

P 2 1 すべての道路利用者が安全・安心かつ円滑に移動できる環境づくり

計画概要

◆計画期間 平成 23 年度 ～ 平成 27 年度

◆計画の目標

東海市道は、幹線道路と一体となって地域に密着した道路網を形成し、地域の連携や振興に大きく貢献する役割を担っている。しかし、その改良はまだまだ遅れている状況であり、市道の整備は緊急の課題となっている。このため、【快適】「地域内を安全で快適な移動を実現するための生活幹線道路ネットワーク整備」・【安全】「歩行者、自転車の安全確保のための自歩道設置を中心とした交通安全施設整備の推進」・【安心】「災害に対して安心して利用できる快適な道路の整備」・【維持】「老朽化した道路を修繕して安全で安心して通行できる道路の維持」を、関連するソフト事業等を組み合わせることで、地域の特性に即した安全で快適な生活道路の整備を目指す。

◆計画の成果目標(定量的指標)

- 【快適】市道から幹線道路へのアクセスがスムーズにできていると思っている人の増加
- 【安全】市道において歩道設置が十分だと思っている人の増加
- 【安心】市道における橋梁耐震率の増加
- 【維持】老朽化した市道の修繕率の増加

評価内容

◆交付対象事業の進捗状況

交付対象事業	事業費※	事業の実施状況	進捗率※
A 道路事業	2,476百万円	(1)伏見上野台線、太田川駅前通り線の整備完了	100%
B 関連社会資本整備事業	- 百万円		- %
C 効果促進事業	2百万円	橋梁長寿命化計画の策定完了	100%
合計	2,478百万円		

※事業費は実績額

※進捗率(%)は各事業の計画に対する実施割合【事業費ベース】

◆事業の実施状況

事業区分	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	事業実施状況
道路事業	(1)伏見上野台線	歩道設置 L=210m	◎
	(他)円畑1号線	交差点改良 L=30m	◎
	(1)名和養父線	現道拡幅 L=1,700m	◎
	(他)成宝新田6号線始め2路線	現道拡幅 L=250m	○
	(1)上野台本通り線外3路線	交差点カラー舗装 4箇所	◎
	(2)姫島線外3路線	歩道カラー舗装 4箇所	◎
	(他)名和加木屋線(上野橋)	落橋防止 耐震補強工事	◎
	(1)名和養父線(野崎橋)	落橋防止 耐震補強工事	◎
	(他)渡内川右岸4号線始め5路線	歩道設置 L=373m	◎
	(1)名和養父線(樋橋)	橋梁補修	◎
	(他)高ノ宮3号線(名和跨道橋)	橋梁補修	◎
	(他)太田川駅東線	現道拡幅 L=30m	◎
	(他)下笹根1号線	現道拡幅 L=50m	◎
	(他)高横須賀駅北1,2号線始め2路線	道路新設 L=105m	◎
(2)冬至池南線始め2路線	現道拡幅 L=400m	○	
街路事業	東海太田川駅周辺地区((都)太田川駅前線外)	面積 A=64.3ha	◎
	(都)横須賀駅西通線	現道拡幅 L=150m	◎
効果促進事業	橋梁長寿命化修繕計画	33 橋修繕計画策定	◎

◎:計画期間中に完成 ○:計画期間終了後に事業継続中

◆事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況（別紙1）

別紙1参照

II 定量的指標の達成状況

指標①（【快適】市内を車で移動するときにスムーズにできていると思っている人の割合）

平成21年度に実施したアンケート結果、66%を基準値にしている（東海市まちづくり市民委員会資料）
（「市内を車で移動するときにスムーズにできていると思っている人」/アンケート回答数）

当初現状値	66.0%	目標値と実績値に差が出た要因	目標を早期に達成するため、重点的に国費配分を行い整備を行ったことにより、予定よりも早く交通環境の向上が図られ、目標以上の市民満足を得ることができた。
最終目標値	67.0%		
最終実績値	72.1%		

