

一般国道41号
美濃加茂バイパス
(道路事業)

説明資料

平成29年7月28日

中部地方整備局
岐阜国道事務所

目 次

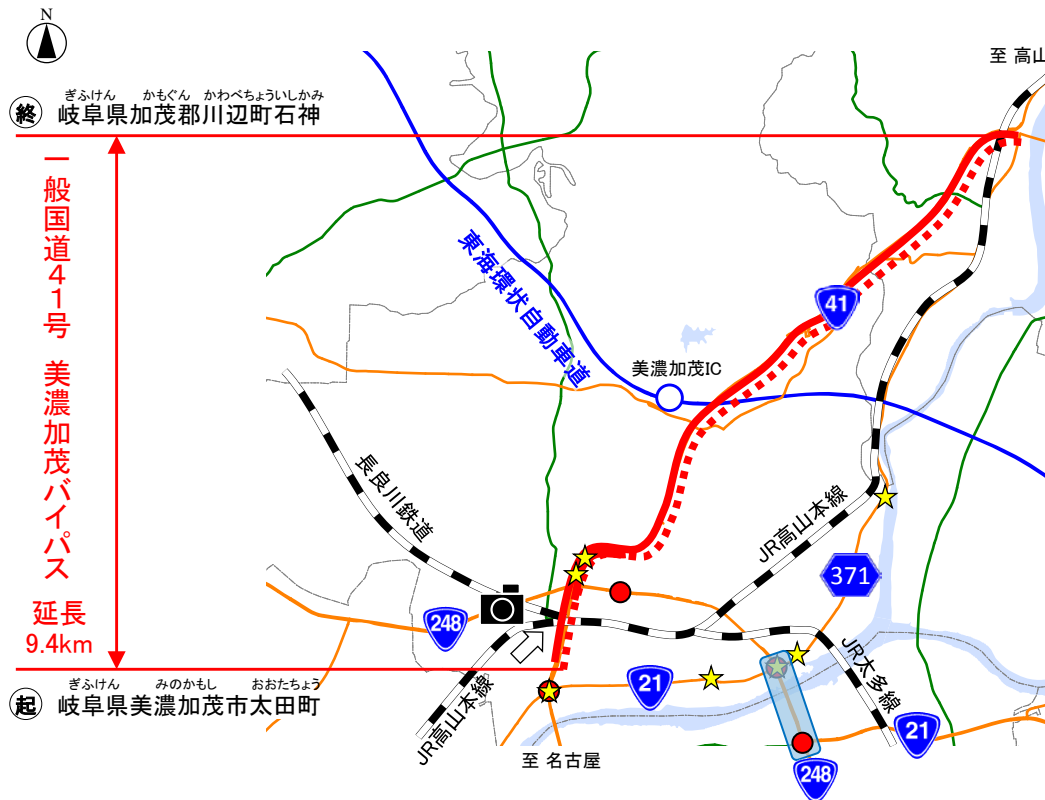
1. 一般国道41号美濃加茂バイパスの事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	P 3
① 交通渋滞の緩和	P 3
② 交通事故の減少	P 4
③ 交通転換の促進による周辺道路の交通環境改善	P 5
④ ストック効果事例：地域活性化の支援	P 6
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 7
4. 費用対効果分析	P 8
5. 代替案立案などの可能性の視点	P 9
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
7. 対応方針(原案)	P 9

1. 一般国道41号美濃加茂バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスです。美濃加茂バイパスや並行する国道21号、県道371号(旧国道41号現道)には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいます。

