

一般国道41号  
みのかも  
美濃加茂バイパス  
(道路事業)

説明資料

平成23年11月1日

中部地方整備局

# 目 次

1. 一般国道41号 <sup>みのかも</sup> 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. 費用対効果分析	P. 3
3. 前回評価時との比較表	P. 4
4. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	
① 交通渋滞の緩和	P. 5
② 地域連携の支援	P. 6
(2) 事業の進捗の見込みの視点	P. 7
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P. 8
5. 県・政令市への意見聴取結果	P. 8
6. 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号は、<sup>あいちけん なごやし</sup>愛知県名古屋市を起点として、<sup>ぎふけん み の か も し た か や ま し</sup>岐阜県美濃加茂市、高山市などの主要都市を経て、<sup>とやまけん とやまし</sup>富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。

本事業の美濃加茂バイパスは、<sup>み の か も</sup>岐阜県美濃加茂市太田町から<sup>ぎふけん み の か も し おおたちょう かもぐん かわべちょういしがみ</sup>加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスであり、下記の2点を主な目的として事業を推進しています。

- ①交通渋滞の緩和
- ②地域連携の支援

## 美濃加茂バイパスの全体位置図

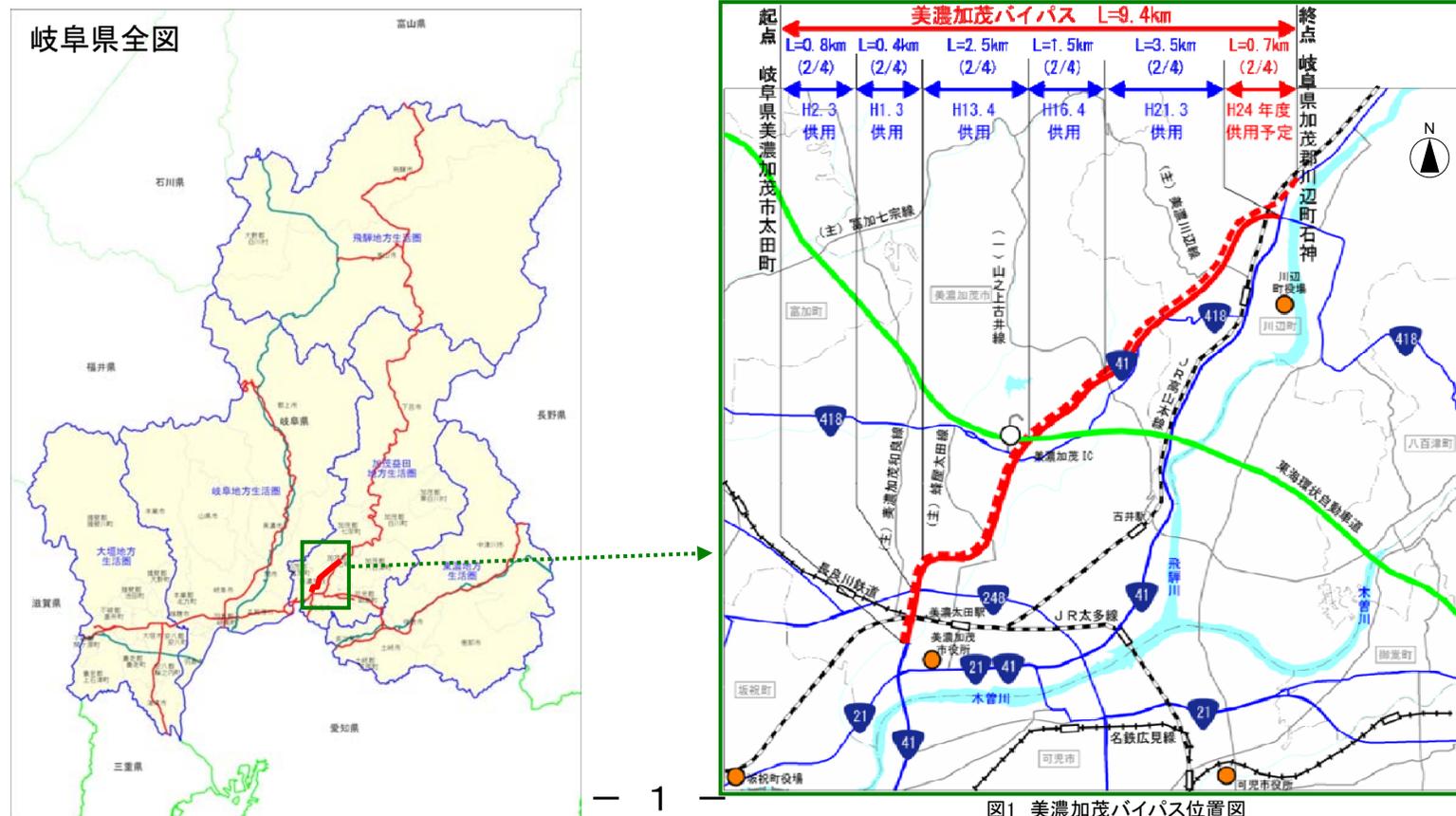


図1 美濃加茂バイパス位置図

## (2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道41号美濃加茂バイパス  
みのかも
- 起終点 : (起点)岐阜県美濃加茂市太田町  
ぎふけん みのかもし おおたちょう  
