

一般国道19号
中津川バイパス
(道路事業)

説明資料

平成22年 7月28日

中部地方整備局 多治見砂防国道事務所

目 次

1. 中津川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費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	…P 3
②事業効果の発現状況	
1)交通混雑の緩和	…P 4
2)地域支援	…P 5
③社会経済情勢の変化	
1)人口の変化	…P 7
2)自動車保有台数の変化	…P 7
3)交通量の変化	…P 7
4)地域経済の発展	…P 8
3. 対応方針(原案)	…P 9

1. 中津川バイパスの事業概要

(1) 事業目的

名古屋市^{あつた}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^{とうのう}地域、さらに木曾^{きそ}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経済活動・物流を支える重要な路線です。

中津川バイパスは、交通混雑の緩和と地域開発を目的とした、中津川市千旦林^{なかつがわしせんだんばやし}から中津川市落合^{なかつがわしおちあい}に至る延長約7.7kmのバイパスで、昭和60年11月に暫定2車線で全線開通し、その後順次4車線化を進め、平成18年2月に残っていた0.9km区間が整備され、全線4車線で開通しました。

中津川バイパスの全体位置図

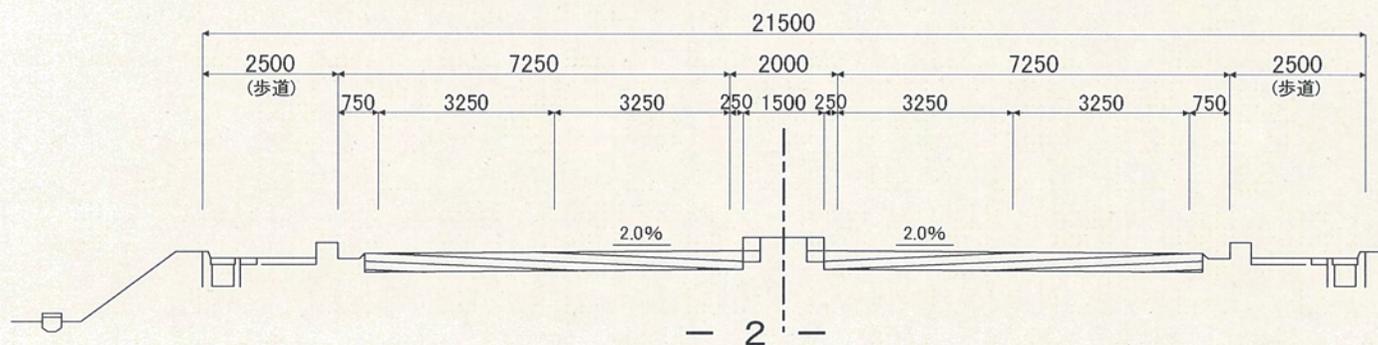


1. 中津川バイパスの事業概要

(2) 計画概要

■事業名	:	一般国道19号中津川バイパス
■起終点	:	(起点) <small>ぎふけん なかつがわし せんだんぼやし</small> 岐阜県中津川市千旦林 (終点) <small>ぎふけん なかつがわし おちあい</small> 岐阜県中津川市落合
■延長	:	7.7 km
■道路規格	:	第3種第2級
■設計速度	:	60km/h
■車線数	:	4車線
■都市計画決定	:	昭和47年3月22日 昭和53年1月24日
■事業化	:	昭和46年度
■用地着手年度	:	昭和47年度
■工事着手年度	:	昭和48年度
■前回の再評価	:	平成13年度(指摘事項なし:継続)
■全体事業費	:	約245億円

標準断面図



2. 評価の視点

①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■費用便益比(B/C)

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} = \frac{6,939\text{億円} + 822\text{億円} + 104\text{億円}}{731\text{億円} + 46\text{億円}} = 10.1$$

※事業費及び維持管理費は現在価値に換算

■費用・事業期間

事 項	前回再評価時(H13)	事業完了時	変化	備 考
全体事業費	約220億円	約245億円	約25億円の コスト増	地滑り対策工事等の実施 による工費の増加
事業期間	—	S46年度～H17年度 〈事業期間35年〉	—	—

