

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 <small>とよかわがまごおり</small> 豊川蒲郡線				
事業箇所	豊川市御津町～蒲郡市大塚町				
事業の あらまし	<p>一般県道豊川蒲郡線は、豊川市御津町から蒲郡市大塚町に至る延長約 12km の路線であり、令和 6 年度供用予定の国道 23 号名豊道路蒲郡バイパス（仮称）金野ICのアクセス道路となる重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の周辺では、国道 23 号名豊道路と重要港湾三河港や主要観光地を接続する路線が限定されているうえに、豊川為当ICに接続する主要地方道東三河環状線は主要渋滞区間に指定されており、慢性的な渋滞が発生している。そのため、三河港や主要観光地から名豊道路へのアクセス性が低く、企業活動や住民生活に支障が生じている。また、蒲郡バイパスは計画第 1 次緊急輸送道路、国道 23 号は第 1 次緊急輸送道路に位置付けられており、両路線を接続する当該事業区間は防災上重要な路線である。</p> <p>このため、主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、主要観光地へのアクセス性向上のため、一般県道豊川蒲郡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（主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(3) 地域の魅力向上（主要観光地へのアクセス性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	150.0 億円	■工事費 122.0 億円、■用補費 18.0 億円、■その他 10.0 億円			
事業期間	採択予定年度	2023 年度	着工予定年度	2024 年度	完成予定年度 2038 年度
事業内容	バイパス整備（延長：3.2km、車線数：完成 2 車線（2/2）、幅員：15.0m）				
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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の整備により、国道 23 号名豊道路（蒲郡バイパス）へのアクセス性の向上及び、主要物流拠点・生産拠点である三河港や臨海部に立地する企業の物流効率化を図り、国際競争力を強化する必要がある。</li> <li>また、国道 23 号名豊道路へのアクセス路（(主) 東三河環状線等）で発生している交通渋滞を緩和させる必要がある。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、蒲郡市では土地区画整理事業や蒲郡市観光まちづくりビジョン等による新たなまちづくりが進められている。しかしながら、当地域には南海トラフ巨大地震発生に伴う津波の浸水想定区域を有するなどの被災リスクを抱えている。</li> <li>当該路線の整備により、第 1 次緊急輸送道路に指定予定である蒲郡バイパス（豊川為当 IC～蒲郡 IC 間）と第 1 次緊急輸送道路である国道 23 号が接続され、災害時における救命救急や救援物資の運搬に寄与する必要がある。</li> </ul> <p>(3) 地域の魅力向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線が接続するラグーナ蒲郡地区では、「ラグーナ蒲郡地区 まちづくり・開発コンセプト」のもと、今後も多くの観光開発等が計画されている。</li> <li>当該路線の整備により、国道 23 号名豊道路（蒲郡バイパス）とラグーナ蒲郡地区を接続し、東三河地域だけでなく、より広域的な観光交流の促進を支援する必要がある。</li> </ul> <p>○都市計画決定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は、「都市計画道路 3・4・501 大塚金野線」として都市計画決定されている。</li> </ul>			

	判定	<b>A</b>	A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。																																					
		【理由】 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、主要観光地へのアクセス性向上のため、事業実施の必要性が高い。																																						
②事業の効果	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】																																						
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：2023年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">90.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(C)</td> <td style="text-align: center;">91.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">167.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">38.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計(B)</td> <td style="text-align: center;">207.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">10,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td style="text-align: center;">2.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入により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の。</p> <p>【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)に基づき実施。</p>			区分		事前評価時 (基準年：2023年度)	備考	費用 (億円)	事業費	90.9		維持管理費	1.1		合計(C)	91.9		効果 (億円)	走行時間短縮便益	167.8		走行経費減少便益	38.9		交通事故減少便益	1.1		合計(B)	207.8		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	10,500		費用対効果分析結果(B/C)		2.3		
区分		事前評価時 (基準年：2023年度)	備考																																					
費用 (億円)	事業費	90.9																																						
	維持管理費	1.1																																						
	合計(C)	91.9																																						
効果 (億円)	走行時間短縮便益	167.8																																						
	走行経費減少便益	38.9																																						
	交通事故減少便益	1.1																																						
	合計(B)	207.8																																						
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	10,500																																					
費用対効果分析結果(B/C)		2.3																																						
2) 貨幣価値化困難な効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、「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」、「広域交通性の向上」、「広域的な防災機能の向上」、「主要観光地へのアクセス性の向上」がある。</p> <p>・「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は0.92である。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">1 あいちを高める</td> <td rowspan="3">①陸・海・空一体の国際競争力の強化</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">○</td> <td> <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 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td> <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  <input type="checkbox"/> 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 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">6 6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">2 あを守る</td> <td rowspan="3">③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">○</td> <td> <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 </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">3 2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">総合計</td> <td style="text-align: center;">12 11</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">3 あが輝く</td> <td rowspan="3">⑧地域の魅力向上</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">○</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる  <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地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"/> 駅から主要観光地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"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する </td> <td style="text-align: center;">MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">3 3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価値</td> <td style="text-align: center;">0.92</td> </tr> </tbody> </table> <p>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 都市整備局都市基盤部都市整備課)</p>			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	○	<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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1	合計	6 6	2 あを守る	③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進	○	<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 2	総合計	12 11	3 あが輝く	⑧地域の魅力向上	○	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地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"/> 駅から主要観光地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"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	合計	3 3	評価値	0.92
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	○	<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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1																																				
			合計	6 6																																				
2 あを守る	③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進	○	<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 2																																				
			総合計	12 11																																				
3 あが輝く	⑧地域の魅力向上	○	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地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"/> 駅から主要観光地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"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1																																				
			合計	3 3																																				
			評価値	0.92																																				
判定	<b>A</b>	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	2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 合計																	
		調査・設計	←————→																
		工用地補償	←————→																
		区工事	←————→																
		分・土工	←————→																
		・構造物工 (函渠工、トンネル工)	←————→																
		・舗装工	←————→																
事業費(億円)	32.2					117.8										150.0			
	150.0																150.0		
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ほか、地元住民に対し計画説明を行っている。																		
3) 環境への影響	・沿線に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	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】	円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効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	・都市計画決定されたルート of 整備であり、接続する前後区間が整備及び着手済みの都市計画道路であるため、妥当である。																	
	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】	都市計画決定されたルートであり、沿線への影響が小さいため妥当である。																
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、混雑度																			
V 事業評価監視委員会の意見																			
VI 対応方針																			