

再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般県道 <small>とよはしかんじょうせん</small> 豊橋環状線 <small>こうほうばし</small> （弘法橋）					
事業箇所	<small>とよはししゅうしかわちよう</small> 豊橋市牛川町地内					
事業のあらまし	<p>一般県道豊橋環状線は、豊橋市牛川町を起・終点とし、豊橋駅を中心とする豊橋市の内環状道路として位置づけられるもので、外環状道路の主要地方道 東三河環状線とともに、豊橋市の交通円滑化と市街地形成を図るうえで重要な路線である。</p> <p>しかしながら、当該事業区間においては、豊橋市街地と東名高速道路の豊川ICを結ぶアクセス道路として慢性的に混雑しているうえに、隣接して牛川西部区画整理事業が進められ、今後更なる交通量の増加が懸念されている。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地域の活性化」、「地震・津波対策」に対して、豊橋市街地と豊川ICを結ぶ環状道路ネットワークを強化し、当該地域における交通の円滑化と周辺の渋滞緩和を図るため、一般県道豊橋環状線のバイパス整備をするものである。</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</p> <p>② 地域の活性化</p> <p>③ 地震・津波対策</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2014年度)	再評価時 (2019年度)	再評価時 (2024年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2014年度 ～2022年度	2014年度 ～2029年度	2014年度 ～2031年度	関係機関協議を踏まえた工程変更	
	事業費 (億円)	14.0	14.0	28.5		
	経費内訳	工事費	10.7	10.7	24.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>下部工の変更及び検査路の追加 (+4.1億円)</li> <li>築堤工事・現河道の付替 (+6.1億円)</li> <li>締切における硬質地盤用機械の導入 (+1.0億)</li> <li>物価上昇による資機材及び労務単価の増 (+2.1億円)</li> </ul>
		用補費	2.3	2.3	1.9	補償費の精査 (-0.4億)
		その他	1.0	1.0	2.6	残事業における委託費用の増 (+1.6億)
事業内容	バイパス整備 延長 L=0.3km 幅員 W=12.0m 2/4車線	バイパス整備 延長 L=0.3km 幅員 W=12.0m 2/4車線	バイパス整備 延長 L=0.3km 幅員 W=12.0m 2/4車線			



	2) 未着手又は長期化の理由	・関係機関協議を踏まえた工程変更を行ったため。																																																					
	3) 今後の事業進捗の見込み	<b>【阻害要因】</b> ・関係機関協議を踏まえた工程変更を行い長期化したものの、その他大きな阻害要因はない <b>【今後の見込み】</b> ・2031年度までに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。 <b>【理由】</b> 事業期間は2年間延長しているものの、今後は大きな阻害要因もなく、2031年度までの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	<b>【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】</b> 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 <b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</b> <table border="1" data-bbox="397 1124 1402 1659"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：2015年)</th> <th>再評価 (基準年：2019年)</th> <th>再評価 (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 rowspan="6" style="text-align: center;">前回評価時は 一定規模未満事業のため 未実施</td> <td rowspan="6"></td> <td>25.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>25.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>87.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>2.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>90.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td>計画</td> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">14,800</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>算定</td> <td>交通量</td> </tr> <tr> <td colspan="2">要因 (台/日)</td> <td colspan="2"></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td colspan="2"></td> <td>3.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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><b>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</b>          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><b>【変動要因の分析】</b>          —</p>				区分		事前評価時 (基準年：2015年)	再評価 (基準年：2019年)	再評価 (基準年：2024年)	備考	費用 (億円)	事業費	前回評価時は 一定規模未満事業のため 未実施		25.0		維持管理費	0.1		合計(C)	25.1		効果 (億円)	走行時間短縮便益	87.2		走行経費削減便益	2.6		交通事故減少便益	0.9		合計(B)	90.7		(参考)	計画		14,800		算定	交通量	要因 (台/日)						費用対効果分析結果(B/C)				3.6	
	区分		事前評価時 (基準年：2015年)	再評価 (基準年：2019年)	再評価 (基準年：2024年)	備考																																																	
費用 (億円)	事業費	前回評価時は 一定規模未満事業のため 未実施		25.0																																																			
	維持管理費			0.1																																																			
	合計(C)			25.1																																																			
効果 (億円)	走行時間短縮便益			87.2																																																			
	走行経費削減便益			2.6																																																			
	交通事故減少便益			0.9																																																			
	合計(B)	90.7																																																					
(参考)	計画		14,800																																																				
算定	交通量																																																						
要因 (台/日)																																																							
費用対効果分析結果(B/C)				3.6																																																			

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】  
 ・事前評価時に貨幣価値化困難な効果の評価は実施していない。  
 【再評価時(1回目)の状況】  
 ・再評価時(1回目)に貨幣価値化困難な効果の評価は実施していない。  
 【再評価時(2回目)の状況】  
 ・貨幣価値化困難な効果として、「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」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		評価対象の判断	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)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待 <input type="checkbox"/> 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 <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 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	3
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 高速道路・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 <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 <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	MAX3 3 2 1	
合計				6	6
2 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が期待できる <input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏み切りの除去に係る事業に該当する <input 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 <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	2
			合計	3	
合計				3	2
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 <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づ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	MAX3 3 2 1	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

A  
 ①: 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】  
 ・B/Cは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 事後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、旅行速度、混雑度

V 事業評価監視委員会の意見

一般県道豊橋環状線(弘法橋)の対応方針(案)[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続