

事後評価書

| 箇所名 | 相川小戸木橋線 | | 事業名 | 街路事業 | | 課名 | 都市政策課 | |
|--|--|--------------|------------------|---------------------------------------|---------------------|----|-------|--|
| 事業概要 | 工期 (下段前回)* | 平成9年度～平成22年度 | 全体事業費 (下段前回)* | 3,420百万円 (負担率: 国0.55 : 県0.29 : 市0.16) | | | | |
| | | 平成9年度～平成21年度 | | 3,365百万円 (負担率: 国0.55 : 県0.29 : 市0.16) | | | | |
| 事業目的 及び内容 | <p>■当該事業区間の概要</p> <p>相川小戸木橋線は、久居相川町から久居小戸木町に至る旧久居市街地を南北に結ぶ路線です。当該事業区間は、国道165号の交差点から、久居駅に至る延長504mの区間であり、旧県道久居停車場津線（以下、旧県道をいう。）のバイパスとして整備を行いました。この区間の沿道には住宅地が多く、周辺には小中高の学校や警察署などの施設が立地しています。しかし、旧県道は歩道がなく電柱も建っていることから十分な歩行空間がないうえ、中心市街地であるため交通量も多いことから、歩行者、自転車、自動車の輻輳がみられ、安全な交通環境が確保できていない状況にありました。</p> <p>また、旧県道と国道165号は立体交差であるため、路線相互の流入入に迂回が生じていました。</p> <p>■事業の目的</p> <p>久居駅周辺は、市の中心市街地ではありますが、道路等の整備が遅れており、中心市街地としての機能が低下している状況にありました。</p> <p>このため、交通拠点、市民サービス施設、商業の核として整備すべく道路等公共施設の整備を図るとともに、駐車場、公益施設を備えたビルを構築し、都市の防災化、土地の高度利用を進め、魅力ある市街地の形成を図ることを目的に、平成元年度から久居市駅前地区市街地再開発事業に着手し、平成10年度に供用された再開発ビル「ポルタひさい」を核とした津駅周辺に次ぐ拠点が形成されました。</p> <p>このような中、地域の再開発事業の一役を担う事業として、久居駅から国道165号までのアクセス時間の短縮、安全・安心な歩行者自転車空間の確保、良好な景観の形成、都市防災機能の向上の実現を図るものです。</p> <p>■事業の内容</p> <p>事業期間 平成9年度～平成22年度（14年間） 全体事業費 3,420百万円 道路延長 L=504m 道路幅員 W=22.0m</p> | | | | | | | |
| | 1・事業の効果 | | | | | | | |
| 1-1. 費用対効果分析 | | | | | | | | |
| | | 区分 | | 計画時 (基準年: H18) | 今回評価時 (基準年: H27) | 備考 | | |
| 費用 | 事業費 | | 35.2億円 | | 45.8億円 | | | |
| | 維持管理費 | | 0.2億円 | | 0.2億円 | | | |
| | 合計 | | 35.4億円 | | 46.0億円 | | | |
| 効果 | 走行時間短縮便益 | | 63.7億円 | | 44.5億円 | | | |
| | 走行経費縮減便益 | | 9.2億円 | | 5.6億円 | | | |
| | 交通事故減少便益 | | 0.2億円 | | 1.5億円 | | | |
| | 合計 | | 73.1億円 | | 51.5億円 | | | |
| 費用便益分析結果 (B/C) | | | | 2.1 | 1.1 | | | |
| 1-2. 費用対効果分析の検証 | | | | | | | | |
| <p>・交通量</p> <p>平成27年の実測交通量約1万台/日に対して平成42年の交通量推計結果が8,400台/日に減少しています。これは、今後津市の人口が平成27年から平成42年にかけて約10%減少することから、交通量についても減少するものと考えています。</p> <p>・交通事故</p> <p>相川小戸木橋線の供用前は、旧県道の死傷事故件数は平均6件/年であったのに対して、相川小戸木橋線での事故件数は平均3件/年となりました。</p> | | | | | | | | |
| 1-3. その他の効果 | | | | | | | | |
