

# 事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 151 号（豊根工区）					
事業箇所	北設楽郡豊根村 <sup>とよね</sup> 上黒川 <sup>かみくろかわにしきんえつ</sup> 西金越 <sup>とちょうぐち</sup> ～登長口					
事業の あらまし	<p>一般国道 151 号は、長野県飯田市から愛知県豊橋市に至る延長 132km の路線であり、東三河地域の山間部の自治体と、豊橋市や新城市といった都市部を結ぶ幹線道路である。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>当該事業区間は、近傍に豊根村役場があり、路線バスが運行されるなど、地域住民の生活を支える大変重要な道路である。</p> <p>しかし、現道は山間部の急峻な地形のため、落石や土砂崩れ、法面崩壊といった災害がたびたび発生しており、地域の安全・安心に支障を来している。</p> <p>これらのことから、「地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）」、「風水害対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）」、「山間・離島対策の推進（日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上）」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（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(2) 風水害対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(3) 山間・離島対策の推進（日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	23.1 億円		■工事費 18.5 億円、■用補費 1.3 億円、■その他 3.3 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	2038 年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=1.2km（うちトンネル部L=0.3km））、車線数：2車線、幅員：W=7.50m）					
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（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>(2) 風水害対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>・当該事業区間は第 2 次緊急輸送道路に指定されている。このため、災害時における人員・物資輸送の確実性を高めるための緊急輸送道路ネットワークの強化が必要である。</p> <p>(3) 山間・離島対策の推進（日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上）</p> <p>・当該事業区間を含む一般国道 151 号は、東三河地域の中山間部自治体から地域の中心都市である豊橋市や二次中心都市である新城市を結ぶ唯一の幹線道路であるため、安全性・利便性向上に資する道路整備が必要である。</p>				
	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>緊急輸送道路ネットワークの強化、日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上の観点から、事業実施の必要性が高い。</p>			

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		事業採択時 (基準年：2024年度)	備考
費用 (億円)	事業費	14.5	
	維持管理費	0.5	
	合計 (C)	15.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	11.1	
	走行経費減少便益	1.8	
	交通事故減少便益	0.2	
	合計 (B)	13.1	
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	2,000	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.1	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

【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（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）
- ・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）

②事業の効果

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、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 (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	重み	合計
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	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	
		■ 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	
2 ⑦山間・離島対策の推進 あいちを守る	◎	■ 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	
	■ 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		6	6	
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)

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を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。

③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>2032~2034</th> <th>2035~2037</th> <th>2038</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="5">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">←————→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・構造物工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">←——→</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費（億円）</td> <td colspan="5">4.4</td> <td colspan="3">5.5</td> <td colspan="2">13.2</td> <td>23.1</td> </tr> </tbody> </table>			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032~2034	2035~2037	2038	合計	工種 区分	調査・設計	←————→												用地補償					←————→									工事							←————→						・土工							←————→						・構造物工							←————→						・舗装工										←——→			事業費（億円）	4.4					5.5			13.2		23.1
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032~2034	2035~2037	2038	合計																																																																																														
	工種 区分	調査・設計	←————→																																																																																																								
		用地補償					←————→																																																																																																				
		工事							←————→																																																																																																		
	・土工							←————→																																																																																																			
	・構造物工							←————→																																																																																																			
	・舗装工										←——→																																																																																																
	事業費（億円）	4.4					5.5			13.2		23.1																																																																																															
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。今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、理解を得ていく。																																																																																																										
3) 環境への影響	・近傍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・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。																																																																																																										
判定	<p><b>A</b>      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。</p> <p>【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。</p>																																																																																																										
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	<p><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。</p> <p>【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。</p>																																																																																																									
<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。 事業実施は妥当でない。：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>																																																																																																											
一般国道151号（豊根工区）の対応方針（案）〔事業実施〕を了承する。																																																																																																											
<b>VI 対応方針</b>																																																																																																											
事業実施																																																																																																											