

## 再 評 価 調 査

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号太和金バイパス				
事業箇所	愛知県北設楽郡豊根村上黒川 ～ 北設楽郡東栄町振草				
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路線であり、東三河山間地域の主要拠点間を結ぶ重要な幹線道路である。また、国道151号は愛知・静岡・長野県境地域の南北軸として、広域的な物流ネットワークを形成するとともに、第二次緊急輸送道路にも指定され、平常時・緊急時ともに地域の生活に不可欠な路線である。</p> <p>このうち、現・太和金トンネルは車道幅員が3.5mと狭小で、大型車の交互通行が困難であるほか、老朽化も進んでおり、平成23年8月21日には崩落事故が発生して復旧に約7ヶ月を要するなど地域の生活・経済を支える道路として抜本的な対策が必要である。</p> <p>本事業は、新トンネルの整備により、走行性・安全性を確保し緊急輸送路の強化とともに地域経済の活性化を図るものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>⑧山間や離島地域の暮らしを支える社会資本の整備（狭隘区間等の解消による走行環境の改善）</p> <p>⑪観光力強化（地域の産業振興・観光交流等の支援）</p> <p>【副次目標】</p> <p>②地震減災対策の推進・④風水害への対応力の強化（第二次緊急輸送道路の未改良区間の解消）</p>				
計画変更の推移		事業採択時	再評価時	変動要因の分析	
	事業期間	H21～H26	H21～H28	内部調整の遅れによる	
	事業費（億円）	22.8	23.9	事業計画の見直しによる	
	経費内訳	工事費	20.8	22.8	
		用補費	1.0	0.1	
その他		1.0	1.0		
事業内容	バイパス整備 延長960m（完成2車線、歩道なし） （うち、新トンネル660m）	バイパス整備 延長960m（完成2車線、歩道あり） （うち、新トンネル685m）			
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>事業評価の対象業務については、平成23年度に国庫補助事業から県が主体となって行うすべての公共事業に拡充されたため、平成21年度に交付金により着手した本事業は当時評価対象外であり、事前評価を実施していない。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 狭隘区間等の解消による走行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで円滑な交通の障害となっていた太和金トンネルにバイパス区間が整備されることにより、平常時の走行環境が改善されるとともに、災害時には第二次緊急輸送道路としての機能を十分に発揮させることが可能となり、安全・安心が確保される。特に緊急輸送道路の配置密度の高い都市部に比べ、代替路に限られる山間地域では、その重要性・必要性は都市部に比べて高いものとなっている。</li> </ul> <p>② 地域の産業振興・観光交流等の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道151号事業箇所の周辺沿道地域には豊かな自然環境を活用したレクリエーション施設や温泉などの観光資源が分布するほか、各種観光イベントも開催されている。製造業や物販・サービス業種などの都市型産業の立地制約が厳しい山間地域にあって、観光は地域の基幹産業であり、その振興が地域の活性化に大きく寄与する。</li> </ul>			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>現トンネルの崩落によって南方の都市地域からのアクセスが制限されたトンネル北側の観光地では、太和金トンネルの改築によって安定したアクセスが確保されるとともに、道路交通の円滑化が図られる。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>																																																																																																								
判定	<p><b>A</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"> <li>バイパス整備により平常時における道路交通の円滑化が図られるとともに、現時点での構造基準に基づく新トンネルへと改築され、災害時における緊急輸送道路として沿線住民の日常生活の安全・安心、観光を主とする産業振興に事業効果が期待できるため</li> <li>事業着手後の平成23年に発生した現太和金トンネルの崩落事故により、新トンネルの必要性はさらに高まった。</li> </ul>																																																																																																								
	<p>1) 進捗状況</p> <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←</td> <td colspan="2">→</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 colspan="2">↔</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">←</td> <td colspan="4">→</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="3">2.8</td> <td colspan="5">21.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">2.8</td> <td colspan="7"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <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>1.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0%</td> <td>1.0</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>22.8</td> <td>2.8</td> <td>12.2%</td> <td>23.9</td> <td>11.8%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>22.7</td> <td>1.8</td> <td>7.9%</td> <td>22.8</td> <td>7.9%</td> </tr> <tr> <td>  用補費</td> <td>0.1</td> <td>0.1</td> <td>100%</td> <td>0.1</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>1.0</td> <td>0.9</td> <td>90%</td> <td>1.0</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業費ベースで11.8%が完了</li> </ul> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>調査・設計及び用地買収・補償</li> </ul>			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	工種区分	調査・設計	←		→							用地補償				↔						工事				←		→				事業費(億円)	計画	2.8			21.1						実績	2.8											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)	1.0	0.0	0.0%	1.0	0.0%	事業費(億円)	22.8	2.8	12.2%	23.9	11.8%	工事費	22.7	1.8	7.9%	22.8	7.9%	用補費	0.1	0.1	100%	0.1	100%	その他	1.0	0.9	90%	1.0
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29																																																																																															
工種区分	調査・設計	←		→																																																																																																					
	用地補償				↔																																																																																																				
	工事				←		→																																																																																																		
事業費(億円)	計画	2.8			21.1																																																																																																				
	実績	2.8																																																																																																							
	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)	1.0	0.0	0.0%	1.0	0.0%																																																																																																				
事業費(億円)	22.8	2.8	12.2%	23.9	11.8%																																																																																																				
工事費	22.7	1.8	7.9%	22.8	7.9%																																																																																																				
用補費	0.1	0.1	100%	0.1	100%																																																																																																				
その他	1.0	0.9	90%	1.0	90%																																																																																																				
2) 未着手又は長期化の理由	<p>幅員構成について関係機関との調整に日時を要した。</p>																																																																																																								

