

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 <small>とよはしあつみ</small> 豊橋渥美線				
事業箇所	愛知県 <small>たはらしうらちよう</small> 田原市浦町～ <small>かたはまちよう</small> 片浜町				
事業の あらまし	<p>主要地方道豊橋渥美線は、愛知県豊橋市を起点とし、田原市に至る延長約 42km の渥美半島を縦貫する幹線道路である。本路線は、名豊道路豊橋港 IC と重要港湾三河港を結び、三河港臨海地域へのアクセス道路として、自動車産業等の物流機能を担うほか、第 1 次または第 2 次緊急輸送道路としても位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>事業区間周辺は住宅地であり、現道は童浦小学校の通学路としても利用されているが、一部区間には歩道が整備されておらず、通過交通が流入することで周辺住民の日常生活にも支障をきたしている。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」「交通安全対策の強化」「地震・津波対策の強化」を主な目的として、三河港臨海地域への道路ネットワークの強化、歩行者の安全確保、そして、豊橋市中心部と渥美半島を結ぶ緊急輸送道路の強化を図るため、主要地方道豊橋渥美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) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事業採択時 (H20)	再評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	平成 20 年度 ～36 年度	平成 20 年度 ～36 年度		
	事業費（億円）	24.1	24.1		
	経費 内訳	工事費	11.0	11.0	
		用補費	11.0	11.0	
その他		2.1	2.1		
事業内容	バイパス整備 延長 L=1.3km 幅員 W=35.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長 L=1.3km 幅員 W=35.0m 2/4 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>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所と並行する北側現道（緑が浜交差点以北区間）の昼間交通量は、14,072 台/12h（H17 センサス）で、大型車混入率も 28%と高い状況である。 ・西側現道（緑が浜交差点以西区間）の周辺には小学校が立地し、通学路に指定されていることから、安全な歩行空間の整備が必要である。 ・主要地方道豊橋渥美線は第 1 次または第 2 次緊急輸送道路に指定されている。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、三河港臨海部に立地する田原 4 区企業団地へのアクセスを担っており、並行する北側現道（緑が浜交差点以北区間）の交通量は、14,184 台/12h（H22 センサス）から 14,731 台/12h（H27 センサス）と高く、さらに田原 4 区企業団地が拡張造成中であることから、新たな交通需要が見込まれており、三河港臨海部の企業団地へのアクセス性の向上が必要となっている。 <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側現道区間（緑が浜交差点以西区間）においては周辺に小学校が立地し、通学路に指定されているとともに区画整理事業などの基盤整備が実施されており、歩行者の増加が見込まれるため、安全な歩行空間の整備が必要である。 <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は第 1 次または第 2 次緊急輸送道路に位置づけられているほか、事業区間の西側では愛知県の臨海広域防災活動拠点である三河港田原ふ頭に接続しており、災害時物資供給等の緊急時の活動を支援するため、機能向上が必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業団地の造成が拡張されているなど、新たな交通需要が見込まれており、アクセス性の向上が必要となっている。 ・区画整理事業などの基盤整備が実施されており、歩行者の増加が見込まれるため、安全な歩行空間の整備が必要となっている。 <p>以上により、事業の必要性は依然として高い。</p>
	<p>判定</p> <p>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。</p> <p>【理由】</p> <p>三河港周辺の企業団地へのアクセスする北側現道（緑が浜交差点以北区間）の交通量は 14,184 台/12h（H22 センサス）から 14,731/12h（H27 センサス）と高く、西側現道区間（緑が浜交差点以西区間）においては区画整理事業などの基盤整備が実施されており、歩行者の増加が見込まれるため、安全な歩行空間の整備が必要であることから、依然として事業の必要性が高いため。</p>

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:H20)	再評価時 (基準年:H30)	備考
費用 (億円)	事業費	未実施	25.0	
	維持管理費		0.9	
	合計(C)		25.9	
効果 (億円)	走行時間短縮便益		76.9	
	走行経費減少便益		12.4	
	交通事故減少便益		0.7	
	合計(B)	90.0		
(参考)	計画交通量 算定要因	(台/日)	12,000	
費用対効果分析結果(B/C)			3.5	

※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。

【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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【分析】

- ・再評価時に貨幣価値化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

③事業の効果の変化

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」、「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0.75である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
1 防御力	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX 3	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 成長力	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX 3	2
		<input type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1	
合計			3	
3 成長力	◎	<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	1
		<input 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 checked="" 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	
		<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			
<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	
総合計			12	9
評価値				0.75

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)

【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	<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。</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 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、安全性の改善状況</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
主要地方道豊橋渥美線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		