

事前評価調書(案)

I 事業概要					
事業名	道路事業(道路改良事業)				
地区名	一般国道151号(宮下立体)				
事業箇所	愛知県豊川市篠束町～平井町				
事業のあらまし	<p>一般国道151号は、長野県飯田市を起点とし、愛知県北設楽郡豊根村、豊川市を経て豊橋市に至る延長約132kmの主要幹線道路である。当該路線は、南信州地域と東三河地域との連携交流を促進する幹線軸の役割、東名・新東名高速道路へのアクセス道路としての役割、また、本路線は第一次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時等に円滑な復旧活動の基幹としての役割を担う重要な路線である。</p> <p>本路線の一般国道1号と交差する宮下交差点は主要渋滞箇所になっており、重要港湾である「三河港」と東名高速道路の豊川ICを結ぶ物流や産業活動に支障をきたしている。</p> <p>このため、主な目的として「国際競争力を強化する基盤整備」「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「地震・津波対策の強化」を図るため、一般国道151号の宮下交差点の立体化を行うものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ③地震・津波対策の強化</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		
	51.0億円		■工事費 48.0億円、口用補費 0億円、■その他 3.0億円		
事業期間	採択予定年度	平成29年度	着工予定年度	平成29年度	完成予定年度 平成38年度
事業内容	立体交差化(6/6、一般国道151号の6車線化(2車線高架化))延長L=1.3km 幅員W=40m				
II 評価					
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①国際競争力を強化する基盤整備(定時性の確保、広域交通性の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> 三河港は輸入自動車の取扱い台数・金額が24年連続日本一である重要港湾であり、東名高速道路豊川ICを結ぶ幹線道路ネットワークの強化が必要である。 一般国道1号より南に位置する一般国道247号は小坂井バイパスの無料化前の混雑度が1.14(H27道路交通センサス)と慢性的な混雑が発生しているが、無料化に伴う交通量の増加により、混雑度が1.25(H28.6.9実施)となっている。 <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備(渋滞緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道151号と一般国道1号が交差する「宮下交差点」は、交差点処理能力が著しく低下しており、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、「地域の主要渋滞箇所」に指定されている。 <p>③地震・津波対策の強化(広域的な防災機能の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線は地震対策アクションプランの位置付けがある第1次緊急輸送路であり、東名高速道路から一般国道1号、一般国道23号名豊道路へのアクセス機能を担うため、災害時に安定した道路機能の確保を図る必要がある。 			
	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。 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"> 東三河地域の三河港と東名高速道路豊川ICを結ぶ東西軸の幹線道路ネットワークの強化、地域の主要渋滞箇所の緩和、災害時における安定した道路機能の確保から事業実施の必要性が高い。 		

2) 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：H29)	備考
費用 (億円)	事業費	42.2	
	維持管理費	0.9	
	合計 (C)	43.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	69.5	
	走行経費削減便益	13.1	
	交通事故減少便益	5.9	
	合計 (B)	88.5	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	9,400
費用対効果分析結果 (B/C)		2.1	

※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。

【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（平成 20 年 11 月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

3) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、広域交通性の向上、物流の拠点となる港湾・モノづくり拠点への定時性の確保、主要な渋滞箇所の渋滞緩和、広域的な防災機能の向上がある。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 1.00 である。

②事業の効果

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	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
			<input checked="" 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 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	3 2 1		
合計			3	3	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり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	3 2 1		
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3		3
			<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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	3 2 1		
合計			6	6		
◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」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"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	3 2 1		
			合計	3		3
総合計			12	12		
評価値			1.00			

道路・街路事業の事業評価マニュアル（平成 28 年 7 月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

判定

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	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</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> <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> <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> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">22</td> <td colspan="5">29</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費について、今後5年間分の事業費と、それ以降の残事業費を記載する。</p>												H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	工種 区分	調査・設計	←	→									用地補償											工事			←							→	事業費（億円）		22					29				
			H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38																																																									
	工種 区分	調査・設計	←	→																																																																	
		用地補償																																																																			
工事				←							→																																																										
事業費（億円）		22					29																																																														
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体、商工会議所、商工会から早期整備の要望を受けている。 ・用地取得済みとなっている都市計画道路幅員（将来計画）の中で実施する事業である。 ・地元住民に対し地元説明会（平成29年7月12日）を開催するなど合意形成に努めている。 																																																																				
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間は市街化調整区域にあり、沿道は住居系施設が少なく、環境への影響が小さいが、可能な範囲で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】 ・円滑な事業執行環境が整っており、計画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"> ・一般国道1号の立体化と一般国道151号の立体化を比較した結果、沿道利用状況、鉄道や道路の交差状況から、一般国道151号を立体化の方が費用対効果は大きいと判断した。 ・早期の事業効果発現のため、暫定2車線で整備を進める。 																																																																			
	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】 ・早期の事業効果発現のため、暫定2車線で一般国道151号を立体化する整備を進めることが妥当であるため。																																																																		
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																																																																					
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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】 ・事業実施前後の交通量（全車、大型車）、旅行速度、渋滞長、混雑度																																																																					
V 事業評価監視委員会の意見																																																																					
VI 対応方針																																																																					