

事後評価調書

I 事業概要																					
事業名	街路事業																				
地区名	都市計画道路 <small>たはらちゅうおうせん</small> 田原中央線																				
事業箇所	愛知県田原市 <small>たはら やなぎまち</small> 田原町柳町～田原市 <small>しんまち</small> 田原町新町																				
事業のあらまし	<p>(都) 田原中央線は田原市中心市街地を東西に横断する延長約 7km の路線で、沿道には大型商業施設や多くの商業店舗が立地している。また、市の中心部で豊橋鉄道渥美線三河田原駅前を南北に縦断する田原駅前通り線と交差し、中心市街地の骨格を形成する路線に位置付けられた重要な道路である。</p> <p>当該事業区間は三河田原駅に近接するとともに、小学校の通学路に指定されているが、歩道が設置されておらず歩行者や自転車の通行が危険な状況となっていた。</p> <p>また、三河田原駅の直近でバス路線として利用されているため、バスの乗降や右折車等を原因とした渋滞が発生していた。</p> <p>このため、当該事業は「交通安全対策の強化」「田原市内の交通円滑化」を主な目的として、本路線の歩行空間の確保、田原市内における交通の円滑化と周辺道路の渋滞緩和を図るため、現道を拡幅し、自転車歩行者道、交差点部における右折車線を整備するものである。</p>																				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 交通安全対策の強化</p> <p>② 田原市内の交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																				
事業費	事業費	内訳																			
	24.2 億円	□工事費 1.9 億円、□用補費 20.3 億円、□その他 2.0 億円																			
事業期間	採択年度	1999 年度	着工年度	1999 年度	完成年度 2016 年度																
事業内容	<p>現道拡幅整備 延長：L=0.4km、幅員：W=16m、車線数：2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 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業区間の死傷事故率※は整備前（1996～1999 の年平均）180.2 件/億台キロから整備後（2017～2019 の年平均）19.8 件/億台キロに減少した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 25%;">整備前 (1996～1999 平均)</th> <th style="width: 25%;">整備後 (2017～2019 平均)</th> <th style="width: 35%;">整備後－整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">死傷事故率</td> <td style="text-align: center;">180.2 件/億台キロ</td> <td style="text-align: center;">19.8 件/億台キロ</td> <td style="text-align: center;">160.4 件/億台キロ減少</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業箇所が発生した死傷事故件数に、区間道路延長及び交通量を加味した指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車歩行者道が設置されたことで歩行者や自転車利用者の通行空間が確保され、交通安全対策の強化が図られた。 <p>③ 田原市内の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業区間の混雑度は整備前の 1.04 から 0.83 に軽減し、1.0 未満に改善した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 25%;">整備前 (1999)</th> <th style="width: 25%;">整備後 (2021)</th> <th style="width: 35%;">整備後－整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">混雑度</td> <td style="text-align: center;">1.04</td> <td style="text-align: center;">0.83</td> <td style="text-align: center;">0.21 減少</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小学校へのヒアリングでも「自転車と自動車の接触が心配になる場面がみられたが整備後は減少した。」、バス路線に指定しているバス会社へのヒアリングでも「歩道が広くなったため自転車の車道への飛び出しがなくなり走りやすくなった。」との回答があった。 					整備前 (1996～1999 平均)	整備後 (2017～2019 平均)	整備後－整備前	死傷事故率	180.2 件/億台キロ	19.8 件/億台キロ	160.4 件/億台キロ減少		整備前 (1999)	整備後 (2021)	整備後－整備前	混雑度	1.04	0.83	0.21 減少
	整備前 (1996～1999 平均)	整備後 (2017～2019 平均)	整備後－整備前																		
死傷事故率	180.2 件/億台キロ	19.8 件/億台キロ	160.4 件/億台キロ減少																		
	整備前 (1999)	整備後 (2021)	整備後－整備前																		
混雑度	1.04	0.83	0.21 減少																		

