

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 地域高規格道路岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号坂祝バイパス	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：岐阜県加茂郡坂祝町大針 至：岐阜県各務原市鵜沼東町		延長 7.6km		
事業概要 坂祝バイパスは、中濃地域と岐阜地域を結ぶ国道21号の交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、危険箇所の回避、地域活性化の支援を目的として計画された延長約7.6kmの道路である。				
H2年度事業化		S61年度都市計画決定		H6年度用地着手
全体事業費		事業進捗率		供用済延長
約508億円		54%		4.3km(暫定)
計画交通量 38,800台/日				
費用対効果分析結果		総費用 (残事業)/(事業全体) 192/510億円 事業費：175/492億円 維持管理費：17/17億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 744/1,272億円 走行時間短縮便益：661/1,125億円 走行経費減少便益：60/104億円 交通事故減少便益：24/43億円
B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 3.9		基準年		平成21年
感度分析の結果 交通量変動：B/C=5.0(交通量+10%) B/C=3.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.7(事業期間+10%) B/C=4.0(事業期間-10%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約91万人時間/年→約48万人時間/年 約48%削減】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【岐阜南部横断ハイウェイ】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。【各務原市⇄美濃加茂市64分→50分】 ③災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ④災害への備え ・名神、中央道、東海環状道の代替路線を形成する。 ・現道の防災対策必要箇所を回避可能。【要対策箇所：4箇所】 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約3千t/年（約0.1%）削減。【5,219千t/年→5,216千t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約13t/年（約0.1%）削減。【19,837t/年→19,824t/年】 ・SPM排出量が約1t/年（約0.1%）削減。【1,804t/年→1,803t/年】 ・平成17年度道路環境センサス区間1028において夜間騒音値の低減が見込まれる。【74dB→69dB】				
関係する地方公共団体等の意見 ・坂祝バイパスは、高規格道路と連携し広域的ネットワークを形成することにより、沿線地域における都市間連携の強化や地域を活性化させることが期待されており、各務原市をはじめとする関係8市6町の首長で構成される整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年6月17日）を受けている。 ・県知事の意見： ○対応方針（案）「事業継続」について異議なし。 ○事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。				
事業評価監視委員会の意見 「事業継続」することは「妥当」である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・美濃加茂市～各務原市間は圏域唯一の2車線区間となっており、主要渋滞ポイントが3箇所存在（太田本町4交差点、鵜沼宝積寺町交差点、鵜沼東町交差点） ・沿道環境の悪化（H18道路環境センサスで騒音観測値が要請限度を上回っている） ・落石、土砂崩れの危険（過去20年間で6件発生） ・産業拠点と交通の要衝を接続（各務原市～美濃加茂市周辺には航空機関連メーカー、工業団地など産業拠点が立地し、美濃加茂市は国道21号、国道41号、東海環状自動車道が接続する交通の要衝）				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地取得率は約51%（平成21年度末見込み） ・全体の事業進捗率は約54%（平成21年度末見込み）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 大針IC～勝山IC間(L=3.3km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。				
施設の構造や工法の変更等				

トンネル断面および擁壁の構造形式の見直しによりコスト削減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。