 (終点)岐阜県加茂郡川辺町石神  
ぎふけん かもぐん かわべちょういしがみ
- 延長 : 9.4km
- 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
- 前回の再評価 : 平成19年度  
 (指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 645億円

### 標準断面図

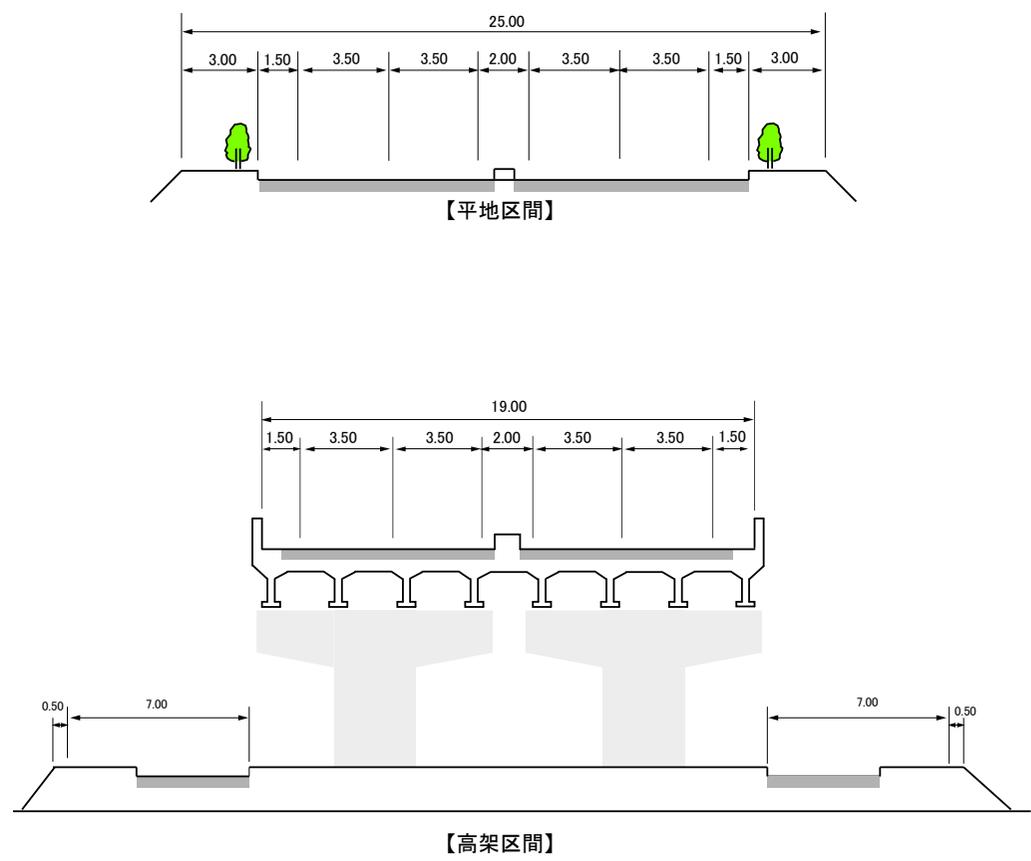


図2 美濃加茂バイパス標準断面図

## 2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

便益	■ 走行時間短縮便益:	美濃加茂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:	美濃加茂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:	美濃加茂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)
費用	■ 事業費:	美濃加茂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:	美濃加茂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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{1216 \text{億円} + 158 \text{億円} + 74 \text{億円}}{827 \text{億円} + 55 \text{億円}} = \frac{1448 \text{億円}}{882 \text{億円}} = 1.6$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{240 \text{億円} + 15 \text{億円} + 13 \text{億円}}{109 \text{億円} + 12 \text{億円}} = \frac{268 \text{億円}}{120 \text{億円}} = 2.2$$

