

## 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 473 号 (桜形 <sup>さくらがた</sup> 拡幅)					
事業箇所	愛知県岡崎市桜形 <sup>さくらがた</sup> 町地内					
事業の あらまし	<p>一般国道 473 号は、愛知県蒲郡市から静岡県牧之原市に至る延長約 247km の路線であり、新東名高速道路岡崎東 I C に接続する山間地域の南北軸として、地域の暮らしを支える重要な路線である。また、第 2 次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間の位置する三河山間部は、集落が散在しているため、本路線は住民生活や地域の産業活動に不可欠な基盤施設となっている。</p> <p>しかし、当該事業区間は線形不良の隘路区間であり、沿道には形埜<sup>かたの</sup>小学校が立地しているが、現況では歩道も設置されていない。</p> <p>このため、「山間や離島の暮らしを支える社会資本の整備」「地震減災対策の推進」「交通安全対策の推進」を主な目的として、山間地域における交通の円滑化、緊急輸送道路としての機能強化、歩道設置による歩行者の安全確保を図るため、一般国道 473 号を整備したものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 山間や離島の暮らしを支える社会資本の整備</p> <p>(2) 地震減災対策の推進</p> <p>(3) 交通安全対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	19.7 億円		■工事費 12.2 億円、■用補費 7.5 億円			
事業期間	採択年度	平成 8 年度	着工年度	平成 8 年度	完成年度	平成 25 年度
事業内容	現道拡幅整備 延長：L=1.81km（現道拡幅 L=1.22km、バイパス整備 L=0.59km） 車線数：完成 2 車線（2/2）、幅員：W=12.0m（H25 供用）					
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) 山間や離島の暮らしを支える社会資本の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 473 号の現道は線形不良のうえ、幅員も狭小であり、主要地方道岡崎設楽線との交差部では主道路である本路線が右左折を強いられていたなど、走行環境に問題を抱えていた。本整備により、道路部の幅員を 6.5m から 8.5m に拡幅し、線形不良区間はバイパス整備したことで円滑な走行環境が確保された。</li> <li>・JA あいち三河形埜支店へヒアリングを実施した結果「見通しがよくなり、安全に利用できるようになった」との回答を得た。</li> </ul> <p>(2) 地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 473 号は第 2 次緊急輸送道路に指定されており、事業区間の整備により新東名高速道路岡崎東 IC と三河山間部の緊急輸送ネットワークが強化された。</li> <li>・バイパス区間が整備されたことで沿道に立地する避難施設が 1 箇所から 3 箇所に増え、消防団詰所とのアクセス性も向上した。</li> <li>・国道 473 号の現道は土砂災害警戒区域に指定されていたが、整備したバイパス区間は指定されていないため、災害時に被害を受けるリスクが軽減された。</li> <li>・岡崎市東消防署<sup>かたの</sup>出張所へヒアリングを実施した結果「道幅が拡幅され、カーブでの安全性が向上した」「消防車でのすれ違いが安易にできるようになった」との回答を得た。</li> </ul> <p>(3) 交通安全対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業区間は沿道に立地する<sup>かたの</sup>形埜小学校の通学路に指定されているが、幅員が狭小で歩道が設置されておらず、交通安全上の課題があったが、当該事業によって歩道が確保され、歩行者の安全性が向上した。</li> <li>・<sup>かたの</sup>形埜小学校へのヒアリングでは「ガードレールのある歩道を歩いて通学できるようになり、バスも安心して通行できるようになった」、また、<sup>かたの</sup>形埜保育園へのヒアリングでは「歩道がしっかり確保されているので園児の散歩や小学校との交流がしやすくなった」との回答を得た。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、三河山間部の暮らしを支える社会資本の整備、災害時の緊急輸送ネットワークが強化されるとともに、通学路等の交通安全の強化が図られ、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>—</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	<b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b>				
		前回評価時 (H17 再評価)	実績 (H30)	備考	
	事業期間	H8～H19	H8～H25		
	事業費 (億円)	工事費	14.0	12.2	
		用地補償費	6.0	7.5	
		その他	0.0	0.0	
合計		20.0	19.7		
効果の算定要因	交通量※	609 台/12H	1,616 台/12H	前回評価時：H17 センサ値 実績交通量：H27 センサ値	
<p>※バイパス区間は未計測のため、現道拡幅区間の交通量</p> <p><b>【事業期間に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地改良事業による用地取得制約等によって、想定を上回る事業期間を要した。</li> </ul> <p><b>【事業費に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時と比較し、大きな差異はなく、ほぼ計画どおりとなった。</li> </ul> <p><b>【効果の算定要因に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時と比較し、交通量は609台/12Hから1,616台/12Hの増加となり、山間地域への交通アクセス向上に一定の効果があったと判断する。</li> </ul>					
③ 事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量は増加しているが歩道を整備したことにより、防護柵によって歩行者と車両が分離され、歩行者の安全性および快適性が向上したと判断する。</li> <li>・道路が拡幅されたことにより、走行性が向上したことで第2次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。</li> </ul>				
<b>Ⅲ 対応方針（案）</b>					
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おり、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	・本事業では土地改良事業による用地取得制約等によって、用地買収に想定を上回る期間を要したため、他機関との確実な事業調整に努め、計画期間通りに事業を完了させる必要がある。				
<b>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</b>					
<b>Ⅴ 対応方針</b>					