

再 評 価 調 査 書 (案)

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473号 設楽バイパス				
事業箇所	設楽町和市～神田地内				
事業のあらまし	<p>一般国道473号は、愛知県蒲郡市を起点とし、岡崎市、豊田市、設楽町、東栄町等を経由し静岡県に至る、三河地域南部の南北軸及び山間部の東西軸の機能を有する幹線道路である。</p> <p>当該事業区間は東三河山間地域に位置し、並行する現道は、線形不良、急勾配、幅員狭小で大型車のすれ違いが困難な未改良道路で、現道のトンネル部では建築限界が不足し、崩落の危険も有する状況であったことから、災害に強く、安全で円滑な交通を確保することを目的に、平成9年度から設楽町の和市地区と平山地区を結ぶ延長約3.1kmのバイパス整備に着手した。</p> <p>さらに平成20年度には、設楽ダム建設に伴う地域振興対策として、当初事業区間の東側、平山地区と神田地区間に残された未改良区間L=0.46kmの整備が「設楽ダム水源地域整備計画」に盛り込まれたことを踏まえ、事業区間をL=3.1kmに延伸し、一体的に整備を進めている。</p> <p>現在の進捗状況は約70%（平成24年3月時点）であるが、残事業の大部分は現在事業中のトンネル工事（平成23～25年度の債務工事）であり、同工事等を含めた執行ペースでの進捗率は、平成24年度末で約94%となる見込みである。</p> <p>今後は、トンネル掘削工事を平成25年度に完了させ、平成26年度に、トンネル設備工事、一般道路部を含めた舗装工事等を実施し、バイパス全体を供用開始する予定である。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①円滑な交通の確保（線形不良箇所の解消による走行性の向上）</p> <p>②安全な交通の確保（落石危険箇所の回避）</p> <p>③生活利便性の向上（医療機関などへのアクセス向上、事前通行規制解消による信頼性の向上）</p>				
計画変更の推移		前回再評価時(H18)	今回再々評価時	変動要因の分析	
	事業期間	平成9年度～ 平成24年度	平成9年度～ 平成26年度	用地買収と管理型処分地の確保に日時を要したため	
	事業費（億円）	78	65		
	経費内訳	工事費	68	54	工事入札等の精算による
		用補費	3	3	なし
その他		7	7	なし	
事業内容	L=2.64km	L=3.10km	平成20年度に東側現道拡幅区間を延伸 (L=2.64km→L=3.10km)		

※ 四捨五入の関係で内訳と合計は一致しないことがある

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【前回評価時の状況】
 本区間は、線形不良・急勾配・幅員狭小で大型車のすれ違いが困難な未改良区間であり、異常気象時の事前通行規制区間として通行止めが多発している。
 また、区間内に存在する堤石トンネルは、建築限界が不足していることに加え、落盤の危険も指摘されている。

【今回評価時の状況】
 上記の状況については、前回評価時から大きく変化していませんが、この5年間で発生した、通行止めは18回、落石は5回、死傷事故は2件を数えている。
 また、平成20年度に設楽ダム建設に伴う地域振興対策に位置づけられたこと、平成24年春に三遠南信自動車道の鳳来峡IC～浜松いなさ北JCTが開通し、今後の東西交通需要の増加が見込まれることから、早期整備の要請が一層、高まっている。

【変動要因の分析】
 事前評価時から必要性について変化はない。

判定

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。

【理由】通行止め対策、落石対策などの必要性について、大きな変化がないため

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

事業計画及び実績

		H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26				
工種区分	調査・設計	←													設計	→					環境調査	→	
	用地補償	←													→						→		
	道路工	←													→						→		
	橋梁工	←													→						→		
トンネル工	←													→						→			
事業費(億円)	計画	***																		19			
	実績	46																					

【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	実績	達成率(%)	計画	進捗率(%)
	【①】	【②】	【②÷①】	【③】	【②÷③】
延長(km)		0.3		3.1	9.7
事業費(億円)	年次毎の実施計画は定めていないため、記載無し	45.46	年次毎の実施計画は定めていないため、記載無し	64.53	70.45
工事費		35.89		54.39	65.98
用補費		3.00		3.06	98.04
その他		6.57		7.08	92.80

【施工済みの内容】用地買収完了、一部区間供用済み(L=0.3km)