※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=2.8 残事業=10.9 ・今回の再評価時 全体事業=1.6 残事業=2.2

#### 【前回再評価からの主な変更点】

- 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
- 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
- 将来交通需要推計手法の改善
  - ①生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)
  - ②需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)
- 費用便益分析の基準年次を変更(H19→H23)
5. 暫定供用を考慮

### 3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H23再評価)	備 考
全体事業費		500億円	645億円	土工から橋梁形式への構造変更による工事費の増加 要対策土の発生による工事費の増加
費用対効果(B/C)		2.8	1.6	
全体事業	総費用(C)	586億円	882億円	事業費の増加 費用便益分析マニュアルの改訂 基準年次の変更 暫定供用を考慮
	総便益(B)	1628億円	1448億円	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 将来交通需要推計手法の改善 暫定供用を考慮
費用対効果(B/C)		10.9	2.2	
残事業	総費用(C)	101億円	120億円	事業費の増加 費用便益分析マニュアルの改訂 基準年次の変更 暫定供用を考慮
	総便益(B)	1097億円	268億円	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 将来交通需要推計手法の改善 暫定供用を考慮 事業進捗による部分供用
事業を巡る社会情勢等の変化		国道41号現道の渋滞損失 120万人時間/年(H18)	国道41号現道の渋滞損失 117万人時間/年(H20)	
事業の進捗状況		事業 80% 用地 93%	事業 76% 用地 100%	事業費増加のため進捗率が低下

# 4. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ①交通渋滞の緩和

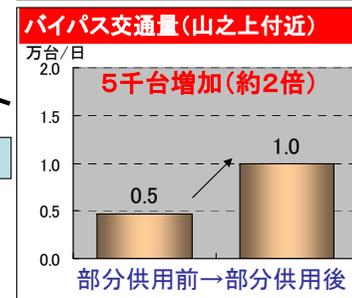
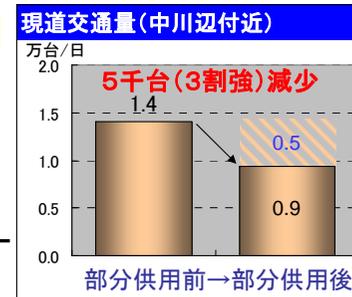
#### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 美濃加茂バイパスと並行する国道41号現道には、4箇所の渋滞ポイントが存在します。
- 平成21年3月のバイパス部分供用により、**国道41号現道からバイパスに5千台/日が転換**しました。
- 国道41号現道では、バイパスへの交通転換により改善したものの、依然渋滞が残っています。
- 美濃加茂バイパスは暫定形での供用となっているため、**太田町付近の市街地区間で混雑が発生**しています。

#### 2) 事業の投資効果

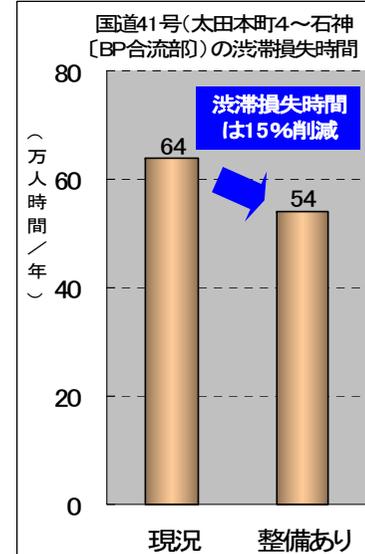
- 美濃加茂バイパスの整備により、バイパスの混雑の解消、現道の渋滞のさらなる緩和が期待されます。

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化



部分供用前: バイパスH19.10/現道H20.11  
部分供用後: H22.3交通量調査結果

### 2) 事業の投資効果



現況: H21プローブデータ  
整備あり: 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、現況値に乗じて算定。

