

再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	街路事業（現道拡幅）				
地区名	豊田都市計画道路 3・3・23号豊田則定線				
事業箇所	豊田市日之出町地内始め				
事業のあらまし	<p>本路線は、豊田市内の内環状線と外環状線の2つの環状道路に接続し、中心市街地から沿線住宅地を東西に横断する幹線道路であり、豊田市中心市街地と足助方面を結ぶバス路線にもなっていることから非常に交通量が多い路線となっている。また、当該事業区間である高橋東側の沿道では豊田寺部土地区画整理事業が施行中であり、今後、自動車交通だけでなく歩行者や自転車等の交通も増大すると推測されることから4車線への拡幅と歩行者等の安全性の確保が必要とされている路線である。</p> <p>当該事業区間は、現道が2車線であり交通容量が足りていないことや一級河川矢作川に架かる高橋の車道幅員が狭小でありバスとトラック等のすれ違いが困難であるため交通混雑を招来している。また、小中学校の通学路になっているにもかかわらず歩道が狭小であるため、児童等の安全な通行が十分に確保されていない状況である。</p> <p>そのため、高橋架け替えを含め車道を4車線化して交通混雑の解消を図り、あわせて自転車歩行者道を設置することで安全な歩行者空間を確保するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 渋滞のないスムーズな移動空間の提供 ■ 交通安全対策の推進 <p>【副次目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 魅力ある市街地の形成 				
計画変更の推移		再々評価時 (平成20年度)	再々再評価時 (平成26年度)	変動要因の分析	
	事業期間	H11～H31	H11～H32	用地取得の難航による事業期間の延伸	
	事業費(億円)	81.7	81.7	変動なし	
	経費内訳	工事費	50.0	56.9	工法の見直し
		用補費	23.5	20.0	買収価格の見直し
その他	8.2	4.8	事業内容の見直し		
事業内容	L=800m (4車線)	L=800m (4車線)			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【再々評価時】</p> <p>平成17年交通センサスによる事業区間の交通状況 道路交通量：12,300台/日、平日混雑時平均旅行速度：30.7km/h</p> <p>【再々再評価時】</p> <p>平成22年交通センサスによる事業区間の交通状況 道路交通量：11,400台/日、平日混雑時平均旅行速度：20.3km/h</p> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 前回評価時と比べると事業区間の道路交通量は平成17年交通センサス時に対し、平成22年交通センサス時は約9%若干減少しているが、平日の混雑時平均旅行速度は30.7km/h（平成17年）から20.3km/h（平成22年）に低下していることから、引き続き交通混雑が発生している状況である。 ・ 現在、土地区画整理事業が施行中であり、今後も交通需要の増加が見込まれる。 			

判定	B	A： 前回評価時に比べ必要性が増大している。 B： 前回評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 前回評価時に比べ必要性が著しく低下している。																																																																																																																		
	【理由】 前回評価時と比べてほとんど変化がない状況であるため。																																																																																																																			
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H11～ H19</th> <th>H20～ H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>道路築造</td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td>(1)</td> <td></td> <td></td> <td>(2)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>橋梁</td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td></td> <td></td> <td colspan="6">40.1</td> <td>10.8</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>10.1</td> <td>20.7</td> <td colspan="6"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) 下流側 2 車線分 (2) 上流側 2 車線分</p> 【進捗率】 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td></td> <td>0.1</td> <td></td> <td>0.8</td> <td>12.5%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>年次ごとの 実施計画を 定めていな いため記載 なし</td> <td>30.8</td> <td>年次ごとの 実施計画を 定めていな いため記載 なし</td> <td>81.7</td> <td>37.7%</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td></td> <td>6.0</td> <td></td> <td>56.9</td> <td>10.5%</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td></td> <td>20.0</td> <td></td> <td>20.0</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td></td> <td>4.8</td> <td></td> <td>4.8</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table>			H11～ H19	H20～ H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	工種 区分	調査・設計	←→									用地補償	←→									道路築造		←→		(1)			(2)			橋梁		←→				←→			←→	事業費 (億円)	計画			40.1						10.8	実績	10.1	20.7									これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】	延長(km)		0.1		0.8	12.5%	事業費(億円)	年次ごとの 実施計画を 定めていな いため記載 なし	30.8	年次ごとの 実施計画を 定めていな いため記載 なし	81.7	37.7%	工事費		6.0		56.9	10.5%	用補費		20.0		20.0	100.0%	その他		4.8		4.8	100.0%
			H11～ H19	H20～ H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32																																																																																																									
	工種 区分	調査・設計	←→																																																																																																																	
		用地補償	←→																																																																																																																	
		道路築造		←→		(1)			(2)																																																																																																											
		橋梁		←→				←→			←→																																																																																																									
	事業費 (億円)	計画			40.1						10.8																																																																																																									
		実績	10.1	20.7																																																																																																																
		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況																																																																																																															
		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】																																																																																																														
延長(km)		0.1		0.8	12.5%																																																																																																															
事業費(億円)	年次ごとの 実施計画を 定めていな いため記載 なし	30.8	年次ごとの 実施計画を 定めていな いため記載 なし	81.7	37.7%																																																																																																															
工事費		6.0		56.9	10.5%																																																																																																															
用補費		20.0		20.0	100.0%																																																																																																															
その他		4.8		4.8	100.0%																																																																																																															
2) 未着手 又は長期化の 理由	【施工済みの内容】 事業区間の起点側(中心市街地側)の約130mは道路築造がすでに完了し、安全な歩行者空間が確保されている。 【事後評価に準ずるフォローアップ】 施工済み区間は自転車歩行者道の設置が完了し、歩行者等の安全が確保されている。																																																																																																																			
3) 今後の 事業進捗の見 込み	【阻害要因】 用地取得が難航したが平成24年度に完了した。 【今後の見込み】 平成28年度に4車線中の2車線(下流側)の供用開始を目指して工事の進捗を図っている。その後、既設橋梁の撤去及び残りの2車線(上流側)の工事に着工して平成32年度の事業全体完了を目指す。																																																																																																																			
判定	B	A： 事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。 B： 多少の阻害要因があるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 C： 阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。																																																																																																																		
	【理由】 事業期間を延長したが、阻害要因である用地取得は完了しており、工事も順調に進んでいるため、平成32年度の事業完了が見込まれる。																																																																																																																			

