

## 事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>とよたのりさだ</small> 豊田則定線					
事業箇所	豊田市 <small>たかはしちよう</small> 高橋町 2丁目～豊田市 <small>みずまちよう</small> 水間町 4丁目					
事業のあらまし	<p><small>とよたのりさだ</small> 都市計画道路豊田則定線は、豊田市 <small>あさひちよう</small> 朝日町 3丁目から豊田市の中心市街地を經由して豊田市 <small>いわたぎちようたかいり</small> 岩滝町 高入に至る延長約 5.4km の路線であり、東海環状自動車道 <small>くらがいけ</small> 鞍ヶ池スマート IC 方面へとつながる重要な幹線道路である。また、矢作川の東側の住宅街から <small>たかばし</small> 高橋を渡り中心市街地へアクセスする路線として、生活交通の基軸にもなっている。</p> <p>本事業区間については、朝夕のピーク時を中心に慢性的な渋滞が発生するなどの交通課題を抱えている。また、通学路に指定されているにもかかわらず、歩道の未整備区間が存在し、歩行者の安全性が確保されていない。これらのことから、「渋滞の緩和」、「交通安全対策の強化」のため、4車線化及び歩道整備を行うものである。</p> <p>さらに、豊田市景観計画において、快適な道路景観を形成するため無電柱化を進める路線として位置づけられていることから、「景観の向上」のため、電線共同溝整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 地域の活性化（渋滞の緩和、景観の向上）</p> <p>(2) 交通事故対策（交通安全対策の強化）</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	32.5億円		□工事費15.8億円、□用補費15.4億円、□その他1.3億円			
事業期間	採択予定年度	2023年度	着工予定年度	2023年度	完成予定年度	2029年度
事業内容	<p>現道拡幅整備</p> <p>延長 870m</p> <p>幅員 25～28m（4車線）</p> <p>電線共同溝整備</p> <p>道路延長 590m（整備延長 970m）</p>					

II 評価

①事業の必要性

1) 必要性

(1)-1 地域の活性化（渋滞の緩和）

- ・本路線は豊田市の中心市街地から東海環状自動車道 鞍ヶ池スマート IC 方面へとつながる重要な幹線道路であり、4車線で供用済みの西側区間では、約17,000台/日（2021年豊田市調査）の交通量がある。
- ・本事業区間においては2車線で供用されており、特に朝夕のピーク時を中心に慢性的な渋滞が発生している。
- ・バス路線となっているため、定時性の確保が求められている。
- ・沿線の土地区画整理事業により人口が増加（2007年：470人→2022年：1,074人）しているほか、新たに宿泊施設やアスレチックがオープンする鞍ヶ池公園へのアクセス性向上が求められている等、本路線の利用者数はさらなる増加が見込まれる。
- ・以上より、渋滞の緩和のため、4車線化が必要である。

(1)-2 地域の活性化（景観の向上）

- ・豊田市景観計画において、快適な道路景観を形成するため無電柱化を進める路線として位置づけられていることから、景観の向上のため、電線共同溝の整備を行うものである。

(2) 交通事故対策（交通安全対策の強化）

- ・歩道の未整備区間が存在し、歩行者の安全性が確保されていない。
- ・近隣の小学生生徒数が増加傾向にあり（2015年：346人→2021年：505人）、歩行者交通量も増加傾向にある（2015年：83人/12h→2021年：130人/12h）。また、近隣の小中学校の通学路に指定されている。
- ・事業区間内の交差点では過去10年間で23件の死傷事故が発生しており、特に2箇所ある信号交差点は死傷事故率が高く（高橋町2丁目交差点：165.7件/億台キロ、高橋町4丁目交差点：181.5件/億台キロ）、愛知県平均値（104.6件/億台キロ）を上回っている。
- ・以上より、交通安全対策の強化が必要である。

判定

**A**

A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。  
B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。

【理由】

- ・当該事業区間を整備することで地域の活性化、交通事故対策が図られるため、事業実施の必要性が高い。

②事業の効果

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

区 分		事前評価時 (基準年：2022)	備考
費用 (億円)	事業費	24.6	
	維持管理費	0.4	
	合計 (C)	25.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	54.8	
	走行経費減少便益	6.2	
	交通事故減少便益	1.5	
	合計 (B)	62.5	
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	13,900	
費用対効果分析結果 (B/C)		2.5	

※金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の価値に換算したものである。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】  
費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

2) 貨幣価値化困難な効果	達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表							基礎点	得点																																														
			評価項目																																																						
			1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる						MAX3	2																																												
						<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する						3																																													
						<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する						2																																													
						<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する						1																																													
			2 あいちを守る	④交通事故対策	◎	b) 集約型まちづくりの実現に寄与する						MAX3	3																																												
						<input checked="" type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する						3																																													
						<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する						2																																													
						<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する						1																																													
合計							6	5																																																	
b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる							MAX3	3																																																	
<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する							3																																																		
<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する							2																																																		
<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する							1																																																		
d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される							MAX3	2																																																	
<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される <input checked="" type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間で地域から歩道整備の要望が強く、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される							3																																																		
<input type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間で地域から歩道整備の要望が強く、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される <input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する							2																																																		
合計							6	5																																																	
総合計							12	10																																																	
評価値							0.83																																																		
道路・街路事業の事業評価マニュアル (令和4年3月 愛知県建設局 道路維持課・道路建設課 都市・交通局 都市基盤部 都市整備課)																																																									
判定	A		A: 十分な事業効果が期待できる。 B: 十分な事業効果が期待できない。																																																						
	【理由】		・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。																																																						
③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td>15.4</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>15.8</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="5">21.8</td> <td colspan="2">10.7</td> <td>32.5</td> </tr> </tbody> </table>										2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計	工種区分	調査・設計	←				→			1.3	用地補償		←				→		15.4	工事				←			→	15.8	事業費(億円)		21.8					10.7		32.5
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計																																															
	工種区分	調査・設計	←				→			1.3																																															
		用地補償		←				→		15.4																																															
工事					←			→	15.8																																																
事業費(億円)		21.8					10.7		32.5																																																
2) 地元の合意形成	・地元自治体及び経済界から早期整備の要望を受けている。また、事業に対する地元関係者の理解を得ていることから早期に事業説明を行い、沿線地権者の理解を得る予定である。																																																								
3) 環境への影響	・既成市街地であるため自然環境へ与える影響は小さい。 ・沿線の家屋や商店等に隣接しているため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用するなど、可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。																																																								
判定	A		A: 事業計画の実効性が期待できる。 B: 事業計画の実効性が期待できない。																																																						
【理由】		・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されている。																																																							

④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・都市計画決定された現道拡幅事業であり、先行工区である事業区間西側が整備済みであるため、代替案の立案が困難であり、妥当である。	
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。
【理由】 ・都市計画により、ルート、幅員、車線数（4車線）が決定されており、当該事業は妥当である。			
Ⅲ 対応方針（案）			
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。		
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容			
■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 対象外 【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】 — 【主な評価内容】 交通量（全車、大型車）、周辺の景観性の向上、安全性の改善状況			
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見			
Ⅵ 対応方針			