

一般国道21号  
可児御嵩バイパス  
(道路事業)

説明資料

平成22年9月7日

多治見砂防国道事務所

# 目 次

<b>1. 可児御嵩バイパスの事業概要</b>	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
<b>2. 費用対効果分析</b>	P 3
<b>3. 前回評価時との比較表</b>	P 5
<b>4. 評価の視点</b>	
(1) 事業の必要性等に関する視点	
1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果	P 6
2) 事業の進捗状況	P 10
(2) 事業の進捗の見込みの視点	P 10
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 11
<b>5. 県・政令市への意見聴取結果</b>	P 11
<b>6. 対応方針（原案）</b>	P 12

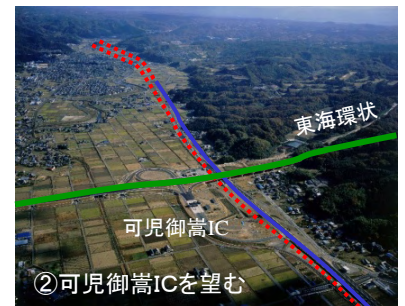
# 1. 可児御嵩バイパスの事業概要

## (1) 事業目的

一般国道21号は<sup>ぎふけん みずなみし</sup>岐阜県瑞浪市を起点とし、<sup>ときし</sup>土岐市、<sup>かにし</sup>可児市、<sup>みのかもし</sup>美濃加茂市、<sup>かかみがはらし</sup>各務原市、<sup>ぎふし</sup>岐阜市、<sup>おおがきし</sup>大垣市など岐阜県の主要都市を経て、<sup>しがけん まいばらし</sup>滋賀県米原市に至る延長約102kmの東西軸を形成する広域的な主要幹線道路です。

本事業の可児御嵩バイパスは、<sup>かに みたけ</sup>岐阜県可児郡御嵩町井尻から<sup>ぎふけん かにぐん みたけちょう いじり</sup>可児市中恵戸に至る延長約8.0kmのバイパスであり、下記の4点を主な目的として事業を推進しています。

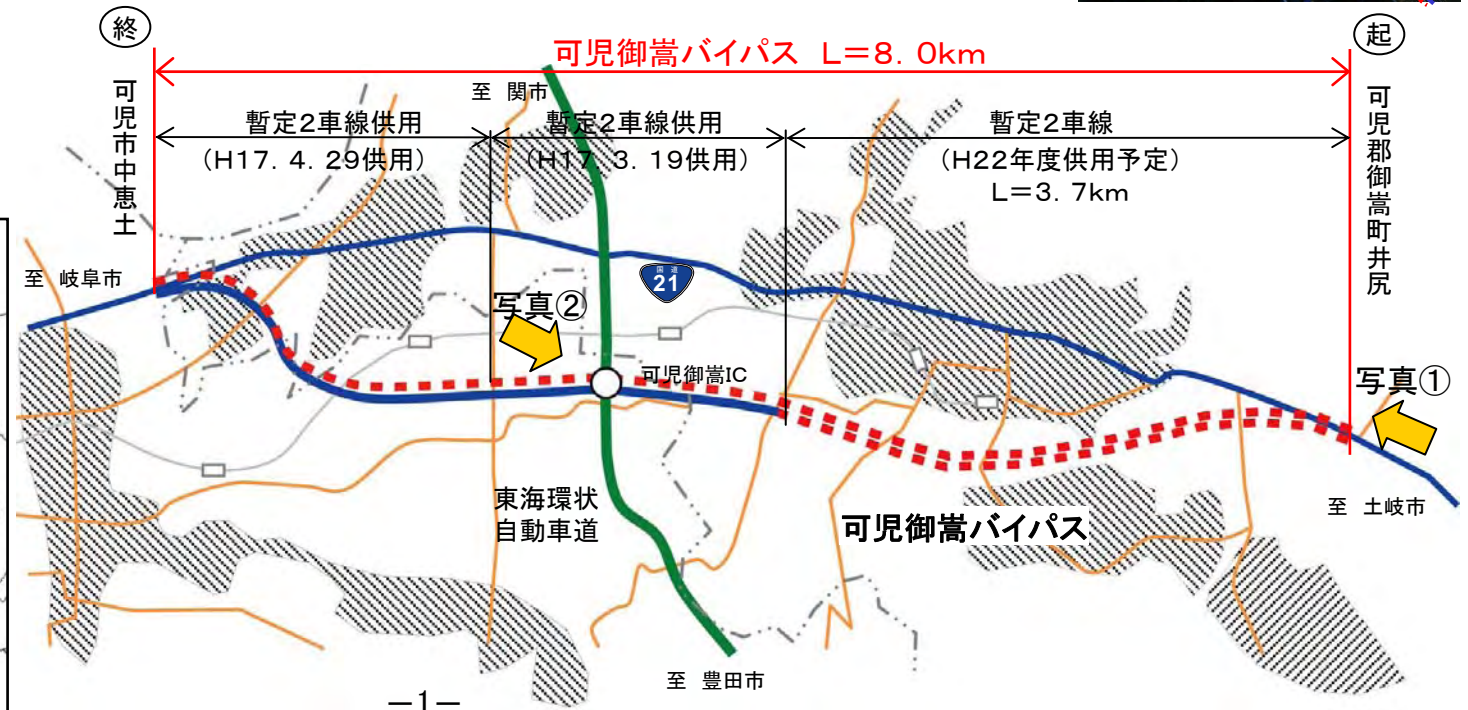
- ① 渋滞の緩和
- ② 交通安全の確保
- ③ 沿道環境の改善
- ④ 地域経済発展の支援



