

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	主要地方道 東三河環状線（大崎・三蔵子工区）				
事業箇所	愛知県豊川市市田町～三蔵子町地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道東三河環状線は、豊橋市の国道 23 号から市街地外郭部を經由して豊川市の国道 23 号に至る延長約 44km の環状道路であり、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、第二次緊急輸送路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の周辺では、国道 1 号や国道 151 号等が慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、東名高速道路豊川 IC へのアクセス向上を図る区域拠点や都市拠点の連携強化を図るとともに、大規模災害時等に高規格道路等へのアクセス性を向上させて円滑な救援・復旧活動を行うため、主要地方道東三河環状線の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 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 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		事業採択時 (H16)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H16～H32	H16～H32		
	事業費（億円）	82.1	82.1		
	経費内訳	工事費	17.7	17.7	
		用補費	40.4	40.4	
		その他	24.0	24.0	
事業内容	バイパス整備 (2/4 車線) L=3.2km W=30m 3 種 2 級 (60km/h)	バイパス整備 (2/4 車線) L=3.2km W=30m 3 種 2 級 (60km/h)			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河港は自動車を中心とした産業の集積地であり、国際的な自動車輸出入港である。当該路線は、三河港と東名高速道路豊川 IC を結ぶ道路であるが、現道区間は交通量が多く、渋滞が慢性的に発生している。(H11 センサス：交通量…18,402 台/日、混雑度…1.45) <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"> ・当該路線は、東名高速道路豊川 IC へのアクセス道路であるが、依然として慢性的に渋滞している。(H11 センサス：交通量…17,657 台/日、混雑度…1.65) ・平成 24 年に国道 23 号の豊橋 BP が開通するとともに、平成 25 年には豊橋東 BP も開通し、交通需要が飛躍的に増加しており、本路線の重要性が高まっている。 <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"> ・平成 25 年に現道の本野町東浦交差点は主要渋滞箇所指定されており、依然として渋滞が発生している。 			

②事業の進捗状況及び見込み		<p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、高規格道路等へのアクセス性を高める必要がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河港・東名高速道路豊川 IC・国道 23 号名豊道路を連結するアクセス道路として重要性が高まっており、引き続き事業の必要性は高い状況である。 																																																																																												
	判定	A	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>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"> ・三河港・東名高速道路豊川 IC・国道 23 号名豊道路を連結するアクセス道路として重要性が高まっており、事業着手時に比べ必要性が増大しているため。 																																																																																												
	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H16～H17</th> <th>H18～H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td style="text-align: center;">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td style="text-align: center;">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td style="text-align: center;">←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">/</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">18.8</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">63.3</td> <td colspan="5"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">0.0</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">3.2</td> <td style="text-align: center;">0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">63.3</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">82.1</td> <td style="text-align: center;">77%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">7.8</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">17.7</td> <td style="text-align: center;">44%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">36.4</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">40.4</td> <td style="text-align: center;">90%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">19.1</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">24.0</td> <td style="text-align: center;">80%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約 88%</p>				H16～H17	H18～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	/		18.8					実績	63.3								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	—	3.2	0%	事業費(億円)	—	63.3	—	82.1	77%	工事費	—	7.8	—	17.7	44%	用補費	—	36.4	—	40.4	90%	その他	—	19.1	—	24.0
		H16～H17	H18～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	/		18.8																																																																																										
	実績	63.3																																																																																												
	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	—	3.2	0%																																																																																									
事業費(億円)	—	63.3	—	82.1	77%																																																																																									
工事費	—	7.8	—	17.7	44%																																																																																									
用補費	—	36.4	—	40.4	90%																																																																																									
その他	—	19.1	—	24.0	80%																																																																																									
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・完了予定年度に変更なし。 																																																																																													
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 32 年度までに整備が完了する予定である。 																																																																																													
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： 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。 																																																																																												

		<ul style="list-style-type: none"> ・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>																																															
	【理由】	<ul style="list-style-type: none"> ・事業は順調であり、予定通り平成32年度までに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】	—																																														
		【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 (基準年：H16)</th> <th>再評価時 (基準年：H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>—</td> <td>95.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>2.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>—</td> <td>97.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>—</td> <td>168.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>—</td> <td>35.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>—</td> <td>2.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>—</td> <td>206.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>—</td> <td>10,100</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></td> </tr> </tbody> </table>			区分		事業採択時 (基準年：H16)	再評価時 (基準年：H28)	備考	費用 (億円)	事業費	—	95.1		維持管理費	—	2.1		合計 (C)	—	97.2		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	168.7		走行経費減少便益	—	35.2		交通事故減少便益	—	2.3		合計 (B)	—	206.2		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	—	10,100		費用対効果分析結果 (B / C)		—	2.1	
		区分		事業採択時 (基準年：H16)	再評価時 (基準年：H28)	備考																																											
		費用 (億円)	事業費	—	95.1																																												
			維持管理費	—	2.1																																												
			合計 (C)	—	97.2																																												
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	168.7																																												
			走行経費減少便益	—	35.2																																												
			交通事故減少便益	—	2.3																																												
合計 (B)	—		206.2																																														
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)		—	10,100																																													
費用対効果分析結果 (B / C)		—	2.1																																														
※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。																																																	
【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）																																																	
【分析】																																																	
・再評価時に貨幣換算化可能な効果 (B/C) 分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。																																																	

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

—

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、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緩和などが期待できる。
- ・「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、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	◎	□ 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	◎	□ 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	3	
		■ 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	6
		◎	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」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		12	12		
評価値		1.00			

「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）

【変動要因の分析】

- ・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	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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】	<p>・B/Cは再評価時においても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。</p>
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。</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） <input type="checkbox"/>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>		
V 事業評価監視委員会の意見		
<p>主要地方道 東三河環状線（大崎・三蔵子工区）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>		
VI 対応方針		
事業継続		