

一般国道21号
かにみたけ
可児御嵩バイパス
(道路事業)

説明資料

平成25年9月2日

中部地方整備局

目 次

かにみたけ

1. 一般国道21号可児御嵩バイパスの事業概要		
(1) 事業目的	.....	P 1
(2) 計画概要	.....	P 3
2. 評価の視点		
(1) 事業の必要性等に関する視点	.....	P 4
①交通渋滞の緩和	.....	P 4
②交通安全の確保	.....	P 5
③地域への支援	.....	P 6
3. 費用対効果分析	.....	P 7
4. 事業の進捗及び見込みの視点	.....	P 8
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	P 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	.....	P 8
7. 対応方針（原案）	.....	P 8

1. 一般国道21号可児御嵩バイパスの事業概要

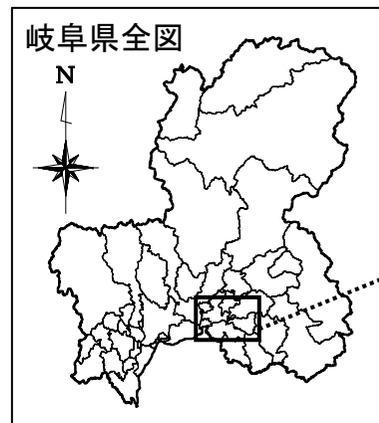
(1) 事業目的

一般国道21号可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町井尻かにみたちから可児市中恵土ぎふけん かにぐん みたちちょう いじりに至る延長8.0kmのバイパスであり、現道21号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。

平成24年度迄に可児郡御嵩町井尻かにぐん みたちちょう いじりから可児市中恵土かにし なかえどの8.0kmについて全線暫定供用済みであり、現道の交通渋滞の緩和に寄与してきました。

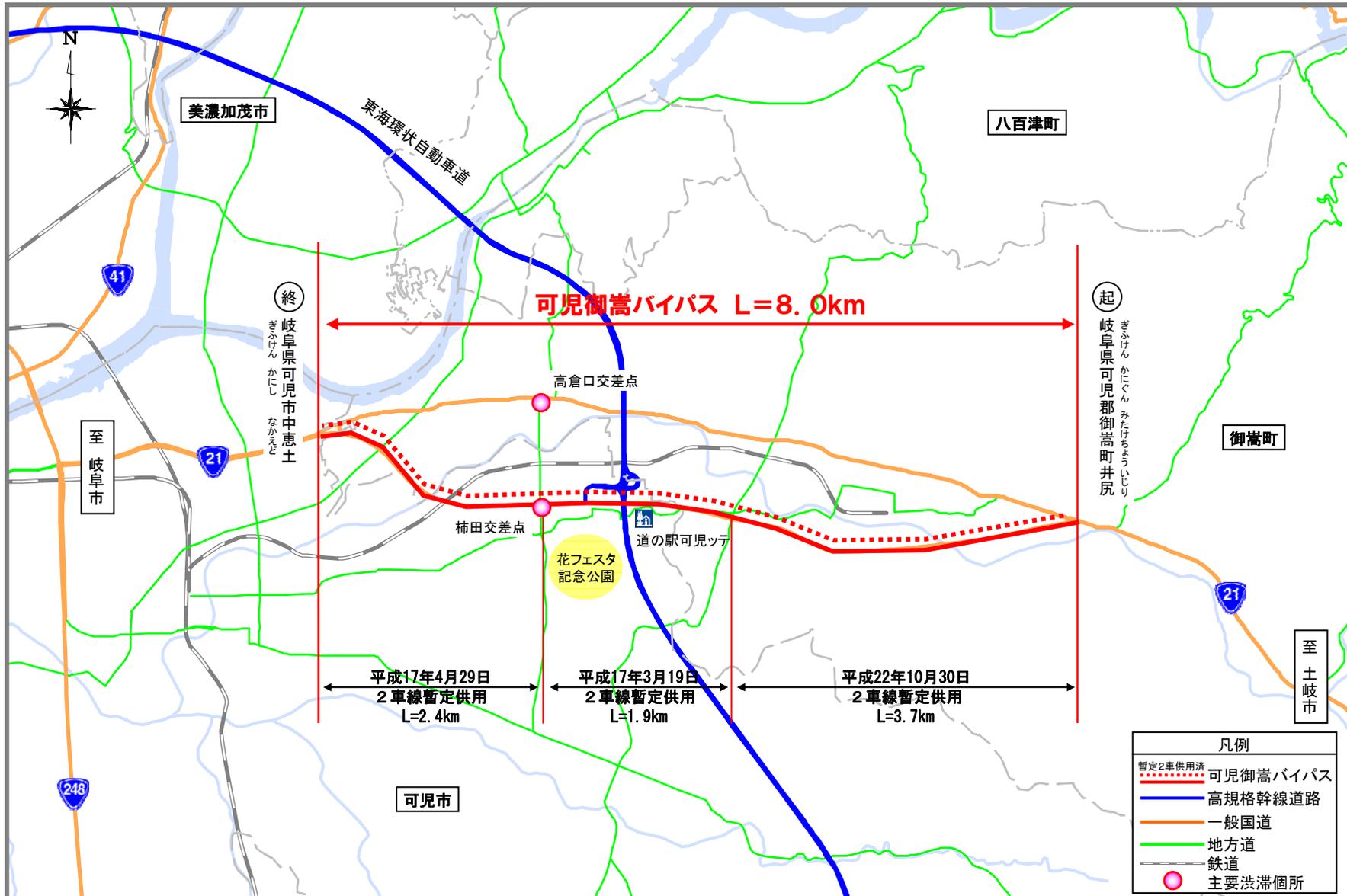
しかし、現道の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所(2箇所)が、またバイパス部を中心に事故危険区間(6箇所)などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続きバイパスの4車線化整備することで、並行する現道の渋滞損失時間を約4割削減する等の効果を見込んでいます。

