

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 419 号 <small>うめつぼ</small> (梅坪拡幅)																																									
事業箇所	<small>うわはら</small> <small>じんなか</small> 豊田市上原町～陣中町																																									
事業の あらまし	<p>一般国道 419 号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、我が国有数の自動車産業の中核都市である豊田市を經由し、愛知県高浜市に至る延長約 62km の主要幹線道路である。</p> <p>このうち、豊田市中心部を南北に縦断する当該区間 2.3km は、片側 1 車線（両側 2 車線）であり、豊田市藤岡町等の豊田市北部郊外地域の人口増加に伴い、中心市街地への交通量が增大していることから、朝夕の通勤、通学時間帯には慢性的な渋滞が発生している。また、歩道も幅員狭小であるため、歩行者が危険にさらされている状態であり、これらの状況に対応するため、4 車線化と安全な歩道整備をあわせて行うものである。</p> <p>本事業は、豊田市の中心市街地と北部郊外地域を結ぶ南北交通の円滑化を図るほか、広域交通の観点から、東海環状自動車道豊田藤岡 IC へのアクセス向上や、緊急輸送道路として、防災面での機能強化を図ったものである。</p>																																									
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>②交通安全対策の推進</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>④魅力ある市街地の形成</p>																																									
事業費	事業費	内訳																																								
	97.0 億円	□工事費 18.2 億円、□用補費 72.5 億円、□その他 6.3 億円																																								
事業期間	採択年度	1990 年度	着工年度	1990 年度	完成年度	2018 年度																																				
事業内容	現道拡幅整備 延長：L=2.3km、幅員：W=25.0m																																									
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渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の整備により、12 時間交通量が増加した。(14,296 台/12h→17,738 台/12h : 124%増加) ・混雑度は減少し、旅行速度も 2.3km/h 増加した。 <p>【昼間 12 時間交通量の推移】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>調査年</th> <th>12 時間交通量 (台/12h)</th> <th>混雑度</th> <th>混雑時旅行速度 (km/h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1990 年</td><td>14,296</td><td>1.63</td><td>16.4</td></tr> <tr><td>1994 年</td><td>15,412</td><td>1.67</td><td>23.1</td></tr> <tr><td>1997 年</td><td>16,188</td><td>1.50</td><td>16.5</td></tr> <tr><td>2000 年</td><td>17,218</td><td>1.40</td><td>30.6</td></tr> <tr><td>2005 年</td><td>17,958</td><td>1.41</td><td>16.6</td></tr> <tr><td>2010 年</td><td>17,495</td><td>1.41</td><td>22.4</td></tr> <tr><td>2015 年</td><td>18,933</td><td>1.44</td><td>20.8</td></tr> <tr><td>2021 年</td><td>17,738</td><td>1.31</td><td>18.7</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：道路交通センサス</p>					調査年	12 時間交通量 (台/12h)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	1990 年	14,296	1.63	16.4	1994 年	15,412	1.67	23.1	1997 年	16,188	1.50	16.5	2000 年	17,218	1.40	30.6	2005 年	17,958	1.41	16.6	2010 年	17,495	1.41	22.4	2015 年	18,933	1.44	20.8	2021 年	17,738	1.31	18.7
	調査年	12 時間交通量 (台/12h)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)																																						
	1990 年	14,296	1.63	16.4																																						
	1994 年	15,412	1.67	23.1																																						
	1997 年	16,188	1.50	16.5																																						
	2000 年	17,218	1.40	30.6																																						
	2005 年	17,958	1.41	16.6																																						
	2010 年	17,495	1.41	22.4																																						
	2015 年	18,933	1.44	20.8																																						
	2021 年	17,738	1.31	18.7																																						

- ・東梅坪町1丁目交差点ではピーク時の交差点需要率は0.417であり、0.893を下回っており、円滑な交通処理が行われている。

【交差点交通量】12時間交通量(台/12h)