指標②（【安全】「歩道の設置が不十分だと思う人の割合」）

平成21年度に実施したアンケート結果、71%を基準値にしている（東海市まちづくり市民委員会資料）
（「歩道の設置が不十分だと思う人」/アンケート回答数）

当初現状値	71.0%	目標値と実績値に差が出た要因	当初予定していた歩道設置及び現道拡幅の対象事業が減ったため、最終目標値に達する市民満足度を得ることができなかったもの。また、本計画には駅周辺及び学校周辺などの多くの市民が利用する箇所が含まれておらず、不特定多数の市民が安心・安全を実感できなかったことも要因の一つと考えられる。
最終目標値	62.0%		
最終実績値	65.8%		

指標③（【安心】地震発生時のライフラインを確保するための安全対策の割合）

平成21年度の橋梁耐震率の27%を基準値にしている
（「必要な耐震対策済橋梁等(落橋防止)/緊急輸送路及び主要道路に係る橋梁等41箇所）

当初現状値	27.0%	目標値と実績値に差が出た要因	橋りょうの耐震対策を予定通り実施したが、加家高架橋をはじめとする一部の橋りょうを他計画へ移行したことから、最終目標値を達成することができなかったもの。
最終目標値	39.0%		
最終実績値	32.0%		

Ⅲ 定量的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)

道路事業において、上野台本通り線外3路線で交差点カラー舗装4箇所、姫島線外3路線で歩道カラー舗装4箇所を実施し、通学路緊急合同点検等での要対策箇所における通学路の安全及び歩行空間を確保した。

◆ 今後の方針

指標①(【快適】市内を車で移動するときにスムーズにできていると思っている人の割合)

・残事業箇所の整備を行い、より一層の道路交通ネットワークの向上を図る。

指標②(【安全】歩道の設置が不十分だと思う人の割合)

・未完了路線については、平成27年から事業に着手しており、交通安全整備の早期事業完了を図ることにより、市民満足の向上を目指す。

指標③(【安心】地震発生時のライフラインを確保するための安全対策の割合)

・東海市地域防災計画に沿った予算の確保に努め、順次橋りょうの耐震化を行い、ライフラインの安全確保を目指す。

◆事後評価の実施体制、実施時期

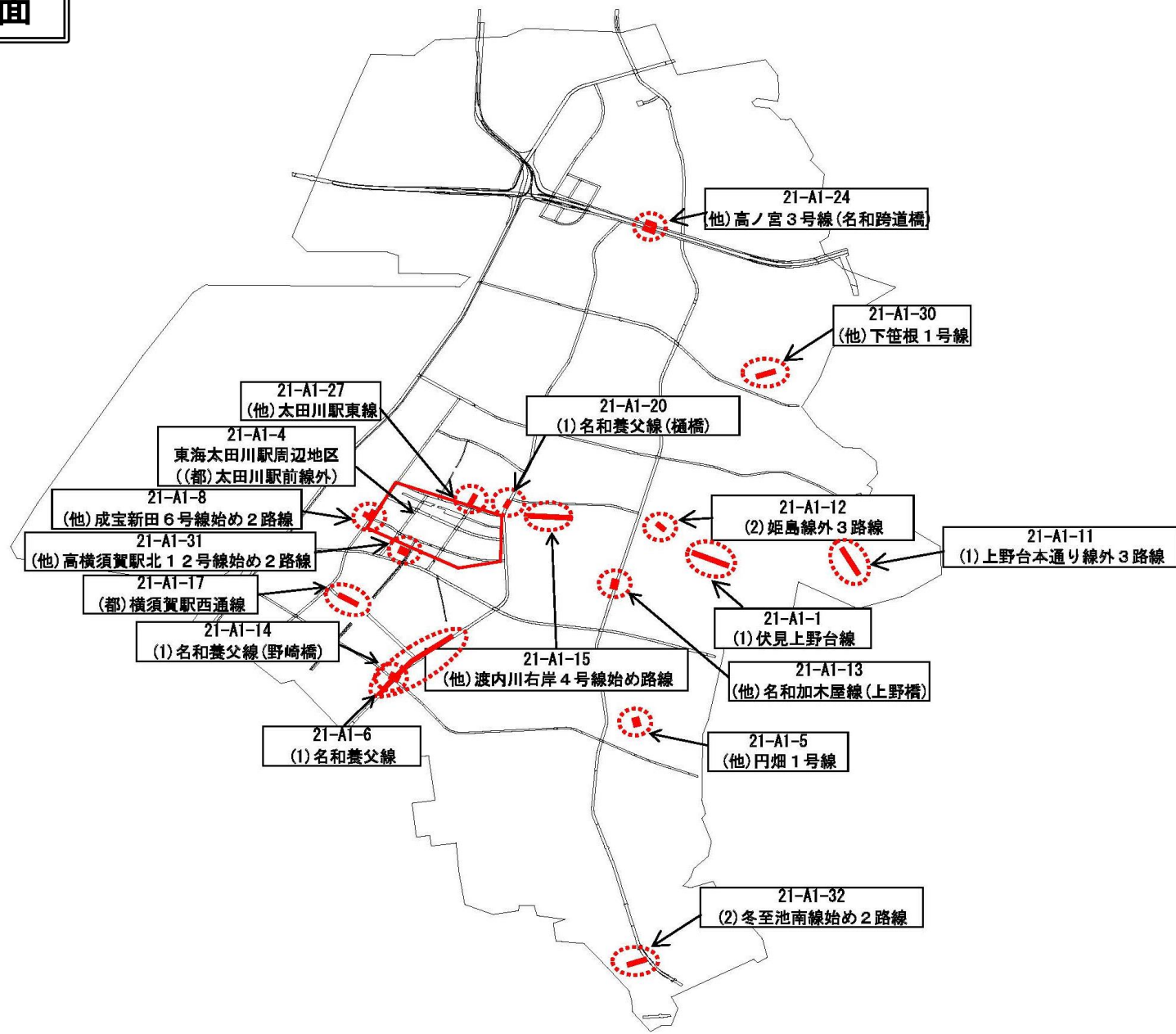
事後評価の実施体制	東海市社会資本整備総合交付金評価委員会において評価を実施。
事後評価の実施時期	平成29年2月
公表の方法	縦覧及び、ホームページ掲載 (http://www.city.tokai.aichi.jp/16367.htm)

