

# 事前評価調書

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 <small>とよはしのりもと</small> 豊橋乗本線および一般県道 <small>とみおかおおみ</small> 富岡大海線					
事業箇所	<small>しんしろ ひよし のりもと</small> 新城市日吉～乗本地内および新城市有海地内					
事業のあらまし	<p>主要地方道豊橋乗本線は、豊橋市から新城市に至る延長 24.4km の路線であり、一般県道富岡大海線は、新城市南部の富岡から有海にいたる延長 6.7km の路線である。また、両路線は市街地外郭部に位置し、新城南部地域から新東名高速道路新城 IC につながる道路にもなっている。</p> <p>当該事業区間の周辺では新城南部企業団地等の企業が多く立地しており、今後大型車交通の増加が見込まれる路線である。しかし、急峻な山地と河川に挟まれ、狭小で線形不良であり、落石等の危険性も高い路線でもある。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」を主な目的として、新城市南部の産業拠点と新城 IC を結ぶ道路ネットワークを強化するとともに、一級河川豊川左岸地域における円滑で安全な自動車の走行を実現し、日常生活の利便性向上に資するため、主要地方道豊橋乗本線と一般県道富岡大海線のバイパス道路を整備するものである。</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</p> <p>② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	<p>〈豊橋乗本線〉 20.7 億円</p> <p>〈富岡大海線〉 5.7 億円</p>	<p>■工事費 18.3 億円、■用補費 1.2 億円、■その他 1.2 億円</p> <p>■工事費 3.0 億円、■用補費 1.6 億円、■その他 1.1 億円</p>				
事業期間	採択年度	平成 30 年度	着工年度	平成 30 年度	完成年度	平成 37 年度
事業内容	<p>〈豊橋乗本線〉バイパス整備（延長 L=1.3 km（うち橋梁部 L=0.2km）、車線数：2 車線（2/2）、幅員：W=10.0m）</p> <p>〈富岡大海線〉バイパス整備（延長 L=0.9 km、車線数：2 車線（2/2）、幅員：W=10.0m）</p>					
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（IC アクセス強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新城市南部地域には新城南部企業団地等の多くの企業が立地しており、今後大型車をはじめ交通量の増加が見込まれる路線であるため、新東名高速道路新城 IC へのアクセス強化が必要である。</li> </ul> <p>(2)山間や離島などの暮らしを支える基盤整備（安全性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道豊橋乗本線の現道は、地形に沿った急な曲線区間や幅員狭小区間がみられるため、狭隘区間を回避し、安全な通行ルート確保による信頼性の向上を図る必要がある。</li> </ul>				
	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>			
		【理由】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東名高速道路新城 IC へのアクセス強化や安全な通行ルート確保のため、事業実施の必要がある。</li> </ul>			

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】

		事前評価 (基準年: H30)	備考
費用 (億円)	事業費	20.3	
	維持管理費	1.3	
	合計(C)	21.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	106.4	
	走行経費減少便益	2.1	
	交通事故減少便益	0.04	
	合計(B)	108.6	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	9,500 7,400	(主) 豊橋乗本線 (一) 富岡大海線
費用対効果分析結果(B/C)		5.0	

※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、「国際競争力を強化する基盤整備」、「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」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0.67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
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<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 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 checked="" 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	
4 魅力	⑧山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	MAX3 3 2 1
			<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	MAX3 3 2 1
合計			6	
総合計			12	8
評価値			8/12=0.67	

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	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></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="4">工程 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td colspan="7">←→</td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td colspan="7">←→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="4">15.9</td> <td colspan="4">10.5</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="8">26.4</td> </tr> </tbody> </table>										H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	工程 区分	調査・設計	←→								用地補償	←→								工事		←→							・橋梁工		←→							事業費（億円）		15.9				10.5						26.4							
			H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37																																																																		
	工程 区分	調査・設計	←→																																																																									
		用地補償	←→																																																																									
工事			←→																																																																									
・橋梁工			←→																																																																									
事業費（億円）		15.9				10.5																																																																						
		26.4																																																																										
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治体より早期整備の要望を受けている。</li> <li>・地元住民および地権者に対し事業説明会を開催する中で、難航が予想される大きな阻害要因はなく、概ね合意形成を図られている。</li> </ul>																																																																											
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は桜淵県立自然公園区域にあるため、自然環境調査を行い、事業計画に変更がないよう関係機関と事前に調整を行っている。</li> </ul>																																																																											
判定	A	A：十分な実効性が期待できる B：十分な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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅案やバイパス案を3案作成し、走行性、施工性、経済性、地域への影響等を考慮した比較検討を実施し、バイパスルートを採用している。</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】 ・走行性、施工性、経済性に優れ、地域への影響の少ない現ルートが妥当と考える。																																																																									
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 事業実施が妥当でない：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】 交通量（全車、大型車）、旅行速度																																																																												
V 事業評価監視委員会の意見																																																																												
主要地方道豊橋乗本線および一般県道富岡大海線の対応方針（案）[事業実施] を了承する																																																																												
VI 対応方針																																																																												
事業実施																																																																												