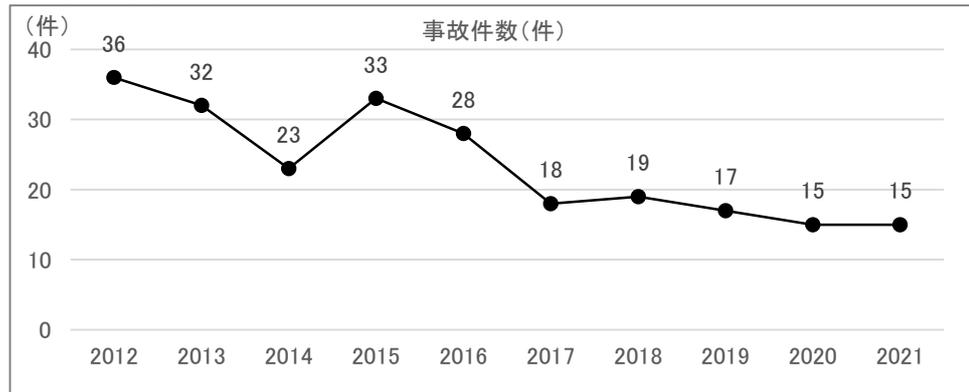
流入方向	小型車	大型車	合計
北流入	8,216	803	9,019
東流入	3,778	118	3,896
南流入	9,544	877	10,421
西流入	4,042	164	4,206
合計	25,580	1,962	27,542

出典：2023年交通量調査

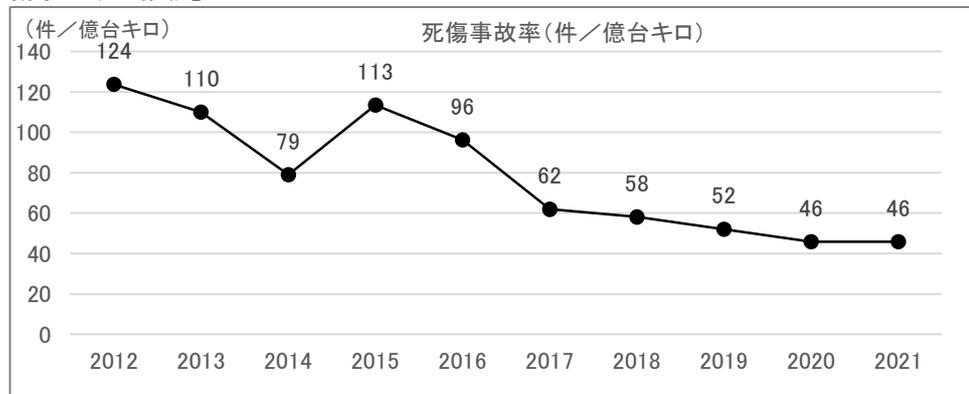
②交通安全対策の推進

- ・本事業区間の交通事故の件数の推移は2012年に36件/年の事故が発生していたが、2015年33件/年、2018年19件/年、2021年15件/年と年々減少した。また、死傷事故率も2012年の124件/億台キロから概ね減少し、2021年は46件/億台キロとなり、安全が確保されている。
- ・死亡事故は、2012年から2021年の10年間で1件(2016年)発生したのみである。
- ・本事業区間は市街地で名鉄三河線梅坪駅、愛知環状鉄道愛環梅坪駅に近接し歩行者が多い状況である。しかし、幅員が狭小で歩道が設置されておらず、交通安全上の課題があったが、当該事業によって歩道が確保され、歩行者の安全性が向上した。2023年交通量調査では上り512人/12h、下り438人/12hとなっている。
- ・梅坪東地区と梅坪西地区間に歩行者自転車用地下道が整備され安全に横断できるようになった。

【事故件数の推移】



【死傷事故率の推移】



出典：イタルダデータ

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

③地震減災対策の推進

- ・当該路線は第2次緊急輸送道路に位置づけられており、本事業によって大規模災害時の高規格幹線道路ネットワークへのアクセス性が向上した。
- ・災害時における広域避難地や豊田地域医療センター等へのアクセスが確保された。

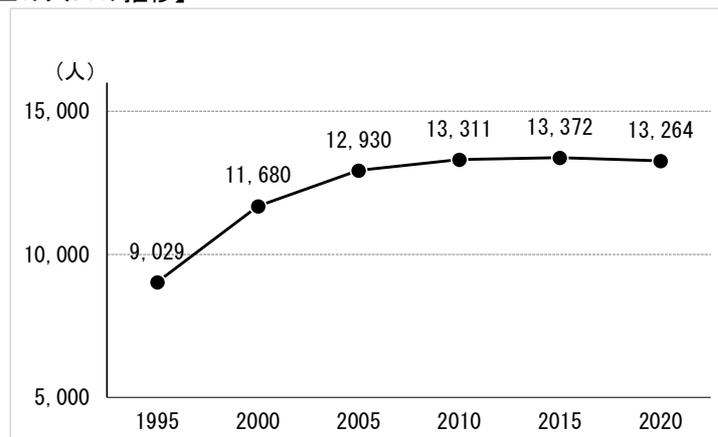
【達成状況に対する評価】

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、地震減災対策の推進が図られたことから、事業目標は十分に達成している。

