

事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>とよた いっしき</small> 豊田一色線 <small>みなみ なかね</small> (南中根・米津工区) <small>よねづ</small>					
事業箇所	<small>にしお</small> 西尾市南中根町 <small>みなみ なかね ちよう</small> ~ <small>にしお</small> 西尾市米津町 <small>よねづ ちよう</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田一色線は、豊田市を起点に安城市を經由し、西尾市一色町に至る延長約30kmの路線であり、西三河地域の主要な南北幹線道路である。</p> <p>当該事業区間に並行する現道は、周辺の自動車関連産業等の生産拠点へのアクセス道路であり、第2次緊急輸送道路にも指定されているものの、朝夕ピーク時を中心に慢性的に渋滞が発生しており、地域の主要渋滞区間に指定されている。</p> <p>このため、生産拠点へのアクセス道路の混雑緩和、地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化を主な目的として、主要地方道豊田一色線のバイパス整備を実施するものである。</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（生産拠点へのアクセス道路の混雑緩和）</p> <p>②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>③地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	65.0億円	■工事費 38.6億円、■用補費 22.0億円、■その他 4.4億円				
事業期間	採択予定年度	2023年度	着工予定年度	2023年度	完成予定年度	2034年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=2.8km、車線数：4車線、幅員：W=23.0m）					
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（生産拠点へのアクセス道路の混雑緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間に並行する現道は、周辺に立地する自動車関連産業等の工場へのアクセス道路となっているものの、慢性的に混雑している。新たな工業用地の計画も見込まれるため、生産拠点へのアクセス性向上を図る必要がある。 <p>②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間に並行する現道は、主要渋滞区間に指定されており、朝夕ピーク時には速度低下による渋滞が発生している。バイパス整備により交通転換を図り、渋滞状況を緩和させ、地域間の移動の円滑化を図る必要がある。 <p>③地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間に並行する現道は、第2次緊急輸送道路に指定されているものの、慢性的に渋滞している。バイパス整備により現道の円滑な通行を確保し、大規模災害時において、地域の防災拠点から第1次緊急輸送道路へのアクセス性を高める必要がある。 				
	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> <ul style="list-style-type: none"> ・生産拠点へのアクセス道路の混雑緩和、地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化の観点から、事業の必要性が高い。 			

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 (基準年：2022)	備考
費用 (億円)	事業費	132.3	
	維持管理費	2.6	
	合計 (C)	135.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	651.3	
	走行経費減少便益	26.7	
	交通事故減少便益	4.1	
	合計 (B)	682.2	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,900
費用対効果分析結果 (B/C)		5.1	

※四捨五入の影響で、端数が合わない場合がある。

※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。

※本事業は 2.8 km 区間 (一般国道 2 3 号～一般県道 米津碧南線) の整備であるが、B/C については全体計画 (一般国道 2 3 号～西尾市一色町地内) の経費と効果を考慮し、算定した。

【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 (令和 4 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局) に基づき実施。

2) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、生産拠点へのアクセス性向上、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上がある。
・「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 0.92 である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
達成目標 (社会資本整備方針)	評価 対象 の判断	評価項目	基礎点 得点
1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特別市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常生活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	MAX3 3 2 1
		<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進 (交通結節点・バス路線の渋滞緩和等) に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1
		合計	3
		<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1
		合計	3
総合計			12 11
評価値			0.92

道路・街路事業の事業評価マニュアル (令和 4 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。

		<p>【理由】</p> <p>・ 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 を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。</p>																																																																																																													
③ 事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>2032</th> <th>2033</th> <th>2034</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td rowspan="5">/</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="5">34.4</td> <td colspan="5">30.6</td> <td>65.0</td> </tr> </tbody> </table>			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計	工種 区分	調査・設計	←			→									/	用地補償		←				→							工事					←							→	・土工					←				→				・橋梁工						←						→		・舗装工								←				→	事業費(億円)		34.4					30.6					65.0
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計																																																																																																
	工種 区分	調査・設計	←			→									/																																																																																																
		用地補償		←				→																																																																																																							
工事						←							→																																																																																																		
・土工						←				→																																																																																																					
・橋梁工							←						→																																																																																																		
	・舗装工								←				→																																																																																																		
事業費(億円)		34.4					30.6					65.0																																																																																																			
2) 地元の合意形成	・ 地元自治体より早期整備の要望を受けている。また、事業に対する地元関係者の理解を得ていることから早期に事業説明を行い、沿線地権者の理解を得る。																																																																																																														
3) 環境への影響	・ 沿線には既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。																																																																																																														
判定	<p>A</p> <p>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。</p> <p>【理由】</p> <p>・ 円滑な事業執行環境が整っており、計画の実効性が確保されている。</p>																																																																																																														
④ 事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<p>・ 本路線は都市計画道路であり、現道は西尾市中心部の市街化区域を通過し、沿道には家屋や商業施設があるなど、現道拡幅が困難であるため、都市計画ルートでの整備が妥当である。</p> <p>・ 他工区も都市計画ルートに基づいて整備中である。</p>																																																																																																													
	判定	<p>A</p> <p>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。</p> <p>【理由】</p> <p>・ 都市計画決定されたルートであり、他工区も都市計画ルートに基づいて整備をしているため、妥当である。</p>																																																																																																													
III 対応方針（案）																																																																																																															
事業実施が妥当である	<p>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。</p>																																																																																																														
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																																																																															
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・ 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>																																																																																																															
V 事業評価監視委員会の意見																																																																																																															
主要地方道豊田一色線（南中根・米津工区）の対応方針（案）[事業実施]を了承する。																																																																																																															
VI 対応方針																																																																																																															
事業実施																																																																																																															