		<p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業区間の整備により、交通安全対策が強化されるとともに、豊橋市内の交通円滑化が図られたことから、事業目標は十分に達成している。</p>																																												
2) 副次目標の達成状況		<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>																																												
④ 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 (1999)</th> <th>再評価時 (2008)</th> <th>実績 (2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>1999～2003</td> <td>1999～2011</td> <td>1999～2016</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>1.9</td> <td>3.1</td> <td>3.4</td> <td>+0.3億円</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>22.00</td> <td>20.1</td> <td>20.3</td> <td>+0.2億円</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.1</td> <td>1.0</td> <td>0.5</td> <td>-0.5億円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>25.0</td> <td>24.2</td> <td>24.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の算定要因</td> <td>死傷事故率</td> <td>180.2 ／億台キロ</td> <td>—</td> <td>165.2件 ／億台キロ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>1.14</td> <td>—</td> <td>1.02</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				事業採択時 (1999)	再評価時 (2008)	実績 (2021)	備考	事業期間		1999～2003	1999～2011	1999～2016		事業費 (億円)	工事費	1.9	3.1	3.4	+0.3億円	用地補償費	22.00	20.1	20.3	+0.2億円	その他	1.1	1.0	0.5	-0.5億円	合計	25.0	24.2	24.2		効果の算定要因	死傷事故率	180.2 ／億台キロ	—	165.2件 ／億台キロ		混雑度	1.14	—	1.02	
			事業採択時 (1999)	再評価時 (2008)	実績 (2021)	備考																																								
	事業期間		1999～2003	1999～2011	1999～2016																																									
	事業費 (億円)	工事費	1.9	3.1	3.4	+0.3億円																																								
		用地補償費	22.00	20.1	20.3	+0.2億円																																								
		その他	1.1	1.0	0.5	-0.5億円																																								
		合計	25.0	24.2	24.2																																									
	効果の算定要因	死傷事故率	180.2 ／億台キロ	—	165.2件 ／億台キロ																																									
		混雑度	1.14	—	1.02																																									
<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部の用地取得が難航し、再評価時（2008）に想定した期間を上回る期間を要した。 再評価時点で想定することは困難であり、やむを得ないものであったと判断する。 																																														
<p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 再評価時に想定した事業費と比較し、工事費は工事用資機材の価格や労務費の上昇などの精査により0.3億円（9.4%増）、用地補償費は想定した事業費より0.3億円（1.0%）増額にとどまった。再評価時に想定した事業費と実績の事業費に差異はほぼ生じていないため、再評価時に想定した事業費の設定は妥当である。 																																														
<p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業完了後、死傷事故率は減少しているため、歩行者、自転車の安全な通行空間が確保されたと考えられる。 歩道が設置されたことで、車両通行が円滑になり、走行性が向上し混雑も改善したと考えられる。 周辺事業との一体的な整備により、当該路線を利用する歩行者、自転車も増加し、中心市街地の形成に寄与していると考えられる。 																																														
変化による環境の③事業実施に	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が設置されたことで歩行者や自転車利用者の通行空間が確保され、交通安全の向上に寄与している。 事業区間の混雑度が減少していることから、交通の円滑化が図られた。 当該路線の利用に対する苦情や懸念事項は周辺企業へのヒアリング等の結果からは、特に認められなかった。 																																													
III 対応方針（案）																																														
今後の事後評価の必要性	事業目標に対して目的を達成しており、事業の有効性が認められたので、今後の事後評価の必要性はないものとする。																																													
改善措置の必要性	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ものとする。																																													
同種事業に反映すべき事項	用地買収について、交渉や代替地の選定等に時間を要したことから、事業が長期化した。そこで、今後同種事業においては、計画の早い段階から事業の必要性を適時適切に説明し、地元及び地権者とのさらなる合意形成に努めていくことにより、事業を円滑に進めていくことが重要である。																																													
IV 事業評価監視委員会の意見																																														
都市計画道路路原中央線の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する。																																														

V 対応方針

改善措置等必要なし