

平成20年度第8回岐阜県事業評価監視委員会


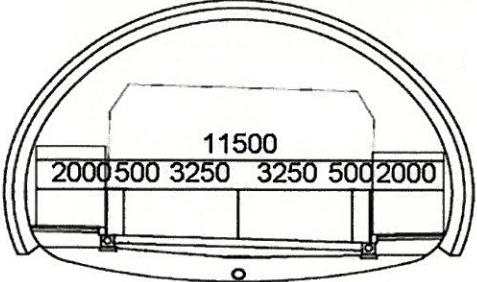
【道路建設課所管 事後評価審議資料】

○ 事後評価審議箇所一覧表	……………1
○ 道路改築事業【一般国道248号 平和バイパス】	
平成20年度 事後評価箇所表	……………2～4
パワーポイント	……………5～16

平成20年度 事後評価実施箇所一覧表

番号	担当課名	県事業		事業採択年度	完了年度	全体事業費 百万円	事業名	路線名(地区名)	施工場所
		補助	県単						
1	道路建設課	○		H6	H18	9,986	道路改築事業	一般国道248号 平和ハイパス	多治呂市
事業数計		1	1						

平成 2 0 年度事後評価箇所表

番 号	①	事 業 名 (路線名等)	道路改築事業 一般国道 2 4 8 号 平和バイパス
実施箇所	多治見市大畑町～多治見市平和町地内	全体事業費	1 0 0 億円
採択年度	平成 6 年度	完了年度	平成 1 8 年度
事業目的	<p>一般国道 2 4 8 号は、愛知県蒲郡市を起点とし、岐阜県多治見市、可児市、美濃加茂市、関市を經由し岐阜市に至る延長約 90km (県内延長約 50km) の幹線道路である。</p> <p>平和バイパス工区はこのうち、多治見市内の約 2.0km の事業である。</p> <p>当該工区の完成によって、多治見市中心市街地の交通量が分散し、現道部分に発生していた慢性的な交通渋滞の緩和及び交通環境の円滑化に効果をもたらしている。</p>		
事業概要	平和バイパス 事業延長 2, 0 0 0 m ○車道幅員：1 7. 0 m (2 車線) ○歩道幅員：3. 0 m (両側歩道)		
概 要 図	至美濃加茂市・多治見IC  <p style="text-align: right;">至愛知県瀬戸市</p> <p style="text-align: center;">平和トンネル 標準断面図</p> 		

評価結果

①住民参加・協働による効果

- ・当時多治見市では、当該事業の他、国・市・民間事業などの工事が同時期に予定されていたことから、施工業者による「安全協議会」を設置し、工事に関する情報提供と受付窓口を一本化。
 - 請負業者間の情報共有が密となり、苦情等を迅速に対応。
- ・地元への広報誌（平和バイパスだより）の発行、現場説明会、現場周辺の草刈り・清掃等を実施。
 - 住民の理解を促し、円滑に事業を進めることができた。

②事業効果

- ・平成18年8月に供用を開始し、国道248号現道部の交通量が減少した。

	整備前		整備後
【平和町5～錦町1区間	9,800台/12h	⇒	8,000台/12h】
【錦町1～京町2区間	18,700台/12h	⇒	13,000台/12h】
【京町2～総合体育館前区間	11,800台/12h	⇒	7,300台/12h】
- ・国道248号現道部の交通量減少に伴い、主要な交差点での最大渋滞長が減少した。

	整備前		整備後
【平和町5交差点	300m	⇒	140m】
【京町2交差点	950m	⇒	100m】
【錦町1交差点	350m	⇒	140m】
- ・市中心部の渋滞長減少及び信号交差点の減少により、通過時間が短縮した。
（愛知県境～中央自動車道多治見IC区間）

	整備前		整備後
【走行距離	7.0km	⇒	6.6km】
【通過時間（朝7～9時）	17分	⇒	14分】
【通過時間（夕方17～19時）	28分	⇒	14分】
- ・バイパスの整備により、夜間時において現道部沿線の騒音レベルが低減した。

