

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	一般国道 151 号 新城バイパス					
事業箇所	新城市八束穂 ^{やつかほ} ～新城市川田 ^{かわだ}					
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、豊川市を経て豊橋市に至る延長約 136km の主要幹線道路である。当該路線は、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促進、産業活動の活性化等を支える重要な路線となっている。</p> <p>本路線に並行する現道は、新城市内の中心部を通過するにも関わらず、幅員が狭く渋滞が発生しているほか、新東名の供用により交通量の増加が懸念されており、これらに対応するために延長約 8.7km の新城バイパスが計画されたものである。</p> <p>本事業区間については、昭和 47 年に事業着手し、平成 22 年 3 月に全線が暫定 2 車線で供用したが、引き続き、新東名供用開始に伴う交通量の増加を考慮し、インターアクセス部分の 4 車線化を行い、令和 2 年度に完了した。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>⑥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（重要港湾三河港や新東名新城 IC へのアクセス向上）</p> <p>⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供（新東名供用による交通量の増加への対応）</p> <p>【副次目標】</p> <p>②地震減災対策の推進 ④風水害への対応力の強化（災害対応機能の確保）</p> <p>⑪観光力強化（地域の産業振興・観光交流等の支援）</p>					
事業費	事業費		内訳			
	193 億円		■工事費	82 億円、	■用補費	69 億円、
事業期間	採択年度	1972 年度	着工年度	1972 年度	完成年度	2020 年度
事業内容	バイパス整備（2/4 車線+インターアクセス 4/4 車線） 延長 8.7km、幅員 23.0m					

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>⑥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（重要港湾三河港や新東名新城ICへのアクセス向上）</p> <p>⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供（新東名供用による交通量の増加への対応）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全線2車線供用時：現道の混雑は、全線暫定2車線供用されたことで解消されている。（断面交通量：8,729台/12h (S55) →23,075台/12h (H22)、混雑度（現道）：1.41 (S55) →0.75 (H22)、混雑度（バイパス）：－ (S55) →1.03 (H22) ・インターアクセス区間4車線供用時：製造業の伸び率は堅調に推移していることに加え、H28年2月に新東名高速道路が開通したことで、事業採択時より断面交通量は増加したが、バイパス整備により交通容量が拡大したため、現道の交通混雑は抑制されている。（断面交通量：23,075台/12h (H22) →15,515台/12h (R03)、混雑度（バイパス）：1.03 (H22) →0.67 (R03)、混雑度（現道）：0.75 (H22) →0.52 (R03) ・現道を通行していた大型車がバイパスへ転換し、道路の機能分担が図られている。（大型車混入率：8.35% (H17) →3.00% (R03) ・輸出入額が増加している重要港湾「三河港」との所要時間も早くなり、アクセス性の向上に一定の成果を発現している。（65分 (H17) →59分 (R03) ・当該路線及び現道はバス路線で、当該路線の整備により事業着手時に比べ現道は約12km/h、インターアクセス部は約4km/h旅行速度が向上し、混雑の緩和に寄与している。 ・現道の死傷事故率が軽減しているため事故による交通への支障軽減に寄与している。（死傷事故率：570件/億台キロ (H16) →114件/億台キロ (H22) →72件/億台キロ (R05) <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、現道の混雑度の軽減、旅行速度の向上が図られ、一定の事業効果を発現している。
	<p>2) 副次目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>②地震減災対策の推進④風水害への対応力の強化（災害対応機能の確保）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は第1次緊急輸送道路に指定されており、バイパス整備により緊急輸送道路ネットワークの機能が強化された。（29分 (H17) →24分 (R03) <p>⑩観光力強化（地域の産業振興・観光交流等の支援）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の位置する新都市の観光入込客数はコロナ禍の影響もありR02年に減少しているものの直近10年では増加している。 ・東名高速道路に豊橋新城スマートIC(仮称)が供用される予定のため、当該路線の利用増加が見込まれる <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、緊急輸送道路の機能強化、観光資源へのアクセス性の向上が図られ、一定の事業効果が発現している。 ・また、豊橋新城スマートIC(仮称)供用による当該地域の交通量の増加も見込まれるため、今後も事業効果を発現すると考えられる。

		【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】						
		事業採択時 1972	再評価時 1回目 2003	再評価時 2回目 2008	再評価時 3回目 2013	実績 2020	備考	
②事業効果の発現状況		事業期間	1972年度 ～ 1988年度	1972年度 ～ 2017年度	1972年度 ～ 2024年度	1972年度 ～ 2016年度	1972年度 ～ 2020年度	
		事業費 (億円)	工事費	—	—	89	71	82
			用地補償費	—	—	68	68	69
			その他 (公共補償)	—	—	33	41	42
合計	65		167	190	180	193		
効果の 算定要因	12h交通量	8,729	13,481	13,278	9,075	6,711		
	大型車交通量	941	1,822	1,613	1,197	106		
	大型車混入率	11.2	13.52	12.15	13.20	3.00		
	混雑度	1.41	1.48	1.11	0.75	0.52		
<p>※事業内容 事業採択時：バイパス整備（2/4車線） 再評価時1回目、2回目：バイパス整備（4/4車線） 再評価時3回目：バイパス整備（2/4車線+インターアクセス部4/4車線）</p> <p>【事業期間に対する評価】 ・事業着手時の事業内容は全線暫定2車線整備であったが、再評価1回目、2回目から完成4車線整備に変更された。また、関係する土地所有者が多く、用地買収に時間を要した。</p> <p>【事業費に対する評価】 ・長期にわたる事業で、事業採択時より社会情勢等の変化により事業費は高額となっている。特に、再評価時3回目から実績では、資材及び人件費の高騰により13億円増加した。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 ・現道区間の12時間交通量および大型車交通量が減少していることから、道路の機能分担が進み、混雑が軽減され、渋滞が緩和されている。このことにより、事業目標の効果が現れていると考えられる。</p>								
③事業実施による環境の変化	<p>・2010年（H22年）の全線暫定2車線供用前後で現道区間の12h交通量、大型車交通量、混雑度が減少し、現道の交通環境は改善された。</p>							
III 対応方針（案）								
今後の事後評価の必要性	<p>・事業目標に対して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>							
改善措置の必要性	<p>・当初の事業目標に対する効果が発現しており、本事業として改善措置の必要性はない。</p>							
同種事業に反映すべき事項	<p>・一部区間の供用を行い、早期の効果実現を図った。他の事業においても、整備効果が見込める区間を優先的に整備・供用を行い、少しでも早く効果の発現を目指すことが考えられる。</p>							
IV 事業評価監視委員会の意見								
<p>一般国道151号 新城バイパスの対応方針（案）〔改善措置等必要なし〕を了承する。</p>								
V 対応方針								
<p>改善措置等必要なし</p>								