

一般国道21号

さかほぎ

坂祝バイパス

(道路事業)

説明資料

令和2年 7月27日

中部地方整備局
多治見砂防国道事務所

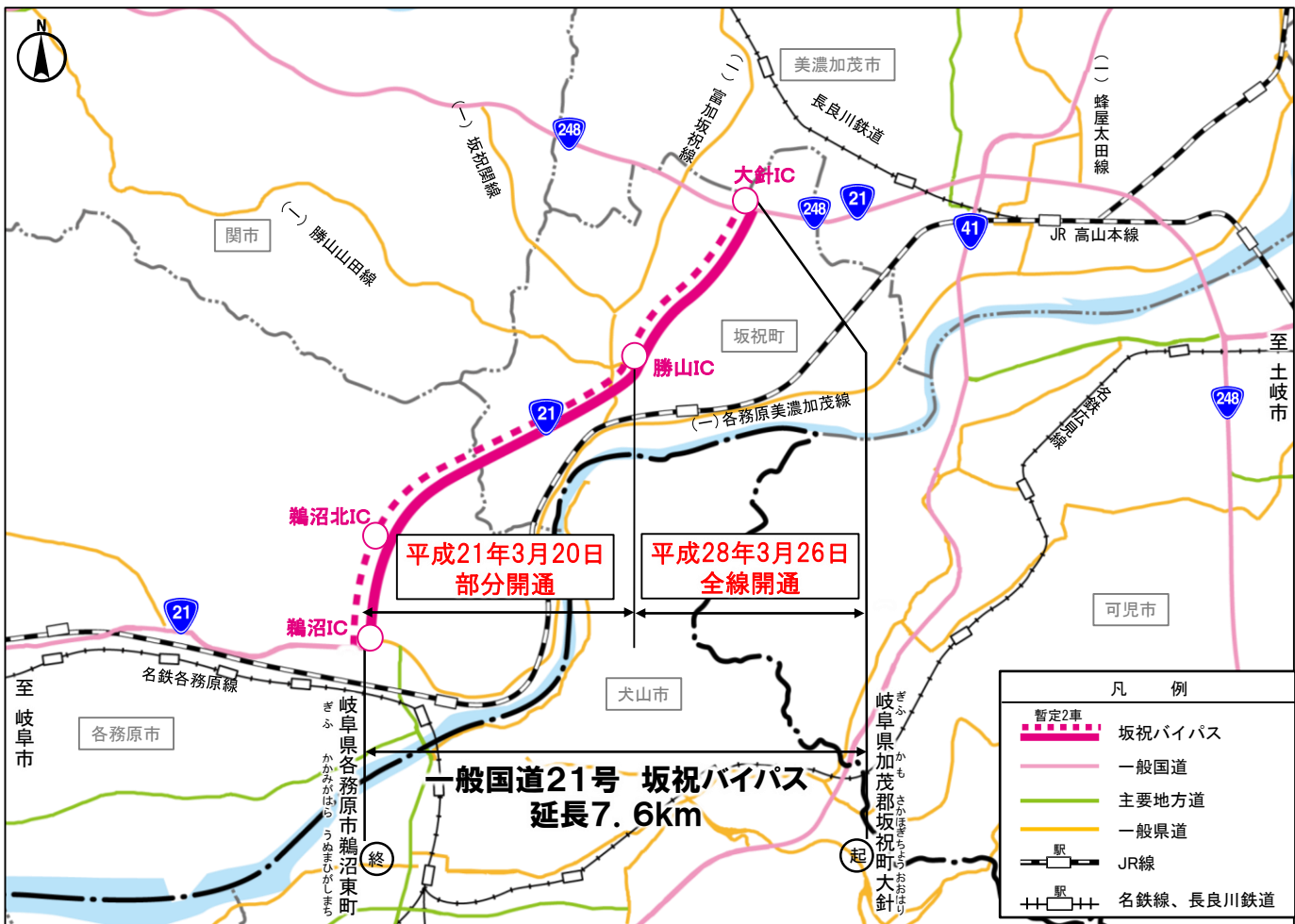
目 次

1. 事後評価の実施根拠	P 1
2. 事業概要	
(1) 事業目的	P 2
(2) 計画概要	P 3
3. 評価の視点	
(1) 事業効果の発現状況	
①交通渋滞の緩和	P 4
②災害に強い道路機能の確保	P 5
③地域経済活性化の支援	P 6
④通学路の安全性向上	P 6
4. 社会経済情勢の変化	
①幹線ネットワークの拡充	P 8
5. 対応方針（案）	P 9

1. 事後評価の実施根拠

さかほぎ

■ 一般国道21号坂祝バイパスは、平成28年3月に暫定2車線で全線開通した時点を事業完了*とし、今回、事後評価を実施します。



