

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要							
事業名	道路事業（道路改良事業）						
地区名	一般国道151号 新城バイパス						
事業箇所	新城市八束穂～新城市川田						
事業のあらまし	<p>一般国道151号は、長野県飯田市を起点とし、愛知県北設楽郡豊根村、新城市、豊川市を経て豊橋市に至る延長約136kmの主要幹線道路である。当該路線は、南信州地域と東三河地域との連携交流を促進する幹線軸の役割を担うとともに、新東名・東名高速道路や三遠南信自動車道へのアクセス道路としての役割を担うなど、東三河地域における物流の効率化や観光促進、産業活動の活性化等を支える重要な路線となっている。</p> <p>本路線に並行する現道は、新城市内の中心部を通過するにも関わらず、幅員が狭く渋滞が発生しているほか、新東名の供用により交通量の増加が懸念されており、これらに対応するために延長約8.7kmの新城バイパスが計画されたものである。</p> <p>本事業区間については、昭和47年度に事業着手し、平成22年3月に全線が暫定2車線で供用しており、引き続き、新東名供用開始に伴う交通量の増加を見据えインターアクセス部分のみ4車線化工事を進めていき平成28年度の事業完了を目指します。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>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（重要港湾三河港や新東名新城ICへのアクセス向上）</p> <p>⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供（新東名供用による交通量の増加への対応）</p> <p>【副次目標】</p> <p>②地震減災対策の推進 ④風水害への対応力の強化（災害対応機能の確保）</p> <p>⑩観光力強化（地域の産業振興・観光交流等の支援）</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (S47)	再評価時 (H15)	再評価2回目 (H20)	再評価3回目 (H25)	変動要因の 分析	
	事業期間	昭和47年度～ 昭和63年度	昭和47年度～ 平成29年度	昭和47年度～ 平成36年度	昭和47年度～ 平成28年度 (平成36年度)		
	事業費（億円）	65	167	190	180(203)	事業費精査による	
	経費内訳	工事費	-	-	89	71(94)	
		用補費	-	-	68	68(68)	
その他		-	-	33	41(41)		
事業内容	バイパス整備 (2/4車線) 延長 8.7km 幅員 23m	バイパス整備 (4/4車線) 延長 8.7km 幅員 23m	同左	バイパス整備 (2/4車線+ インターアクセス部 4/4車線) 延長 8.7km 幅員 23m 〔バイパス整備 (4/4車線) 延長 8.7km 幅員 23m〕	暫定2車線整備への見直し		

※再評価3回目（H25）において、括弧内は完成4車線整備のもので参考値。

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】 現道は、市の中心市街地を通過しており、幅員が狭い上に屈曲部も多く、交通渋滞が著しい状況にあった。(昭和 55 年度道路交通センサス 交通量：8,729 台/12h、混雑度：1.4)</p> <p>【再評価 2 回目時の状況】 延長 6.3km が暫定 2 車線で供用したが、未供用区間と平行する現道においては、事業採択時よりも渋滞が著しい状況にあった。(平成 11 年度道路交通センサス 交通量：13,481 台/12h、混雑度：1.5)</p> <p>新東名高速道路の具体化により、本事業は重要なアクセス道路として位置づけられ、将来的な交通量の増加に対処するために、早期のバイパス整備が必要であった。 (平成 17 年度道路交通センサス 交通量：13,278 台/12h、混雑度：1.1)</p> <p>【再評価 3 回目時(今回)の状況】 平成 22 年 3 月の全線 2 車線供用に伴い、現道の交通量は減少し混雑度も 1 を切るなど、現道における渋滞は解消している。しかし、新東名高速道路に近接する起点付近は、今後交通量の増加により混雑が懸念される。(平成 22 年度道路交通センサス 交通量：9,075 台/12h、混雑度：0.8)</p> <p>平成 26 年度には新東名高速道路の供用が予定されており、さらなる交通量の増加が懸念されているため、インターアクセス部の 4 車線化が必要である。</p> <p>【変動要因の分析】 再評価 2 回目(H20)から、全線が暫定 2 車線供用し、現道における渋滞は解消したものの、新東名供用による混雑が予想されるため、インターアクセス部については、引き続き 4 車線整備が必要である。</p>	
	<p>判定</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">A</td> <td> 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。 </td> </tr> </table> <p>【理由】 再評価 2 回目と比べて、必要性にほとんど変化はないが、事業着手時と比べると、新東名の供用に伴うバイパスの混雑が懸念されており、特にインターアクセス部の 4 車線化の必要性が増大していると考えられるため。</p>	A
A	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。	