④魅力ある市街地の形成

- ・当該路線の整備により、「梅坪東地区土地区画整理事業」として市街地が整備された。当該地区を含む梅坪小学校区の人口は47%（1995年から2020年の増加率）増加した。

【梅坪小学校区の人口の推移】



出典：国勢調査

【達成状況に対する評価】

当該事業区間の整備により、梅坪東地区の市街地が形成されたことから、事業目標は十分に達成している。土地区画整理事業が行われた地区の状況は以下のとおり。

- ・梅坪東地区：名鉄豊田線の開通により名古屋市と豊田市の接点となり、また名鉄三河線との分岐点にもなっている。そのため、通勤・通学の拠点として発展が予想され、将来における秩序ある市街地を開発することを主目的として宅地の利用増進を図り、公共施設の整備改善が行われた。
- ・梅坪西地区：名鉄梅坪駅があり通勤・通学の拠点となっている。駅前広場の整備とあわせ、都市計画道路等の公共施設の整備改善を行い、市街化予想に適した土地の高度利用を図るため土地区画整理事業を実施された。
- ・北部地区：集落が点在し田畑が群がる農耕地帯であったが、都市化に比例し不規則なまま建物の建設が増加したため都市計画道路を県で施行されるのを期に健全なる市街地を造成した。現在、市中心部の拡大とともに宅地化も進み、中心市街地の核をなしている。

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】				
			事業採択時 (1990年度)	再評価時 (4回目) (2014年度)	実績 (2023年度)
	事業期間		1990年度 ～1999年度	1990年度 ～2016年度	1990年度 ～2023年度
	事業費 (億円)	工事費	—	18.2	18.2
		用地補償費	—	72.5	72.5
		その他	—	6.3	6.3
		合計	95.7	97.0	97.0
	効果の 算定要因	12時間交通量(台/12h)	14,296	18,933	17,738
		混雑度	1.63	1.44	1.31
		混雑時旅行速度(km/h)	16.4	20.8	18.7
事故件数(件)		—	23	15	
人口の推移(人)		9,029	13,372	13,264	
<small>※12時間交通量、混雑度、混雑時旅行速度：事業採択時＝1990年センサス、再評価時(4回目)＝2015年センサス、実績＝2021年センサスより算定 ※事故件数：再評価時(4回目)＝2014年イタルダデータ、実績：2021年イタルダデータより算定 ※人口の推移(人)：事業採択時＝1995年国勢調査、再評価時(4回目)＝2015年国勢調査、実績：2020年国勢調査より算定 ※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)</small>					
【事業期間に対する評価】 ・本事業は、1990年度に着手したが、関連する土地区画整理事業の完了予定年度の延伸、及び土地区画整理区域に隣接する当事業区間内の橋梁の架け替え工程検討により、4車線供用は2012年度、事業完了は2018年度となった。					
【事業費に対する評価】 ・前回評価時(2014)と比較し差異はなく、計画どおりとなった。					
【効果の算定要因に対する評価】 ・本事業により、交通処理能力の向上がみられ、事業の効果が現れている。					
③事業実施による環境の変化	・本事業の完成により、歩行者や自転車利用者の通行環境が改善し、交通安全の向上に寄与した。 ・整備前の2車線では沿道建築物の倒壊で閉塞していたものが、4車線化により閉塞はなくなり広域避難地へのアクセス経路が確保された。 ・交通分散が図られ市街地の渋滞が緩和したことで、交通環境が改善した。				
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	・本事業では、土地区画整理事業と隣接して事業を実施したことで用地取得は計画的に進んだ面もあったと考える。一方で、土地区画整理事業の完了予定年度の延伸など、マイナスの影響もあり、事業期間が大きく延びないよう関係機関との十分な調整が必要であったと考える。				
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見					
一般国道419号(梅坪拡幅)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					