坂祝バイパスの全線開通 (H28.3)を事業完了*とし、事後評価を実施

※事業完了の考え方

■ 道路事業・街路事業に係る事後評価実施要領細目(抜粋)(H29.3.15)

第2 事後評価を実施する事業

2 「事業完了」の定義

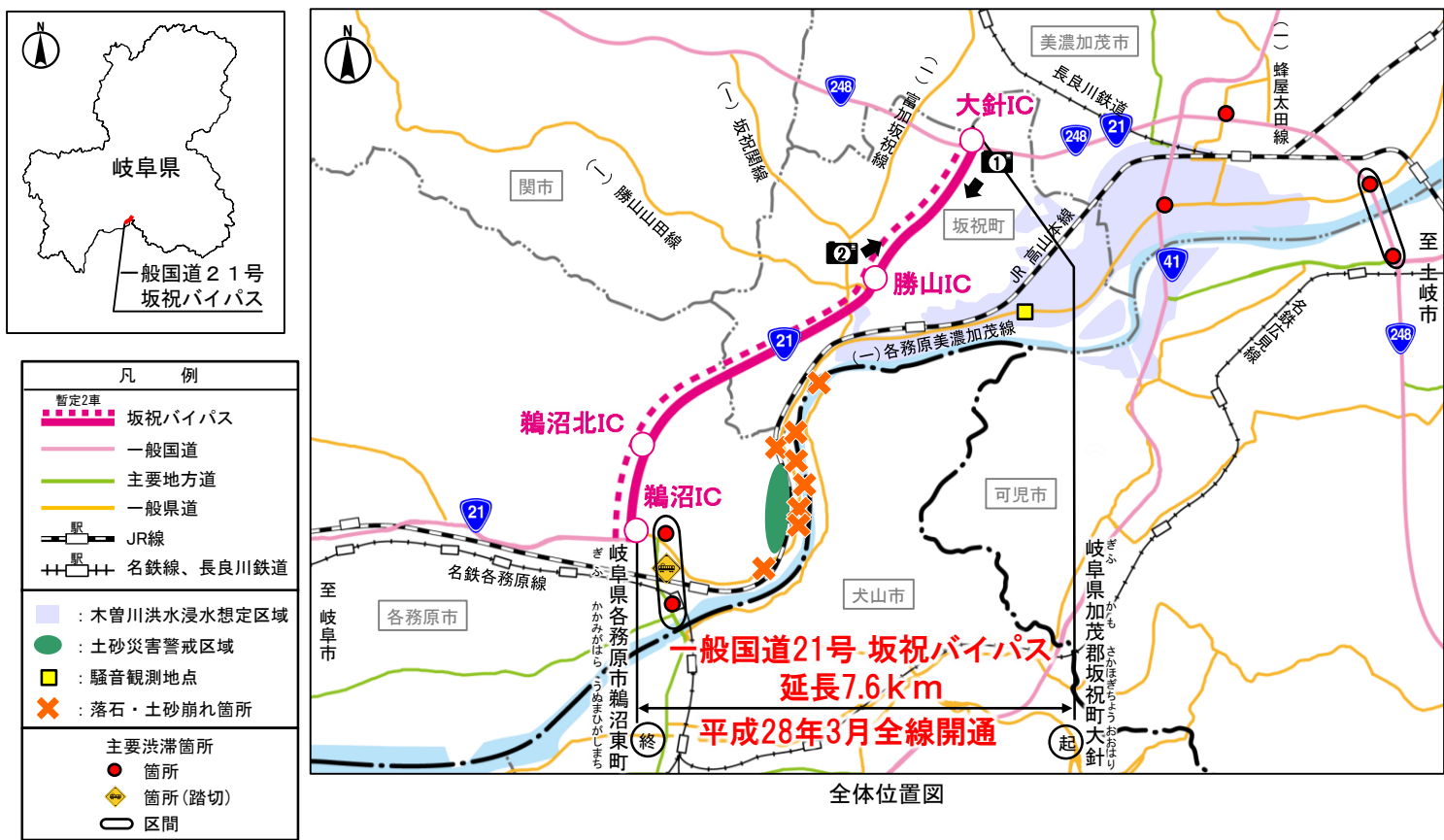
原則として事業採択を行った区間又は箇所が全線供用を開始した時点としているが、複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては該当する複数の区間又は箇所が全線供用を開始した時点を、対象区間が全線にわたり暫定供用を開始した事業についてはその時点を、それぞれ事業完了とみなすものとする。

