

一般国道21号

ぎだい  
岐大バイパス

(道路事業)

説明資料

平成25年9月30日

中部地方整備局

# 目 次

1. 一般国道21号岐大 <sup>ぎだい</sup> 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 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号岐大バイパスの事業概要

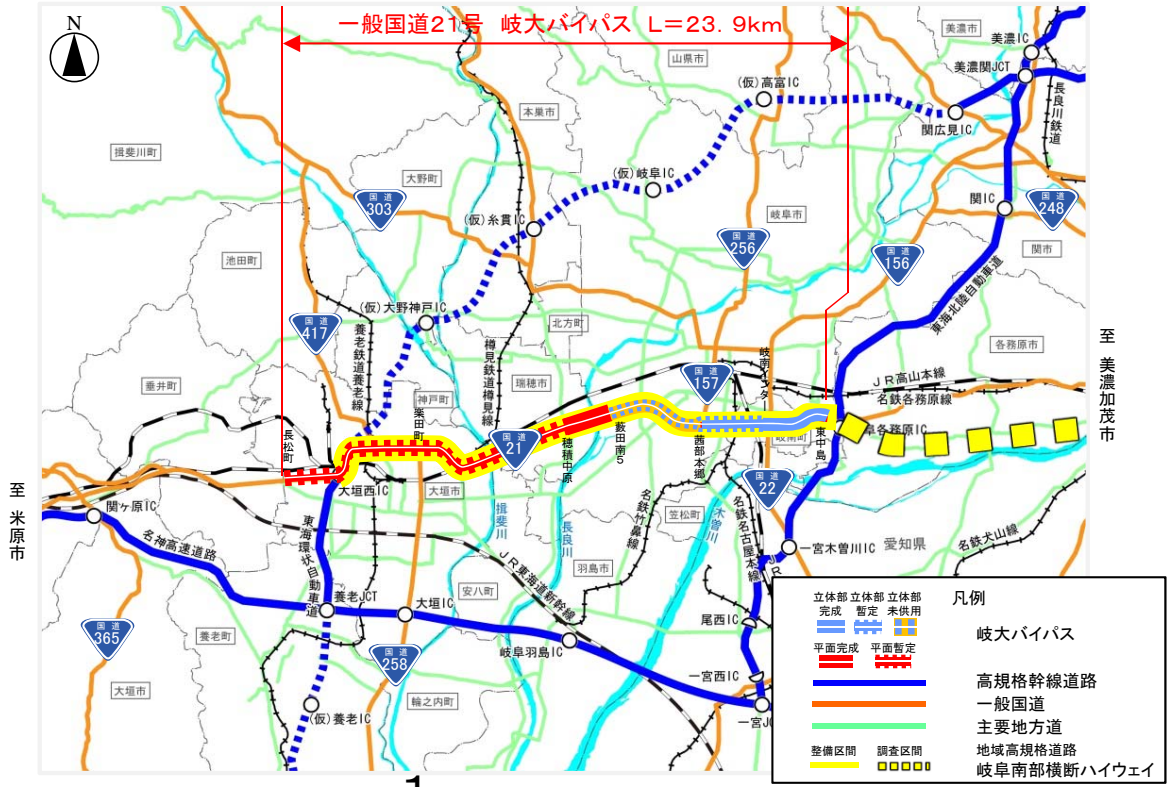
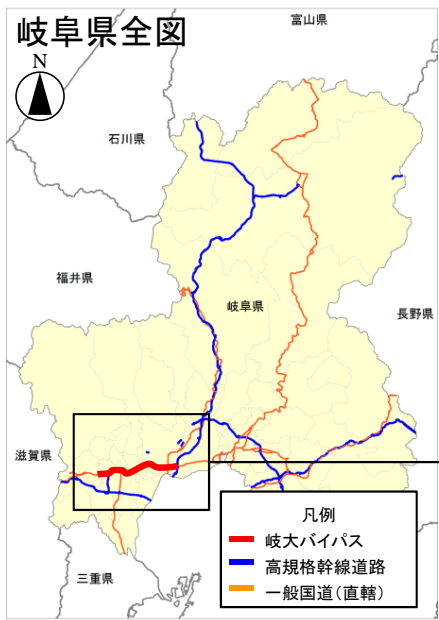
## (1) 事業目的