路線位置図



可児御嵩バイパスの全体位置図



## (2) 計画概要

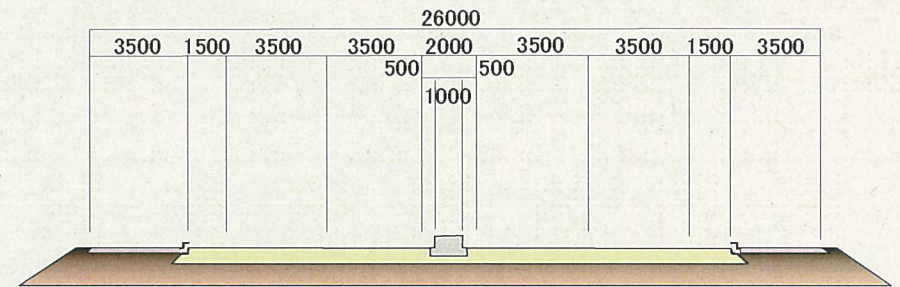
- 事業名 : 一般国道21号可児御嵩バイパス かに みたけ
- 起終点 : (起点) 岐阜県可児郡御嵩町井尻 ぎふけん かにぐん みたけちょう いじり  
(終点) 岐阜県可児市中恵土 ぎふけん かにし なかえど
- 延長 : 8.0 km
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80 km/h
- 車線数 : 完成4車線 (暫定2車線)
- 都市計画決定 : 昭和50年7月 (可児市)  
昭和59年3月 (御嵩町)
- 事業化 : 平成3年度
- 用地着手年度 : 平成5年度
- 工事着手年度 : 平成12年度
- 前回の再評価 : 平成17年度  
(指摘事項なし : 継続)
- 全体事業費 : 349億円

