

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（岡崎額田バイパス） <small>おかざきぬかた</small> | | | | |
| 事業箇所 | 愛知県岡崎市本宿西1丁目～同市榎山町 <small>おかざきしもとじゆくにし かしやまちょう</small> | | | | |
| 事業のあらまし | <p>一般国道473号は、愛知県蒲郡市を起点とし、岡崎市、豊田市、設楽町、東栄町等を経由し静岡県に至る、三河地域南部の南北軸及び山間部の東西軸の機能を有する幹線道路である。</p> <p>当該事業は、新東名高速道路・岡崎東ICの新設に伴う交通量増加への対応、沿線工業団地の物流交通増加への対応と物流交通支援、通過交通と地域内交通を分離することによる住環境の保全及び児童等の安全確保を主な目的として、一般国道1号から新東名高速道路・岡崎東ICに至る約3.6kmのバイパス整備を行ったものである。</p> | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 新東名高速道路・岡崎東IC新設に伴う交通量増加への対応</p> <p>② 沿線工業団地の物流交通増加への対応・物流交通支援</p> <p>③ 通過交通と地域内交通を分離することによる住環境の保全及び児童等の安全確保</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | |
| 事業費 | 事業費 | 内訳 | | | |
| | 160.4億円 | ■工事費 108.9億円、■用補費 43.5億円、■その他 8.0億円 | | | |
| 事業期間 | 採択年度 | 2007年度 | 着工年度 | 2007年度 | 完成年度 2015年度 |
| 事業内容 | バイパス整備（2/4）、延長：L=3.6km（本線）、L=0.7km（ICアケス） 車線数：2車線・4車線（本線）、幅員：W=12.0m～19.75m（本線） | | | | |

| 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 新東名高速道路・岡崎東IC新設に伴う交通量増加への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 新東名高速道路・岡崎東IC新設などにより、交通量が約4,900台/12h（約57%）増加しており、交通量増加についてバイパスと現道により対応している。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>交通量</th> <th>整備前(台/12h)</th> <th>整備後(台/12h)</th> <th>整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バイパス・現道</td> <td>8,611</td> <td>13,544</td> <td>4,933台（57%）増加</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※整備前：H17センサ、整備後：2020.2実測</p> <p>② 沿線工業団地の物流交通増加への対応・物流交通支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線工業団地への立地促進などにより、大型車交通量は約650台/12h（約53%）増加した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>大型車交通量</th> <th>整備前(台/12h)</th> <th>整備後(台/12h)</th> <th>整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バイパス・現道</td> <td>1,220</td> <td>1,872</td> <td>652台（53%）増加</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※整備前：H17センサ、整備後：2020.2実測</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号・本宿町沢渡交差点から新東名高速道路・岡崎東ICまでの所要時間は、バイパスを利用することで約3分短縮でき、物流交通の効率化が図られた。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>所要時間</th> <th>現道</th> <th>バイパス</th> <th>整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国道1号⇄岡崎東IC</td> <td>8分37秒</td> <td>5分31秒</td> <td>約3分短縮</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※2020.2実測</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線工業団地の立地企業へアンケート調査をした結果、回答を頂いた全企業様から、バイパスの整備により「事業に好影響があった」との回答を得た。特に、「高速道路や幹線道路へのアクセスが良くなった」との回答が約85%を占めた。 <p>③ 通過交通と地域内交通を分離することによる住環境の保全及び児童等の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、現道の交通量は、約4,600台/12h（約53%）減少しており、整備前に通過交通として現道を利用していた交通量が現道からバイパスに転換されたことで、通過交通と地域内交通が分離された。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>交通量</th> <th>整備前(台/12h)</th> <th>整備後(台/12h)</th> <th>整備後/整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現道</td> <td>8,611</td> <td>4,020</td> <td>4,591台（53%）減少</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※整備前：H17センサ、整備後：2020.2実測</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線住民の方へアンケート調査をした結果、約80%の方からバイパスの整備について「満足している」との回答を得た。特に、約75%の方が旧道の交通量減少により「安全・安心に通行できるようになった」と感じており、「騒音等が改善された」も約半数であった。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業により、新東名高速道路・岡崎東ICの新設に伴う交通量増加への対応や沿線工業団地の物流交通増加への対応と物流交通支援、通過交通と地域内交通を分離することによる住環境の保全及び児童等安全の確保が図られ、事業目標を達成している。</p> | 交通量 | 整備前(台/12h) | 整備後(台/12h) | 整備後/整備前 | バイパス・現道 | 8,611 | 13,544 | 4,933台（57%）増加 | 大型車交通量 | 整備前(台/12h) | 整備後(台/12h) | 整備後/整備前 | バイパス・現道 | 1,220 | 1,872 | 652台（53%）増加 | 所要時間 | 現道 | バイパス | 整備後/整備前 | 国道1号⇄岡崎東IC | 8分37秒 | 5分31秒 | 約3分短縮 | 交通量 | 整備前(台/12h) | 整備後(台/12h) | 整備後/整備前 | 現道 | 8,611 | 4,020 | 4,591台（53%）減少 |
| 交通量 | 整備前(台/12h) | 整備後(台/12h) | 整備後/整備前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バイパス・現道 | 8,611 | 13,544 | 4,933台（57%）増加 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 大型車交通量 | 整備前(台/12h) | 整備後(台/12h) | 整備後/整備前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バイパス・現道 | 1,220 | 1,872 | 652台（53%）増加 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 所要時間 | 現道 | バイパス | 整備後/整備前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道1号⇄岡崎東IC | 8分37秒 | 5分31秒 | 約3分短縮 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通量 | 整備前(台/12h) | 整備後(台/12h) | 整備後/整備前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現道 | 8,611 | 4,020 | 4,591台（53%）減少 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | 2) 副次目標の達成状況 | 【達成状況】 ー 【達成状況に対する評価】 ー | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|---|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----|------|-----------|-----------|-----------|--|-------------|-----|------|-------|-------|--|-------|------|------|------|--|-----|------|------|-----|--|----|-------|-------|-------|--|-------------|----------------|-------|-------|--------|---------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|----|-------------------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|--|-----------------|-------|-------|-------|------|---------|---------|--------|--|-------|-------|-----|----|--|--------|--------|-------|--|
