

事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道419号 <small>にしなかがやま</small> 西中山バイパス					
事業箇所	<small>にしなかがやまちょう</small> 豊田市西中山町地内					
事業のあらまし	<p>一般国道419号は、岐阜県瑞浪市<small>みずなみし</small>を起点とし、愛知県高浜市<small>たかはまし</small>に至る全体延長約62kmの路線であり、東海環状自動車道等の幹線道路と接続することで広域ネットワークを形成し、人の交流や地域の主要産業を支える重要な路線である。また、第二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、東海環状自動車道の豊田藤岡インターと国道419号の間に位置し、並行区間の国道419号においては、主要渋滞箇所が2か所存在するなど、慢性的な渋滞が発生している状況である。</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、主要渋滞箇所の解消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、本事業区間のバイパス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地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等における混雑緩和）</p> <p>②地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</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10.0億円、□その他3.0億円				
事業期間	採択予定年度	2021年度	着工予定年度	2022年度	完成予定年度	2031年度
事業内容	バイパス整備（延長：1.6km、幅員：25.0、車線数：4車線）					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の整備によって東海環状自動車道の豊田藤岡インターへのアクセス機能が強化され、産業活動の活性化が期待される。 ・当該事業区間の現道区間である国道419号のH27道路交通センサスの混雑度は1.25と混雑しており、西中山辻貝戸交差点<small>つじがいで</small>および中山インター北交差点が愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において主要渋滞箇所に指定されている。 <p>②地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の現道区間は第2次緊急輸送道路に指定されており、また、豊田市<small>おぼら</small>小原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、バイパス整備により、災害時の安全・円滑な通行機能を確保する必要がある。 				
	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】主要渋滞箇所等の術愛緩和及び緊急輸送道路ネットワークの強化のため、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"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (2021年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>21.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>22.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>61.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>3.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.04</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>64.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>13,300</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>2.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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 (2021年度)	備考	費用 (億円)	事業費	21.5		維持管理費	0.9		合計 (C)	22.4		効果 (億円)	走行時間短縮便益	61.4		走行経費減少便益	3.3		交通事故減少便益	0.04		合計 (B)	64.7		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	13,300		費用対効果分析結果 (B/C)		2.9																																																											
	区分		事前評価時 (2021年度)	備考																																																																																											
費用 (億円)	事業費	21.5																																																																																													
	維持管理費	0.9																																																																																													
	合計 (C)	22.4																																																																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益	61.4																																																																																													
	走行経費減少便益	3.3																																																																																													
	交通事故減少便益	0.04																																																																																													
	合計 (B)	64.7																																																																																													
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	13,300																																																																																												
費用対効果分析結果 (B/C)		2.9																																																																																													
2) 貨幣価値化困難な効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」、「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0.83である。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 ②地域の活性化 あいちを高める</td> <td><input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる</td> <td>MAX値</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 ③地震・津波対策 あいちを守る</td> <td><input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX値</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">0.83</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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)</p> <p>【変動要因の分析】 ・評価基準表によりに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。</p>	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)	評価項目	基礎点	得点	1 ②地域の活性化 あいちを高める	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX値	3	<input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	合計		3		2 ③地震・津波対策 あいちを守る	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX値	2	<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	3	<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	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		3		総合計		6	5	評価値		0.83																																																			
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)	評価項目	基礎点	得点																																																																																												
1 ②地域の活性化 あいちを高める	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX値	3																																																																																												
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3																																																																																													
	<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2																																																																																													
	<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1																																																																																													
合計		3																																																																																													
2 ③地震・津波対策 あいちを守る	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX値	2																																																																																												
	<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	3																																																																																													
	<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	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		3																																																																																													
総合計		6	5																																																																																												
評価値		0.83																																																																																													
判定	<p>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。</p> <p>【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。</p>																																																																																														
③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="5">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="6">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>17.0</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・擁壁工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td colspan="5">12.4</td> <td colspan="5">17.6</td> <td>30.0</td> </tr> </tbody> </table>		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計	工種区分	調査・設計	←————→										3.0	用地補償	←————→										10.0	工事					←————→					17.0	・土工					←————→						・擁壁工					←————→						・舗装工					←————→						事業費(億円)	12.4					17.6					30.0
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計																																																																																			
工種区分	調査・設計	←————→										3.0																																																																																			
	用地補償	←————→										10.0																																																																																			
	工事					←————→					17.0																																																																																				
	・土工					←————→																																																																																									
・擁壁工					←————→																																																																																										
・舗装工					←————→																																																																																										
事業費(億円)	12.4					17.6					30.0																																																																																				

	2) 地元の合意形成	・地元自治体より早期整備の要望を受けており、事業に対する地元役員の理解が得られている。今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、理解を得ていく。	
	3) 環境への影響	・沿線に既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、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、計画の実行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	・本路線は整備済み道路と接続する予定となっており、当該区間の事業化にあたり、都市計画ルートでの整備が妥当であると判断した。	
	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			
■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			
V 事業評価監視委員会の意見			
一般国道419号（西中山バイパス）の対応方針（案）[事業実施]を了承する。			
VI 対応方針			
事業実施			