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】（暫定2車線等整備）

		S47	～	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	～	H36
工種区分	調査・設計	←															
	用地補償	←															
	工事																
	・道路工 ・橋梁工	←															
事業費(億円)	計画			***					***				13.7				-
	実績			149.5					17.0								

（【事業計画及び実績】（4車線整備））

		S47	～	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	～	H36
工種区分	調査・設計	←															
	用地補償	←															
	工事																
	・道路工 ・橋梁工	←															
事業費(億円)	計画			***					***				13.7				22.7
	実績			149.5					17.0								

【進捗率】（暫定2車線等整備）

	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)	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	7.6	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	8.7	87.4%
事業費(億円)		166.5		180.2	92.4%
工事費		65.6		71.1	92.3%
用補費		68.3		68.4	99.9%
その他		32.6		40.7	80.1%

（【進捗率】（4車線整備））

	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)	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	0.0	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	8.7	0.0%
事業費(億円)		166.5		202.9	82.1%
工事費		65.6		93.8	69.9%
用補費		68.3		68.4	99.9%
その他		32.6		40.7	80.1%

【施工済みの内容】

平成22年3月に全線暫定2車線供用開始している。

2) 未着手又は長期化の理由

関係する土地所有者が多く、用地買収に多くの時間を要したため、事業が長期化しているが、現在は、用地買収は完了しており計画通り事業進捗している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

