

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259号 植田バイパス(4車線化) | | | | | |
| 事業箇所 | 豊橋市杉山町~同市植田町 | | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般国道259号は、三重県鳥羽市を起点とし、伊良湖水道の海上部を経て、渥美半島を縦断し、豊橋市に至る延長約47km(陸上部)の幹線道路である。このうち、植田バイパスは、東三河地域の中核都市である豊橋市と渥美半島や重要港湾「三河港」を結ぶ主要な区間の一部であり、三河港に立地する自動車産業等の物流機能を担うほか、災害時における緊急輸送路としての役割がある。</p> <p>当該工区は、平成25年3月までのバイパス開通により、国道259号旧道から交通が本路線へ一部転換したものの、バイパス・旧道共に混雑している状況である。また、旧道はバス路線であることから、バイパス整備による機能分担を図り、バス路線の定時性の向上による公共交通機関の利用促進が必要である。</p> <p>このため、「モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」「地震減災対策の推進」を主な目的として植田バイパスの4車線化をはかるものである。</p> | | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成(主要)目標】</p> <p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>④観光力強化</p> | | | | | |
| 事業費 | 事業費 | | 内訳 | | | |
| | 24.5億円 | | ■工事費 20.5億円、■用補費 2.4億円、■その他 1.6億円 | | | |
| 事業期間 | 採択予定年度 | 平成27年度 | 着工予定年度 | 平成27年度 | 完成予定年度 | 平成35年度 |
| 事業内容 | 現道拡幅(2/4→4/4車線化) 延長L=5.3km 幅員W=30m | | | | | |
| II 評価 | | | | | | |
| ① 事業の必要性 | 1) 必要性 | <p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備 (定時性の確保、広域交通性の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の沿線には、首都圏から近畿圏をもカバーする物流拠点である三河港が位置するとともに、周辺地域の製造品出荷額等も増加傾向にあるため、物流ネットワークの強化が必要である。 ・周辺地域の主要な交通手段は自動車であるとともに、大型車交通も多く、混雑度は1.0を上回り慢性的な混雑が発生している。 <p><国道23号以南 国道259号旧道：1.23、国道259号植田バイパス：1.09、豊橋渥美線：1.16> <国道23号以北 国道259号：1.15、豊橋渥美線：1.09></p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供(渋滞緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度までのバイパス開通により、旧道から交通が転換し混雑状況の緩和が図られたものの、朝夕ピークにおいてバイパス・旧道ともに混雑している状況である。 <p>③地震減災対策の推進(広域的な防災機能の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は第1次緊急輸送路に指定されており、国道23号名豊道路(第1次緊急輸送路)へのアクセス機能を担う路線であるため、災害時において安定した道路機能の確保を図る必要がある。 <p>④観光力強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市のスポーツレクリエーションや都市型観光施設は、県内において上位の利用者数であり、主要観光施設へのアクセス性の向上が必要である。 | | | | |
| | | | | | | |

| 判定 | A | 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】 | ・渥美半島と豊橋市を結ぶ南北軸の幹線道路ネットワークの強化などから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】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価 (基準年：H27)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>19.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>7.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>26.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>157.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>16.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>11.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>184.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>27,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>7.0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 区分 | | 事前評価 (基準年：H27) | 備考 | 費用 (億円) | 事業費 | 19.2 | | 維持管理費 | 7.1 | | 合計 (C) | 26.2 | | 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 157.2 | | 走行経費削減便益 | 16.1 | | 交通事故減少便益 | 11.4 | | 合計 (B) | 184.6 | | (参考) 算定要因 | 計画交通量 (台/日) | 27,800 | | 費用対効果分析結果 (B/C) | | 7.0 | |
| 区分 | | 事前評価 (基準年：H27) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用 (億円) | 事業費 | 19.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 維持管理費 | 7.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 (C) | 26.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 157.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行経費削減便益 | 16.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通事故減少便益 | 11.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 (B) | 184.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (参考) 算定要因 | 計画交通量 (台/日) | 27,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 (B/C) | | 7.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 【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の評価】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> 貨幣価値化困難な効果としては、広域交通性の向上、主要観光地へのアクセス性の向上、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、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。 「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 0.80 である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②事業の効果 | | 貨幣価値化可能な効果 評価基準表 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 達成目標 (建設部方針) | 評価対象の判断 | 評価項目 | 基礎点 | 得点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | ②地震減災対策の推進 ④風水害への対応力の強化 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> ■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる □ 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 ■ 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 □ 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 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 合計 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | ⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 □ 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の恒久的な混雑 (混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する ■ 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 □ 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 ■ b) 広域交通性の向上が期待できる ■ 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 □ 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 □ 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 合計 | 6 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> ■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる □ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック箇所の渋滞緩和に資する事業に該当する ■ 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 □ 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 | MAX3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 合計 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ⑧観光力強化 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> ■ a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される ■ 高速道路 (C)・自動車専用道路 (C)と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する □ 最寄駅と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する □ 主要観光地周辺へのアクセス性に資する事業に該当する | MAX3 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 合計 | 3 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総合計 | | | 15 | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 評価値 | | | | 0.80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 道路・街路事業の事業評価マニュアル (平成 25 年 3 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 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H27</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> </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> </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> </tr> <tr> <td>工事</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">12.5</td> <td colspan="4">12.0</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | 工種 区分 | 調査・設計 | ← | | | | → | | | | | 用地補償 | ← | → | | | | | | | | 工事 | | | ← | | | | | | → | 事業費（億円） | | 12.5 | | | | | 12.0 | | | |
| | | | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工種 区分 | 調査・設計 | ← | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 用地補償 | ← | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 工事 | | | ← | | | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費（億円） | | 12.5 | | | | | 12.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) 地元の合意形成 | ・工区南端の交差点すり付け部において用地買収が必要となっているが、当該用地に関する地元の合意は得られており支障は無い。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) 環境への影響 | ・本路線沿線には既存集落が少なく、環境への影響はない。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | ・本路線は4車線で都市計画決定されており、暫定2車線整備の段階で既に4車線分の用地を確保しており、効率的に事業実施可能であることから、4車線化整備が妥当である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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】 ・最適な事業計画であり当該手段が最も妥当であると判断した。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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年を超えて実施する理由・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）、平均旅行速度、混雑度、渋滞長の変化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ⅴ 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ⅵ 対応方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |