

事前評価調書(案)

| I 事業概要 | | | | | | |
|---------|---|---|--|----------|--------|----------|
| 事業名 | 道路事業（道路改良事業） | | | | | |
| 地区名 | 一般国道 419 号（高 ^{たか} 浜 ^{はま} 拡幅） | | | | | |
| 事業箇所 | 愛知県高 ^{しんめい} 浜市 ^{よしがわ} 神明町～高 ^{しんめい} 浜市 ^{よしがわ} 芳川町 | | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般国道 419 号は、岐阜県瑞穂市から愛知県高浜市に至る延長約 75km の路線であり、伊勢湾岸自動車道などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域交流を促進させる重要な路線である。また、第 1 次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「地震・津波対策の強化」を主な目的として、地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、高規格道路等へのアクセス性の向上、そして、大規模災害時等に広範な応急活動に対応するため、一般国道 419 号の現道拡幅整備を行うものである。</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</p> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | | |
| 事業費 | 事業費 | 内訳 | | | | |
| | 36.6 億円 | ■工事費 30.9 億円、■用補費 3.7 億円、■その他 2 億円 | | | | |
| 事業期間 | 採択予定年度 | 平成 30 年度 | 着工予定年度 | 平成 30 年度 | 完成予定年度 | 平成 37 年度 |
| 事業内容 | 現道拡幅（延長：L=1.6 km、車線数：4 車線、幅員：W=30.0m） | | | | | |
| 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（広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、混雑度が 1.33(H27 センサス)と慢性的に渋滞しており、高規格幹線道路・港湾へのアクセス性の向上が必要である。 <p>(2) 地震・津波対策の強化（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、第 1 次緊急輸送道路に指定されており、広範な応急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。 | | | | |
| | 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> | | | |
| | | 【理由】 | <ul style="list-style-type: none"> 広域交通性及び、防災機能の向上のため、事業実施の必要がある。 | | | |

1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）

【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：H29) | 備考 |
|-----------------|--------------|--------------------|--------|
| 費用 (億円) | 事業費 | 28.4 | |
| | 維持管理費 | 1.2 | |
| | 合計 (C) | 29.6 | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 157.3 | |
| | 走行経費減少便益 | 21.7 | |
| | 交通事故減少便益 | 1.7 | |
| | 合計 (B) | 180.7 | |
| | (参考) 算定要因 | 計画交通量 (台/日) | 32,800 |
| 費用対効果分析結果 (B/C) | | 6.2 | |

※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（平成 20 年 11 月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

2) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「物流の拠点となる空港・港湾・モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」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。

②事業の効果

| 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 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 | |
| | | | ■ 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、特別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 | | | | 9 | 9 |
| 評価値 | | | | 1.00 | |

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）

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。

| ③事業の実効性 | 1) 事業計画 | 【事業計画】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|----|--|--|--|--|--|--|--|------|--|----|--|--|--|--|--|--|----|---|--|--|--|--|--|--|---|---------|--|------|--|--|--|------|--|--|--|
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="2">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="4">22.5</td> <td colspan="4">11.1</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 | 工種区分 | 調査・設計 | ←→ | | | | | | | | 用地補償 | | ←→ | | | | | | | 工事 | ← | | | | | | | → | 事業費（億円） | | 22.5 | | | | 11.1 | | | |
| | | | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工種区分 | 調査・設計 | ←→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 用地補償 | | | ←→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工事 | | ← | | | | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費（億円） | | 22.5 | | | | 11.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) 地元の合意形成 | ・地元自治体・企業より早期整備の要望を受けている。また、地権者についても事業計画説明を行っており、合意を得ている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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・機器を使用する等、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、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 | ・事業区間内で、概ね用地が取得済みであるため、経済的な本案が妥当である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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】 ・概ねの用地が取得済みのため、当該手段が妥当である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ■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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VI 対応方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |