

再 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>ひがしみかわかんじょうせん いしまきほんまち とうご</small> 東三河環状線 (石巻本町・当古工区)				
事業箇所	<small>いしまきほんまち とうごちやう</small> 豊橋市石巻本町～豊川市当古町				
事業の あらまし	<p>主要地方道東三河環状線は、豊橋市・豊川市の郊外に計画された環状道路であり、東名高速道路豊川 IC、東西物流軸である国道 1 号及び南北物流軸である国道 151 号等を結ぶ重要な路線である。また、第 2 次緊急輸送道路の計画路線に位置付けられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>事業区間は、豊川を挟んで豊橋市と豊川市の市境付近に位置し、生産拠点と東名高速道路豊川 IC を結ぶ重要な区間となっており、事業区間南部の牛川工区の供用により現道とバイパスとの合流部北側に交通が集中し、事業区間に並行する路線は交通量が大きく慢性的に渋滞が発生している。</p> <p>このため、本事業は、市街地へ流入する通過交通を排除し周辺路線の渋滞を緩和するとともに、豊橋市南部の製造拠点や重要港湾三河港と東名高速道路豊川 IC のアクセス性向上による物流ネットワークの強化や、高速道路へのアクセス性向上による防災ネットワークの強化を図るため、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) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事前評価時 (2016 年)	再評価時 (2020 年)	変動要因の分析	
	事業期間	2016～2025 年度	2016～2027 年度	地元調整による変動 ・用地取得に不測の日数を要した	
	事業費(億円)	72.0	72.0		
	経費 内訳	工事費	51.2	51.2	
		用補費	16.6	16.6	
その他		4.2	4.2		
事業内容	バイパス整備 延長 L=2.4km 幅員 W=30m 2/4 車線	バイパス整備 延長 L=2.4km 幅員 W=30m 2/4 車線			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間南側の牛川工区の供用後(2016.3)、現道とバイパスとの合流部北側に交通が集中し、国道362号和田辻交差点の渋滞も懸念されている。(国道362号和田辻交差点は2013年1月に主要渋滞箇所指定されている。) ・主要地方道東三河環状線現道や国道362号、当該路線と並行する一般県道豊橋一宮線では慢性的な交通混雑が発生している。 ・事業区間の南側では土地区画整理事業も施行中で今後の人口増加が見込まれる。 ・当該路線の供用区間は第2次緊急輸送道路に指定され、高規格幹線道路等へのアクセス向上による防災ネットワークの強化が必要とされている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊橋市、豊川市の製造品出荷額等は増加傾向であることに加え、日本一の輸入自動車取扱港の三河港の輸出、輸入額も増加傾向で物流交通の需要の増加が見込まれる。 ・事業区間周辺では工場の新築が増加しており、物流交通の需要の増加が見込まれる。 <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道362号和田辻交差点、当古橋東交差点は、現在も主要渋滞箇所指定されている。 ・当該地域はH22センサス以降、国道23号豊橋東バイパス(2013.6全線暫定2車線供用)や新東名高速道路浜松いなさJCT～豊田東JCT間の開通(2016.2)など東西方向の広域幹線道路が開通したことにより国道362号の交通量や混雑度は緩和されたものの、当該路線と並行する一般県道豊橋一宮線の混雑度は増加し、依然として慢性的な交通混雑が発生している。 ・愛知県のキャベツの全国シェアは1位であり、シェア率は増加傾向である。 ・事業区間周辺には農産物の物流拠点がある。 ・事業区間の南側では土地区画整理事業も施行中で今後の人口増加が見込まれる。 <p>(3) 地震・津波減災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は第2次緊急輸送道路として計画されており、防災ネットワーク強化の必要性は変わらない。(愛知県地域防災計画(2017.12)) <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路が開通し、一部路線では混雑度は減少したが、依然として市街地の路線の混雑度は1.0を超えており、大きな変動はなく、主要地方道東三河環状線バイパスの必要性は依然高い。
	<p>判定</p> <p>B</p> <p>A：事業着手時に比べ必要性が増大している。 B：事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <p>東名高速道路豊川ICや三河港へのアクセス強化、主要渋滞箇所での渋滞緩和など、事業着手時の必要性に大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。</p>

