

再 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420号 足助バイパス				
事業箇所	豊田市井ノ口町～豊田市安実京町				
事業のあらまし	<p>一般国道420号は、愛知県豊田市を起点とし北設楽郡設楽町を經由し、新城市に至る総延長約 68kmの主要幹線道路であり、豊田市内においては、平成 17 年 4 月に合併された旧東加茂郡の町村と豊田市中心市街地を連絡する重要な幹線道路である。</p> <p>本路線(足助バイパス)と並行する現道区間は、国道153号との重複区間を除くと、急峻な地形から急なカーブが連続し十分な視距を確保できない箇所が多い上、通過交通が流入することで、地元住民の日常生活に支障をきたす等の課題がある。また、県内有数の観光地である香嵐溪へのアクセス道路として、紅葉時期を中心に渋滞が発生している。</p> <p>このため、バイパスを形成し通過交通を排除することにより、市街地内道路の混雑解消を図る「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、生活道路の安全性、緊急輸送道路の円滑性を確保する「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」を主な目的として国道420号足助バイパスの整備を図るものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H19)	再評価時 (H23)	再々評価時 (H28)	変動要因の分析
	事業期間	平成 19 年度 ～26 年度	平成 19 年度 ～33 年度	平成 19 年度 ～42 年度	地元調整による計画検討
	事業費（億円）	70.0	70.0	70.0	
	経費内訳	工事費 60.4	60.4	61.4	
		用補費 9.6	5.4	4.4	
	その他 0.0	4.2	4.2		
事業内容	バイパス整備 (L=3.4km) (車線数 2/2)	バイパス整備 (L=3.4km) (車線数 2/2)	バイパス整備 (L=3.1km) (車線数 2/2)	事業延長の変更 ※地元調整により一部ルート変更を行ったため事業延長を 3.1km に変更。	
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道沿線には、人家、学校、病院、公共施設があり、通学路として利用されている。しかし、国道153号との重複区間を除くと歩道がなく、また急なカーブが連続し、十分な視距を確保できない箇所が多く存在するが、山と巴川にはさまれており、道路幅を広げるには大規模な土地の変更が必要であり、現実的ではない。 ・ また、足助町には第二次救急医療施設である「足助病院」が立地するが、幹線道路が未改良であることにより救急患者の移送に時間を要する状況である。 ・ さらに、周辺は香嵐溪をはじめ豊富な観光資源に恵まれており、平成 17 年の交通量が約 11,700 台/日であり、特に紅葉時期の交通渋滞が著しく、追分交差点及び足助八幡宮交差点が愛知県道路交通渋滞対策推進協議会で主要渋滞ポイントに指定されている。 ・ このため、現道における通過交通をバイパスに誘導し、奥三河地域への幹線道路の確保及び渋滞対策を図る必要がある。 			

	<p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・足助町市街地の道路交通の安全確保・円滑化のため、国が整備を進めていた国道153号足助バイパスは平成20年3月に中心市街地を迂回するバイパス部が開通し、また平成22年10月に全線開通した。しかし、国が実施したバイパス部開通の効果測定結果（平成21年3月）によると、観光交通と通過交通の分離により、秋季観光ピーク日において足助八幡宮交差点から稲武方面への渋滞長が約1km減少したものの、平成22年の交通量が約11,100台/日であり、足助地区中心部の渋滞は依然として著しい状況にあると報告されている。 <p>【再々評価時の状況】</p> <p>① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・足助地区には県内第3位の利用者数を有する自然系観光資源「香嵐渓」があり、観光振興が地域活性化、地域間交流の柱である。 ・「香嵐渓」への入込客数は紅葉シーズンの11月に年間利用者の約52%（H26）が集中し、名古屋圏からの主要アクセス道路である国道153号は著しく渋滞する。 ・国が実施した国道153号足助バイパスの整備以降、地域の道路交通に大きな影響をもたらさず道路供用はなく、また秋季行楽期の渋滞状況にも大きな変化はない。 ・平成22年の交通量が約11,100台/日であり、平成25年に公表された愛知県道路交通渋滞対策推進協議会による「主要渋滞箇所」に追分交差点～足助八幡宮交差点の区間が指定されている。 <p>② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河山間地域と名古屋圏を結ぶ国道153号は足助地区で混雑しており、混雑時旅行速度も20km/h未満（平成22年度道路交通センサス）の区間もあるなど、自動車通勤の円滑性を損ねている。（平成22年センサス） ・国道420号足助バイパスは、国道153号・420号現道の混雑区間を迂回し、広域連携を強化するとともに、足助地区の生活軸となっている国道153号の混雑緩和に寄与する。 ・国道420号現道区間は第2次緊急輸送道路に指定されているが、視距が確保しにくい道路線形であり、災害発生時の緊急輸送、救急搬送の障害となっている。また、中学校通学路にも指定されており、通学時の安全確保が必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再々評価時において必要性の検証を行った結果、現道区間の混雑は続いており、未改良区間の迂回による地域間連絡強化の必要性など、引き続き整備の必要性がある。 		
判定	<table border="1" data-bbox="359 1429 1457 1556"> <tr> <td data-bbox="359 1429 518 1556">B</td> <td data-bbox="518 1429 1457 1556"> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> </td> </tr> </table> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋季行楽期をはじめとして現道区間の混雑は続いており、未改良区間の迂回による三河山間地域と豊田市街地方面の地域間連絡強化など、事業の必要性は依然として高い状況にあるため。 	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>
B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>		

③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】 —					
		【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:H18)	再評価時 (基準年:H24)	再々評価時 (基準年:H28)	備考
	費用 (億円)	事業費		55.0	52.7	—	
		維持管理費		2.0	1.5	—	
		合計(C)		57.0	54.2	—	
	効果 (億円)	走行時間短縮便益		205.0	69.2	—	
		走行経費減少便益		16.0	10.0	—	
		交通事故減少便益		3.0	1.6	—	
		合計(B)		224.0	80.8	—	
(参考)		計画交通量	6,200	4,000	4,000	再評価時の ±0%	
	算定要因	(台/日)					
	費用対効果分析結果(B/C)		3.9	1.5	—	変更なし	
※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) 【分析】 ・交通量推計の結果、計画交通量の変化は±30%で以内であったため、B/Cは算出しない。							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・災害時に必要となる緊急輸送道路における未改良区間の解消
- ・渋滞緩和による観光振興支援

【再評価時の状況】

- ・特に変化なし

【再々評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞箇所の渋滞緩和、自動車の安全性・走行性の向上、日常生活の利便性向上、広域交通性の向上がある。
- ・「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 0.89 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
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	○	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」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"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計				3	3
4 魅力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	○	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	2
			<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	
			<input type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	
<input checked="" type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2				
<input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	1				
合計				6	5
総合計				9	8
評価値				0.89	

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)

【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: 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】

- ・B/Cは再評価時においても 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 再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
- ・未改良区間の迂回ルート整備による走行安全性の向上[現道及びバイパスの交通量、旅行速度]
- ・交通安全に関する住民の満足度[住民アンケート]

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針