

事後評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 259号					
事業箇所	田原市大久保町～田原市谷熊町					
事業のあらまし	<p>一般国道 259 号は、三重県鳥羽市を起点とし、鳥羽港より伊良湖水道、田原市の中心部を経て渥美半島を縦断し、豊橋市に至る延長約 47km（陸上部）の幹線道路である。</p> <p>田原市は、製造品出荷額等が愛知県（都道府県第 1 位）の中で第 3 位、農業産出額が全国 1 位であり、一次・二次産業が盛んな地域であることから、一般国道 259 号田原バイパスは、地域の産業・経済を支える骨格道路としての役割を担っている。</p> <p>田原市中心部においては、朝夕のピーク時や観光シーズンには慢性的な交通渋滞が発生していた。このため、田原バイパスは渋滞の解消を目的に計画され、田原市中心部の通過交通を排除することにより交通円滑化及び交通安全性の向上を目指したものである。</p> <p>当該事業は、昭和 39 年度に都市計画決定、昭和 46 年度に事業着手し、一般国道 259 号田原バイパスとして整備されたものである。田原バイパスは、昭和 58 年度に大久保南交差点～郷仲交差点（神戸地区）、平成 10 年度に郷仲交差点～豊島東交差点（豊島地区）がそれぞれ暫定 2 車線で供用、平成 18 年度に大久保西交差点～大久保南交差点（大久保地区）が完成 2 車線で供用され、バイパス区間すべてが開通した。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市内における交通の円滑化 ・旧道（田原赤羽線等）の交通安全性の向上 <p>【副次目標】（事前評価時に設定した場合、記載する）</p> <p>なし</p>					
事業費	事業費		内訳			
	83 億円	□工事費 19 億円、□用補費 23 億円、□その他 41 億円				
事業期間	採択年度	昭和 46 年度	着工年度	昭和 46 年度	完成年度	平成 18 年度
事業内容	<p>バイパス整備 延長 L=7.320km</p> <p>〔暫定 2 車線〕 片側歩道 3.0m 車道幅員 6.5m</p>					

II 評価	
①事業目標の達成状況	<p>1) 主要目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>○旧道の交通量が減少するとともに、混雑度も 1.0 を下回っており、田原市内における交通の円滑化が図られている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原赤羽線（旧国道 259 号）は、供用前（S55）の交通量 10,007 台/12h に対し、全区間供用後（H23）は 6,613 台/12h であり、3,394 台/12h 減少した。 ・田原赤羽線（旧国道 259 号）は、供用前（S55）の混雑度 1.43 に対し、全区間供用後（H23）においては 0.95 であり、1.0 を下回った。 <p>○旧道における交通量の減少により、安全性が向上した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大久保地区周辺の住民に対するアンケートの結果、田原バイパスが開通したことによる、旧道の交通安全面について、「安全になった」との回答が 50%と半数を占めており、交通安全性の向上に対する効果があったと考えられる。 その他の回答は、「変わらない」29%、「悪くなった」7%、「この道路を利用しない」8%、「その他」5%であった。（回答者数：213 人） ・「安全になった」と回答した理由については、「交通量が少なくなったため」との意見が多くあり、その他には、「交通量が少なくなったため、信号をゆっくり渡れる」、「交通量が減ったため、小学生の通学が安全になった」など具体的な理由を挙げた意見もあった。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>バイパス整備により、田原市内の交通の円滑化、旧道における安全性の向上が図られ、事業目標は十分に達成している。</p>
	<p>2) 副次目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>【達成状況に対する評価】</p>

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事業採択時	実績	備考
事業期間		S46～S63(18年)	S46～H18(36年)	
事業費 (億円)	工事費	(内訳不明)	19億円	
	用地補償費		23億円	
	その他		41億円	
	合計	50億円	83億円	
効果の 算定 要因	断面交通量 (台/日)	11,671	13,863	事前評価時の断面交通量はH6 センサスペースのH32推計値
	走行時間短縮便益〔億円〕			
	走行経費減少便益〔億円〕			
	事故減少便益〔億円〕			

【事業期間に対する評価】

・事業規模が大きい上、事業着手後 2 度に渡るオイルショックなどによる急激な経済の落ち込みや、用地買収・建物補償の交渉が難航し、それらの解決に長期間を要したため、当初予定期間の倍の年月を要し、平成 18 年度まで事業期間を延伸したが、事業を行う上で必要な期間の延伸であったと判断している。

(当初：昭和 46 年度～昭和 63 年度 → 実績：昭和 46 年度～平成 18 年度)

この事業期間において、神戸地区が昭和 58 年度に、豊島地区が平成 10 年度に部分供用し、大久保地区が平成 18 年度に供用してバイパス区間すべてが開通した。

【事業費に対する評価】

・用地買収・建物補償の交渉の難航等に伴い事業期間が長期化し、経済状態も大きく変化したため、用地・補償費及び工事単価が増加した。コスト縮減策として再生材等の積極的な活用を図ったが、結果として全体事業費が増加した。

費用の増加については、経済状態の変化や事業を行う上で必要な経費が増加したものであり、やむを得ないと判断している。

(当初：約 50 億円 → 実績：約 83 億円)

【効果の算定要因に対する評価】

田原バイパスの計画交通量 11,671 台/日に対して、現況交通量は 13,863 台/日（日交通量は、H23 実態調査結果に H22 センサスの昼夜率 1.27 を掛けて算出）と計画交通量に近い台数であり、妥当である。

②事業効果の発現状況

③事業実施による環境の変化

○旧道における交通量の減少により、騒音や振動が改善された。

・大久保地区周辺の住民に対するアンケートの結果、田原バイパスが開通したことによる、旧道の環境面について、「改善された」との回答が 46%と約半数を占めており、環境面の向上に対する効果があったと考えられる。

その他の回答率は、「変わらない」25%、「悪くなった」4%、「旧国道 259 号沿線の環境を知らない」22%、「その他」3%であった。(回答者数：213 人)

・「改善された」と回答した理由については、「交通量が減り、騒音や振動が減ったと思う」との意見が多くあり、その他には、「トラックの通過が減り、夜間静かになった」などの意見もあった。

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	暫定2車線供用により完了した本事業は、事業目的に対する効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はないものと考えている。
改善措置の必要性	<p>一般国道259号田原バイパスにおける改善措置は、豊島地区と神戸地区の完成計画である4車線化が考えられる。2車線で全区間が供用した現段階においては、現況交通量が13,863台/日（H23調査結果を基にH22センサス昼夜率を適用）に対して混雑度が0.85（H22センサスの交通容量を適用）であり、暫定2車線供用の現状で円滑な交通が確保されている。</p> <p>今後は、事業区間周辺の地域における将来交通需要の動向・変化を注視し、必要に応じて4車化を実施する必要があると考えている。</p>
同種事業に反映すべき事項	一般国道259号田原バイパスは平成18年度に暫定で全区間2車線供用しているが、隣接する植田バイパスについても整備促進し、田原市・豊橋市間の更なる連携強化が期待される。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅴ 対応方針	