

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 259 号（植田バイパス）				
事業箇所	愛知県豊橋市杉山町～豊橋市磯辺下地町				
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、愛知県田原市を経て豊橋市に至る延長約 70km の路線であり、渥美半島と重要港湾「三河港」や中核市である豊橋市を結ぶ主要幹線道路である。また、第 1 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>本路線の現道は住宅地を通過しているが歩道未整備となっており、また、当該事業区間の周辺では、朝夕のピーク時等で慢性的に渋滞が発生しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっていた。</p> <p>このため、「モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」「地震減災対策の推進」を主な目的として、渥美半島全域の交通の円滑化を図り、開発の進む三河港の港湾物流、自動車産業、果物をはじめとする農業、観光など地域の活性を図るとともに、豊橋中心部と渥美半島を結ぶ緊急輸送道路の強化を図るため、一般国道 259 号のバイパス道路整備を実施したものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>(3) 地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	111 億円	■工事費 30 億円、■用補費 72 億円、■その他 9 億円			
事業期間	採択年度	昭和 49 年度	着工年度	昭和 49 年度	完成年度 平成 24 年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=5.10km、車線数：暫定 2 車線（2/4）、幅員：W=30.0m）（H24 年度供用）				
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 モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間を利用する企業へのアンケート調査結果によると、本事業により、「移動時間の短縮」(80%)、「業務効率性の向上」(60%)、「周辺道路の渋滞が緩和された」(74%)等を感じているとの回答を得た。 <p>② 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の全車交通量は約33%減少し、大型車交通量も約29%減少が見られ、現道からバイパスへの交通転換が図られた。 全車交通量：19,683台/日(H22 センサス値)→13,096台/日(H27 センサス値) 大型車交通量：2,268台/日(H22 センサス値)→1,606台/日(H27 センサス値) ・現道の混雑度は一定の改善が図られたが、依然として1.0を上回る結果となった。 混雑度：1.36(H22 センサス値)→1.19(H27 センサス値) ・現道の旅行速度が向上した。 混雑時旅行速度：17.3km/h(H22 センサス値)→20.0km/h(H27 センサス値) <p>③ 地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス整備により、第1次緊急輸送道路として緊急時の輸送能力が向上するとともに、代替性が確保された。消防署からは、現場到着時間が短縮したとの回答を得た。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備、地震減災対策の推進については、事業目標を達成している。一方、渋滞のないスムーズな移動空間の提供については、現道の旅行速度の改善は図られており、目標は概ね達成しているが、混雑度は依然として1.0を上回る結果となった。</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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】					
			前回評価時 (H20)	実績 (H29)	備考	
	事業期間		S49～H23	S49～H24		
	事業費 (億円)	工事費	25	30		
		用地補償費	71	72		
		その他	9	9		
		合計	105	111	+6 億円	
	効果の 算定要因	交通量	バイパス	— 台/24h	16,092 台/24h	前回評価時：H22 センサ値 実績：H27 センサ値 混雑時旅行速度は上下線の 平均値
			現道	19,683 台/24h	13,096 台/24h	
		混雑時 旅行速度	バイパス	— km/h	19.5km/h	
現道			17.3km/h	20.0km/h		
混雑度		バイパス	—	1.05～1.20		
		現道	1.36	1.19		
大型車 交通量	バイパス	— 台/24h	1,805 台/24h			
	現道	2,268 台/24h	1,606 台/24h			
<p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 前回評価時と比較し、計画より1年遅延しての完了となった。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 混雑度は依然として1.0を上回り、渋滞の解消には至っていないが、現道区間の交通量は減少(約33%減)しており、旅行速度も向上していることから、本事業は一定の効果があったと判断する。 						
③ 事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業により、並行する現道交通がバイパスへ転換したため、現道の交通環境は改善されたものと判断する。 ・ 歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性および快適性が向上したと判断する。 					
Ⅲ 対応方針(案)						
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業目標に対する効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 					
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業目標に対する効果は概ね発現しており、本事業としての改善措置の必要性はないが、暫定2車線区間の交通処理機能を強化するため、周辺道路環境に応じ、4車線化を図る必要がある。 					
同種事業に反映すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 暫定2車線整備においては、周辺の道路環境により交通が集中し、混雑する恐れがあるため、将来交通や路線前後の状況等を考慮した上で、着手時から4車線整備も含め、整備手法を検討する必要がある。 					
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見						
Ⅴ 対応方針						