可 児 御 嵩 バ イ パ ス の 全 体 位 置 図



1. 一般国道21号可児御嵩バイパスの事業概要

可 児 御 嵩 バ イ パ ス の 詳 細 図

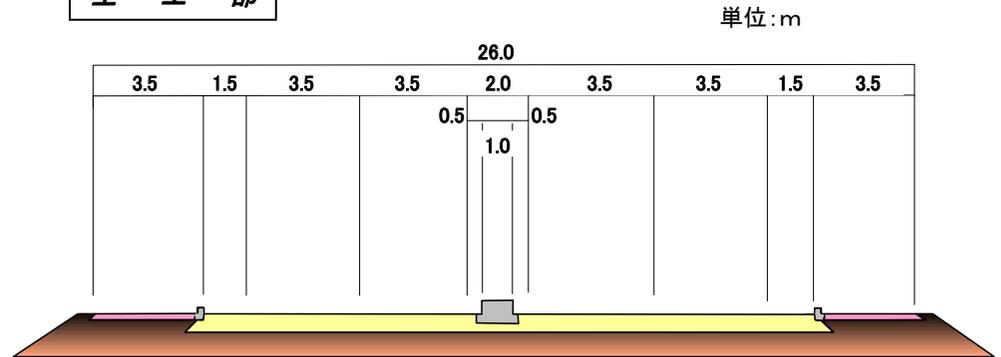


(2) 計画概要

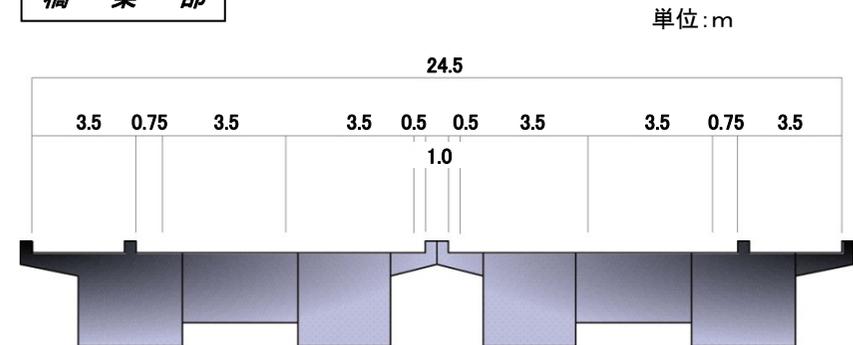
- 道路規格：第3種第1級
- 設計速度：80km/h
- 車線数：4車線
- 都市計画決定：昭和50年度（可児市）
昭和58年度（御嵩町）
- 事業化：平成3年度
- 用地着手年度：平成5年度
- 工事着手年度：平成12年度
- 供用済延長（H24年度末）
：8.0km／8.0km（暫定供用区間含む）
- 前回の再評価：平成22年度
（指摘事項なし：継続）
- 全体事業費：349億円（増減無し）