2. 事業概要

(1) 事業目的

- 一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、「地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成する道路です。
- 坂祝バイパスは、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的に計画された事業です。

坂祝バイパスの全体位置図



【H28年7月5日撮影】



【H28年7月8日撮影】

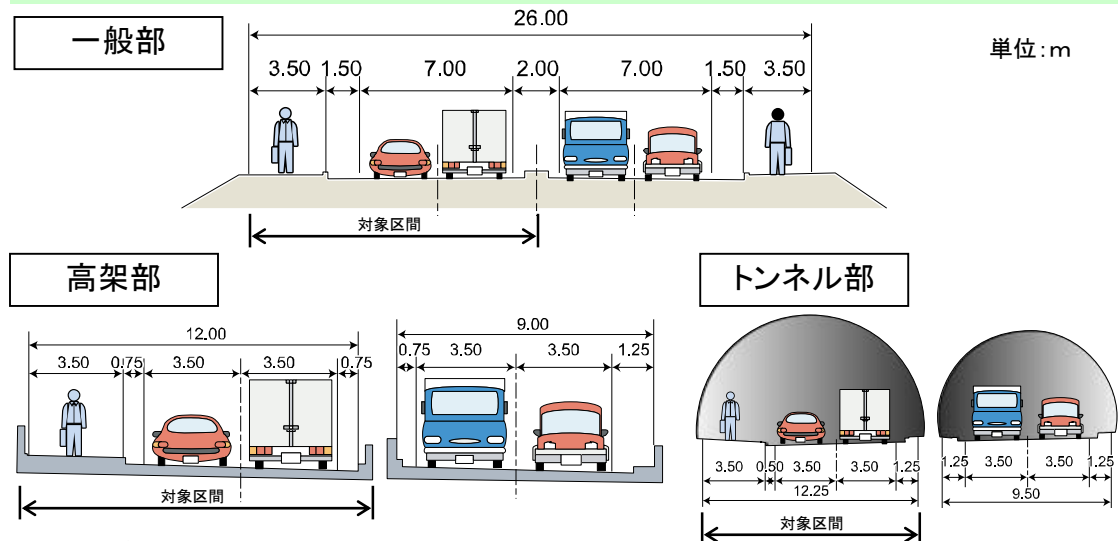
2. 事業概要

(2) 計画概要

事業名	一般国道21号 坂祝バイパス
延長	7.6 km
道路規格	第3種第1級
設計速度	80 km/h
車線数	4車線 (暫定2車線)
都市計画決定	昭和61年度
事業化	平成2年度 (勝山IC～鵜沼IC) 平成18年度 (大針IC～勝山IC)
用地着手年度	平成6年度
工事着手年度	平成11年度
工事完成年度	平成27年度
全体事業費	369億円
計画交通量	21,300台/日
B/C	2.5