| <p>・交通の円滑化</p> <p>整備前は、旧県道と国道165号とは立体交差であるため、路線相互の流入入については側道によるアクセスが必要でした。また、旧県道と国道165号の久居インターチェンジ側（西側）との分合流しかできない状況でした。</p> <p>相川小戸木橋線の整備によって、国道165号に平面交差で接続し、国道165号とのアクセスが良くなりました。</p> | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| <p>【アンケート調査結果】相川小戸木橋線の良いところの第3位として、「国道165号や23号と近鉄久居駅のアクセスが良くなった」が43.0%を占める結果となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上 当該事業により、道路の両側に4.0mの自歩道が整備され、安全な歩行空間を確保することができました。また、波及効果として、旧県道の自動車交通が相川小戸木橋線に転換し、歩道のない旧県道の安全性も向上しました。 【アンケート調査結果】相川小戸木橋線の良いところの第1位として、「歩行時や自転車運転時に、安心して歩行・走行できる」が50.0%を占めています。 ・良好な景観の形成 電線共同溝事業による電線類の地中化により、空が広く、美しく見える良好な景観が形成されました。 【アンケート調査結果】相川小戸木橋線の良いところとして、「きれいで良好な市街地が形成された」が42.1%を占めています。 ・都市防災機能の向上 電線共同溝事業による電線類の地中化により、大規模地震などの自然災害による電線切断や電柱倒壊などの被害を防止するとともに、ライフラインの寸断を防止します。 また、当該道路は広幅員の道路であることから、大規模地震時に沿道家屋倒壊による道路閉塞を防止し、避難路・避難場所が確保されるほか、円滑な救急救援活動を支える道路として機能します。さらに、市街地大火時の延焼を防止する道路としても機能することが想定されます。 | |
| <p>2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化</p> | |
| <p>2-1. 環境面への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺住民への配慮 排水性舗装の採用により、騒音が抑えられます。 | |
| <p>3・事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号の中勢バイパスは、平成27年2月に県道家所阿漕停車場線から国道165号までの間（L=6.0km）が開通し、全線33.8kmのうち約28.1km（約83%）を供用したことから、国道165号へのアクセスの良い相川小戸木橋線の重要性はますます高まっています。 | |
| <p>4・県民の意見</p> <p>■アンケートの方法 沿道住民を対象にアンケート調査を実施しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査方法：アンケート票を各戸に配布 ・調査数：1,570票（周辺地区の一部の住民） ・有効回答数：490票（回収率31.2%） <p>■アンケート結果 安全性やアクセス性の向上、景観形成の点で評価されています。</p> <p>□満足している点の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「歩行時や自転車運転時に、安心して歩行・走行できる」50.0% ・「自動車運転時に安心して走行できる」45.4% ・「国道165号や23号と近鉄久居駅のアクセスが良くなった」43.0% ・「きれいで良好な市街地が形成された」42.1% <p>□不満を感じている点の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通渋滞が増えた」51.5% ・「スピードを出す車が多くなった」35.1% | |
| <p>5・再評価の経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度の再評価において、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続が了承されました。ただし、「歩道の安全・適正な利用に関する調査を行い、本事業に反映することを希望するものである。」との意見を頂いています。 | |
| <p>6・今後の課題等</p> <p>街路事業は、都市内において実施する道路の改築・新築事業であり、市民生活や経済活動に伴う交通の円滑化を図るのみではなく、災害時などに活用できる道路としての機能強化、都市の基盤として「まちづくり」に大きく寄与する重要な役割を担っています。</p> <p>このため、今後も引き続き、これら多岐にわたる事業効果を考慮しつつ、事業箇所の重要性、緊急性を勘案しながら、計画的な整備を推進していきます。</p> | |