### 標準断面図

第3種第1級  
80km/h

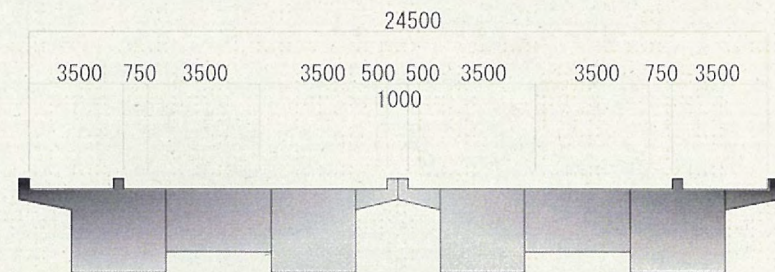
土工部

単位: mm



橋梁部

単位: mm



## 2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

- 走行時間短縮便益： 可児御嵩バイパスの整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益： 可児御嵩バイパスの整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例：燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- 交通事故減少便益： 可児御嵩バイパスの整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失：運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 事業費： 可児御嵩バイパスの整備に要する費用(工事費、用地費等)
- 維持管理費： 可児御嵩バイパスを供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

### ○投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \diamond \text{B/C(事業全体)} &= \frac{768\text{億円} + 27\text{億円} + 2.5\text{億円}}{393\text{億円} + 30\text{億円}} = \frac{797\text{億円}}{423\text{億円}} = 1.9 \\ \diamond \text{B/C(残事業)} &= \frac{246\text{億円} + 0.82\text{億円} + 3.5\text{億円}}{34\text{億円} + 30\text{億円}} = \frac{250\text{億円}}{64\text{億円}} = 3.9 \end{aligned}$$

※残事業については、暫定2車線から完成4車線への整備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。

## 2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

### ○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回の再評価時	全体事業= 2.9	残事業=4.6
今回の再評価時	全体事業= 1.9	残事業=3.9

### 【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂
  - ①便益算出の検討年数を40年から50年に変更
  - ②便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
2. 交通流推計に用いるデータの変更
  - ①OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
  - ②将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更
3. その他、本事業に特化した変更点
  - ①事業費の増加(横断BOXの追加等による工費の増加)
  - ②便益・費用の条件設定の変更
    - 1)全体事業  
前回評価:(便益)部分暫定2車線供用から完成4車線整備に係る便益を算出  
(費用)未供用区間全体の費用を算出  
今回評価:(便益)全線未整備から完成4車線整備に係る便益を算出  
(費用)全線未整備から完成4車線整備に係る費用を算出
    - 2)残事業  
前回評価:(便益)部分暫定2車線供用から完成4車線整備に係る便益を算出  
(費用)未供用区間に関する評価時点の残事業の費用を算出  
今回評価:(便益)全線暫定2車線整備から完成4車線整備に係る便益を算出  
(費用)未供用区間に関する評価時点の残事業の費用を算出

### 3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H17再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考	
全体事業費	310億円	349億円	横断BOXの追加等による工費の増加	
費用対効果(B/C)	2.9	1.9		
全体事業	総費用(C)	約172億円	約423億円	費用便益分析マニュアルの改訂 事業費の増加 便益・費用の条件設定の変更
	総便益(B)	約502億円	約797億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更 便益・費用の条件設定の変更
費用対効果(B/C)	4.6	3.9		
残事業	総費用(C)	約110億円	約64億円	費用便益分析マニュアルの改訂 事業費の増加 便益・費用の条件設定の変更
	総便益(B)	約502億円	約250億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更 便益・費用の条件設定の変更
事業を巡る社会情勢等の変化	渋滞長(200m以上) 上恵土交差点	渋滞長(200m以上) 上恵土交差点		
	騒音値(夜間) 上恵土 71dB	騒音値(夜間) 長岡 69dB		
事業の進捗状況	事業 70% 用地 86%	事業 88% 用地 100%		

