

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 <small>ひがしみかわかんじょう いしまきほんまち とうご</small> 東三河環状線 (石巻本町・当古工区) | | | | | |
| 事業箇所 | <small>いしまきほんまち とうごちやう</small> 豊橋市石巻本町～豊川市当古町 | | | | | |
| 事業の あらまし | <p>主要地方道東三河環状線は、豊橋市・豊川市の郊外に計画された環状道路であり、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、第二次緊急輸送道路の計画路線に位置付けられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>事業区間は、豊川を挟んで豊橋市と豊川市の市境付近に位置し、生産拠点と東名高速道路豊川 IC を結ぶ重要な区間となっており、事業区間南部の供用により現道とバイパスとの合流部北側に交通が集中し、事業区間に並行する路線は交通量が多く慢性的に渋滞が発生している。</p> <p>このため、本事業は、市街地へ流入する通過交通を排除し周辺路線の渋滞を緩和するとともに、豊橋市南部の製造拠点や重要港湾三河港と東名高速道路豊川 IC のアクセス性向上による物流ネットワークの強化や、高速道路へのアクセス性向上による防災ネットワークの強化を図るため、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) 陸・海・空一体の国際競争力の強化 (高規格道路・地域高規格道路へのアクセス性向上)</p> <p>(2) 地域の活性化 (地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和)</p> <p>(3) 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>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | | |
| 計画変更 の推移 | | 事前評価時 (2016 年度) | 再評価時 (1 回目) (2020 年度) | 再評価時 (2 回目) (2024 年度) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 2016 ～2025 年度 | 2016 ～2027 年度 | 2016 ～2033 年度 | ・ 関係機関協議を踏まえた橋梁形式の変更 | |
| | 事業費(億円) | 72.0 | 72.0 | 173.0 | 工事費 ・ 河川管理者協議に伴う橋梁形式の変更 (+43.0 億円) ・ 完成 4 車線数整備への変更 (+33.0 億円) ・ 材料費、人件費の高騰 (+15.4 億円) その他 ・ 測量、試験、設計等の委託費の増加 (+9.6 億円) | |
| | 経費 内訳 | 工事費 | 51.2 | 51.2 | | 142.6 |
| | | 用補費 | 16.6 | 16.6 | | 16.6 |
| その他 | 4.2 | 4.2 | 13.8 | | | |
| 事業内容 | バイパス整備 延長 L=2.4km 幅員 W=30m 2/4 車線 | バイパス整備 延長 L=2.4km 幅員 W=30m 2/4 車線 | バイパス整備 延長 L=2.4km 幅員 W=30m 4/4 車線 | ・ 車線数の変更 (2 車線→4 車線) | | |

