

# 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 301 号（根引・林添バイパス）				
事業箇所	豊田市花沢町～林添町				
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新城市、岡崎市を経て豊田市に至る総延長約 93 km の道路であり、東名高速道路始め、新東名高速道路や東海環状自動車道などを横断的に結ぶ広域幹線道路である。</p> <p>また、東西三河地域の都市部と山間部の連携・交流を支え、物流の効率化や観光を始めとする産業の振興と地域の活性化を図り、あわせて災害時には緊急輸送道路となる重要な路線となっている。</p> <p>本事業区間は、トヨタ自動車の研究開発施設「トヨタテクニカルセンター下山」の整備が進められており、主要アクセス道路となるが、道路線形等の不良箇所が連続していることから、都市部からの通勤や大型車両における渋滞の解消が課題となっている。</p> <p>このため、本事業は、生産拠点及び高規格幹線道路へのアクセス性を高めるとともに、事業区間の一般交通の安全性、走行性の向上、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。</p>				
事業目標	<p><b>【達成（主要）目標】</b></p> <p>(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、高規格幹線道路へのアクセス性向上）</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>(3) 山間・離島対策（自動車の安全性・走行性向上、救急医療施設へのアクセス性向上）</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>				
事業費	事業費		内訳		
	200.0 億円		□工事費 160.6 億円、□用補費 18.0 億円、□その他 21.4 億円		
事業期間	採択予定年度	2023 年度	着工予定年度	2024 年度	完成予定年度 2038 年度
事業内容	バイパス整備（延長：4.7km、車線数：2 車線、幅員：11.5m）				

II 評価																																						
①事業の必要性	1)必要性	<p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業区間の周辺地域に自動車産業の研究開発拠点となるトヨタテクニカルセンター下山の工事が完了し、今後本格稼働することにより、対象区間に新たな交通需要が見込まれる。また、バイパス整備により、都市部からの通勤車両や関係車両・路線バス等の大型車両の交通の円滑化が期待される。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業対象路線は、愛知県地域防災計画において第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時に避難・救助・物資供給等の応急活動に利用されるが、落石・崩壊の危険性のある箇所が点在しているため、バイパスの整備により、災害時における緊急車両等の安全・円滑な通行機能を確保する必要がある。</li> </ul> <p>(3) 山間・離島対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は豊田市の都市部と山間部の連携・交流を支える重要な路線となっているが、急勾配、急カーブ等の線形不良箇所が点在しているため、バイパス整備により、安全で円滑な通行ルートを確保する必要がある。路線の走行性の向上により、都市部にある緊急医療病院へのアクセス性が向上するも期待される。</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。 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】 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、緊急輸送道路ネットワークの強化、自動車の安全性・走行性向上、救急医療施設へのアクセス性向上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 (基準年：2023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>144.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>2.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>146.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>227.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>24.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>3.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>254.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>8,900</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.7</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。</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（2022年2月 国土交通省 道路局 都市局）に基づき実施。</p>		区分		事前評価 (基準年：2023年度)	備考	費用 (億円)	事業費	144.6		維持管理費	2.2		合計(C)	146.7		効果 (億円)	走行時間短縮便益	227.3		走行経費減少便益	24.4		交通事故減少便益	3.1		合計(B)	254.8		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	8,900		費用対効果分析結果(B/C)		1.7	
	区分		事前評価 (基準年：2023年度)	備考																																		
費用 (億円)	事業費	144.6																																				
	維持管理費	2.2																																				
	合計(C)	146.7																																				
効果 (億円)	走行時間短縮便益	227.3																																				
	走行経費減少便益	24.4																																				
	交通事故減少便益	3.1																																				
	合計(B)	254.8																																				
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	8,900																																			
費用対効果分析結果(B/C)		1.7																																				



④ 事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・現道改良案やバイパス整備案などについて、現地調査・設計、学識者への意見聴取を実施した結果、本ルートを採用している。	
	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】 ・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。			
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、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 根引・林添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			