

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301号(松平バイパス)					
事業箇所	愛知県豊田市大内町～愛知県豊田市松平志賀町					
事業のあらまし	<p>一般国道301号は、静岡県浜松市を起点とし、愛知県新城市を經由し豊田市に至る延長約100kmの主要幹線道路である。このうち、松平バイパスは、豊田市松平地域を東西に横断する延長3.1kmのバイパス整備事業である。</p> <p>本路線は、豊田市下山地域(旧下山村)を含む三河山間部と豊田市中心市街地を結び、地域間連携を担う唯一の幹線道路であり、当地域の生活における生命線であるばかりでなく、大型車交通による物流にも大きく寄与している路線である。しかし、山間地域を通過するため、カーブ区間が連続し見通しが悪く勾配が急な箇所も多いことから、円滑な交通の妨げとなっている。また、こうした事から、事故も多発しており、歩行者・自転車も含めた交通安全性の向上も課題となっている。さらに、現在、下山地域においてトヨタ自動車の研究開発施設の整備が始まっており、今後は更なる交通量の増加が見込まれている。</p> <p>加えて、本路線は緊急輸送道路に指定されており、災害時には、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動に対応できる安定した道路機能の確保を図る必要がある。</p> <p>松平バイパスの整備事業は、このような現道状態の改善、及び当路線に求められている道路機能の拡充を目的とする事業である。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>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(交通円滑化、地域産業支援)</p> <p>【副次目標】</p> <p>①交通安全対策の推進(交通安全性向上)</p> <p>②地震減災対策の推進、④風水害への対応力の強化(災害対応機能の確保)</p>					
事業費	事業費		内訳			
	80億円		□工事費 67.0億円、□用補費 10.0億円、□その他 3.0億円			
事業期間	採択予定年度	平成25年度	着工予定年度	平成25年度	完成予定年度	平成32年度
事業内容	バイパス整備 延長3.1km(完成2車線)					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>① 交通円滑化・地域産業振興</p> <p>本路線は、豊田市下山地域(旧下山村)を含む三河山間部と豊田市中心市街地を結び、地域間連携を担う唯一の幹線道路であり、当地域の生活における生命線であるばかりでなく、大型車交通も多く、物流にも大きく寄与している路線である。現在、下山地域においてトヨタ自動車の研究開発施設の整備が始まっており、今後は更なる交通量の増加が見込まれている。しかし、山間地域を通過するため、カーブ区間が連続し見通しが悪く勾配が急な箇所も多いことから、円滑な交通の妨げとなっている</p> <p>② 交通安全性向上</p> <p>山間地域を通過するため、カーブ区間が連続し見通しが悪く勾配が急な箇所も多いことから、事故も多発しており、歩行者・自転車も含めた交通安全性の向上も課題となっている。</p> <p>③ 災害対応機能の確保</p> <p>本路線は緊急輸送道路に指定されており、災害時には、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動に対応できる安定した道路機能の確保を図る必要がある。</p>				
	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>・現道の状況改善の必要性および今後の交通量増加への対応が必要であるため</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：H25)	備考
費用 (億円)	事業費	63.4	
	維持管理費	1.5	
	合計(C)	64.9	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	111.5	
	走行経費減少便益	25.0	
	交通事故減少便益	10.3	
	合計(B)	146.8	
	(参考)算定要因 計画交通量(台/日)	11,800	
費用対効果分析結果(B/C)		2.3	

【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】

・貨幣価値化困難な効果としては、交通弱者に対する安全性向上、広域的な防災機能の向上、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、広域交通性の向上などがある。

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0.75である。

達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
1 安心・安全	○	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	MAX3 3 2 1	2
		合計	3	
		<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 連携力・地域力・魅力	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input 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 checked="" 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	2
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <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	MAX3 3 2 1	
		合計	6	
		合計	12	
総合計			12	9
評価値				0.75

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】

・貨幣価値化可能な効果について、十分な事業効果が期待でき、貨幣価値化困難な効果についてもモノづくり拠点への定時性の確保、広域的な防災機能の向上などの事業効果が期待できるため

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="4">←————→</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> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="5">36.3</td> <td colspan="4">43.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費については、今後5年分の事業費とそれ以降の残事業費を記載</p>										H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	工種区分	調査・設計	←————→								用地補償		←————→							工事				←————→				事業費(億円)		36.3					43.7			
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32																																															
	工種区分	調査・設計	←————→																																																						
		用地補償		←————→																																																					
工事					←————→																																																				
事業費(億円)		36.3					43.7																																																		
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣住民に対して説明会を適宜開催し、地元との合意形成を図っている。</li> <li>・平成23年12月に「松平地域まちづくり対策協議会」と締結した確認書において、優先的に整備を進める事業に位置づけられている。</li> </ul>																																																								
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当計画区間は主に市街化調整区域にあり、沿線には既存集落が少ないため、環境への影響は少ない。</li> </ul>																																																								
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】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な事業執行環境が整っており、計画の実効性が確保されているため</li> </ul>																																																							
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"> <li>・新規事業化にあたり、安全性、経済性からルート比較案を検討</li> </ul>																																																							
	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】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規事業化にあたり、周辺状況を鑑み、住宅団地や中学・高校等の主要施設、巴川の渡河形態、および主要地方道岡崎足助線接続形態等により、ルートを検討した。</li> </ul>																																																							
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】 計画区間整備による現道及びバイパス区間の時間短縮効果【旅行速度・交通量】																																																									
V 事業評価監視委員会の意見																																																									
VI 対応方針																																																									