# 4. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

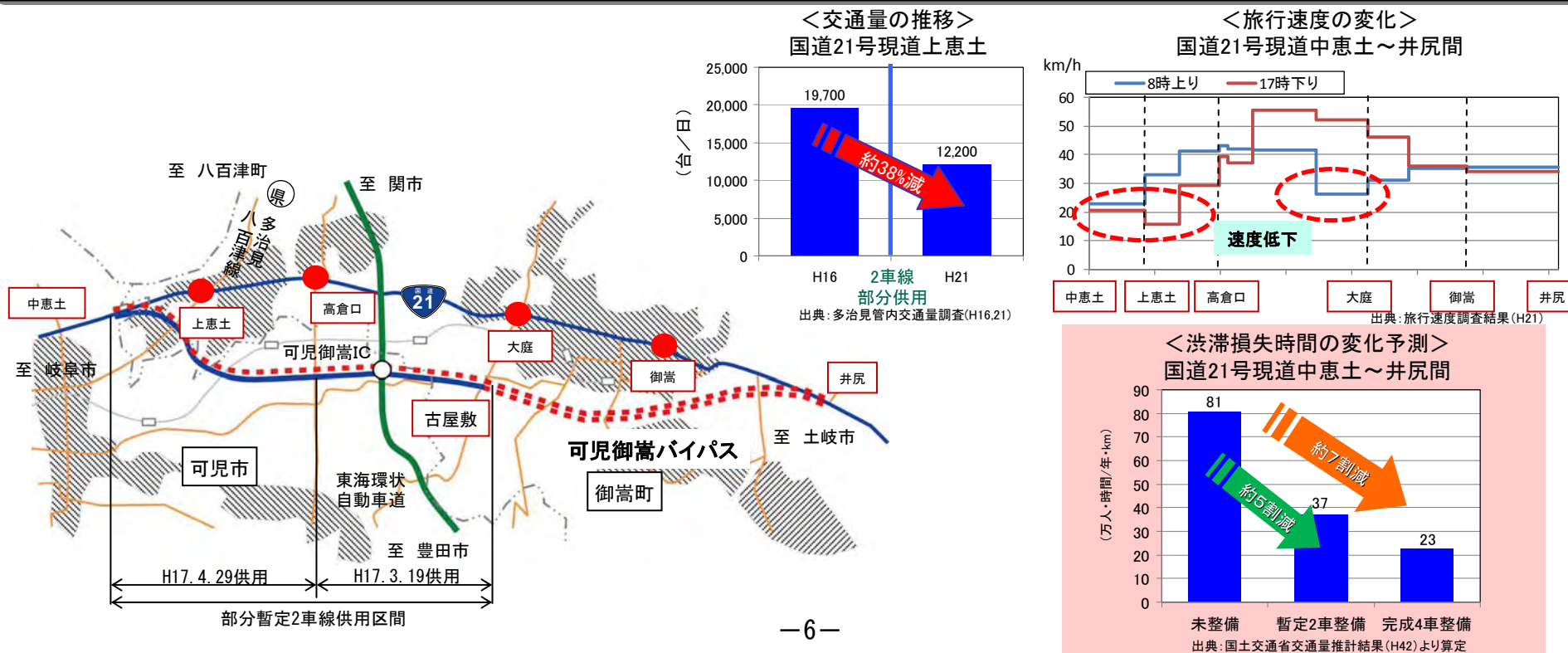
### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果

#### 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ **日常的に渋滞が発生**：平成17年の部分暫定2車線供用後、国道21号現道の交通量は減少しましたが、渋滞ポイントである上恵土交差点は旅行速度が20km/hであるなど渋滞解消までには至っていません。また、その他の区間においても速度低下がみられる区間が存在します。

#### 事業の投資効果

■ **渋滞の解消**：未整備時の渋滞損失時間に対して、全線暫定2車線整備時には**約5割**、完成4車線整備時には**約7割**の渋滞損失時間が減少されると予測されるため、国道21号現道の**渋滞の解消が期待**されます。