■施設の利用状況

事 項		供用前	供用後		変化	備 考
			全線暫定2車	完成		
現況 交通量	現道	14,500台/12h(S55)	7,800台/12h(S63)	— (※)	6,700台/12h減少	バイパス供用により 交通転換が図られ、 現道(旧国道19号) の交通量が減少
	バイパス	—	17,000台/12h(S63)	26,300台/12h(H21)		
ピーク時 旅行速度	現道	12.7km/h(S55)	31.0km/h(S63)	— (※)	29.5km/h上昇	バイパス供用により 円滑性が向上
	バイパス	—	41.0km/h(S63)	42.2km/h(H21)		

※現道が市道に移管されたため調査データ無し

2. 評価の視点

②事業効果の発現状況

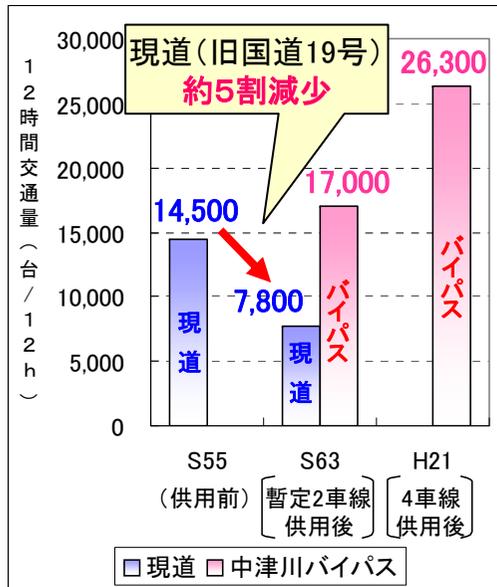
1) 交通混雑の緩和

- 中津川バイパスの暫定2車線供用により、現道（旧国道19号）の交通量は、**約5割減少**
- ピーク時旅行速度は、**約30km/hアップ**
- 4車線供用後の沿道地域にお住まいの方へのアンケート回答では、約7割の方が、中津川バイパスを利用することで「**定時性が高い**」「**広く走りやすい**」と回答

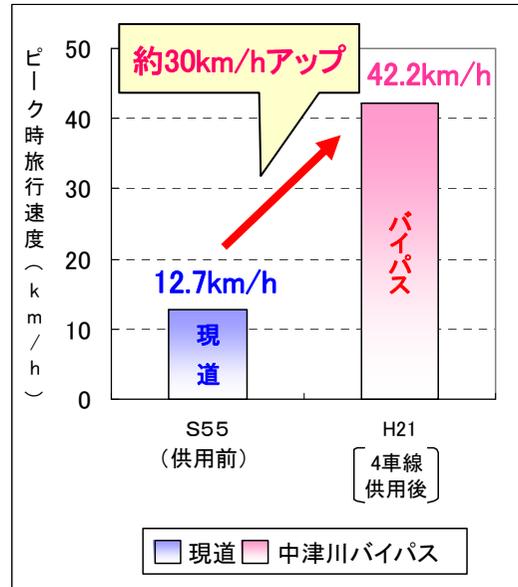


昭和40年代の国道19号
出典：中津川市

【現道および中津川バイパスの12時間交通量(7:00~19:00)の変化】



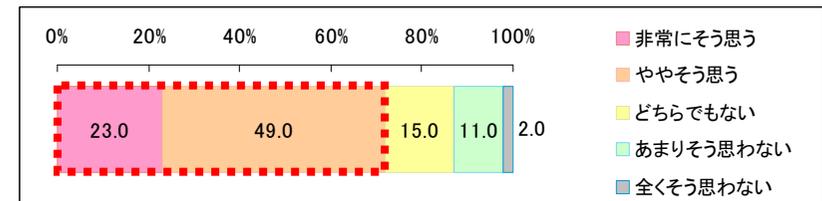
【現道および中津川バイパスのピーク時旅行速度の変化】



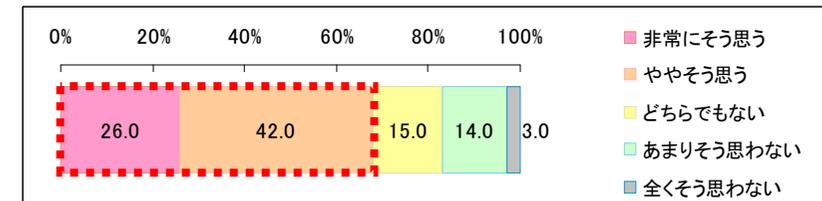
データ：道路交通センサス、H21は定期観測調査(秋期)

