

一般国道41号  
美濃加茂バイパス  
(道路事業)

説明資料

平成19年10月30日

国土交通省中部地方整備局  
岐阜国道事務所

# 目 次

<b>1. 美濃加茂バイパスの事業概要</b>	
(1)事業概要 .....	P 1
(2)事業の進捗状況 .....	P 3
(3)事業進捗の見込み .....	P 4
<b>2. 事業の必要性</b> .....	P 5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化 .....	P 7
(2)事業の投資効果 .....	P 11
<b>3. コスト縮減や代替案立案等の可能性</b> .....	P 16
<b>4. 対応方針(原案)</b> .....	P 17

# 1. 美濃加茂バイパスの事業概要

## (1) 事業概要

### 1) 事業目的

一般国道41号は、名古屋市を起点として富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路であり、中部圏の一体的発展に寄与する重要路線です。

岐阜県美濃加茂市周辺は、一般国道21号、41号、248号等が集中する交通の要衝となっており、また、美濃加茂市の市街地においては、通過交通と地域交通が混在して慢性的な渋滞等が発生しています。

一般国道41号美濃加茂バイパスは、美濃加茂市太田町を起点とし、加茂郡川辺町石神に至る延長約9.4kmの道路であり、次の3点を目的として事業を推進しています。

- ① 慢性的な渋滞の緩和
- ② 地域づくりの支援(産業、観光等)
- ③ 沿道環境の改善

### 2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道41号 美濃加茂バイパス
- 起終点 : (起点) 岐阜県美濃加茂市太田町  
(終点) 岐阜県加茂郡川辺町石神
- 延長 : 9.4 km
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80 km/h
- 車線数 : 完成4車線(暫定2車線)
- 事業化 : 昭和49年度
- 都市計画決定 : 昭和49年度(2工区及び3工区の一部)  
: 昭和55年度(3工区の一部及び4工区)  
: 平成12年度(4工区の計画変更)
- 供用予定 : 平成20年度 暫定2車線供用予定(県道山之上古井線～  
国道41号現道取付)
- 前回の再評価 : 平成14年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 約500億円

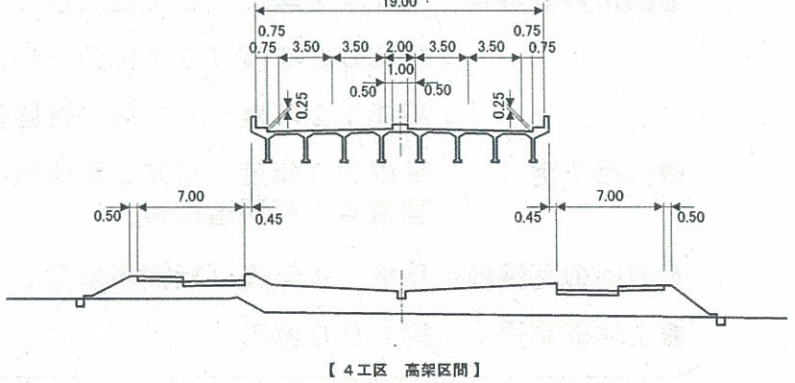
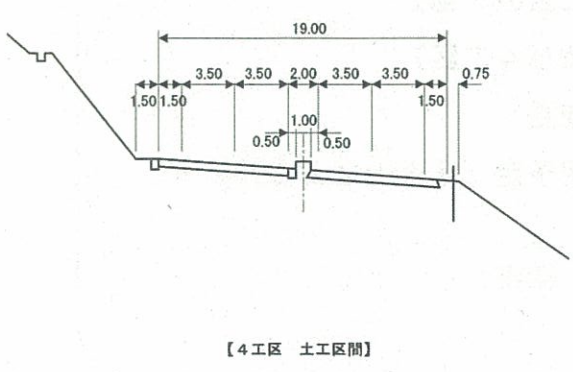
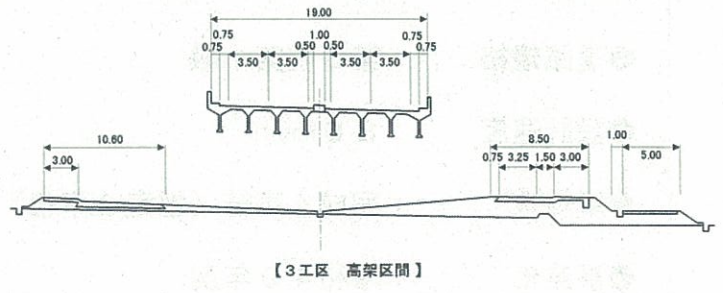
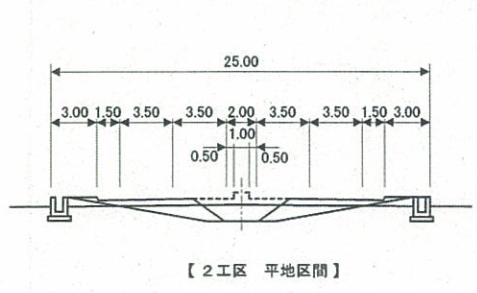


# 美濃加茂バイパスの全体位置図



終点側(加茂郡川辺町)から起点側(美濃加茂市)方面を望む

# 美濃加茂バイパスの標準断面図





## (2) 事業の進捗状況

### 1) 事業の進捗状況及び進捗率

■ 事業進捗率は約80%、用地取得率は約93%に至っています。

(平成19年度末 見込み)