図3 部分供用前後の交通状況の変化

図4 残整備による渋滞損失の変化

# 4. 評価の視点

## ②地域連携の支援

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

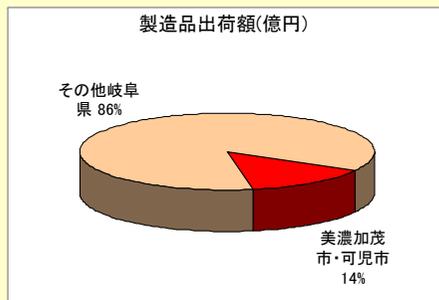
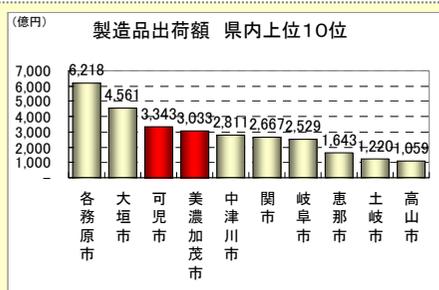
■美濃加茂市は隣接する可児市と並び中濃地域の製造業の中核となっており、両市で岐阜県の製造品出荷の1/7を占めています。また近年、美濃加茂市では美濃加茂IC周辺における新規立地も進んでいます。美濃加茂市・可児市では、両市間の就業が多くなっています。

■美濃加茂市の北側に位置する川辺町、七宗町は、美濃加茂市への就業が多いなど、美濃加茂市との結びつきが強くなっています。

### 2) 事業の投資効果

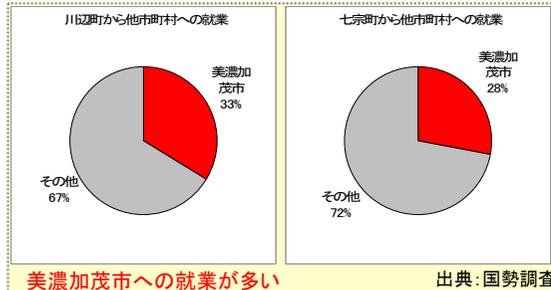
■バイパスの整備により、美濃加茂市内・可児市内とのアクセス性、川辺町、七宗町から美濃加茂市・可児市方面へのアクセス性が高まり、地域の連携や活性化が期待されます。

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化



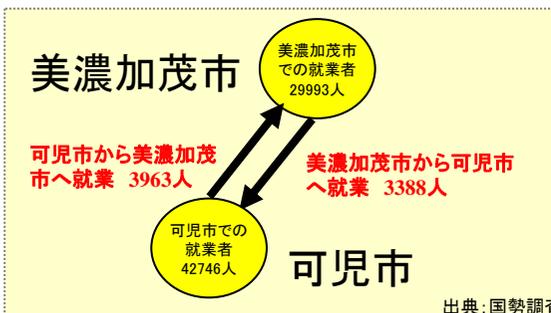
可児市・美濃加茂市は中濃地域の製造業の中核、岐阜県の製造品出荷額の1/7を占める  
出典: H21工業統計

図5 美濃加茂市・可児市の工業の状況



美濃加茂市への就業が多い 出典: 国勢調査

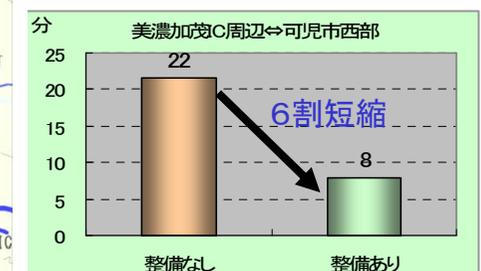
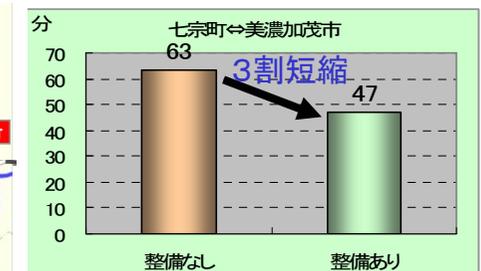
図6川辺町・七宗町からの就業先



出典: 国勢調査

図7 美濃加茂市と可児市の就業状況

### 2) 事業の投資効果



所要時間: 整備なし・整備ありともに交通量推計の混雑時速度から所要時間を算出。

図8 所要時間の短縮状況

## 4. 評価の視点

### 3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は76%、用地取得率は100%に至っています。
  - 現在、新山川橋北詰交差点立体化(L=0.7km)の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80%、用地取得率93%