一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

平成24年度末迄に岐阜各務原ICに接続する岐南インター以東や、長良川渡河部の計4.2kmについて完成済であり、岐阜市周辺の東西交通の渋滞緩和に寄与してきました。

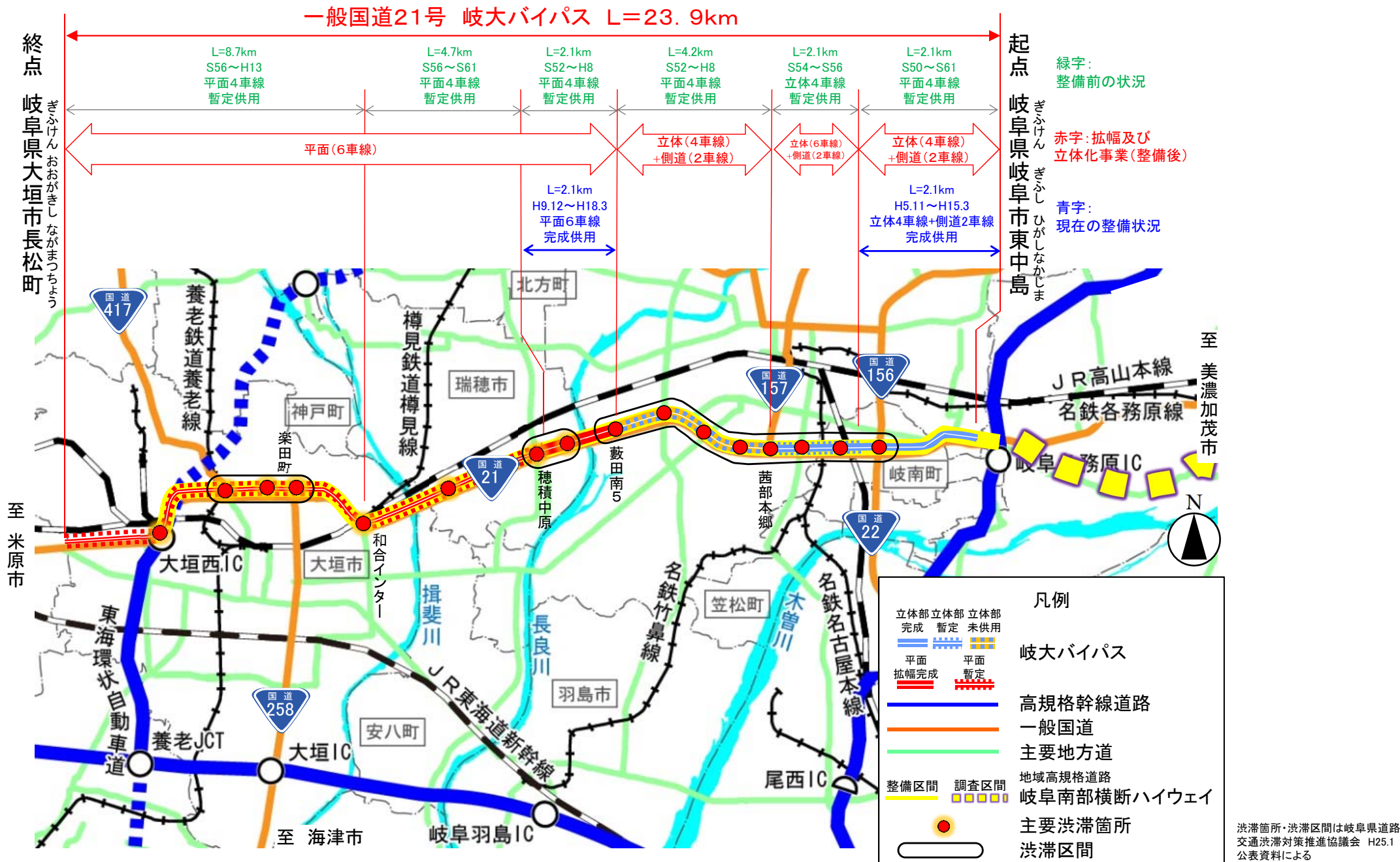
岐大バイパスには、主要渋滞箇所(3区間(13箇所)及び単独3箇所)や事故多発箇所(ワースト10位内4箇所)の存在などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、旅行速度が約1割向上する等の効果を見込んでいます。

