

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道東三河環状線 <small>ひがしみかわかんじょうせん</small> （大崎・三蔵子工区 <small>おおさき さんぞうこ</small> ）				
事業箇所	豊川市市田町～三蔵子町地内 <small>いちだちょう さんぞうごちよう</small>				
事業のあらまし	<p>主要地方道東三河環状線は、東名高速道路豊川 IC、東西物流軸である国道 1 号や国道 23 号、及び南北物流軸である国道 151 号等を結ぶ環状道路である。第 2 次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>事業区間は、豊川市内に位置し、生産・物流拠点である三河港と、東名高速道路豊川 IC を結ぶ、本地域の物流を担う重要な区間であるものの、現道には主要渋滞箇所指定されている交差点があり、朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生している。また、第 2 次緊急輸送道路に指定されているため、災害時における安全・円滑な通行を確保する必要がある。</p> <p>このため、本事業は、東名高速道路豊川 IC へのアクセス性向上を図るとともに、大規模災害時における円滑な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>①陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性の向上）</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（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (2004 年度)	再評価時(1 回目) (2016 年度)	再評価時(2 回目) (2021 年度)	変動要因の分析
	事業期間	2004～2020	2004～2020	2004～2025	用地交渉の難航
	事業費(億円)	82.1	82.1	105.4	
	経費内訳				
	工事費	17.7	17.7	35.8	交通状況等を踏まえた道路計画の変更 (暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更) (9.0 億円→22.6 億円) 地質調査結果に基づく軟弱地盤の改良 (1.0 億円→5.5 億円)
	用補費	59.0	59.0	62.7	契約実績及び物件調査結果に基づく補償費の増 (18.6 億円→22.3 億円)
その他	5.4	5.4	6.9	交通状況等を踏まえた道路計画の変更 (暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更) (4.1 億円→5.6 億円)	
事業内容	バイパス整備 延長:3.2km 幅員:30m 2 車線	バイパス整備 延長:3.2km 幅員:30m 2 車線	バイパス整備 延長:3.2km 幅員:30m 4 車線	交通状況等を踏まえた道路計画の変更 (暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更)	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事業採択時の状況】

・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。

【再評価時(1回目)の状況】

・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。
 ・2012年に国道23号の豊橋BPが開通するとともに、2013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。

・2013年に現道の^{ほんのちょうひがしうら}本野町東浦交差点は主要渋滞箇所^{ほんのちょうひがしうら}に指定されており、依然として渋滞が発生している。

・第2次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時などに円滑な救援・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。

【再評価時(2回目)の状況】

(1)陸・海・空一体の国際競争力の強化

・日本一の輸入自動車取扱港の三河港の輸入額、輸出額は2016年以降も引き続き増加傾向である。
 ・豊川市ほか、豊橋市、田原市、蒲郡市を含む東三河4市の製造品出荷額等は2016年以降も引き続き増加傾向にあり、事業区間周辺で物流交通の増加が見込まれることから、事業の必要性は増大している。

(2)地域の活性化

・現道の^{ほんのちょうひがしうら}本野町東浦交差点は2013年度から主要渋滞箇所^{ほんのちょうひがしうら}に指定されており、依然として渋滞が発生している。

・事業区間南側の^{やわた}八幡駅周辺では、立地適正化計画において、市民病院や商業施設等が立地する地域拠点に位置づけられており、2023年度には大型商業施設の開業を予定している。開業後は更なる交通需要の増加が見込まれるため、事業の必要性は増大している。

(3)地震・津波対策(緊急輸送道路の整備)

・事業区間は第2次緊急輸送道路として計画されており、豊川市北部から災害拠点病院である豊川市民病院にアクセスする道路である。本事業の整備により緊急輸送道路ネットワークが強化されることから、防災面での事業の必要性は依然として高い。

【変動要因の分析】

三河港の輸出入額が増加傾向であり、今後も物流交通の増加が見込まれることや、^{やわた}八幡駅周辺地区の整備が進展し、交通需要の増加が見込まれることから、前回評価時より事業の必要性が増大している。

判定

A

- 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。

【理由】

前回評価時と比べて、物流交通の増加が見込まれることや、周辺での開発が進展していることから、事業の必要性が増大しているため。

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】
 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】

区分		事業採択時 (基準年：2004年度)	再評価時(1回目) (基準年：2016年度)	再評価時(2回目) (基準年：2021年度)	備考
費用 (億円)	事業費	—	95.1	136.3	
	維持管理費	—	2.1	2.7	
	合計(C)	—	97.2	139.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	168.7	276.7	
	走行経費減少便益	—	35.2	36.4	
	交通事故減少便益	—	2.3	14.3	
	合計(B)	—	206.2	327.5	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	—	10,100	22,600	
費用対効果分析結果(B/C)		—	2.1	2.4	

※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

【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(2018年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・道路計画の変更等により事業費は増加したものの、計画交通量の増大により便益も増加し、B/Cは向上している。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

—

【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	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	3	
			<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付けられた事業に該当する	3		
			<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	2		
			<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	1		
合計			3	3		
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> 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	MAX	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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		
			<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	2		
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上に資する道路事業に該当する	1		
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX		3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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		
			<input type="checkbox"/> 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		
			<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	1		
合計			6	6		
7 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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		
			<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	2		
			<input type="checkbox"/> 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		

【再評価時(2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(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	◎	<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	MAX	3	
			<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	3		
			<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	2		
			<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	1		
	②地域の活性化	◎	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	3
				<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	3	
				<input type="checkbox"/> 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	
				<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	1	
合計			6	6		
2 あいちを守る	◎	◎	<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	MAX	3	
			<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去に係る事業に該当する	3		
			<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	2		
			<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
合計			3	3		
3 あいちを守る	◎	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	3	
			<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付けられた事業に該当する	3		
			<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	2		
			<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	1		
合計			3	3		
総合計			12	12		
評価値				1.00		

道路・街路事業評価マニュアル

(2021年3月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

・道路交通センサス結果の更新により評価値は低下しているが、依然として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。

【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	
<p>■対象（事業完了後 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	
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。	
Ⅵ 対応方針	
事業継続	