標準断面図



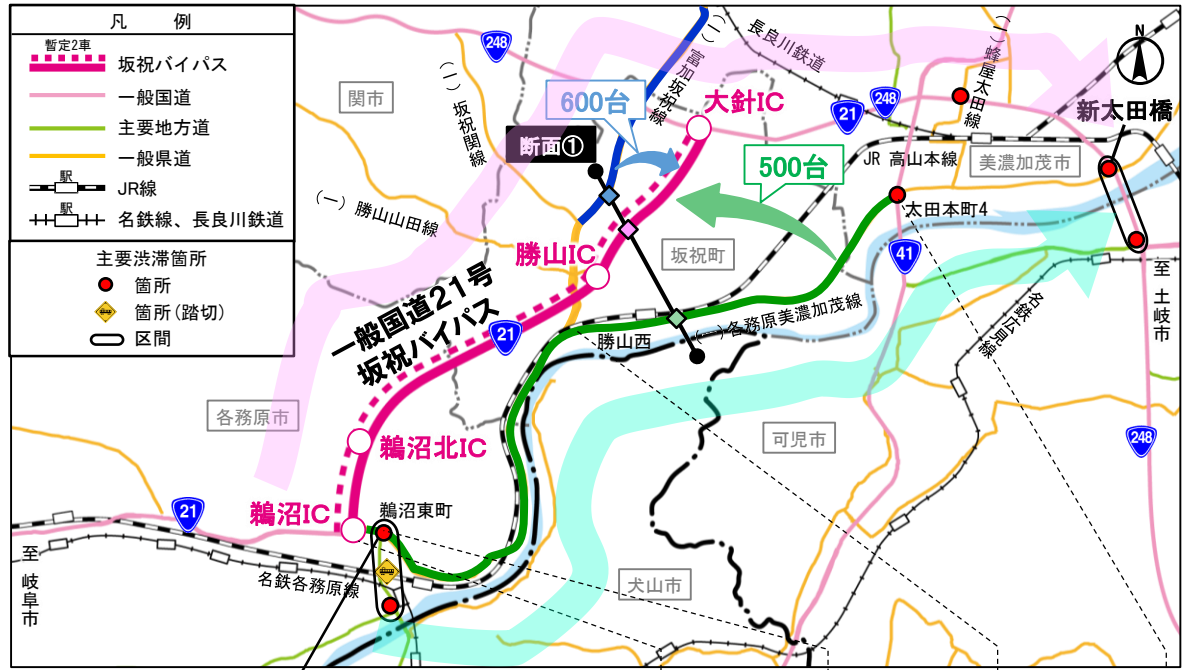
3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

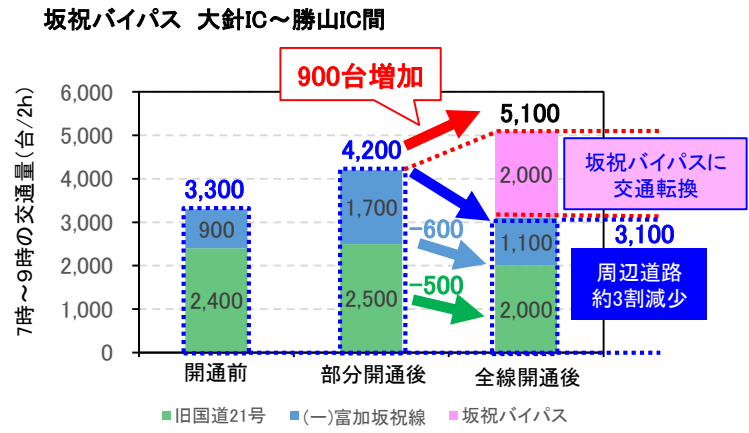
① 交通渋滞の緩和

■ 並行する(一)各務原美濃加茂線(旧国道21号)は、主要渋滞箇所が2箇所あり、旅行速度が20km/h未満の区間が存在していましたが、坂祝バイパスの整備により、並行する旧道の交通量がバイパスに転換し、旅行速度が向上しました。

