

## 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151号 三輪バイパス					
事業箇所	北設楽郡東栄町大字三輪地内					
事業のあらまし	<p>一般国道151号は、長野県飯田市を起点とし愛知県北設楽郡豊根村、新城市を経て豊橋市に至る全長約136kmの幹線道路で、南信州地域と東三河地域との連携交流を促進する幹線軸の役割を担うとともに、新東名・東名高速道路や三遠南信自動車道へのアクセス道路としての役割を担うなど、東三河地域における物流の効率化や観光振興、産業活動の活性化等を支える重要な路線である。</p> <p>当該旧道区間は、見通しの悪いカーブが連続する区間であり、また、幅員狭小な市原トンネル及び海老島トンネルが連続して存在し、交通事故が多発する区間であった。</p> <p>本事業は、幅員狭小区間や線形不良区間を解消し、走行環境の改善を行うとともに、愛知県と長野県を結ぶ動脈として産業の振興や観光交流など地域振興を支援することを目的としてバイパス整備を実施したものである。また、現在整備中の三遠南信自動車道の東栄IC(仮称)へのアクセス道路としての役割も担うこととなる。</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 ② 地震減災対策の推進 ③ 観光力強化</p> <p>【副次目標】(事前評価時に設定した場合に記載する) なし</p>					
事業費	事業費		内訳			
	30.0億円		□工事費24.4億円、□用補費3.5億円、□その他2.1億円			
事業期間	採択年度	平成14年度	着工年度	平成14年度	完成年度	平成21年度
事業内容	<p>バイパス整備 延長L=615m 幅員W=11.0m 橋梁N=1橋、トンネルN=1箇所 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>○ 山間や離島の暮らしを支える社会資本の整備</p> <p>整備前の現道は、見通しの悪いカーブが連続するとともに、幅員狭小なトンネルも存在し、交通事故が多発する区間であったが、整備により走行環境が大きく改善された。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・曲線半径50m未満の急カーブ区間は、整備前は5箇所あったが、整備により急カーブ区間は解消された。また、車道部の最小幅員が整備前は5.5mであったが、整備により7.5mとなり、特に大型車の走行環境が改善された。</li> <li>・走行環境の改善により、交通事故発生件数(死傷事故)が8件/4年(H18~H21)⇒0件/4年(H22~H25)と大幅に減少した。</li> <li>・整備前は移動距離が1.05kmであったが、整備後は0.62kmに短縮された。</li> <li>・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、三輪バイパス整備の満足度(満足+やや満足)は約80%であった。</li> </ul>				

	<p>○ 地震減災対策の推進 災害時に必要な救助、消防活動および救援物資を運ぶための緊急輸送道路としての機能向上が図られた。また、危険箇所及び老朽施設が解消され、走行時の安全性が向上した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備前は沿道に防災対策必要箇所が3箇所確認されていたが、整備により解消された。</li> <li>・整備前は通過する老朽施設が2箇所（海老島トンネル：供用後54年、市原トンネル：供用後49年）であったが、整備により解消された。</li> </ul> <p>○ 観光力強化 本事業区間は、現在整備中の三遠南信自動車道の（仮称）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"> <li>・平日の交通量は、整備前に比べ約56%増加している。（道路交通センサス平成11年度2,266台/12h ⇒ 平成22年度3,538台/12h）</li> <li>・地元温泉施設では、年間16万人（平成23年度）まで減少していた施設利用客が年間18万人（平成25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、三輪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。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】 当該事業の整備により、地震減災対策の推進、山間や離島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>【達成状況に対する評価】 －</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="370 1010 1434 1509"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時</th> <th>実績</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H14～H17</td> <td>H14～H21</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>10.3</td> <td>24.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>2.7</td> <td>3.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>2.0</td> <td>2.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>15.0</td> <td>30.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の 算定要因</td> <td>計画交通量</td> <td>4,200台/日 (推計)</td> <td>4,493台/日 (実績)</td> <td>事業採択時計画交通量はH32推計値 実績値はH22道路交通センサスの24時間交通量</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">旅行速度</td> <td>上り</td> <td>30.0km/h</td> <td>47.1km/h</td> </tr> <tr> <td>下り</td> <td>32.2km/h</td> <td>51.0km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】 ・事業開始後、盛土予定箇所に軟弱層が確認されたため、盛土構造から橋梁形式に変更したことから事業期間は4年延長されたが、やむを得ないものであったと判断する。</p> <p>【事業費に対する評価】 ・事業開始後、盛土予定箇所に軟弱層が確認されたため、盛土構造から橋梁形式に変更したことから全体事業費が増加した。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する。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 ・事業採択時の計画交通量に比べ、平成22年度道路交通センサスの交通量が約7%程度多く、事業採択時の想定以上の効果があらわれている。 ・旅行速度調査の結果、上り方向、下り方向ともに15km/h以上の旅行速度の向上がみられ、事業の効果があらわれている。</p>			事業採択時	実績	備考	事業期間		H14～H17	H14～H21		事業費 (億円)	工事費	10.3	24.4		用地補償費	2.7	3.5		その他	2.0	2.1		合計	15.0	30.0		効果の 算定要因	計画交通量	4,200台/日 (推計)	4,493台/日 (実績)	事業採択時計画交通量はH32推計値 実績値はH22道路交通センサスの24時間交通量	旅行速度	上り	30.0km/h	47.1km/h	下り	32.2km/h	51.0km/h
		事業採択時	実績	備考																																				
事業期間		H14～H17	H14～H21																																					
事業費 (億円)	工事費	10.3	24.4																																					
	用地補償費	2.7	3.5																																					
	その他	2.0	2.1																																					
	合計	15.0	30.0																																					
効果の 算定要因	計画交通量	4,200台/日 (推計)	4,493台/日 (実績)	事業採択時計画交通量はH32推計値 実績値はH22道路交通センサスの24時間交通量																																				
	旅行速度	上り	30.0km/h	47.1km/h																																				
		下り	32.2km/h	51.0km/h																																				

<p>③ 事業実施による環境の変化</p>	<p>・急カーブ区間の解消による旅行速度の向上や距離短縮に伴い排気ガス排出量が軽減され、周辺の生活環境が改善した。</p>
<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>当該工事箇所のような脆弱な地質条件が考えられる箇所に道路を計画する場合には、より十分な地質調査を行った上で、当該事業計画を策定する必要がある。</p>
<p>IV 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p> </p>	
<p>V 対応方針</p>	
<p> </p>	