

再 評 価 調 書

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301号（ ^{まつだいら} 松平バイパス）				
事業箇所	とよた おおうち とよた まつだいら し が 豊田市大内町～豊田市松平志賀町				
事業のあらまし	<p>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。また、第2次緊急輸送道路に指定され、防災上重要な路線でもある。</p> <p>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るばかりでなく、東海環状自動車道の豊田松平ICと接続しており、大型車交通による物流の要となっている路線である。しかし、山間部においてはカーブ区間が連続する等、円滑な交通の妨げとなっている。こうしたことから、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。さらに、平成24年度より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。</p> <p>このため、本事業は「国際競争力を強化する基盤整備」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、現道状態の改善、及び当路線に求められている道路機能の拡充を図るため、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>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備 (2) 交通安全対策の強化 (3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H25)	再評価時 (H29)	変動要因の分析	
	事業期間	平成25年度 ～32年度	平成25年度 ～32年度		
	事業費（億円）	80.0	120.0		
	経費内訳	工事費	67.0	101.0	・土質調査により、計画時と土質条件が異なることが判明し、工法の変更を行ったため。
		用補費	10.0	11.0	
その他		3.0	8.0		
事業内容	バイパス整備 延長L=3.1km 幅員W=10m 2車線 トンネル L=820m	バイパス整備 延長L=3.1km 幅員W=10m 2車線 トンネル L=820m			
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"> ・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るばかりでなく、東海環状自動車道の豊田松平ICと接続しており、大型車交通による物流の要となっている路線であるが、H22センサスによる混雑度は0.90～1.00と飽和状態に近い水準にある。 ・下山地域において平成24年度から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、道路混雑などによる地域産業振興への影響が懸念されている。 ・本路線は、山間部においてはカーブ区間が連続する等、円滑な交通の妨げとなっており、事故も多発するなど、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。 			

・本路線は、災害時に避難・救助をはじめ、物資の供給、広範な応急対策活動に対応する第2次緊急輸送道路に指定されており、安定した道路機能の確保を図る必要がある。

【再評価時の状況】

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(H22センサス)から12,483台/日(H27センサス)、以西の区間が17,003台/日から17,573台/日へと増加し、混雑度も1.00から1.26へ増加しており、トヨタ自動車の研究開発施設稼働後にはさらなる増加が見込まれる。

なお、トヨタ自動車の研究開発施設は、平成32年以降、順次施設供用が予定されており、施設全体の供用後には、通勤車両及び施設関係車両として、約3,700台/日が来場予定である。そのうち約7割が国道301号を利用すると見込まれている。

② 交通安全対策の強化

現道区間の松平橋東交差点のH24～H27の平均死傷事故率は257件/億台和(イタルデータ)であり、交通事故の発生割合が県平均100件/億台和(愛知県道路維持課調べ)の2倍以上高い箇所である。

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2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。

【変動要因の分析】

交通量及び混雑度は増加しており、本事業の必要性が増大しているため、引き続き整備の必要性がある。

判定

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。

【理由】

交通量や混雑度は増加しており、事業の必要性が増大している。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
工種 区分	調査・設計	←					→		
	用地補償			←				→	
	工事			←					→
	・トンネル工					←	→		
事業費 (億円)	前回計画	22.6			57.4				
	実績	21.6							
	今回計画	21.6			98.4				

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】
延長(km)	0.0	0.0	—	3.1	0.0%
事業費(億円)	22.6	21.6	95.7%	120	18.0%
工事費	8.1	9.6	118.3%	101	9.5%
用補費	10.3	6.4	62.4%	11	60.2%
その他	4.2	5.6	133.8%	8	70.7%

※用地進捗率(面積ベース)は、79.6%

※主な残工事は、トンネル工事、橋梁工事、道路築造工事

②事業の進捗状況及び見込み

	2) 未着手 又は長期化の理由	・完了予定年度に変更なし。																																													
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費が増加したが、事業計画を見直したことにより、平成32年度までに整備が完了する予定である。 																																													
判定	A	<p>Ⓐ 事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p>																																													
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費が増加したが、事業計画を見直したことにより、予定通り平成32年度までに整備完了が見込まれるため。 																																													
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	<p>【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】</p> <p>—</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" data-bbox="383 1209 1428 1691"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年:H25)</th> <th>再評価時 (基準年:H29)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>63.4</td> <td>107.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.5</td> <td>2.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>64.9</td> <td>109.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>111.5</td> <td>130.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>25.0</td> <td>29.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>10.3</td> <td>12.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>146.8</td> <td>171.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td>計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>11,800</td> <td>11,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.3</td> <td>1.6</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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）</p> <p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時に貨幣価値化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/Cは1.0を上回っている。 	区分		事前評価時 (基準年:H25)	再評価時 (基準年:H29)	備考	費用 (億円)	事業費	63.4	107.2		維持管理費	1.5	2.6		合計(C)	64.9	109.7		効果 (億円)	走行時間短縮便益	111.5	130.4		走行経費減少便益	25.0	29.4		交通事故減少便益	10.3	12.1		合計(B)	146.8	171.8		(参考)	計画交通量 算定要因 (台/日)	11,800	11,800		費用対効果分析結果(B/C)		2.3	1.6	
	区分		事前評価時 (基準年:H25)	再評価時 (基準年:H29)	備考																																										
費用 (億円)	事業費	63.4	107.2																																												
	維持管理費	1.5	2.6																																												
	合計(C)	64.9	109.7																																												
効果 (億円)	走行時間短縮便益	111.5	130.4																																												
	走行経費減少便益	25.0	29.4																																												
	交通事故減少便益	10.3	12.1																																												
	合計(B)	146.8	171.8																																												
(参考)	計画交通量 算定要因 (台/日)	11,800	11,800																																												
費用対効果分析結果(B/C)		2.3	1.6																																												

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2次緊急輸送道としての位置づけがあり、本事業個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。

・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0.92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
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
	②風水害・土砂災害対策の強化		<input checked="" 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 <input 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 <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	3 2 1	
	③交通安全対策の強化		◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	
			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	2
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	3
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> 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
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	3
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	3
			<input type="checkbox"/> 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）

【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

- Ⓐ 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、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