## 岐大バイパスの全体位置図



# 1. 一般国道21号岐大バイパスの事業概要

## 岐 大 岐 大 バ イ パ ス の 詳 細 図



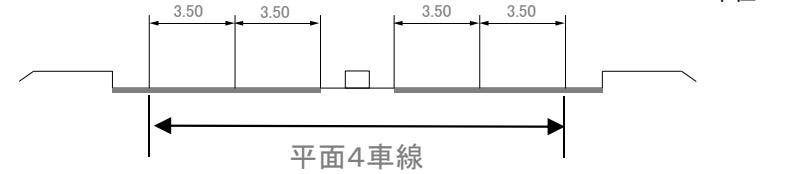
## (2) 計画概要

- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 6車線
- 都市計画決定: <当初> 昭和36年度(大垣地区)、  
昭和46年度(岐阜市・瑞穂市)  
<変更> 昭和49年度、昭和56年度、  
昭和59年度、平成元年度
- 事業化 : 昭和35年度
- 用地着手年度: 昭和36年度
- 工事着手年度: 昭和39年度
- 供用済延長(H24年度末)  
: 4.2km / 23.9km(完成供用)
- 前回の再評価: 平成22年度  
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 1,100億円(増減なし)

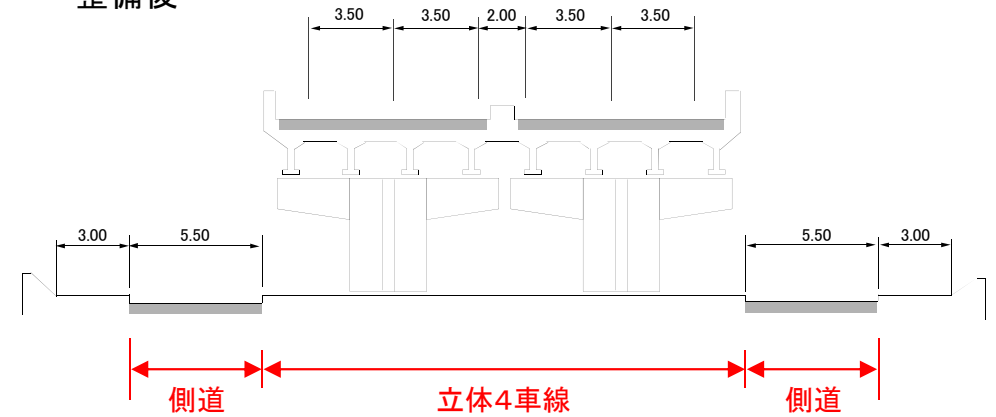
## 標準断面

### 立体化区間

整備前(平面4車線)