標準断面図

土工部



橋梁部



2. 評価の視点：一般国道21号可児御嵩バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 交通渋滞の緩和

1) 現状の課題

■可児御嵩バイパスの全線暫定供用により、国道21号(現道)の交通量は減少し、混雑度の低下等の効果が発現していますが、速度低下により高倉口交差点が新たに主要渋滞箇所(H24)に選定されています。

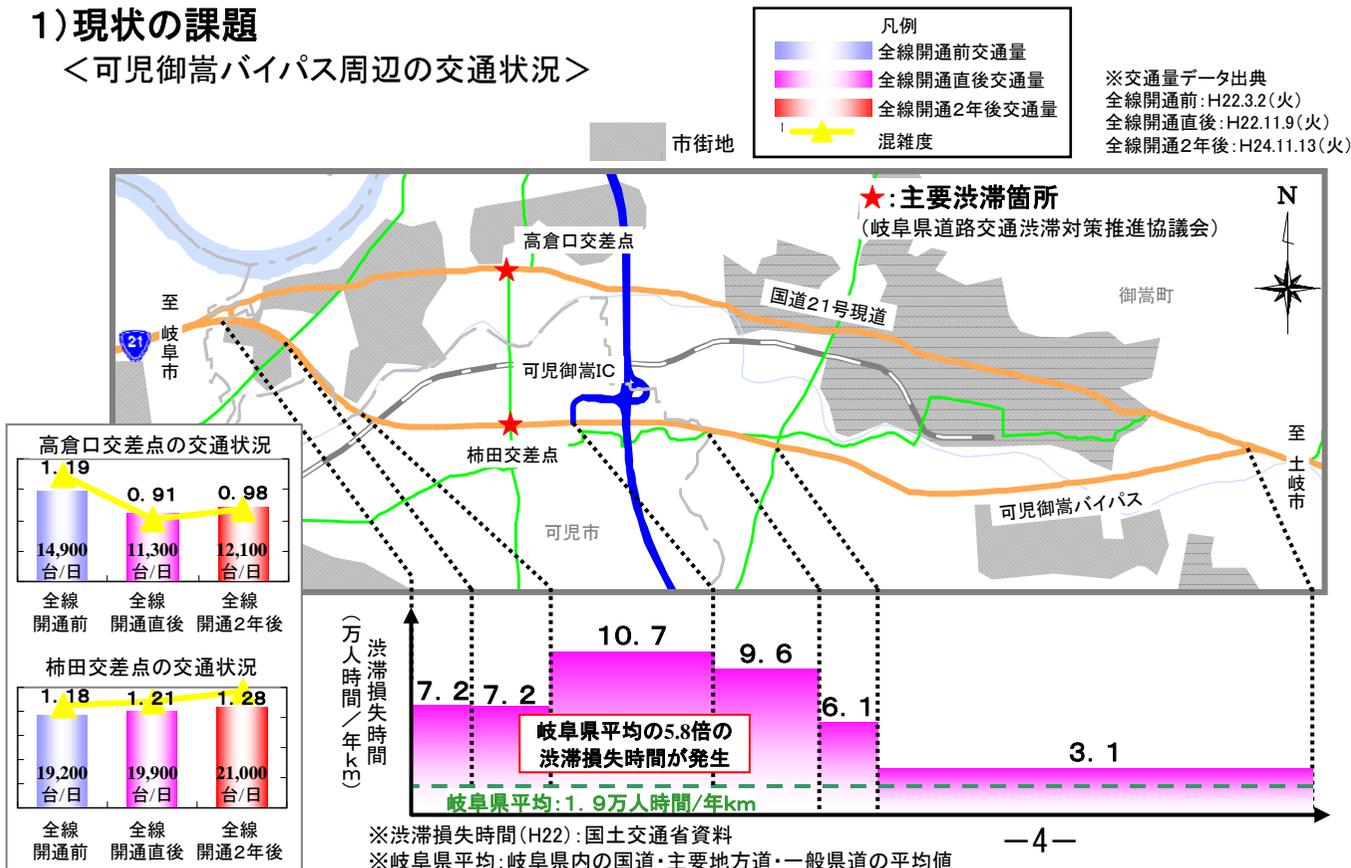
■可児御嵩バイパスでは2車線区間に2万台/日を超過する交通があり、交通容量不足から渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超え、新たに柿田交差点が主要渋滞箇所を選定されています。

