

再 評 価 調 査 書

I 事業概要	
事業名	道路事業
地区名	一般国道 151 号（一宮 ^{いちのみや} バイパス）
事業箇所	新城市 ^{かわだ} 川田～豊川市 ^{あそうだちよう} 麻生田町
事業のあらまし	<p>一般国道 151 号は、長野県飯田市から愛知県豊橋市に至る延長 132km の路線であり、新東名高速道路新城 IC と重要港湾の三河港を接続する重要な路線である。また、第 1 次緊急輸送道路に指定されており、防災上重要な路線である。</p> <p>当該事業区間に並行する現道の沿線は、地域住民の生活道路であるとともに、東名高速道路豊川 IC や新東名高速道路新城 IC へのアクセス道路であるが、慢性的に渋滞が発生しており、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、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地域の活性化」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、地域における交通の円滑化と周辺の混雑を緩和するとともに、高規格道路等へのアクセス性の向上、災害時における緊急輸送路ネットワークの強化を図るため、一般国道 151 号（一宮バイパス）の整備を行うものである。</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（高規格道路等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・津波対策の強化（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>

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】 事業箇所と並行する現道は豊川市の中心市街地を通過するため、通過交通と域内交通が輻輳することにより慢性的な交通渋滞や交通事故を引き起こしている。 (平成 17 年道路交通センサス 一般国道 151 号 交通量 : 26,138 台/日、混雑度 : 1.55、大型車混入率 : 12.7%)</p> <p>【再評価時(1回目)の状況】 交通量は減少しているものの依然として混雑度は高いことから、通過交通と域内交通の輻輳は改善されず、依然として慢性的な交通渋滞や交通事故を引き起こしている。 (平成 22 年道路交通センサス 一般国道 151 号 交通量 : 24,429 台/日、混雑度 : 1.23、大型車混入率 : 9.8%)</p> <p>【再評価時(2回目)の状況】 交通量は増加し混雑度もやや上昇するなど、通過交通と域内交通の輻輳は改善されず、依然として慢性的な交通渋滞や交通事故を引き起こしている。 (平成 27 年道路交通センサス 一般国道 151 号 交通量 : 25,974 台/日、混雑度 : 1.27、大型車混入率 : 11.2%)</p> <p>【再評価時(3回目)の状況】 ・特に変化なし</p> <p>【再評価時(今回)の状況】</p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化 ・国土軸である東名高速道路や新東名高速道路と三河港を結ぶ本路線は重要な物流ネットワークのひとつである。 ・並行する路線のうち、国道 151 号現道は交通量が減少しているものの、(主)豊川新城線では、混雑度は依然として 1.25 を上回り慢性的な混雑が発生しているため (H27 : 1.27、R3 : 1.32)、定時性・速達性確保の観点から物流ネットワークの強化が必要といえる。</p> <p>② 地域の活性化 ・主要渋滞箇所が複数ある国道 151 号現道など、事業区間と並行する路線では混雑度が高い区間がみられ、豊橋・豊川～新城市の移動の障害となっている。 ・当事業によって交通の分散が図られることで並行路線の混雑状況が緩和され、自動車による地域間の移動や特急停車駅の豊川駅へのアクセス向上が期待できる。</p> <p>③地震・津波対策の強化 ・国道 151 号現道は第 1 次緊急輸送道路として位置づけられ、第 3 次地震対策アクションプランの対象路線にもなっている。</p> <p>【変動要因の分析】 ・依然として現道及び並行道路の混雑度は 1.0 を超えており、引き続き課題となっている。 ・現道は第 1 次緊急輸送道路として位置づけられており、本事業整備後は、本事業区間が第 1 次緊急輸送道路に指定される予定である。</p>
	<p>判定</p> <p>B</p> <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】 ・豊川 IC や三河港へのアクセス性向上、現道が第 1 次緊急輸送道路に指定されていることから、事業の必要性は変わらないため。</p>

