

## 事後評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 301 号野見山 <sup>のみやま</sup> 拡幅					
事業箇所	愛知県豊田市野見山 <sup>のみやま</sup> 町～愛知県豊田市御立 <sup>みたち</sup> 町					
事業のあらまし	<p>一般国道 301 号は、静岡県浜松市を起点とし、愛知県新城市を經由し豊田市に至る延長約 100km の主要幹線道路である。豊田市中心市街地からの放射状道路としての役割も担っており、このうち、野見山拡幅は豊田市の内環状線と外環状線の間を東西に結節する延長 1.3km の区間を 4 車線化する事業である。</p> <p>現道は交通量が多いため、慢性的な交通渋滞が発生しており、沿線には小学校、商業・工業施設等が立地し、歩道も狭小であることから、自転車、歩行者が危険にさらされている状態であった。また、中心市街地から東海環状自動車道豊田松平 IC へのアクセス道路として近年交通量は増加傾向にある。さらに、豊田市下山地域においてトヨタ自動車の研究開発施設の整備が完了したことから、更なる交通量の増加が見込まれている。</p> <p>加えて、本路線は緊急輸送道路に指定されており、災害時には、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動に対応できる安定した道路機能の確保を図る必要がある。</p> <p>野見山拡幅は、このような現道状態の改善、及び当路線に求められる道路機能の拡充、交通の円滑化を図ったものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備（交通円滑化、地域産業支援）</p> <p>【副次目標】</p> <p>①交通安全対策の推進（交通安全性向上）</p> <p>②地震減災対策の推進</p> <p>④風水害への対応力の強化（災害対応機能の確保）</p> <p>⑬温暖化対策の推進（交通円滑化）</p>					
事業費	事業費	内訳				
	64.4 億円	□工事費 14.4 億円、□用補費 46.6 億円、□その他 3.4 億円				
事業期間	採択年度	2005 年度	着工年度	2005 年度	完成年度	2020 年度
事業内容	<p>拡幅事業</p> <p>延長 L=1.3km、4 車線整備</p>					

II 評価

①事業目標の達成状況

1) 主要目標の達成状況

【達成状況】

- モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備（交通円滑化、地域産業支援）
  - ・ 4車線化事業により、西行きについては、交通の円滑化が図られ旅行速度が向上した。
  - ・ 一方、東行きについては、事業区間起点部の「泉町2丁目交差点」より東側が4車線化されておらず、当該交差点で先詰まりの渋滞が発生するため、旅行速度が微減した。
  - ・ 平日の昼間12時間交通量は、整備前に比べて増加したことから、交通の転換が図られ中心市街地から東海環状自動車道豊田松平ICへのアクセス性が向上した。

【旅行速度・断面交通量の推移】

項目	地点	2013年 (整備前)	2025年 (整備後)
混雑時 旅行速度 (km/h)	西行き	12.9	18.9
	東行き	26.0	23.4
断面交通量 (台/12h)	野見小学校西交差点・ 東側断面	15,802	19,232
	泉町2丁目交差点・ 西側断面	12,475	13,066

※出典： <整備前>愛知県豊田加茂建設事務所 交通量調査（2013年7月）  
<整備後>愛知県豊田加茂建設事務所 交通量調査（2025年7月）

【達成状況に対する評価】

当該事業の整備により、交通の円滑化、国際競争力を高める広域交通基盤の整備が図られ、事業目標は達成している。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

- 交通安全対策の推進（交通安全性向上）
  - ・ 歩道幅が狭小で、自転車・歩行者が危険にさらされていたが、両側歩道やガードレールが整備されたことにより、交通の安全性が向上した。
- 地震減災対策の推進、風水害への対応力の強化（災害対応機能の確保）
  - ・ 事業区間は、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時の避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧など、広範な応急対策活動に対応可能な安定した道路機能が強化された。
- 温暖化対策の推進（交通円滑化）
  - ・ 慢性的な渋滞解消により、二酸化炭素等の排出が抑制され、温暖化対策の推進に寄与した。

【達成状況に対する評価】

当該事業の整備により、交通安全性の向上、災害対応機能の確保及び交通の円滑化が図られ、副次目標は達成している。

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】						
		事前評価時 (基準年： 2004)	再評価時 (基準年： 2013)	実績 (基準年： 2020)	備考	
事業期間		2005年度～ 2012年度	2005年度～ 2018年度	2005年度～ 2020年度		
事業費 (億円)	工事費	6.2	8.9	14.4		
	用地補償費	46.9	41.4	46.6		
	その他	0.0	2.5	3.4		
	合計	53.2	52.8	64.4		
効果の 算定要因	計画交通量 (台/日)	野見小学校 西交差点・ 東側断面	16,000 (計画値)	26,100～ 31,400 (計画値)	24,800 <sup>※1</sup> (実測値)	※1 実績値は 2025年度の実測 値(12時間交通 量)を2021年度 道路交通センサ ス昼夜率で日交 通量に換算
		泉町2丁目 交差点・ 西側断面			16,900 <sup>※1</sup> (実測値)	
	混雑時 旅行速度 (km/h)	西行き	-	12.9	18.9	
		東行き	-	26.0	23.4	
<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道には店舗や家屋が多く、用地交渉が難航したため、事業完了は2020年度となった。</li> </ul> <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最終的な事業費は、64.4億円となり、前回評価時から11.6億円増加した。</li> <li>労務費、資材単価の上昇に加え、現地掘削時に硬岩が確認され工事費が増加したこと、さらに大型物件等の補償費が物件調査で精査されたことが要因である。</li> </ul> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業により、渋滞解消による交通の円滑化が図られ、東海環状自動車道へのアクセス性が向上するなど、事業効果が現れている。</li> </ul> <p>【その他】</p> <p>—</p>						
③ 事業実施による 環境の変化		<ul style="list-style-type: none"> <li>2車線区間の解消により旅行速度が向上し、大型車を含め円滑な通行が可能となった。また、狭小な歩道区間が解消されたことで、自転車・歩行者の通行空間が確保され、安全性が向上するなど、交通環境が改善した。</li> </ul>				

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	・ 一部区間の供用を行い、早期の効果実現を図った。他の事業においても、整備効果が見込める区間を優先的に整備・供用を行い、少しでも早く効果の発現を目指すことが考えられる。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
一般国道301号野見山拡幅の対応方針（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	