# 4. 評価の視点

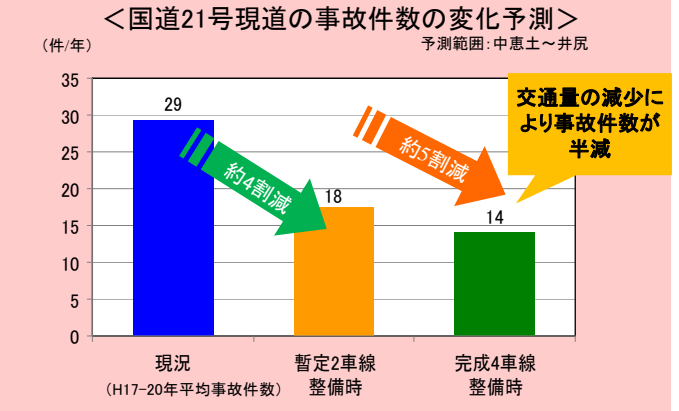
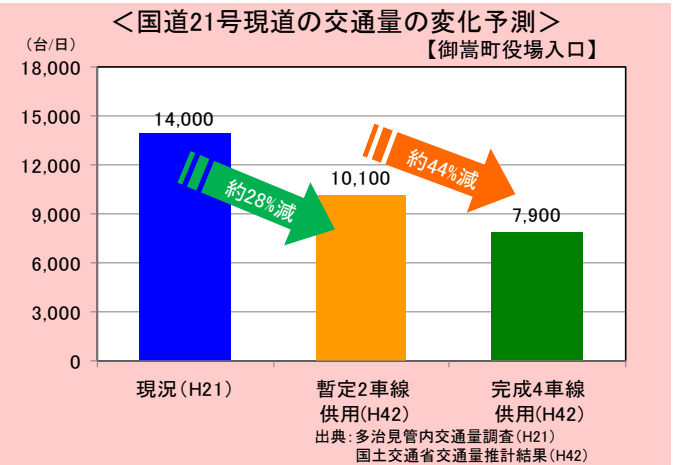
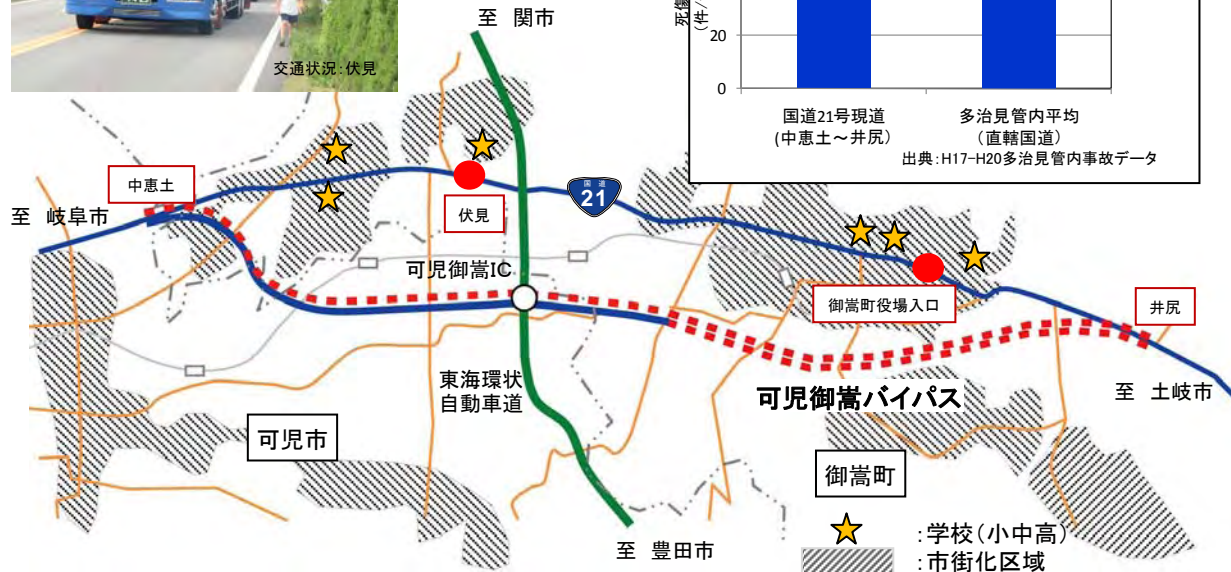
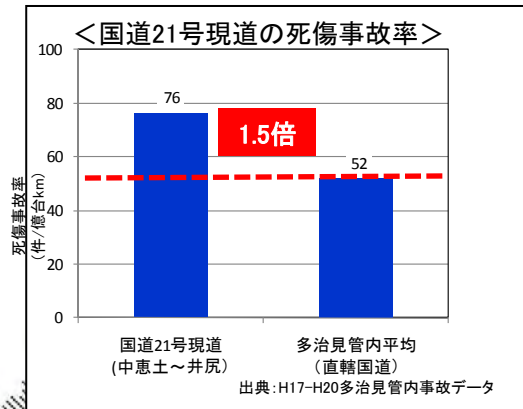
## 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ **低い交通安全性**：国道21号現道の中恵土～井尻付近の死傷事故率は多治見管内平均の**約1.5倍**（76件/億台km）と高くなっています。



