

事前評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 豊田安城線 (豊田工区)					
事業箇所	豊田市榊塚西町～豊田市福受町					
事業のあらまし	<p>主要地方道豊田安城線は、東名高速道路豊田 IC を起点とし、豊田市から安城市に至る幹線道路であり、その先はいくつかの県道を経て、衣浦港に繋がっていることから、西三河内陸部の工業地帯と港を結ぶ重要な幹線道路である。また、愛知県においては第二次緊急輸送道路として位置付けられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>豊田市内においては、本事業区間沿線には自動車関連工場や運送会社が立地しており、物流交通の需要が多いほか、東名高速道路豊田上郷スマート IC の開通により、交通需要が増加している。しかしながら、本事業区間より北側及び南側の一部区間は既に4車線以上で供用されており、本事業区間のみ2車線で供用されているため、朝夕における慢性的な交通渋滞を引き起こす原因になっている。これらのことから、「高規格幹線道路へのアクセス性向上」、「地域の主要渋滞箇所の渋滞の緩和」、「緊急輸送道路のネットワーク強化」のため、4車線化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) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格幹線道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <p>(3) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	30.0 億円	■工事費 15.4 億円、■用補費 11.6 億円、■その他 3.0 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	2033 年度
事業内容	現道拡幅（延長 L=1.6km、車線数：4 車線、幅員 W=22.75m）					
II 評価						

①事業の必要性

1) 必要性

- (1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化
- ・重要港湾名古屋港や三河港への移動時に經由する東名高速道路や衣浦港、周辺の生産拠点を結ぶ重要な区間を担っている。特に周辺に立地する生産拠点及び物流拠点から衣浦港や豊田上郷スマート IC を結ぶアクセスルートであるため、さらなる物流の効率化を図る必要がある。
 - ・また、豊田市内においては、本事業区間沿線には自動車関連工場や運送会社が立地しており、物流交通の需要が多いほか、東名高速道路豊田上郷スマート IC の開通により、当該事業区間の交通量が、13,600 台/日 (H27 センサス) から 15,952 台/日 (R3 センサス) に増加するとともに、大型車混入率が 26.3% (12h) と高く、混雑度が 1.41 と慢性的に渋滞しており、国際競争力を強化する基盤整備が必要である。
- (2) 地域の活性化
- ・本事業区間の北側や南側の一部は既に 4 車線以上で供用されており、本事業区間のみ 2 車線で供用されているため、朝夕における慢性的な交通渋滞を引き起こす原因になっている。
 - ・主要地方道名古屋岡崎線との接続部である福受町下ノ切交差点は、地域の主要渋滞箇所ふくじゅちょうしものきりに指定されており、交通の円滑化を図る必要がある。
- (3) 地震・津波対策
- ・主要地方道豊田安城線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、周辺には各種防災拠点が立地することから緊急時の避難・救助機能や災害時の円滑な通行機能の向上を図る必要がある。
 - 都市計画変更
 - ・2024 年 3 月に安全で円滑な交通処理を図るため、車線数を変更するとともに、現行の道路構造令に基づき自転車通行帯を設置する都市計画変更を行った。
(変更延長 1,600m、変更幅員 20m→22.75m)

判定

A

A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。
B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。

【理由】

高規格幹線道路へのアクセス性向上、地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和及び緊急輸送道路ネットワーク強化のため、事業実施の必要性が高い。

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）

【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	23.5	
	維持管理費	0.8	
	合計 (C)	24.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	65.4	
	走行経費減少便益	3.5	
	交通事故減少便益	1.0	
	合計 (B)	69.9	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	24,500
費用対効果分析結果 (B/C)		2.9	

※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である。

【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）に基づき実施。

④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・当該路線はルートが都市計画変更済みで、接続する周辺区間は完成4車線で整備済みであることから、都市計画ルートでの整備が妥当である。	
	判定	A	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】 都市計画決定されたルートであり、周辺には工場や物流拠点が立地していることを踏まえると沿線への影響が小さく、妥当である。
Ⅲ 対応方針（案）			
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。	
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容			
<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、混雑度			
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見			
主要地方道豊田安城線の対応方針（案）[事業実施]を了承する。			
Ⅵ 対応方針			
事業実施			