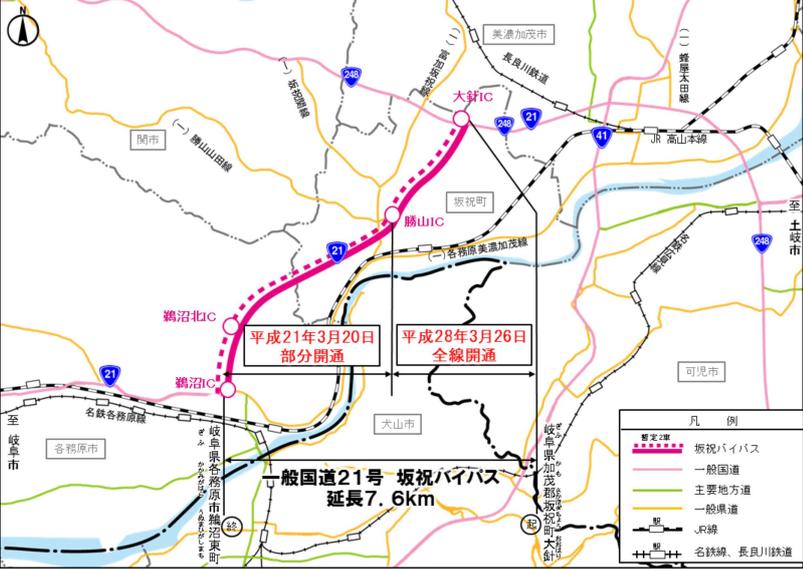


# 事後評価結果（令和2年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課  
 担当課長名：大西 宵平

事業名		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									
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、地域高規格道路である岐阜南部横断ハイウェイの一部を構成する道路である。									
事業の目的・必要性									
一般国道21号坂祝バイパスは、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に計画された事業である。									
事業概要図									
									
事業の果等	事業期間	事業化年度	H2年度 H18年度 S61年度	用地着手 工事着手	H6年度 H11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / R6年度 (実績) H27年度 / -	変動	-
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 508億円 (実質値) - / 491億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 369億円 / - (実質値) 355億円 / -			変動	-
	交通量	計画時 (暫定/完成)	- / 38,800台/日	実績 (暫定/完成)	17,400台/日 / -			変動	-
	旅行速度向上	15.4km/h → 29.8km/h (供用前現道→当該路線) (供用前年次)H17 (供用後年次)R1		交通事故減少		38件 → 12件 (供用前現道→当該路線) (供用前年次)H26~H27 (供用後年次)H29~H30			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.5	総費用	510億円 (事業費：493億円 維持管理費：17億円)		総便益	1,272億円 (走行時間短縮便益：1,125億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：43億円)	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	2.5	総費用	645億円 (事業費：590億円 維持管理費：55億円)		総便益	1,612億円 (走行時間短縮便益：1,472億円 走行経費減少便益：116億円 交通事故減少便益：24億円)		基準年 令和2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	
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> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失削減率（約6割削減）</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善（旧国道21号の旅行速度が14.4km/h改善）</li> <li>・特急停車駅（JR美濃太田駅等）へのアクセス向上</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路に位置付けあり（岐阜南部横断ハイウェイ）</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。（岐阜県地域防災計画：第一次緊急輸送道路）</li> <li>・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（東海北陸自動車道、東海環状自動車道）の代替路線を形成する。</li> <li>・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。</li> </ul> <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量（6,157t-CO2/年削減）</li> </ul> <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減（約5割削減）</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減（約5割削減）</li> <li>・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善（74dB→68dB）</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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"> <li>・審議の結果、暫定2車線の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の暫定2車線に対する事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道248号は、平成24年度に関バイパスが暫定2車線で開通し、平成27年度に太田バイパスが4車線化。</li> <li>・一般国道21号坂祝バイパスは、平成21年3月に暫定2車線で部分開通し、断面交通量が約6,000台/日増加。さらに、平成28年3月に暫定2車線で全線開通したことで、並行路線の交通量が一般国道21号坂祝バイパスへと転換し、断面交通量が約4,900台/日増加。</li> </ul>
	<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"> <li>・一般国道21号坂祝バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後、暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・一般国道21号坂祝バイパスは、効果が発現していることから、暫定2車線までについては改善措置の必要性はないと考える。</li> </ul>
	<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"> <li>・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。</li> </ul>
	<p>特記事項</p> <p>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。