

## 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 <small>とよはししもよしだ</small> 豊橋下吉田線					
事業箇所	豊橋市石巻平野町 <small>いしまきはらのちよう</small> ～豊橋市石巻萩平町 <small>いしまきはぎひらちよう</small>					
事業の あらまし	<p>主要地方道豊橋下吉田線は、豊橋市から新城市に至る幹線道路であり、今後、東名高速道路に整備予定である豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）のアクセス道路となる重要な路線である。</p> <p>本事業区間のバイパスは、豊橋市が策定した「豊橋新城スマート IC（仮称）周辺土地利用構想」の「都市的土地利用ゾーン（新たな産業拠点の形成や広域交流の拠点づくりにより地域活性化を図るゾーン）」にアクセスし、新たな産業用地の開発が計画されている沿線地域の骨格となる重要な路線である。</p> <p>また、本事業区間の現道は、通学路に指定されているものの、歩道が整備されていない区間や、道路の幅員が狭く大型車のすれ違いが困難な区間が存在し、地域の安全で円滑な通行に支障が生じている。</p> <p>以上のことから、「主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上」を主な目的として、主要地方道豊橋下吉田線のバイパス整備を実施するものである。</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（主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	50.0 億円		■工事費 25.0 億円、■用補費 12.0 億円、■その他 13.0 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	バイパス整備（延長：2.4km、車線数：完成 2 車線（2/2）、幅員：13.5m）					
II 評価						
①事業の 必要性	1) 必要性	<p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の整備により、豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）へのアクセス性の向上及び、沿線に新たに整備される産業用地に立地する企業の物流効率化を図り、国際競争力を強化する必要がある。</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>主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上のため、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>事前評価時 (基準年：2024年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>37.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>39.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>47.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>4.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>52.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>8,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</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(令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)</p>	区分		事前評価時 (基準年：2024年度)	備考	費用 (億円)	事業費	37.9		維持管理費	1.5		合計(C)	39.4		効果 (億円)	走行時間短縮便益	47.8		走行経費減少便益	4.5		交通事故減少便益	0.1		合計(B)	52.4		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	8,600		費用対効果分析結果(B/C)		1.3																																																																				
	区分		事前評価時 (基準年：2024年度)	備考																																																																																																				
費用 (億円)	事業費	37.9																																																																																																						
	維持管理費	1.5																																																																																																						
	合計(C)	39.4																																																																																																						
効果 (億円)	走行時間短縮便益	47.8																																																																																																						
	走行経費減少便益	4.5																																																																																																						
	交通事故減少便益	0.1																																																																																																						
	合計(B)	52.4																																																																																																						
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	8,600																																																																																																					
費用対効果分析結果(B/C)		1.3																																																																																																						
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、「物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・生産拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」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は0.83である。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">1 あいちを高める</td> <td rowspan="10">①陸・海・空一体の国際競争力の強化</td> <td rowspan="10">○</td> <td>□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">2</td> </tr> <tr> <td>□ 主要物流拠点・生産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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>□ b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td>■ 高規格幹線道路・地域高規格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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2">0.83</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)		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 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	○	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2	□ 主要物流拠点・生産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	■ 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	□ 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	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	■ 高規格幹線道路・地域高規格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	□ 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	□ 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	5	評価値			0.83																																																														
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																																																																																																			
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	○	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2																																																																																																			
			□ 主要物流拠点・生産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																																																																																																				
			■ 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																																																																																																				
			□ 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																																																																																																				
			□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3																																																																																																			
			■ 高規格幹線道路・地域高規格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																																																																																																				
			□ 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																																																																																																				
			□ 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	5																																																																																																	
			評価値			0.83																																																																																																		
判定	<p><b>A</b> 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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>																																																																																																							
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</th> <th>2033</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</td> <td></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 colspan="3">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td colspan="8">←→</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td colspan="8">←→</td> </tr> <tr> <td>・構造物工 (図案工、橋梁工)</td> <td></td> <td></td> <td colspan="8">←→</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="3">34.0</td> <td colspan="5">16.0</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="9">50.0</td> <td>50.0</td> </tr> </tbody> </table>			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計	工 種 区 分	調査・設計	←→										用地補償			←→								工事			←→								・土工			←→								・構造物工 (図案工、橋梁工)			←→									・舗装工					←→					事業費(億円)		34.0			16.0					50.0			50.0									50.0
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計																																																																																												
工 種 区 分	調査・設計	←→																																																																																																						
	用地補償			←→																																																																																																				
	工事			←→																																																																																																				
	・土工			←→																																																																																																				
	・構造物工 (図案工、橋梁工)			←→																																																																																																				
	・舗装工					←→																																																																																																		
事業費(億円)		34.0			16.0					50.0																																																																																														
		50.0									50.0																																																																																													

	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	・沿線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	A	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。
		【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	・本路線は、産業用地開発へのアクセスルートであるため、当該区間の新規事業化にあたり、設計検討を行い、現在のルートでの整備が妥当であると判断した。	
	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】 交通安全面で懸念のある現道を回避するとともに、産業用地関連へのアクセスルートとして比較検討を実施しているため妥当である。	
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			
■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			
V 事業評価監視委員会の意見			
主要地方道豊橋下吉田線の対応方針（案）[事業実施]を了承する。			
VI 対応方針			
事業実施			