美濃加茂バイパスの全体位置図



至名古屋

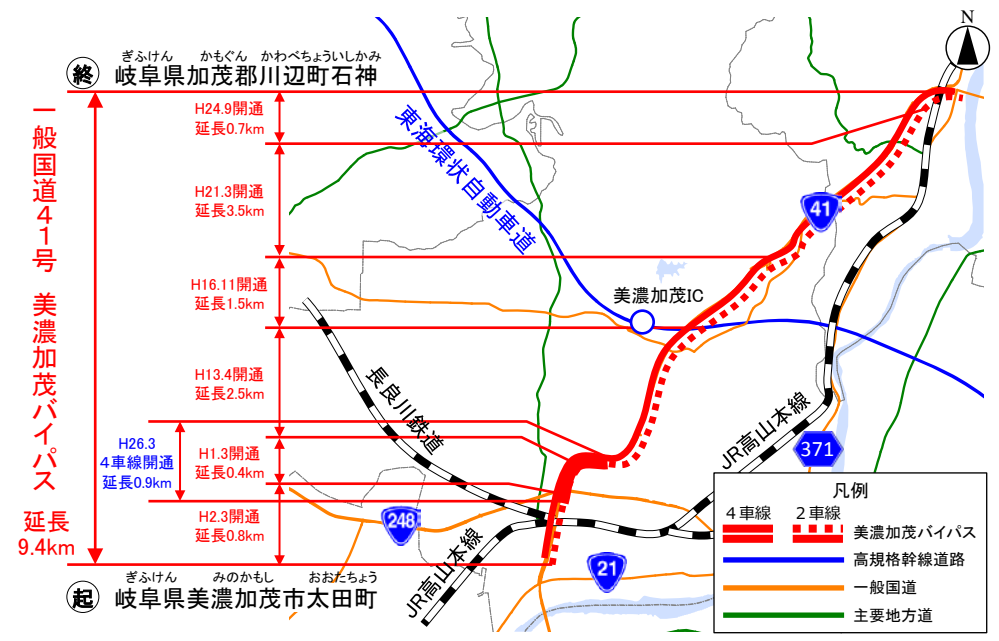
H27.9.5撮影

1. 一般国道41号美濃加茂バイパスの事業概要

(2) 計画概要

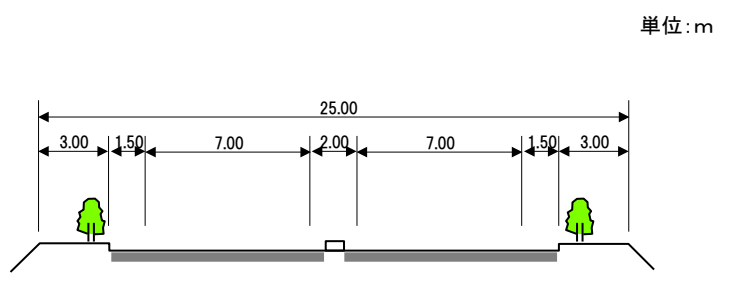
美濃加茂バイパスは、平成24年度までに全線2車線で開通、平成26年3月に太田町～山手町間(延長0.9km)について4車線で開通しています。

事業名	一般国道41号 美濃加茂バイパス
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
都市計画決定	昭和49年度、昭和55年度
事業化	昭和49年度
用地着手年度	昭和53年度
工事着手年度	昭和58年度
延長 (平成27年度末)	9.4km (うち4車線開通済0.9km)
前回の再評価	平成26年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	645億円(増減なし)

