

事後評価結果（平成15年度）

担当課：中部地方整備局道路計画課
担当課長名：小川 智弘

事業名 一般国道19号上松バイパス	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：長野県木曾郡上松町上松 至：長野県木曾郡上松町長坂		延長 2.7km

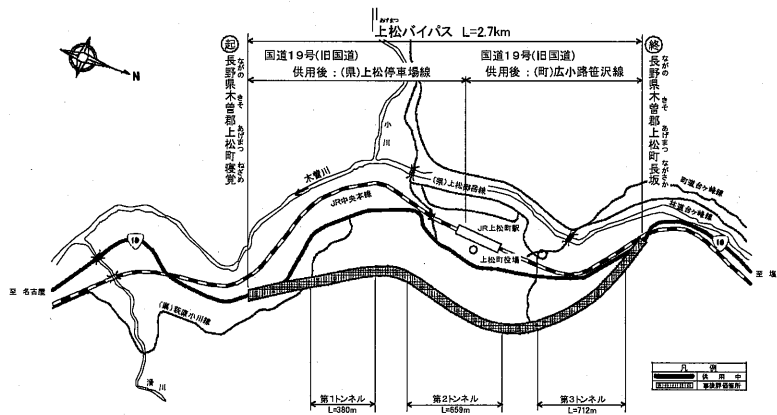
事業概要

一般国道19号は、名古屋市を起点とし長野市に至る延長約270kmの重要な幹線道路であり上松バイパスは長野県木曾郡上松町寝覚～上松町長坂を結ぶ延長2.7kmのバイパスである。

事業の目的・必要性

上松バイパスは、上松町内における市街部の交通混雑の緩和、交通安全の確保と通過車両の走行性向上を図る目的として平成10年12月に完成しました。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S45年度 都市計画決定：一年度	用地着手：H元年度 工事着手：H4年度	供用年：(当初) - / - (暫定/完成) - / H10	変動：- 倍
	事業費	計画時 (名目)：- / - 億円 暫定/完成 (実績)：- / - 億円	実績 (名目)：- / - 億円 暫定/完成 (実績)：- / 147 億円		変動：- 倍
交通量 (当該路線)	計画時：- / - 台/日 暫定/完成	実績 (暫定/完成)：- / 13,000 台/日			変動：25%
旅行速度向上	33.2 km/h → 57.1 km/h (供用前現道→当該路線) (供用直前年次) 6年度 (供用後年次) H11年度	交通事故減少	→ 一件/億台キロ (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) 一年度 (供用後年次) 一年度		
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：1.4	総費用：217 億円 (事業費：198 億円 維持管理費：19 億円)	総便益：300 億円 (走行時間短縮便益：292 億円 走行経費減少便益：5 億円 交通事故減少便益：3 億円)	基準年：平成15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

客観的評価指標に対応する事後評価項目

- 現道における総重量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
総重量25tの車両通行が不可能だった箇所（復興橋）を解消
- 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短距離で連絡する路線を構成する。
木曾二次生活圏（木曾福島町）と中津川・恵那二次生活圏（中津川市）とを連絡する。

	その他評価すべきと判断した項目 -----
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ●旧国道沿道では、交通量の減少により道路交通騒音は、昼間18dB、夜間33dBの減少により環境保全目標（環境基準）を達成。 ●CO2の年間排出量971t-CO2/年を削減し環境改善。 ●上松バイパスでは、遮音壁設置、排水性舗装等の対策により騒音を低減し環境保全目標（環境基準）を達成。
	その他評価すべきと判断した項目 -----
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 経済情勢の悪化等から、中央自動車道から一般国道19号木曾地域への大型車交通量の転換が依然として続いている。また、国道19号の交通事故は依然として横這い状況にあります。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 必要なし 当初の目標である通過交通と地域内交通の分離による旧国道の交通混雑の緩和や沿道環境改善がなされバイパス整備による効果は十分発現している。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 -----
	特記事項 -----

※ 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。