の交通量の変化をセンサスにより計測（5年間の推移）	-1.7% 11.9% (H17→H22)		±0.0%～-5.0% ±0.0%～-5.0% (H22→H30)	

全体事業費	合計 (A+B+C)	237 百万円	A	237 百万円	B	0 百万円	C	0 百万円	効果促進事業費の割合 C / (A+B+C)	0.0%
-------	---------------	---------	---	---------	---	-------	---	-------	---------------------------	------

事後評価

○事後評価（中間評価）の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
整備計画実施主体である稲沢市土木課において評価を実施し、結果の取りまとめを行った。	平成30年2月
	公表の方法
	稲沢市ホームページ上にて公表

1. 交付対象事業の進捗状況

交付対象事業

A 地方道路整備事業										全体事業費 (百万円)	備考						
番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	道路 種別	省略 工種	率 (基本)	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)			市町村名	事業実施期間（年度）				
											H26	H27	H28	H29	H30		
7-A1	道路	一般	稲沢市	直接	稲沢市	市町村道	0.55	(1) 00-016号線	現道拡幅 L=1.04km	稲沢市							84
7-A2	道路	一般	稲沢市	直接	稲沢市	市町村道	0.55	(2) 00-225号線	現道拡幅 L=2.10km	稲沢市							129
7-A3	道路	一般	稲沢市	直接	稲沢市	市町村道	0.55	(他) 7721号線	バイパス L=0.36km	稲沢市							21
7-A4	道路	一般	稲沢市	直接	稲沢市	市町村道	0.55	(他) 拾町野横断線	現道拡幅 L=0.47km	稲沢市							3
											合計					237	

B 関連社会資本整備事業										全体事業費 (百万円)	備考						
番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	要素となる事業名	事業内容 (延長・面積等)	市町村名	事業実施期間（年度）								
									H26	H27	H28	H29	H30				
											合計					0	

番号	一体的に実施することにより期待される効果										備考
----	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

C 効果促進事業										全体事業費 (百万円)	備考						
番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	要素となる事業名	事業内容 (延長・面積等)	市町村名	事業実施期間（年度）								
									H26	H27	H28	H29	H30				
											合計					0	

番号	一体的に実施することにより期待される効果										備考
----	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I アウトカム指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況		<ul style="list-style-type: none"> ・現道が拡幅され交差点部に右左折帯等が設置されたことによりスムーズな交通が可能になったため、主要施設間の所要到達時間が減少した ・現道拡幅等の道路整備により、主要道路に集中していた交通量が複数の道路に交通が分散したため、対象路線の交通量が減少した 			
II アウトカム指標の達成状況	指標① 主要施設間の 所要到達時間	最終目標値	30 分	目標値と実績値 に差が出た要因	市内の複数の箇所での現道拡幅や交差点部の右左折帯の設置等の整備により、主要道路に集中していた交通量が分散しスムーズな交通が可能になったため、結果として主要施設間の到達時間の短縮に繋がった。
		最終実績値	28 分		
	指標②-1 センサスによる 交通量の変化 (一宮蟹江線)	最終目標値	±0.0%～-5.0 %	目標値と実績値 に差が出た要因	市内の複数の箇所での現道拡幅や新規道路の整備により主要道路に集中していた交通量が分散したため、対象区間での交通量が減少した。
		最終実績値	-9.98 %		
	指標②-2 センサスによる 交通量の変化 (給父清須線)	最終目標値	±0.0%～-5.0 %	目標値と実績値 に差が出た要因	大幅に交通量が減少しているが、本整備計画における事業のほか、期間内に完了した別事業（愛知県）の影響により、当該指標路線の交通が減少したものと考えられる。
		最終実績値	-15.02 %		
III アウトカム指標以外の交付対象事業の効果の発現 状況 (必要に応じて記述)					

3. 特記事項（今後の方針等）

- ・本整備計画の事業期間内に実施した事業により、アウトカム指標において一定の効果が発現しているものと考えられる。
- ・ただし、一部事業の進捗が遅れているものについて、周辺状況の変化を受けて整備ニーズが一層高まっていると推定される事業もある。
- ・これらの結果を踏まえ、本整備計画期間内に未完了となっている事業については、アクセス時間短縮及び交通分散の早期効果発現と、新市機能の均衡と一体性の実現のため、継続して事業の進捗を図る。

(参考様式 3)

(参考図面) 活力創出基盤整備

