

## 事後評価調書（案）

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 豊田則定線（高橋工区）					
事業箇所	豊田市日之出町～豊田市寺部町					
事業のあらまし	<p>都市計画道路豊田則定線は、豊田市の中心市街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。</p> <p>整備前の当該事業区間は一級河川矢作川に架かる高橋の車道幅員が狭小でバスとトラック等のすれ違いが困難であったため、円滑な交通ができない状況であった。また、小中学校の通学路であるにもかかわらず歩道が狭小であったため、児童等の安全な通行が十分に確保されていなかった。</p> <p>高橋東側の区域では豊田寺部土地区画整理事業が施行されたことから、自動車交通だけでなく歩行者や自転車等の交通も増加すると推測され、4車線への拡幅と歩行者等の安全確保が必要とされていた。</p> <p>このため、「まちづくりを支援する道路整備」、「バス路線の渋滞緩和」、「歩行者・自転車の安全確保」を目的として、高橋の架け替えを含め4車線化及び自転車歩行者道の設置を実施した。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（まちづくりを支援する道路整備、バス路線の渋滞緩和）</p> <p>②交通事故対策の推進（歩行者・自転車の安全確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	111.0 億円		□工事費 82.6 億円、□用補費 20.0 億円、□その他 8.4 億円			
事業期間	採択年度	1999 年度	着工年度	1999 年度	完成年度	2023 年度
事業内容	<p>道路整備</p> <p>延長 L=800m、幅員 W=25.0m（4 車線）</p>					
II 評価						
① 事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>①-1 まちづくりを支援する道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間の東側では豊田寺部土地区画整理事業が行われた。土地区画整理と一体となった道路整備によりまちづくりに貢献した。</li> <li>・電線共同溝(CCBOX)を整備したことにより、良好な景観形成に資するとともに、地震や台風などの災害にも強いインフラを整備した。</li> </ul> <p>①-2 バス路線の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名鉄バス(株)へのヒアリングの結果、中央分離帯の設置により高橋西詰交差点での流入が少なくなり渋滞が減った、道路拡幅により大型車両のすれ違いがしやすくなり安全性が高まった、との意見があった。</li> <li>・事業区間の道路交通センサスの交通量は、2021 年で 11,539 台/日となっており、供用前の 2010 年の 11,350 台/日に比べて若干増加している。混雑時平均旅行速度は、供用前の 2010 年の 20.3km/h から供用後の 2021 年には 27.4km/h に改善している。</li> </ul> <p>②歩行者・自転車の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高橋の歩行者・自転車の 12 時間断面交通量は、整備前の 2014 年は 534 人台/12h であったが、整備後の 2024 年は 545 人台/12h となっており、若干増加している。豊田寺部土地区画整理事業が完了し、今後益々、住宅等のビルドアップが進むことから、歩行者・自転車の更なる増加が見込まれる。整備前は片側歩道であったが、両側 4.5m の自転車歩行者道の整備によって安全な歩行者空間が確保された。</li> </ul>				

		・近隣の小中学校へのヒアリングの結果、自転車歩行者道の整備により児童・生徒の通学における安全性が向上した、との意見があった。																																					
1) 主要目標の達成状況	【達成状況に対する評価】	・当該事業の整備により、まちづくりを支援する道路整備、目標であるバス路線の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全確保は十分に達成している。																																					
2) 副次目標の達成状況	【達成状況】 － 【達成状況に対する評価】 －																																						
②事業効果の発現状況	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (基準年： 1999)</th> <th>実績 (基準年： 2023)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>1999～ 2011年度</td> <td>1999～ 2023年度</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>50.0</td> <td>82.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>24.0</td> <td>20.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>4.5</td> <td>8.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>78.5</td> <td>111.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の 算定要因</td> <td>渋滞時平均旅行速度</td> <td>20.3km/h</td> <td>27.4km/h</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平均事故発生件数</td> <td>4件/年<sup>※1</sup></td> <td>2件/年<sup>※2</sup></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					事業採択時 (基準年： 1999)	実績 (基準年： 2023)	備考	事業期間		1999～ 2011年度	1999～ 2023年度		事業費 (億円)	工事費	50.0	82.6		用地補償費	24.0	20.0		その他	4.5	8.4		合計	78.5	111.0		効果の 算定要因	渋滞時平均旅行速度	20.3km/h	27.4km/h		平均事故発生件数	4件/年 <sup>※1</sup>	2件/年 <sup>※2</sup>	
			事業採択時 (基準年： 1999)	実績 (基準年： 2023)	備考																																		
	事業期間		1999～ 2011年度	1999～ 2023年度																																			
	事業費 (億円)	工事費	50.0	82.6																																			
		用地補償費	24.0	20.0																																			
		その他	4.5	8.4																																			
		合計	78.5	111.0																																			
	効果の 算定要因	渋滞時平均旅行速度	20.3km/h	27.4km/h																																			
		平均事故発生件数	4件/年 <sup>※1</sup>	2件/年 <sup>※2</sup>																																			
<p>※1 2012年から2018年の平均事故発生件数          ※2 2019年から2023年の平均事故発生件数</p>																																							
【事業期間に対する評価】																																							
・用地交渉の難航等に長期間を要したため、当初計画から事業期間を12年間延伸し、2023年度に完了した。																																							
【事業費に対する評価】																																							
<p>・電線共同溝の整備及び河川環境対策工の追加による工事費の増加等により事業費が増加した。</p> <p>・2018年に豊田市景観計画において、電線共同溝を整備する路線として位置付けられたため電線共同溝を追加整備したことや、河川協議において、河川環境対策工が必要となったため追加実施したこと等により事業費が増加したが、これは事業を行う上で必要なものであり、増額はやむを得ないものであった。</p>																																							
【効果の算定要因に対する評価】																																							
<p>・混雑時平均旅行速度は、供用前の2010年の20.3km/hから供用後の2021年には27.4km/hと改善しているため、事業の効果が現れている。</p> <p>・事故発生件数は事業実施前は平均4件/年だったが、事業実施後は平均2件/年となったため、歩行者・自転車の安全性が確保された。</p>																																							
③事業実施による環境の変化		・本事業の実施により、「①地域の活性化（まちづくりを支援する道路整備、バス路線の渋滞緩和）」、「②交通事故対策の推進（歩行者・自転車の安全確保）」が確保され、道路の利用環境が改善された。																																					

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	事業目的に対する効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。
改善措置の必要性	当初の事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため改善措置の必要性はない。
同種事業に反映すべき事項	電線共同溝(CCBOX)を整備する場合は、複数のインフラ事業者との調整が必要なため、早期の準備・調整が必要である。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅴ 対応方針	