| 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】 <table border="1" data-bbox="384 309 1428 824"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>事前評価時 (2006)</th> <th>再評価時 (2012)</th> <th>事後評価時 (2020)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間</td> <td>2007～2014</td> <td>2007～2020</td> <td>2007～2015</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>60.0</td> <td>179.0</td> <td>108.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>38.0</td> <td>38.0</td> <td>43.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>12.0</td> <td>12.0</td> <td>8.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>110.0</td> <td>229.0</td> <td>160.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="8">効果の 算定要因</td> <td rowspan="3">交通量 (台/12h)</td> <td>8,611</td> <td>8,611</td> <td>13,544</td> <td>バイパス+現道</td> </tr> <tr> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>9,524</td> <td>バイパス</td> </tr> <tr> <td>8,611</td> <td>8,611</td> <td>4,020</td> <td>現道</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">大型車交通量 (台/12h)</td> <td>1,220</td> <td>1,220</td> <td>1,872</td> <td>バイパス+現道</td> </tr> <tr> <td><14.2></td> <td><14.2></td> <td><13.8></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3"><大型車混入率> (%)</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>1,687</td> <td>バイパス</td> </tr> <tr> <td><-----></td> <td><-----></td> <td><17.7></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,220</td> <td>1,220</td> <td>185</td> <td>現道</td> </tr> <tr> <td></td> <td><14.2></td> <td><14.2></td> <td><4.6></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※交通量:事前評価時・再評価時=H17 センサス, 事後評価時=2020.2 実測</p> <p>【事業期間に対する評価】 ・新東名高速道路の開通に合わせ、一部暫定2車線整備としたことから、事業完了は2015年度となった。</p> <p>【事業費に対する評価】 ・完成4車線整備とした再評価時(2012年)の事業費に対しては、一部暫定2車線整備としたため減少した。 ・一方で、暫定2車線整備とした事前評価時(2006年)の事業費に対しては、一部4車線整備を含む暫定2車線整備としたため増加した。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 ・本事業により、新東名高速道路・岡崎東IC新設と沿線工業団地利用交通量の増加への対応・物流交通支援及び通過交通と地域内交通の分離が図られた。</p> | 区 分 | 事前評価時 (2006) | 再評価時 (2012) | 事後評価時 (2020) | 備考 | 事業期間 | 2007～2014 | 2007～2020 | 2007～2015 | | 事業費 (億円) | 工事費 | 60.0 | 179.0 | 108.9 | | 用地補償費 | 38.0 | 38.0 | 43.5 | | その他 | 12.0 | 12.0 | 8.0 | | 合計 | 110.0 | 229.0 | 160.4 | | 効果の 算定要因 | 交通量 (台/12h) | 8,611 | 8,611 | 13,544 | バイパス+現道 | ----- | ----- | 9,524 | バイパス | 8,611 | 8,611 | 4,020 | 現道 | 大型車交通量 (台/12h) | 1,220 | 1,220 | 1,872 | バイパス+現道 | <14.2> | <14.2> | <13.8> | | <大型車混入率> (%) | ----- | ----- | 1,687 | バイパス | <-----> | <-----> | <17.7> | | 1,220 | 1,220 | 185 | 現道 | | <14.2> | <14.2> | <4.6> | |
| | 区 分 | 事前評価時 (2006) | 再評価時 (2012) | 事後評価時 (2020) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業期間 | 2007～2014 | 2007～2020 | 2007～2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費 (億円) | 工事費 | 60.0 | 179.0 | 108.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 用地補償費 | 38.0 | 38.0 | 43.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | | 12.0 | 12.0 | 8.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 110.0 | 229.0 | 160.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 効果の 算定要因 | 交通量 (台/12h) | 8,611 | 8,611 | 13,544 | バイパス+現道 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ----- | ----- | 9,524 | バイパス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 8,611 | 8,611 | 4,020 | 現道 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 大型車交通量 (台/12h) | 1,220 | 1,220 | 1,872 | バイパス+現道 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <14.2> | <14.2> | <13.8> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <大型車混入率> (%) | ----- | ----- | 1,687 | バイパス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <-----> | <-----> | <17.7> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1,220 | 1,220 | 185 | 現道 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <14.2> | <14.2> | <4.6> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ③事業実施による環境の変化 | ・本事業により、沿線住民の住環境の改善とともに、児童の通学環境(安全性)が向上した。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ⅲ 対応方針(案) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 今後の事後評価の必要性 | ・事業目標を達成しており、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。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 同種事業に反映すべき事項 | ・本事業は、新東名高速道路の供用に合わせて短い事業期間の中で、多数の工事請負業者間との綿密な工程調整・管理を行いながら完了させたものであり、その事業管理手法は他事業にも反映させるとよいと考える。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ⅳ 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ⅴ 対応方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |