

事後評価結果(平成17年度)

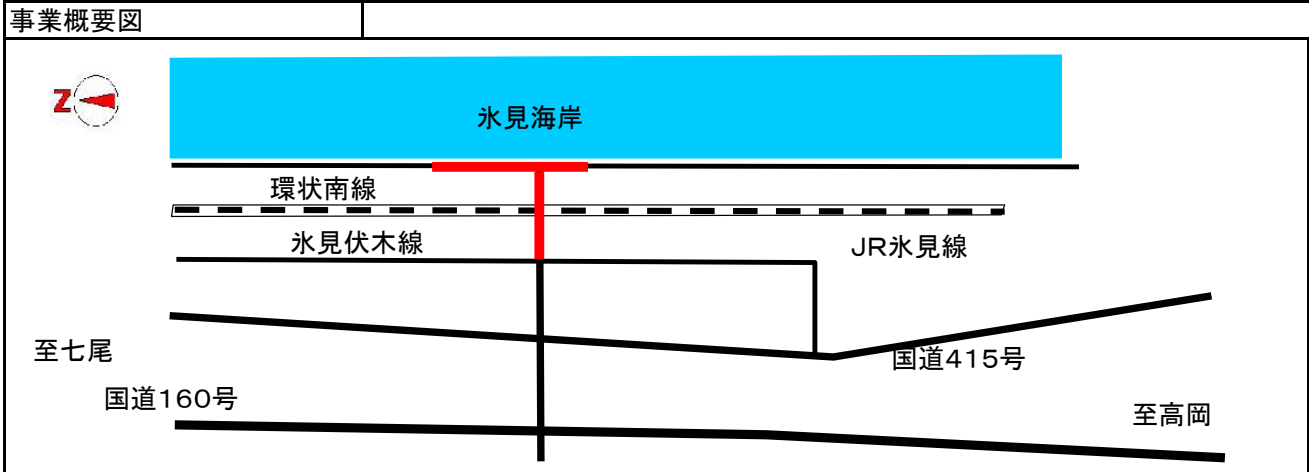
担当課:都市計画課

担当課長名:萬尾 喜博

事業名	都市計画道路環状南線	事業区分	補助事業	事業主体	氷見市
起終点	自: 氷見市窪 至: 氷見市窪				

事業概要
 施工延長 L=1,080m 幅員 W=16m

事業の目的・必要性
 都市計画道路環状南線は、県内最大の水産物の水揚げを誇る氷見漁港を起点として、氷見漁港海岸を左手に見ながら市街地南部の国道415号、国道160号へと繋がる幹線道路であり、中心市街地の通過交通の迂回、流入交通の分散を図り、南部地区における交通利便性の確保及び居住環境の向上を目指して昭和55年度より第1工区、昭和63年度より第3工区として事業に着手し、平成6年度に着手区間を供用開始している。今回、当該地区における諸問題(交通処理、JR氷見線による地区の分断、幹線道路の不在等)の解決を図るとともに、南廻りの環状道路としての役割をより一層明確にするため、残された未着手区間(L=1,080m)の整備を図るものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成9年度	用地着手	平成9年度	供用年	(当初) /16	変動	4倍	
		都市計画決定	昭和51年度	工事着手	平成10年度	(暫定/完成)	(実績) 6/17			
	事業費	計画時	(名目値) / 億円	実績	(名目値) / 億円	変動	0.9倍			
		(暫定/完成)	(実質値) /21.35億円	(暫定/完成)	(実質値) /19.31 億円					
	交通量	計画時	/ 台/日		実績	/ 1,787 台/日		変動	%	
	旅行速度向上	→ 43 Km/h			交通事故減少	→ 件/億台キロ				
		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) 年度	(供用後年次)17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) 年度	(供用後年次) 年度			
	費用対効果	B/C	総費用	総便益		基準年		16年		
	分析結果		事業費: 18.73億円 維持管理費: 0.13億円	走行時間短縮便益: 億円 走行経費減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円						
	費用対効果	B/C	総費用	総便益		基準年		17年		
分析結果		事業費: 17.18億円 維持管理費: 0.06億円	走行時間短縮便益: 億円 走行経費減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円							
事業遅延によるコスト増	費用増加額		便益減少額							
	-2.04 億円		億円							
事業遅延の理由	JR氷見線の立体交差渡架に伴うJRとの施行協議に不測の日数を要したこと、及び事業実施に伴う地権者との									

事業による環境変化	用地調整による事業地の変更が生じたため。	
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	
	本区間の供用により、ほぼ並行して住宅地を通り、朝夕には抜け道となっている市道の交通量が減り、ピーク時渋滞長が200mから100mになった。	
	その他評価すべきと判断した項目	
	環境影響評価に対応する項目	
	環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象外につき、事業前後の環境評価なし	
	その他評価すべきと判断した項目	
	事業を巡る社会経済情勢等の変化	
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
	当該事業区間の完成により、住宅地の渋滞緩和や沿道環境の改善が図られており、当該区間として今後の事後評価等の対応は必要ないと思われる。付近に今後大きな状況変化が見込まれる可能性があるため、交通量や事故件数など経年変化を確認することが望まれる。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性		
事業評価手法が定まっていない時期に着手していた事業は、計画時のデータが乏しいため計画時と比較する評価することは困難である。このような場合、説明は十分な内容にはならないが、代替措置として事後のデータや状況から定性的に評価する手法(公表様式)が望ましい。また、中心市街地の現道拡幅など街路事業の場合、現評価手法(事後評価結果表)では数値(B)に表れない効果が主となる箇所も多いと思われ、これに対応した評価手法(公表様式)が望ましい。		