

## 再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道301号 (益富 <sup>ますとみかくふく</sup> 拡幅)				
事業箇所	豊田市 <sup>まつだいらしがちょう</sup> 松平志賀町～豊田市 <sup>のみやまちょう</sup> 野見山町				
事業のあらまし	<p>一般国道301号は、静岡県浜松市を起点に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。豊田市中心市街地からの放射状道路としての役割も担っており、このうち、益富拡幅は豊田市の外環状線と東海環状自動車道豊田松平ICの間を東西に結節する延長1.9kmの区間を4車線化する事業である。</p> <p>当該事業区間は、豊田市街地方面へと続く東西軸であることから、通勤者等の交通需要が多く、特に朝夕の時間帯には慢性的な渋滞が発生しており、小中学校の通学路に指定されていることから、自転車通学の学生も多く利用しているが、車両相互による交通事故も発生しており危険な状況である。</p> <p>また、第2次緊急輸送道路として、防災上重要な役割を担っており、災害時に緊急車両の通行を確保するため、電線等の地中化を図る必要がある。</p> <p>このことから、地域における高速道路へのアクセス性を向上させるとともに、交通の円滑化と安全性の強化や大規模災害時の円滑な避難・救助・応急活動が行える道路機能の確保を図るため、4車線化整備と無電柱化を実施するものである。</p>				
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>「あいち社会資本整備方針2025 11の取組方針」より</p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格幹線道路へのアクセス向上）</p> <p>② 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）</p> <p>③ 地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2020年度)	再評価時 (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2021～2030年度	2021～2030年度	変更なし	
	事業費（億円）	30.0	44.0		
	経費内訳	工事費	17.0	29.0	・関係機関協議に基づく工事の増工及び資材や労務費の上昇 (+5.0億円) ・無電柱化の追加 (+9.0億円)
		用補費	11.0	11.0	
その他		2.0	4.0		
事業内容	現道幅員 延長:1.9km 幅員:25.0m 車線数(4/4)	現道幅員 延長:1.9km 幅員:25.0m 車線数(4/4)			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊田市の製造品出荷額等は全国の市町村のうち1位である（2018年）。</li> <li>・当該路線は豊田市東部地域の東西軸を形成する幹線道路である。豊田市中心部と東海環状自動車道豊田松平ICを結ぶアクセス道路であり、朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生している。また、豊田市下山地域（旧下山村）で整備が進められているトヨタ自動車の研究開発施設では一部運用を開始しており、当該路線は豊田市中心市街地から研究開発施設への主要アクセスルートであることから、研究開発施設への通勤者や施設関係者の利用により、さらなる交通需要の増加が見込まれている。</li> <li>・当該事業は、増加が見込まれる交通需要に対応し、物流の効率化を図ることにより、国際競争力の強化に資する重要な基盤整備である。</li> </ul> <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間は、小中学校の通学路として指定され、自転車で通学する学生も多く利用するが、車両相互による交通事故が多発しており危険な状況である。</li> <li>・また、現況の狭い路肩を自転車通学生が通行し自動車交通と錯綜していることから、危険な状態である。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は第2次緊急輸送道路に指定されており、また、豊田市下山地域と豊田市中心市街地を結ぶ唯一の幹線道路であることから、4車線化により、緊急時の避難・救助機能の向上を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【再評価時の状況】</b></p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格幹線道路へのアクセス向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊田市の製造品等出荷額は依然として全国の市町村のうち1位である（2023年）</li> <li>・当該路線は豊田市東部地域の東西軸を形成する幹線道路である。豊田市中心部と東海環状自動車道豊田松平ICを結ぶアクセス道路であり、R3センサス交通量は、H27より減少しているが、大型車交通量には変化なく、混雑度も依然として1.27と高く、混雑が発生している。（H27センサス交通量（混雑度）：17,573台/日（1.40）⇒R3センサス交通量（混雑度）：16,255台/日（1.27））</li> <li>・2024年3月には、豊田市下山地区（旧下山町）にトヨタ自動車の研究開発施設「Toyota Technical Center Shimoyama」が完成し、約3千人の従業員が通勤しており、当該路線は豊田市中心市街地から研究開発施設への主要アクセスルートである。</li> <li>・当該事業は、増加する交通需要に対応し、物流の効率化を図ることにより、国際競争力の強化に資する重要な基盤整備である。</li> </ul> <p>② 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間は、小中学校の通学路として指定され、自転車で通学する学生も多く利用するが、車両相互による交通事故が多発しており危険な状況である。</li> <li>・また、現況の狭い路肩を自転車通学生が通行し自動車交通と錯綜していることから、危険な状態である。</li> </ul> <p>③ 地震・津波対策の推進（緊急輸送道路の強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は第2次緊急輸送道路に指定されており、また、豊田市下山地域と豊田市中心市街地を結ぶ唯一の幹線道路であることから、4車線化により、緊急時の避難・救助機能の向上を図る必要がある。さらに、地震や台風等の災害時においても道路の機能を維持することが重要であり、無電柱化による防災性の強化（災害時の電柱倒壊による道路寸断の防止）が必要である。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺路線の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生している。</li> <li>・豊田市中心市街地から豊田松平インター及び下山地区へのアクセス性の強化の必要性は依然として高い。</li> </ul>



