

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良事業）					
地区名	一般国道 151 号（一宮 ^{いちのみや} バイパス）					
事業箇所	新城市 ^{しんじろ} 川田 ^{かわた} ～豊川市 ^{とよかわ} 麻生田町 ^{あそだ}					
事業のあらまし	<p>一般国道 151 号は、長野県飯田市から愛知県豊橋市に至る延長 132km の路線であり、南信州地域と東三河地域の交流を促進する幹線道路の役割に加え、新東名高速道路新城 IC と重要港湾の三河港を結ぶ物流機能も担い、東三河地域における産業活動の活性化を支える重要な路線である。</p> <p>当該事業区間に並行する現道の沿線は、民家が多く立ち並び生活交通が多いことに加え、東名高速道路豊川 IC、新東名高速道路新城 IC と接続していることから、物流の交通も多く慢性的な混雑が発生している。</p> <p>このため、「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」を主な目的として、慢性的な混雑を緩和し新東名高速道路新城 IC と重要港湾三河港とのアクセス向上、東三河北部（奥三河）山間地域から東名高速道路豊川 IC における交通の円滑化と周辺の渋滞の緩和、災害時における緊急輸送路ネットワークの強化を目的に一般国道 151 号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) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</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 (H19)	再評価時 (H24)	再々評価時 (H29)	変動要因の分析	
	事業期間	平成 20 年度 ～28 年度	平成 20 年度 ～32 年度	平成 20 年度 ～40 年度	地元調整に難航し 事業が長期化した	
	事業費（億円）	170.0	170.0	170.0	変動なし	
	経費内訳	工事費	95.0	95.0	95.0	〃
		用補費	75.0	75.0	75.0	〃
その他		0.0	0.0	0.0	〃	
事業内容	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	バイパス整備 延長 L=7.9km 幅員 W=25m 2 車線	変更なし		
II 評価						
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<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現道は豊川市の中心市街地を通過するため、通過交通と域内交通が輻輳することにより慢性的な交通渋滞を引き起こしている。 <p>（平成 17 年道路交通センサス 一般国道 151 号 交通量：26,138 台/日、混雑度：1.55、大型車混入率：12.7%）</p> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量は減少しているものの依然として混雑度は高いことから、通過交通と域内交通の輻輳は改善されず、依然として慢性的な交通渋滞を引き起こしている。 <p>（平成 22 年道路交通センサス 一般国道 151 号 交通量：24,429 台/日、混雑度：1.23、大型車混入率：9.8%）</p> <p>【再々評価時の状況】</p> <p>① 国際競争力を強化する基盤整備</p>				

		<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域の製造品出荷額や三河港の貿易額は増加傾向にあり、国土軸である東名高速道路や新東名高速道路と三河港を結ぶ本路線は重要な物流ネットワークのひとつである。 ・国道 151 号現道は平成 22 年よりも交通量が微増し (H22: 24, 429 台/日→H27: 25, 974 台/日)、依然として混雑度が 1.0 を上回り慢性的な混雑が発生しているため (H22: 1. 23→H27: 1. 27)、定時性確保の観点から物流ネットワークの強化が必要といえる。 <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"> ・国道 151 号現道は 3 箇所の主要渋滞箇所を抱える路線のため、バス路線（新豊線）の定時性維持が課題である。 ・当事業による混雑緩和により、当該区間を通過するバス路線の定時性向上が期待され、豊川駅アクセス（公共交通機関相互の連絡性）の利便性が向上することによる、公共交通機関の利用促進に期待できる。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 151 号現道は第 1 次緊急輸送道路として位置づけられ、第 3 次地震対策アクションプランの対象路線にもなっている。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性について、大きな変動要因はない。 																																																																																																																																																																																			
	判定	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・現道並びに平行道路の交通量は微増しており、現道区間の渋滞状況に大きな変化がないため。 																																																																																																																																																																																			
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="370 1086 1439 1344"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H20~H23</th> <th>H24~H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</th> <th>H39</th> <th>H40</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>・道路工</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>2.1</td> <td>78.5</td> <td colspan="12">89.4</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>1.3</td> <td>23.9</td> <td colspan="12"></td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>1.3</td> <td>23.9</td> <td colspan="4">40.3</td> <td colspan="7">104.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="370 1388 1372 1724"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>—</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>7.9</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>80.6</td> <td>25.1</td> <td>31.1</td> <td>170.0</td> <td>14.8</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>—</td> <td>2.65</td> <td>—</td> <td>95.0</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>—</td> <td>22.49</td> <td>—</td> <td>75.0</td> <td>30.0</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>—</td> <td>0.0</td> <td>—</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約 51.1% (豊川 IC から 3.6km 迄が対象)</p> <p>【施工済みの内容】</p> <p>—</p>			H20~H23	H24~H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	工種区分	調査・設計	←													→	用地補償	←														工事		←												→	・道路工		←												→		・橋梁工											←			→	事業費(億円)	前回計画	2.1	78.5	89.4												実績	1.3	23.9													今回計画	1.3	23.9	40.3				104.5								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)	—	0.0	—	7.9	0.0	事業費(億円)	80.6	25.1	31.1	170.0	14.8	工事費	—	2.65	—	95.0	2.8	用補費	—	22.49	—	75.0	30.0	その他	—	0.0	—	0.0	0.0
		H20~H23	H24~H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40																																																																																																																																																																						
工種区分	調査・設計	←													→																																																																																																																																																																						
	用地補償	←																																																																																																																																																																																			
	工事		←												→																																																																																																																																																																						
	・道路工		←												→																																																																																																																																																																						
	・橋梁工											←			→																																																																																																																																																																						
事業費(億円)	前回計画	2.1	78.5	89.4																																																																																																																																																																																	
	実績	1.3	23.9																																																																																																																																																																																		
	今回計画	1.3	23.9	40.3				104.5																																																																																																																																																																													
	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)	—	0.0	—	7.9	0.0																																																																																																																																																																																
事業費(億円)	80.6	25.1	31.1	170.0	14.8																																																																																																																																																																																
工事費	—	2.65	—	95.0	2.8																																																																																																																																																																																
用補費	—	22.49	—	75.0	30.0																																																																																																																																																																																
その他	—	0.0	—	0.0	0.0																																																																																																																																																																																
	2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収に難航し、事業が長期化している。 																																																																																																																																																																																			