### (2) 事業の進捗の見込みの視点

- 加茂郡川辺町石神(新山川橋北詰交差点立体化)L=0.7kmは、平成24年度の暫定2車線供用を予定しています。

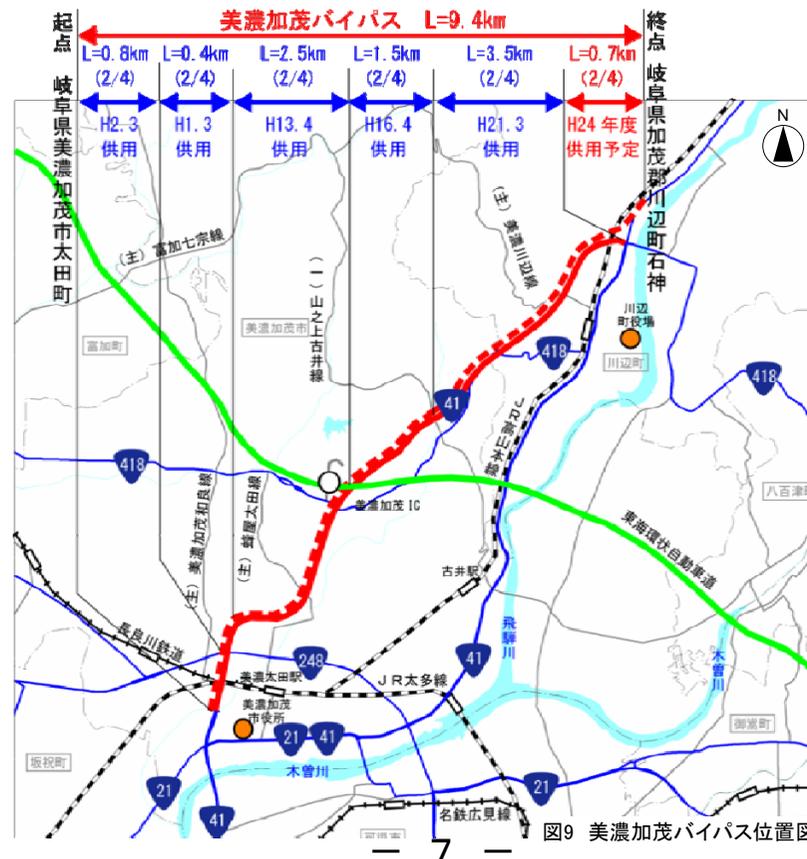


図9 美濃加茂バイパス位置図

## 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

#### 1) コスト縮減

■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。

#### 2) 代替案立案等

■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、地域連携の支援など、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す。

## 5. 県・政令市への意見聴取結果

### ■岐阜県の意見

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

今後の事業実施にあたっては、県内における他の直轄道路事業の進捗状況や優先度を踏まえ、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。

なお、平成24年度に供用が予定されている加茂郡川辺町石神（新山川橋北詰交差点立体化 L=0.7km）地内については、早期完成をお願いします。

## 6. 対応方針(原案)

平成19年度の事業評価監視委員会から一定期間(4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等の変化

- H21.3バイパス部分供用により現道からバイパスに5千台/日が転換、現道では改善したものの混雑が残る。
- 美濃加茂バイパスは暫定供用のため、太田町付近の市街地区間で慢性的に混雑が発生している。
- 美濃加茂市は隣接する可児市と並び中濃地域の製造業の中核となっており、両市間の就業も多い。美濃加茂市の北側に位置する川辺町、七宗町では、美濃加茂市への就業が多く、結びつきが強くなっている。

#### 2) 事業の投資効果

- 美濃加茂バイパスの整備により、バイパスの混雑の解消、現道の渋滞のさらなる緩和が期待される。
- バイパス整備により、美濃加茂市と可児市西部、川辺町・七宗町から美濃加茂市へのアクセス性が高まり、地域の連携や活性化が期待される。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.6

#### 3) 事業の進捗状況

- 全体の事業進捗率は76%
- 用地取得率は100%(平成22年度末)

### (2) 事業の進捗の見込みの視点

- 加茂郡川辺町石神(新山川橋北詰交差点立体化)L=0.7kmは、平成24年度の暫定2車線供用を予定している。

### (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く。
- 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、地域連携の支援など、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。

以上のことから一般国道41号美濃加茂バイパスの事業を継続する。