○ 旅行速度の変化



○ 朝の交通変化(坂祝バイパスに転換)【断面①】



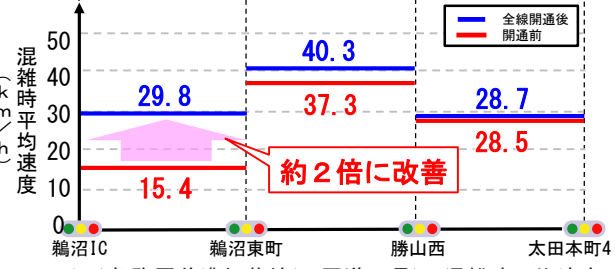
※交通量調査結果
 開通前: H17全国道路・街路交通情勢調査 部分開通後: H28.1.18 全線開通後: H29.6.27
 (国道21号は勝山西交差点東側、(一)富加坂祝線は黒岩北交差点南側、坂祝バイパスは大針IC南側流入交通量)

鵜沼東町交差点の渋滞状況(平日朝ピーク7時台)



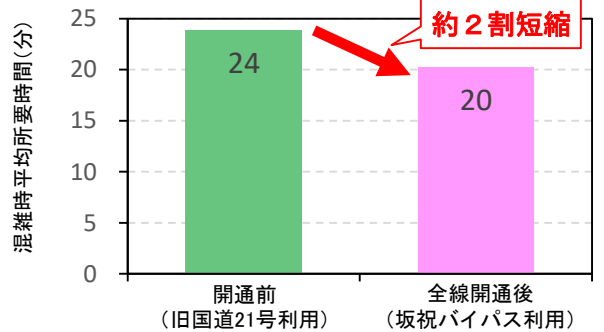
【H18年6月撮影】

【R1年6月撮影】



(一)各務原美濃加茂線(旧国道21号)の混雑時平均速度
 ※開通前: H17全国道路・街路交通情勢調査 混雑時平均速度より
 全線開通後: ETC2.0データ(R1.9)朝7時台平均速度より

○ 所要時間の短縮効果(鵜沼IC～新太田橋)