②事業の進捗状況及び見込み

	3) 今後の事業進捗の見込み	<b>【阻害要因】</b> ・特になし  <b>【今後の見込み】</b> ・事業の阻害要因も特になく、平成28年に事業完了の見込み																																															
	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。  <b>【理由】</b> ・幅員構成について関係機関との調整に日時を要し、事業着手時に比べ期間が2年伸びたが、調査・設計及び用地買収・補償は完了しており、事業の阻害要因も特になく、計画の実効性が確保できると判断されるため。																																														
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	<b>【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】</b> — <b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</b>																																															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：—)</th> <th>再評価時 (基準年：H25)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>—</td> <td>22.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>0.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>—</td> <td>23.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>—</td> <td>32.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>—</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>—</td> <td>0.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>—</td> <td>34.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量(台/日)</td> <td>—</td> <td>2,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>—</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			区分		事業採択時 (基準年：—)	再評価時 (基準年：H25)	備考	費用 (億円)	事業費	—	22.9		維持管理費	—	0.4		合計(C)	—	23.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	32.7		走行経費減少便益	—	0.9		交通事故減少便益	—	0.4		合計(B)	—	34.0		(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	—	2,600		費用対効果分析結果(B/C)		—	1.5	
	区分		事業採択時 (基準年：—)	再評価時 (基準年：H25)	備考																																												
	費用 (億円)	事業費	—	22.9																																													
		維持管理費	—	0.4																																													
		合計(C)	—	23.3																																													
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	32.7																																													
		走行経費減少便益	—	0.9																																													
		交通事故減少便益	—	0.4																																													
		合計(B)	—	34.0																																													
(参考) 算定要因		計画交通量(台/日)	—	2,600																																													
費用対効果分析結果(B/C)		—	1.5																																														
	*交通量推計は簡便型(愛知県マニュアル)により、便益には補正係数「1.25」を乗じた。 *事業採択時のB/C等が記載されていないのは事業採択時のH21は国庫補助事業についてのみ評価対象としていたため、B/Cは算出されていない。(平成23年4月1日以降は、全ての公共事業を評価対象として評価対象が拡大された)																																																
	<b>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</b> ・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・街路事業の事業評価マニュアル(素案)(平成25年3月 愛知県 建設部) ー山間地域の暮らしを支える路線であり、3便益によるB/Cの算出手法のみで道路事業の整備効果全体を評価するのが困難であるため、3便益による費用便益分析はサブ評価軸とし、便益算出方法も同マニュアルによる簡便型で算出を行った。																																																
	<b>【変動要因の分析】</b> —																																																

2) 貨幣価値化困難な効果

貨幣価値化困難な効果としては、「広域的な防災機能の向上」、「自動車の安全性・走行性の向上」、「日常生活の利便性向上」、「主要観光地へのアクセス性の向上」がある。  
また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.75である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	評価項目	基準点	得点
1 安心・安全	②地震減災対策の推進	○	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
	④風水害への対応力の強化		<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付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
⑧山間や離島地域の暮らしを支える社会資本の整備		◎	<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	
			<input checked="" 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 type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス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				6	6
⑩観光力強化		◎	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される	MAX3	1
			<input type="checkbox"/> 高速道路IC・自動車専用道路ICと主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 最寄駅と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	2	
			<input checked="" type="checkbox"/> 主要観光地周辺へのアクセス性に資する事業に該当する	1	
合計				3	1
総合計				12	9
評価値				0.75	

道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

判定

B

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】

・貨幣価値化可能な効果について、十分な事業効果が期待でき、貨幣価値化困難な効果についても広域的な防災機能の向上、自動車の安全性・走行性の向上、日常生活の利便性向上、主要観光地へのアクセス性の向上などの事業効果が期待できるため

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走行性状況の確認
- ・貨幣価値化困難な効果に対する道路利用者等へのアンケート調査など

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道151号太和金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