【4車線供用後の道路利用者へのアンケート結果】

Q: 中津川バイパスを利用することで時間どおりに目的地に到着できる。



Q: 中津川バイパスが広く走りやすいと思う。



調査対象：中津川・恵那市居住者のうち、平成21年に中津川バイパスを走行した方

実施時期：平成21年12月

実施主体：国土交通省

全体数：N=100人

2. 評価の視点

2) 地域支援

a) 通勤圏の拡大

■ 中津川市は工業用地が立地し、他県・県内各市町村からの通勤者は、供用前(S55年)から暫定2車線供用後(H12年)で約2.4倍と増加しており、利便性向上により通勤圏が拡大している。

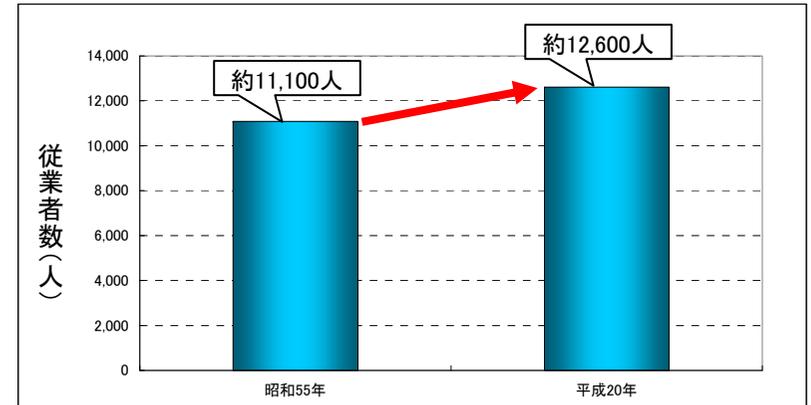


中津川中核工業団地
出典: 中津川市



【中津川市の製造業従業者数の変化】

S55年 約11,100人 → H20年 約12,600人
約14%増加

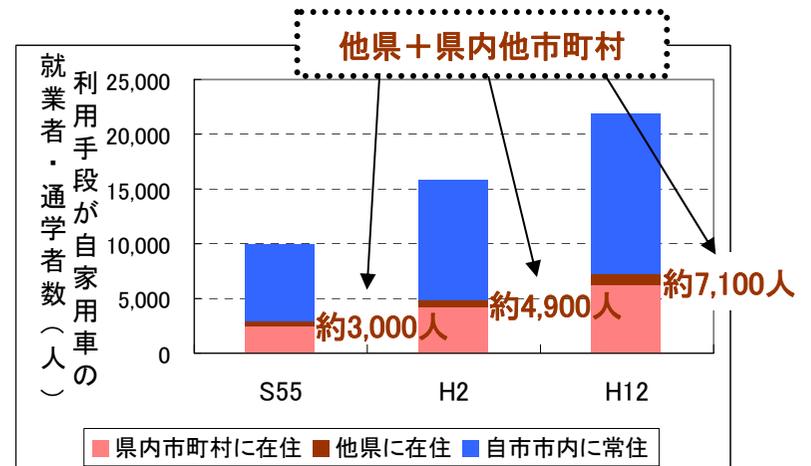


※中津川市は平成17年2月に市町村合併しており、昭和55年はこれらの市町村のデータを合算して算出している。

データ: 経済産業省 工業統計調査

【旧中津川市への自家用車通勤者数の変化】

S55年 約3,000人 → H12年 約7,100人
約2.4倍に増加



データ: 国勢調査(自家用車を利用交通手段とした従業地・通学地による15歳以上の自宅外就業者・通学者数)

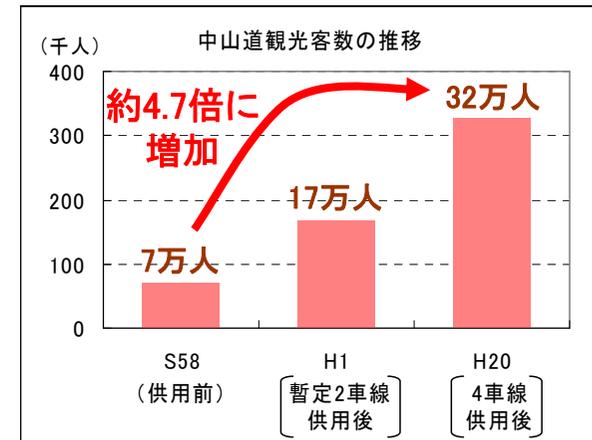
2. 評価の視点

b) 観光振興に寄与

- 地域連携が高まり、観光需要が増加(中山道の観光客数が**約4.7倍**)
- 中津川バイパスは中津川市・恵那市周辺の観光拠点を結ぶ主要な観光ルートとなっており、観光振興に寄与(地元自治体の声より)