| 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"> ・当該区間南側の牛川工区の供用後(2016.3)、現道とバイパスとの合流部北側に交通が集中し、国道362号和田辻交差点の渋滞も懸念されている。 (国道362号和田辻交差点は2013年1月に主要渋滞箇所指定されている。) ・主要地方道東三河環状線現道や国道362号、当該路線と並行する一般県道豊橋一宮線では慢性的な交通混雑が発生している。 ・事業区間の南側では土地区画整理事業も施行中で今後の人口増加が見込まれる。 ・当該路線の供用区間は第二次緊急輸送道路に指定され、高規格幹線道路等へのアクセス向上による防災ネットワークの強化が必要とされている。 <p>【再評価時(1回目)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"> ・豊橋市、豊川市の製造品出荷額等は増加傾向であることに加え、日本一の輸入自動車取扱港の三河港の輸出、輸入額も増加傾向で物流交通の需要の増加が見込まれる。 ・事業区間周辺には工場等が立地しており、物流交通の需要が見込まれる。 <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"> ・国道362号和田辻交差点、当古橋東交差点は、現在も主要渋滞箇所指定されている。 ・当該地域はH22センサス以降、国道23号豊橋東バイパス(2013.6全線暫定2車線供用)や新東名高速道路浜松いなさJCT~豊田東JCT間の開通(2016.2)など東西方向の広域幹線道路が開通したことにより国道362号の交通量や混雑度は緩和されたものの、当該路線と並行する一般県道豊橋一宮線の混雑度は増加し、依然として慢性的な交通混雑が発生している。 ・愛知県のキャベツの全国シェアは1位であり、シェア率は増加傾向である。 ・事業区間周辺には農産物の物流拠点がある。 ・事業区間の南側では土地区画整理事業も施行中で今後の人口増加が見込まれる。 <p>(3) 地震・津波減災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は第二次緊急輸送道路として計画されており、防災ネットワーク強化の必要性は変わらない。(愛知県地域防災計画(2017.12)) <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊橋市、豊川市の製造品出荷額等はコロナ禍の影響によって一時的に減少したが、回復傾向にあり、事前評価時と比べて増加している。また、三河港の輸出、輸入額もコロナ禍の影響によって一時的に減少したが、事前評価時同等まで回復している。 ・事業区間周辺には工場等が立地しており、物流交通の需要が見込まれる。 <p>(2) 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道362号和田辻交差点、当古橋東交差点は、依然、主要渋滞箇所指定されている。 ・依然として、当該路線の現道区間、並行する一般県道豊橋一宮線の混雑度は高く、混雑時旅行速度は低下傾向にある。 ・愛知県のキャベツの全国シェア率は第1位であり、事業区間周辺には農産物の集出荷場が立地していることから物流需要も見込まれる。 ・事業区間南側では土地区画整理事業が施行中(施行期間H7~R16)で、周辺地区の人口伸び率は豊橋市全体平均を超え、順調に人口が増加している。 <p>(3) 地震・津波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は第二次緊急輸送道路として計画されており、防災ネットワーク強化の必要性は変わらない。(愛知県地域防災計画(2024.6)) |
| 1) 必要性の変化 | <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として並行路線の混雑度は1.0を超えており、大きな変動はなく、主要地方道東三河環状線バイパスの必要性は依然高い。 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--------|-------------|------|------|------|--------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|----|
| 判定 | B | <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】 高規格道路へのアクセス性向上、地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) 進捗状況 | 【事業計画及び実績】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 合計 |
| | 工種区分 | 調査・設計 | ←————→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 用地補償 | ←————→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 工事 | ←————→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・土工 | ←————→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・橋梁工 | ←————→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・舗装工 | ←————→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費(億円) | 前回計画 | 4.3 | 33.8 | | | | | 34.0 | | | | | - | - | | | | | 72.0 | |
| | | 実績 | 4.2 | 8.8 | | | | | | | | | | | | | | | 13.0 | | |
| 今回計画 | | 4.2 | 8.8 | | | | | 84.3 | | | | | 75.7 | | | | | 173.0 | | | |
| 【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) | | 0.0 | 0.0 | 0% | | | | 2.4 | 0% | | | | | | | | | | | | |
| 事業費(億円) | | 38.0 | 13.0 | 34% | | | | 173.0 | 8% | | | | | | | | | | | | |
| 工事費 | | 17.7 | 0.0 | 0% | | | | 142.6 | 0% | | | | | | | | | | | | |
| 用補費 | | 16.6 | 7.9 | 48% | | | | 16.6 | 48% | | | | | | | | | | | | |
| その他 | | 3.8 | 5.1 | 135% | | | | 13.8 | 37% | | | | | | | | | | | | |
| ※用地進捗率(面積ベース)は約28% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【施工済みの内容】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ・供用済み区間はなし。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) 未着手又は長期化の理由 | <p>・関係機関協議(橋梁形式の変更)に時間を要したため。 ・車線数の変更(2車線→4車線)。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) 今後の事業進捗の見込み | <p>【阻害要因】 ・関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、大きな阻害要因はない。</p> <p>【今後の見込み】 ・2033年度までに整備が完了する予定である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