③事業の効果の変化		<p>【理由】 関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、2027年度までの本事業の完成が見込まれる。</p>																																														
	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対分析結果）の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" data-bbox="368 398 1425 1088"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="368 398 772 468">区分</th> <th data-bbox="772 398 1018 468">事前評価時 (基準年:2016年)</th> <th data-bbox="1018 398 1264 468">再評価時 (基準年:2020年)</th> <th data-bbox="1264 398 1425 468">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="368 468 478 678" rowspan="3">費用 (億円)</td> <td data-bbox="478 468 772 537">事業費</td> <td data-bbox="772 468 1018 537">54.4</td> <td data-bbox="1018 468 1264 537">57.4</td> <td data-bbox="1264 468 1425 537"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 537 772 607">維持管理費</td> <td data-bbox="772 537 1018 607">1.2</td> <td data-bbox="1018 537 1264 607">1.6</td> <td data-bbox="1264 537 1425 607"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 607 772 678">合計 (C)</td> <td data-bbox="772 607 1018 678">55.5</td> <td data-bbox="1018 607 1264 678">59.1</td> <td data-bbox="1264 607 1425 678"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 678 478 1021" rowspan="5">効果 (億円)</td> <td data-bbox="478 678 772 748">走行時間短縮便益</td> <td data-bbox="772 678 1018 748">131.0</td> <td data-bbox="1018 678 1264 748">138.5</td> <td data-bbox="1264 678 1425 748"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 748 772 817">走行経費減少便益</td> <td data-bbox="772 748 1018 817">20.5</td> <td data-bbox="1018 748 1264 817">24.3</td> <td data-bbox="1264 748 1425 817"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 817 772 887">交通事故減少便益</td> <td data-bbox="772 817 1018 887">1.7</td> <td data-bbox="1018 817 1264 887">2.1</td> <td data-bbox="1264 817 1425 887"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 887 772 956">合計 (B)</td> <td data-bbox="772 887 1018 956">153.2</td> <td data-bbox="1018 887 1264 956">165.0</td> <td data-bbox="1264 887 1425 956"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 956 619 1021">(参考) 算定要因</td> <td data-bbox="619 956 772 1021">計画交通量 (台/日)</td> <td data-bbox="772 956 1018 1021">11,900</td> <td data-bbox="1018 956 1264 1021">13,200</td> <td data-bbox="1264 956 1425 1021"></td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="368 1021 772 1088">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td data-bbox="772 1021 1018 1088">2.8</td> <td data-bbox="1018 1021 1264 1088">2.8</td> <td data-bbox="1264 1021 1425 1088"></td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="368 1088 911 1122">※四捨五入等により端数が合わないことがある</p> <p data-bbox="368 1122 1118 1155">※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 data-bbox="368 1200 922 1234">【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <p data-bbox="368 1234 1246 1267">費用便益分析マニュアル（平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局）</p> <p data-bbox="368 1312 587 1346">【変動要因の分析】</p> <p data-bbox="368 1346 1437 1424">・貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは依然として1.0を超えている。</p>			区分		事前評価時 (基準年:2016年)	再評価時 (基準年:2020年)	備考	費用 (億円)	事業費	54.4	57.4		維持管理費	1.2	1.6		合計 (C)	55.5	59.1		効果 (億円)	走行時間短縮便益	131.0	138.5		走行経費減少便益	20.5	24.3		交通事故減少便益	1.7	2.1		合計 (B)	153.2	165.0		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,900	13,200		費用対効果分析結果 (B/C)		2.8	2.8
区分		事前評価時 (基準年:2016年)	再評価時 (基準年:2020年)	備考																																												
費用 (億円)	事業費	54.4	57.4																																													
	維持管理費	1.2	1.6																																													
	合計 (C)	55.5	59.1																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益	131.0	138.5																																													
	走行経費減少便益	20.5	24.3																																													
	交通事故減少便益	1.7	2.1																																													
	合計 (B)	153.2	165.0																																													
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,900	13,200																																												
費用対効果分析結果 (B/C)		2.8	2.8																																													

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・「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 1.00 である。

達成目標(建設部方針)		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 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	■ 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	
			□ 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	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ b) 広域的な交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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			3	3	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除去に係る事業に該当する	3	
			□ 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	2	
			□ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
総合計			9	9	
評価値				1.00	

【再評価時の状況】

・「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 1.00 である。

達成目標(建設部方針)		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 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	□ 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	
			□ 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	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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			3	3	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除去に係る事業に該当する	3	
			□ 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	2	
			□ 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
総合計			9	9	
評価値				1.00	

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(2019年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

・変動なし

判定

A

- A : 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B : 事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。
- C : 事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【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。

Ⅲ 対応方針（案）	
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。 継続：上記以外のもの。</p>
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容	
<p>■対象(事業完了後 年目) □対象外 【事業完了後5年を超えて実施する理由・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</p>	
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅴ 対応方針	