## 事業の投資効果

■ **交通安全の確保**：現況の事故件数に対して、全線暫定2車線整備時には**約4割**、完成4車線整備時には**約5割の事故件数が削減される**と予測されるため、**安全性が向上**します。



## 4. 評価の視点

### 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ **環境基準未達成の沿道環境**：上恵土では71dB、長岡では69dBであり、**環境基準（65dB）を超過**しています。



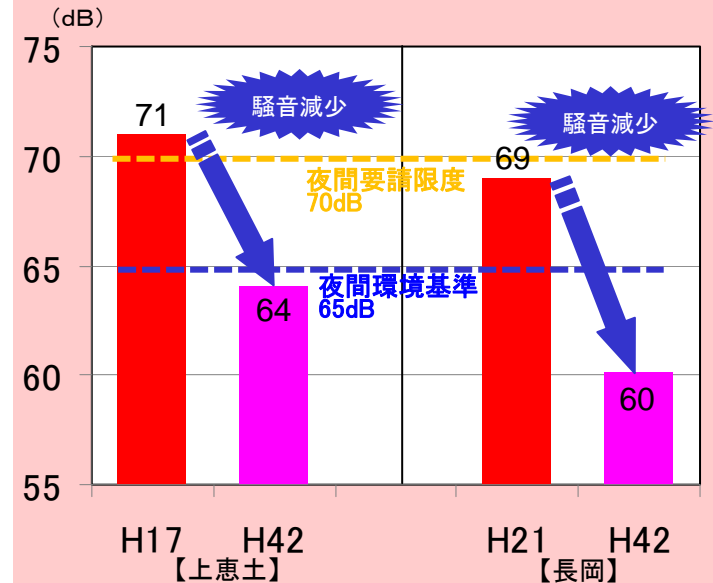
### 事業の投資効果

■ **沿道環境の改善**：国道21号現道の交通量は、未整備時に対して完成4車線整備時で**約4割減少**すると予測され、沿道（上恵土、長岡）における夜間の騒音値はそれぞれ、**64dB、60dBに改善**されることが期待されます。

#### < 沿道状況 >



#### < 騒音状況の変化 >



出典: 多治見管内道路交通騒音調査(H21)

