

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般県道 ^{とよかわがまごおり} 豊川蒲郡線						
事業箇所	豊川市 ^{とよかわ} 御津町 ^{みと} 金野 ^{かねの} 地内						
事業の あらまし	<p>一般県道豊川蒲郡線は、豊川市御油町を起点とし豊川市御津町を経て蒲郡市蒲郡町に至る総延長約12kmの一般県道で、国において整備が進められている国道23号名豊道路蒲郡バイパス(仮称)金野ICのアクセス道路となる重要な路線である。</p> <p>現道は、通学路として指定されているものの歩道がなく、歩行者の安全性が確保できていない状況にある。また、車道幅員が狭小で自動車のすれ違いも困難な状況の上、周辺幹線道路の慢性的な渋滞を回避する迂回車両の流入などもあり、周辺住民の生活に支障が出ている。</p> <p>そこで、本事業では、名豊道路へのアクセス性向上、地域全体の交通の円滑化及び歩行者の安全性向上を図るため、バイパス区間(1.3km)とインターアクセス区間(0.2km)及び現道拡幅区間(0.6km)の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(地域高規格道路へのアクセス性向上)</p> <p>(2) 交通安全対策の強化(通学路の安全性向上)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更 の推移		事業 採択時 (2013)	再評価時(1回目)(2015)		再評価時(2回目)(2018)		
			BP区間+ ICアクセス区間	現道拡幅 区間	BP区間+ ICアクセス区間	現道拡幅 区間	
	事業期間	2013~2019	2013~2020	2013~2020	2013~2021	2013~2020	
	事業費(億円)	8.0	8.5	6.0	14.0	6.0	
	経 費 内 訳	工事費	2.6	3.3	3.9	8.8	3.9
		用補費	4.3	3.5	2.0	3.5	2.0
		その他	1.1	1.7	0.1	1.7	0.1
	事業内容	BP整備(L=1.3km) (車線数2/2) ICアクセス整備 (L=0.2km) (車線数2/2) 現道拡幅(L=0.6km) (車線数2/2)	BP整備 (L=1.3km) (車線数2/2) ICアクセス整備 (L=0.2km) (車線数2/2)	現道拡幅 (L=0.6km) (車線数2/2)	BP整備 (L=1.3km) (車線数2/2) ICアクセス整備 (L=0.2km) (車線数2/2)	現道拡幅 (L=0.6km) (車線数2/2)	
			再評価時(3回目)(2020)		変動要因の分析		
			BP区間+ ICアクセス区間	現道拡幅 区間	BP区間+ ICアクセス区間	現道拡幅 区間	
	事業期間	2013~2023	2013~2021	事業間の土砂運搬の調整等に時間を要したため	地元調整(市道の取付形状の変更)に時間を要したため		
	事業費(億円)	19.0	6.0	事業間の調整等による追加工種等が生じたため	—		
	経 費 内 訳	工事費	13.8	3.9	—	—	
用補費		3.5	2.0	—	—		
その他		1.7	0.1	—	—		
事業内容	BP整備(L=1.3km) (車線数2/2) ICアクセス整備 (L=0.2km) (車線数2/2)	現道拡幅 (L=0.6km) (車線数2/2)					

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時の状況】</p> <p>(1) モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備（名豊道路との連携強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名豊道路開通後にはインターアクセス道路としての役割を果たすことから、必要性は高い状況である。 <p>(2) 交通安全対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は通学路に指定されているが、歩道が確保されておらず、道路幅員も狭小であるため安全性が確保されているとは言えない状況にある。 <p>【再評価時(1回目)の状況】</p> <p>(1) モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備（名豊道路との連携強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国が名豊道路を整備中であり、事業区間は名豊道路開通後のアクセス道路としての役割を果たすことから、依然として必要性は高い状況である。 また、名豊道路の工事用道路としても活用することとしている。 <p>(2) 交通安全対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は通学路に指定されているものの、歩道が確保されていないため、安全性を確保する観点から、依然として必要性は高い状況である。 <p>【再評価時(2回目)の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備（名豊道路との連携強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国が名豊道路を整備中であり、事業区間は名豊道路開通後のアクセス道路としての役割を果たすことから、依然として必要性は高い状況である。 また、名豊道路の工事用道路としても一部活用している。 <p>(2) 交通安全対策の強化（安全な歩行空間の確保）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は通学路に指定されているものの、歩道が確保されていないため、安全性を確保する観点から、依然として必要性は高い状況である。 <p>【再評価時(3回目)の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備（地域高規格道路へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、中部国際空港をはじめ、名古屋港、衣浦港、三河港等の国際的な物流拠点を結び、国が整備している名豊道路へのアクセス道路である。名豊道路が全線開通することにより、生産拠点と物流拠点との物流の効率化が図られ、本県の国際競争力の強化につながる。 本事業区間は、名豊道路のアクセス道路として機能するため、依然として必要性は高い状況である。 <p>(2) 交通安全対策の強化（通学路の安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は通学路に指定されているものの、歩道が確保されていないため、通学路の安全性向上の観点から、依然として必要性は高い状況である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に大きな変動要因はなく、依然として事業の必要性は高い状況である。
	<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>名豊道路開通後のインターアクセス道路として役割を果たすことや、通学路の安全性向上の観点から、一般県道豊川蒲郡線の必要性は依然として高い状況である。</p>