2) 整備効果

■可児御嵩バイパスの整備(4車線化)により、バイパスの交通容量が拡大し、現道およびバイパスともに渋滞緩和が期待されます。

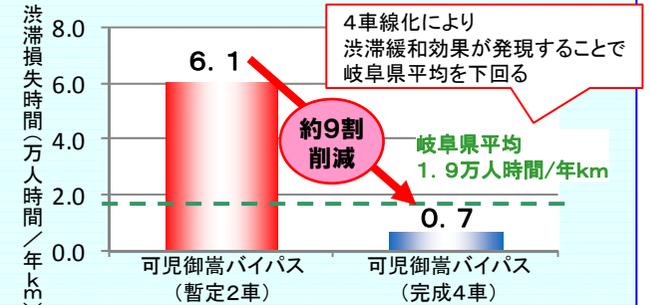
1) 現状の課題

＜可児御嵩バイパス周辺の交通状況＞

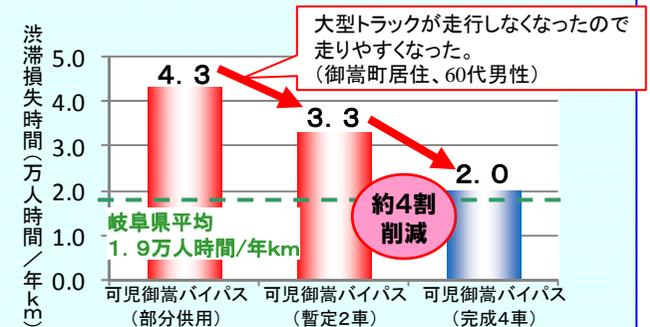


2) 整備効果

＜可児御嵩バイパスの渋滞損失時間の削減効果＞



＜国道21号(現道)の渋滞損失時間の削減効果＞



※渋滞損失時間の算定方法
 ・部分供用：平成21年度渋滞損失データ(H21国土交通省資料)
 ・暫定2車線(現況)：平成22年度渋滞損失データ(H22国土交通省資料)
 ・完成4車線：交通量推計により、整備あり(完成4車線)、整備なし(暫定2車線)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
 ※アンケート調査(H22、多治見砂防国道事務所実施)

