

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道幸田幡豆線 <small>こうたはず めいひん</small> (名浜道路)					
事業箇所	額田郡幸田町大字桐山 <small>きりやま</small> ～西尾市吉良町宮迫 <small>きら みやば</small>					
事業のあらまし	<p>一般県道幸田幡豆線は、額田郡幸田町を起点に、西尾市内を縦断し、西尾市西幡豆町に至る延長約10.8 kmの路線である。このうち、当該事業区間である額田郡幸田町大字桐山から西尾市吉良町宮迫に至る延長約3.6 kmの区間は、一般国道23号名豊道路の幸田桐山ICへのアクセス道路になっており、名浜道路の一部を形成している。</p> <p>名浜道路は、国際拠点空港である中部国際空港と衣浦・三河港の両港とのアクセス性を高めるとともに、災害時には、避難・救助活動や物資供給等の応急活動のための物流機能確保に貢献する路線であり、2021年3月に県が策定した新広域道路交通計画において、一般広域道路に位置付けられた道路である。</p> <p>当該事業区間では、線形不良区間やクランク区間の存在により、走行性が低下しているため、一般国道23号名豊道路の幸田桐山ICや主要地方道西尾幸田線へのアクセス性に課題があり、周辺に立地する工業団地の物流活動や西尾市南部地域の沿岸地域における災害時の救助・救援活動等への支障が懸念される。</p> <p>このため、物流機能及び防災機能の向上を主な目的として、一般県道幸田幡豆線の整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化(高規格道路へのアクセス性向上)</p> <p>②地震・津波対策(緊急輸送道路等ネットワークの強化)</p> <p>【副次目標】(必要に応じて記載する)</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	75.0億円		□工事費 52.2億円、□用補費 12.3億円、□その他 10.4億円			
事業期間	採択予定年度	2022年度	着工予定年度	2023年度	完成予定年度	2032年度
事業内容	車道拡幅(延長:3.6km、車線数:2車線、幅員:13.5m)					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間周辺に自動車関連産業等の工場が立地・計画されていることに加え、西尾市の製造品出荷額等は増加傾向であり、物流交通の増加が見込まれる。このため、高規格道路へのアクセス性の向上により、物流の効率化を図り、空港・港湾等の物流拠点と内陸の産業集積地等の有機的な道路ネットワークを構築する必要がある。 <p>②地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般県道幸田幡豆線は、西尾市西幡豆町などの沿岸地域から第1次緊急輸送道路である一般国道23号名豊道路などへアクセス強化に資する道路であるとともに、当該事業区間は、一般広域道路である名浜道路の一部を形成している。一般広域道路は、新広域道路交通計画の基本方針で、災害時のネットワークの代替機能強化の方向性が定められていることから、広域道路ネットワークを構築する名浜道路の一部を形成する当該事業区間の整備により、災害時における物流機能を確保し、防災機能の向上を図る必要がある。 				
	判定	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>高規格道路へのアクセス性向上や緊急輸送道路等ネットワーク強化のため、事業実施の必要性が高い。</p>			

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

区分		事前評価時 (2022年度)	備考
費用 (億円)	事業費	53.2	
	維持管理費	2.2	
	合計(C)	55.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	80.3	
	走行経費減少便益	14.2	
	交通事故減少便益	3.5	
	合計(B)	98.0	
	(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	8,200
費用対効果分析結果(B/C)		1.8	

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものである。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】

費用便益分析マニュアル(2022年2月 国土交通省 道路局 都市局)

2) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地震・津波対策の強化」がある。また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.78である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	1
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する	3	
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2	
			■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
■ 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	3			
□ 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2				
□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1				
合計			6	4	
2 あいちを守る	③地震・津波対策 ④風水害対策	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			□ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
総合計			9	7	
評価値			0.78		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(2022年3月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課、都市・交通局都市基盤部都市整備課)

判定

A

A: 十分な事業効果が期待できる。
B: 十分な事業効果が期待できない。

【理由】

B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。

③事業の実効性	1) 事業計画		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	合計	
	工 種 区 分	調査・設計	←				→							
		用地補償		←					→					
		工事						←						→
		・土工						←			→			
		・橋梁							←					→
		・トンネル							←					→
		・舗装工									←			→
事業費（億円）		25.1					49.9					75.0		
		75.0											75.0	
	2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体から構成される協議会等より、早期整備の要望を受けている。 ・用地買収における地権者との交渉や、沿線利用者との調整が必要となるため、地元住民に対して早期に事業説明を行い、理解を得ていく。また、当該事業区間と並行している広田川などの自然環境への配慮に努める。 												
	3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線には既存集落が少ないが、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用するなど、可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。 												
	判定	A	A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。											
		【理由】 <ul style="list-style-type: none"> ・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実行性が確保されている。 												
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> ・現道改良案やバイパス案など複数案について、走行性、施工性、経済性等の観点から比較検討した結果、本ルートを採用している。 												
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。											
		【理由】 <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間を最大限活用しており、走行性、施工性、経済性等に優れているため、本ルートが最も妥当であるため。 												
Ⅲ 対応方針（案）														
事業実施が妥当である		事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。												
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容														
■対象（事業完了後5年目） □対象外 【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】 — 【主な評価内容】 ・交通量（全車、大型車）、旅行速度														
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見														
Ⅵ 対応方針														