

## 再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良事業）					
地区名	一般県道 豊川蒲郡線					
事業箇所	豊川市御津町金野地内					
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、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、将来的に名豊道路国道23号蒲郡バイパス（仮称）金野 I.C のアクセス道路となる重要な路線である。</p> <p>名豊道路は国にて整備が進められており、本路線は名豊道路の工食用道路として活用するとともに、名豊道路供用後にはインターアクセス道路としての役割を担うこととなる。</p> <p>また、事業区間は通学路として指定されているものの歩道がなく、車道部も幅員狭小で自動車のすれ違いも困難な状況な上、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、交通の円滑化及び歩行者の安全性が確保できていない状況である。</p> <p>以上のことから、周辺道路も含めた地域全体の交通の円滑化および歩行者の安全性向上を図るため、バイパス道路整備及び歩道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> <p>②交通安全対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事業採択時 (H25)	再評価時 (H27)		変動要因の分析	
			バイパス区間+ インター接続道路区間	歩道整備 区間		
	事業期間	H25～H31	H25～H32	H25～H32	事業費の増加に伴う延長	
	事業費（億円）	8.0	8.5	6.0	関係機関との協議による増額	
	経費内訳	工事費	2.6	3.3	3.9	〃
		用補費	4.3	3.5	2.0	事業費精査のため
その他		1.1	1.7	0.1	関係機関との協議による増額	
事業内容	バイパス整備 (L=1.3km、2/2車線) インター接続道路 整備 (L=0.2km、2/2車線) 歩道整備 (L=0.6km、2/2車線)	バイパス整備 (L=1.3km、2/2車線) インター接続道路 整備 (L=0.2km、2/2車線)		歩道整備 (L=0.6km、2/2 車線)		
II 評価						
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</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） 名豊道路供用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> <p>②交通安全対策の推進（安全な歩行空間の確保） 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> <p>【再評価時の状況】</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>				

名豊道路を国が整備中であり、事業区間は名豊道路供用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。

②交通安全対策の推進（安全な歩行空間の確保）

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。

【変動要因の分析】

- ・特に大きな変動はなく、依然として必要性は高い状況である。

【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】

- ・算定基礎となった要因に変化はない。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

◆バイパス区間+インター接続道路区間

区分		事業採択時 (基準年：－)	再評価 (基準年：H27)	備考
費用 (億円)	事業費	－	7.2	
	維持管理費	－	1.0	
	合計（C）	－	8.2	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	－	13.3	
	走行経費削減便益	－	3.2	
	交通事故減少便益	－	0.8	
	合計（B）	－	17.2	
	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日)	－	2,700
費用対効果分析結果（B/C）		－	2.1	

※四捨五入等により端数が合わないことがある

【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）

判定

**B**

- A： 事前評価時に比べ必要性が増大している。
- B： 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C： 事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

- ・名豊道路供用後のインターアクセス道路として役割を果たすことや、交通安全確保の観点から、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。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

事業計画及び実績 【バイパス区間+インター接続道路区間】

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
工種区分	調査・設計	←						→	
	用地・補償		←				→		
	工事				←				→
事業費（億円）	計画	0.7		7.0				0.8	
	実績	0.7		—				—	

事業計画及び実績 【歩道整備区間】

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
工種区分	調査・設計	←			→				
	用地・補償	←			→				
	工事	←							→
事業費（億円）	計画	2.4		3.1				0.5	
	実績	3.5		—				—	

【進捗率】 バイパス区間+インター接続道路区間

	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）	0.0	0.0	—	1.5	0%
事業費（億円）	0.66	0.71	108%	8.5	8%
工事費	0.0	0.0	—	3.3	—
用地補償費	0.25	0.50	200%	3.5	14%
その他	0.41	0.21	51%	1.7	12%

※四捨五入等により端数が合わないことがある

【進捗率】 歩道整備区間

	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）	0.0	0.0	—	0.6	0%
事業費（億円）	2.4	3.5	146%	6.0	58%
工事費	1.0	1.6	160%	3.9	41%
用地補償費	1.4	1.9	136%	2.0	95%
その他	0.029	0.024	83%	0.11	22%

※四捨五入等により端数が合わないことがある

2) 未着手又は長期化の理由

・事業費の増加に伴い、完了予定を平成32年度とした。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・事業に対する概ねの了解を得ているため、計画以上に用地取得が進んでおり、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・名豊道路の工事用道路としての役割を果たすよう、早期に用地買収を進める。  
・平成32年度の供用に向けて、用地買収や改良工事を進める。

判定	A	<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。</p> <p>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。</p> <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>
	【理由】	<p>・大きな阻害要因もなく、平成32年度までの完了が見込まれるため。</p>
Ⅲ 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～②の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>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5年目）    □対象外</p> <p>【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>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>		