2. 評価の視点：一般国道21号可児御嵩バイパス

②交通安全の確保

1) 現状の課題

- 可児御嵩バイパスの全線暫定供用により、国道21号（現道）では、交通量の減少により死傷事故件数が約2割減少しています。
- ただし、可児御嵩バイパスの平均死傷事故率は岐阜県平均を大きく超過しており、特に死傷事故のうち7割以上が渋滞末尾等への追突事故となっています。

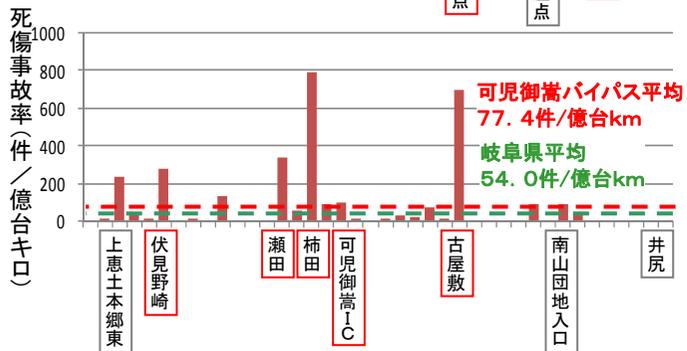
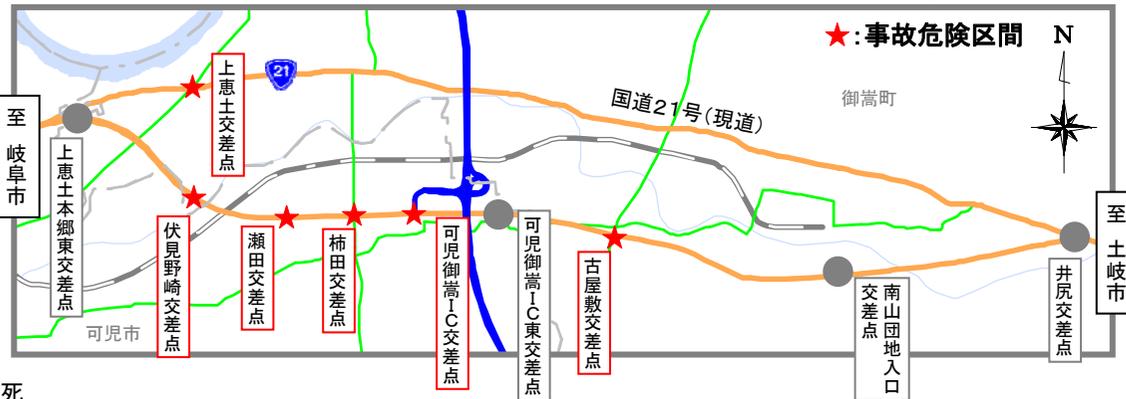
2) 整備効果

