

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

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 岐大バイパス	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：岐阜県岐阜市東中島 至：岐阜県大垣市長松町	延長	23.9 km			
事業概要 一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9 kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所）及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト10位内7箇所）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいます。						
S35年度事業化	S36年度、S45年度 都市計画決定 (S49年度、S55年度、S58年度、H元年度変更)	S36年度用地着手	S39年度工事着手			
全体事業費	1,100億円	事業進捗率	46%	供用済延長	5.5 km	
計画交通量	54,000 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/ (事業全体) 450/1,293億円 (事業費：400/1,229億円) (維持管理費：50/64億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 905/1,717億円 (走行時間短縮便益：721/1,410億円) (走行経費減少便益：125/218億円) (交通事故減少便益：59/90億円)	基準年 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.5(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.6~2.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.3(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20 km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。						

⑦生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 岐大バイパスは、各務原市・大垣市等の沿線地域の産業集積圏を結ぶ地域連携軸として、十分な機能を発揮することが期待されており、岐阜市をはじめとした関係市町の首長で構成される国道21号・22号および岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成28年7月28日）を受けている。

知事の意見：

- ・ 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・ なお、事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底した縮減をお願いします。

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

- ・ 岐大バイパスには、主要渋滞箇所が3区間（13箇所）及び単独3箇所、計16箇所ある。
- ・ 上り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に穂積中原交差点まで20km/hを下回る。
- ・ 下り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に岐南インターまで20km/hを下回る。
- ・ 岐大バイパスには、岐阜県内の事故多発箇所ワースト10が7箇所存在しており、事故危険区間も連続している。
- ・ 岐大バイパスにおける死傷事故の7割は渋滞が原因と考えられる追突事故で、岐阜県内の直轄国道より高い傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は46%、用地進捗率は100%。（平成27年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、立体化区間の工事着手を検討する。

施設の構造や工法の変更等

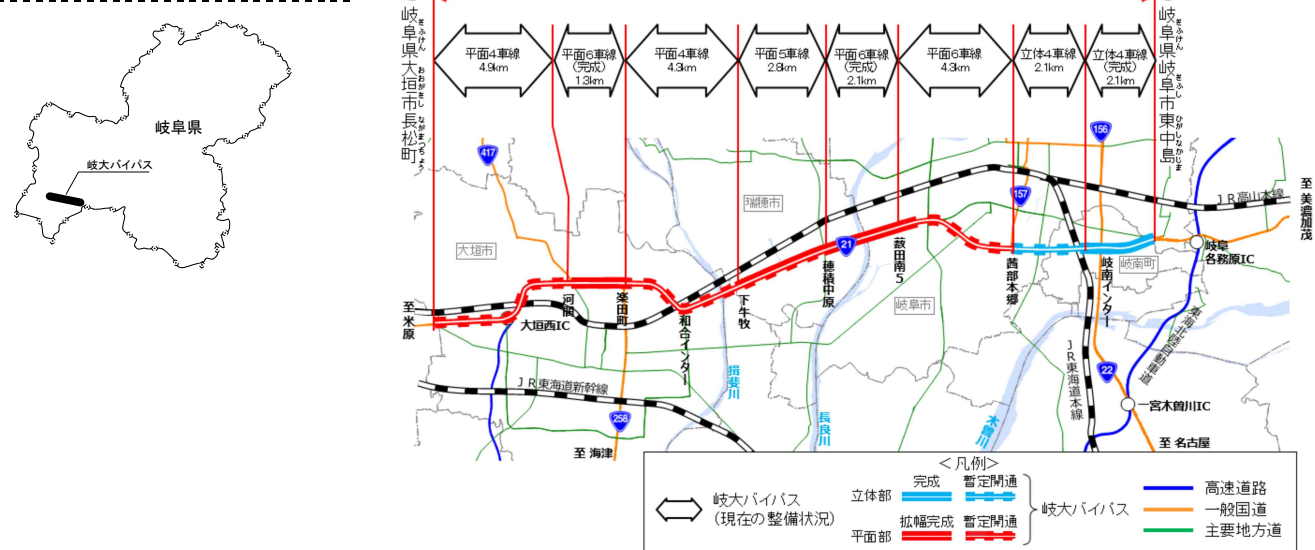
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。