

## 再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)	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:岐阜県瑞浪市土岐町 至:岐阜県恵那市武並町		延長	8.2km	
事業概要					
一般国道19号瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)は、岐阜県瑞浪市土岐町から恵那市武並町に至る延長8.2kmの道路である。					
本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援することを目的に整備を進めている。					
H27年度事業化	H26年度都市計画決定	H28年度用地着手	H29年度工事着手		
全体事業費	311億円	事業進捗率 (令和6年3月時点)	約61%	供用済延長	0.0km
計画交通量	19,900台／日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.4(1.2) 2.2(1.8) [2%] 2.8(2.2) [1%]  果 分 析  ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。	EIRR (事業全体) 5.7% (4.7%)  (残事業) 10.5% (11.8%)  感 度 分 析  ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。	総費用 (残事業)/(事業全体) 313/540億円  事業費: 244/471億円 維持管理費: 70/70億円 更新費: 0/0億円  感 度 分 析  ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。	総便益 (残事業)/(事業全体) 768/768億円  走行時間短縮便益: 701/701億円 走行経費減少便益: 58/58億円 交通事故減少便益: 8.3/8.3億円  感 度 分 析  ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。	基準年 令和6年
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等:				
	・瑞浪恵那道路整備促進協議会が早期整備を要望。				

### 岐阜県知事の意見：

- ・対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。  
なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。
  - ・一般国道19号瑞浪恵那道路は、第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略において、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として第一次整備計画道路に位置付けられており、リニア中央新幹線の開業効果を最大限波及させるために、重要な道路となることから、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
  - ・事業費については、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。

## 事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

## 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 瑞浪恵那道路沿線に新たな工業団地(恵那西工業団地)が開発され令和5年12月完成。

## 事業の進捗状況、残事業の内容等

- 瑞浪～恵那武並の事業進捗率は約61%、用地取得率は約93%。(令和6年3月末)

## 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく。

## 施設の構造や工法の変更等

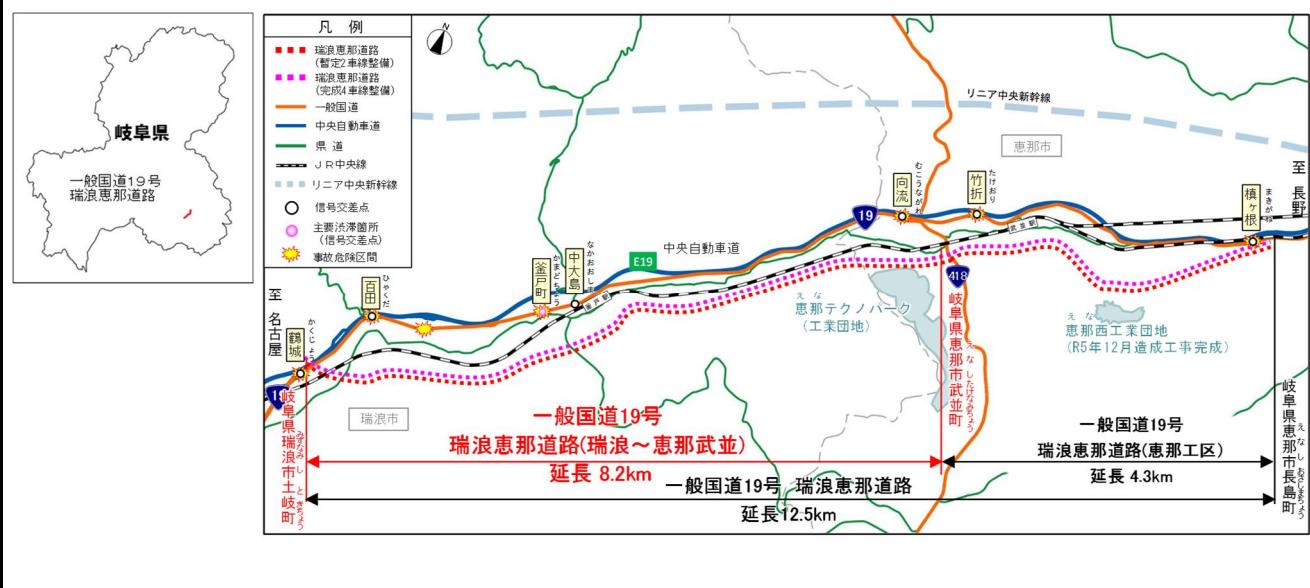
- ・跨道橋の設計について、構造形式の比較検討を行い、箱型函渠構造に変更することによってコスト縮減を図る。
  - ・3次元モデルを活用して施工ステップを可視化することによって、施工時のイメージの視覚化・共有化により対外説明や施工計画等の作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。
  - ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 | 事業継続

### 対応方針決定の理由

- 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと看えられる。

## 事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([ ]内は社会的割引率の値)

(※B/Cの値は、瑞浪市土岐町～恵那市長島町を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。)