

## 再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道 259 号 <sup>うえた</sup> 植田バイパス (4 車線化)				
事業箇所	愛知県豊橋市杉山町 <sup>すぎやま</sup> ～同市植田町 <sup>うえた</sup>				
事業の あらまし	<p>一般国道 259 号は、三重県鳥羽市を起点とし、伊良湖港より田原市を経て、愛知県豊橋市に至る延長約 47km の幹線道路である。このうち、植田バイパスは、東三河地域の中核都市である愛知県豊橋市と渥美半島や重要港湾「三河港」を結ぶ主要幹線路であり、三河港に立地する自動車産業等の物流機能を担うほか、災害時における緊急輸送路としての役割がある。</p> <p>しかしながら、当該工区は、2012 年度までの植田バイパス (2 車線) 開通により、国道 259 号旧道から交通が本路線へ一部転換したものの、植田バイパス・旧道共に混雑している状況である。また、旧道はバス路線であることから、交通の転換を促し、バス路線の定時性の向上による公共交通機関の利用促進を図る必要がある。</p> <p>このことから、建設部方針 2020 の 11 の取組方針の内「国際競争力を強化する基盤整備」「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」「地震・津波対策の強化」に対して、植田バイパスの拡幅 (4 車線化) を行うものである。</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 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 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		事前評価時 (2015 年)	再評価時 (2019 年)	変動要因の分析	
	事業期間	2015～2023 年	2015～2025 年	地元調整による変動 ・用地取得に難航し、不測の日数を要した	
	事業費 (億円)	24.5	26.1		
	経 費 内 訳	工事費	20.5	20.5	
		用補費	2.4	2.7	土地評価や物件調査の結果による変動 ・土地及び物件補償価格の上昇
その他		1.6	2.9	地元協議及び詳細調査による変動 ・渋滞対策箇所の追加設計 ・橋梁部の耐震補強の追加設計	
事業内容	車道拡幅 (2/4→4/4 車線化) 延長 L=5.3km 幅員 W=30m	車道拡幅 (2/4→4/4 車線化) 延長 L=5.3km 幅員 W=30m			

II 評価		
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事業採択時の状況】</b></p> <p>①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  (定時性の確保、広域交通性の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の沿線には、首都圏から近畿圏をもカバーする物流拠点である三河港が位置するとともに、周辺地域の製造品出荷額等も増加傾向にあるため、物流ネットワークの強化が必要である。</li> <li>・周辺地域の主要な交通手段は自動車であるとともに、大型車交通も多く、混雑度は1.0を上回り慢性的な混雑が発生している。</li> </ul> <p>&lt;国道23号以南 国道259号旧道：1.23、国道259号植田バイパス：1.09、豊橋渥美線：1.16&gt;  &lt;国道23号以北 国道259号：1.15、豊橋渥美線：1.09&gt;</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供（渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2012年度までの植田バイパス開通により、旧道から交通が転換し混雑状況の緩和が図られたものの、朝夕ピークにおいて植田バイパス・旧道ともに混雑している状況である。</li> </ul> <p>③地震減災対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は第1次緊急輸送路に指定されており、国道23号名豊道路（第1次緊急輸送路）へのアクセス機能を担う路線であるため、災害時において安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <p>④観光力強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・田原市のスポーツレクリエーションや都市型観光施設は、県内において上位の利用者数であり、主要観光施設へのアクセス性の向上が必要である。</li> </ul> <p><b>【再評価時の状況】</b></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>・本路線の沿線には、首都圏から近畿圏をもカバーする物流拠点である三河港が位置し、輸出入額が増加傾向にあるとともに、周辺地域の製造品出荷額等も増加傾向にあるため、物流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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2012年度までの植田バイパス開通により、旧道から交通が転換し混雑状況の緩和が図られたものの、朝夕ピークにおいて植田バイパス・旧道ともに混雑している状況である。</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1次緊急輸送路に指定されており、国道23号名豊道路（第1次緊急輸送路）へのアクセス機能を担う路線であるため、災害時において安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域の製造品出荷額等や三河港の輸出入額も増加傾向にあるため、物流ネットワーク強化のため、本事業の必要性が増大しており、引き続き整備の必要性がある。</li> </ul>	
	<p>判定</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><b>A</b></td> <td> 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。 </td> </tr> </table> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域の製造品出荷額等や三河港の輸出入額が増加傾向にあることから、物流面での需要が高まっており、着手時に比べ必要性が増大しているため。</li> </ul>	<b>A</b>
<b>A</b>	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。	

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

◆事業計画及び実績

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計
工事区分	調査・設計												
	用地補償												
	工事												
事業費 (億円)	前回計画	9.2			15.3								24.5
	実績	2.7											2.7
	今回計画	2.7						23.4					26.1

【進捗率】

◆進捗率

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】
延長(km)	5.3	0.0	0%	5.3	0%
事業費(億円)	9.2	2.71	29%	26.1	10%
工事費	5.5	0.38	7%	20.5	2%
用補費	2.4	1.74	73%	2.7	65%
その他	1.3	0.59	45%	2.9	20%

【施工済みの内容】

用地進捗率（面積ベース）：76.8%

【事後評価に準ずるフォローアップ】

—

2) 未着手又は長期化の理由

・用地取得が難航し、不測の日時を要したため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地取得難航箇所については2019年5月末に買収契約を締結したため、今後大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2025年度までに整備が完了する予定である。

判定

**B**

A：事業は順調であり、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。

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】

事業期間は2年間延長しているものの、今後は大きな阻害要因もなく、2025年度までの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：2015年)	再評価 (基準年：2019年)	備考
費用 (億円)	事業費	19.2	21.6	
	維持管理費	7.1	6.6	
	合計(C)	26.2	28.2	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	157.2	217.8	
	走行経費削減便益	16.1	15.3	
	交通事故減少便益	11.4	4.2	
	合計(B)	184.6	237.3	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	27,800	27,700
費用対効果分析結果(B/C)		7.0	8.4	

※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。

【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)

【変動要因の分析】

- ・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。
- ・費用便益分析マニュアルの改訂(原単位の変更)及び交通量推計に用いるデータの変更により便益が変動。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「広域交通性の向上」、「主要観光地へのアクセス性の向上」、「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」、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「広域的な防災機能の向上」がある。

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「広域的な防災機能の向上」、「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の緩和」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。

達成目標		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	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
			<input 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	3	
			<input checked="" 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	2	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<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	MAX3	2
			<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 checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する	2	
			<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	1	
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<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	5	
7 社会力	⑦人の交流を支え地域を活性化させる基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置づけられた事業、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	
			<input checked="" 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	2	
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間のk年合い上位区間（県平均以上）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	2	
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（令和元年9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、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道259号 植田バイパス（4車線化）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続