■ これまでに、美濃加茂市<sup>みのかもし</sup>太田町<sup>おおたちょう</sup>(起点)～県道山之上<sup>やまのうえこび</sup>古井線間 L=5.2kmを暫定2車線供用済みです。

■ (参考) 前回評価時: 事業進捗率52%。

年次	美濃加茂バイパス事業の流れ		
	2工区	3工区	4工区
昭和49年度	事業化		
昭和53年度	都市計画決定 (3工区の一部を含む)		
昭和55年度	用地着手		
昭和58年度		都市計画決定 (3工区の一部及び4工区)	
昭和63年度	工事着手	用地着手	
平成元年度	一部2車線供用 (2/4)		
平成3年度	全線暫定供用 (2/4)		
平成9年度		工事着手	
平成12年度			用地着手 (美濃加茂市) 都市計画変更 用地着手 (川辺町)
平成13年度		一部2車線供用 (2/4)	工事着手
平成16年度		全線暫定供用 (2/4)	



### (3) 事業進捗の見込み

■ 県道山之上古井線～国道41号現道取付L=3.5kmについては、平成20年度に暫定2車線供用予定です。

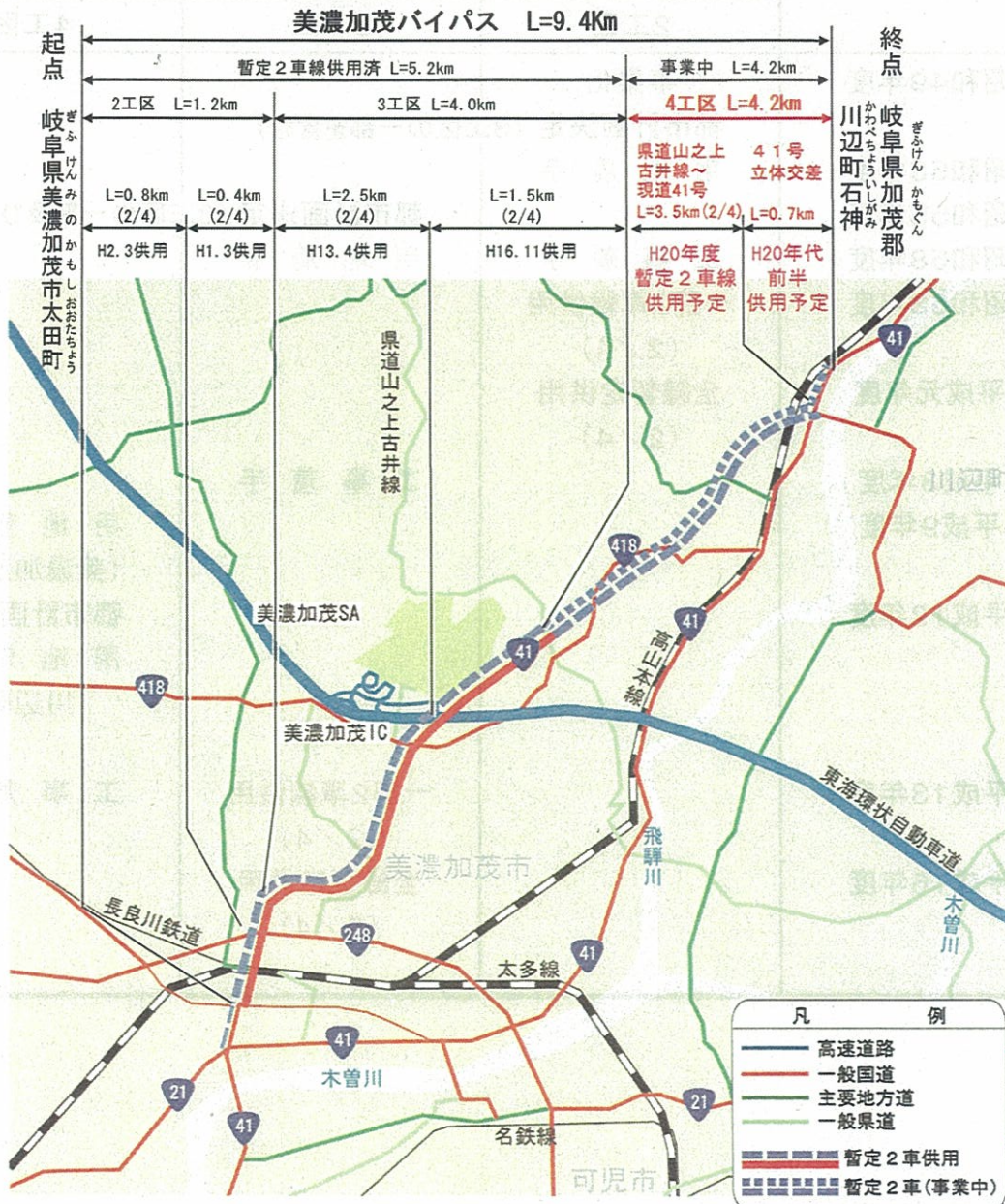
※国道41号との立体交差部L=0.7kmについても平成20年代前半に暫定2車線供用予定です。



写真：供用済み区間の状況（美濃加茂IC付近）



写真：整備中区間の状況（川辺町地内）





## 2. 事業の必要性

### ■客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性

【一般国道（二次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

資料ページ

前提条件	(1) 事業の効率性	■便益が費用を上回っている。	P15
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	□ルート確定済	
		□円滑な事業執行環境が整っている。	
(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。		

