

再 評 価 調 書 ( 案 )

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	国道151号 <sup>みやした</sup> 宮下立体				
事業箇所	愛知県豊川市 <sup>しのづかちよう ひらいちよう</sup> 篠東町～平井町				
事業のあらまし	<p>一般国道151号は、長野県飯田市を起点とし、愛知県北設楽郡豊根村、豊川市を経て豊橋市を結び、南信州地域と東三河地域との連携交流を促進する幹線軸であり、東名高速道路へアクセスする主要幹線道路である。さらに、第一次緊急輸送道路に位置づけられており、大規模災害時等に円滑な復旧活動の基幹としての役割を担う防災上重要な路線である。</p> <p>当該事業区間の内、本路線と国道1号が平面交差する宮下交差点は、主要渋滞箇所になっており、重要港湾である三河港と東名高速道路豊川インターチェンジを結ぶ物流や産業活動に支障をきたしている。</p> <p>このため、東三河地域の交通の円滑化を図るとともに、東名高速道路豊川インターチェンジへのアクセス性の向上や災害時の緊急輸送道路の確保を目的として、一般国道151号の宮下交差点の立体化を行うものである。</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		事前採択時 (2017)	再評価時 (2021)	変動要因の分析	
	事業期間	2017年度 ～2026年度	2017年度 ～2026年度		
	事業費（億円）	51.0	69.0	重要物流道路指定 (2019.4) (国道1号、 国道151号) 道路橋示 方書改訂(2017.11)に 伴う橋梁下部工の変更	
	経費 内訳	工事費	48.0		62.8
		用補費	0		0
その他		3.0	6.2		
事業内容	立体交差化 延長=1.3km 幅員=40m 6車線	立体交差化 延長=1.3km 幅員=40m 6車線		・工事費 48.0億円→62.8億円 建築限界高さの見直し による(3.8m→4.1m) 基礎杭径の変更 (φ1,200→φ1,500) ・その他(委託費) 3.0億円→6.2億円 上記の修正詳細設計等	

II 評価			
① 事業 の 必要 性 の 変 化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備（定時性の確保、広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三河港は輸入自動車の取扱い台数・金額が24年連続日本一である重要港湾であり、東名高速道路豊川ICを結ぶ幹線道路ネットワークの強化が必要である。</li> </ul> <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線と一般国道1号が交差する宮下交差点は、交差点処理能力が著しく低下しており、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所指定されている。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の強化（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は地震対策アクションプランの位置付けがある第一次緊急輸送路であり、東名高速道路から一般国道1号、一般国道23号名豊道路へのアクセス機能を担うため、災害時に安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <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"> <li>・三河港は輸入自動車の取扱い台数・金額が28年連続日本一である重要港湾であり、東名高速道路豊川ICを結ぶ幹線道路ネットワークの強化が必要である。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線と一般国道1号が交差する宮下交差点は、交差点処理能力が著しく低下しており、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、「地域の主要渋滞箇所」に指定されている。</li> <li>・小坂井バイパスの無料化前の混雑度が1.14(H27 道路交通センサス)となっており、無料化に伴う交通量の増加により混雑度が1.27(H31.1.23 実施)と依然として慢性的な渋滞が発生している。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は第一次緊急輸送路に指定されており、さらに物流上重要な道路輸送網である重要物流道路に指定されたことで、災害時の重要性はもとより平常時にも安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小坂井バイパスの無料化に伴い、本事業区間の交通量は増加傾向にあり、混雑度も増大している。</li> <li>・重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わず重要な路線であることが位置づけられた。</li> </ul>		
判定	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">A</td> <td> <p>Ⓐ: 事前着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事前着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事前着手時に比べ必要性が著しく低下している</p> </td> </tr> </table> <p>・本事業区間の交通量が増大しており、重要物流道路に指定されるなど、着手時から事業の必要性が増大しているため。</p>	A	<p>Ⓐ: 事前着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事前着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事前着手時に比べ必要性が著しく低下している</p>
A	<p>Ⓐ: 事前着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事前着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事前着手時に比べ必要性が著しく低下している</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	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前採択時 (基準年:2019)</th> <th>再評価時 (基準年:2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>42.2</td> <td>64.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.9</td> <td>0.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>43.1</td> <td>65.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>69.5</td> <td>80.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>13.1</td> <td>12.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>5.9</td> <td>5.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>88.5</td> <td>97.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>9,400</td> <td>10,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.1</td> <td>1.5</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の。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号の重要物流道路指定や道路橋示方書改定による橋梁構造の変更により、事業費は増加している。</li> <li>・近年の交通状況の反映により、交通量が増大している。</li> <li>・その結果、交通量の増大により便益は増加するものの、事業費も増加したため、B/Cは低下しているが、依然として1.0を超えている。</li> </ul>			区分		事前採択時 (基準年:2019)	再評価時 (基準年:2021)	備考	費用 (億円)	事業費	42.2	64.7		維持管理費	0.9	0.8		合計(C)	43.1	65.5		効果 (億円)	走行時間短縮便益	69.5	80.5		走行経費減少便益	13.1	12.3		交通事故減少便益	5.9	5.1		合計(B)	88.5	97.9		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	9,400	10,500		費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.5	
	区分		事前採択時 (基準年:2019)	再評価時 (基準年:2021)	備考																																												
	費用 (億円)	事業費	42.2	64.7																																													
		維持管理費	0.9	0.8																																													
		合計(C)	43.1	65.5																																													
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	69.5	80.5																																													
		走行経費減少便益	13.1	12.3																																													
		交通事故減少便益	5.9	5.1																																													
		合計(B)	88.5	97.9																																													
		(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	9,400	10,500																																												
費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.5																																														

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、物流の拠点となる空港・港湾・モノづくり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緩和がある。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 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	◎	■ 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	3
			■ 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	
			■ 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	
			□ 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	◎	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3	
			□ 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	
			□ 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		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(2016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、物流の拠点となる空港・港湾・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・沿道環境の改善、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	◎	■ 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	3
			■ 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	
	■ 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			
	□ 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地域の活性化	◎	◎	■ 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	MAX3
■ 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				3	
□ 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	
□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する				1	
合計			3	3	
2 あいちを守る	◎	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	
			□ 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	
			□ 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	
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

(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】

・評価基準表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	B	<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>Ⓑ 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>
	<p>【理由】</p> <p>・前回評価時から B/C は低下したものの、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 を越えているため、事業効果の発現が期待できるため。</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） □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		
VI 対応方針		