

## 事後評価結果（令和5年度）

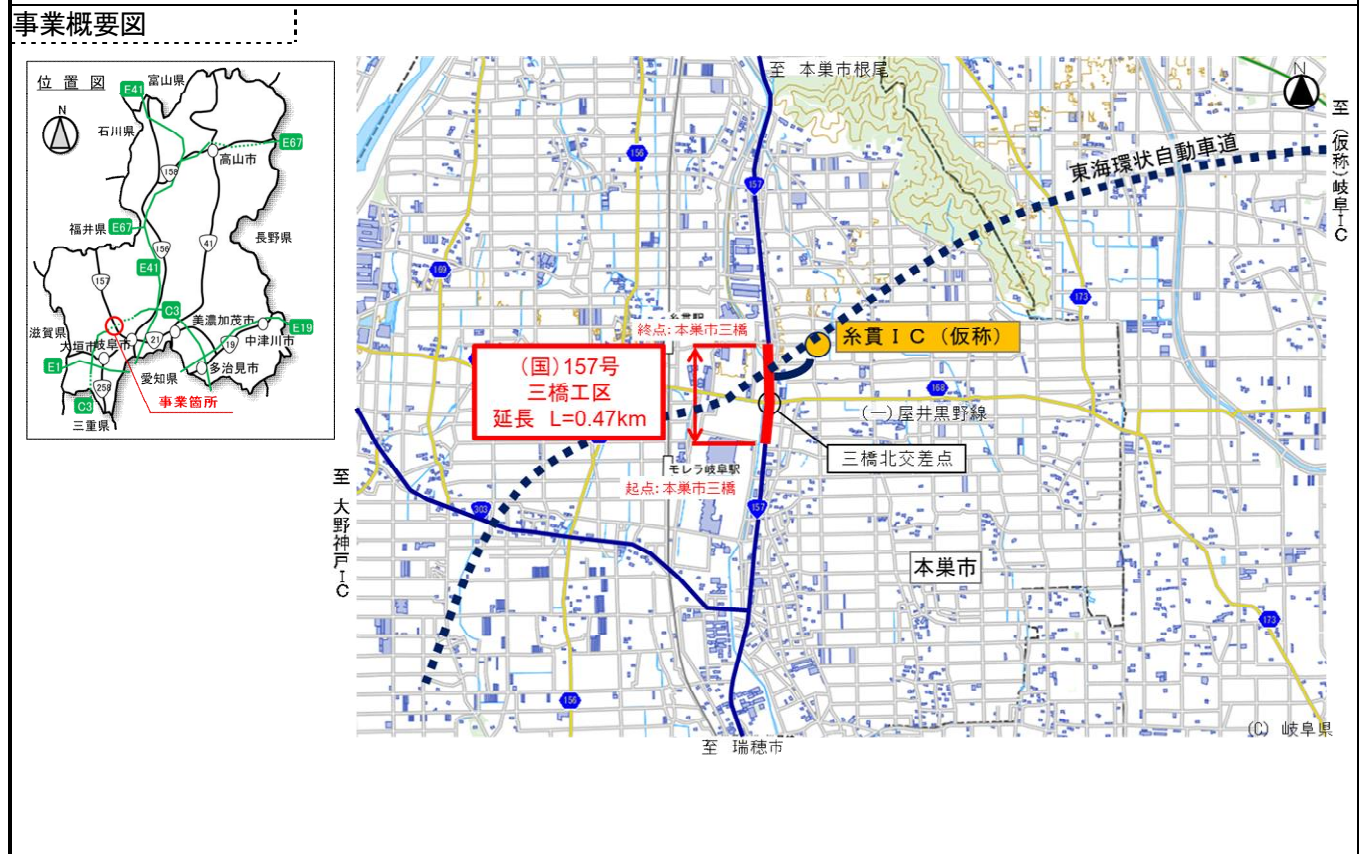
担当課：岐阜県 道路建設課

担当課長名：青木 隆裕

<b>事業名</b>	高規格ICアクセス道路 一般国道 157号 三橋工区	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	岐阜県
<b>起終点</b>	自：岐阜県本巣市三橋 至：岐阜県本巣市三橋			<b>延長</b>	0.47km

**事業概要**  
 一般国道157号は、石川県金沢市を起点とし、岐阜県岐阜市に至る延長約202kmの路線で、第二次緊急輸送道路に指定されている重要な路線である。  
 三橋工区は、岐阜県本巣市三橋地内における延長約0.47kmの道路改築事業である。

**事業の目的・必要性**  
 三橋工区の整備により、東海環状自動車道（仮称）糸貫ICへアクセス向上による円滑な交通を確保することを目的としている。



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	H25年度	用地着手	H27年度	供用年	(再評価)R3	<b>変動</b>	
		都市計画決定	H22年度	工事着手	H28年度	(暫定/完成)	(実績)R3		1.0倍
	<b>事業費</b>	再評価時 (暫定/完成)	(名目値) /8.1億円 (実質値) /8.1億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) /9.3億円 (実質値) /9.4億円				1.1倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	再評価時 (暫定/完成)	/13,700台/日	実績 (暫定/完成)	/12,000台/日				88%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)		35.4 → 35.9km/h (供用直前年次 H27年度 (供用後年次) R3年度)	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	1 → 0件/億台キロ (供用直前年次 H29-R2年度 (供用後年次) R3年度)				
<b>費用対効果 分析結果 (当初)</b>	B/C	2.0	<b>総費用</b>	8.1億円 (事業費: 8.0億円 維持管理費: 0.1億円 更新費: 0億円)	<b>総便益</b>	16.1億円 (走行時間短縮便益: 14.1億円 走行経費減少便益: 1.5億円 交通事故減少便益: 0.5億円)	<b>基準年</b>	平成29年	

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	11.9億円	総便益	53.3億円	基準年 令和5年
	4.5	事業費: 維持管理費: 更新費:	11.7億円 0.2億円 0億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	50.1億円 2.5億円 0.7億円	
事業遅延による コスト増		費用増加額	—	便益減少額	—	
事業遅延の理由 特になし。						
交通量変動の理由 計画時の交通量に対して、接続の東海環状自動車道（(仮称)糸貫IC）が令和6年度供用予定となり、実績交通量にIC利用交通が含まれていないため、約12%の交通量が減少している。						
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ○東海環状自動車道（仮称）糸貫ICへのアクセス強化 ・当該工区の整備により、路線の交通容量が拡大し、整備中の（仮称）糸貫ICへのアクセス性が向上し、安全で円滑な交通の形成に寄与した。 ・対象区間の4車線化により路線の交通容量が拡大し、混雑度が低下した。 ・（仮称）糸貫IC供用後に想定される交通量の増加による混雑を予防した。						
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 特になし。						
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・東海環状自動車道関広見IC～山県IC（岐阜三輪SIC）が令和2年3月に開通した。 ・東海環状自動車道山県IC～大野神戸ICが令和6年度開通予定である。						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 事業の評価、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はなし。						
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の。