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】
 有：算定基礎となるOD及び道路ネットワークの変更（新設道路のネットワーク追加等）

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

区 分		再々評価時 (基準年：H20)	再々再評価時 (基準年：H26)	備考
費用 (億円)	事業費	68.0	76.6	・基準年の変更（H20→H26）
	維持管理費	0.3	2.1	・年間維持管理費の見直し
	合計（C）	68.3	78.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	186.6	167.5	・費用便益分析マニュアルの改訂（原単位の変更） ・交通量推計に用いるデータの変更
	走行経費減少便益	4.7	20.8	
	交通事故減少便益	0.5	▲1.2	
	合計（B）	191.8	187.1	
	(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	19,000	29,800	・交通量推計に用いるデータの変更 ・推計手法の変更
費用対効果分析結果（B/C）		2.8	2.4	

【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（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

【変動要因の分析】

- ・対象路線の交通量が増加した要因としては、前回の評価時平成20年次に比較して豊田市北東部の人口増により市中心部と北東部を連絡する交通が増加したことである。
- ・費用が増加しているのは、基準年が前回に比べて6年ずれ、平成11年から平成32年まで計上されている事業費を現在価値化した額が大きくなっているためである。
- ・費用便益比（B/C）が⁶⁾の値が低下した要因は、費用便益分析マニュアルが改訂され、便益の大半を占める走行時間短縮便益の原単位が引き下げられたことが要因である。

2) 貨幣価値化困難な効果

貨幣価値化困難な効果としては、主要目標である「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」、「交通安全対策の推進」のほか、副次目標として「魅力ある市街地の形成」がある。また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.83である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
			評価項目	基準点	得点
1 安全・安心	①交通安全対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> 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"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は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に該当する	3	
<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉・設、その他公共・公益・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	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				
合計				3	
2 連携力・地域力・魅力	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3	
<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	2				
<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1				
合計				2	
	⑨魅力ある市街地の形成	○	<input type="checkbox"/> a) 魅力ある市街地が形成される	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 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	3	
			<input checked="" 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	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	
			<input type="checkbox"/> b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	3
<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通量の多い区間(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	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における歩道の整備に該当し、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	2				
<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の快適性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1				
合計				5	
総合計				12	10
評価値					0.83

判定

A

A：前回評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B：前回評価時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。
 C：前回評価時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【理由】

前回評価と比べて、B/Cは若干低下しているが1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果についても評価値が基準の0.6を超えており、前回評価時とほぼ同様の事業効果が見込まれるため。

III 対応方針(案)

継続

中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。
 継続：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) □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】

・4車線化による渋滞の解消状況(交通容量の拡大、旅行速度の改善見込)

V 事業評価監視委員会の意見

豊田都市計画道路 3・3・23号豊田則定線の対応方針(案)〔事業継続〕を了承する。

VI 対応方針

事業継続