②事業の進捗状況及び見込み

| | 判定 | <p>A：事業は順調であり、計画どおり確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか</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、ほぼ計画どお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、ほぼ計画どおりの完成が見込まれる。 ○これまで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、ほぼ計画どお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】 関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、2033年度までの本事業の完成が見込まれる。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ③事業の効果の変化 | 1) 貨幣価値化可能な効果（費用対分析結果）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】 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 【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年: 2016年)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年: 2020年)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年: 2024年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>54.4</td> <td>57.4</td> <td>137.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.2</td> <td>1.6</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>55.5</td> <td>59.1</td> <td>139.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>131.0</td> <td>138.5</td> <td>219.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>20.5</td> <td>24.3</td> <td>11.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.7</td> <td>2.1</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>153.2</td> <td>165.0</td> <td>231.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>11,900</td> <td>13,200</td> <td>21,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>2.8</td> <td>2.8</td> <td>1.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | 区分 | | 事前評価時 (基準年: 2016年) | 再評価時 (1回目) (基準年: 2020年) | 再評価時 (2回目) (基準年: 2024年) | 備考 | 費用 (億円) | 事業費 | 54.4 | 57.4 | 137.5 | | 維持管理費 | 1.2 | 1.6 | 1.5 | | 合計 (C) | 55.5 | 59.1 | 139.0 | | 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 131.0 | 138.5 | 219.9 | | 走行経費減少便益 | 20.5 | 24.3 | 11.0 | | 交通事故減少便益 | 1.7 | 2.1 | 0.9 | | 合計 (B) | 153.2 | 165.0 | 231.7 | | (参考) 算定要因 | 計画交通量 (台/日) | 11,900 | 13,200 | 21,800 | | 費用対効果分析結果 (B/C) | | 2.8 | 2.8 | 1.7 | |
| | 区分 | | 事前評価時 (基準年: 2016年) | 再評価時 (1回目) (基準年: 2020年) | 再評価時 (2回目) (基準年: 2024年) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 費用 (億円) | 事業費 | 54.4 | 57.4 | 137.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 維持管理費 | 1.2 | 1.6 | 1.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 合計 (C) | 55.5 | 59.1 | 139.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 131.0 | 138.5 | 219.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 走行経費減少便益 | 20.5 | 24.3 | 11.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 交通事故減少便益 | 1.7 | 2.1 | 0.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 合計 (B) | 153.2 | 165.0 | 231.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (参考) 算定要因 | | 計画交通量 (台/日) | 11,900 | 13,200 | 21,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 (B/C) | | 2.8 | 2.8 | 1.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある ※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</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>【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5年12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"> ・暫定2車線から完成4車線への計画変更により、計画交通量が増えたため、便益が増加し、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

【事前評価時の状況】

・「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 | ①地震・津波対策の強化 | ◎ | ■ 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 | ⑥国際競争力を強化する基盤整備 | ◎ | ■ b) 広域的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 | | | 3 | 3 | |
| 3 成長力 | ⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 | ◎ | ■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | | ■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除去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 | | | | 9 | 9 |
| 評価値 | | | | | 1.00 |

【再評価時（1回目）の状況】

・「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 | ①地震・津波対策の強化 | ◎ | □ 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 | ⑥国際競争力を強化する基盤整備 | ◎ | □ 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 | | | 3 | 3 | |
| 3 成長力 | ⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 | ◎ | □ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | | ■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除去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 | | | | 9 | 9 |
| 評価値 | | | | | 1.00 |

道路・街路事業の事業評価マニュアル

（令和 6 年 2 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）

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善、広域的な防災機能の向上がある。
- ・「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1.00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 | ◎ | ■ b) 広域交通性の向上が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | | ■ 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 | | | 3 | | |
| 2 を あ い ち を 守 る | ②地域の活性化 | ◎ | ■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | | ■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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 | |
| | | | □ その他渋滞緩和に資する事業に該当する | 1 | |
| 合計 | | | 3 | | |
| 3 を 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 | |
| 合計 | | | 3 | | |
| 総合計 | | | 9 | 9 | |
| 評価値 | | | | 1.00 | |

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和6年2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)

【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

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】

事前評価時からB/Cは低下したものの、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 年目) □対象外

【事業完了後5年を超えて実施する理由・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

主要地方道東三河環状線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続