【中山道の観光客数の変化】



【地元自治体の声】

- ・ 恵那峡、馬籠、妻籠間は観光の交流が多く、周遊ルートとして国道19号を利用している。(恵那市)
- ・ 馬籠宿方面へは、国道19号を利用して、沖田交差点から旧中山道へ向かう利用が多い。(中津川市)



馬籠宿

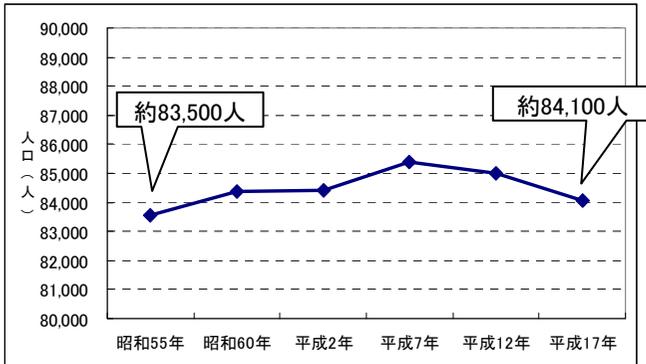
出典: 中津川市観光協会

2. 評価の視点

③社会経済情勢の変化

1)人口の変化

昭和55年～平成17年の中津川市の人口は**ほぼ横ばい**。
(S55：約83,500人→H17：約84,100人)

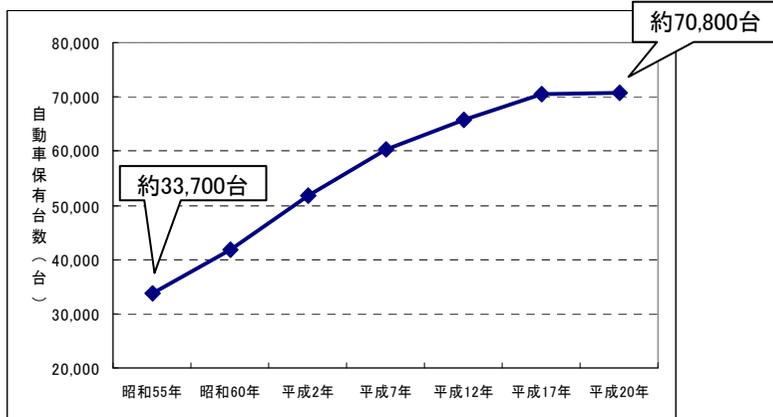


データ:国勢調査

※中津川市は平成17年2月に市町村合併しており、平成12年以前はこれらの市町村のデータを合算して算出している。

2)自動車保有台数の変化

昭和55年～平成20年の中津川市の自動車保有台数は**約2.1倍に増加**。
(S55：約33,700台→H20：約70,800台)