●事業の効果や必要性を評価するための指標

資料ページ

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	●現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	P11
		■現道等における混雑時旅行速度が20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される。	P8、P10
		□現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000 台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。	
		■現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。	東濃バス 八百津線他
		■新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。	美濃太田駅
	(2) 物流効率化の支援	□第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。	
		□重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。	
		□農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。	
	(3) 都市の再生	□現道等における、総重量25t の車両もしくはIS0 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。	
		□都市再生プロジェクトを支援する事業である。	
		□広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。	
		□市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。	
		□中心市街地内で行う事業である。	
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である。	
		□DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。	
		□対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300 戸以上又は16ha以上、大都市においては100 戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる。	
		□高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり。	
		□地域高規格道路の位置づけあり。	
		□当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		■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。	下呂市⇄ 美濃加茂市
(5) 個性ある地域の形成	□現道等における交通不能区間を解消する。		
	□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。		
	■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	下呂市⇄ 美濃加茂市	
	□鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。		
	■拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。	中山道 太田宿地区	
	■主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	P10、P13	
	□新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。		



II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。	
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。	
(3) 安全で安心できるくらしの確保	■三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	P13	
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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。	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。	
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。	
		■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。	・第1次緊急輸送道路 ・東南海・南海地震の防災対策推進地域内に位置
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止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。	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）	
<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。			
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。			
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	●対象道路の整備により削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量	P14
		●現道等における自動車からのNO <sub>x</sub> 排出削減率	P14
	(2) 生活環境の改善・保全	●現道等における自動車からのSPM排出削減率	P14
		■現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。	P14
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。	
V. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される。	

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。



# (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

## ■ 客観的評価指標

◇ 現道の幹線道路としての機能低下 ◇

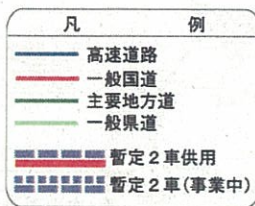
「現道等の混雑時旅行速度」

### ① バイパスと現道の交通量の推移

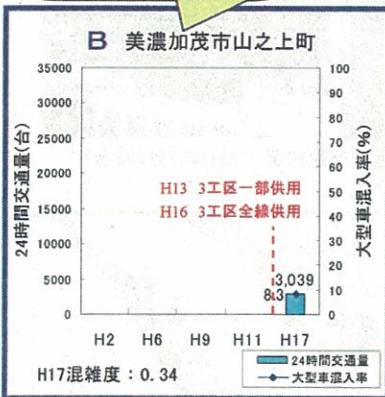
・ バイパス供用済区間（美濃加茂市加茂川町）のH17交通量は約2.6万台/日であり、バイパスの供用区間の延伸に伴って大幅に増加しています。

（H9→H17伸び率：1.93倍）

・ 国道41号現道（美濃加茂市島町）の交通量は約2.7万台/日、バイパスの延伸により交通量が減少しているものの（H9→H17：△4千台/日減少）、混雑度は1.48と高くなっています。

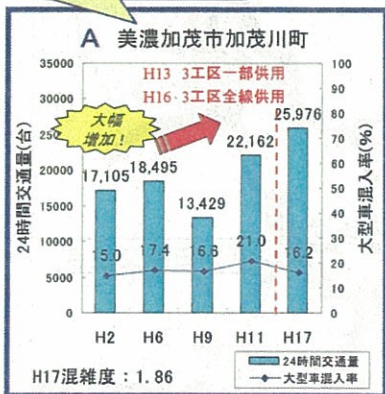


バイパス北側区間  
北側区間が未供用のため交通量は少ない(約3千台)



東海環状自動車道  
H17.3開通

バイパス南側区間  
暫定供用区間の延伸とともに交通量が大幅増加



A,B: 美濃加茂バイパスの利用交通量

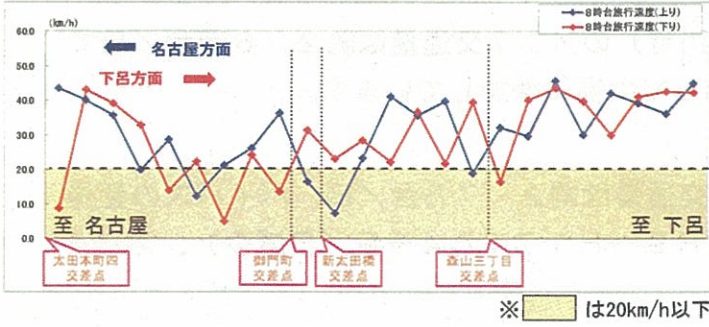
①,②: 現道の利用交通量



## ②混雑時旅行速度

- ・美濃加茂バイパスの現道には、4箇所の主要渋滞ポイントが存在し、<sup>しんおおたばし</sup>新太田橋交差点では渋滞長1150m、最大通過時間12分となっています。
- ・国道41号現道の混雑時旅行速度は、いずれも主要渋滞ポイント付近で20km/h以下に低下しています。

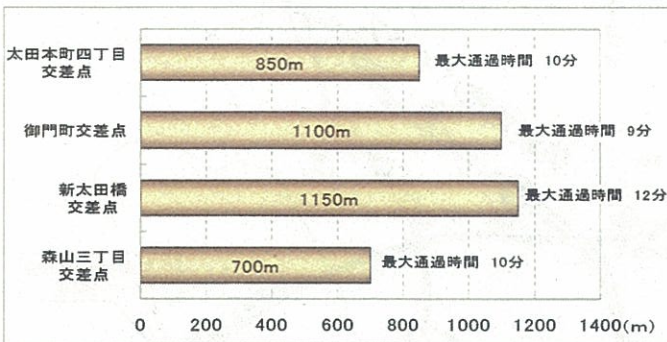
### ■現道区間の旅行速度(朝ピーク時)