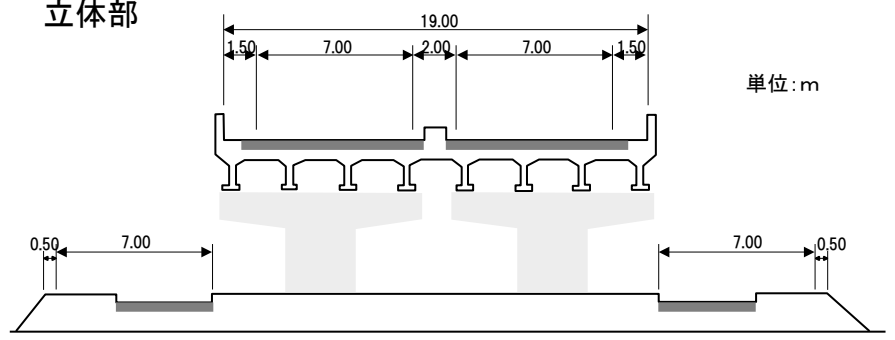


標準断面

平面部



立体部



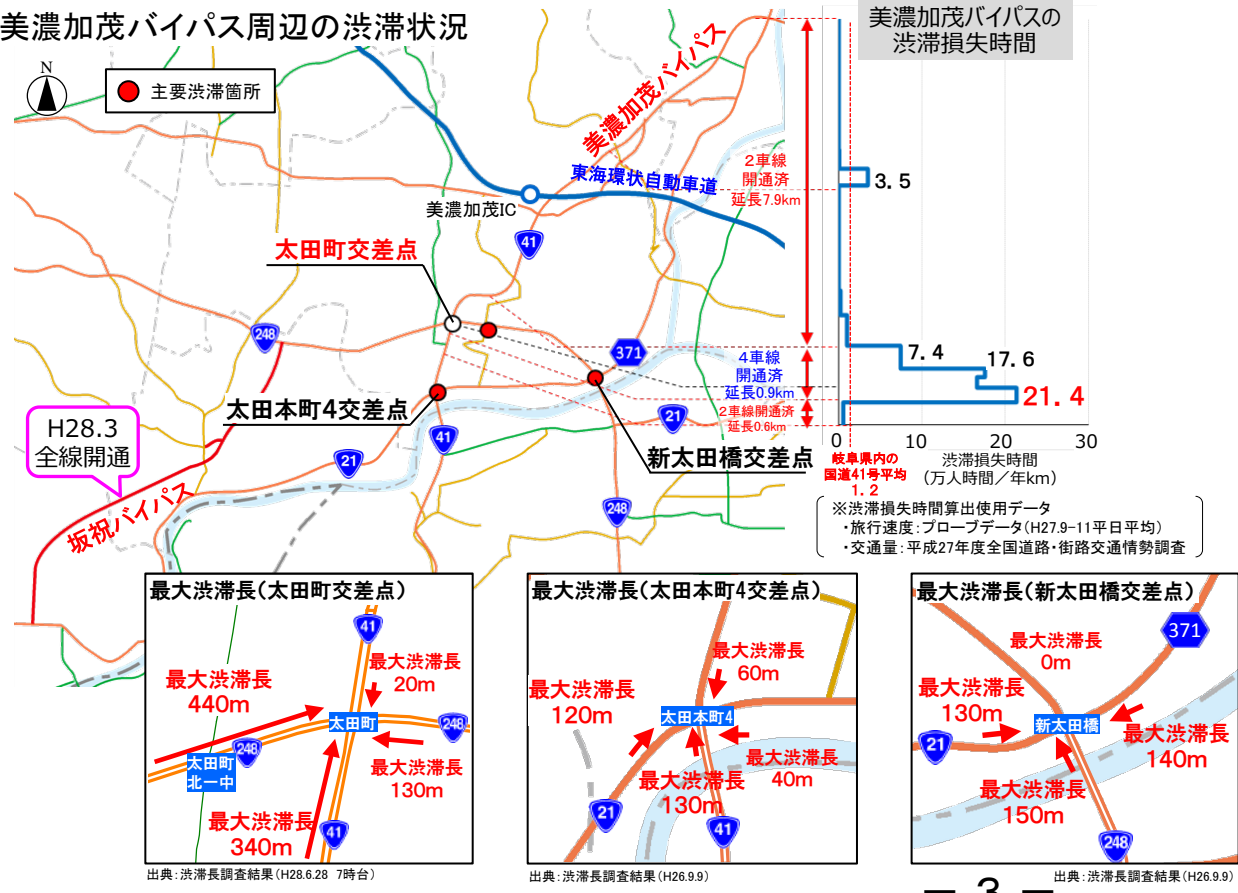
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

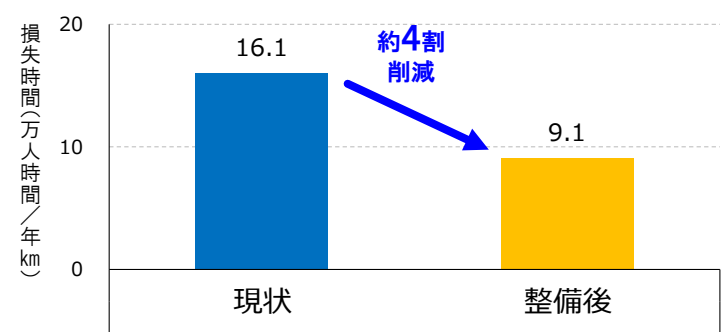
① 交通渋滞の緩和

- 美濃加茂バイパスの全線暫定開通(H24. 9)後も、太田本町4交差点では最大で130m、新太田橋交差点では最大で150mの渋滞が発生しています。
- また、坂祝バイパスの全線開通(H28. 3)後、太田町交差点の交通量が増加し、朝のピーク時には最大で440mの渋滞が発生しています。
- 美濃加茂バイパスの整備により、太田町交差点の渋滞損失時間が約4割削減するほか、周辺の交差点の渋滞損失時間も削減し、交通渋滞の緩和が期待されます。

