

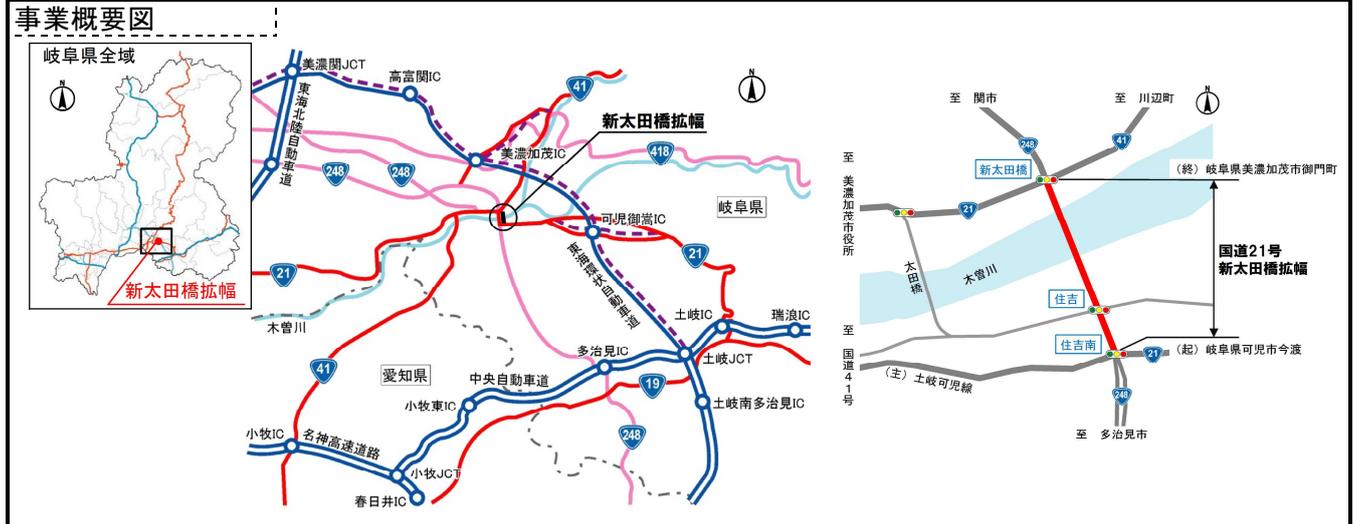
事後評価結果（平成27年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：仲谷 俊昭

事業名	一般国道21号 新太田橋拡幅 <small>しんおたばしかくふく</small>	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：岐阜県可児市今渡 至：岐阜県美濃加茂市御門町 <small>かに いまわたり みのかも みかどちよう</small>	延長	1.0 km		

事業概要
 一般国道21号新太田橋拡幅は岐阜県可児市今渡 から同県美濃加茂市御門町 における延長1.0kmについて、現道を拡幅する事業であり、平成16年度に事業化し、平成23年度に供用している。

事業の目的・必要性
 一般国道21号新太田橋は、美濃加茂市と可児市を結ぶ交通の要衝として重要な位置にある路線であり、交通が集中することから主要渋滞箇所及び事故危険箇所として位置付けられていた。
 一般国道21号新太田橋は、橋梁の4車線化による交通容量の拡大を早急に図り、交通渋滞の緩和、安全性の確保を主な目的とした事業である。



事業効果等	事業期間	事業化年度	H16年度	用地着手	一年度	供用年	(当初) -/H21年度	変動	1.01倍			
		都市計画決定	S50年度	工事着手	H17年度	(暫定/完成)	(実績) -/H23年度					
	事業費	計画時	(名目値) -/52億円	実績	(名目値) -/27億円			変動	0.52倍			
		(暫定/完成)	(実質値) -/48億円	(暫定/完成)	(実質値) -/25億円							
	交通量	計画時	-/29,600台/日	実績	-/27,100台/日			変動	-9.2%			
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)								
旅行速度向上	16.0	→	23.0 km/h	交通事故減少	13.3	→	8.0 件/年					
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次)	H21年度	(供用後年次)	H25年度	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次)	H17~20年	(供用後年次)	H24~25年		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	3.5	総費用	47億円	事業費	42億円	維持管理費	5億円	総便益	166億円	基準年	平成15年
									走行時間短縮便益	168億円		
									走行経費減少便益	-1億円		
									交通事故減少便益	-1億円		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	5.2	総費用	38億円	事業費	30億円	維持管理費	7億円	総便益	197億円	基準年	平成27年
									走行時間短縮便益	171億円		
									走行経費減少便益	21億円		
									交通事故減少便益	5億円		
事業遅延によるコスト増	費用増加額			一億円	便益減少額			一億円				
事業遅延の理由	特になし											

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 ⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 ⑥安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況 ⑦災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ⑧地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により解消される自転車からのCO2排出量 ⑨生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>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。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT）供用開始 ・平成22年に可児御嵩バイパス全線供用開始（暫定2車線） ・平成24年美濃加茂バイパス全線供用開始
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道21号新太田橋拡幅は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・一般国道21号新太田橋拡幅は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道21号新太田橋拡幅は当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、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はないと考える。
	<p>特記事項 特になし</p>

※ 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。