

事後評価調書(案)

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248号 瀬戸東バイパス					
事業箇所	瀬戸市大坪町～瀬戸市鐘場町					
事業のあらまし	<p>一般国道248号は、愛知県蒲郡市を起点とし、岐阜県岐阜市に至る広域交流の促進および沿線市町の連携強化を図り、内陸工業地帯の産業・経済を支える延長約88kmの幹線道路である。</p> <p>本事業は、延長3.5kmのバイパス道路整備事業であり、環状自動車道せと赤津ICへのアクセス強化を図るとともに、瀬戸市の中心市街地を通過する現道248号の交通混雑を緩和し、円滑な交通の確保を目的としている。</p> <p>本事業区間については、1999年度に事業着手し、2004年度に南側延長0.8kmの供用を始めとし、2009年度までにさらに延長0.9kmを供用し、2018年3月に残延長の1.8km区間を合わせた全線での供用を開始した。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①地域の魅力向上(幹線道路、観光地へのアクセス性向上)</p> <p>②地震・津波対策の推進(広域的な防災機能の向上)</p> <p>【副次目標】(事前評価時に設定した場合、記載する)</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	191.1億円		□工事費 95.8億円、□用補費 83.1億円、□その他 12.2億円			
事業期間	採択年度	1999年度	着工年度	1999年度	完成年度	2017年度
事業内容	<p>バイパス道路整備(暫定2車線)</p> <p>延長3.5km、幅員30.0m</p> <p>車道(幅員3.25m×2車線) 歩道(幅員4.00m×2(両側))</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>①地域の魅力向上（幹線道路、観光地へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、東海環状自動車道へのアクセス性が向上したことで、せと赤津 IC の交通量が約 13%増加した。 ・本事業により、せと赤津 IC 西交差点から愛・地球博記念公園間のアクセス性が改善し、従前より延長で約 2.8km、所要時間で約 5 分間の短縮につながった。 <p>【せと赤津 IC の交通量】 1,393,831 台（2017 年）→1,572,763 台（2019 年） 出典：<2017 年値>「瀬戸市統計書（平成 30 年刊）」瀬戸市 <2019 年値>「瀬戸市統計書（令和 2 年刊）」瀬戸市</p> <p>【せと赤津 IC 西交差点から愛・地球博記念公園間の延長】 整備前：約 10.1km（せと赤津 IC 西交差点～瀬戸設楽線～国道 155 号経由） ↓ 整備後：約 7.3km（せと赤津 IC 西交差点～瀬戸東バイパス経由）</p> <p>【せと赤津 IC 西交差点から愛・地球博記念公園間の所要時間】 整備前：約 17 分（せと赤津 IC 西交差点～瀬戸設楽線～国道 155 号経由） ↓ 整備後：約 12 分（せと赤津 IC 西交差点～瀬戸東バイパス経由）</p> <p>②地震・津波対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備によって道路ネットワークが強化され、第 2 次緊急輸送道路として位置付けられたことで、緊急時の輸送能力が向上した。 ・せと赤津 IC から、愛知県赤十字血液センターを始めとする医療機関へのアクセスの確実性が向上した。 <p>【達成状況に対する評価】 本事業により、地震・津波対策の推進（広域的な防災機能の向上）や地域の魅力向上（主要観光地へのアクセス性の向上）が図られ、事業目標は達成している。</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>

②事業効果の発現状況

【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 (1999) ※1	再評価時 (2008) ※2	実績 (2022) ※3	備考	
事業期間（暫定完成）		1999～2004	1999～2013	1999～2017		
事業費 (億円)	工事費	-	-	95.8		
	用地補償費	-	-	83.1		
	その他	-	-	12.2		
	合計	125.0	180.8	191.1		
効果の 算定要因	交通量 (台/12h)	一般国道 248号	16,883	14,730	15,005	
		瀬戸 設楽線	3,450	3,345	3,356	
		瀬戸東 バイパス (事業区間)	-	-	6,255	

※1：H11 道路交通センサス ※2：H22 道路交通センサス ※3：R3 道路交通センサス

【事業期間に対する評価】

- ・当初、2004年度に全線暫定2車線にて供用予定だったが、用地交渉の難航等により、全線の供用は2017年度となった。

【事業費に対する評価】

- ・最終的な事業費は191億1千万円となり、前回事業評価から10億3千万円増加した。
- ・堀削地盤から出土した産業廃棄物の処理を行ったことが主な原因である。
- ・県環境部（当時）の見解によると、今回の廃棄物は土壌汚染対策法の対象となる「土壌汚染」には該当せず、溶出の恐れがない「安定型廃棄物」となり、事業者が適正に処理するよう指導があったため、本事業において運搬処分を行った。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・本事業により、東海環状自動車道へのアクセス性が向上し、せと赤津ICの利用台数が増加する等、本事業は一定の効果があったと考えられる。

③事業実施による環境の変化

- ・一部工区で掘削地盤から産業廃棄物が露出したが、調査の上全て撤去し、適切な運搬処分を行ったことで、自然環境への影響を最小限に抑えた。
- ・観光地へ移動する所要時間が短縮されたほか、緊急時の輸送ルートが強化されたことで、周辺の交通環境が改善した。

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	・ 事業目標に対して目的を達成しているため、今後の事後評価の必要性はない。
改善措置の必要性	・ 事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はない。
同種事業に反映すべき事項	・ 全線供用の年度を当初計画から延伸しているが、2004 年度、2009 年度に一部供用を行い、早期の効果発現を図った。他のバイパス整備事業においても、整備効果が見込める区間を優先的に整備、供用を行い、少しでも早く整備効果の発現を目指すことが考えられる。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
Ⅴ 対応方針	