	整備前		整備後
【昼間時（6～22時）	71dB	⇒	71dB】
【夜間時（22～6時）	71dB	⇒	65dB】
- ・平和バイパスのB/Cは2.0であり、十分な費用対効果が見込まれる。

③環境面への配慮

- ・周辺の自然景観に配慮し、平和トンネルの坑門タイプに竹割り式を採用している。

④事業を巡る社会情勢の変化

- ・当該事業の南側に、スーパー等の商業施設が進出しており、買い物客等による国道248号の道路利用者が増加するため、当該バイパスの重要度がさらに高くなった。

⑤利用者・地域住民等への効果

- ・事業に対する総合的な評価では、約6割が「満足・やや満足している」と回答。
- ・時間短縮に対して、約7割が「とても短くなった・少し短くなった」と回答。
- ・歩道環境に対して、約8割が「安全になった・やや安全になった」と回答。

対応方針

(今後の事業評価の必要性)

- ・渋滞低減や時間短縮等の事業効果について確認。
- ・住民の約6割が「ほぼ満足」と回答(「不満」は約1割)。
→以上の点から、今後の事業評価は必要としない。

(改善措置の必要性)

○改善要望等

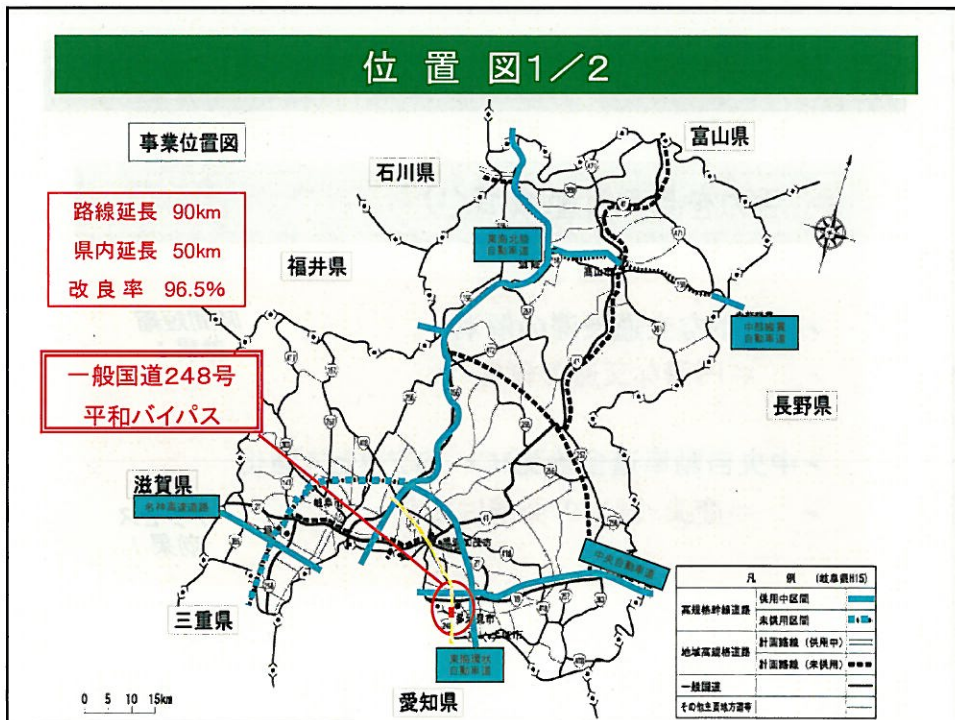
国道248号の当該バイパス北端から多治見ICの区間には、現在も渋滞が発生しており、解消して欲しい。

→「多治見市交通渋滞対策委員会」にて、住民を含めた対策協議を実施。

- ・別途県事業にて交差点改良による対策実施中。
- ・公安委員会においても、信号間隔の調整など対策を検討している。

○新規事業へ適用すべき留意点

→本事業にて行った「安全協議会」の設置は、地元調整等に効果があり、工事を円滑に進めることができることから、有効である。



位置図2/2



事業の目的1/2

◆ 活力を与える地域づくり

- 慢性的な交通渋滞の解消
=円滑な交通の確保
- 中央自動車道多治見ICへのアクセス強化
=産業・観光の発展に寄与

時間短縮
効果!

アクセス
効果!

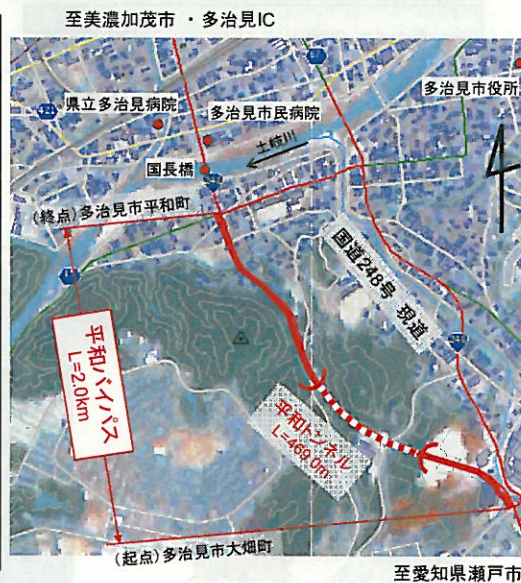
事業の目的2/2

◆ 安全安心を与える地域づくり

- 災害時における安全な交通網の確保
 - = 第2次緊急輸送路の整備
- 交通事故対策
 - = バイパス整備による信号機の減少
 - = 幅員拡幅による走行性の向上

事業概要

事業期間	H6~H18
全体延長	2.0km
道路規格	第3種2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
車道幅員	3.25m
歩道幅員	3.0m(両側)
総事業費	約100億円
主要構造物	平和トンネル (L=469m)



事業完成までの経緯

年 度	経 緯
1994(平成6年)	事業着手
1996(平成8年)	用地買収着手
2001(平成13年)	工事着手
2002(平成14年)	一部未買収地を除き、用地取得完了
2003(平成15年)	平和トンネル工事着手 一部未買収地について収用手続き着手
2005(平成17年)	部分供用開始 (多治見市平和町地内)北側部分L=760m 収用裁決及び全用地取得完了
2006(平成18年)	8月22日全線開通

供用開始後の状況1/2

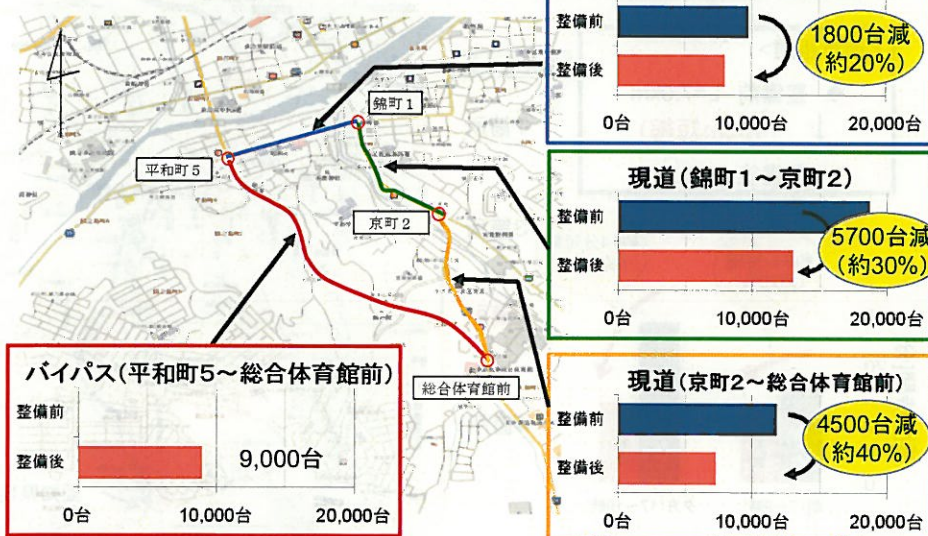


供用開始後の状況2/2



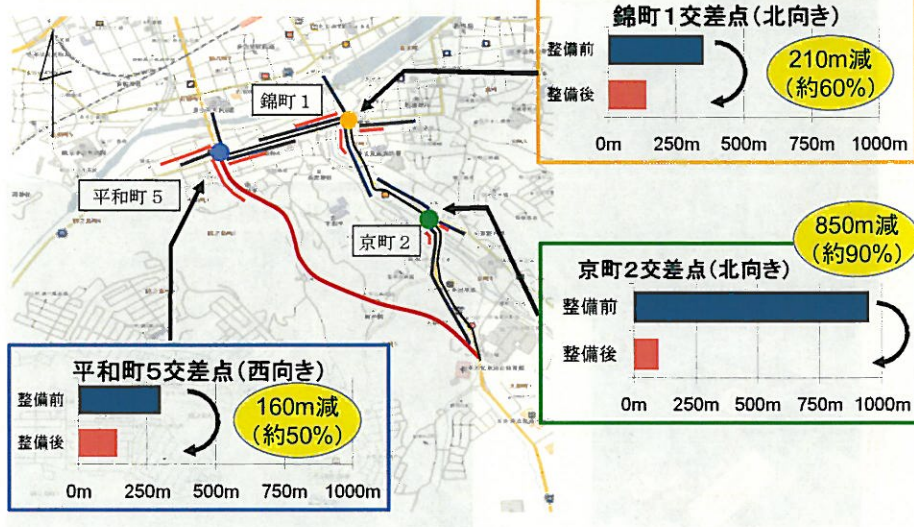
事業の効果(交通量の分散)

平日12時間交通量の比較



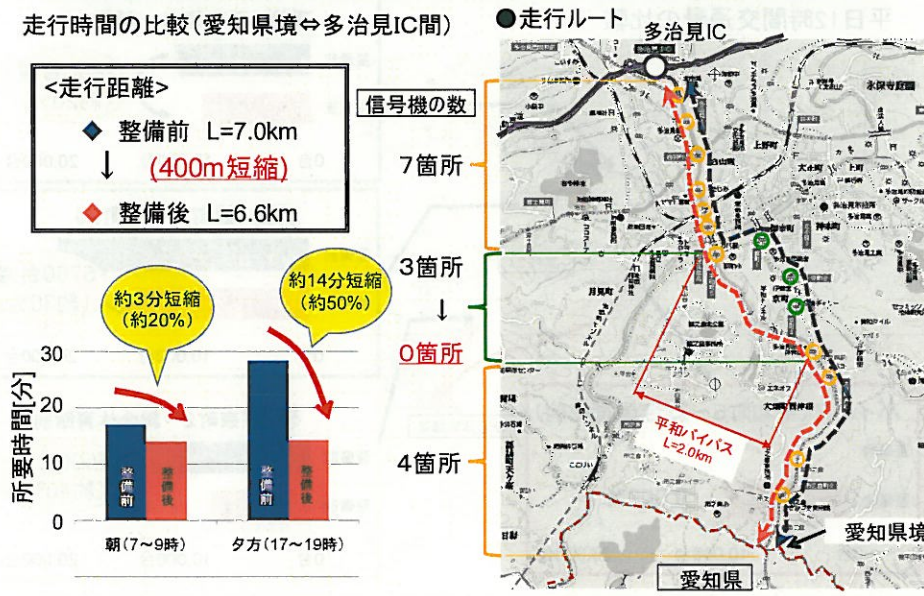
事業の効果(渋滞状況)

主要交差点の最大渋滞長の比較



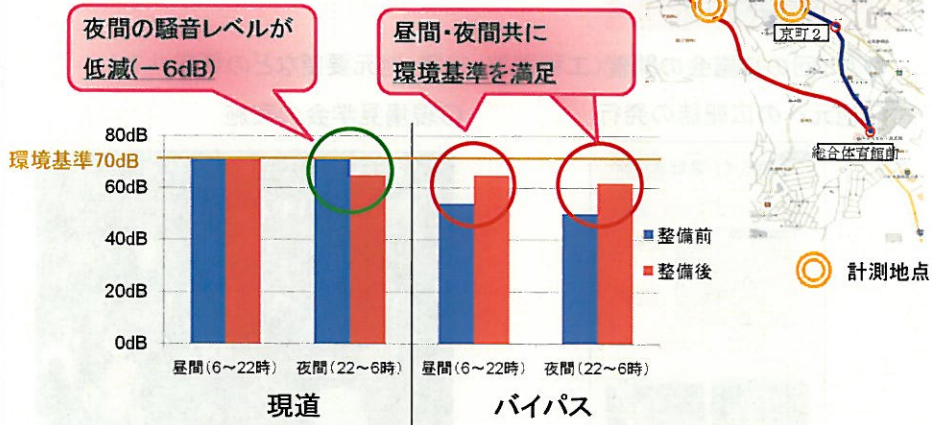
事業の効果(走行時間の短縮)

走行時間の比較(愛知県境⇄多治見IC間)



事業の効果(騒音レベル)

生活環境への配慮(騒音レベル)



事業の効果(費用対効果分析)

事業の効果(便益)

時間短縮便益効果全体の	96%
走行費用減少便益効果全体の	4%
交通事故減少便益効果全体の	1%未満

投資的效果率

$$\frac{\text{効果額}}{\text{事業費}} = 2.0$$

住民参加・協働1/2

◆安全協議会の設置

…国、県、多治見市、民間等の工事が同時期に予定されていたため、受注した施工業者間で組織

主な活動内容

○月1回の協議会の開催(工程調整・苦情・地元要望などの情報共有)

○地元への広報誌の発行

○現場見学会の実施



住民参加・協働2/2

◆安全協議会の設置

…国、県、多治見市、民間等の工事が同時期に予定されていたため、受注した施工業者間で組織

主な事業効果

○工事進捗状況、交通規制等の情報発信と苦情等の対応窓口を一本化

→**円滑な事業推進を実施!**

○事業主体の異なる工事との連携強化

→**工事搬入路や工事残土の処理・流用等の地元調整をスムーズに!**

コスト削減の取り組み

◆トンネル断面の縮小

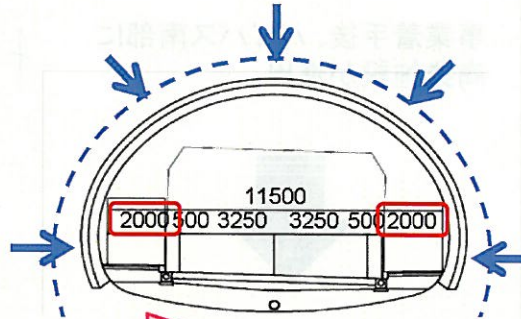
歩道幅員 $W = 3.0\text{m}$
(全幅員 $W = 13.5\text{m}$)

[C ≒ 25億6000万円]

約4億1000万円
の縮減!
(トンネル事業費の約16%)

歩道幅員 $W = 2.0\text{m}$
(全幅員 $W = 11.5\text{m}$)

[C ≒ 21億5000万円]



トンネル内の歩道幅員を1.0m縮小。
→トンネルの工事費・用地補償費を縮減!

