

## 事後評価調書

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257号 鳳来拡幅											
事業箇所	新城市（旧鳳来町）											
事業のあらまし	<p>一般国道257号は、静岡県浜松市を起点とし、愛知県新城市を経由し岐阜県高山市荘川町に至る奥三河地方の主要幹線道路である。</p> <p>本事業区間は新城市(旧鳳来町)下吉田から新城市(旧鳳来町)乗本までの約8.8kmで、黄柳川に沿った急峻な地形のため、急カーブも多く、幅員も狭小で交通の難所となっている。そのため、昭和48年度から改築事業を進め、平成20年に全区間の供用がなされたものである。</p> <p>本路線は、新東名高速道路新城IC（仮称）へのアクセス強化を図ると共に、幅員狭小、線形不良の隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を目的に、三河山間地域と浜松市の時間的距離を短縮し、交流の促進、生活および産業の効率化を図る重要な路線となっている。</p>											
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幅員狭小・線形不良の解消による走行環境の改善</li> <li>地域の交流促進・生活及び産業の効率化</li> </ul> <p>【副次目標】（事前評価時に設定した場合、記載する）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>											
事業費	事業費		内訳									
	90億円		□工事費 77億円、□用補費 12億円、□その他 1億円									
事業期間	採択年度	昭和48年度	着工年度	昭和48年度	完成年度	平成20年度						
事業内容	<p>路線拡幅 延長L=8.8km トンネルN=2本 橋梁N=13橋</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>○幅員狭小・線形不良の解消による走行環境の改善 整備前の現道は、幅員狭小、線形不良の隘路区間が存在していましたが、整備により走行環境が改善された。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車道部幅員が8.5mに拡幅されたため、これまで困難だった大型車のすれ違いが可能となった。</li> <li>山吉田小学校を避けたバイパス区間を整備することによって、児童の安全が確保され、走行環境が改善した。</li> </ul> <p>○地域の交流促進・生活及び産業の効率化 地域内の主要幹線道路としての役割を担い、地域の交流を促進している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平日交通量は供用前の約2.0倍となっており、地域の交流促進・生活及び産業の効率化に貢献している。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>供用前(H2センサ)</th> <th>供用後(H25実測)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,887台/日</td> <td>3,766台/日</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>新東名自動車道 新城IC（仮称）へのアクセス強化が図られた。</li> <li>道の駅「鳳来三河三石」における地元住民に対するヒアリングでは、「走行性が改善されるとともに、安全性が向上した。」との意見を得た。</li> </ul> <p>【達成状況に対する評価】 当該事業の整備により、走行環境の改善、愛知県と静岡県の地域交流促進・生活及び産業の効率化が図られ、事業目標は十分に達成している。</p>					供用前(H2センサ)	供用後(H25実測)	備考	1,887台/日	3,766台/日	
	供用前(H2センサ)	供用後(H25実測)	備考									
1,887台/日	3,766台/日											

	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="443 344 1364 728"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事前評価時</th> <th>実績</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>S48～S63</td> <td>S48～H20</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td rowspan="3">内訳不明</td> <td>77.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>12.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>48.3</td> <td>90.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>効果の算定要因</td> <td>計画交通量</td> <td>1,800 台/日</td> <td>3,766 台/日</td> <td>実測値 2,989 台/12h に昼夜率 (1.26) を乗じたもの</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拡幅整備（新設バイパス区間含む）に必要な用地買収・建物補償の交渉が難航し、それらの解決に期間を要したため事業が長期化したことに加え、当初の想定より地質条件が悪く法面工崩壊が生じるなど、当初段階で想定が困難な事案が生じた。これらは、やむを得ないものであったと判断する。</li> </ul> <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コスト縮減策として、「建設発生土の最大限の活用」「コンクリート製品のフレキャスト化ならびに長尺化」を行なったものの以下理由により、結果として全体事業費が増加した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆道路橋示方書の改訂による耐震性の確保のための設計の見直し。</li> <li>◆一部区間において、地質条件が悪く切土法面に対して補強工法を実施。</li> </ul> </li> <li>・ これらについては、事業実施していく中で発生した事象であり、やむを得ないものと判断する。 (当初 48.3 億円 → 実績 : 90 億円)</li> </ul> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画交通量 1,800 台/日に比べて実績値 3,766 台/日（平成 25 年）は約 2.0 倍になっているが、H22 センサにおける混雑度は 0.77 であることから、目標に即した効果はあったと考える。</li> </ul>			事前評価時	実績	備考	事業期間		S48～S63	S48～H20		事業費 (億円)	工事費	内訳不明	77.0		用地補償費	12.0		その他	1.0		合計	48.3	90.0		効果の算定要因	計画交通量	1,800 台/日	3,766 台/日	実測値 2,989 台/12h に昼夜率 (1.26) を乗じたもの
			事前評価時	実績	備考																											
事業期間		S48～S63	S48～H20																													
事業費 (億円)	工事費	内訳不明	77.0																													
	用地補償費		12.0																													
	その他		1.0																													
	合計	48.3	90.0																													
効果の算定要因	計画交通量	1,800 台/日	3,766 台/日	実測値 2,989 台/12h に昼夜率 (1.26) を乗じたもの																												
化による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該路線には、新城市山吉田小学校付近で既存集落を避け、バイパスとして整備されたことから、生活環境および通学環境は改善された。</li> <li>・ 全区間にわたり 2.5m の歩道が整備された事により、歩行者等の安全性および快適性は大幅に改善した。</li> </ul>																															
Ⅲ 対応方針（案）																																
今後の事後評価の必要性	事業目標である幅員狭小・線形不良の解消による走行環境の改善、地域の交流促進・生活及び産業の効率化について、十分な効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はないものとする。																															
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ものとする。																															
同種事業に反映すべき事項	当該工事箇所のような脆弱な地質条件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い、計画を策定する。また、工区延長が長い区間の事業化にあたっては、事業効果が早期に発現できるような工区設定を検討する。																															
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見																																
一般国道 257 号 鳳来拡幅の対応方針（案）〔改善措置の必要なし等〕を了承する。																																
Ⅴ 対応方針																																
改善措置の必要なし等																																