

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151号 太和金バイパス					
事業箇所	愛知県北設楽郡豊根村 ^{かみくろかわ} 上黒川 ~ 北設楽郡東栄町 ^{ふりくま} 振草					
事業のあらまし	<p>一般国道151号は長野県飯田市から愛知県豊橋市に至る路線であり、東三河山間地域の主要拠点間を結ぶ重要な幹線道路である。また、国道151号は愛知・静岡・長野県境地域の南北軸として、広域的な物流ネットワークを形成するとともに、第二次緊急輸送道路にも指定され、平常時・緊急時ともに地域の生活に不可欠な路線である。</p> <p>このうち、太和金トンネルは車道幅員が3.5mと狭小で、大型車の交互通行が困難であるほか、老朽化も進んでおり、2011年8月21日には崩落事故が発生して復旧に約7ヶ月を要するなど地域の生活・経済を支える道路として抜本的な対策が必要である。本事業は、新トンネルの整備により、走行性・安全性を確保し緊急輸送道路の強化とともに地域経済の活性化を図ったものである。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①山間部の暮らしを支える社会資本の整備(隘路区間等の解消による走行環境の改善)</p> <p>②観光力強化(地域の産業振興・観光交流等の支援)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	32.4億円	□工事費30.5億円、□用補費0.3億円、□その他1.6億円				
事業期間	採択年度	2009年度	着工年度	2009年度	完成年度	2016年度
事業内容	<p>バイパス整備</p> <p>延長L=960m 幅員W=11.0m</p> <p>橋梁N=1橋、トンネルN=1箇所</p> <p>車道(幅員3.25m×2車線) 歩道(幅員2.50m×1(片側))</p>					
II 評価						
①事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>○ 山間部の暮らしを支える社会資本の整備</p> <p>愛知県内の国道151号全区間の中で唯一の未改良の老朽トンネル区間が整備され、車道幅員の最小幅員が3.5mから7.5mとなり、特に大型車のスムーズな走行が可能となるなど、通行車両の安全・安心が確保された。</p> <ul style="list-style-type: none"> 対向車両の通過に伴うトンネル手前での停車の解消により旅行速度が31.4km/hから40.1km/hへと向上し、安定した速度での走行が可能となった。また、移動距離も1.16km⇒0.96kmと短縮された。 住民アンケートの結果、大部分の方が「走行しやすくなった」「事故の危険性が少なくなった」と回答している。また、太和金バイパス整備の満足度(満足+やや満足)は約96.5%であった。 地元へのヒアリングの結果、新太和金トンネルの開通により、崩落の心配が少なくなり、安心して通行できるようになったという意見が複数寄せられている。 <p>○ 観光力強化</p> <p>本事業区間は、三遠南信自動車道の東栄ICへつながるアクセス道路として利用され、観光振興等が期待される。</p>				

		<ul style="list-style-type: none"> ・平日の大型車交通量は、整備前に比べ約19%増加している。(2013年度128台/12h ⇒ 2021年度152台/12h) ・豊根村の観光入込客数は、年間45万人(2013年度)まで減少していたが年間60万人(2019年度)まで回復している。三遠南信自動車道や新東名高速道路の整備に加え、太和金バイパスの整備も利用客増加の一因となっていると考えられる。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業の整備により、山間部の暮らしを支える社会資本の整備、観光力強化が図られ、事業目標は十分に達成している。</p>																																																			
2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>																																																				
②事業効果の発現状況		<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1" data-bbox="371 663 1437 1364"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (2009)※</th> <th>再評価時 (基準年： 2013)</th> <th>実績 (基準年： 2021)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>—</td> <td>2009年～ 2016年</td> <td>2009年～ 2016年</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>—</td> <td>22.8</td> <td>30.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>—</td> <td>0.1</td> <td>0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>—</td> <td>1.0</td> <td>1.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>—</td> <td>23.9</td> <td>32.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の 算定要因</td> <td colspan="2">計画交通量</td> <td>—</td> <td>2,600台/日 (計画値)</td> <td>1,396台/日</td> <td>実績値は2021年度の実測値を2015年度道路交通センサス昼夜率で12→24時間交通量に換算</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">旅行 速度</td> <td>停止あり</td> <td>—</td> <td>31.4km/h</td> <td>—</td> <td>対向車待ちの停車の有無</td> </tr> <tr> <td>停止なし</td> <td>—</td> <td>40.5km/h</td> <td>40.1km/h</td> <td>2013年度及び2021年度の実測値</td> </tr> </tbody> </table> <p>※2009年当時は、国庫補助事業のみ事業評価の対象となっていたため、交付金事業で着手した本路線は着手時に事業評価を実施していない。</p> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画どおり2016年度に完了した。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時と比較し、重金属(ヒ素)を含む残土が発生したことから、最終処分場の選定・整備・運搬により工事費が22.9億円から30.5億円に増加した。事業を行う上で必要な費用が増加したものであり、やむを得ないものであったと判断した。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平均20秒のトンネル手前での対向車待ちの停車時間が解消されるとともに、旅行速度も8km/h以上の向上がみられ、事業の効果があらわれている。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用から60年以上が経過して老朽化が進み、土砂崩落事故が発生した旧太和金トンネルを更新したことで、通行の安全性が大きく向上した。 			事業採択時 (2009)※	再評価時 (基準年： 2013)	実績 (基準年： 2021)	備考	事業期間		—	2009年～ 2016年	2009年～ 2016年		事業費 (億円)	工事費	—	22.8	30.5		用地補償費	—	0.1	0.3		その他	—	1.0	1.6		合計	—	23.9	32.4		効果の 算定要因	計画交通量		—	2,600台/日 (計画値)	1,396台/日	実績値は2021年度の実測値を2015年度道路交通センサス昼夜率で12→24時間交通量に換算	旅行 速度	停止あり	—	31.4km/h	—	対向車待ちの停車の有無	停止なし	—	40.5km/h	40.1km/h	2013年度及び2021年度の実測値
			事業採択時 (2009)※	再評価時 (基準年： 2013)	実績 (基準年： 2021)	備考																																															
事業期間		—	2009年～ 2016年	2009年～ 2016年																																																	
事業費 (億円)	工事費	—	22.8	30.5																																																	
	用地補償費	—	0.1	0.3																																																	
	その他	—	1.0	1.6																																																	
	合計	—	23.9	32.4																																																	
効果の 算定要因	計画交通量		—	2,600台/日 (計画値)	1,396台/日	実績値は2021年度の実測値を2015年度道路交通センサス昼夜率で12→24時間交通量に換算																																															
	旅行 速度	停止あり	—	31.4km/h	—	対向車待ちの停車の有無																																															
		停止なし	—	40.5km/h	40.1km/h	2013年度及び2021年度の実測値																																															

<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"> ・トンネル掘削残土から重金属（ヒ素）が検出されたが、仮置き場へ搬入して溶出試験を実施し、基準値を超えた残土については遮水処理を厳重に行って最終処分を実施したことで、自然環境への影響を抑えた。 ・狭隘なトンネル区間の解消により、すれ違い時の待機の解消や旅行速度の向上や距離短縮に伴い、大型車を含めスムーズに通行できるようになったほか、老朽化したトンネルを更新したことで通行時の安全性が向上し、交通環境が大きく改善した。
<p>III 対応方針（案）</p>	
<p>今後の事後評価の必要性</p>	<p>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。</p>
<p>改善措置の必要性</p>	<p>当初の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。</p>
<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<p>トンネル掘削土から重金属（ヒ素）が検出されたことから事業費が当初想定よりも増加したが、過去に周辺で実施された他のトンネル事業でも重金属の発生があったことから、計画時点から想定しておく必要がある。</p>
<p>IV 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>V 対応方針</p>	