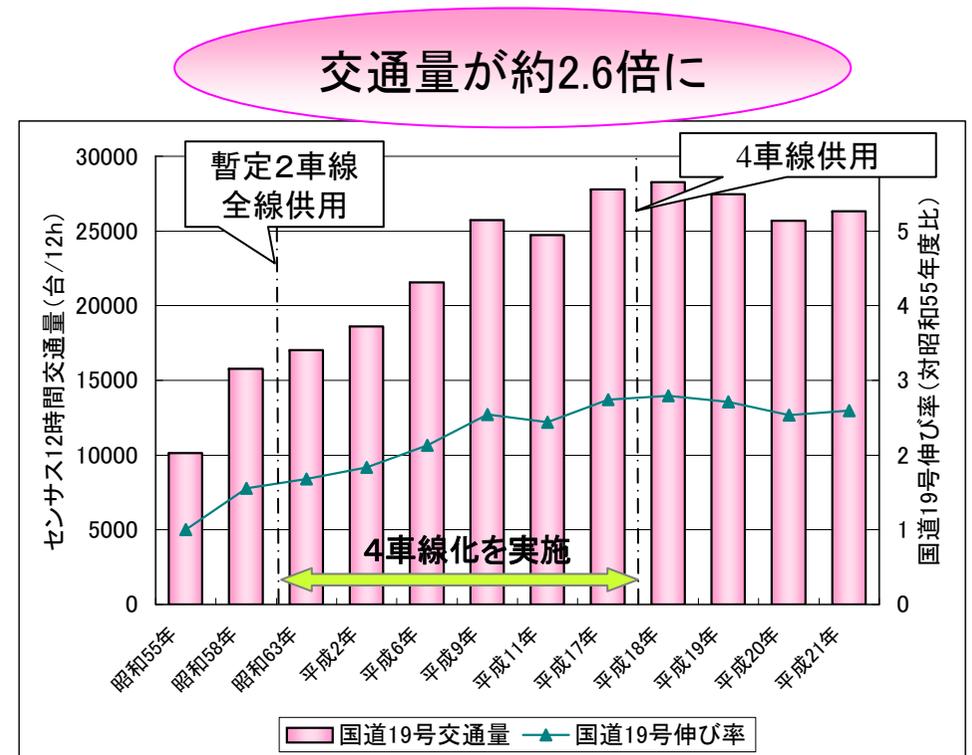


データ:市町村別自動車保有車両数

※H12以前は旧長野県山口村のデータは含んでいない。

3)交通量の変化

昭和55年～平成21年の中津川バイパスを利用する交通量は**約2.6倍に増加**。
(S55：約10,100台→H21：約26,300台)



データ:道路交通センサス、H18～H21は定期観測調査(秋期)
(調査箇所:中津川市手賀野付近)

