

再評価結果（平成28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 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	7.6 km		
事業概要					
<p>一般国道21号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、岐阜市、大垣市等の主要都市を経て、滋賀県米原市に至る延長約100kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H2年度事業化（勝山IC～鵜沼IC）		S61年度都市計画決定		H6年度用地着手	
H18年度事業化（大針IC～勝山IC）				H11年度工事着手	
全体事業費		508億円		事業進捗率	
				67%	
				供用済延長	
				4.3km	
計画交通量		26,400台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.7	(残事業)/(事業全体) 188/564億円		(残事業)/(事業全体) 705/983億円	
	(残事業) 3.7	(事業費：163/518億円) (維持管理費：25/46億円)		(走行時間短縮便益：593/842億円) (走行経費減少便益：87/107億円) (交通事故減少便益：24/34億円)	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.4~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.9~4.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=3.4~4.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.7~3.8(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。 ・現道等における旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅（JR美濃太田駅等）へのアクセス向上が見込まれる。 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。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤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。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
岐阜県知事の意見： 他事業も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。 また、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

- ・事業区間に並行する国道21号は、主要渋滞ポイントが連続しており、渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過している。
- ・事業区間に並行する国道21号は、緊急輸送道路に指定されているが浸水想定区域及び防災対策必要箇所が存在している。
- ・坂祝バイパス周辺の各務原市・美濃加茂市は製造品出荷額等が県内上位であり、坂祝町を併せた3市町で岐阜県全体の2割超である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は67%。用地取得率は100%。(平成27年3月末時点)
- ・全線7.6kmのうち、4.3kmは暫定2車線にて開通済み。

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(延長3.3km)は、平成27年度の暫定2車線開通を予定。

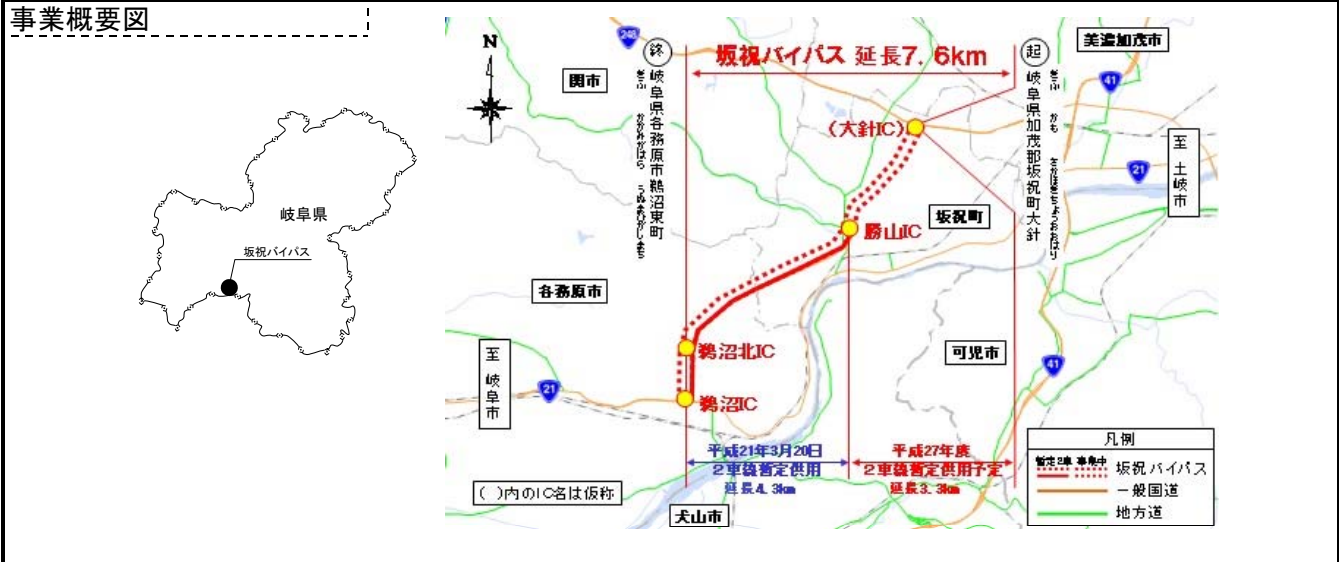
施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

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。



※ 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。