

再 評 価 調 書

| I 事業概要 | | | | | |
|---------|--|----------------------------------|-------------------|--|------|
| 事業名 | 道路事業 | | | | |
| 地区名 | 一般国道 420 号 <small>とよくにひがし</small> 豊邦東工区 | | | | |
| 事業箇所 | <small>きたしたらぐんしたらちようとよくに しんしろしつくでもりよし</small> 北設楽郡設楽町豊邦～新城市作手守義 | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般国道 420 号は、愛知県豊田市を起点とし、北設楽郡設楽町を経由し新城市に至る総延長約 66 km の主要幹線道路であり、三河地域の山間部を東西に連絡する重要な路線である。また、第二次緊急輸送道路に指定され、防災上重要な路線でもある。</p> <p>本事業区間は、地域住民の生活道路であるとともに、北設地域から名古屋都市圏へのアクセス道路としての役割を担っているが、車道幅員が狭く急カーブ区間が連続し、一部区間は改良が進んでいるものの、いまだ安全で快適な通行が確保されておらず、異常気象時通行規制区間にもなっている。</p> <p>このため、本事業は、「山間・離島対策」「地震・津波対策」「風水害対策」を主な目的として、一般国道 420 号の未改良区間（幅員狭小、線形不良）を拡幅し、幹線道路としての機能確保を図るものである。</p> | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成（主要）目標】</p> <p>①山間・離島対策の推進（線形不良区間における安全性・走行性向上）</p> <p>②地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>③風水害対策の推進（災害時における避難路等の機能の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | |
| 計画変更の推移 | | 事業採択時 (2012 年度) | 再評価時 (2022 年度) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | 2012 年度～2020 年度 | 2012 年度～2026 年度 | 用地交渉の難航 | |
| | 事業費（億円） | 23.6 | 50.7 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元調整に伴い、道路計画を見直した結果、擁壁工が新たに必要となったため、擁壁工を追加（+6.0 億） ・現地調査に伴い大規模な落石が多数存在することが判明したため、落石対策工を除去工からポケット式落石防護網に変更（+12.0 億） ・現地調査に伴い切土面が既設砂防堰堤へ影響することが判明したため、法面対策工を切土工から吹付砕工に変更（+4.2 億） ・現地調査に伴い道路を横断する沢水の排水対策が必要と判明したため、横断函渠工を追加（+4.0 億） ・落石調査、修正設計による委託費の増加（+0.9 億） | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 21.8 | | 48.0 |
| | | 用補費 | 1.7 | | 1.7 |
| その他 | 0.1 | 1.0 | | | |
| 事業内容 | 現道拡幅 (2 車線) L=2.0km W=7.5m | 現道拡幅 (2 車線) L=2.0km W=7.5m | なし | | |

| II 評価 | |
|------------|---|
| ①事業の必要性の変化 | <p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道 420 号は、三河山間部と豊田市や名古屋市方面へのアクセス道路として非常に重要な幹線道路であるが、幅員が狭く、カーブが連続するなど未改良区間が数多く残っており、交通安全上危険で車両の通行に支障をきたしている。 ・当該区間は見通しの悪いカーブが連続し、渓谷沿いの非常に危険な地形で交通の難所となっているため、早急に整備を行い安全な交通を確保する必要がある。 ・本事業は、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ており、ダム建設により水没する地区の周辺地域に及ぼす影響の緩和、関係住民の生活の安定と福祉の向上を図る必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①山間・離島対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道 420 号は、三河山間部と豊田市や名古屋市方面へのアクセス道路として非常に重要な幹線道路であるが、幅員が狭く、カーブが連続するなど未改良区間が数多く残っており、交通安全上危険で車両の通行に支障をきたしている。 ・当該区間の整備により、狭隘区間や線形不良区間を解消し、走行環境が改善されることで、東三河山間地域と豊田市や名古屋市方面へアクセスするための東西幹線軸が強化されることから、当該区間の整備の必要性は依然として高い状況にある。 <p>②地震・津波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は第二次緊急輸送道路に指定されており、災害時・緊急時における安全で円滑な通行の確保が期待される。 ・当該区間の整備により、災害時・緊急時における緊急車両の円滑な通行が確保できることから、当該区間の整備の必要性は依然として高い状況にある。 <p>③風水害対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は見通しの悪いカーブが連続する渓谷沿いの非常に危険な地形で交通の難所となっており、また、事業区間の現道脇には落石危険箇所も点在しているため、依然として整備の実施により安全な交通を確保する必要性が高い。 ・当該区間の整備により、落石危険箇所の解消が図られ、土砂災害等に対して安全な通行が確保されることから、当該区間の整備の必要性は依然として高い状況にある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| | <p>判定</p> <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。 ※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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業着手時と同様に、狭隘区間や見通しの悪いカーブ区間の解消による走行環境の改善や、三河山間部と豊田市や名古屋市方面へのアクセス強化を図るとともに、第二次緊急輸送道路として位置づけられた一般国道 420 号の安全な通行を確保する必要性は依然として高い状況である。 |

