

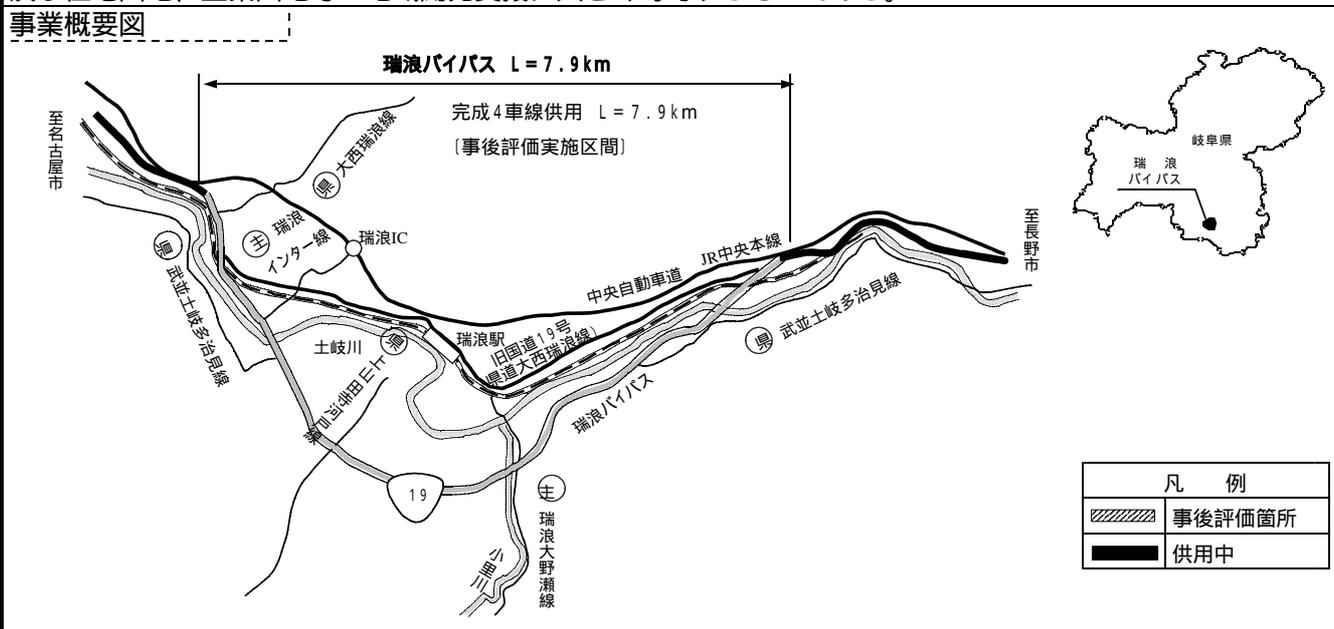
# 事後評価結果（平成16年度）

担当課：中部地方整備局道路計画課  
担当課長名：安部勝也

|     |                                    |      |      |      |                  |
|-----|------------------------------------|------|------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道19号 <small>みずなみ</small> 瑞浪バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省<br>中部地方整備局 |
| 起終点 | 自：岐阜県瑞浪市明世町大字山之内<br>至：岐阜県瑞浪市土岐町字梨坪 |      |      | 延長   | 7.9 km           |

**事業概要**  
 一般国道19号瑞浪バイパスは、瑞浪市街部を迂回した岐阜県瑞浪市明世町山野内から瑞浪市土岐町梨坪を結ぶ延長7.9kmの4車線道路であり、瑞浪市内における交通混雑の緩和と市街地南部の開発を目的として、平成11年8月に完成した。

**事業の目的・必要性**  
 瑞浪バイパスは、旧国道19号の市街地における交通の円滑化、交通事故件数減少による交通安全の確保及び住宅団地、工業団地等の地域開発支援に大きく寄与するものである。



|                        |              |   |   |   |        |
|------------------------|--------------|---|---|---|--------|
| 事業の<br>効果<br>等         | 事業期間         | 事業化年度：S44年度<br>都市計画決定：S52年度                 | 用地着手：S48年度<br>工事着手：S49年度  | 供用年：(当初) / (実績) S62/H11<br>(暫定/完成)                                  | 変動：- 倍 |
|                        | 事業費          | 計画時 (名目値) / (実質値) 億円                        | 実績 (名目値) / (実質値) 億円   | 147 / 180 億円  | 変動：- 倍 |
| 交通量<br>(当該路線)          | 計画時<br>暫定/完成 | / 台/日                                       | 実績<br>(暫定/完成)   | S63センサス 16,592 / H11センサス 29,143台/日                                  | 変動：- % |
| 旅行速度向上<br>(供用前現道 当該路線) | (供用直前年次) 年度  | km/h  | (供用後年次) 年度  | 交通事故減少 60 33 件 死傷事故件数<br>(供用前現道 供用後現道) (供用直前年次) S61年度 (供用後年次) H14年度 |        |
| 費用対効果<br>分析結果<br>(当初)  | B / C        | 総費用 億円<br>(事業費： 億円<br>維持管理費： 億円)            | 総便益 億円<br>(走行時間短縮便益： 億円<br>走行経費減少便益： 億円<br>交通事故減少便益： 億円)            | 基準年 年   |        |
| 費用対効果<br>分析結果<br>(事後)  | B / C<br>1.1 | 総費用 498 億円<br>(事業費： 412 億円<br>維持管理費： 86 億円) | 総便益 551 億円<br>(走行時間短縮便益： 494億円<br>走行経費減少便益： 47億円<br>交通事故減少便益： 10億円) | 基準年 H16 年   |        |
| 事業遅延によるコスト増            | 費用増加額        | 億円  | 便益減少額   | 億円  |        |

|           |   |
|-----------|---|
|           | <p>事業遅延の理由</p> <hr/> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>現道における年間渋滞損失時間の削減：整備前に比べ、年間渋滞損失時間が約 8 割減少。<br/> 現道における交通量の減少による安全性の向上：断面交通量が 4 倍に増加しているが、旧国道 19 号の交通量が約 6 割減少。</p> <p style="text-align: right;">他 9 項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>地域の開発支援：沿道に商業施設が立地。DID区間がバイパス側に拡大。</p> |
| 事業による環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <hr/> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>瑞浪市内を通過する交通が旧国道 19 号から中央自動車道や瑞浪バイパスに転換していることによつて、旧国道 19 号沿線の騒音が 59 dB ( L 50 ) から 41 dB ( L 50 ) に低減されています。</p>  |
|           | <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>道路ネットワークの変化：道路ネットワークが着実に整備。<br/> 瑞浪バイパス 4 車開通後の交通の変化：4 車線開通後も瑞浪バイパスの交通量が増加傾向。<br/> 国道19号沿線市町村の人口・世帯数の変化：人口・世帯数は横ばいもしくは増加傾向。<br/> 地域の開発状況：瑞浪市では、様々な開発計画が進行中。</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>瑞浪バイパスの目的 交通の円滑化 交通安全の確保 地域開発の支援に対して効果が発現していること、費用便益比が 1 . 1 であることから、今後の事業評価は必要ない。<br/> 瑞浪バイパスの整備は、目的を達成している判断できるため、改善措置の必要はないと考える。</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>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性については、特にないと考える。</p>   |
|           | <p>特記事項</p> <hr/>   |

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。