国土交通省交通量推計結果(H42)より算定

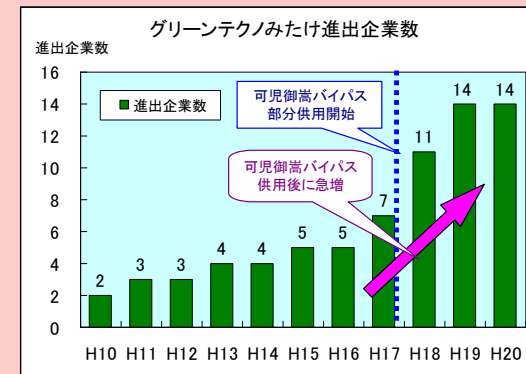
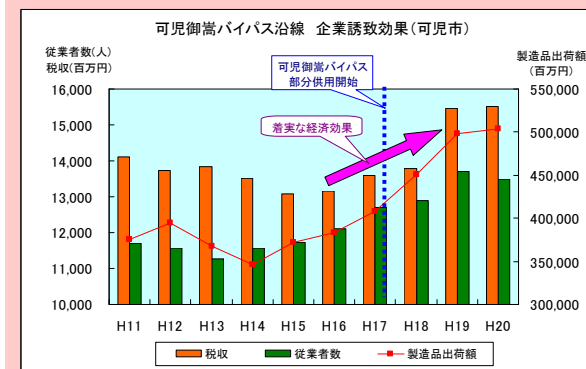
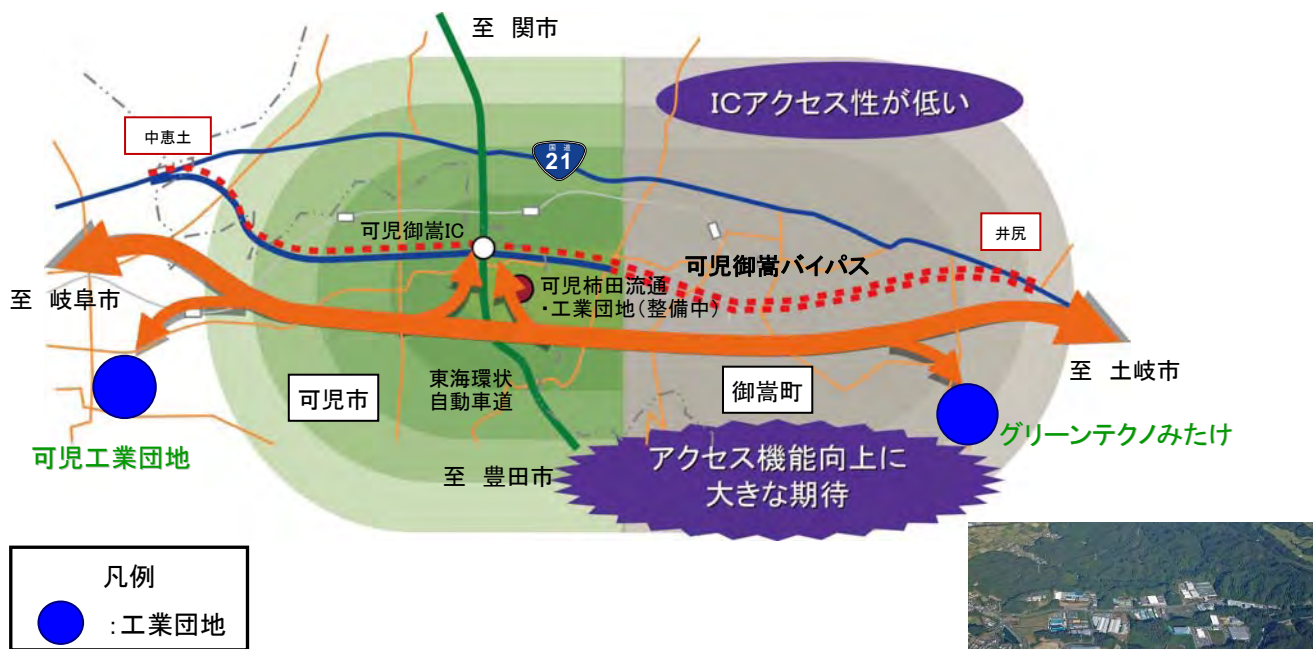
# 4. 評価の視点

## 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ **低い高速道路等へのアクセス性**：可児御嵩ICより西部地域については、東海環状自動車道とのアクセスが容易になり物流効率が向上しましたが、工業用地が集積する東部地域へは**アクセスが低い**状況です。

## 事業の投資効果

■ **地域経済への支援**：バイパスの部分暫定2車線整備によって、可児工業団地などの**経済活動を支援する**とともに、「グリーンテクノみたけ」への**進出企業数の増加**が確認されました。今後も、全線暫定2車線整備・完成4車整備によって、より定時性・安全性が確保され**これまで以上に地域経済の発展に寄与**することが期待されます。