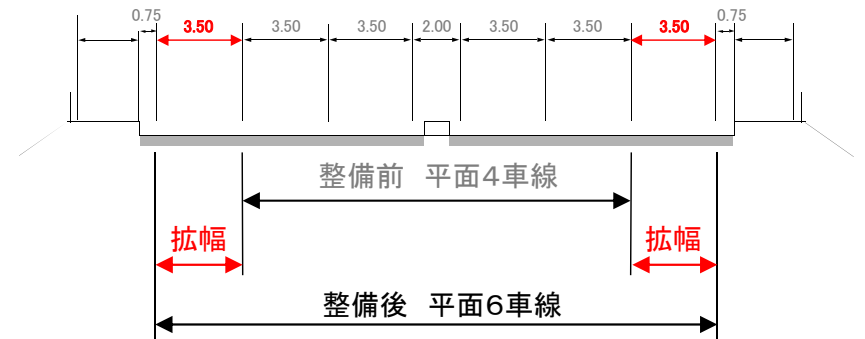


整備後



### 平面区間

単位:m



# 2. 評価の視点：一般国道21号岐大バイパス

## (1) 事業の必要性等に関する視点

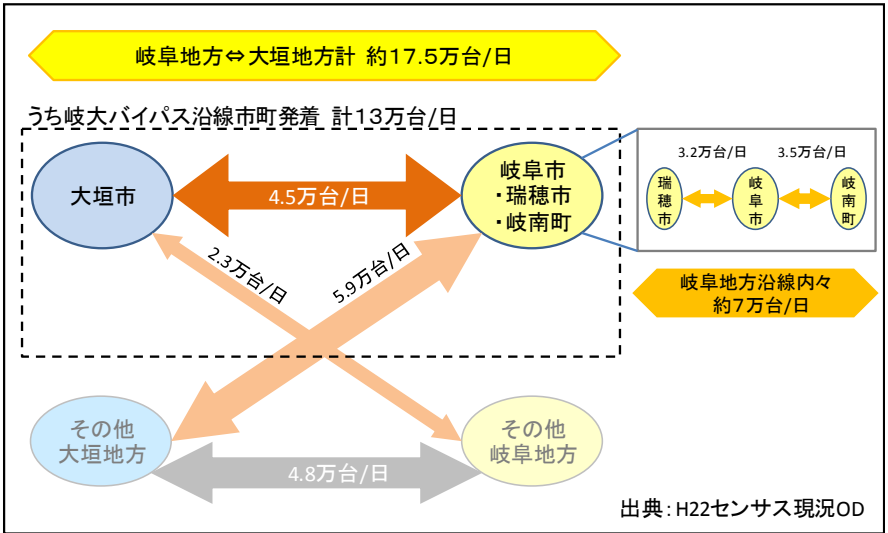
### ① 交通渋滞の緩和

#### 1) 現状の課題

- 岐大バイパスは岐阜県の中心都市である岐阜市と、大垣地方の中心都市である大垣市を東西に接続する路線です。
- 岐阜地方と大垣地方の現況交通需要は約17.5万台/日あり、そのうち岐大バイパス沿線市町の発着が約13万台/日と大半を占めています。
- 岐阜市と大垣市の間は、揖斐川と長良川の2つの大きな河川があり渡河部に限られること、岐阜市と大垣市を接続する多車線道路は岐大バイパスのみであることから、岐大バイパスに交通が集中し混雑しています。

#### 1) 現状の課題

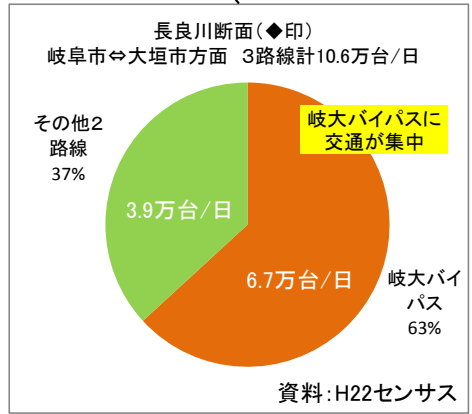
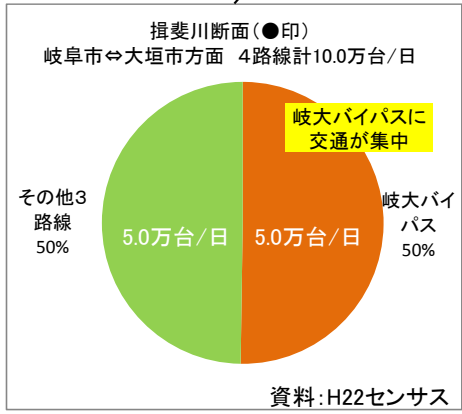
##### ● 岐阜大垣間の交通需要