	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収について地元と協議を重ねた結果、概ね合意が得られており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画を見直し、暫定2車線完了予定をH40年度に変更する。 																																																							
	判定	<p>B</p> <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収について地元調整に時間を要したが、概ねの合意が得られており、工事工程の見直しにより、一定の期間等を要すれば事業の完成が見込まれるため。 																																																							
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> <p>－</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" data-bbox="371 1010 1444 1431"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年： H19)</th> <th>再評価時 (基準年： H24)</th> <th>再々評価時 (基準年： H29)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>170.9</td> <td>179.8</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>5.8</td> <td>3.5</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td>176.7</td> <td>183.3</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>806.0</td> <td>341.2</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>35.6</td> <td>66.7</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>50.4</td> <td>20.8</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td>892.0</td> <td>428.7</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>26,000</td> <td>24,100</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td>5.0</td> <td>2.3</td> <td>－</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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</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"> ・費用便益分析マニュアル（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局） <p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時と比べ、費用対効果分析の要因（事業費等）が3割を超えて変化していないため、費用対効果分析を実施しない。 	区分		事業採択時 (基準年： H19)	再評価時 (基準年： H24)	再々評価時 (基準年： H29)	備考	費用 (億円)	事業費	170.9	179.8	－		維持管理費	5.8	3.5	－		合計（C）	176.7	183.3	－		効果 (億円)	走行時間短縮便益	806.0	341.2	－		走行経費減少便益	35.6	66.7	－		交通事故減少便益	50.4	20.8	－		合計（B）	892.0	428.7	－			(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	26,000	24,100	－		費用対効果分析結果（B/C）		5.0	2.3	－	
区分		事業採択時 (基準年： H19)	再評価時 (基準年： H24)	再々評価時 (基準年： H29)	備考																																																				
費用 (億円)	事業費	170.9	179.8	－																																																					
	維持管理費	5.8	3.5	－																																																					
	合計（C）	176.7	183.3	－																																																					
効果 (億円)	走行時間短縮便益	806.0	341.2	－																																																					
	走行経費減少便益	35.6	66.7	－																																																					
	交通事故減少便益	50.4	20.8	－																																																					
	合計（B）	892.0	428.7	－																																																					
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	26,000	24,100	－																																																					
費用対効果分析結果（B/C）		5.0	2.3	－																																																					

2)貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・国道151号は災害時に必要となる第一次緊急輸送道路に指定されており、朝夕の慢性的な渋滞が災害発生時の緊急輸送道路としての機能を阻害する事から、災害時でも迅速な緊急輸送が可能な道路としての役割を維持するため、第一次緊急輸送道路としての機能が強化される。

【再評価時の状況】

・特に変化なし

【再々評価時の状況】

・平成24年度に当該事業区間に並行する現道3箇所の交差点が渋滞対策プログラムの主要渋滞箇所に位置付けられた。また、当該路線は平成26年度に第3次あいち地震対策アクションプランの整備計画に位置付けられた。
 ・「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	◎	<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	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	MAX 3	3
			<input checked="" 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 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	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				
⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX 3	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、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		
		<input 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				
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(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

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を超えていることから、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】

・バイパス整備による周辺道路の交通の変化、旅行速度、混雑度

V 事業評価監視委員会の意見
一般国道151号（一宮バイパス）の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する
VI 対応方針
事業継続