

事後評価結果（平成19年度）

担当課：中部地方整備局 道路計画課

担当課長名：天野 繁

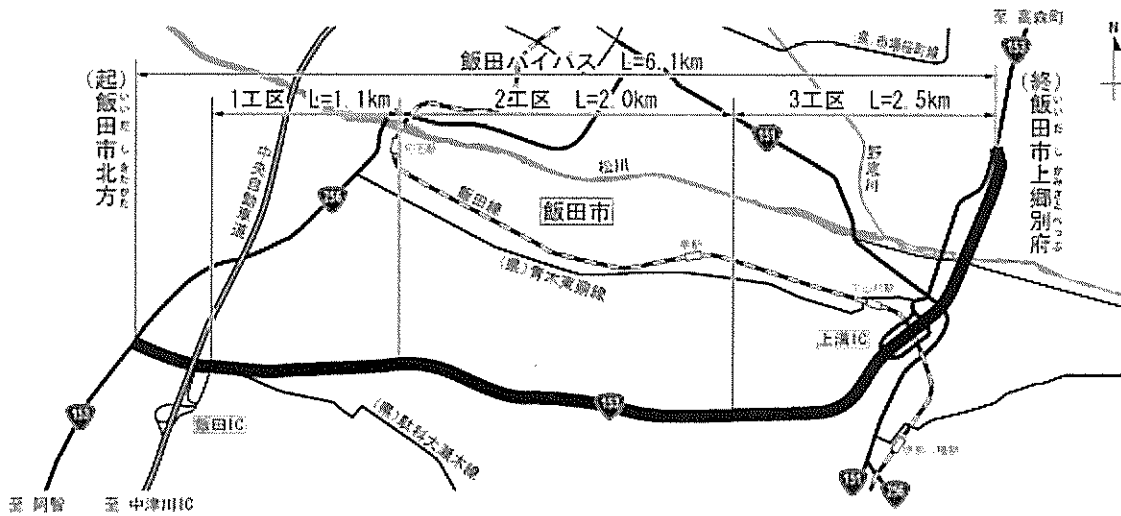
事業名	一般国道153号 <small>いいだ</small> 飯田バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>いいだ</small> 長野県飯田市北方 至： <small>いいだ</small> 長野県飯田市上郷別府	延長	6.1km		

事業概要 飯田バイパスは、飯田市北方を起点とし、同市上郷別府に至る延長約6.1kmの一般国道153号のバイパスである。

事業の目的・必要性

- ・ 中心市街地の渋滞分散による円滑なモビリティの確保
- ・ 通過車両の排除による中心市街地の生活環境の改善・保全

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：昭和50年度 都市計画決定：昭和44年度	用地着手：昭和58年度 工事着手：昭和60年度	供用年：(当初) -/- (実績) H12/H14	変動	- 倍
	事業費	計画時 暫定/完成	名目値 -/- 億円 実績値 -/- 億円	実績 名目値 -/ 実績値 -/	350億円 360億円	変動 - 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	- / - / 日	実績 暫定/完成	H11センサ H17センサ 23,140/24,462台/日	変動 - %
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	20.7 → 43.0 km/h (供用直前年次) 平成11年度 (供用後年次) 平成17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	→ 件/億台・日 (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度			
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用 事業費： - 億円 維持管理費： - 億円	総便益 走行時間短縮便益： - 億円 走行経費減少便益： - 億円 交通事故減少便益： - 億円	基準年	一年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用 事業費： 455億円 維持管理費： 61億円	総便益 走行時間短縮便益： 1,084億円 走行経費減少便益： 6.0億円 交通事故減少便益： 8.8億円	基準年	平成19年	
事業遅延によるコスト増	2.1	費用増加額	便益減少額	- 億円	- 億円	

	<p>事業遅延の理由 特になし</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・交通が円滑化されたことにより、市民バス循環線の運行本数が増加し利便性が向上 平成10年：9,800人/2便 ⇒ 平成16年：62,700人/20便（年間利用者人数/日運行便数） ◆安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス供用に伴い、中心市街地からバイパス沿線に飯田市立病院が移転。利便性と緊急搬送の迅速性が向上し、外来患者数が1.8倍に増加。 飯田市立病院の一日あたりの外来患者数 平成2年：700人/日 ⇒ 平成12年：1,300人/日（1.8倍） ※飯田市全体の患者数 平成2年：8,500人 ⇒ 平成12年：10,200人（1.2倍） ◆安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通がバイパスへ転換したことにより、現道部の交通量が減少 飯田市街地方面への流入交通量 平成2年：6,700台/日 ⇒ 平成15年：4,600台/日 <p>他8項目について効果の発現が見られる</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 環境影響評価実施対象外の事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飯田市内の大型フランチャイズ店舗数が7倍に増加（昭和60年：3店舗 ⇒ 平成17年：20店舗） ・飯田市の年間商品販売額、製造品出荷額がそれぞれ1.4倍に増加 （年間商品販売額 昭和63年：1,029億円 ⇒ 平成16年：1,403億円） （製造品出荷額 昭和63年：1,661万円/人 ⇒ 平成17年：2,357万円/人）
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 飯田バイパスは事業を完了しており、当初の整備目的に対して効果を発現していることから、今後の事後評価は必要としない。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 飯田バイパスは整備の結果、当初期待した目的を達成していると判断できるが、今後、沿線の開発、利用状況の変化等により、沿道環境や交通状況に変化が生ずる場合は、必要に応じて改善措置を検討する。</p>
	<p>特記事項 特になし</p>

※ 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。