（別紙２）

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（松平（まつだいら）バイパス）
事業箇所	豊田市大内町（とよたしおおうちちょう）～豊田市松平志賀町（とよたしまつだいらしがちょう）
事業のあらまし	一般国道 301 号は、静岡県浜松市から愛知県新城市を経て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ほか、第二次緊急輸送道路に指定され、防災上重要な路線でもある。 現道は、三河山間部と豊田市中心市街地を連絡する唯一の幹線道路であり、東海環状自動車道の豊田松平 IC と接続し、大型車の通行も相当数見られる。また、災害時には広域受援等での活用も想定される区間である。しかしながら、山間部に位置し、カーブ区間が連続するため視距不良など走行性に課題があり、また、小・中学校の通学路に指定されているため、歩行者・自転車に対する安全性の確保も必要となっている。さらに、2012 年度より事業区間の東部に位置する下山地域ではトヨタ自動車の研究開発施設の整備が進められており、今後交通量の増加が見込まれている。 このため、本事業は生産拠点や高規格道路へのアクセス性を高めるとともに、通学路に指定される現道の安全性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化を目的として、一般国道 301 号のバイパスを整備するものである。
事業目標	【達成（主要）目標】 ① 陸・海・空一体の国際競争力の強化 （生産拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上） ② 交通事故対策の推進（沿線に学校が立地する区間の安全性向上） 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） 【副次目標】 ―

計画変更の推移

		事前評価時（2013 年度）	再評価時（1 回目）（2017 年度）	再評価時（2 回目）（2022 年度）	変動要因の分析
事業期間		2013 年度～2020 年度	2013 年度～2020 年度	2013 年度～2024 年度	地元調整の結果、迂回路計画の見直しや仮橋の設置等、施工方法を変更したため、事業期間や工事費、その他（設計費）等が変動した。 （＋23.1 億円）
事業費（億円）		80.0	120.0	143.1	
経費内訳	工事費	67.0	101.0	119.2	
	用補費	10.0	11.0	11.2	
	その他	3.0	8.0	12.7	
事業内容		バイパス整備 延長 L=3.1km 幅員 W=10.0m 2 車線 トンネル延長 820m	バイパス整備 延長 L=3.1km 幅員 W=10.0m 2 車線 トンネル延長 820m	バイパス整備 延長 L=3.1km 幅員 W=10.0m 2 車線 トンネル延長 820m	

<table>
<tr><th colspan="3">Ⅱ 評価</th></tr>
<tr><td>①事業の必要性の変化</td><td>1) 必要性の変化</td><td>【事前評価時の状況】
① 交通円滑化・地域産業振興
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。
② 交通安全性向上
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。
③ 災害対応機能の確保
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。

【再評価時（1 回目）の状況】
① 国際競争力を強化する基盤整備
事業区間の交通量は松平橋以東の区間が 10,672 台日(2010 年センサス)から 12,483 台/日(2015 年センサス)、以西の区間が 17,003 台/日から 17,573 台/日へ増加し、混雑度も 1.00 から 1.26 へ増加している。
② 交通安全対策の強化
現道区間の松平橋東交差点の平均死傷事故率(イタルダデータ)は 257 件/億台キロ(2012～2015 年）であり、県平均 100 件/億台キロ（2012～2015 年）と比較して約 2.6 倍。
③ 地震・津波対策の強化
当該地域の緊急輸送道路網に大きな変更はなく、また本路線も引き続き第二次緊急輸送道路に指定されており、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。

【再評価時（2 回目）の状況】
① 陸・海・空一体の国際競争力の強化
新たな交通需要が見込まれるトヨタ自動車の研究開発施設について、2023 年度に本格稼働することが公表された。(現状の従業員は約 50 名であり、2023 年度には約 3,300 名になる)
② 交通事故対策の強化
現道区間の松平橋東交差点の平均死傷事故率(イタルダデータ)は 110 件/億台キロ(2017～2020 年）であり、前回再評価時より減少傾向であるものの、県平均 47 件/億台キロ（2017～2020 年）と比較すると高い水準にある。
③ 地震・津波対策の推進
現道は第二次緊急輸送道路に指定されており、バイパス整備により災害時の代替性が確保され、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られる。

【変動要因の分析】
・新たな交通需要が見込まれるトヨタ自動車の研究開発施設が、2023 年度に本格稼働することが公表された。
・死傷事故率は減少傾向であるものの、依然として県平均より高い水準にある。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">判定</td><td>B</td><td>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。
B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。
C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。
※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</td></tr>
<tr><td colspan="2">【理由】
・生産拠点・高規格道路へのアクセス強化や線形不良の改善等、必要性に大きな変化はないため。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">②事業の進捗状況及び見込み</td><td>1) 進捗状況</td><td colspan="2">【事業計画及び実績】（下表）
【進捗率】（下表）
※四捨五入により単数が合わない場合ある。

