

## 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247号 <small>ちゅうおう</small> 中央バイパス				
事業箇所	蒲郡市 <small>たけのやちょう</small> 竹谷町 ~ 蒲郡市 <small>みやちょう</small> 三谷町				
事業のあらまし	<p>一般国道247号は、愛知県名古屋熱田区を起点とし、知多市や蒲郡市を経て、豊橋市に至る全延長約180kmの幹線道路である。当該路線が通過する蒲郡市は、<small>にしうら</small> 西浦温泉や <small>みや</small> 三谷温泉といった温泉地を有し、またラグーナテンボスが立地するなど、県内有数の観光地である。しかし、海と山に挟まれた地形条件から、海岸線に並走する限られた幹線道路に交通が集中するため、市街部では交通渋滞が慢性化している。</p> <p>本事業は、蒲郡市の市街地を迂回するように環状化された延長約5.6kmのバイパス事業(以下、中央バイパスと呼ぶ)で、広域交通を郊外へ誘導することにより、市街地内の慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、観光施設へのアクセス道路としての役割を担うことを目的としている。</p> <p>本事業区間については、1988年度に事業着手し、2008年度までに延長約3.7kmを暫定2車線で供用した。その後、2017年11月に、残延長の約1.9kmを合わせた全線の暫定2車線供用を開始した。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①渋滞のないスムーズな移動空間の提供(主要渋滞箇所の解消)</p> <p>②観光力強化(ラグーナテンボスや温泉地へのアクセス)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	205.9億円	■工事費	57.7億円、	■用補費	139.8億円、■その他 8.4億円
事業期間	採択年度	1988年度	着工年度	1988年度	完成年度 2019年度
事業内容	<p>バイパス整備(2/4車線)</p> <p>延長5.6km 幅員24m</p> <p>車道(幅員3.25m×2車線) 歩道(幅員3.00m×2(両側))</p>				

II 評価

①事業目標の達成状況

1) 主要目標の達成状況

【達成状況】

① 渋滞のないスムーズな移動空間の提供（主要渋滞箇所の解消）

- ・中央バイパスへの交通の転換により交通の分散が図られ、国道23号及び一般県道蒲郡碧南線の交通量が減少した。
- ・主要渋滞箇所である港町3番交差点、府相交差点、元町交差点、三谷町伊与戸交差点の4交差点はいずれも渋滞長が減少しており、市街地の渋滞が緩和された。

【昼間12時間交通量の推移】

	1999年	2018年（供用後）
国道23号	14,026台	9,570台
（一）蒲郡碧南線	20,044台	14,858台
中央バイパス	—	12,546台
合計	34,070台	36,974台

出典：<1999年値>「1999年 道路交通センサス」

<2018年値>「2018年度 道路改良工事(交付金)の内交通量調査業務委託 調査報告書」愛知県

【主要渋滞箇所の渋滞長】

	2013年	2018年（供用後）
港町3番交差点（東側）	170m	0m
府相交差点（東側）	720m	50m
元町交差点（東側）	260m	0m
三谷町伊与戸交差点（西側）	1,060m	70m

出典：<2013年値>「2013年度 道路改良工事（交付金）の内事業再評価業務委託 報告書」愛知県

<2018年値>「2018年度 道路改良工事(交付金)の内交通量調査業務委託 調査報告書」愛知県

②観光力強化（ラグーナテンボスや温泉地へのアクセス）

- ・中央バイパス整備及び市街地の渋滞緩和により、観光施設へのアクセス性が向上した。

【達成状況に対する評価】

- ・本事業による道路整備により、渋滞のないスムーズな移動空間の提供、観光力強化が図られ、事業目標は達成している。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

—

【達成状況に対する評価】

—

【費用対効果分析の算定となった要因の変化】

		事業採択時 1988	再評価時 (1回目) 2003 ※1	再評価時 (2回目) 2008 ※1	再評価時 (3回目) 2013	実績 2019	備考
事業期間		1988～2007	1988～2010	1988～2016	1988～2016	1988～2019	
事業費	工事費	—	—	65億円	58億円	58億円	
	用地補償費	—	—	137億円	143億円	140億円	
	その他	—	—	14億円	9億円	8億円	
	合計	125億円	148億円	216億円	210億円	206億円	
計画交通量 (台/日) ※2	中央バイパス				暫定2車線 16,600 完成4車線 22,200		
交通量 (台/12h) ※2	(国) 23号	8,668	14,026	12,314	12,291	9,570	
	(一) 蒲郡碧南線	14,650	20,044	17,351	15,475	14,858	
	中央バイパス	—	—	6,628	9,276	12,546 (16,310台 /日)※3	
	合計(参考値)	23,318	34,070	36,293	37,042	36,974	

※1 2003、2008年は完成4車線整備の事業費

※2 計画交通量:再評価調書(2013)より抜粋

交通量:事業採択時は1988年センサス、再評価時1回目は1999年センサス、同2回目は2005年センサス、同3回目は2010年センサス、実績は2018年交通量調査結果(愛知県)

※3 中央バイパス実績交通量(台/日)は2015年交通センサスの昼夜率1.3を用いて算出

【事業期間に対する評価】

- ・関係する土地所有者が多く、用地交渉が難航したことにより、用地買収に多くの時間を要したため、事業完了は2019年度となった。

【事業費に対する評価】

- ・最終事業費は206億円であり、前回評価時の210億円から4億円減額となった。主に用地補償費の精査によるものである。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・中央バイパスへの整備により交通の分散が図られたことで市街地の渋滞が緩和し、また観光施設へのアクセス性が向上したことで蒲郡市内の観光客数が増加しており、事業目標は達成した。

【その他】

- ・従来、蒲郡市内を東西に通過する緊急輸送道路は、津波浸水想定区域を通過する国道23号のみであったが、第1次緊急輸送道路である中央バイパスの全線開通により、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られた。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">③事業実施による環境の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通分散が図られ市街地の渋滞が緩和したことで、交通環境が改善した。</li> </ul>
<p>Ⅲ 対応方針（案）</p>	
<p>今後の事後評価の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<p>改善措置の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の事業目標に対する効果が発現されており、本事業として改善措置の必要性はない。なお、国道23号蒲郡バイパス（蒲郡IC～幸田芦屋IC）の開通以降交通量が増加しており、また緊急輸送道路ネットワークの強化のため、引き続き4車線化事業を推進する。</li> </ul>
<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業では用地補償費を精査することで、前回評価時より事業費が減額となった。他の事業においても適宜精査を行い、事業費の削減に努める必要がある。</li> <li>・また、本事業ではバイパス東側3.7kmを先行して供用することで、ラグーナテンボス等へのアクセス性が向上し、早期に交通環境の改善を図ることができた。他の事業においても効果が見込まれる場合は、部分供用を検討するのが良いと考える。</li> </ul>
<p>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>Ⅴ 対応方針</p>	