

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路改良事業				
地区名	主要地方道 <small>とよたあけちせん</small> 豊田明智線				
事業箇所	愛知県豊田市 <small>あざかいちやう</small> 浅谷町 ~ <small>すぶちやう</small> 豊田市須渚町				
事業のあらまし	<p>主要地方道 <small>とよたあけちせん</small> 豊田明智線は、愛知県豊田市 <small>あいちけん</small> を起点とし、岐阜県恵那市 <small>ぎふけんえなし</small> に至る延長約 38km の主要幹線道路である。主要地方道 <small>とよたあけちせん</small> 豊田明智線は、愛知県豊田市 <small>あいちけん</small> を起点とし、岐阜県恵那市 <small>ぎふけんえなし</small> に至る延長約 38km の主要幹線道路である。主要地方道 <small>とよたあけちせん</small> 豊田明智線は、愛知県豊田市 <small>あいちけん</small> を起点とし、岐阜県恵那市 <small>ぎふけんえなし</small> に至る延長約 38km の主要幹線道路である。</p> <p>本路線は、地域の暮らしを支える重要な路線であるほか、第 2 次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の防災拠点へのアクセス機能を担う、防災上重要な路線であるが、当該事業区間に並行する現道は 1 車線幅のすれ違い困難な狭隘な道路であり、安全性・利便性確保が課題となっている。</p> <p>このため「山間・離島対策の推進」、「地震・津波対策の推進」、「風水害対策の推進」に対して、山間地域での生活支援道路の整備、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動支援や日常生活圏内の交通円滑化を図るため、主要地方道 <small>とよたあけちせん</small> 豊田明智線のバイパスの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) 山間・離島対策の推進（自動車の安全性・走行性向上）</p> <p>(2) 地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(3) 風水害対策の推進（災害時における避難路等の機能、消防等の活動空間の確保）</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2019 年度)	再評価時 (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2020 年～2024 年	2020 年～2026 年	・保安林の解除申請に時間を要したため ・要対策土の処理に時間を要するため	
	事業費（億円）	31.1	46.7	・材料費、人件費の高騰（+11.2 億円） ・要対策土処分の追加（+4.1 億円） ・公安協議に伴う安全対策として用地補償の追加（+0.3 億円）	
	経費内訳	工事費	30.5		45.8
		用補費	0		0.3
	その他	0.6	0.6		
事業内容	バイパス整備 延長：L=1.2 km （うちトンネル部： L=0.7km） 車線数：2 車線、 幅員：W=9.50～12.25m	バイパス整備 延長：L=1.2 km （うちトンネル部： L=0.7km） 車線数：2 車線、 幅員：W=9.50～12.25m			

II 評価

①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>(1) 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"> <li>山間部における生活道路としての役割を担っているが、1車線の現道狭隘区間では車のすれ違いが困難な状況である。</li> <li>また、現道は、急峻な現地形に沿った線形で、見通しも悪く、交通安全の観点からも整備が必要である。</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策の強化、(3) 風水害・土砂災害対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市須渚町から市指定避難所へ至る経路上には災害に至る可能性のある要因が明らかに認められる箇所（防災カルテ箇所）があり、石積み擁壁の崩壊による道路陥没の危険性が高いため、住民の避難所への安全な経路確保が必要である。</li> <li>当該事業区間は、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。</li> </ul> <p><b>【再評価時の状況】</b></p> <p>(1) 山間・離島対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山間部における生活道路としての役割を担っているが、1車線の現道狭隘区間では車のすれ違いが困難な状況である。</li> <li>また、現道は、急峻な現地形に沿った線形で、見通しも悪く、交通安全の観点から、当該区間の整備の必要性は依然として高い状況にある。（計画交通量 事前評価時 2,000台/日⇒再評価時 2,200台/日 約1割増加）</li> </ul> <p>(2) 地震・津波対策の推進、(3) 風水害対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市須渚町から市指定避難所へ至る経路上には災害に至る可能性のある要因が明らかに認められる箇所（防災カルテ箇所）があり、石積み擁壁の崩壊による道路陥没の危険性が高いため、住民の避難所への安全な経路確保が必要であり、当該区間の整備の必要性は依然として高い状況にある。</li> <li>当該事業区間は、第2次緊急輸送道路に指定され、周辺の防災拠点は事前評価時より1箇所増え7箇所となり、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、当該区間の整備の必要性は依然として高い状況にある。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業着手時と同様に事業の必要性は依然として高い状況である。</li> </ul>	
	判定	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>Ⓑ： 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> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p><b>【理由】</b></p> <p>山間部における生活道路としての役割を担っていることや、交通安全の観点、周辺住民が避難所への安全な経路確保、防災機能の向上など必要性は依然として高い状況である。</p>