【施工済みの内容】
・松平トンネルを含むバイパス区間 1.9km が供用済（2021 年 3 月 24 日）

【事後評価に準ずるフォローアップ】
・バイパス区間の供用により、豊田市中心市街からトヨタ自動車研究開発施設までの移動時間が短縮された。</td></tr>
<tr><td>2) 未着手又は長期化の理由</td><td colspan="2">・地元調整の結果、迂回路計画の見直しや仮橋の設置等、施工方法を変更したため、事業が遅延している。</td></tr>
</table>

【事業計画及び実績】

		2013～2016				2017～2021					2022	2023	2024	合計
工種区分	調査･設計	←	―	―	―	―	―	→						
	用地補償			←	―	―	→							
	工事			←	―	―	―	―	―	―	―	―	→	
	トンネル工					←	―	―	→					
	土工			←	―	―	―	―	―	―	―	→		
	橋梁工				←	―	―	―	―	―	―	―	→	
	舗装工							←	―	―	―	―	→	

事業費（億円）		2013～2016	2017～2021	2022～2024	合計
事業費（億円）	前回評価	21.6	98.4		120.0
	実　績	21.6	103.7		125.3
	今回計画	21.6	103.7	17.8	143.1

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】
延　長(km)	3.1	1.9	61%	3.1	61%
事業費(億円)	120.0	125.3	104%	143.1	88%
工事費	101.0	102.8	102%	119.2	86%
用補費	11.0	11.1	101%	11.2	99%
その他	8.0	11.5	144%	12.7	91%

※四捨五入により単数が合わない場合ある。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・迂回路計画の見直しと地元調整が完了したため、今後は大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2024 年度に整備が完了する予定である。

判定

判定	区分
B	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） ・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。 （○）・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。 ・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。 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。

【理由】

・地元調整の結果、迂回路計画の見直しや仮橋の設置等、施工方法を変更したため、事業期間が延長したものの、今後は阻害要因がなく、2024 年度に整備が完了する予定である。

事業の効果の変化

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化

【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】

・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

【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：2013)	再評価 （1 回目） (基準年：2017)	再評価 （2 回目） (基準年：2022))	備考
費用 (億円)	事業費		63.4	107.1	151.9	
	維持管理費		1.5	2.6	2.4	
	合計（C）		64.9	109.7	154.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益		111.5	130.4	186.1	
	走行経費削減便益		25.0	29.4	12.4	
	交通事故減少便益		10.3	12.1	2.5	
	合計（B）		146.8	171.8	201.1	
	（参考） 算定要因	計画交通量 （台/日）	11,800	11,800	11,900	
費用対効果分析結果（B/C）			2.3	1.6	1.3	

※四捨五入により単数が合わない場合ある。

※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。

【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（令和 4 年 2 月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）

【変動要因の分析】

・事業費は増加したが、交通量の増加や費用便益分析マニュアルの改定により便益が増加したため、B/C は依然として 1.0 を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・本路線は、災害時に必要となる第二次緊急輸送道路としての位置づけがあり、本事業箇所が整備されることで、代替性が確保されるとともに、高規格道路へのアクセス性が高まり、緊急時の避難・救助機能を一層高めることができる。

【再評価時（1 回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「広域的な防災機能の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」、「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。

・「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 0.92 である。

貨幣価値化困難な効果　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 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	3	3
	③交通安全対策の強化	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			□ 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	3	
			■ 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	
			□ 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	3	2
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ 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	MAX3	3
			■ 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	3	
			□ 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	
			□ 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	
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	3	
			□ 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	
			□ 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
総合計				12	11
評価値				0.92	

※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）

【再評価時（2 回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、広域的な防災機能の向上、交通弱者に対する安全向上がある。

貨幣価値化困難な効果　評価基準表

達成目標（社会資本整備方針）		評価対象の判断	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	◎	□ 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	
			■ 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	3
			□ 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	
			□ 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	
			合計	3	3
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			■ 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	3
			□ 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	
			□ 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	3	3
2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	
			■ 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	3
			□ 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	
			□ 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	3	3
	⑥交通事故対策の推進	◎	□ a) 交通弱者に対する安全向上が期待できる	MAX3	
			□ 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	2
			■ 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	
			□ 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	3	2
総合計				12	11
評価値				**0.92**	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

（令和 4 年 3 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

B

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】

・前回評価時から B/C は低下しているものの、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　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（松平バイパス）の対応方針（案）［事業継続］を了承する。

Ⅵ 対応方針

事業継続