

再 評 価 調 書 (案)

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	愛知県 ^{しんしろしかわだ} 新城市川田～豊川市 ^{とよかわしあそうだちょう} 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、南信州地域と東三河地域の交流を促進する幹線道路の役割に加え、新東名高速道路新城 IC と重要港湾の三河港を結ぶ物流機能も担い、産業活動の活性化を支える重要な路線であるとともに、第一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、民家が多く立ち並び生活交通が多いことに加え、東名高速道路豊川 IC、新東名高速道路新城 IC と接続していることから、物流の交通も多く慢性的な混雑が発生している。</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、慢性的な混雑を緩和し新東名高速道路新城 IC と重要港湾三河港とのアクセス向上、東三河北部（奥三河）山間地域から東名高速道路豊川 IC における交通の円滑化と周辺の渋滞の緩和、災害時における緊急輸送路ネットワークの強化を目的に一般国道 151 号のバイパス道路を整備するものである。</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（主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上、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>						
計画変更の推移		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 (今回) (2022)	変動要因 の分析	
	事業期間	2008 年度～ 2016 年度	2008 年度～ 2020 年度	2008 年度～ 2028 年度	2008 年度～ 2028 年度		
	事業費 (億円)	170.0	170.0	170.0	170.0		
	経費 内訳	工事費	95.0	95.0	95.0	95.0	
		用補費	75.0	75.0	75.0	75.0	
その他		0.0	0.0	0.0	0.0		
事業内容	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 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】 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(今回)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"> ・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。なお、三河港の輸出入額はコロナ禍から回復基調にある。 ・国道151号現道の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)、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>② 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>③ 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性について、大きな変動要因はない。

		<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"> 事業進捗を図る上で阻害要因はなく、2028年度までの完成が見込まれる。 																																																																	
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】																																																																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (2007)</th> <th>再評価時 (1回目) (2012)</th> <th>再評価時 (2回目) (2017)</th> <th>再評価時 (今回) (2022)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>170.9</td> <td>179.8</td> <td>—</td> <td>217.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>5.8</td> <td>3.5</td> <td>—</td> <td>5.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>176.7</td> <td>183.3</td> <td>—</td> <td>223.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>806.0</td> <td>341.2</td> <td>—</td> <td>535.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>35.6</td> <td>66.7</td> <td>—</td> <td>38.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>50.4</td> <td>20.8</td> <td>—</td> <td>7.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>892.0</td> <td>428.7</td> <td>—</td> <td>581.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>26,000</td> <td>24,100</td> <td>—</td> <td>27,200</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>5.0</td> <td>2.3</td> <td>—</td> <td>2.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	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 (今回) (2022)	備考	費用 (億円)	事業費	170.9	179.8	—	217.6		維持管理費	5.8	3.5	—	5.9		合計(C)	176.7	183.3	—	223.5		効果 (億円)	走行時間短縮便益	806.0	341.2	—	535.4		走行経費減少便益	35.6	66.7	—	38.4		交通事故減少便益	50.4	20.8	—	7.8		合計(B)	892.0	428.7	—	581.7		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	26,000	24,100	—	27,200		費用対効果分析結果(B/C)		5.0	2.3	—	2.6	
		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 (今回) (2022)	備考																																																											
		費用 (億円)	事業費	170.9	179.8	—	217.6																																																												
			維持管理費	5.8	3.5	—	5.9																																																												
			合計(C)	176.7	183.3	—	223.5																																																												
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	806.0	341.2	—	535.4																																																												
			走行経費減少便益	35.6	66.7	—	38.4																																																												
			交通事故減少便益	50.4	20.8	—	7.8																																																												
			合計(B)	892.0	428.7	—	581.7																																																												
(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)		26,000	24,100	—	27,200																																																													
費用対効果分析結果(B/C)		5.0	2.3	—	2.6																																																														
<p>※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。 完成4車整備に要する追加の経費を考慮し、費用とB/Cを算定した。</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4年2月 国土交通省 道路局 都市局)																																																																			
【分析】																																																																			
B/Cが2.3から2.6へ上昇した。主な要因は、近年の交通状況を反映し、計画交通量が増加した影響で便益が増加したことである。																																																																			

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一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、第一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に位置付けられた。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(今回)の状況】

・特に変化なし
 ・「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 2 1	3
		<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	MAX3 3 2 1	
		合計	6	
地域の活性化	◎	<input checked="" 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 2 1	3
		<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 2 1	
		合計	3	
		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 4 年 3 月、愛知県 建設局道路維持課・道路建設課・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。

【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、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（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

VI 対応方針