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p><b>【事業計画及び実績】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td rowspan="6"></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・斜面对策工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・道路築造</td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> </tr> <tr> <td>・トンネル工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>当初計画</td> <td></td> <td>14.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>16.4</td> <td></td> <td>31.1</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td> <td>9.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>9.4</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td></td> <td>9.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>37.3</td> <td></td> <td>46.7</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【進捗率】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗率</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>達成率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>14.7</td> <td>9.4</td> <td>64</td> <td>46.7</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>14.1</td> <td>8.5</td> <td>67</td> <td>45.8</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>0</td> <td>0.3</td> <td></td> <td>0.3</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>0.6</td> <td>0.6</td> <td>100</td> <td>0.6</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【施工済みの内容】</b> ・特になし</p>			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計	工種区分	調査・設計	←→								用地補償	←→							工事		←→						・斜面对策工					←→			・道路築造		←→					←→	・トンネル工					←→			事業費(億円)	当初計画		14.7				16.4		31.1	実績		9.4						9.4	今回計画		9.4				37.3		46.7		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】	延長(km)	0.0	0.0				事業費(億円)	14.7	9.4	64	46.7	20	工事費	14.1	8.5	67	45.8	21	用補費	0	0.3		0.3	100	その他	0.6	0.6	100	0.6	100
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計																																																																																																																									
	工種区分	調査・設計	←→																																																																																																																																
		用地補償	←→																																																																																																																																
		工事		←→																																																																																																																															
		・斜面对策工					←→																																																																																																																												
		・道路築造		←→					←→																																																																																																																										
		・トンネル工					←→																																																																																																																												
	事業費(億円)	当初計画		14.7				16.4		31.1																																																																																																																									
		実績		9.4						9.4																																																																																																																									
今回計画			9.4				37.3		46.7																																																																																																																										
	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率																																																																																																																															
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】																																																																																																																														
延長(km)	0.0	0.0																																																																																																																																	
事業費(億円)	14.7	9.4	64	46.7	20																																																																																																																														
工事費	14.1	8.5	67	45.8	21																																																																																																																														
用補費	0	0.3		0.3	100																																																																																																																														
その他	0.6	0.6	100	0.6	100																																																																																																																														
2) 未着手又は長期化の理由	<p>保安林の解除申請に時間を要したことと、要対策土の処理に時間を要するため、事前評価時より、2年間の事業期間の延長をしている。</p> <p>※要対策土は空気や水に触れると、酸性水を発生する可能性がある土で、土壌中に存在する重金属が溶出し、環境破壊を招く恐れがあるため、適切な処理が必要である。</p>																																																																																																																																		
3) 今後の事業進捗の見込み	<p><b>【阻害要因】</b> ・保安林の解除申請は完了済みである。今後は、要対策土の処理に時間を要するが、大きな阻害要因はない。</p> <p><b>【今後の見込み】</b> ・要対策土の処理に時間を要するが、関係機関との調整が図れており、2026年度までに整備が完了する予定である。</p>																																																																																																																																		
判定	<p style="text-align: center;"><b>B</b></p> <p>A：これまで事業は順調であり、引き続き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"> <li>・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。</li> <li>○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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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><b>【理由】</b> 保安林の解除申請と要対策土の処理工程により事業期間を延長したが、2026年度までに整備完了が見込まれるため。</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】**

・ 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改訂。

**【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：2019)	再評価時 (基準年：2024)	備考
費用 (億円)	事業費	26.2	42.4	
	維持管理費	0.8	0.8	
	合計 (C)	27.0	43.2	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	29.4	40.6	
	走行経費削減便益	3.4	7.0	
	交通事故減少便益	0.1	0.3	
	合計 (B)	32.9	47.9	
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	2,000	2,200
費用対効果分析結果 (B/C)		1.6	1.4	

※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。

※本事業箇所は山間地域であり、都市部との経済格差等を補正するため、地域修正係数 1.3 を適用する。

**【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】**

国：費用便益分析マニュアル（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）

県：道路・街路事業の事業評価マニュアル

（令和6年2月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市交通局都市基盤部都市整備課）

**【変動要因の分析】**

・ 事業費の増額により費用が増加したが、計画交通量は増加しており、B/Cは依然として 1.0 を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「自動車の安全性・走行性の向上」、「日常生活の利便性向上」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		
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	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	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	2			
4 魅力	④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			
			合計			3	3
			◎	<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	3	
				<input checked="" type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常生活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 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			3
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(令和6年2月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市交通局都市基盤部都市整備課)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「自動車の安全性・走行性の向上」、「日常生活の利便性向上」、「広域的な防災機能の向上」、「地域の防災性の向上」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0.92である。

達成目標(社会資本整備方針)		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
2 あいちを守る	①山間・離島対策の推進	◎	<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	
			合計		
	◎	<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常生活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 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			9
②地震・津波対策の推進 ③風水害対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	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
◎	<input type="checkbox"/> b) 地域の防災性の向上が期待できる	MAX3	3		
	<input checked="" type="checkbox"/> 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもので、幅員6m未満の道路を解消するもの	3			
	<input type="checkbox"/> 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもの	2			
	<input type="checkbox"/> 地域防災計画に整合した事業である	1			
合計			3		
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(令和6年2月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・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	B	<p>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。</p> <p>ⓑ 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。</p> <p>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。</p>
	<p>【理由】</p> <p>・ B/Cは事前評価時から低下しているが、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。</p>	
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後 年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・ 交通量（全車）、旅行時間</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		