
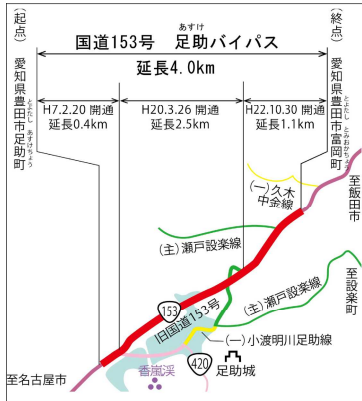


事後評価結果（平成27年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：仲谷 俊昭

事業名	一般国道153号 <small>あすけ</small> 足助バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	延長	4.0km	
起終点	自： <small>あいち とよた あすけちよう</small> 愛知県豊田市足助町 至： <small>あいち とよた とみおかしよう</small> 愛知県豊田市富岡町								
事業概要	一般国道153号足助バイパスは、 <small>あすけ</small> 愛知県豊田市足助町 から同県同市富岡町 に至る延長4.0kmの2車線道路であり、昭和57年度に事業化し、平成22年度に供用している。								
事業の目的・必要性	一般国道153号は狭隘な道路空間、交通障害区間を有し、足助地区において不便な交通状況を抱えている路線である。 一般国道153号足助バイパスは、 <small>あすけ</small> 歩行者交通の安全確保、交通混雑の緩和・解消、線形不良・通行規制の解消を目的とした事業である。								
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>								
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S57年度	用地着手	S62年度	供用年	(当初) - / H22年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	-	工事着手	S63年度	(暫定/完成)	(実績) - / H22年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時	(名目値) - / 160億円	実績	(名目値) - / 160億円			変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 176億円		(暫定/完成)	(実質値) - / 176億円		変動	1.0倍
	交通量	計画時	- / 7,900台/日	実績	- / 7,200台/日			変動	-8.9%
	(当該路線)	(暫定/完成)							
	旅行速度向上	29.4	→	36.5 km/h	交通事故減少	14	→	6 件/年	
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次)H18年度		(供用後年次)H22年度	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次)H19年		(供用後年次)H25年	
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	1.2	総費用	167億円 (事業費: 145億円 維持管理費: 22億円)	総便益	207億円 (走行時間短縮便益: 178億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 3.5億円)	基準年	平成19年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用	260億円 (事業費: 232億円 維持管理費: 28億円)	総便益	278億円 (走行時間短縮便益: 257億円 走行経費減少便益: 17億円 交通事故減少便益: 3.6億円)	基準年	平成27年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額		- 億円		便益減少額		- 億円		
事業遅延の理由	特になし								

客観的評価指標に対応する事後評価項目

①円滑なモビリティの確保

- ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
- ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度改善の状況
- ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
- ・新幹線駅または特急停車駅へのアクセス向上の状況
- ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況

②物流効率化の支援

- ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況

③都市の再生

- ・沿道まちづくりとの連携

④国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線の構成
- ・現道等における交通不能区間の解消
- ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況

⑤個性ある地域の形成

- ・主要な観光地へのアクセス向上の状況

⑥歩行者・自転車のための生活空間の形成

- ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上の状況

⑦安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上の状況

⑧安全な生活環境の確保

- ・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況

⑨災害への備え

- ・災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落の解消
- ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線)として位置づけあり
- ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成
- ・現道の事前通行規制区間を解消

⑩地球環境の保全

- ・対象道路の整備における自動車からのCO2排出量削減

⑪生活環境の改善・保全

- ・現道等における自動車からのNO2排出削減
- ・現道等における自動車からのSPM排出削減
- ・現道等で騒音レベルが要請限度を下回ることによる生活環境改善の状況

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業による環境変化

環境影響評価に対応する項目

環境影響評価は実施していない。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業評価監視委員会の意見

- ・事業の効果が発現しており当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・鞍ヶ池スマートインターチェンジが平成20年に社会実験運用開始、平成21年供用開始、平成23年大型車通行対応、平成24年に24時間供用されている。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・一般国道153号足助バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発言していることから、今後の事業評価の必要はないと考える。
- ・一般国道153号足助バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・一般国道153号足助バイパスは当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。

特記事項

特になし

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。