

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要				
事業名	道路事業（道路改良事業）			
地区名	主要地方道 <small>とよはしのりもとせん</small> 豊橋乗本線および一般県道 <small>とみおかおおみせん</small> 富岡大海線			
事業箇所	愛知県 新城市 <small>ひよし のりもと</small> 日吉～乗本地内および新城市 <small>あるみ</small> 有海地内			
事業のあらまし	<p>主要地方道豊橋乗本線は、豊橋市から新城市に至る延長 24.4km の路線であり、一般県道富岡大海線は、新城市南部の富岡から有海にいたる延長 6.7km の路線である。また、両路線は市街地外郭部に位置し、新城南部地域から新東名高速道路新城 IC につながる道路にもなっている。</p> <p>本事業区間の現道は、急峻な山地と河川に挟まれ、地形に沿った曲線区間や幅員狭小区間がみられる中、落石等の危険性も高い路線でもある。</p> <p>このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」「山間・離島対策」を主な目的として、新城市南部の産業拠点と新城 IC を結ぶ道路ネットワークを強化するとともに、一級河川豊川左岸地域における円滑で安全な自動車の走行を実現し、日常生活の利便性向上に資するため、主要地方道豊橋乗本線と一般県道富岡大海線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（高規格道路・地域高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>②山間・離島対策の推進（自動車の安全性・走行性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>-</p>			
計画変更の推移		事前評価時 (2017年度)	再評価時 (2022年度)	変動要因の分析
	事業期間	2018～2025年度	2018～2029年度	用地交渉の難航
	事業費（億円）	〈豊橋乗本線〉 20.7 〈富岡大海線〉 5.7	〈豊橋乗本線〉 20.7 〈富岡大海線〉 5.7	
	経費内訳	工事費	〈豊橋乗本線〉 18.3 〈富岡大海線〉 3.0	〈豊橋乗本線〉 18.3 〈富岡大海線〉 3.0
		用補費	〈豊橋乗本線〉 1.2 〈富岡大海線〉 1.6	〈豊橋乗本線〉 1.2 〈富岡大海線〉 1.6
		その他	〈豊橋乗本線〉 1.2 〈富岡大海線〉 1.1	〈豊橋乗本線〉 1.2 〈富岡大海線〉 1.1
	事業内容	<p>〈豊橋乗本線〉 バイパス整備（延長L=1.3km（うち橋梁部L=0.2km）、車線数：2車線、幅員：W=10.0m）</p> <p>〈富岡大海線〉 バイパス整備（延長L=0.9km、車線数：2車線、幅員：W=10.0m）</p> <p>走行性、施工性、経済性、地域への影響等の観点から現道拡幅案との比較検討を実施し、バイパス案を採用。</p>	<p>〈豊橋乗本線〉 バイパス整備（延長L=1.3km（うち橋梁部L=0.2km）、車線数：2車線、幅員：W=10.0m）</p> <p>〈富岡大海線〉 バイパス整備（延長L=0.9km、車線数：2車線、幅員：W=10.0m）</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】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新城市南部地域には新城南部企業団地等の多くの企業が立地しており、今後大型車をはじめ交通量の増加が見込まれる路線であるため、新東名高速道路新城 IC へのアクセス強化が必要である。 <p>②山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道豊橋乗本線の現道は、地形に沿った急な曲線区間や幅員狭小区間がみられるため、狹隘区間を回避し、安全な通行ルートの確保による信頼性の向上を図る必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時点と同様、再評価時点においても新城市南部地域には新城南部企業団地等の多くの企業が立地しており、本路線の事業採択後も新たな企業の立地が進んでいるため、新東名高速道路新城 IC へのアクセス強化が必要である。 <p>②山間・離島対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時点と同様、再評価時点においても主要地方道豊橋乗本線の現道は、地形に沿った急な曲線区間や幅員狭小区間がみられるほか、防災カルテに基づく落石等の要対策箇所が点在しているため、バイパス整備により、安全な通行ルートの確保による信頼性の向上を図る必要がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路新城 IC へのアクセス強化、安全な通行ルートの確保による信頼性向上の必要性は依然として高い。
	<p style="text-align: center;">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。 ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】 新東名高速道路新城 IC へのアクセス強化や安全な通行ルートの確保といった事業の必要性に大きな変化がないため。</p> <p style="text-align: center;">判定</p>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計	
工種 区分	調査・設計	←————→													
	用地補償	←————→													
	工事						←————→								
	・土工						←————→								
	・舗装工										←————→	←————→			
	・橋梁工							←————→							
事業費 (億円)	当初計画	12.4			14.0								26.4		
	実績	2.2											2.2		
	今回計画	2.2							24.2				26.4		

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	0.0	0.0	0	2.2	0
事業費(億円)	12.4	2.2	18	26.4	8
工事費	7.4	0	0	21.3	0
用補費	2.7	0.7	26	2.8	25
その他	2.3	1.5	65	2.3	65

※用地取得率（面積ベース） 豊橋乗本線 1工区：87%、2工区：0%
富岡大海線 27%

【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

・地権者の諸事情により用地交渉が難航したため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地交渉が難航している箇所については、用地取得できる見通しであり、その他に大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2029年度までに整備完了予定である。

判定

B

- A：これまで事業は順調であり、引き続き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。

【理由】

・用地を取得できる見通しがあり、2029年度までに整備完了が見込まれるため。

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		事前評価時 (基準年:2018年)	再評価時 (基準年:2022年)	備考
費用 (億円)	事業費	20.3	—	
	維持管理費	1.3	—	
	合計 (C)	21.6	—	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	106.4	—	
	走行経費減少便益	2.1	—	
	交通事故減少便益	0.04	—	
	合計 (B)	108.6	—	
	(参考) 算定要因	計画 交通量 (台/日) 9,500 7,400	7,400 5,800	(主) 豊橋乗本線 (一) 富岡大海線
費用対効果分析結果 (B/C)		5.0	—	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

※再評価における費用対効果分析については、愛知県公共事業評価実施要領細則により、原則として、事前評価時（前回評価時）と比べ、その要因（費用等）が3割を超えて変化している場合、または費用対効果分析結果が1未満になる恐れがある場合に実施するものとされており、今回評価では算定していない。

【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）

③事業の効果の変化

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「国際競争力を強化する基盤整備」、「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」がある。また、「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0.67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
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ 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	MAX3	1
			□ 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	
□ 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				
■ 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				
□ 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				
合計			6		
4 魅力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	□ a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
□ 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2				
□ 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1				
□ b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3		1		
□ 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3				
□ 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2				
合計			6		
総合計			12	8	
評価値			8/12=0.67		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成28年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「山間・離島対策の推進」がある。また、「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0.67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	◎	□ 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	MAX3	1
			□ 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	
□ 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				
■ 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				
□ 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				
合計			6		
2 あいちを守る	⑦山間・離島対策の推進	◎	□ a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
□ 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2				
□ 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1				
□ b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3		1		
□ 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3				
□ 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2				
合計			6		
総合計			12	8	
評価値			8/12=0.67		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和4年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【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、新規事業化時、再評価時ともに、評価値については0.6を超えている。

判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>・ B/Cが 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。</p>
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。</p> <p>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</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</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		