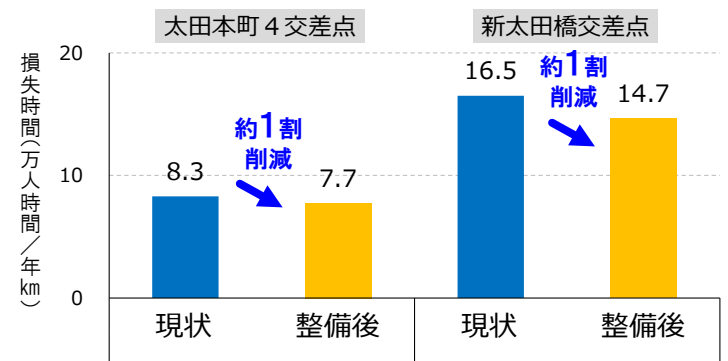
○美濃加茂バイパス周辺の渋滞状況



○太田町交差点の渋滞損失時間削減効果



○周辺交差点の渋滞損失時間削減効果



※現状…平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、プローブデータ(H27.9-11平日平均)
 整備後…交通量推計を基に整備ありなしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乗じて算出
 ※整備後…全線4車線(太田町交差点付近は立体交差)

2. 評価の視点

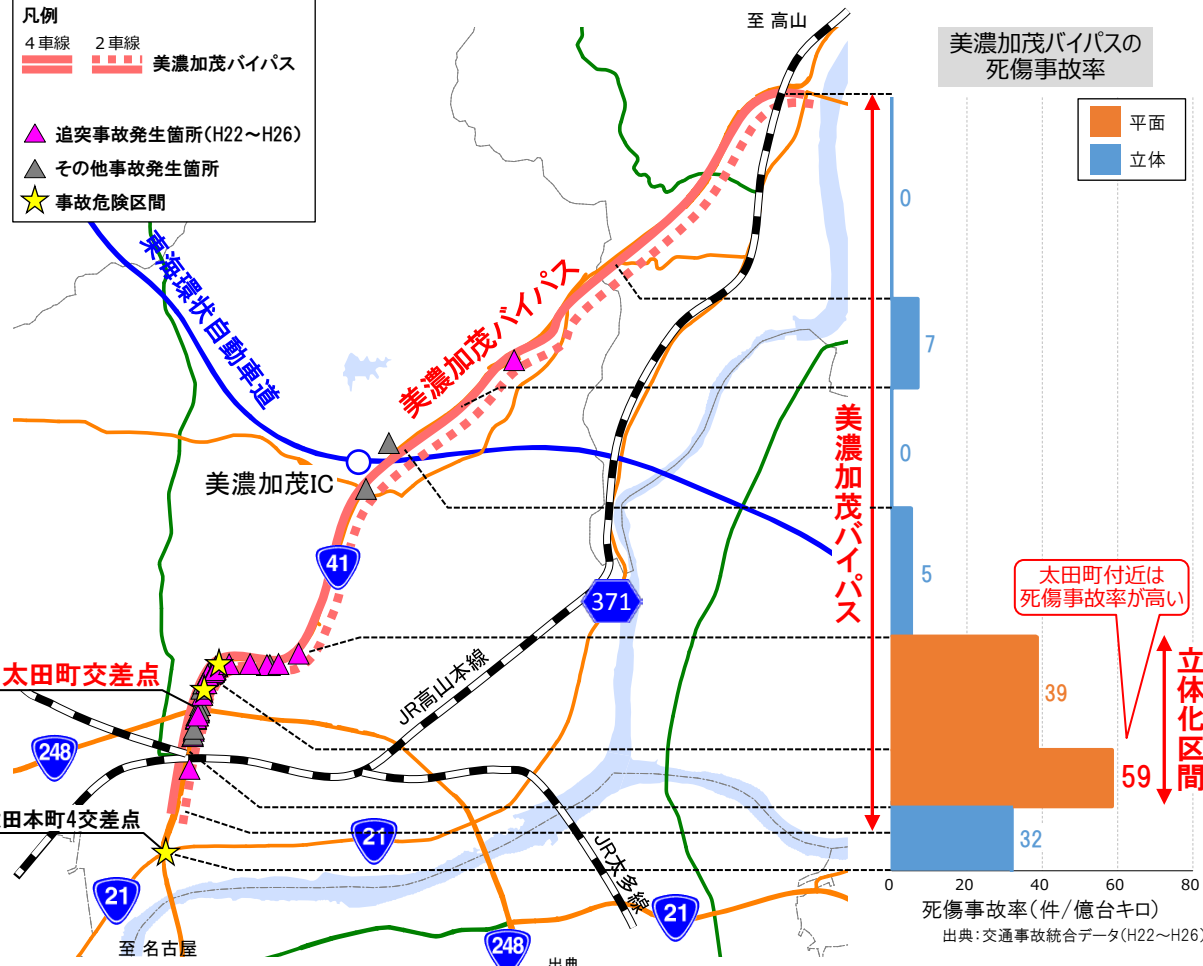
