

## 国道471号 利賀バイパス B/C以外の事業評価手法について

### 道路の防災機能の評価手法(案)

(平成28年2月国土交通省道路局、都市局)

- ◆ 本手法の目的: 本手法は大規模災害発生後に早期に啓開・復旧し、救助・救援、緊急物資の輸送、復旧活動を支える基幹経路となる、広域的な防災に資する道路ネットワークを形成すると考えられる事業の新規事業採択時評価や事業再評価に用いる。
- ◆ 利賀バイパスは、緊急通行確保路線であることから、防災面の効果について、本手法により評価する。

- 事業の「必要性」、「有効性」、「効率性」の3つの観点より評価する。

#### ①事業の「必要性」による評価

- 当該事業の整備により、災害危険箇所の回避や、通行止め区間の回避により、緊急時の通行が確保できること等を評価する。

#### ②事業の「有効性」による評価

- 災害拠点病院や交通拠点(IC、空港、港)、防災拠点(各役場等)等への所要時間短縮効果を数値化した防災機能ランクにより評価する。

#### ③事業の「効率性」による評価

- 複数案による費用の比較などにより、経済的であること等から効率性を評価する。

## 国道471号利賀バイパスにおける道路の防災機能の評価

### ①事業の「必要性」

- 利賀バイパスの整備により、利賀地区から南砺市民病院等への搬送に際し、災害危険箇所が回避され、緊急時の通行が確保できることから事業の「必要性」が評価できる。

- 狭い現道幅員  
幅員5.5m以下の区間  
延長6.1km(32%)



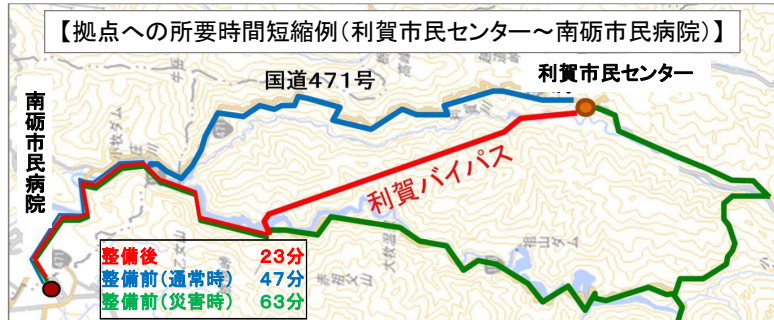
## 国道471号利賀バイパスにおける道路の防災機能の評価

### ②事業の「有効性」(防災機能ランクによる評価)

- 利賀地区から、災害拠点病院や交通拠点(IC、空港、港)、防災拠点(各役場等)等への各区分間の整備前・整備後の所要時間より算出される脆弱度\*から防災機能ランクを算出。

(1) 現道の国道471号のみ通行止めとなった場合。

整備前は、迂回が必要となり各拠点(合計11拠点)への所用時間が通常時よりも災害時の方が大きくなりランクB。整備後は通常時、災害時の所用時間が変わらないためランクA。



	①通常時の期待所用時間 (11拠点合計)	②災害時の期待所用時間 (11拠点合計)	脆弱度	防災ランク
整備前	11時間	14時間	0.22	B
整備後	8時間	8時間	0	A

(2) 災害時の拠点施設への所要時間の短縮が図られるなど防災機能ランクがB→Aとランクアップすることから事業の「有効性」が評価できる。

## 国道471号利賀バイパスにおける道路の防災機能の評価

### ③事業の「効率性」

- 現道の国道471号は地形が急峻で狭隘な箇所が多数あることから、現道を拡幅整備する場合は巨額の費用を要する。
- 当該事業は、利賀ダムの工事用道路を利用し、一般道路として必要な拡幅分のみを費用負担することにより、道路事業単独でバイパス整備を行うことに比べ、大幅に経費を削減している。

	①現道拡幅	②道路事業単独での バイパス整備	③利賀ダム工事用道路を 利用したバイパス整備
整備費用	約460億円	約447億円	約117億円

- これら3案の中では最も経済的な整備を採用していることから、事業の「効率性」が評価できる。

➤ 事業の「必要性」「有効性」「効率性」の3つの観点から事業の効果が認められる。