参考資料

◆定量的指標

成果目標	当初現況値	中間目標値	最終目標値
【快適】市内を車で移動するときにスムーズにできている と思っている人の割合	66%	67%	67%
【安全】歩道の設置が不十分だと思う人の割合	71%	65%	62%
【安心】地震発生時のライフラインを確保するための 安全対策の割合	27%	32%	39%

参考図面



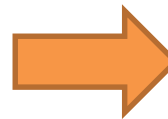
【基幹事業】

事業名：(1)名和養父線

事業箇所：東海市高横須賀町始め2町

事業概要：本路線は、名鉄河和線高横須賀駅を利用する通勤・通学のための歩行者、及び自転車利用者が多い路線である。朝夕のラッシュ時における慢性的な渋滞と、それに伴う生活道路への通過交通の流入を防ぐために、自歩道の設置及び車道の4車線化を実施し、地域住民の交通安全の確保を図るものである。

事業効果：車道の4車線化を実施したことにより、朝夕の通勤ラッシュ時における慢性的な交通渋滞を緩和し、歩道設置により、歩行者、自転車利用者の交通安全を確保することができた。



【基幹事業】

事業名：(1)伏見上野台線

事業箇所：東海市富木島町

事業概要：本路線は東海市の東部に位置する幹線道路で、主要地方道名古屋半田線に接続する道路であるため、交通量の多い路線である。当該区間の南側には小学校、中学校があり、児童等が通学路として利用しているが、十分な歩道整備がされておらず、危険な状況であった。そのため、本事業で、北側の歩道拡幅及び南側の歩道設置を行い、歩行者等の安全確保を図ったものである。

事業効果：歩道を整備したことで、通学児童を始めとする歩行者等のすれ違いが容易に出来ることで交通安全対策の向上を図ることができた。



【基幹事業】

事業名：東海太田川駅周辺地区（（都）太田川駅前線外）

事業箇所：東海市大田町

事業概要：本地区は土地区画整理事業、市街地再開発事業、連続立体交差事業を三位一体で行い、東海市の玄関口、にぎわい創出拠点としての整備。

（都）太田川駅前線は太田川駅へアクセスする主要路線として整備を行い、駅利用者等の利便向上を図るものである。

事業効果：幅員25mの道路整備を行い、太田川駅へのアクセス向上、利便向上を図ることができた。

整備前



整備後