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2008～2011</th> <th>2012～2016</th> <th>2017～2021</th> <th>2022～2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>・道路工</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>1.3</td><td>23.9</td><td>40.3</td><td>23.7</td><td colspan="3">80.8</td><td></td><td>-</td><td></td><td>170.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>1.3</td><td>23.9</td><td>57.9</td><td>23.7</td><td colspan="3"></td><td></td><td></td><td></td><td>106.7</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>1.3</td><td>23.9</td><td>57.9</td><td>23.7</td><td colspan="3">98.5</td><td></td><td></td><td></td><td>205.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <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>7.9</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>7.9</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>89.2</td> <td>106.7</td> <td>120%</td> <td>205.2</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>47.5</td> <td>60.6</td> <td>128%</td> <td>125.2</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>41.7</td> <td>41.1</td> <td>99%</td> <td>75.0</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>0.0</td> <td>5.0</td> <td>—</td> <td>5.0</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済み区間】 供用済み区間はなし。</p>		2008～2011	2012～2016	2017～2021	2022～2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	工種区分	調査・設計												用地補償												工事												・道路工												・橋梁工												・舗装工												事業費(億円)	前回計画	1.3	23.9	40.3	23.7	80.8				-		170.0	実績	1.3	23.9	57.9	23.7							106.7	今回計画	1.3	23.9	57.9	23.7	98.5						205.2		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)	7.9	—	—	7.9	—	事業費(億円)	89.2	106.7	120%	205.2	52%	工事費	47.5	60.6	128%	125.2	48%	用補費	41.7	41.1	99%	75.0	55%	その他	0.0	5.0	—	5.0	100%
		2008～2011	2012～2016	2017～2021	2022～2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計																																																																																																																																																									
	工種区分	調査・設計																																																																																																																																																																				
		用地補償																																																																																																																																																																				
		工事																																																																																																																																																																				
		・道路工																																																																																																																																																																				
		・橋梁工																																																																																																																																																																				
	・舗装工																																																																																																																																																																					
	事業費(億円)	前回計画	1.3	23.9	40.3	23.7	80.8				-		170.0																																																																																																																																																									
		実績	1.3	23.9	57.9	23.7							106.7																																																																																																																																																									
今回計画		1.3	23.9	57.9	23.7	98.5						205.2																																																																																																																																																										
	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)	7.9	—	—	7.9	—																																																																																																																																																																	
事業費(億円)	89.2	106.7	120%	205.2	52%																																																																																																																																																																	
工事費	47.5	60.6	128%	125.2	48%																																																																																																																																																																	
用補費	41.7	41.1	99%	75.0	55%																																																																																																																																																																	
その他	0.0	5.0	—	5.0	100%																																																																																																																																																																	
2) 未着手又は長期化の理由	・用地買収に時間を要したことで、事業期間を延長している。																																																																																																																																																																					
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【今後の見込み】</p> <p>・用地買収について、既に地元の合意を概ね得られているため、2030年度までに整備が完了する予定である。</p>																																																																																																																																																																					
判定	<p>B</p> <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。 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。</p> <p>【理由】</p> <p>・用地買収に時間を要したことで、事業期間を延長したものの、今後は阻害要因がなく、2030年度に完了する見込みであるため。</p>																																																																																																																																																																					

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）分析結果】								
		区分		事業採択時 (2007)	再評価時 (1回目) (2012)	再評価時 (2回目) (2017)	再評価時 (3回目) (2022)	再評価時 (4回目) (2024)	備考	
		費用 (億円)	事業費		170.9	179.8	-	217.6	269.2	
			維持管理費		5.8	3.5	-	5.9	5.9	
			合計 (C)		176.7	183.3	-	223.5	275.0	
		効果 (億円)	走行時間短縮便益		806.0	341.2	-	535.4	510.7	
			走行経費減少便益		35.6	66.7	-	38.4	27.9	
			交通事故減少便益		50.4	20.8	-	7.8	6.5	
			合計 (B)		892.0	428.7	-	581.7	545.1	
			(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	26,000	24,100	-	27,200	27,100	
		費用対効果分析結果 (B/C)			5.0	2.3	-	2.6	2.0	
		※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（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）								
		【変動要因の分析】 事業費が増加したことに伴い、前回評価時と比べてB/Cは減少したものの、依然として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

【事前評価時の状況】

・国道 151 号は災害時に必要となる第 1 次緊急輸送道路に指定されており、朝夕の慢性的な渋滞が災害発生時の緊急輸送道路としての機能を阻害する事から、災害時でも迅速な緊急輸送が可能な道路としての役割を維持するため、第 1 次緊急輸送道路としての機能が強化される

【再評価時(1回目)の状況】

・特に変化なし

【再評価時(2回目)の状況】

・平成 24 年度に当該事業区間に並行する現道 3 箇所の交差点が渋滞対策プログラムの主要渋滞箇所位置付けられた。また、当該路線は平成 26 年度に第 3 次あいち地震対策アクションプランの整備計画に位置付けられた。

【再評価時(3回目)の状況】

・特に変化なし

【再評価時(今回)の状況】

・2024 年度に、渋滞対策プログラムの主要渋滞箇所が 3 箇所から 2 箇所に減少した。交通量についても、新型コロナウイルス感染拡大により 2015 年度時点よりも減少したが、依然として混雑度は 1.0 を超える混雑状況である。
 ・「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(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
陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a)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が期待できる <input checked="" 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	3
			1		
陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> b)広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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	3
			2	1	
合計			6		
地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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	3
			2	1	
合計			3		
地震・津波対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> a)広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" 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	3
			2	1	
合計			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(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)

【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

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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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。</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 【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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		
一般国道151号（一宮バイパス）の対応方針(案) [事業継続] を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		