##### ● 岐阜大垣間の道路網と交通量の状況



写真① 暫定4車線区間における混雑状況(瑞穂市内)  
H25.5 平日 17時台



# 2. 評価の視点：一般国道21号岐大バイパス

## ① 交通渋滞の緩和

### 1) 現状の課題

- 岐大バイパスは交通量の多い幹線道路と交差しており、その大半が平面交差となっています。
- 岐大バイパスの主な交差点は大半が主要渋滞箇所となっています〔3区間(13箇所)及び単独3箇所〕。また岐阜市周辺は渋滞エリアとなっています。
- 岐阜市～大垣市間は、ピーク時旅行速度が20km/h前後まで低下しています。

### 2) 整備効果

- 残事業の整備により、岐大バイパス全体で旅行速度が約1割向上します。また新規立体化区間(茜部本郷～藪田南5間)では旅行速度が約7割向上し、混雑緩和が図られます。

## 1) 現状の課題



ピーク時 旅行速度 (7時台) 資料：H24.10～H25.3 プローブデータ	30km/h～	上り(大垣市→岐阜市)	38km/h(14分)	22km/h(12分)	19km/h(18分)	56km/h(3分)	52km/h(2分)	平均29km/h (計49分)
	20～30km/h ～20km/h	下り(岐阜市→大垣市)	37km/h(14分)	21km/h(13分)	29km/h(12分)	22km/h(7分)	62km/h(2分)	平均29km/h (計48分)
整備状況	完成供用 暫定供用 未供用	平面4車線(暫定)	平面6車線(完成)	平面6車線(暫定)	立体計画区間	立体4車線(暫定)	立体4車線(完成)	

ピーク時旅行速度が20km/h前後まで低下

写真② 岐阜市～大垣市間の混雑状況(下牛牧～穂積中原間)



H25.5 平日 17時台

写真③ 岐阜市内の混雑状況(茜部本郷～茜部中島間)



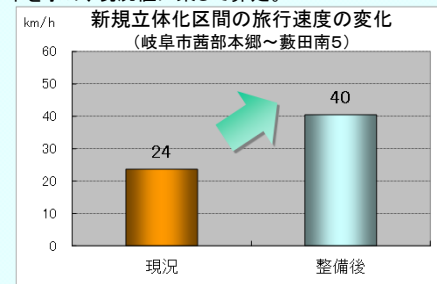
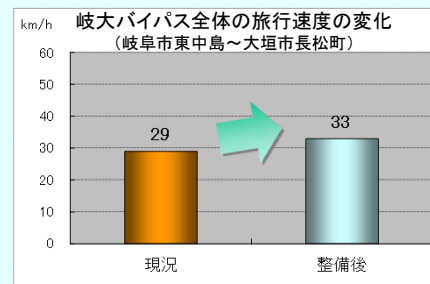
H25.5 平日 7時台

## 2) 整備効果

### ● 旅行速度の変化

※旅行速度の算定方法

現況：H24.10～H25.3プローブデータ(ピーク時旅行速度)による  
 整備後：交通量推計により整備あり・なしにおける平均速度の変化率を求め、現況値に乗じて算定。



岐大バイパス全体で旅行速度が約1割向上

新規立体化区間では旅行速度が約7割向上

# 2. 評価の視点：一般国道21号岐大バイパス

## ② 交通安全の確保

### 1) 現状の課題

- 岐大バイパスには、県内の事故多発箇所ワースト10が4箇所存在し、特に藪田交差点は6年連続でワースト1位となっています。
- 全区間にわたり事故多発箇所や事故危険区間が存在しています。特に岐阜市内区間(茜部本郷交差点～穂積大橋間)では事故多発交差点や事故危険区間が連続しています。
- 岐大バイパスは、死傷事故の7割が渋滞が原因と考えられる追突事故で、追突の死傷事故率は岐阜県内の国道の約2.0倍となっています。