### ■第4次主要渋滞ポイント



### ■第4次主要渋滞ポイント交差点における渋滞長



新太田橋交差点付近の交通状況 (2007年7月7時台)

## ③生活道路の状況

- ・現道の混雑は、幹線道路としての機能低下とともに、混雑を避けるため通過交通が歩道の無い生活道路 (W=5.0~6.5m前後) へ流入し、危険な状況となっています。



生活道路に通過交通が流入し通学者と車が輻輳 2007年7月





■ 客観的評価指標

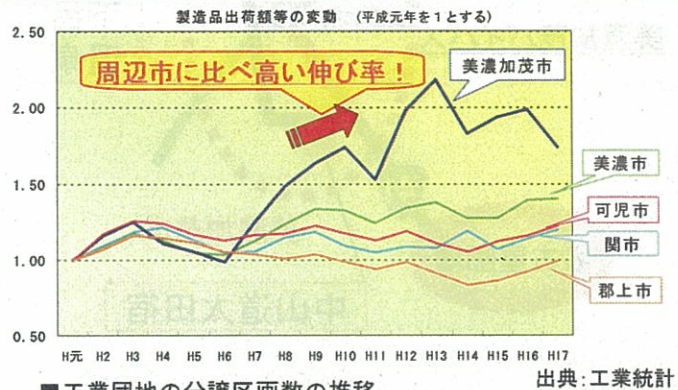
◇ 産業・観光等の地域拠点機能の集積 ◇

「日常活動圏中心都市、主要観光地、三次医療施設へのアクセス」

① 地域産業

- ・ 美濃加茂市の製造品出荷額は約4,100億円(H17)で、<sup>ちゅうのう</sup>中濃圏域において最も高い出荷額を誇るとともに、周辺市に比べて高い伸び率を示し、**地域産業の拠点**となっています。
- ・ 東海環状自動車道東回り区間の開通(H17.3)に伴い、市内の**工業団地には企業立地が急速に進んでいます。**
- ・ このため、物流交通や通勤交通の増加に対応した地域内の**幹線道路ネットワークの整備が必要**となっています。

■ 製造品出荷額(平成17年)とその変動



■ 工業団地の分譲区画数の推移



■ 東海環状沿線の工業団地の完売状況



■ 美濃加茂蜂屋台の状況

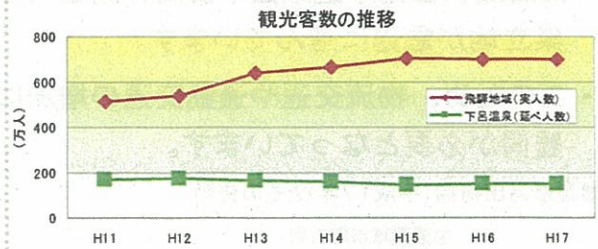
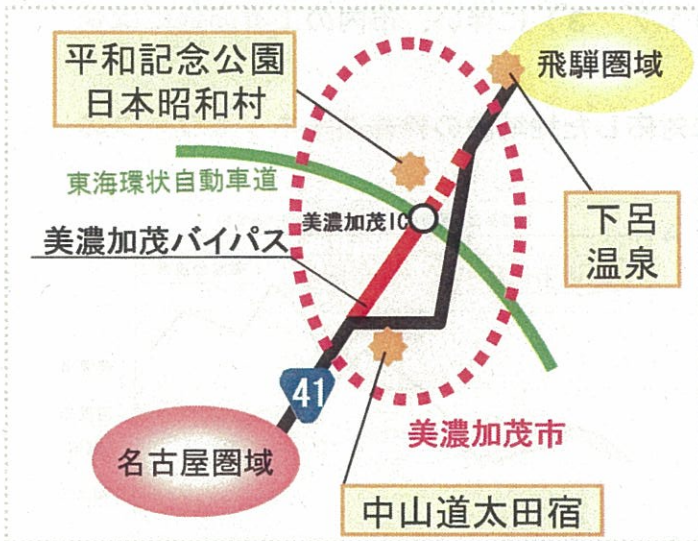


■ 東海環状沿線の工業団地の完売状況  
■ 工業団地の分譲区画数の推移  
■ 美濃加茂蜂屋台の状況  
出典:平成19年3月20日地整記者発表資料



## ②観光

- ・一般国道41号は名古屋圏域と下呂・飛騨圏域等の観光拠点を最短距離で連絡しています。
- ・東海北陸自動車道の延伸に伴い、観光客数が増加している飛騨地域に比べ、アクセスが不便な下呂温泉は減少しています。
- ・一方、美濃加茂バイパス沿線には、日本昭和村、中山道太田宿等の県内有数の観光拠也存在しています。



出典 観光客数:岐阜県観光動態調査統計表  
 ※ 飛騨地域は実人数。下呂温泉は延べ人数

## ③休日(観光)交通の混雑

- ・国道41号現道のバイパス並行区間では、休日における名古屋方向の通過時間が平日よりも長く、旅行速度も一部区間で20km/h以下となっています。
- ・これは、下呂方面から名古屋、岐阜方面への観光帰りの交通集中によるものと考えられます。



新太田橋交差点付近の交通状況 (2007年7月休日夕方)