環境面への配慮

自然環境への配慮

平和トンネルの坑口構造に竹割式を採用
→自然景観との調和



社会情勢の変化(商業施設の進出)

事業着手後、バイパス南部に
商業施設が進出



買い物客などによる国道248号の
道路利用者が増加
→ 当該バイパスの重要度が高まる



利用者・地域住民への効果1/3

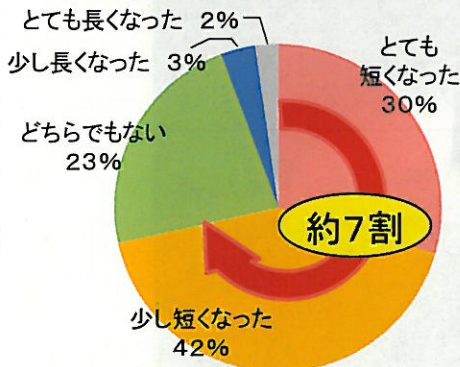
アンケート調査による地域住民の満足度

※アンケート回答数:777名
うち有効回答数:674名(約87%)

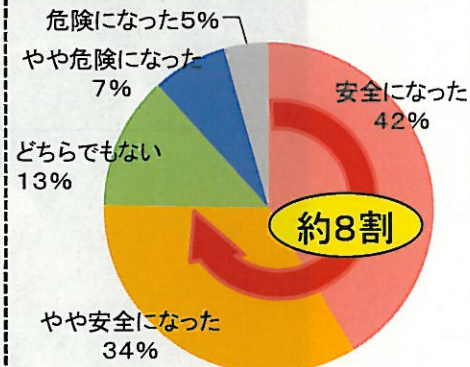
時間短縮効果 → 住民の約7割が「短くなった」と回答

安全性の向上 → 住民の約8割が「安全になった」と回答

Q. 目的地までの移動時間は短くなったか?



Q. 道路の安全性は向上したと思いますか?



利用者・地域住民への効果2/3

アンケート調査による地域住民の満足度

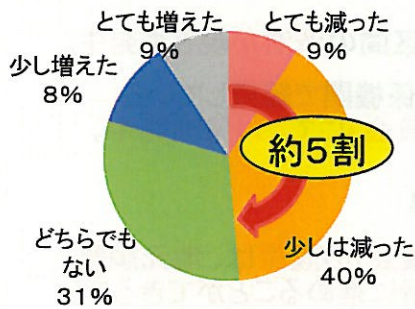
※アンケート回答数:777名
うち有効回答数:674名(約87%)

渋滞低減効果 → 住民の約5割が「渋滞が減った」と回答

その他の意見 → バイパス北側の渋滞解消を求める意見が多数

Q. 渋滞が減ったと思いますか？

その他の意見(主な意見)



・現道の渋滞が少なくなり、使いやすくなった。
・朝夕ラッシュ時以外はかなり早くなった。
・景観がよく美しく感じられるようになった。

・バイパス北側の渋滞が依然として多い。
・市民病院前交差点の渋滞を何とかしてほしい。
・バイパスが早くてもその前後が渋滞する。

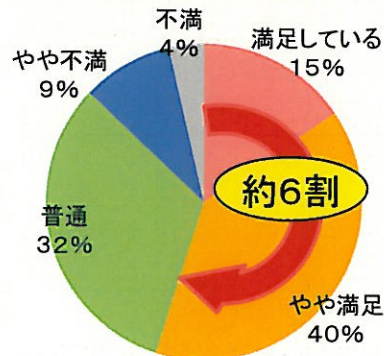
利用者・地域住民への効果3/3

アンケート調査による地域住民の満足度

※アンケート回答数:777名
うち有効回答数:674名(約87%)

総合的な満足度 → 住民の約6割が「満足」と回答

Q. バイパスが開通したことによる満足度は？



結論(今後の事後評価の必要性及び改善措置)

◆今後の事後評価の必要性

- ・渋滞低減や時間短縮等の事業効果を確認。
- ・住民の約6割が「ほぼ満足」している。(「不満」は約1割)
→以上のことから、今後の事業評価は不要

◆今後の改善措置

- 本バイパス北側～多治見IC区間の渋滞が現在も発生。
→市・県・公安委員会など関係機関で組織している「多治見市交通渋滞対策委員会」にて、対策実施中。

◆新規事業へ適用すべき留意点

本事業にて行った「安全協議会」の設置は、地元調整等に効果があり、工事を円滑に進めることができることから、有効である。