	2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・バイパス区間およびインターアクセス区間について、事業間の土砂運搬の調整等に時間を要したため、完了予定を2023年度とする。 ・現道拡幅区間について、地元調整(市道の取付形状の変更)に時間を要したため、完了予定を2021年度とする。 																																																											
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いずれの区間においても、調整事項は解決しており、今後大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2023年度までに整備が完了する予定である。 																																																											
	判定	<p>B</p> <p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ○これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 <p>C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p> <p>【理由】</p> <p>大きな阻害要因もなく、2023年度までの完了が見込まれるため。</p>																																																											
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)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】</p> <p>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> <p>◆バイパス区間+インターアクセス区間</p> <table border="1" data-bbox="363 1160 1449 1742"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年: -)</th> <th>再評価 (1回目) (基準年: 2015)</th> <th>再評価 (2回目) (基準年: 2018)</th> <th>再評価 (3回目) (基準年: 2020)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="7">未実施</td> <td>7.2</td> <td>12.8</td> <td>18.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.0</td> <td>0.9</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>8.2</td> <td>13.8</td> <td>19.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>13.3</td> <td>16.1</td> <td>18.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>3.2</td> <td>3.2</td> <td>3.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.8</td> <td>0.1</td> <td>0.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>17.2</td> <td>19.5</td> <td>22.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>2,700</td> <td>2,000</td> <td>2,200</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>2.1</td> <td>1.4</td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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の。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <p>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>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。 	区分		事業採択時 (基準年: -)	再評価 (1回目) (基準年: 2015)	再評価 (2回目) (基準年: 2018)	再評価 (3回目) (基準年: 2020)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	7.2	12.8	18.3		維持管理費	1.0	0.9	0.9		合計(C)	8.2	13.8	19.2		効果 (億円)	走行時間短縮便益	13.3	16.1	18.6		走行経費削減便益	3.2	3.2	3.7		交通事故減少便益	0.8	0.1	0.2		合計(B)	17.2	19.5	22.5			(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	2,700	2,000	2,200		費用対効果分析結果(B/C)			2.1	1.4	1.2	
区分		事業採択時 (基準年: -)	再評価 (1回目) (基準年: 2015)	再評価 (2回目) (基準年: 2018)	再評価 (3回目) (基準年: 2020)	備考																																																							
費用 (億円)	事業費	未実施	7.2	12.8	18.3																																																								
	維持管理費		1.0	0.9	0.9																																																								
	合計(C)		8.2	13.8	19.2																																																								
効果 (億円)	走行時間短縮便益		13.3	16.1	18.6																																																								
	走行経費削減便益		3.2	3.2	3.7																																																								
	交通事故減少便益		0.8	0.1	0.2																																																								
	合計(B)		17.2	19.5	22.5																																																								
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	2,700	2,000	2,200																																																								
費用対効果分析結果(B/C)			2.1	1.4	1.2																																																								

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時(1回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「通学路の安全性向上」、「歩行者の安全性向上」などがある。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表			
			評価項目	基礎点	得点	
1 安心・安全	①交通安全対策の推進	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	
			<ul style="list-style-type: none"> ■ 通学路の安全性向上に資する事業又は交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業に該当する 	3		
			□ 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2		
			□ その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1		
			□ c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3	1	
			□ 計画交通量20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3		
			□ 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	2		
			■ 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	1		
			合計		6	4
			2 連携力・地域力・魅力	⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる
□ 主要物流拠点・モノづくり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、特別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				4
総合計						12
評価値				0.67		

【再評価時(2回目)の状況】

- ・特に変化なし
- ・「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0.67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	③交通安全対策の強化	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	
			<ul style="list-style-type: none"> ■ 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する 	3		
			□ 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2		
			□ その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1		
			□ c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3	1	
			□ 計画交通量20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する	3		
			□ 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する	2		
			■ 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する	1		
			合計		6	4
			3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる
□ 主要物流拠点・モノづくり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への混雑(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、特別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				4
総合計						12
評価値				0.67		

【再評価時(3回目)の状況】

バイパス区間+インターアクセス区間

- ・特に変化なし
- ・「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0.67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				
3 成長力	⑥ 国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	1			
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり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				
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2				
			<input checked="" 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道路事業に該当する	1				
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3		3		
			<input checked="" type="checkbox"/> 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				
			<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特別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				
			<input type="checkbox"/> 日常生活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	4	
			評価値			0.67		

道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和2年11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)

現道拡幅区間

- ・特に変化なし
- ・「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0.67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 防衛力	③ 交通安全対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3		
			<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2		
			<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1		
			<input type="checkbox"/> c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3		1
			<input type="checkbox"/> 計画交通量20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する	3		
			<input type="checkbox"/> 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する	2		
			<input checked="" type="checkbox"/> 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する	1		
合計			6	4		
評価値			0.67			

道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和2年11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】

- ・特に大きな変動要因は無く、評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

判定

- 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

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。

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

VI 対応方針