

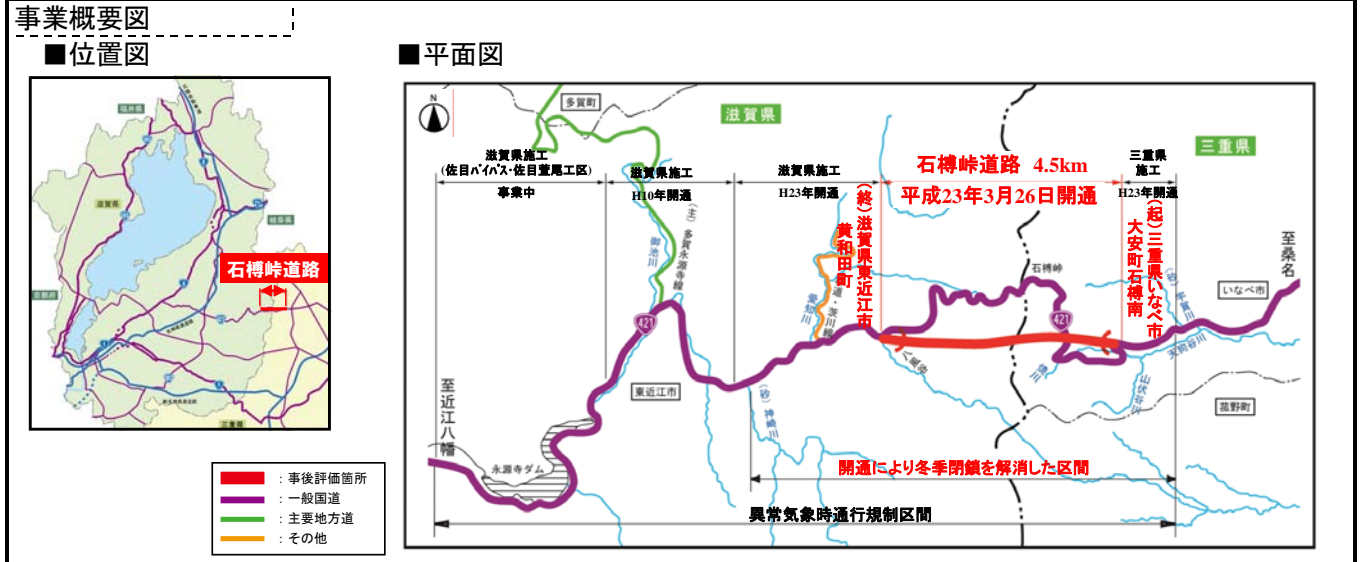
# 事後評価結果（平成27年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
 担当課長名：橋本 亮

事業名	一般国道421号 石榑峠道路 <small>いしぐれとうげ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：三重県いなべ市大安町石榑南 至：滋賀県東近江市黄和田町 <small>だいあんちよういしぐれみなみ</small> <small>ひがしおうみ きわ だちよう</small>	延長	4.5 km		

**事業概要**  
 一般国道421号は、三重県桑名市から滋賀県近江八幡市に至る約70kmの幹線道路である。当該事業区間には、落石・崩壊対策必要箇所があり、石榑峠道路は災害があった場合の通行止めを回避するとともに、冬季閉鎖区間の解消、線形不良区間の解消等を目的とした延長約4.5kmの事業である。

- 地域の防災面の課題**
- ・ 国道421号現道部には、落石・崩壊対策必要箇所が15箇所存在。
  - ・ 平成20年9月に発生した土砂崩落以降、落石・崩壊対策必要箇所が残る危険な現道部は通行止め。
  - ・ 国道421号は毎年冬季は約4ヵ月間閉鎖されており、並行する国道306号、国道477号も冬期間は閉鎖。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：平成15年度 都市計画決定：—	用地着手：平成17年度 工事着手：平成17年度	供用年：(当初) / H22 (暫定/完成) (実績) / H22	変動：1.0倍
	事業費	計画時 (名目値) / 150億円 暫定/完成 (実質値) / 146億円	実績 (名目値) / 131億円 暫定/完成 (実質値) / 123億円		変動：一倍
費用対効果分析結果	費用対効果分析結果 (当初)	事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (247億円)			費用：157億円 事業費：153億円 維持管理費：4.6億円
	費用対効果分析結果 (事後)	事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (205億円)			費用：163億円 事業費：156億円 維持管理費：6.8億円
事業遅延の理由 ・なし					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①冬季閉鎖区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬季閉鎖区間（12月始頃から翌年3月末頃までの約4ヶ月間）が解消</li> <li>・冬季における地域間移動（東近江市役所～いなべ市役所）の所要時間が約半分に短縮（130分→67分）</li> </ul> <p>②災害による通行止めの回避等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道421号現道部は、落石・崩壊対策必要箇所が15箇所あり、石樽峠道路の開通により回避</li> </ul> <p>③地域間交流の活性化（観光）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開通後の休日交通量が増加（602台/12h→2,142台/12h）</li> <li>・沿線の道の駅における年間観光客入込数が増加 （道の駅「あいとうマーガレットステーション」：約52万人→約54万人）</li> </ul> <p>④救急医療・災害活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県側への救急搬送が増加（0件→4件）</li> </ul> <p>⑤国際拠点港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東近江市～四日市港への所要時間が短縮（115分→92分）</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間周辺において、工事中にモニタリング調査を実施しており、重要な猛禽類の利用頻度は低く、繁殖は確認されておらず、事業による猛禽類への影響はほとんどないと考えられる。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、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は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線市の三重県いなべ市と滋賀県東近江市の人口は、事業化前（平成12年）の水準と比較すると横ばい。世帯数は、事業化前（平成12年）と比べると、全国平均と同様の約2割増加。自動車保有台数は、事業化前（平成12年）と比べると、全国平均の伸びより増加。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>石樽峠道路の開通により、冬季閉鎖区間の解消、災害による通行止めの回避、地域間交流の活性化等の効果が確認される等、効果の発現状況に特に問題はなく、今後、事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</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</p> <p>現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。