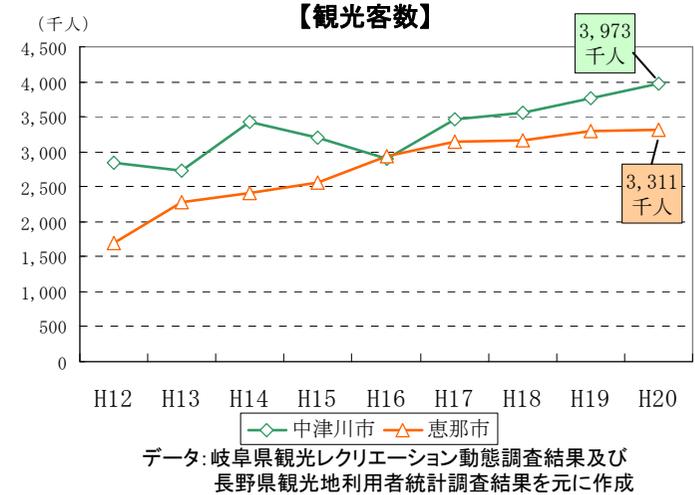
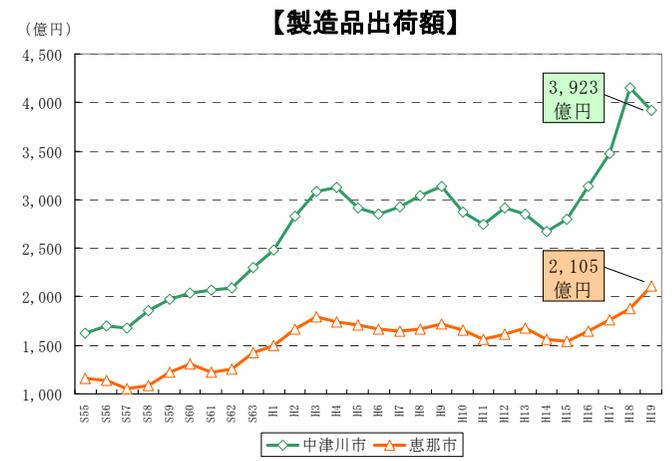
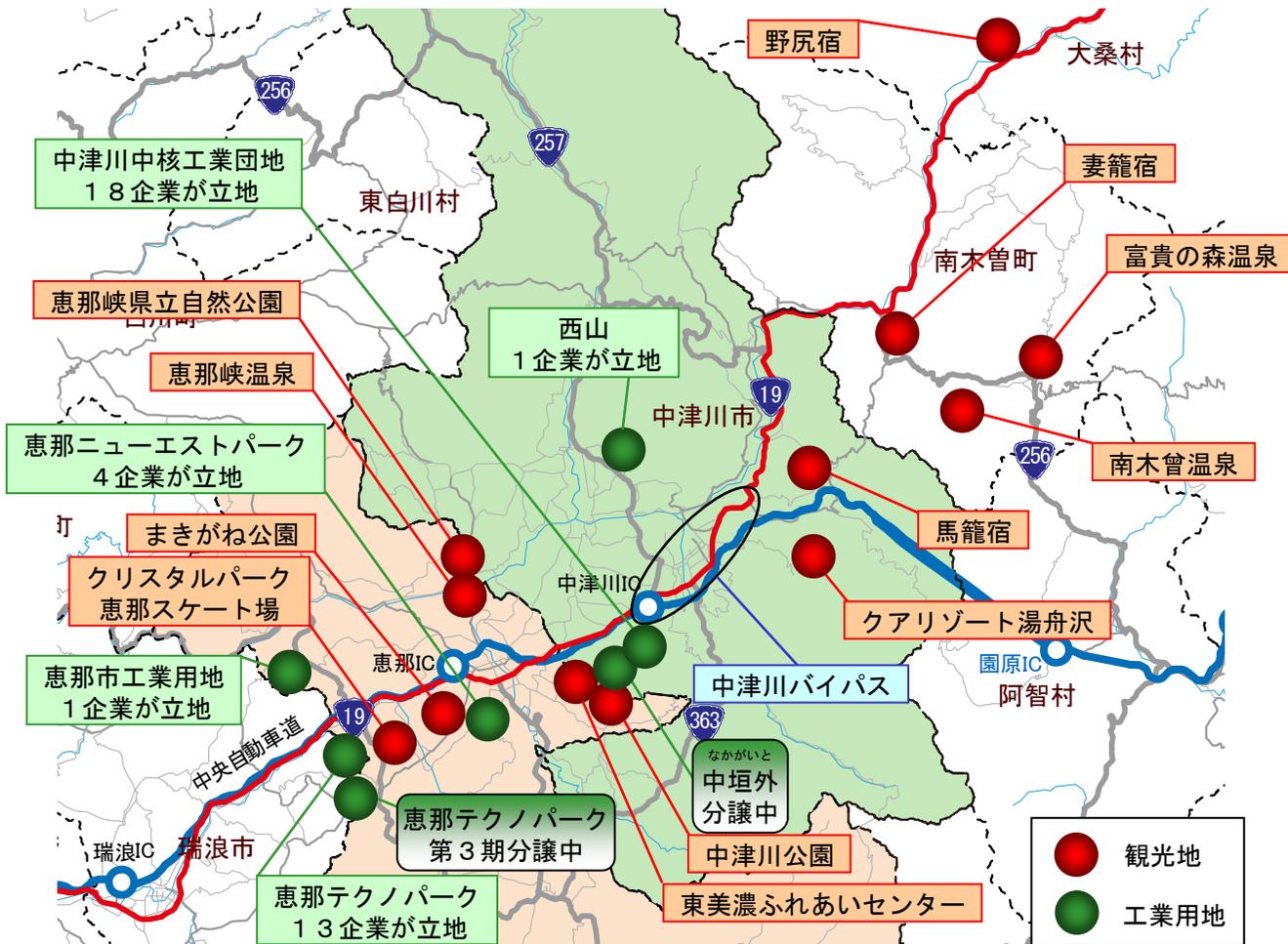
2. 評価の視点

4) 地域経済の発展

■中津川市・恵那市は、岐阜県全体の製造品出荷額の約10%を占める工業都市であり、国道19号沿線には大型の工業用地が立地。

更に、恵那テクノパーク第3期の開発により、今後、企業誘致が進む可能性が高い。

■歴史や自然への関心の高まりなどから、観光需要が増加。



3. 対応方針(原案)

平成17年度の完成から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の視点で事後評価を行いました。

○今後の事後評価の必要性

中津川バイパスは事業が完了しており、当初の整備目的に対し、効果を発現していること、さらに費用便益比が10.1であることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。

○改善措置の必要性

中津川バイパスは当初に期待した目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

○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

本事業の効果は十分に発現しており、同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要はないと考えます。