

## 事前評価調書(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 月バイパス					
事業箇所	北設楽郡設楽町神田～東栄町月					
事業のあらまし	<p>一般国道473号は、愛知県蒲郡市から奥三河を東西に通じ、静岡県浜松市に抜ける広域ネットワークを形成する重要な路線の1つであり、月バイパスは、そのうち北設楽郡設楽町神田から東栄町月までの区間である。</p> <p>本路線は、設楽町から第2次救急医療施設である東栄病院への唯一のアクセス経路であり、第2次緊急輸送道路に指定されているものの、狭小・線形不良の狭隘区間が連続しており、落石も発生するなど、危険な状況となっている。</p> <p>このため、危険箇所を回避する安全なルート及び土砂災害の発生時等における、緊急輸送道路の代替ルートの確保等「風水害・土砂災害対策の強化」、第2次救急施設である東栄病院などの医療機関へのアクセス向上に資する「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」を主な目的として、本路線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 風水害・土砂災害対策の強化</p> <p>② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	95.7億円	■工事費 88.0億円、■用補費 3.1億円、■その他 4.6億円				
事業期間	採択年度	平成28年度	着工年度	平成28年度	完成年度	平38年度
事業内容	バイパス整備 延長L=3.4km(うちトンネル部L=2.4km、橋梁部L=0.2km) 車線数:2車線(2/2)、幅員W=10.0m					
II 評価						
①事業の必要性	1)必要性	<p>① 風水害・土砂災害対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道473号の現道は、地形に沿った急な曲線区間が多く幅員も狭小となっており、過去に落石なども発生しているため、危険箇所を回避する安全な通行ルートを確認する必要がある。また、一般国道473号は第2次緊急輸送道路に指定されており、土砂災害の発生時等において、緊急輸送道路の代替ルートを確認し、防災・救急搬送機能を向上させる必要がある。</li> </ul> <p>② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第2次救急医療施設である東栄病院などの医療機関へのアクセス性を向上させるとともに、通行規制解消による信頼性の向上を図る必要がある。</li> </ul>				
	判定	A	<p>A:現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある</p> <p>B:現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない</p>			
			<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害対策の強化や医療機関へのアクセス向上のため、事業実施の必要がある。</li> </ul>			

②事業の効果	1) 貨幣価値化可能な効果 (費用対効果分析結果)	<p><b>【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析結果】</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th style="text-align: center;">事前評価 (基準年: H28)</th> <th style="text-align: center;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">73.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td style="text-align: center;">74.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">79.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">11.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td style="text-align: center;">91.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td style="text-align: center;">計画交通量 (台/日) 2,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td style="text-align: center;">×1.3 (地域修正係数)</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の。          ※本事業箇所は山間地域であり、都市部との経済格差等を補正するため、地域修正係数を適用する。</p> <p><b>【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析手法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>			事前評価 (基準年: H28)	備考	費用 (億円)	事業費	73.4		維持管理費	1.4		合計 (C)	74.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	79.1		走行経費減少便益	11.4		交通事故減少便益	1.2		合計 (B)	91.7		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日) 2,000		費用対効果分析結果 (B/C)		1.6	×1.3 (地域修正係数)																															
			事前評価 (基準年: H28)	備考																																																															
費用 (億円)	事業費	73.4																																																																	
	維持管理費	1.4																																																																	
	合計 (C)	74.8																																																																	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	79.1																																																																	
	走行経費減少便益	11.4																																																																	
	交通事故減少便益	1.2																																																																	
	合計 (B)	91.7																																																																	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日) 2,000																																																																	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.6	×1.3 (地域修正係数)																																																																
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨幣価値化困難な効果として、「風水害・土砂災害対策の強化」、「山間や離島などの暮らしを支える基盤整備」がある。</li> <li>・「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 0.78 である。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">達成目標 (建設部方針)</th> <th rowspan="2">評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">1 防御力</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">②風水害・土砂災害対策の強化</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">◎</td> <td>a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td style="text-align: center;">MAX3</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td><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</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">4 魅力</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">◎</td> <td>a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる</td> <td style="text-align: center;">MAX3</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/>自動車すれ違い困難区間 (幅員 5.5m未満) や線形不良区間 (急カーブ・急こう配) における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">◎</td> <td rowspan="4"></td> <td rowspan="4"></td> <td>b) 日常生活の利便性向上が期待できる</td> <td style="text-align: center;">MAX3</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>市町村役場 (支所) や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/>救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td colspan="4">総合計</td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">7</td> </tr> <tr> <td colspan="4">評価値</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">0.78</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">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)</p>	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	②風水害・土砂災害対策の強化	◎	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	4 魅力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間 (幅員 5.5m未満) や線形不良区間 (急カーブ・急こう配) における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	合計	3	3	◎			b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	2	<input type="checkbox"/> 市町村役場 (支所) や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	<input checked="" type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2	<input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	1	合計	3	2	総合計				9	7	評価値				0.78	
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	②風水害・土砂災害対策の強化	◎	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																																																													
4 魅力	⑩山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	◎	a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3																																																														
			<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間 (幅員 5.5m未満) や線形不良区間 (急カーブ・急こう配) における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3																																																															
			<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2																																																															
			<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1																																																															
			合計	3		3																																																													
◎			b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	2																																																														
			<input type="checkbox"/> 市町村役場 (支所) や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3																																																															
			<input checked="" type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2																																																															
			<input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	1																																																															
合計	3	2																																																																	
総合計				9	7																																																														
評価値				0.78																																																															
判定	A	<p>A : 十分な事業効果が期待できる            B : 十分な事業効果が期待できない</p> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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おいても 0.6 を超えているため、事業効果の発現が期待できる。</li> </ul>																																																																	

③ 事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="4">←—————→</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 colspan="4">←—————→</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 colspan="7">←—————→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">16.4</td> <td colspan="6">79.3</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="11">95.7</td> </tr> </tbody> </table>													H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	工種 区分	調査・設計	←—————→											用地補償		←—————→										工事					←—————→							事業費（億円）		16.4					79.3								95.7										
			H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38																																																																											
	工種 区分	調査・設計	←—————→																																																																																					
		用地補償		←—————→																																																																																				
工事						←—————→																																																																																		
事業費（億円）		16.4					79.3																																																																																	
		95.7																																																																																						
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設楽町や東栄町から早期整備の要望を受けている。</li> <li>・地元住民に対し事業説明会を開催し、合意形成を図っている。</li> </ul>																																																																																							
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の多くがトンネル区間であり、自然地形の改変が少ないため、周辺環境への影響は小さい。</li> </ul>																																																																																							
判定	<p style="text-align: center;"><b>A</b></p> <p>A：十分な実効性が期待できる B：十分な実効性が期待できない</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な事業環境が整っており、計画の実効性が確保されている。</li> </ul>																																																																																							
④ 事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅案やバイパス案等の複数案について、走行性、施工性、災害時の影響、事業費等を考慮した比較検討を実施した。</li> <li>・比較検討の結果、走行性及び施工性に優れ、土石流危険渓流による危険区域を避けたルートを採用した。</li> </ul>																																																																																						
	判定	<p style="text-align: center;"><b>A</b></p> <p>A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行性、施工性、災害時の影響等に優れた、現ルートが最適であるため。</li> </ul>																																																																																						
III 対応方針（案）																																																																																								
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの 事業実施が妥当でない：上記以外のもの																																																																																							
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																																																								
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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																																																																																								
V 事業評価監視委員会の意見																																																																																								
VI 対応方針																																																																																								