| | | 【事業計画及び実績】 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--------|---|-----------|-----------------|-----------|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|
| | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 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 | | | | | ← | | | | | | | | | | | | | |
| | ・舗装工 | | | | | | ← | | | | | | | | | | | | |
| | ・落石対策工 | | | | | | | | ← | | | | | | | | | | |
| 事業費 (億円) | 当初計画 | | | | | 23.6 | | | | | | | | | | | 23.6 | | |
| | 実績 | | | | | 15.5 | | | | 4.4 | | | | | | | 20.0 | | |
| | 今回計画 | | | | | 15.5 | | | | 4.4 | | | | 30.7 | | | 50.7 | | |
| 1) 進捗状況 | | 【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) | | 2.0 | 0.0 | 0% | 2.0 | 0% | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費(億円) | | 23.6 | 20.0 | 85% | 50.7 | 39% | | | | | | | | | | | | | |
| 工事費 | | 21.8 | 18.5 | 85% | 48.0 | 39% | | | | | | | | | | | | | |
| 用補費 | | 1.7 | 0.9 | 53% | 1.7 | 53% | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | | 0.1 | 0.6 | 600% | 1.0 | 60% | | | | | | | | | | | | | |
| | | ※用地取得率（面積ベース）は約97%（2021年度末） | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ※四捨五入により端数が合わない場合がある。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 【施工済みの内容】 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・道路改良700mの施工が完了し、安全性が向上した。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) 未着手又は長期化の理由 | | 【長期化の理由】 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・用地交渉の難航に伴う事業の長期化 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) 今後の事業進捗の見込み | | 【阻害要因】 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・用地の取得ができる見込みのため、大きな阻害要因はない。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 【今後の見込み】 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・2026年度までに整備完了予定である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 判定 | | <p>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。</p> <p>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。 <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> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 【理由】 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ・用地買収が遅れて事業が長期化したことが、事業期間を延長したことにより、2026年度までに整備完了が見込まれるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

②事業の進捗状況及び見込み

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】

| 区分 | | 事業採択時 (基準年:2012年) | 再評価時 (基準年:2022年) | 備考 |
|----------------|--------------------------|----------------------|---------------------|----|
| 費用 (億円) | 事業費 | — | 46.0 | |
| | 維持管理費 | — | 2.1 | |
| | 合計(C) | — | 48.1 | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | — | 51.5 | |
| | 走行経費減少便益 | — | 5.4 | |
| | 交通事故減少便益 | — | 0.3 | |
| | 合計(B) | — | 57.2 | |
| | (参考) 計画交通量 算定要因 (台/日) | — | 1,400 | |
| 費用対効果分析結果(B/C) | | — | 1.5 | |

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

※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、費用対効果分析結果(B/C)に地域修正係数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(令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

—

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

・事業採択時に貨幣価値化困難な効果の評価は実施していない。

【再評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、地域の防災性の向上、自動車の安全性・走行性の向上、日常生活の利便性向上がある。
 ・「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 1.00 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 あいちの守り | ③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進 | ◎ | a) 広域的な防災機能の向上が期待できる | MAX3 | 3 |
| | | | ■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 | |
| | | | □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 | |
| | | | □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 | |
| | | | b) 地域の防災性の向上が期待できる | MAX3 | |
| | | | ■災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもので、幅員 6m 未満の道路を解消するもの | 3 | |
| | □災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもの | 2 | | | |
| | □地域防災計画に整合した事業である | 1 | | | |
| | 合計 | 6 | 6 | | |
| | 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 |
| ■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 | | |
| □大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する | | | 2 | | |
| □降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる | | | 1 | | |
| b) 日常生活の利便性向上が期待できる | | | MAX3 | | |
| ■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 | | |
| □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 | | | | |
| □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 | 6 | 6 | | | |
| 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

(令和 4 年 3 月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

・ -

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 が 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。

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

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道420号（豊邦東工区）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。

VI 対応方針

事業継続