

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>すいげんぼし</small> 水源橋線																					
事業箇所	愛知県豊田市 <small>あけぼのちょう</small> 曙町 ～ 豊田市山之手町 <small>やまのてちょう</small> 5丁目																					
事業のあらまし	<p>(都) 水源橋線は、豊田市中心部の都市交通機能上重要な役割を果たす豊田環状線の一角を担う路線である。</p> <p>豊田市の基幹産業である自動車工業の中核機能の集中地点と東名高速道路豊田インターチェンジを結ぶ幹線道路でもあることや、周辺において土地利用の高度化並びに面的整備による市街化が進展していることから、交通量が非常に多くなっている。</p> <p>また、山之手小学校が隣接し、全線にわたり通学路に指定されているが、中央分離帯のない片側2車線道路で歩道も狭小のため、自動車交通のみならず、自転車、歩行者にとって非常に危険な状況となっていた。</p> <p>このため、「豊田市内の交通円滑化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、当地域の交通の円滑化を図るとともに、通学児童を始めとして歩行者及び自転車の交通安全の確保を図るため、車道の拡幅、歩道の整備を実施したものである。</p>																					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 豊田市内の交通円滑化</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																					
事業費	事業費	内訳																				
	84.0 億円	□工事費 22.2 億円、□用補費 56.7 億円、□その他 5.1 億円																				
事業期間	採択年度	1989 年度	着工年度	1989 年度	完成年度	2016 年度																
事業内容	<p>現道拡幅整備、電線共同溝整備</p> <p>延長：L=1.25km、幅員：W=30.0m、車線数：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 豊田市内の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間の混雑度は、整備前の 1.12 から 0.86 に軽減し、1.0 未満に改善した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前</th> <th>整備後</th> <th>整備後 - 整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>混雑度</td> <td>1.12</td> <td>0.86</td> <td>0.26 減少</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; text-align: right;">※混雑度：整備前=H6 センサス、整備後=2021 年度実測値より算定</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間周辺には多くの自動車関連企業が立地しており、貨物車ドライバーへのアンケート調査の結果、輸送ルート総合評価について「とても満足・やや満足」と回答した割合が増加（17%→50%）した。 <p>② 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）209.2 件/億台キロから整備後（2017～2019 の年平均）81.4 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; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前</th> <th>整備後</th> <th>整備後 - 整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死傷事故率</td> <td>209.2 件/億台キロ</td> <td>81.4 件/億台キロ</td> <td>127.8 件/億台キロ減少</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; text-align: right;">※死傷事故率とは、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"> 歩行者・自転車利用者、通学児童へのアンケート調査の結果、歩行空間および自転車利用環境に関する評価項目全てで開通前に比べ開通後の方が満足度は高い回答を得た。 <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、豊田市内の交通円滑化が図られるとともに、交通安全対策の強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>						整備前	整備後	整備後 - 整備前	混雑度	1.12	0.86	0.26 減少		整備前	整備後	整備後 - 整備前	死傷事故率	209.2 件/億台キロ	81.4 件/億台キロ	127.8 件/億台キロ減少
		整備前	整備後	整備後 - 整備前																		
混雑度	1.12	0.86	0.26 減少																			
	整備前	整備後	整備後 - 整備前																			
死傷事故率	209.2 件/億台キロ	81.4 件/億台キロ	127.8 件/億台キロ減少																			
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>																					

		【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】				
		事業採択時 (1989)	再評価時 (1回目) (2003)	再評価時 (2回目) (2008)	実績 (2021)	備考
事業期間		1989～1995	1989～2005	1989～2011	1989～2016	
事業費 (億円)	工事費	3.2	7.0	13.1	22.2	+ 9.1 億円
	用地補償費	32.5	39.8	42.1	56.7	+14.6 億円
	その他	1.1	3.8	4.3	5.1	+ 0.8 億円
	合計	36.8	50.6	59.5	84.0	+24.5 億円
効果の 算定要因	混雑度	1.12	—	—	0.86	
	死傷事故率 (件/億台キロ)	209.2	—	—	81.4	
② 事業効果の発現状況		※混雑度：事業採択時＝H6 センサス、事後評価時＝2021 年度実測値より算定				
		※死傷事故率：事業採択時＝イタルダデータ（1996-1999）、事後評価時＝イタルダデータ（2017-2019）より算定				
		※再評価時（2回目）以降に事業区間が変更となっている。（0.8km→1.25km）				
		<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部の用地買収が難航したこと及び、事業区間が変更となったことなどから、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"> 愛知県道路景観整備地区の指定を受け、電線共同溝整備及び舗装等のグレードアップを追加したこと、及び事業区間が変更となったことなどにより約4.7億円の増額が必要となった。これらは、当事業箇所にあつさわしい整備とするために、また当事業の整備効果を十分に発現させるためには必要なものであったと判断する。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 混雑度及び事故件数が減少していることから、交通の円滑化及び交通安全対策の強化が図られ、一定の効果があつたと判断する。 				
③ 事業実施による環境変化		<ul style="list-style-type: none"> 本事業の整備により、事故件数が減少し、児童の通学環境（安全性）が向上した。また、電線共同溝整備により景観の阻害要因となる電柱・電線がなくなり、良好な景観が形成された。 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。 沿線住民や地域に与える騒音や振動といったマイナス影響や自然環境へ与えた負荷については、沿線住民から苦情がないことや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						
都市計画道路水源橋線の対応方針（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						