判定	A	<p>A：これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。          B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> </ul> <p>C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p>																																														
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業は順調であり、2030年度の整備完了が見込まれるため。</li> </ul>																																															
1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定</li> </ul> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p>																																															
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">区 分</th> <th style="text-align: center;">事前評価時 (基準年:2020年)</th> <th style="text-align: center;">再評価時 (基準年:2025年)</th> <th style="text-align: center;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">20.5</td> <td style="text-align: center;">30.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計 (C)</td> <td style="text-align: center;">21.6</td> <td style="text-align: center;">32.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">100.8</td> <td style="text-align: center;">133.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">4.1</td> <td style="text-align: center;">9.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">0.9</td> <td style="text-align: center;">0.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計 (B)</td> <td style="text-align: center;">105.8</td> <td style="text-align: center;">143.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">20,500</td> <td style="text-align: center;">20,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td style="text-align: center;">4.9</td> <td style="text-align: center;">4.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。          ※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。          ※国土交通省 道路局 令和 7 年 2 月 27 日付 事務連絡「道路事業における費用便益分析に用いる費用について」により電線共同溝に係る工事費は事業費に含まないものとする。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月 国土交通省 道路局 都市局）</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用は増加したが、事業対象区間周辺地域における将来交通需要の増加等により効果も増加しており、B/Cは若干減少したものの、依然として1.0を大きく超えている。</li> </ul>				区 分		事前評価時 (基準年:2020年)	再評価時 (基準年:2025年)	備考	費用 (億円)	事業費	20.5	30.7		維持管理費	1.1	1.3		合計 (C)	21.6	32.0		効果 (億円)	走行時間短縮便益	100.8	133.1		走行経費減少便益	4.1	9.7		交通事故減少便益	0.9	0.2		合計 (B)	105.8	143.0		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	20,500	20,800		費用対効果分析結果 (B/C)		4.9	4.5
区 分		事前評価時 (基準年:2020年)	再評価時 (基準年:2025年)	備考																																												
費用 (億円)	事業費	20.5	30.7																																													
	維持管理費	1.1	1.3																																													
	合計 (C)	21.6	32.0																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益	100.8	133.1																																													
	走行経費減少便益	4.1	9.7																																													
	交通事故減少便益	0.9	0.2																																													
	合計 (B)	105.8	143.0																																													
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	20,500	20,800																																												
費用対効果分析結果 (B/C)		4.9	4.5																																													

③事業の効果の変化

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・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」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」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1.00である。

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		基礎点	得点 (いずれ か一つ を選択)
			評価項目			
1 防御力	①地震・津波対策の強化	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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	MAX3 3 2 1	3	3
	合計			3	3	
3 成長力	③交通安全対策の強化	○	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、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、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する <input 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	3	3
	合計			3	3	
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 <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	MAX3 3 2 1	3	3
	合計			3	3	
総合計				6	6	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和2年11月 愛知県建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、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1.00である。

達成目標 (社会資本整備方針)		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 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産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・生産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	3	
			<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	2	
			<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	1	
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<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	1	
合計				6	6
2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> 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	3	
			<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	2	
			<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	1	
			合計		
	⑥交通事故対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、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、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			<input 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	2	
			<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	1	
			合計		
総合計				12	12
評価値				12/12=1.00	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

判定

A

- A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。
- C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【理由】

- ・B/Cが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。

III 対応方針(案)

継続

中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。  
継続：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】

- ・交通量(全車、大型車)、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道301号(益富拡幅)の対応方針(案)【事業継続】を了承する。

VI 対応方針

事業継続