②事業の進捗状況及び見込み

2) 未着手又は長期化の理由

- ・トンネル西側で、関係地権者の理解を得るのに不測の日時を要し、用地買収完了が、平成20年度から平成22年度となったこと。
- ・トンネル掘削に伴い発生する岩ズリに自然由来のヒ素・鉛等の重金属が含まれるため、管理型処分地の確保に不測の日時を要したこと。
- ・以上により、トンネル工事の着工が、平成21年度から平成23年度と、2年遅れたこと。

3) 今後の事業進捗の見込み

【今後の見込み】
 現在、施工を進めているトンネル掘削工事を平成25年度に完了後、平成26年度に残されたトンネル設備工事、一般道路部を含めた舗装工事等を実施し、全区間を供用開始する予定である。

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：多少の阻害要因があるが、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】前回再評価時から計画期間が延びたが、平成26年度供用の目途が立っているため

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> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアルの変更 ・交通量推計に用いたデータの変更 <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <p>※現在価値化後の数値。四捨五入の関係で内訳と合計は一致しないことがある。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>前回再評価時 (基準年：H18)</th> <th>今回再々評価時 (基準年：H24)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>73</td> <td>70</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>75</td> <td>71</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="7">効果 (億円)</td> <td>走行時間減少便益</td> <td>65</td> <td>61</td> <td rowspan="4">・費用便益分析 マニュアルの改訂 (原単位の変更) ・交通量推計に用 いるデータの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>10</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>78</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>地域修正係数</td> <td>1.41</td> <td>1.41</td> <td></td> </tr> <tr> <td>修正後(B')</td> <td>110</td> <td>88</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画交通量(台/日)</td> <td>2,100</td> <td>2,000</td> <td>・交通量推計に用 いるデータの変更</td> </tr> <tr> <td colspan="2">修正費用対効果分析結果(B' / C)</td> <td>1.5</td> <td>1.2</td> <td>・基準年次の変更 (H18→H24) ・評価期間の変更 (40年→50年)</td> </tr> </tbody> </table> <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) ・道路投資の評価に関する指針(案)第2編(平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会) <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル改訂に伴う原単位の変更(単価が約3割減少)などにより便益が減少した。 ・交通量推計にあたり、前回 H11 センサデータから、今回 H17 センサデータを用いて見直しを行ったため、計画交通量に変動が生じている。 		区分		前回再評価時 (基準年：H18)	今回再々評価時 (基準年：H24)	備考	費用 (億円)	事業費	73	70		維持管理費	2	1		合計(C)	75	71		効果 (億円)	走行時間減少便益	65	61	・費用便益分析 マニュアルの改訂 (原単位の変更) ・交通量推計に用 いるデータの変更	走行経費減少便益	10	2	交通事故減少便益	3	0	合計(B)	78	63	地域修正係数	1.41	1.41		修正後(B')	110	88		(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)	2,100	2,000	・交通量推計に用 いるデータの変更	修正費用対効果分析結果(B' / C)		1.5	1.2	・基準年次の変更 (H18→H24) ・評価期間の変更 (40年→50年)
	区分		前回再評価時 (基準年：H18)	今回再々評価時 (基準年：H24)	備考																																																
	費用 (億円)	事業費	73	70																																																	
維持管理費		2	1																																																		
合計(C)		75	71																																																		
効果 (億円)	走行時間減少便益	65	61	・費用便益分析 マニュアルの改訂 (原単位の変更) ・交通量推計に用 いるデータの変更																																																	
	走行経費減少便益	10	2																																																		
	交通事故減少便益	3	0																																																		
	合計(B)	78	63																																																		
	地域修正係数	1.41	1.41																																																		
	修正後(B')	110	88																																																		
	(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)	2,100	2,000	・交通量推計に用 いるデータの変更																																																
修正費用対効果分析結果(B' / C)		1.5	1.2	・基準年次の変更 (H18→H24) ・評価期間の変更 (40年→50年)																																																	
2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【前回評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設楽町と東栄町との連絡強化による地域間交流の促進 ・二次救急医療施設へのアクセス向上 ・通行止め減少による信頼性向上 など <p>【今回評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 																																																				
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>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>																																																			
		<p>【理由】</p> <p>再々評価時においても事業効果が確保される見通しのため</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

■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】

- ① バイパス整備による走行性の向上〔現道及びバイパスの交通量、旅行速度〕
- ② 交通安全や落石危険箇所回避、事前通行規制区間の解消に関する住民の満足度〔住民アンケート〕

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針