(1) 事業の必要性に関する視点

② 交通事故の減少

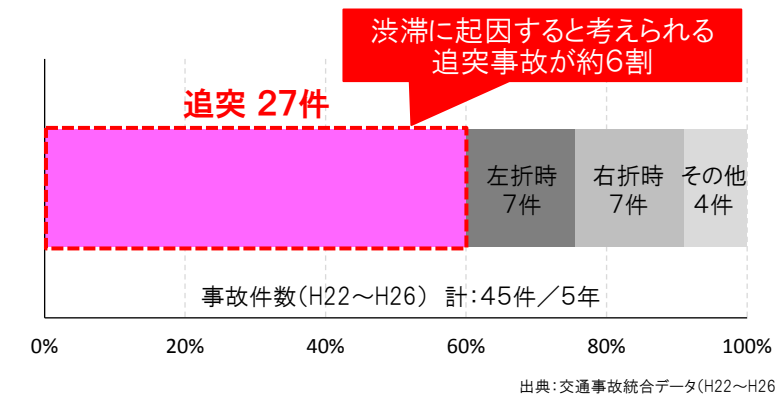
■美濃加茂バイパスの交通事故の約6割は、渋滞に起因すると考えられる追突事故が占めており、平面区間の太田町付近では死傷事故率が突出しています。

■美濃加茂バイパスの整備により、太田町交差点付近が立体化され、交通事故の減少が期待されます。

○美濃加茂バイパスの交通事故発生状況(H22～H26)



○美濃加茂バイパスの事故類型



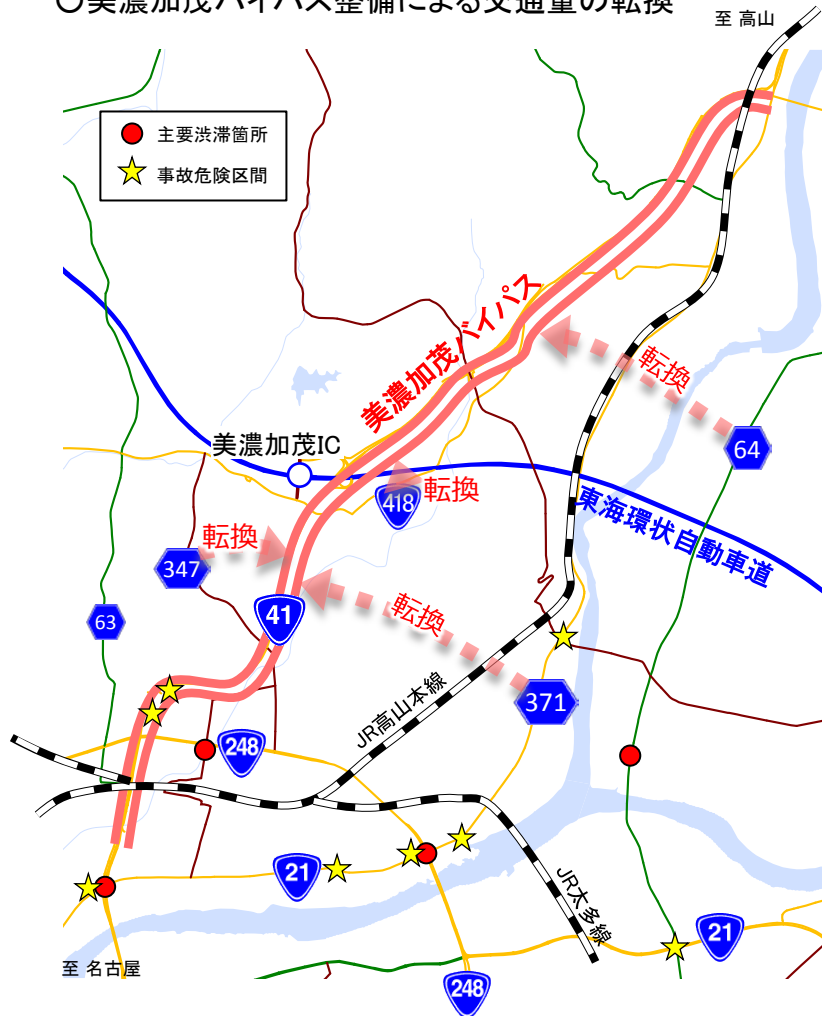
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

