

## 事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道420号 田峯 <sup>だみね</sup> バイパス					
事業箇所	北設楽郡設楽町 <sup>みつはし</sup> 三都橋 <sup>だみね</sup> ～田峯					
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延長約66kmの主要幹線道路であり、三河地域の山間部を東西に連絡する重要な路線である。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>本事業区間は、地域住民の生活道路であるとともに、北設地域から名古屋都市圏へのアクセス道路としての役割を担っているが、狭隘な区間や、落石の発生する恐れのある区間が含まれており、安全で快適な通行が確保されていない。</p> <p>これらのことから、「地震・津波対策の推進（緊急輸送道路の整備・強化）」、「風水害対策の推進（緊急輸送道路の整備・強化）」、「山間・離島対策の推進（山間地域での生活支援道路の整備）」のため、トンネルによるバイパス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 地震・津波対策の推進（緊急輸送道路の整備・強化）</p> <p>② 風水害対策の推進（緊急輸送道路の整備・強化）</p> <p>③ 山間・離島対策の推進（山間地域での生活支援道路の整備）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	80.6億円		■工事費 80.3億円 ■その他 0.3億円			
事業期間	採択予定年度	2024年度	着工予定年度	2025年度	完成予定年度	2030年度
事業内容	バイパス整備（延長L=1.6km（うちトンネル部L=1.3km）、車線数：2車線、幅員W=10.0m）					
II 評価						
①事業の必要性	1)必要性	<p>①地震・津波対策の推進（緊急輸送道路の整備・強化）</p> <p>②風水害対策の推進（緊急輸送道路の整備・強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道420号の現道は、岩石崩壊や落石等のリスクが集中する危険箇所を含んでおり、それらを回避する安全な通行ルートを確認する必要がある。さらに、一般国道420号は第2次緊急輸送道路に指定されており、土砂災害の発生時等において、緊急輸送道路の代替ルートを確認し、防災・救急搬送機能を向上させる必要がある。</li> </ul> <p>③山間・離島対策の推進（山間地域での生活支援道路の整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道420号現道の狭隘区間（すれ違い困難区間）や急カーブ箇所が解消されることで、安全性・走行性の向上が期待される。</li> <li>設楽町役場や、対象路線西側集落及び三都橋交流センターへのアクセス性を向上させるなど、生活圏内の移動の安全性、利便性向上が期待される。</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。</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>			
			<p>【理由】</p> <p>緊急輸送道路の整備・強化、山間地域での生活支援道路の整備の観点から、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>事業採択時 (基準年: 2024年)</th> <th colspan="2">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>62.5</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>63.7</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>49.3</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>4.8</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.3</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>54.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>2,300</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>1.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。          ※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。          ※本事業箇所は山間地域であり、都市部との経済格差を補正するため、費用対効果分析結果 (B/C) に地域修正係数 1.3 を適用する。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>				区分		事業採択時 (基準年: 2024年)	備考		費用 (億円)	事業費	62.5			維持管理費	1.2			合計 (C)	63.7			効果 (億円)	走行時間短縮便益	49.3			走行経費削減便益	4.8			交通事故減少便益	0.3			合計 (B)	54.4			(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	2,300			費用対効果分析結果 (B/C)		1.1																																	
	区分		事業採択時 (基準年: 2024年)	備考																																																																													
費用 (億円)	事業費	62.5																																																																															
	維持管理費	1.2																																																																															
	合計 (C)	63.7																																																																															
効果 (億円)	走行時間短縮便益	49.3																																																																															
	走行経費削減便益	4.8																																																																															
	交通事故減少便益	0.3																																																																															
	合計 (B)	54.4																																																																															
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	2,300																																																																														
費用対効果分析結果 (B/C)		1.1																																																																															
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・「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 1.0 である。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th colspan="4">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2">評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">③地震・津波対策の推進</td> <td rowspan="4">④風水害対策の推進</td> <td colspan="2">a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">■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づけられた事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">□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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td colspan="2"></td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">2 あいちを守る</td> <td rowspan="3">⑦山間・離島対策の推進</td> <td colspan="2">a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">■自動車すれ違い困難区間 (幅員 5.5m未滿) や線形不良区間 (急カーブ・急こう配) 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">□大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">□降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">b) 日常生活の利便性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">■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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">□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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">□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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td colspan="2"></td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td colspan="2"></td> <td>9</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">1.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>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)</p>				達成目標 (社会資本整備方針)		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地震・津波対策の推進	④風水害対策の推進	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づ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	2 あいちを守る	⑦山間・離島対策の推進	a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる		MAX3	3	■自動車すれ違い困難区間 (幅員 5.5m未滿) や線形不良区間 (急カーブ・急こう配) 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	□大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する		2	□降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる		1	b) 日常生活の利便性向上が期待できる		MAX3	3	■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	□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	□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	9	評価値				1.0	
達成目標 (社会資本整備方針)		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地震・津波対策の推進	④風水害対策の推進	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づ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																																																																												
2 あいちを守る	⑦山間・離島対策の推進	a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる		MAX3	3																																																																												
		■自動車すれ違い困難区間 (幅員 5.5m未滿) や線形不良区間 (急カーブ・急こう配) 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																																																																													
		□大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する		2																																																																													
	□降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる		1																																																																														
	b) 日常生活の利便性向上が期待できる		MAX3	3																																																																													
	■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																																																																														
□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																																																																															
□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	9																																																																												
評価値				1.0																																																																													
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おいても 0.6 を超えていることから、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	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種区分</td> <td>調査・設計</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> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td>←</td> <td></td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・構造物工</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> </tr> <tr> <td>事業費（億円）</td> <td colspan="5">78.3</td> <td>2.3</td> <td>80.6</td> </tr> </tbody> </table>		2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	工種区分	調査・設計	←					→	工事	←					→	・土工	←		→				・構造物工			←		→		・舗装工						←→	事業費（億円）	78.3					2.3	80.6
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計																																														
	工種区分	調査・設計	←					→																																														
		工事	←					→																																														
		・土工	←		→																																																	
・構造物工				←		→																																																
・舗装工							←→																																															
事業費（億円）	78.3					2.3	80.6																																															
2) 地元の合意形成	・地元自治体より早期整備の要望を受けている。																																																					
3) 環境への影響	・本路線の多くがトンネル区間であり、自然地形の改変が少ないため、周辺環境への影響は小さい。																																																					
判定	<b>A</b> A：十分な実効性が期待できる。 B：十分な実効性が期待できない。																																																					
	【理由】 ・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効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	・複数案の比較検討を行った結果、安全性、経済性に優れるほか、事業期間が短く事業効果が早期に発現できる本案を選定。																																																				
	判定	<b>A</b> 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】 ・現道活用案やバイパス案を作成し、走行性、安全性、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、本案を採用しているため妥当である。																																																					
<b>III 対応方針（案）</b>																																																						
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 事業実施が妥当でない：上記以外のもの																																																					
<b>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</b>																																																						
<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																																																						
<b>V 事業評価監視委員会の意見</b>																																																						
<b>VI 対応方針</b>																																																						