

# 事業概要書

事業名 道路事業	路線名等 一般国道473号 <sup>つき</sup> 月バイパス
----------	-----------------------------------

## 1. 事業のあらまし

一般国道473号は、愛知県蒲郡市から奥三河地域を東西に通じ、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。

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の活性化も期待されている。

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。

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。

## 2. 事業概要

- a. 事業箇所 北設楽郡設楽町神田<sup>かだ</sup>～東栄町月<sup>つき</sup>
- b. 事業内容 L=3.4km 3種3級 (40km/h) 幅員 W=10.0m (2車線)
- c. 事業期間 2016年度～2030年度
- d. 全体事業費 162.0億円
- e. 根拠法令 道路法



再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 473 号 (月 <sup>つき</sup> バイパス)					
事業箇所	北設楽郡設楽町 <sup>かだ</sup> 神田～東栄町 <sup>つき</sup> 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地域を東西に通じ、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、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の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>「あいち社会資本整備方針 2025 11 の取組方針」より</p> <p>① 風水害対策の推進</p> <p>② 山間・離島対策の推進</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)	再評価時 (2025 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	2016 年度 ～2030 年度	トンネル建設箇所の岩盤に含まれる自然由来重金属の具体的な処分方法に関する検討、調整に時間を要した。 工事に近接する鉄塔等への影響に関して、関係機関との調整に時間を要した。	
	事業費 (億円)	95.7 億円	98.9 億円	162.0 億円	トンネル掘削後に判明した計画と土質条件が異なる箇所における現地に適した工法への変更等 (+24.9 億円)	
	経費内訳	工事費	88.0 億円	88.0 億円	148.5 億円	立木伐採後に法面が風化していることが判明したため、法面保護工等の追加 (+20.3 億円)
		用補費	3.1 億円	5.7 億円	5.7 億円	資材・労務費の上昇 (+17.9 億円)
その他		4.6 億円	5.2 億円	7.8 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					

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <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> <p><b>【再評価時の状況】</b></p> <p>① 風水害対策</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。</li> </ul> <p>② 山間・離島対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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なっており、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。</li> </ul> <p><b>【再評価時（2回目）の状況】</b></p> <p>① 風水害対策の推進</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。</li> </ul> <p>② 山間・離島対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最寄りの第2次救急医療施設である新城市民病院など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。加えて、2026年には、三遠南信自動車道の鳳来峡インターチェンジから東栄インターチェンジ間の開通が予定され、アクセス道路である本路線についても、早期に整備する必要性が高まっている。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路の確保や、医療機関へのアクセス性の向上などの面から、事業着手時と変わらず、事業の必要性は依然として高い状況である。</li> </ul>
判定	<p style="text-align: center;"><b>B</b></p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。  <b>ⓑ</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><b>【理由】</b>  災害時に危険箇所を回避する緊急輸送道路の確保、医療施設へのアクセス性の向上、通行規制解消による信頼性の向上などの観点から、事業の必要性に大きな変化がないため。</p>



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】 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改訂</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p>				
			事前評価時 (基準年: 2016)	再評価時 (基準年: 2021)	再評価時 (基準年: 2025)	備考	
	費用 (億円)	事業費		73.4	—	152.5	
		維持管理費		1.4	—	1.6	
		合計(C)		74.8	—	154.1	
	効果 (億円)	走行時間短縮便益		79.1	—	140.4	
		走行経費減少便益		11.4	—	12.5	
		交通事故減少便益		1.2	—	1.7	
		合計(B)		91.7	—	154.6	
		(参考)	計画交通量 算定要因	2,000	—	2,300	
	費用対効果分析結果(B/C) <sup>※1</sup>		(1.2) 1.6 <sup>※1</sup>	—	(1.0) 1.3 <sup>※1</sup>		
	<p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。</p> <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。</p> <p>※1 本事業箇所は山間地域であり、道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和7年9月 愛知県)に基づき、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。</p>						
	<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"> <li>・費用便益分析マニュアル(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)</li> <li>・道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和7年9月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)</li> </ul>						
	<p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費が増加したため、B/Cは減少しているが、依然として1.0を超えている。</li> </ul>						

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		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  
 （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（2021年度）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）

【再評価時(今回)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「風水害対策の推進」、「山間・離島対策の推進」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風水害対策の推進	◎	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	
	⑦山間・離島対策の推進	◎	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7年9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】

- ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

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】

前回評価時からB/Cは低下したものの、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

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、所要時間、通行規制回数

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**

**VI 対応方針**