

## 事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路改良事業					
地区名	主要地方道 <small>とよたあけちせん</small> 豊田明智線					
事業箇所	愛知県豊田市浅谷町 <small>あさかいちよう</small> ～豊田市須渚町 <small>すぶちちよう</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田明智線は、愛知県豊田市を起点とし、岐阜県恵那市に至る延長約38kmの主要幹線道路である。</p> <p>本路線は、地域の暮らしを支える重要な路線であるほか、第2次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の防災拠点へのアクセス機能を担う、防災上重要な路線であるが、当該事業区間に並行する現道は1車線幅のすれ違い困難な狭隘な道路であり、安全性・利便性確保が課題となっている。</p> <p>このため、建設部方針2020の11の取組方針の内「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」、「地震・津波対策の強化」、「風水害・土砂災害対策の強化」に対して、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動支援や日常生活圏内の交通円滑化を図るため、主要地方道豊田明智線のバイパス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) 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <p>(3) 風水害・土砂災害対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	31.1億円		■工事費 30.5億円、■用補費 0億円、■その他 0.6億円			
事業期間	採択予定年度	2020年度	着工予定年度	2020年度	完成予定年度	2024年度
事業内容	<p>バイパス整備</p> <p>延長：L=1.2km(うちトンネル部：L=0.7km)</p> <p>車線数：2車線、幅員：W=9.50～12.25m</p>					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山間部における生活道路としての役割を担っているが、1車線の現道狭隘区間では車のすれ違いが困難な状況である。</li> <li>また、現道は、急峻な現地形に沿った線形で、見通しも悪く、交通安全の観点からも整備が必要である。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策の強化、(3) 風水害・土砂災害対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市須渚町から市指定避難所へ至る経路上には災害に至る可能性のある要因が明らかに認められる箇所(防災カルテ箇所)があり、石積み擁壁の崩壊による道路陥没の危険性が高いため、住民の避難所への安全な経路確保が必要である。</li> <li>当該事業区間は、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。</li> </ul>				
	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>日常活動圏内の移動の安全性・利便性向上、避難所への安全な移動経路の確保、広域的な防災機能の向上の観点から、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 (基準年：2019)	備考
費用 (億円)	事業費	26.3	
	維持管理費	0.8	
	合計(C)	27.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	29.4	
	走行経費削減便益	3.5	
	交通事故減少便益	0.1	
	合計(B)	32.9	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	2,000
費用対効果分析結果(B/C)		1.2(1.6)	カッコ書きは地域修正係数1.3を乗じたもの

※四捨五入等により端数が合わないことがある

※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。

※県マニュアルに従い、地域修正係数を乗じた値も算出し併記している。

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

国：費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

県：道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和元年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

2) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「自動車の安全性・走行性の向上」、「日常生活の利便性向上」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 0.89 である。

達成目標(建設部方針)		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 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	<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	2
			合計	3	
4 魅力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	MAX3 3 2 1	3
			合計	3	
		◎	<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	MAX3 3 2 1	3
			合計	3	
総合計				9	8
評価値				0.89	

道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和元年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備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を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td>↔</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</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> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">31.1</td> </tr> </tbody> </table>							2020	2021	2022	2023	2024	工 種 区 分	調査・設計	↔					用地補償						工事	←	→	→	→	→	事業費（億円）		31.1				
			2020	2021	2022	2023	2024																																
	工 種 区 分	調査・設計	↔																																				
		用地補償																																					
工事		←	→	→	→	→																																	
事業費（億円）		31.1																																					
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ほか、地元住民に対し計画説明を行い、合意を得ている。																																						
3) 環境への影響	・本路線の事業区間のほとんどがトンネル区間であり、自然地形の改変が少ないため、周辺環境への影響は小さいと考えられるが、可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。																																						
判定	<p><b>A</b>      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】 円滑な事業環境が整っており、計画の実行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	・現道拡幅案やトンネルルート複数の案などの代替案について、走行性、安全性、環境影響、施工性、経済性等の観点から比較検討した結果、本案が妥当であると判断される。																																					
	判定	<p><b>A</b>      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】 複数案を比較検討した結果、本計画が最も妥当であるため。</p>																																					
<b>Ⅲ 対応方針（案）</b>																																							
<b>事業実施が妥当である</b>		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。																																					
<b>Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容</b>																																							
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 対象外 <b>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</b> — <b>【主な評価内容】</b> 交通量（全車、大型車）、旅行速度																																							
<b>Ⅴ 事業評価監視委員会の意見</b>																																							
<b>Ⅵ 対応方針</b>																																							