

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 <small>こまつばらかいどうせん</small> 小松原街道線																													
事業箇所	愛知県豊橋市 <small>やよいちょう なかはら</small> 弥生町字中原～豊橋市 <small>あけぼのちょう そくてん</small> 曙町字測点																													
事業のあらまし	<p>(都) 小松原街道線は、豊橋市中心市街地と豊橋市南部地域を南北に結ぶ延長約 6km の路線で、南部地域には研究開発施設が立地するとともに、国道 23 号豊橋東 BP <small>ななね</small> 七根 IC へのアクセス路線の役割を担う重要な路線である。</p> <p>当該事業区間は市街地に位置し、近隣では住宅地と商業施設の複合開発事業や土地区画整理事業が進展していることから、今後も賑わいが期待される地域である。</p> <p>当該事業区間の沿道は、多くの住宅や商業施設が立地し交通量の多い区間であるが、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。また、バス路線としての利用に加え郊外型店舗併用住宅が多く立地し、バスの乗降や右折車等を原因とした混雑が発生していた。</p> <p>このため、当該事業は「交通安全対策の強化」「豊橋市内の交通円滑化」を主な目的として、本路線の歩行空間の確保、豊橋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したものである。</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 豊橋市内の交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																													
事業費	事業費		内訳																											
	18.7 億円		□工事費 4.0 億円、□用補費 14.4 億円、□その他 0.3 億円																											
事業期間	採択年度	2003 年度	着工年度	2003 年度	完成年度	2016 年度																								
事業内容	<p>現道拡幅整備</p> <p>延長：L=0.6km、幅員：W=20m、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(2002～2005 の年平均) 244.2 件/億台キロから整備後(2017～2019 の年平均) 165.2 件/億台キロに減少し、事故危険箇所としての目安である 200 件/億台キロを下回る状況となった。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">整備前 (2002～2005 平均)</th> <th style="text-align: center;">整備後 (2017～2019 平均)</th> <th style="text-align: center;">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;">244.2 件/億台キロ</td> <td style="text-align: center;">165.2 件/億台キロ</td> <td style="text-align: center;">79.0 件/億台キロ</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>② 豊橋市内の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業区間の混雑度は整備前の 1.14 から 1.02 に軽減した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">整備前 (1999)</th> <th style="text-align: center;">整備後 (2021)</th> <th style="text-align: center;">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;">1.14</td> <td style="text-align: center;">1.02</td> <td style="text-align: center;">0.12</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業区間の混雑時旅行速度は整備前の 14.9km から 16.9km/h に上昇した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">整備前 (2004)</th> <th style="text-align: center;">整備後 (2021)</th> <th style="text-align: center;">整備後－整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">混雑時旅行速度 (km/h)</td> <td style="text-align: center;">14.9</td> <td style="text-align: center;">16.9</td> <td style="text-align: center;">2.0</td> </tr> </tbody> </table>						整備前 (2002～2005 平均)	整備後 (2017～2019 平均)	整備後－整備前	死傷事故率	244.2 件/億台キロ	165.2 件/億台キロ	79.0 件/億台キロ		整備前 (1999)	整備後 (2021)	整備後－整備前	混雑度	1.14	1.02	0.12		整備前 (2004)	整備後 (2021)	整備後－整備前	混雑時旅行速度 (km/h)	14.9	16.9	2.0
	整備前 (2002～2005 平均)	整備後 (2017～2019 平均)	整備後－整備前																											
死傷事故率	244.2 件/億台キロ	165.2 件/億台キロ	79.0 件/億台キロ																											
	整備前 (1999)	整備後 (2021)	整備後－整備前																											
混雑度	1.14	1.02	0.12																											
	整備前 (2004)	整備後 (2021)	整備後－整備前																											
混雑時旅行速度 (km/h)	14.9	16.9	2.0																											

		<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間をバス路線に指定しているバス会社へのヒアリングでも「交差点の右折車線ができたことにより渋滞が緩和された。」「歩道の幅が広くなりバスの視点から乗客の確認がしやすくなった。」との回答があった。 ・停車帯及び3箇所右折帯が設置されたことで、停車及び右折待ちの自動車の追い越しが可能となり、自動車及びバスの交通の円滑化が図られた。 <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>																																								
	③ 事業効果の発現状況	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (2003)</th> <th>実績 (2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>2003～2007</td> <td>2003～2016</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>3.2</td> <td>4.0</td> <td>+0.8億円</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>14.1</td> <td>14.4</td> <td>+0.3億円</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.8</td> <td>0.3</td> <td>-0.5億円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>18.1</td> <td>18.7</td> <td>+0.6億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の 算定要因</td> <td>死傷事故率</td> <td>244.2件/億台キロ</td> <td>165.2件/億台キロ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>1.14</td> <td>1.02</td> <td></td> </tr> <tr> <td>旅行速度</td> <td>14.9km/h</td> <td>16.9km/h</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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、事業採択時を大きく上回る期間を要し事業が長期化した。これらは、当初段階では想定が困難な事案であり、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"> ・工事費の精査等により、事業採択時より0.6億円の増額となったが、概ね事業採択時に想定した事業費と大きな差異なく、ほぼ計画通りに完了できた。 <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、交通安全対策が強化されたと考えられる。 ・事業区間の混雑度は減少、旅行速度は上昇していることから、交通の円滑化が図られ、一定の効果があったと判断する。 			事業採択時 (2003)	実績 (2021)	備考	事業期間		2003～2007	2003～2016		事業費 (億円)	工事費	3.2	4.0	+0.8億円	用地補償費	14.1	14.4	+0.3億円	その他	0.8	0.3	-0.5億円	合計	18.1	18.7	+0.6億円	効果の 算定要因	死傷事故率	244.2件/億台キロ	165.2件/億台キロ		混雑度	1.14	1.02		旅行速度	14.9km/h	16.9km/h	
		事業採択時 (2003)	実績 (2021)	備考																																						
事業期間		2003～2007	2003～2016																																							
事業費 (億円)	工事費	3.2	4.0	+0.8億円																																						
	用地補償費	14.1	14.4	+0.3億円																																						
	その他	0.8	0.3	-0.5億円																																						
	合計	18.1	18.7	+0.6億円																																						
効果の 算定要因	死傷事故率	244.2件/億台キロ	165.2件/億台キロ																																							
	混雑度	1.14	1.02																																							
	旅行速度	14.9km/h	16.9km/h																																							
	③ 事業実施による環境の変化	<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。 ・事業区間の混雑度は減少、旅行速度は上昇していることから、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等へのヒアリングの結果からは、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

V 対応方針