

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道豊橋渥美線 <small>とよはしあつみ</small>					
事業箇所	田原市浦町～片浜町 <small>うら かたはま</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道豊橋渥美線は、愛知県豊橋市を起点とし、田原市に至る延長約42kmの渥美半島を縦貫する幹線道路である。本路線は、名豊道路豊橋港ICと重要港湾三河港を結び、三河港臨海地域へのアクセス道路として、自動車産業等の物流機能を担うほか、現道は第1次または第2次緊急輸送道路としても位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>事業区間周辺は住宅地であり、現道は童浦小学校の通学路としても利用されているが、一部区間には歩道が整備されておらず、通過交通が流入することで周辺住民の日常生活にも支障をきたしている。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上）」「地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）」「交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）」を主な目的として、三河港臨海地域への道路ネットワークの強化、豊橋市中心部と渥美半島を結ぶ緊急輸送道路の強化、歩行者の安全確保のため、主要地方道豊橋渥美線のバイパス道路を整備するものである。なお、都市計画道路としては多車線化の計画もあるが、今回は暫定2車線整備とする。</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（主要物流拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>②地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>③交通事故対策の推進（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		事前採択時 (2008年度)	再評価時 (1回目) (2018年度)	再評価時 (2回目) (2023年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2008年度～2024年度	2008年度～2024年度	2008年度～2027年度	地盤改良工の追加のため	
	事業費(億円)	24.1	24.1	36.1	・搬出側で盛土材を運搬する予定だったが、本工事と搬出側の工程調整の結果、本工事で盛土材を運搬(+5.0億)	
	経費内訳	工事費	11.0	11.0		23.0
		用補費	11.0	11.0		11.0
その他	2.1	2.1	2.1	・用地買収後の函渠工直下の地質調査の結果、当初の想定より軟弱地盤が厚かったことによる地盤改良工の追加(+5.2億)		
事業内容	バイパス整備 延長L=1.3km 幅員W=35.0m 2/4車線	バイパス整備 延長L=1.3km 幅員W=35.0m 2/4車線	バイパス整備 延長L=1.3km 幅員W=35.0m 2/4車線	バイパス整備 延長L=1.3km 幅員W=35.0m 2/4車線	・人件費・材料費の高騰による事業費の見直し(+1.8億)	

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"> ・事業箇所と並行する北側現道（緑が浜交差点以北区間）の昼間交通量は、14,072 台/12h（H17 センサス）で、大型車混入率も 28.2%と高い状況である。 ・西側現道（緑が浜交差点以西区間）は付近に小学校が立地し、通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。 ・主要地方道豊橋渥美線は第 1 次または第 2 次緊急輸送道路に指定されている。 <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"> ・事業箇所と並行する北側現道の昼間交通量は、14,731 台/12h（大型車混入率 25.1%）（H27 センサス）と高い状況にあり、事前評価時から必要性は変わっていない。 <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側現道は通学路に指定されているとともに、区画整理事業などの基盤整備の実施により歩行者の増加が見込まれるため、安全な歩行空間の整備が必要である。 <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は第 1 次または第 2 次緊急輸送道路に位置付けられているほか、事業区間の西側では愛知県の臨海広域防災活動拠点である三河港田原ふ頭に接続しており、災害時物資供給等の緊急時の活動を支援するため、機能向上が必要である。 <p>【再評価時（2 回目）の状況】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所と並行する北側現道の昼間交通量は、13,551 台/12h（大型車混入率 24.5%）（R3 センサス（推定値））と高い状況にあり、事前評価時から必要性は変わっていない。また、当該路線は三河港臨海部に立地する田原 4 区企業団地へのアクセスを担っており、アクセス性の向上が必要となっている。 <p>(2) 地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価時から変化はなく、当該路線は第 1 次または第 2 次緊急輸送道路に位置付けられているほか、事業区間の西側では愛知県の臨海広域防災活動拠点である三河港田原ふ頭に接続しており、機能向上の必要性が必要である。 <p>(3) 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側現道は通学路に指定されているとともに、区画整理事業などの基盤整備の実施により歩行者の増加が見込まれるため、安全な歩行空間の整備が必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河港臨海部へのアクセス性向上の必要性は依然として高い。 ・安全な歩行空間の整備の必要性に変化はない。 <p>以上より、事業の必要性は依然として高い。</p>
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;">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> <ul style="list-style-type: none"> ・主要物流拠点へのアクセス性向上、高規格道路へのアクセス性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、通学路の安全性向上など、必要性に大きな変化がないため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2008~2009	2010~2011	2012~2017	2018~2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計
工種区分	調査・設計													
	用地補償													
	工事													
	・土工													
	・函渠工													
	・舗装工													
事業費(億円)	当初計画		14.9			8.1			1.1					24.1
	実績		14.9			8.3								23.2
	今回計画		14.9			8.3				12.9				36.1

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)	1.3	0.5	38%	1.3	38%
事業費(億円)	24.1	23.2	96%	36.1	64%
工事費	11.0	10.3	94%	23.0	45%
用補費	11.0	11.0	100%	11.0	100%
その他	2.1	1.9	90%	2.1	90%

※用地進捗率(面積ベース)は、約100%

【施工済みの内容】

・事業区間西側の延長約0.46mの区間は2020年3月26日に供用済み。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

・事業区間西側0.46km区間の供用により、豊橋市方面から田原1区田原ふ頭までの移動時間が約2分短縮された。

2) 未着手又は長期化の理由

・地盤改良工の追加により、前回再評価時より3年間の事業期間の延長をしている。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・地元自治体より早期整備が引き続き要望されており、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・事業区間西側の延長約0.46kmは2019年度に供用を開始しており、2027年度までに残る事業区間の延長約0.85mの整備が完了する予定である。

判定

B

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)

・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。

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。

【理由】

・事業は順調であり、2027年度の整備完了が見込まれるため。

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

【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訂。
 【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】

区分		事業採択時 (基準年： 2008年度)	再評価時 (1回目) (基準年： 2018年度)	再評価時 (2回目) (基準年： 2023年度)	備考
費用 (億円)	事業費	未実施	25.0	40.9	
	維持管理費		0.9	1.1	
	合計(C)		25.9	42.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益		76.9	94.8	
	走行経費減少便益		12.4	17.5	
	交通事故減少便益		0.7	1.4	
	合計(B)	90.0	113.7		
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	12,000	12,800	
費用対効果分析結果(B/C)			3.5	2.7	

※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4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

【変動要因の分析】

・事業費の増額により費用が増加したが、B/Cは依然として1.0を超えている。

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

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「広域交通性の向上」、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域的な防災機能の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」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値は0.75である。

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" 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 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 合計	MAX3 3 2 1 3	3
	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 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 <input checked="" 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 <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 合計	MAX3 3 2 1 3	2
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 <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 <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 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	MAX3 3 2 1	1
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <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 <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 <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 合計	MAX3 3 2 1 6	3
総合計				12	9
評価値					0.75

道路・街路事業の事業評価マニュアル（平成28年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課）

【分析】

・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。

【再評価（2回目）時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域交通性の向上」、「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」、「広域的な防災機能の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」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値は0.75である。

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	MAX3	1
			□ 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	
			■ 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	
2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進	◎	□ 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	
			□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
			■ 通学路や未就学児が日常的に移動する経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	
■ 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				
			合計	3	
総合計				12	9
評価値					0.75

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和4年3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)

【分析】

- ・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

B

- 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】

- ・事前評価時（前回評価時）からB/Cは低下しているものの、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 再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、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

主要地方道豊橋渥美線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続