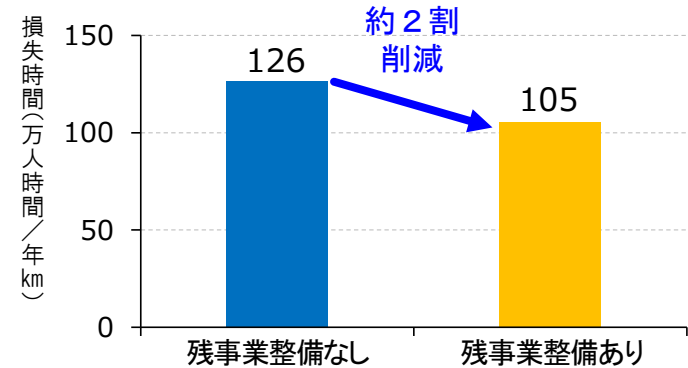
③ 交通転換の促進による周辺道路の交通環境改善

■美濃加茂バイパスの整備により県道371号線(旧国道41号現道)をはじめ周辺道路からの交通転換が促進されます。
■交通転換に伴い周辺道路においても渋滞による損失時間の低減や交通事故の減少が期待されます。

○美濃加茂バイパス整備による交通量の転換

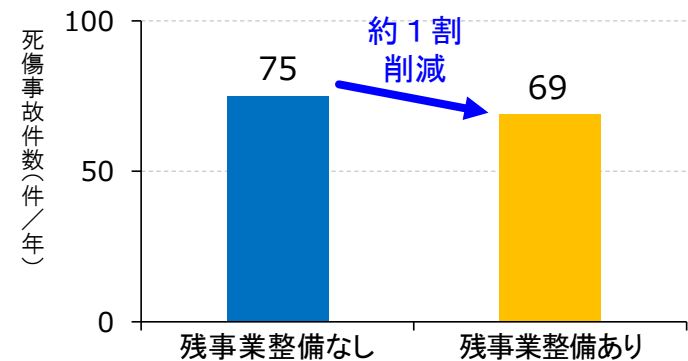


○美濃加茂バイパス並行道路の損失時間の削減



※美濃加茂バイパス並行道路…国道21号～県道371号、国道418号、県道64号、県道347号の並行区間
※整備あり・なし…交通量推計を基に整備あり・なしにおける並行道路の損失時間を算出

○美濃加茂バイパス並行道路の交通事故の削減



※美濃加茂バイパス並行道路…国道21号～県道371号、国道418号、県道64号、県道347号の並行区間
※事故件数：費用便益分析マニュアルの交通事故減少便益の算定方法に基づき算出
(交通量は交通量推計結果より)