### 2) 整備効果

- 6車線化ならびに立体化による混雑緩和により、追突事故の減少が期待されます。

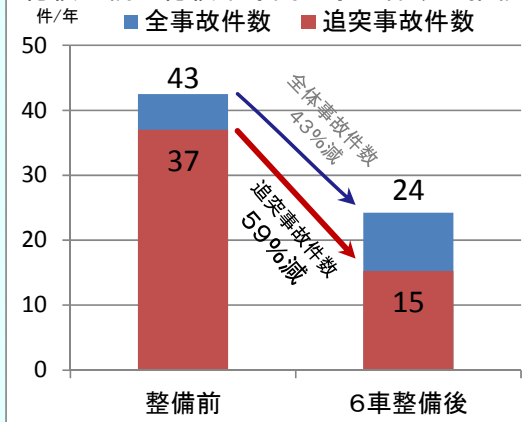
### 1) 現状の課題



### 2) 整備効果

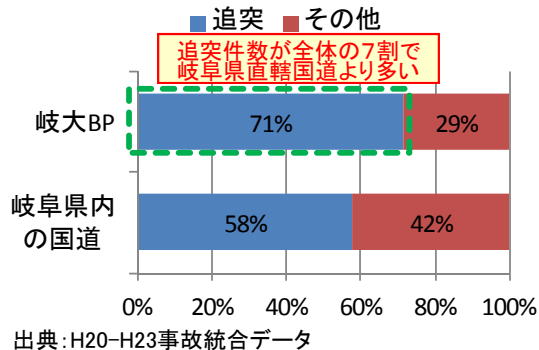
平成17年度末に6車線供用した穂積大橋～穂積中原交差点間の事故件数は減少

穂積大橋～穂積中原間の事故件数の推移

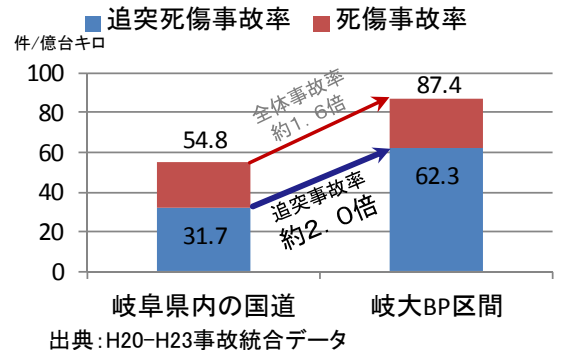


※事故件数の算定方法  
整備前：H14～H17の事故件数の平均  
整備後：H20～H23の事故件数の平均  
出典：事故統合データ

### ● 死傷事故発生状況 (H20-23)



### ● 死傷事故率 (H20-23)



### ● 交通管理者ヒアリング

管内の国道21号では、渋滞中にドライバーのわき見運転等による渋滞末尾車両への追突事故が多くなっています。

H25.6交通管理者ヒアリング

6車線化ならびに立体化による混雑緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待されます。



# 3. 費用対効果分析：一般国道21号岐大バイパス

## (1) 3便益による事業の投資効果

○費用便益比(B/C)について	(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)	=	1,410億円	+ 218億円	+ 90億円	=	1,717億円	= 1.3(1.4) ※1
		1,229億円 + 64億円				1,293億円	
◇B/C(残事業)	=	721億円	+ 125億円	+ 59億円	=	905億円	= 2.0(2.5) ※1,2
		400億円 + 50億円				450億円	( )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)

※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
  - ・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。
  - ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
- ③個性ある地域の形成
  - ・拠点開発プロジェクト(ソフトピアジャパン)へのアクセス支援が支援する。
- ④安全な生活環境の確保
  - ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。
- ⑤災害への備え
  - ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。
- ⑥地球環境の保全
  - ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑦生活環境の改善・保全
  - ・NO2排出量の削減が見込まれる。
  - ・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46%、用地取得率は100%に至っています。(平成24年度末)
- 今年度は瑞穂市穂積～大垣市長松町(L=13.4km)の供用に向けた調査及び工事を実施予定です。
- (参考) 前回再評価時：事業進捗率は45%、用地取得率は100%

### 2) 事業の進捗の見込み状況

- 瑞穂市穂積～大垣市長松町(L=13.4km)、羽島郡岐南町徳田～岐阜市茜部本郷(L=2.8km)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

- 岐大バイパスは、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、交通渋滞の緩和や交通安全の確保など、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号岐大バイパスの事業を継続する。