用地買収はすでに完了しているが、本線を跨線する付け替え市道のJR協議（公安指導による歩道設置に伴う設計変更）に難航し未完了。

【今後の見込み】

JR協議は、おおむね解決できる見通しがあり、平成28年度までにインターアクセス部の4車線化供用に向け、残りの改良工事を進めていく。

②事業の進捗状況及び見込み

	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：多少の阻害要因があるが、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】 JR協議は、おおむね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ものと考えられる。																																																							
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)分析結果】																																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時</th> <th>再評価時 (基準年：H15)</th> <th>再評価2回目 (基準年：H20)</th> <th>再評価3回目 (基準年：H25)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="10">未実施</td> <td>36.0</td> <td>291.5</td> <td>338.7(354.9)</td> <td>・基準年の変更 (-H20→H25)</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>15.0</td> <td>17.2</td> <td>4.6(4.6)</td> <td>・年間維持管理費の見直し</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>30.0</td> <td>308.7</td> <td>343.2(359.4)</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>242.0</td> <td>1,224.0</td> <td>602.6(697.2)</td> <td rowspan="5">・費用便益分析マニュアルの改訂(原単位の変更) ・交通量推計に用いるデータの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>36.0</td> <td>61.6</td> <td>84.9(98.5)</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>11.0</td> <td>8.7</td> <td>17.9(27.8)</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>289.0</td> <td>1,293.7</td> <td>705.5(823.4)</td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>30,000</td> <td>20,800</td> <td>35,000(20,700)</td> <td>・交通量推計に用いるデータの変更</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>3.6</td> <td>4.2</td> <td>2.1(2.3)</td> <td>・基準年の変更 (-H20→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)</td> </tr> </tbody> </table>		区分		事業採択時	再評価時 (基準年：H15)	再評価2回目 (基準年：H20)	再評価3回目 (基準年：H25)	備考	費用 (億円)	事業費	未実施	36.0	291.5	338.7(354.9)	・基準年の変更 (-H20→H25)	維持管理費	15.0	17.2	4.6(4.6)	・年間維持管理費の見直し	合計(C)	30.0	308.7	343.2(359.4)		効果 (億円)	走行時間短縮便益	242.0	1,224.0	602.6(697.2)	・費用便益分析マニュアルの改訂(原単位の変更) ・交通量推計に用いるデータの変更	走行経費減少便益	36.0	61.6	84.9(98.5)	交通事故減少便益	11.0	8.7	17.9(27.8)	合計(B)	289.0	1,293.7	705.5(823.4)	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	30,000	20,800	35,000(20,700)	・交通量推計に用いるデータの変更	費用対効果分析結果(B/C)			3.6	4.2	2.1(2.3)	・基準年の変更 (-H20→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)
		区分		事業採択時	再評価時 (基準年：H15)	再評価2回目 (基準年：H20)	再評価3回目 (基準年：H25)	備考																																																	
		費用 (億円)	事業費	未実施	36.0	291.5	338.7(354.9)	・基準年の変更 (-H20→H25)																																																	
			維持管理費		15.0	17.2	4.6(4.6)	・年間維持管理費の見直し																																																	
			合計(C)		30.0	308.7	343.2(359.4)																																																		
		効果 (億円)	走行時間短縮便益		242.0	1,224.0	602.6(697.2)	・費用便益分析マニュアルの改訂(原単位の変更) ・交通量推計に用いるデータの変更																																																	
			走行経費減少便益		36.0	61.6	84.9(98.5)																																																		
			交通事故減少便益		11.0	8.7	17.9(27.8)																																																		
合計(B)	289.0		1,293.7		705.5(823.4)																																																				
(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	30,000		20,800		35,000(20,700)	・交通量推計に用いるデータの変更																																																			
費用対効果分析結果(B/C)			3.6		4.2	2.1(2.3)	・基準年の変更 (-H20→H25) ・評価期間の変更 (40年→50年)																																																		
【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(平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) ※ 表中の値は再評価2回目(H20)までは完成4車線整備の値。再評価3回目(H25)については暫定2車線等整備の値。ただし、括弧内は完成4車線整備のもので参考値。																																																									
【変動要因の分析】 交通量推計データの変更による計画交通量の減少や、費用便益分析マニュアルの改訂による便益の減少で、B/Cが減少している。																																																									

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

・物流の拠点となる三河港へのアクセス性向上による物流の効率化

【再評価2回目(H20)の状況】

・物流の拠点となる三河港へのアクセス性向上による物流の効率化
 ・新東名高速道路へのアクセス性向上による広域交通性の向上

【再評価3回目(H25・今回)の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、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、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上、主要観光地へのアクセス性の向上などがある。また、「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0.73となる。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
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
②地震減災対策の推進 ④風水害への対応力の強化	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
		<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	3	
<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	2			
<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	1			
合計		3	2	
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	○	<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定時的な混雑(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	
		<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
	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する			3	
<input checked="" 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			2	
<input type="checkbox"/> 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	2	
⑩観光力強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路IC・自動車専用道路ICと主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 最寄駅と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 主要観光地周辺へのアクセス性に資する事業に該当する	1	
合計		3	3	
総合計			15	11
評価値				0.73

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【変動要因の分析】

・今回は、道路・街路事業の事業評価マニュアルに基づいて、貨幣価値化困難な効果について「評価値」を算出し評価している。

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。

		<p>【理由】 再評価 2 回目と比べ、交通量推計データの変更や費用便益分析マニュアルの改訂により B / C は低下しているが、1. 0 を超えており、貨幣価値化困難な効果についても、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、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上、主要観光地へのアクセス性の向上などの事業効果が確保される見通しがあるため。</p>
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		
<p>■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】</p> <p>【主な評価内容】 ・バイパス整備による渋滞の解消状況（現道及びバイパスの交通量、旅行速度）</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		