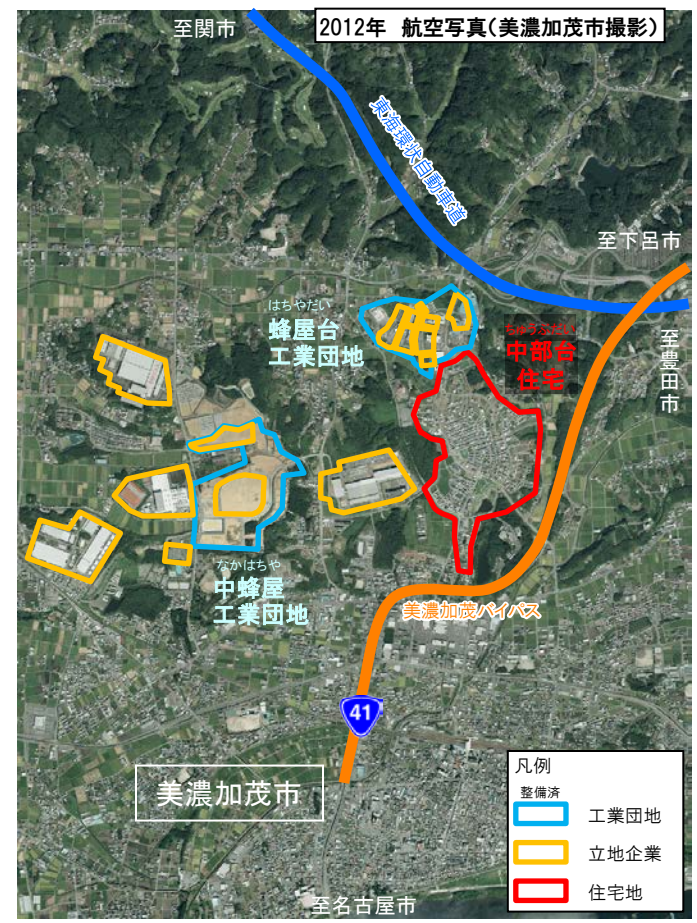
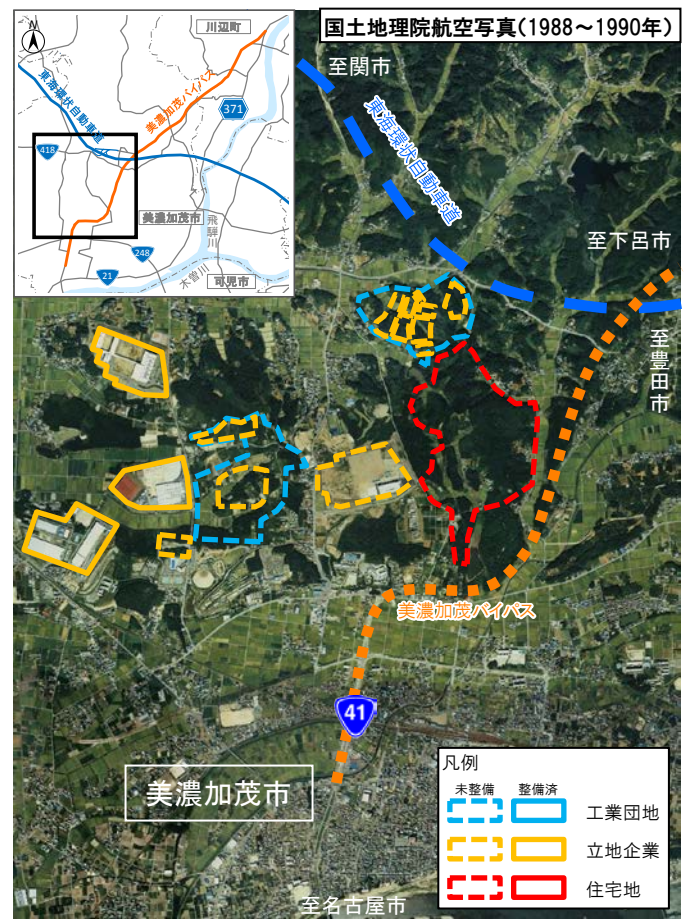
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

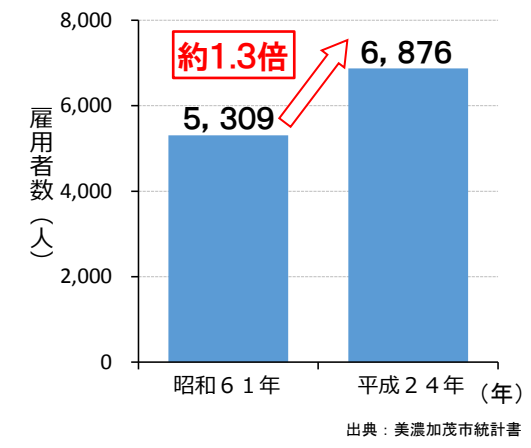
③ ストック効果事例: 地域活性化の支援

■美濃加茂バイパスの整備進展に伴い、沿線に多くの企業が立地。その結果、美濃加茂市の製造業雇用者数、人口とも約1.3倍に増加し、美濃加茂市の活性化に寄与しています。