### ■美濃加茂市街地の通過時間と旅行速度 (現道のバイパス並行区間:名古屋方向)



出典: H18プローブデータ





## (2) 事業の投資効果

■ 客観的評価指標

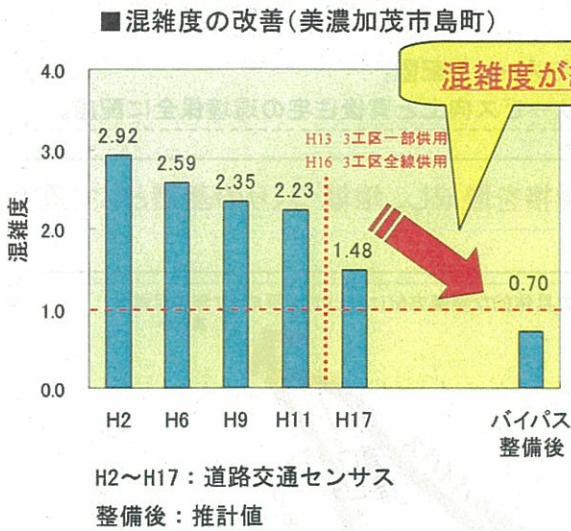
◆ 慢性的な渋滞の緩和◆

「現道の年間渋滞損失時間及び混雑時旅行速度」

### ① 現道の交通混雑の緩和

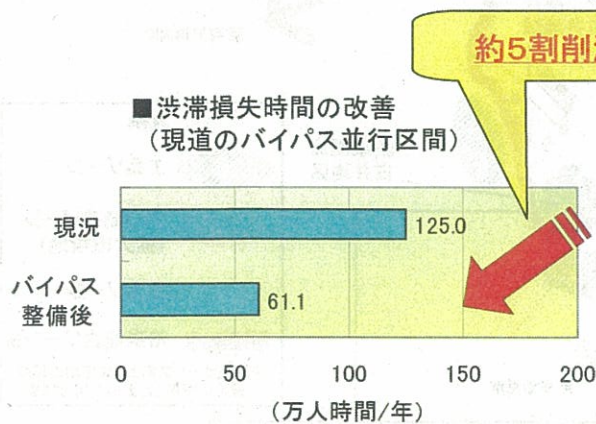
・ 美濃加茂バイパスの全線供用により、**現道の混雑度が大幅に緩和**されます。

(混雑度 1.48 → 0.70)



