

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	主要地方道東三河環状線(石巻本町・当古工区)				
事業箇所	愛知県豊橋市石巻本町～豊川市当古町地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道東三河環状線は、豊橋市・豊川市の市街地外郭部に計画された環状道路であり、東名高速道路豊川IC、東西物流軸である国道1号及び南北物流軸である国道151号等を結ぶ重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の周辺では、国道1号や国道151号等が慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>また、本路線は、第二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救援・復旧活動を行うため、高規格道路等へのアクセス性を高める必要がある。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「国際競争力を強化する基盤整備」「地震・津波対策の強化」を主な目的として、東三河地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、産業拠点の豊橋市南部や自動車物流港湾の三河港と東名高速道路豊川ICを結ぶ道路ネットワークの強化、そして、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うために高規格道路等へのアクセス性の向上を図るものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>(1)人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 (2)国際競争力を強化する基盤整備 (3)地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	72.0億円	■工事費51.2億円、■用補費16.6億円、■その他4.2億円			
事業期間	採択予定年度	平成28年度	着工予定年度	平成28年度	完成予定年度 平成37年度
事業内容	バイパス整備(延長:L=2.4km、車線数:暫定2車線(2/4)、幅員:W=30.0m)				
II 評価					
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1)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"> ・東三河地域の中心市街地では慢性的な渋滞が発生しており、環状道路整備による交通の分散導入及び市街地への通過交通排除が必要である。 ・並行する国道362号は交通量が11,634台/12h、混雑度が1.36(H22道路交通センサス)であり、また、一般県道豊橋一宮線は交通量が4,257台/12h、混雑度が1.23(H22道路交通センサス)であることから、慢性的な交通混雑が発生している。 ・本工区南側の牛川工区の供用(H28.3)により、現道とバイパスが合流する北側においては、交通が集中するようになり、国道362号和田辻交差点南側断面の交通量が約14%増加するなど、並行する国道362号における交差点渋滞等も課題となっている。 <p>(2)国際競争力を強化する基盤整備(広域交通性の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流コストの低減のため、産業拠点の豊橋市南部や物流拠点の三河港と東名高速道路豊川ICを結ぶ道路ネットワークの強化が必要である。 <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"> ・第二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救援・復旧活動を行うため、高規格道路等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。 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"> ・円滑な交通の確保や防災面の課題解消のため、事業実施の必要がある。 		

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：H28)	備考
費用 (億円)	事業費	54.4	
	維持管理費	1.2	
	合計(C)	55.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	131.0	
	走行経費削減便益	20.5	
	交通事故減少便益	1.7	
	合計(B)	153.2	
	(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	11,900
費用対効果分析結果(B/C)		2.8	

※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)

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」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所での渋滞の緩和」などがある。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	◎	■ 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			6		
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	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		
	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
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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	3	
			□ 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	2	
			□ 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	1	
合計			3		
総合計			9	9	
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	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	【事業計画】	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H28</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> </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">34.0</td> <td colspan="5">38.0</td> </tr> </tbody> </table>											H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	工 種 区 分	調査・設計	←			→							用地補償	←						→				工事			←							→	事業費（億円）		34.0					38.0				
			H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37																																																									
	工 種 区 分	調査・設計	←			→																																																															
		用地補償	←						→																																																												
		工事			←							→																																																									
事業費（億円）		34.0					38.0																																																														
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元より早期整備の要望を受けている。 ・地元住民に対し事業説明会を開催し、合意形成を図っている。 																																																																				
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は市街化調整区域にあり、沿線には既存集落が少ないため、環境への影響は小さい。 																																																																				
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"> ・完成4車線で都市計画決定されているが、ミッシングリンクの早期解消のため、暫定2車線整備が妥当と考える。 																																																																			
	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】		・ミッシングリンクの早期解消のため、暫定2車線整備が妥当と考える。																																																																			
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																																																																					
<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年を超えて実施する理由・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																																																																					