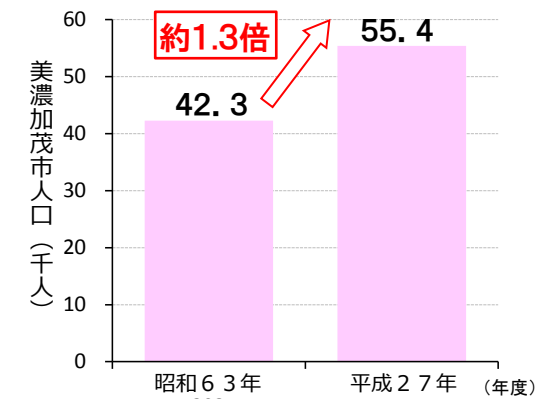
○美濃加茂バイパス周辺の企業・住宅の立地状況



・美濃加茂市の雇用者数(製造業)の推移



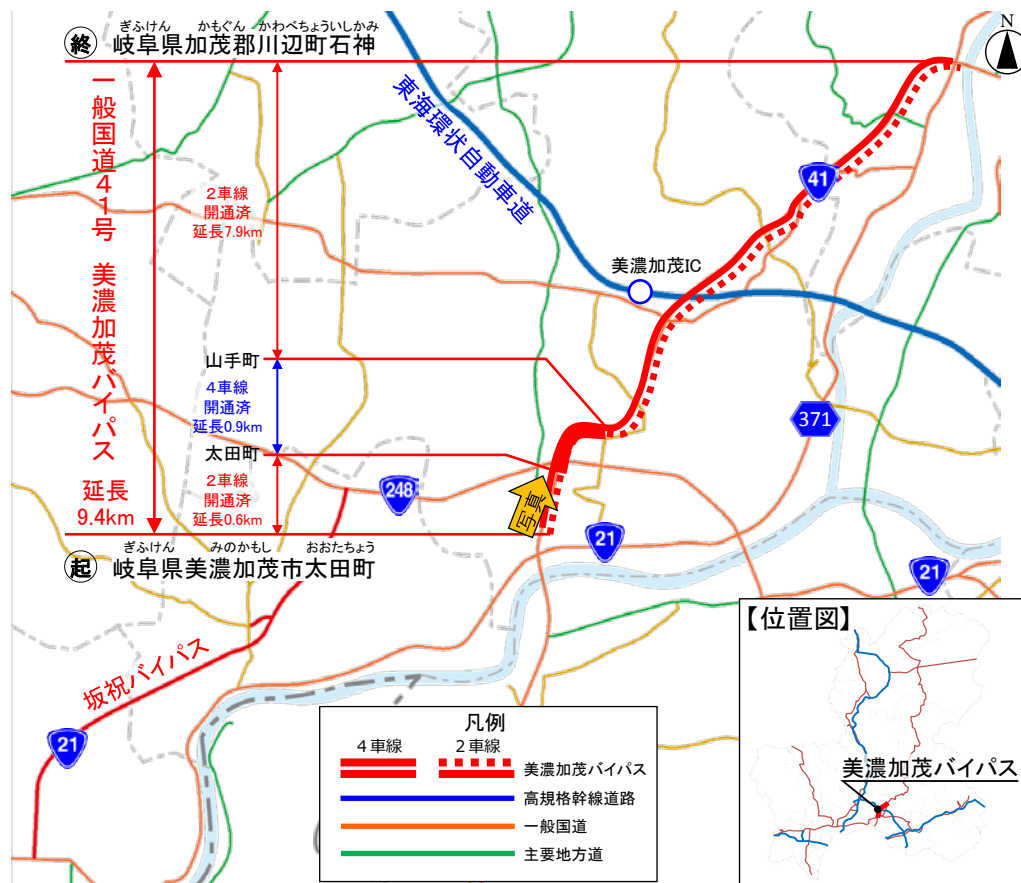
・美濃加茂市の人口推移



3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

- 平成24年度までに、全線2車線で開通しています。また、平成26年3月には、太田町周辺が4車線で開通しています。
- 坂祝バイパス開通(H28.3)の影響を含め、周辺交通状況を踏まえつつ、完成4車線化を進めていきます。



【太田町交差点(平成23年3月撮影)】



【太田町交差点(平成27年9月撮影)】



区間	美濃加茂バイパス
備考	【用地】 100%→100% (平成25年度末→平成28年度末) 【事業進捗率】 78%→78% (平成25年度末→平成28年度末)

4. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

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

【事業全体】

事業区間	便 益 (億円)				費 用 (億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
美濃加茂バイパス	1,542	201	94	1,837	1,029	67	1,096	1.7	1.6

【残事業】

事業区間	便 益 (億円)				費 用 (億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
美濃加茂バイパス	280	13	12	305	108	17	126	2.4	2.2

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、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。

【前回再評価時からの変更点】

1. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H29)

5. 代替案立案などの可能性の視点

■美濃加茂バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、周辺道路の交通環境改善、美濃加茂市の活性化など、期待される効果が大きい事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切であると考えます。

6. 県・政令市への意見聴取結果

■岐阜県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続については異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、下記の内容についてご配慮願います。

・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

7. 対応方針(原案)

■一般国道41号美濃加茂バイパスの事業を継続する。