

## 事後評価結果（平成22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：梅村 幸一郎

事業名	一般国道19号 <small>なかつがわ</small> 中津川バイパス	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：岐阜県中津川市千旦林 至：岐阜県中津川市落合	延長	7.7 km			

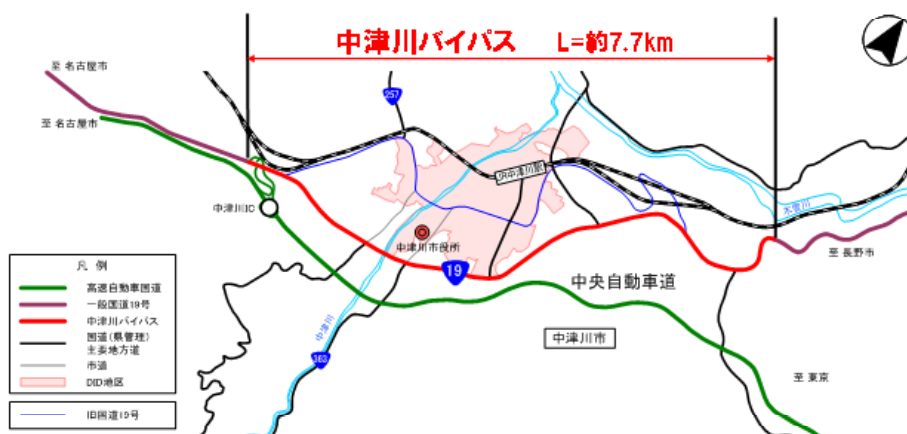
### 事業概要

中央自動車道と一体となって、文化・経済・物流を支える重要な路線である一般国道19号のうち、中津川市千旦林から中津川市落合に至る延長約7.7kmのバイパス事業。

### 事業の目的・必要性

名古屋市熱田区を起点とし、長野市に至る延長約258.9kmの一般国道19号は、名古屋圏と東濃地域、さらに木曽地域等を結び、古くから中山道として文化の交流に大きく寄与するとともに、現在においては中央自動車道と一体となって文化・経済・物流を支える重要な路線であり、中津川バイパスは、交通混雑の緩和と地域支援を目的としている。

### 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S46年度 都市計画決定：S46及びS52年度	用地着手：S47年度 工事着手：S48年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) — / — (実績) — / H18	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 220億円 (実質値) — / — 億円	実績 (名目値) — / 245億円 (実質値) — / 317億円			変動	1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	実績 (供用後バイパス)			変動	175%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	16.7km/h → 42.2km/h (供用前年度) H11年度 (供用後年度) H21年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	— → 件/億台キロ (供用直前年度) 年度 (供用後年度) 年度			
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : —	総費用 : — 億円 (事業費 : — 億円 維持管理費 : — 億円)	総便益 : — 億円 (走行時間短縮便益 : — 億円 走行経費減少便益 : — 億円 交通事故減少便益 : — 億円)		基準年 : — 年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 10.1	総費用 : 777 億円 (事業費 : 731 億円 維持管理費 : 46 億円)	総便益 : 7,865 億円 (走行時間短縮便益 : 6,939 億円 走行経費減少便益 : 822 億円 交通事故減少便益 : 104 億円)		基準年 : 平成22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

### 客観的評価指標に対応する事後評価項目

- 円滑なモビリティの確保 . . . . . 渋滞損失時間の削減、バス路線の利便性の向上、特急停車駅（中津川駅）へのアクセスが向上
- 個性ある地域の形成 . . . . . 馬籠宿、恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉など中津川市・恵那市内の観光地へのアクセスが向上。

	<p>●安全で安心できるくらしの確保・・・三次医療施設（県立多治見病院）へのアクセスが向上。  ●災害への備え・・・・・・・・・・第一次緊急輸送路に位置づけられている。  中央自動車道（中津川 I C～飯田山本 I C）の代替路線を形成。</p>
	<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  対応方針（案）は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化  国道19号の交通量は開通前と比べて、約2.6倍に増加しており、名古屋ー長野を結ぶ幹線道路として重要性が高まっている。国道19号沿線には大規模な工業団地が開発され企業の立地により、恵那市・中津川市の製造品出荷額は増加傾向にある。また、観光客数も増加傾向にある。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性  当初の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性及び改善措置の必要性はない。</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  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。</p>
	<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の。