- 可児御嵩バイパスの整備（4車線化）による、交通渋滞の緩和により、渋滞末尾への追突事故等の減少が期待されます。

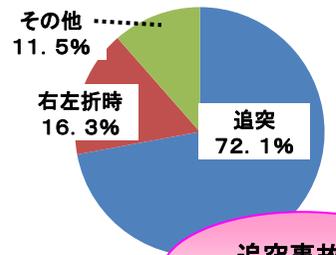
1) 現状の課題

＜可児御嵩バイパスの死傷事故率＞

※H20-H23交通事故統合データベース：ITARDA
 ※岐阜県平均：一般県道以上の岐阜県内平均
 ※事故率の平均値はH22センサス交通量に基づき算出



＜可児御嵩バイパスの事故類型＞

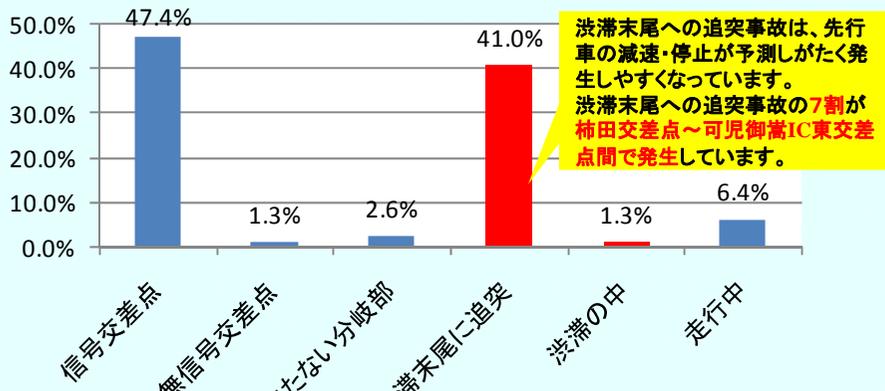


可児御嵩バイパスの死傷事故率は岐阜県平均を超過

追突事故が約7割を占める

2) 整備効果

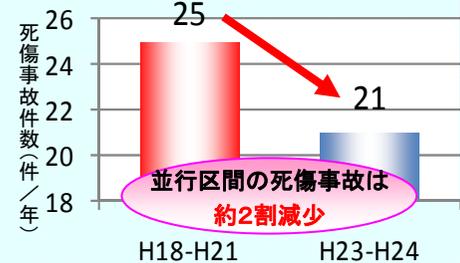
＜可児御嵩バイパスの場所、状況別の追突事故発生割合＞



4車線化による交通渋滞の緩和により追突事故の危険性低下が期待

渋滞末尾への追突事故は、先行車の減速・停止が予測しがたく発生しやすくなっています。渋滞末尾への追突事故の7割が柿田交差点～可児御嵩IC東交差点間で発生しています。

＜並行区間の死傷事故件数＞



バイパス供用後は、大型車が少なくなり、安全に通行できるようになりました。(地元学校関係者の声)



※交通事故統合データベース：ITARDA
 ※H24可児警察署提供データ、

※ヒアリング調査 (H22多治見砂防国道事務所実施)

2. 評価の視点：一般国道21号可児御嵩バイパス

③地域への支援

1) 現状の課題

■沿線の観光施設には年間約50万人の方が訪れており、特に道の駅可児ッテは、地域の方の生きがい創出の場となっており、アクセス道路である可児御嵩バイパスの全線暫定供用が貢献しています。

■しかし、供用済のバイパス区間に混雑区間があるとの意見も頂いています。

2) 整備効果

■可児御嵩バイパスの整備（4車線化）により、さらなる地域への支援に寄与することが期待されます。

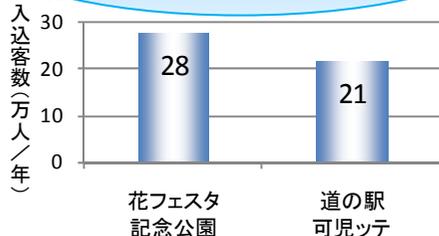
1) 現状の課題

<沿線観光施設の入込客数>

花フェスタ記念公園：28万人(H23)

道の駅可児ッテ：21万人(H23)

2施設で年間約50万人の方が利用



出典：岐阜県観光入込客統計調査(H23)

<観光シーズンにおける花フェスタ記念公園>

・観光シーズン(バラ祭り期間5月中旬～6月中旬)では、1日最大16,000人の方が来園します。

※ヒアリング調査
(H25多治見砂防国道事務所実施)



東海環状自動車道のICを超えて
滞留長(500m)が延伸

交通実態調査(多治見砂防国道事務所)
休日：H25.5.25(土)



