

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473号(岡崎額田 ^{おがきぬた} バイパス)					
事業箇所	岡崎市本宿町 ^{おがきしもとじゆくちやう} ～岡崎市榎山町 ^{かしやまちやう}					
事業の あらまし	<p>一般国道473号は、愛知県蒲郡市から豊田市、新城市を経由し、静岡県に至る延長265kmの路線であり、新東名高速道路、国道1号と岡崎市東部地域・額田地域を接続する重要な路線である。また、第2次緊急輸送道路として指定され、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、工業団地が立地し、近傍には大規模商業施設が立地予定であり、国道1号や新東名高速道路の岡崎東ICなどへのアクセス性の向上が求められている。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化(高規格道路等へのアクセス性向上)」、「地域の活性化(地域の渋滞緩和)」、「地震・津波対策(緊急輸送道路ネットワークの強化)」を目的に、一般国道473号(岡崎額田バイパス)の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(高規格道路等へのアクセス性向上)</p> <p>(2) 地域の活性化(地域の渋滞緩和)</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			
	88.4億円		■工事費 84.5億円、■その他 3.9億円			
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	2040年度
事業内容	現道拡幅(延長:L=2.6km(うちトンネル部L=0.2km、橋梁部L=0.5km)、車線数:4車線、幅員:W=19.75m)					
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(高規格道路等へのアクセス性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、緑園工業団地、岡崎東部工業団地など物流・生産拠点が集積し、大型車混入率が19.9%(2021年センサス)と高いことから、国道1号や新東名高速道路との結節点(岡崎東IC)など広域道路ネットワークへのアクセス性を向上させる必要がある。 <p>(2) 地域の活性化(地域の渋滞緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道473号岡崎額田バイパスが暫定2車線で供用したものの、当該バイパスの混雑度が1.39であることや、東部工業団地交差点で渋滞が発生していることから、地域の渋滞緩和を図る必要がある。 <p>(3) 地震・津波対策(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道473号は第2次緊急輸送道路に位置づけられており、当該事業区間の北東にはヘリポートや岡崎市役所額田支所も立地することから、災害時の安全・円滑な通行機能を確保する必要がある。 				
	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>広域道路ネットワークへのアクセス性向上、地域の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化のため、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】																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (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>62.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>63.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>212.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>3.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-2.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>213.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>18,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>3.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事業採択時 (基準年：2024年度)	備考	費用 (億円)	事業費	62.2		維持管理費	1.6		合計(C)	63.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	212.3		走行経費減少便益	3.8		交通事故減少便益	-2.8		合計(B)	213.3		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,700		費用対効果分析結果(B/C)		3.3		<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。 【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		事業採択時 (基準年：2024年度)	備考																																						
費用 (億円)	事業費	62.2																																							
	維持管理費	1.6																																							
	合計(C)	63.8																																							
効果 (億円)	走行時間短縮便益	212.3																																							
	走行経費減少便益	3.8																																							
	交通事故減少便益	-2.8																																							
	合計(B)	213.3																																							
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,700																																						
費用対効果分析結果(B/C)		3.3																																							
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> 貨幣価値化困難な効果として、物流・生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の緩和、広域的な防災機能の向上がある。 「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は0.75である。 																																								
	<p>②事業の効果</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th rowspan="2">評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <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">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する事業に該当する </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td> <input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 あいちを守る</td> <td rowspan="4">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="4">1</td> </tr> <tr> <td> <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 <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 <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 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="3">2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>総合計</td> <td>12</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2">0.75</td> </tr> </tbody> </table>			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	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1	3	合計	6	6	2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	1	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 <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 <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	MAX3 3 2 1	2	合計	3	2	総合計	12	9	評価値			0.75
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	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3																																					
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1		3																																				
		合計	6			6																																			
		2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する		MAX3 3 2 1	1																																		
				<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 <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 <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	MAX3 3 2 1	2																																			
				合計	3			2																																	
				総合計	12			9																																	
		評価値			0.75																																				
		判定	<p>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"> 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>2030~2034</th> <th>2035</th> <th>2036</th> <th>2037</th> <th>2038</th> <th>2039</th> <th>2040</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">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> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td colspan="12">←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td colspan="12">←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・トンネル工</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="5">←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></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 colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="5">17.1</td> <td colspan="3">33.8</td> <td colspan="3">35.1</td> <td colspan="2">2.4</td> <td>88.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。</p>																2025	2026	2027	2028	2029	2030~2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	合計	工種区分	調査・設計	←→													用地補償														工事	←→													・土工	←→													・トンネル工	←→													・橋梁工							←→							・舗装工												←→		事業費(億円)		17.1					33.8			35.1			2.4		88.4
			2025	2026	2027	2028	2029	2030~2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	合計																																																																																																																																		
	工種区分	調査・設計	←→																																																																																																																																														
		用地補償																																																																																																																																															
		工事	←→																																																																																																																																														
・土工		←→																																																																																																																																															
・トンネル工		←→																																																																																																																																															
・橋梁工								←→																																																																																																																																									
・舗装工												←→																																																																																																																																					
事業費(億円)		17.1					33.8			35.1			2.4		88.4																																																																																																																																		
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備の要望を受けている。用地については、暫定2車線整備時に取得済みである。 																																																																																																																																																
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、暫定2車線で整備済みの区間を4車線化する事業であることから、現在の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】		暫定2車線区間の完成4車線への拡幅事業であるため、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																																																																																																																																																	
<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																																																																																																																																																	
VI 対応方針																																																																																																																																																	