

## 事後評価調書(案)

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>（石巻・牛川工区）</small> <small>ひがしみかわかんじょうせん いしまき うしかわ</small>																														
事業箇所	豊橋市多米西町～豊橋市石巻本町 <small>たににしまち いしまきほんまち</small>																														
事業のあらまし	<p>主要地方道東三河環状線は、豊橋市・豊川市の郊外に計画された環状道路であり、東名高速道路豊川IC、東西の物流軸である国道1号及び南北の物流軸である国道151号等を結ぶ重要な路線である。また、第2次緊急輸送道路の計画路線に位置付けられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>本路線は、豊橋北部地域の社会基盤整備を支援し、地域の活性化に寄与する道路であるが、現道の主要地方道東三河環状線は交通量が大きく慢性的に渋滞が発生している。</p> <p>本事業は東三河地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、産業拠点の豊橋市南部や三河港と東名高速道路豊川ICを結ぶ広域道路ネットワークの強化、そして、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うために高規格幹線道路等へのアクセス性の向上を図るためバイパス整備を実施したものである。</p>																														
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>(2) モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>(3) 地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>																														
事業費	事業費	内訳																													
	121.1 億円	■工事費 61.8 億円、■用補費 45.9 億円、■その他 13.4 億円																													
事業期間	採択年度	2000 年度	着工年度	2000 年度	完成年度	2015 年度																									
事業内容	バイパス整備（延長：L=2.7km、車線数：暫定2車線（2/4）、幅員：W=30m）（2016年供用）																														
II 評価																															
① 事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>① 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間の整備により、現道から当該区間へ交通量が転換し、現道の交通量が約46%減少した。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">交通量(12h)</th> <th style="width: 15%;">整備前</th> <th style="width: 15%;">整備後</th> <th style="width: 15%;">整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>本事業区間</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">10,100 台</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>現道</td> <td style="text-align: center;">20,500 台</td> <td style="text-align: center;">11,000 台</td> <td style="text-align: center;">約46%減少</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※整備前：H11 センサス、整備後：2016年6月7日調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道の混雑度が1.16から0.45に低下した。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">所要時間</th> <th style="width: 15%;">整備前</th> <th style="width: 15%;">整備後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現道</td> <td style="text-align: center;">1.16</td> <td style="text-align: center;">0.45</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※整備前：H11 センサス、整備後：2016年6月7日調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>岩屋町西交差点から和田辻交差点間の所要時間が短縮された。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">所要時間</th> <th style="width: 15%;">整備前</th> <th style="width: 15%;">整備後</th> <th style="width: 15%;">整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>和田辻交差点⇄岩屋町西交差点</td> <td style="text-align: center;">24 分</td> <td style="text-align: center;">18 分</td> <td style="text-align: center;">約6分短縮</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※整備前：H11 センサス（混雑時）、整備後：ETC2.0 プローブ情報（2017年10月平日、混雑時）</p>				交通量(12h)	整備前	整備後	整備後/整備前	本事業区間	—	10,100 台	—	現道	20,500 台	11,000 台	約46%減少	所要時間	整備前	整備後	現道	1.16	0.45	所要時間	整備前	整備後	整備後/整備前	和田辻交差点⇄岩屋町西交差点	24 分	18 分	約6分短縮
交通量(12h)	整備前	整備後	整備後/整備前																												
本事業区間	—	10,100 台	—																												
現道	20,500 台	11,000 台	約46%減少																												
所要時間	整備前	整備後																													
現道	1.16	0.45																													
所要時間	整備前	整備後	整備後/整備前																												
和田辻交差点⇄岩屋町西交差点	24 分	18 分	約6分短縮																												

①事業目標の達成状況

1) 主要目標の達成状況

- ② モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備
- ・企業へヒアリングをした結果、「国道1号および豊川ICへのアクセス時間が短縮された。」また、「時間通りに部品を運ぶことができるようになった。」「スムーズに運べるようになった。」などの回答を得た。
  - ・本事業区間の整備により、A社（石巻町）から国道1号までのアクセス時間が短縮されるなど、重要港湾三河港を活用した国際物流の効率化が図られた。

所要時間	整備前	整備後	整備後/整備前
A社（石巻町）⇔国道1号	21分	14分	約7分短縮

※整備前：H11 センサス（混雑時）、整備後：ETC2.0 プローブ情報（2017年10月平日、混雑時）

③ 地震減災対策の推進

- ・当該路線は第2次緊急輸送道路に位置づけられており、本事業によって大規模災害時の高規格幹線道路ネットワークへのアクセス性が向上した。
- ・災害時における豊川ICから地域防災拠点や豊橋市医療センターへの代替路としての役割も発揮することができる。

【達成状況に対する評価】

本事業により、渋滞のないスムーズな移動空間の整備、また、国際競争力を高める広域交通基盤の整備、地震減災対策の推進が図られ、事業目標は十分に達成している。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

—

【達成状況に対する評価】

—

②事業効果の発現状況

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		新規採択時 (2000年度)	再評価時 (2009年度)	実績 (2015年度)	備考	
事業期間		2000年度～ 2007年度	2000年度～ 2013年度	2000年度～ 2015年度		
事業費 (億円)	工事費	40.6億円	54.6億円	61.8億円		
	用地補償費	35.0億円	44.0億円	45.9億円		
	その他	10.3億円	18.3億円	13.4億円		
	合計	85.9億円	116.9億円	121.1億円		
効果の 算定要因	交通量 (台/12h)	現道	20,500台 /12H	-	再評価時：H11 センサス 実績：交通量 調査結果 (2016.6.7)	
		事業区間	一台/12H	-		10,100台/12H
	和田辻交差点～ 岩屋町西交 差点	走行距離	8.7km	-	8.0km	再評価時：H11 センサス 実績：ETC2.0 プローブ情報 (2017.10)
		混雑時 所要時間	24分	-	18分	

【事業期間に対する評価】

- ・本事業は、2013年度に事業完了予定であったが、トンネル区間にて軟弱な地盤に対する覆工等の補強工事に期間を要したため、事業完了は2015年度となった。

【事業費に対する評価】

- ・再評価時と比較し、用地買収時の物件補償やトンネル区間の覆工等の補強費用が増額となった。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・主要地方道東三河環状線現道の交通量が減少し、和田辻交差点～岩屋町西交差点間の所要時間が短縮されていることから、本事業は一定の効果があった。

<p>③ 事業実施による環境の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要地方道東三河環状線の現道区間の交通量が減少し、事業化区間へ交通が転換されたことで、豊橋市中心部の交通環境が改善され、スムーズな移動が実現できた。</li> <li>・ 第2次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。</li> </ul>
<p>Ⅲ 対応方針（案）</p>	
<p>今後の事後評価の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目標に対して目的を達成しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul>
<p>改善措置の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はない。</li> </ul>
<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トンネル区間について事前の地質調査結果と比べ、掘削施工時の地盤が軟弱であることが判明し、覆工等の補強により事業費が増加したため、計画・設計、施工の各段階において逐次地盤状況を精査し、工法に変更が生じる場合、必要に応じ有識者の意見を聴取するなど、適切な事業管理を図る必要がある。</li> </ul>
<p>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>Ⅴ 対応方針</p>	