### ② 現道の年間渋滞損失時間の改善

・ 美濃加茂バイパスの全線供用により、現道の交通渋滞が緩和され、**渋滞損失時間が約5割削減**されます。



現況: プローブデータ (H18)  
整備後: 推計値



「地域づくりの支援」

①美濃加茂市の南北軸を形成

■美濃加茂市都市計画マスタープランにおいて、東海環状自動車道は東西軸、美濃加茂バイパスは南北軸として位置づけ。

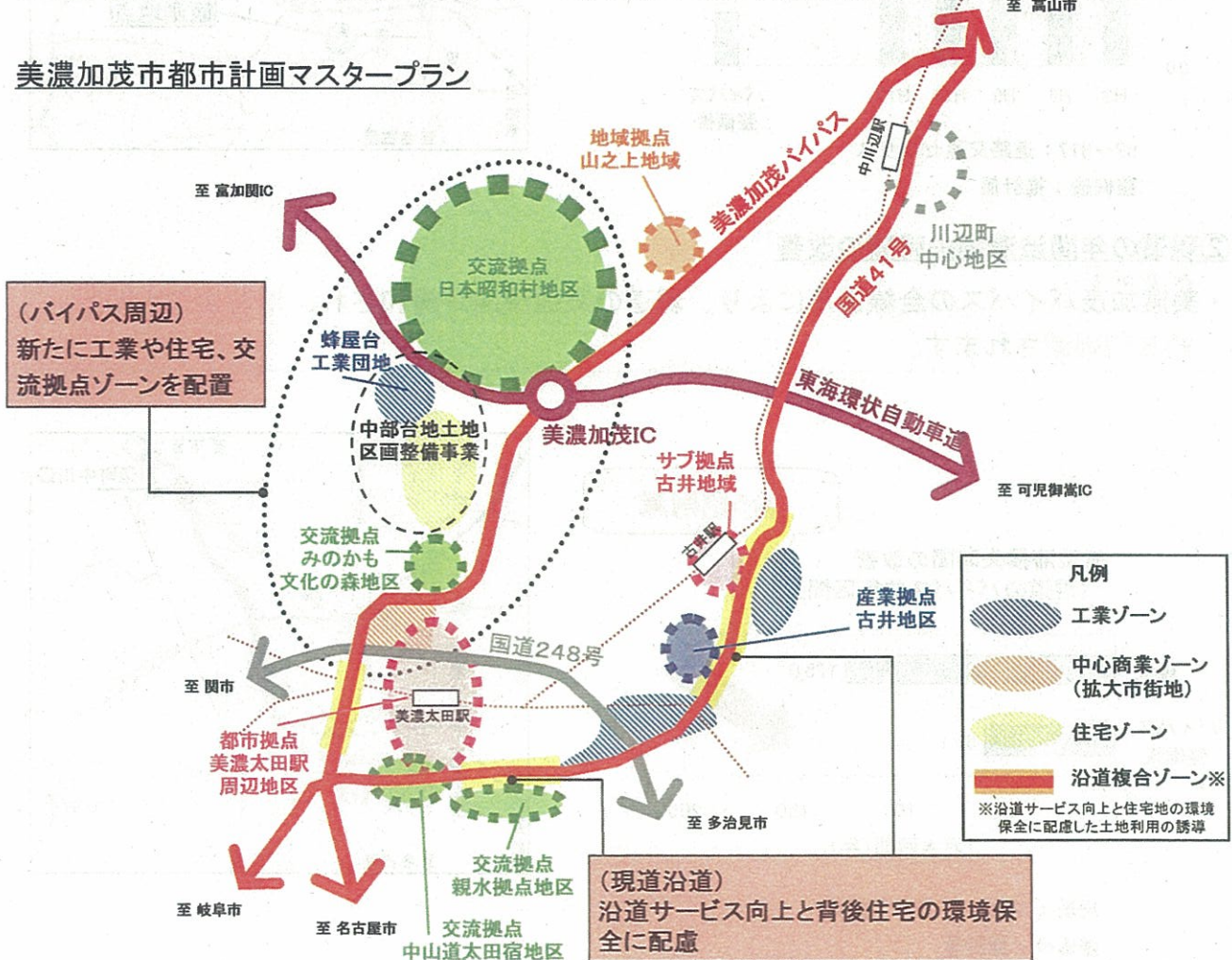
都市機能配置計画

- 中濃圏域の中心都市として都市機能を充実。
- 東海環状都市帯の一大拠点として、産業拠点（蜂屋台工業団地）、交流拠点（日本昭和村、中山道太田宿）等を整備。
- 歴史的な市街地と広域交通条件の向上により形成される新たな市街地の役割分担と調和を図る。
  - ・美濃加茂バイパス周辺→新たに工業や住宅、交流拠点ゾーンを配置。
  - ・国道41号現道沿道→沿道複合ゾーンとして、沿道サービス向上と背後住宅の環境保全に配慮。

美濃加茂バイパスは、美濃加茂市の南北軸として骨格を形成し、地域づくりの基盤として重要な役割を担う。

美濃加茂市都市計画マスタープランの目標年次：平成37年 ※都市施設等の具体的な整備方針については平成27年を目標 至 高山市

美濃加茂市都市計画マスタープラン



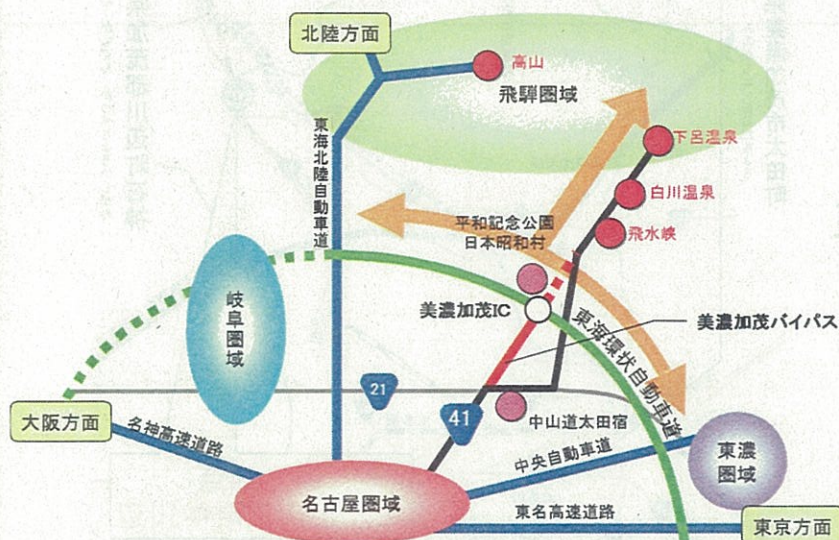
資料：美濃加茂市都市計画マスタープランをもとに作成



「主要観光地、三次医療施設へのアクセス」

②観光の支援

- ・美濃加茂バイパスの供用により、東海環状自動車道を経由した、<sup>ける</sup>下呂温泉へのアクセスが向上します。
- ・<sup>ける</sup>下呂温泉など国道41号沿線の観光地と東海環状自動車道沿線の日本昭和村、中山道太田宿などの観光地のネットワーク化が図られます。



日本昭和村

昭和初期の里山をイメージしてつくられた、敷地面積約160haのテーマパーク。

道の駅「日本昭和村」、銭湯「昭和銭湯 里山の湯」が併設されている。

※H17観光客数：  
約83万人（県内13位）



日本昭和村

中山道太田宿

中山道69次の51番目の宿場。現在も古い町並みが残り、宿場情緒を楽しみながら散歩できる観光拠点となっている。

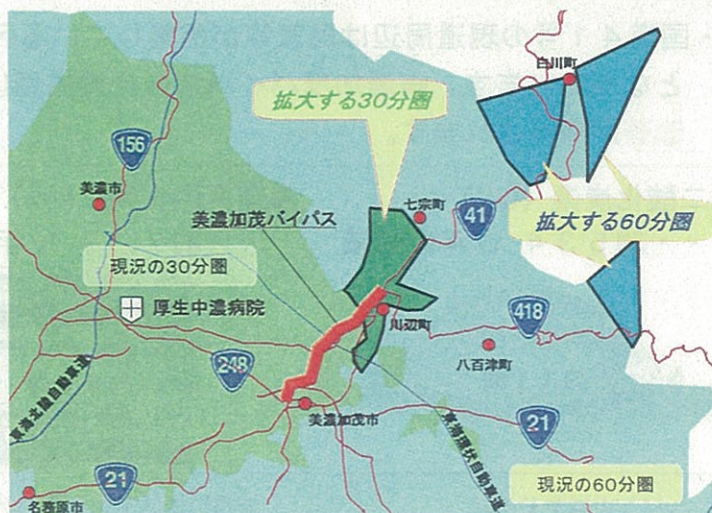
※H17観光客数：  
約13万人



中山道太田宿

③三次医療施設へのアクセス向上

- ・美濃加茂バイパスの供用により、**第3次医療施設（厚生中濃病院）への30分圏域の人口が、0.8万人（12%）、60分圏域人口が0.2万人（1%）増加し、救急医療サービスの向上が期待されます。**