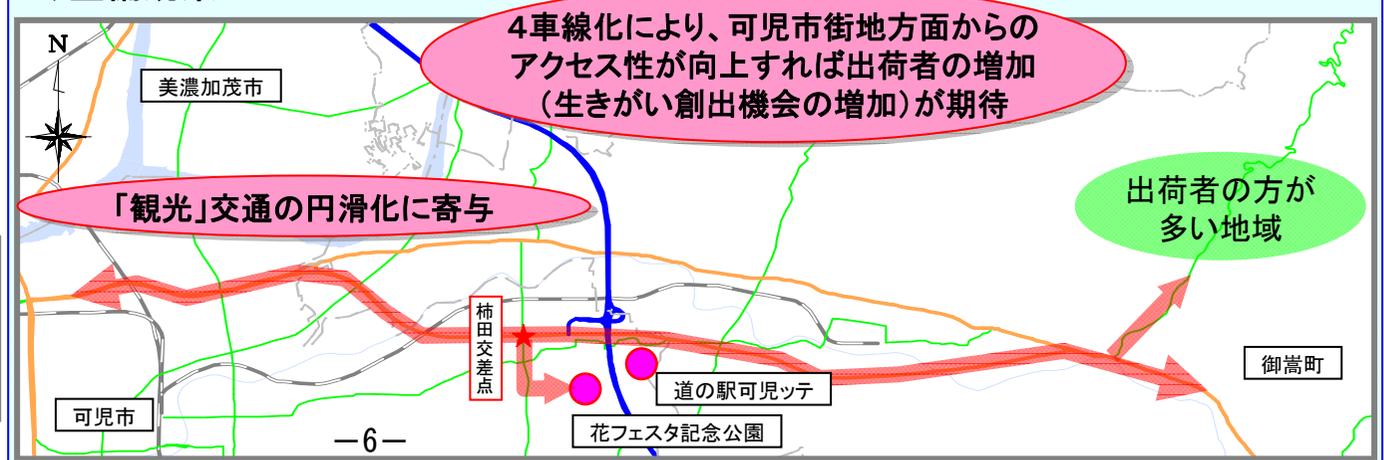
- ・開駅以降、利用者数・売り上げともに増加傾向です。
- ・全体売り上げの5割程度が青果類となり、青果類の3割程度は地元農家の方の出荷品です。
- ・地元農家の方の出荷者の方は毎年増加しており、特に兼業農家の方や定年後に興味として農業をやっておられる方の出荷者が増加しています。

- ・生業としての農業ではなく、生きがいとしての農業を実施する機会が創出されました。
- ・バイパスができたことでアクセス性が向上したため出荷しています。
(御嵩町方面居住者)
- ・バイパスに混雑区間があるため、出荷に時間がかかるため出荷していません。
(可児方面居住者)



※ヒアリング調査(H25多治見砂防国道事務所実施)

2) 整備効果



3. 費用対効果分析：一般国道21号可児御嵩バイパス

(1) 3便益による事業の投資効果

○投資効率性の評価		(走行時間短縮便益)	(走行経費減少便益)	(交通事故減少便益)			
◇B/C(事業全体)	=	1,081億円 + 114億円 + 16億円			=	1,211億円	= 2.5(1.8) ※1
		415億円 + 67億円			=	483億円	
◇B/C(残事業)	=	213億円 + 13億円 + 7.7億円			=	233億円	= 3.0(3.1) ※1、2
		41億円 + 37億円			=	78億円	()は、前回評価時
		(事業費)	(維持管理費)				

【前回再評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更(H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)
3. 全線暫定供用に伴う便益を計上
4. 全線暫定供用に伴う維持管理費を計上

※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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

- 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。
 - ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
- 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(道の駅可児ッテ等)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として位置づけられている。
- 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、SPM排出量の削減が見込まれる。

4. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は87%、用地取得率は100%に至っています。(平成24年度末)
- 全線8.0kmにおいて、暫定2車線で供用しています。
- 今年度は、可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土間の舗装工及び道路詳細設計を実施しています。
- (参考)前回評価時：事業進捗率は86%、用地取得率は100%

2) 事業の進捗の見込み状況

- 可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土間(L=8.0km)は、概ね10年程度の供用を目指します。

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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、交通渋滞の緩和、交通安全の確保や地域への支援など、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。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

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)案のとおり、事業の継続について異存ありません。

7. 対応方針(原案)

- 一般国道21号可児御嵩バイパスの事業を継続する。