

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道301号 <small>ますとみかくふく</small> (益富拡幅)					
事業箇所	豊田市 <small>まつだいらしがちょう</small> 松平志賀町～豊田市 <small>のみやまちょう</small> 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。豊田市内においては、豊田市下山地域(旧下山村)と豊田市中心市街地を連絡する重要な路線である。また、第2次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線である。</p> <p>当該事業区間は、野見山拡幅(事業完了)と松平バイパス(事業中)の間に位置し、豊田市中心市街地と東海環状自動車道豊田松平ICを結ぶ道路である。また、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、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している状況である。更に下山地区においてトヨタ自動車の研究開発施設の整備が進められていることから、更なる交通量の増加が見込まれる。</p> <p>また、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。</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、交通の円滑化と交通安全対策を強化や大規模災害時等の円滑な避難・救助・応急活動を図るため、本事業区間の4車線化整備を実施するものである。</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(高規格幹線道路へのアクセス向上)</p> <p>(2) 交通安全対策の強化(通学路の安全性向上)</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化(緊急輸送道路の強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	30.0億円	■工事費 17.0億円、■用補費 11.0億円、■その他 2.0億円				
事業期間	採択予定年度	2021年度	着工予定年度	2021年度	完成予定年度	2030年度
事業内容	<p>現道拡幅 延長：L=1.9km 幅員：W=25.0m</p> <p>車線数：(4/4)</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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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）。 ・ 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り、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の主要アクセスルートであることから交通需要の更なる増加が見込まれている。 ・ 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。 <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>○都市計画決定</p> <p>1991年3月、当該事業区間を含めた都市計画決定（延長4.41km、幅員25m）がされた。その後、当該事業区間については、2010年12月都市計画区域の再編に伴う名称の変更が行われた。</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。 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】豊田市中心市街地と東海環状自動車道豊田松平ICを結ぶ幹線道路ネットワークの強化、通学路の安全性の向上、緊急輸送道路の強化の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>																																				
② 事業の 効果	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）	<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)</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></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計（C）</td> <td style="text-align: center;">21.6</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></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">4.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計（B）</td> <td style="text-align: center;">105.8</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></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></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※四捨五入等により端数が合わないことがある</p> <p>※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。</p> <p>【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30年2月 国土交通省 道路局 都市局）</p>			区 分		事前評価時 (基準年：2020)	備考	費用 (億円)	事業費	20.5		維持管理費	1.1		合計（C）	21.6		効果 (億円)	走行時間短縮便益	100.8		走行経費減少便益	4.1		交通事故減少便益	0.9		合計（B）	105.8		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	20,500		費用対効果分析結果（B/C）		4.9	
	区 分		事前評価時 (基準年：2020)	備考																																			
費用 (億円)	事業費	20.5																																					
	維持管理費	1.1																																					
	合計（C）	21.6																																					
効果 (億円)	走行時間短縮便益	100.8																																					
	走行経費減少便益	4.1																																					
	交通事故減少便益	0.9																																					
	合計（B）	105.8																																					
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	20,500																																				
費用対効果分析結果（B/C）		4.9																																					

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」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」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。

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 (いずれか一つを選択)
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 合計	MAX3 3 2 1 3	3
	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 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 合計	MAX3 3 2 1 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 <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 <input type="checkbox"/> 日常生活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 合計	MAX3 3 2 1 MAX3 3 2 1 6	3 3
			総合計		12

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。

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。

1) 事業計画

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計
工種区分	調査・設計	←						→				
	用地補償		←						→			
	工事							←			→	
事業費(億円)		6.2					23.8					30.0

③ 事業の実効性

2) 地元の合意形成

地元自治体から早期整備の要望を受けている。また、本事業区間は、都市計画決定された道路であり、計画に対する沿線地権者の認知はされていることから早期に事業説明を行い、沿線地権者の理解を得る。

	3) 環境への影響	沿線家屋数は比較的少なく、これら集落をできるだけ避けるよう拡幅を予定している。また、自然環境を含め可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。	
	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、事業の実行性が確保されている。
④	1) 代替案の比較検討結果	・本路線は接続する区間が整備済みの都市計画道路であり、当該区間の新規事業化にあたり、都市計画ルートでの整備が妥当である。	
	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】 都市計画決定されたルートの整備である本案が最も妥当であるため。
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			
V 事業評価監視委員会の意見			
VI 対応方針			