グリーンテクノみたけ

出典：御嵩町

## 4. 評価の視点

### 2) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は88%、用地取得率は100%に至っています。（平成22年度末 見込み）
- 現在、平成22年度の全線暫定2車線供用に向けて全面的に展開しています。
- （参考）前回評価時： 事業進捗率は70%、用地取得率は86%

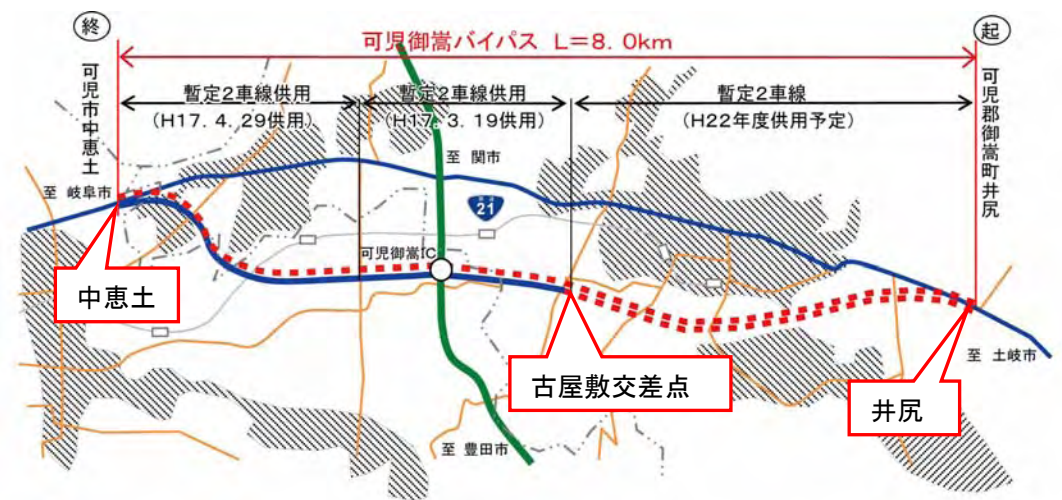
### (2) 事業の進捗の見込みの視点

#### ■ 暫定2車線供用

中恵土（終点）～古屋敷交差点の間 $L=4.3$ kmは平成16年度より順次供用しており、古屋敷交差点～井尻（起点）の間 $L=3.7$ kmは平成22年度の供用を予定しています。

#### ■ 完成4車線供用

全線 $L=8.0$ kmの早期供用を目指します。



## 4. 評価の視点

### (3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

#### ■コスト縮減の可能性

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きます。

#### ■代替案立案の可能性

可児御嵩バイパスは、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、渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善や地域経済発展の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

## 5. 県・政令市への意見聴取結果

#### ■岐阜県の意見

1. 国道21号可児御嵩バイパスについては、事業の継続をお願いします。なお、本年度、暫定供用が予定されている可児郡御嵩町古屋敷から同町井尻までの区間の早期完成をお願いします。
2. 事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。

## 6. 対応方針(原案)

平成17年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

### ①事業の必要性等に関する視点

#### 1) 事業を巡る社会情勢の変化

- 日常的な交通渋滞の発生
- 低い交通安全性(国道21号現道)
- 環境基準未達成の沿道環境
- 地域経済発展の支援

#### 2) 事業の投資効果

- 国道21号現道の渋滞の解消
- 交通安全の確保
- 沿道環境の改善
- 高速IC等へのアクセス性向上(地域経済への支援)
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9

#### 3) 事業の進捗状況

- 用地取得率は約100%(平成22年度末見込み)
- 全体の事業進捗率は約88%(平成22年度末見込み)

### ②事業の進捗の見込みの視点

- 暫定2車線:全区間L=8.0km 平成22年度供用予定(内、L=4.3kmは平成17年供用)
- 完成4車線:全区間L=8.0km 早期供用を目指す

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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きます。
- 可児御嵩バイパスは、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、渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善や地域経済発展の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから可児御嵩バイパスの事業を継続する。