	30分圏	60分圏
増加人口 (増加率)	0.8万人 (12%)	0.2万人 (1%)
現況の 圏域人口	6.6万人	20.5万人
整備後の 圏域人口	7.4万人	20.7万人

※集計対象：美濃加茂市・可児市・坂祝町・富加町・川辺町・七宗町・八百津町・白川町・東白川村・御嵩町



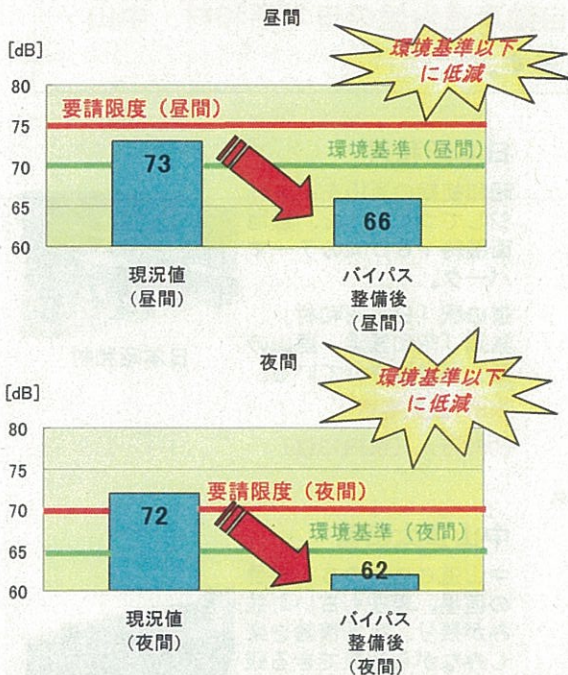
■ 客観的評価指標

◆ 沿道環境の改善◆

「騒音の減少、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの排出量削減」

① 騒音の減少

- ・ 美濃加茂バイパスの全線供用により、国道41号現道（川辺町中川辺）の騒音レベルが昼間、夜間とも環境基準以下に低減されます。



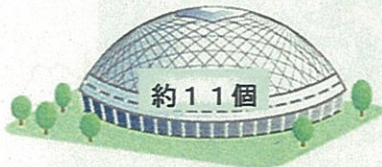
現況：平成17年度道路環境センサス  
将来：「道路投資の評価に関する指針案」より算出

② CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの排出量削減

- ・ 国道41号の現道周辺は民家等が密集している区間も多く、環境保全に配慮が必要となっています。美濃加茂バイパスの全線供用により、特に現道周辺の沿道環境の改善が期待されます。

■ 二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>)

・ ・ 約534 t/年の削減



ナゴヤドーム  
約11個分の面積の森林に相当

※ナゴヤドームの面積は約4.8ha

出典：「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッドプラクティス・ガイドダンス（優良手法指針）」より

二酸化炭素吸収量は10.6(t-CO<sub>2</sub>/ha・年)として換算

■ 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>)

・ ・ 約7.7 t/年の削減



体積に換算すると約4024m<sup>3</sup>、  
JR線車両で約28両分に相当

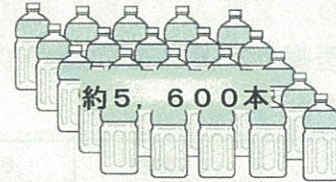
※1両は=約145m<sup>3</sup>

出典：「道路環境影響評価の技術手法（その1）」より

窒素酸化物は1t=523m<sup>3</sup>として換算

■ 浮遊粒子状物質 (SPM)

・ ・ 約0.6 t/年の削減



ペットボトル  
約5,600本分に相当

※500mlペットボトルはSPM約100gに換算

排出係数：道路局企画課 道路事業分析評価室、都市・地域整備局街路課（平成15年11月25日事務連絡）客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について



## 費用便益比(B/C)

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費}^* + \text{維持管理費}}$$

※ここでの事業費は、各年次の事業費を社会的割引率を用いて現在の価値に換算したものの累計

- 走行時間短縮便益: 美濃加茂バイパスの整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益: 美濃加茂バイパスの整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- 交通事故減少便益: 美濃加茂バイパスの整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失:運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 事業費: 美濃加茂バイパスの整備に要する費用(工事費、用地費等) ※現在価値に換算
- 維持管理費: 美濃加茂バイパスを供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

### ○投資効率性の評価

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{1,516\text{億円} + 79\text{億円} + 34\text{億円}}{526\text{億円} + 61\text{億円}} = \frac{1,628\text{億円}}{586\text{億円}} = 2.8$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{1,017\text{億円} + 59\text{億円} + 21\text{億円}}{68\text{億円} + 33\text{億円}} = \frac{1,097\text{億円}}{101\text{億円}} = 10.9$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

◇上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標【14指標で該当】  
(平成15年8月本省通達による客観的評価指標より)

- ・円滑なモビリティの確保(現道の年間渋滞損失時間の改善) 約5割削減
- ・個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクトの支援、主要な観光地へのアクセス向上) 下呂温泉等
- ・生活環境の改善・保全(現道の騒音レベルが環境基準以下に低減)

...等

### ○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回再評価(H14)時	B/C(事業全体):算出していない	(残事業)6.1
今回再評価時	B/C(事業全体):2.8	(残事業)10.9

