

再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道 473 号（月 ^{つき} バイパス）				
事業箇所	北設楽郡設楽町 ^{かだ} 神田～東栄町 ^{つき} 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^{つき}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、一般国道 473 号設楽バイパスや三遠南信自動車道の東栄インターチェンジとのアクセス道路になることにより、奥三河地域と静岡県とを結ぶ広域ネットワークの形成による観光等の地域交流を活性化も期待されている。</p> <p>また、設楽町や東栄町から第 2 次救急医療施設である新城市民病院への数少ないアクセス経路であり、第二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、緊急輸送道路、及び第 2 次救急医療施設へのアクセス経路において、落石危険箇所を回避する安全な代替路を確保し、防災・救急搬送機能を向上させることを主な目的として、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 風水害対策</p> <p>② 山間・離島対策</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2016 年度)	再評価時 (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2016 年度～2026 年度	2016 年度～2026 年度		
	事業費（億円）	95.7 億円	98.9 億円		
	経費内訳	工事費	88.0 億円	88.0 億円	残土処分場の買収に伴う物件補償費等の増大
		用補費	3.1 億円	5.7 億円	
その他		4.6 億円	5.2 億円		
事業内容	バイパス整備 延長 3.4km （うちトンネル部 L=2.4km、 橋梁部 L=0.2km） 2 車線 幅員 W=10.0m	バイパス整備 延長 3.4km （うちトンネル部 L=2.4km、 橋梁部 L=0.2km） 2 車線 幅員 10.0m			
II 評価					
① 事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>① 風水害・土砂災害対策の強化</p> <p>・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保する必要がある。また、一般国道 473 号は第二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保し、防災・救急搬送機能を向上させる必要がある。</p>			

② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備
 ・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。

【再評価時の状況】

① 風水害対策

・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性は依然として高い状況である。また、一般国道 473 号は第二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性は依然として高い状況である。

③ 山間・離島対策

・最寄りの第2次救急医療施設が、東栄病院（現在の東栄医療センター（東栄診療所））から新城市民病院へとより遠方に変っており、これら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性は依然として高い状況である。

【変動要因の分析】

・最寄りの第2次救急医療施設が東栄病院（現在の東栄医療センター（東栄診療所））から新城市民病院へとより遠方へ変わるなど変化はあるものの、事業着手時と同様に事業の必要性は依然として高い状況である。

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。
 ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。

【理由】

事業着手時と同様に、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役割を果たすことや、医療機関へのアクセス性を向上させる必要性は依然として高い状況である。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	合計
工種 区分	調査・設計	←————→											/
	用地補償		←————→										
	工事												
	・土工					←————→							
	・トンネル工						←————→						
	・舗装工									←————→			
事業費 (億円)	当初計画	16.4				79.3						95.7	
	実績	15.5										15.5	
	今回計画	15.5				16.3		67.1				98.9	

②事業の進捗状況及び見込み

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	0.0	0.0	0.0%	3.4	0.0%
事業費(億円)	16.4	15.5	94.5%	98.9	15.7%
工事費	12.6	5.3	42.1%	88.0	6.0%
用補費	3.1	5.4	174.2%	5.7	94.7%
その他	0.7	4.8	685.7%	5.2	92.3%

※面積ベースの用地取得率は100%

【施工済みの内容】

1号橋下部工施工済、2号橋仮設道路施工済、3号橋下部工施工済

2) 未着手
又は長期化の理由

・完了予定年度に変更なし

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2026年度までに事業が完了する予定である。

判定

A

- Ⓐ: これまで事業は順調であり、引き続き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】

事業進捗を図る上での阻害要因は無く 2026年度までの完成が見込まれる。

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】

—

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

		事前評価時 (基準年:2016)	再評価時 (基準年:2021)	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) 計画交通量 算定要因 (台/日)	2,000	—	
費用対効果分析結果(B/C)		1.6	—	変更なし

※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。

※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1.3を適用する。

【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)
- ・道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和3年3月愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【変動要因の分析】

- ・前回評価時と比べ、費用対効果の要因(事業期間、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。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・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。
- ・「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。

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	
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	
	◎	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	
総合計			9	7
評価値			0.78	

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)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「風水害対策」、「山間・離島対策」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0.78である。

達成目標（社会資本整備方針）	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	
2 あいちを守る	④風水害対策	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
	◎	⑦山間・離島対策	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・急勾配）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	
◎	◎	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		

道路・街路事業の事業評価マニュアル
 (令和3年3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】

- ・事業評価マニュアルが改訂されているが、評価値は依然として0.6を超えている。

判定	A	<p>Ⓐ: 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】	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。
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><input type="checkbox"/>対象（事業完了後5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、通行規制回数</p>		
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見		
一般国道 473 号（月バイパス）の対応方針（案）[事業継続] を了承する。		
Ⅵ 対応方針		
事業継続		