### 【前回再評価からの主な変更点】

- ・残事業における費用便益については、評価対象が<sup>みのかも</sup>変化した。  
(前回評価時(H14)以降、東海環状自動車道美濃加茂IC～<sup>やまのうえこび</sup>県道山之上古井線間  
L=1.5kmが供用(H16)し、事業が進捗しました。)



### 3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

#### (1) コスト縮減

■ 残事業費約99億円の内、約1.1億円(1.1%)のコスト縮減が可能です。

■ コスト縮減内容は、以下の通りです。

やまのうえ  
・ 山之上高架橋の上部構造の見直し(従来鉄桁→少数鉄桁)

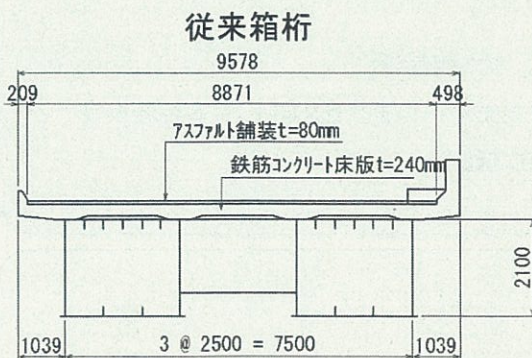
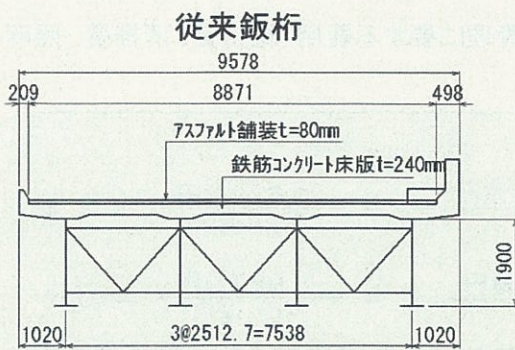
コスト縮減額……約0.3億円(LCCでは約0.8億円)

なかかわべ  
・ 中川辺高架橋の上部構造の見直し(従来鉄桁→少数鉄桁、従来箱桁→細幅箱桁)

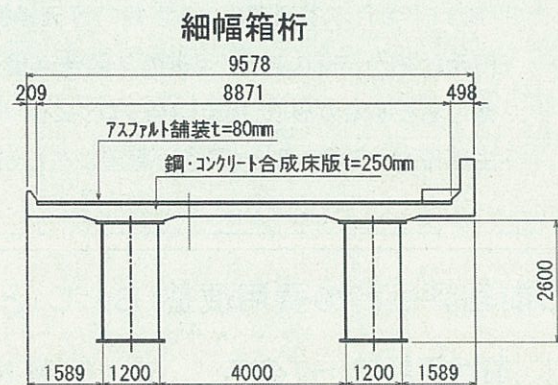
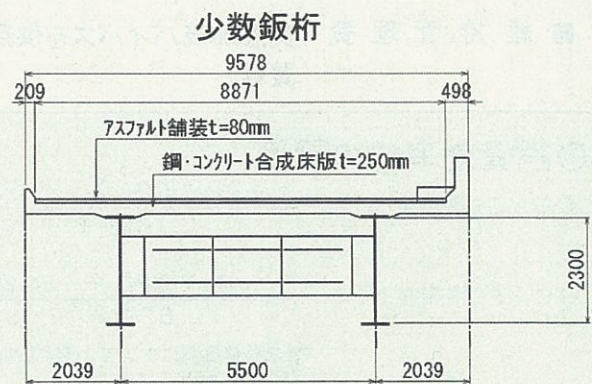
コスト縮減額……約0.8億円(LCCでは約3.0億円)

※ LCC=ライフサイクルコスト

#### 現計画



#### コスト縮減



#### (2) 代替案立案等

みのかも  
■ 美濃加茂バイパスは、既に用地買収をほぼ完了して工事を全面展開していることから、計画の変更は困難です。



## 4. 対応方針(原案)

平成14年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

### 1) 事業の必要性に関する視点

#### 事業を巡る社会情勢の変化

- 現道の幹線道路としての機能低下
- 産業・観光等の地域拠点機能の集積

#### 事業の投資効果

- 慢性的な渋滞の緩和 …… 現道交通の混雑緩和、現道の年間渋滞損失時間の改善など
- 地域づくりの支援(産業、観光等) …… 美濃加茂市の南北軸を形成、観光の支援、三次医療施設へのアクセス向上など
- 沿道環境の改善 …… 騒音の減少、CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>・SPMの排出量削減
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 2.8  
残事業の投資効率性の評価 = 10.9

#### 事業の進捗状況

- 用地取得率は約93%(平成19年度末見込み)
- 全体の事業進捗率は約80%(平成19年度末見込み)

### 2) 事業進捗の見込みの視点

#### 4工区(県道山之上古井線<sup>やまのうえこび</sup>～川辺町石神間<sup>かわべちょういしがみ</sup>)

- 県道山之上古井線<sup>やまのうえこび</sup>～国道41号現道取付 L=3.5kmについては、平成20年度に暫定2車線供用の予定  
※国道41号との立体交差点 L=0.7kmについては、平成20年代前半に暫定2車線供用予定

### 3) コスト縮減・代替案立案の可能性

#### コスト縮減・代替案立案の可能性

- 残事業費約99億円のうち、約1.1億円のコスト縮減
- 既に用地買収をほぼ完了して工事を全面展開していることから、計画の変更は困難



以上のことから美濃加茂バイパスの事業を継続する。