※開通前: H17全国道路・街路交通情勢調査混雑時平均速度より
 全線開通後: ETC2.0データ (R1.9)朝7時台平均速度より

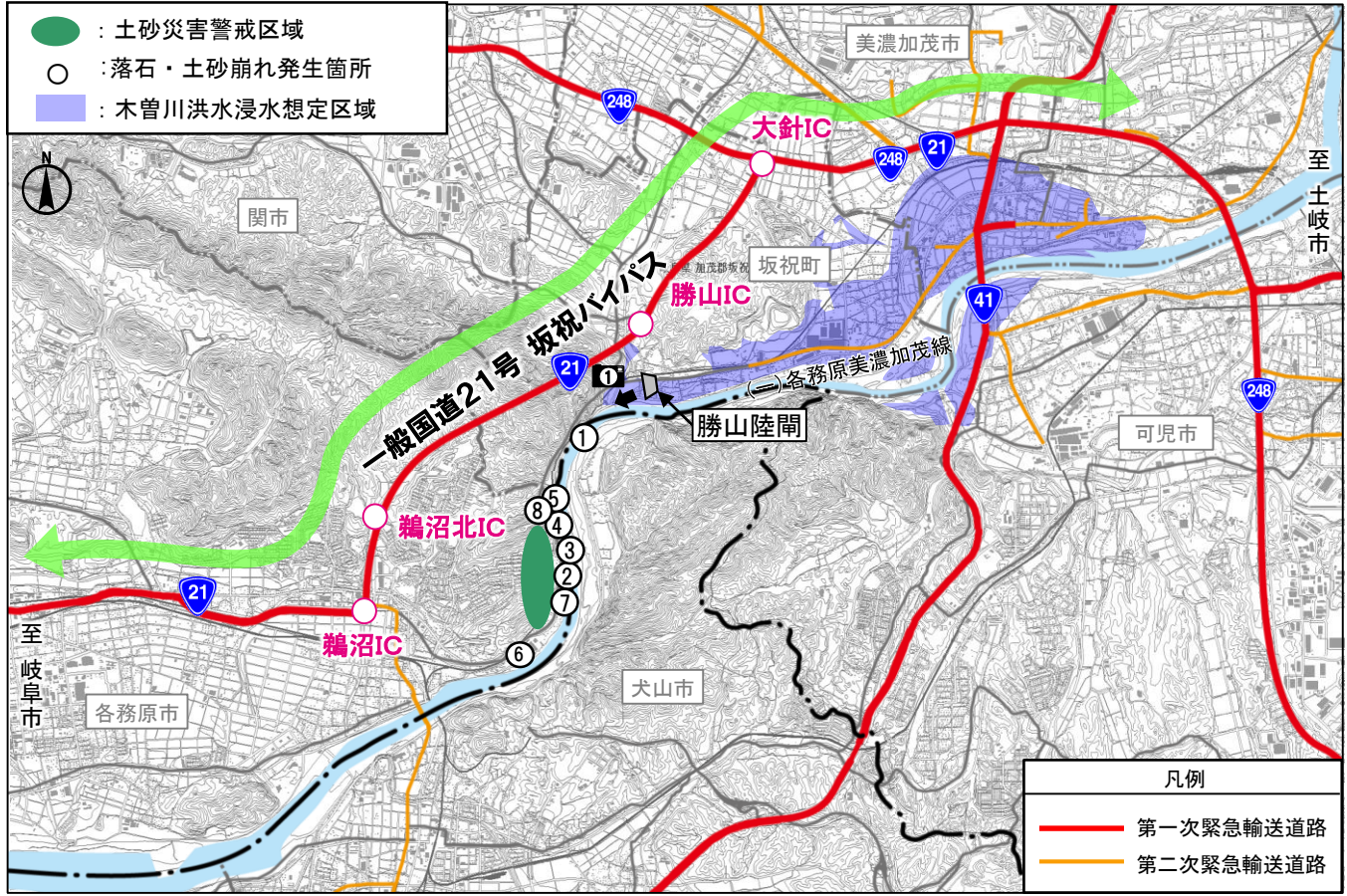
3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

②災害に強い道路機能の確保

- 国道21号は、岐阜県の第一次緊急輸送道路に位置づけられていますが、旧国道21号((一)各務原美濃加茂線)は、土砂災害警戒区域が存在し、平成2年度以降、8件の落石・土砂崩れが発生しています。更に、木曾川洪水浸水想定区域内にあり、平成23年の台風15号では13時間の通行止が発生しました。
- 坂祝バイパスの開通により、災害時でも通行可能な物流ルートが確保され、救助活動等の支援機能も向上しました。

○災害時の緊急輸送道路の確保



※木曾川水系浸水想定区域図 国土交通省 H28.12.22 ※土砂災害警戒区域 各務原市 R2.3改訂

○災害の発生状況

災害発生箇所	災害発生状況	
①	落石	H27.4
②	落石	H6.3.23
③	落石	H8.4.13
④	落石	H9.7.29
⑤	落石	H15.1.25
⑥	土砂崩れ	H17.2.2
⑦	落石	H24.7.13
⑧	落石	H27.8.15

落石・土砂崩れ8件発生 ※R2.1末時点

H23台風15号による旧国道21号の通行止状況



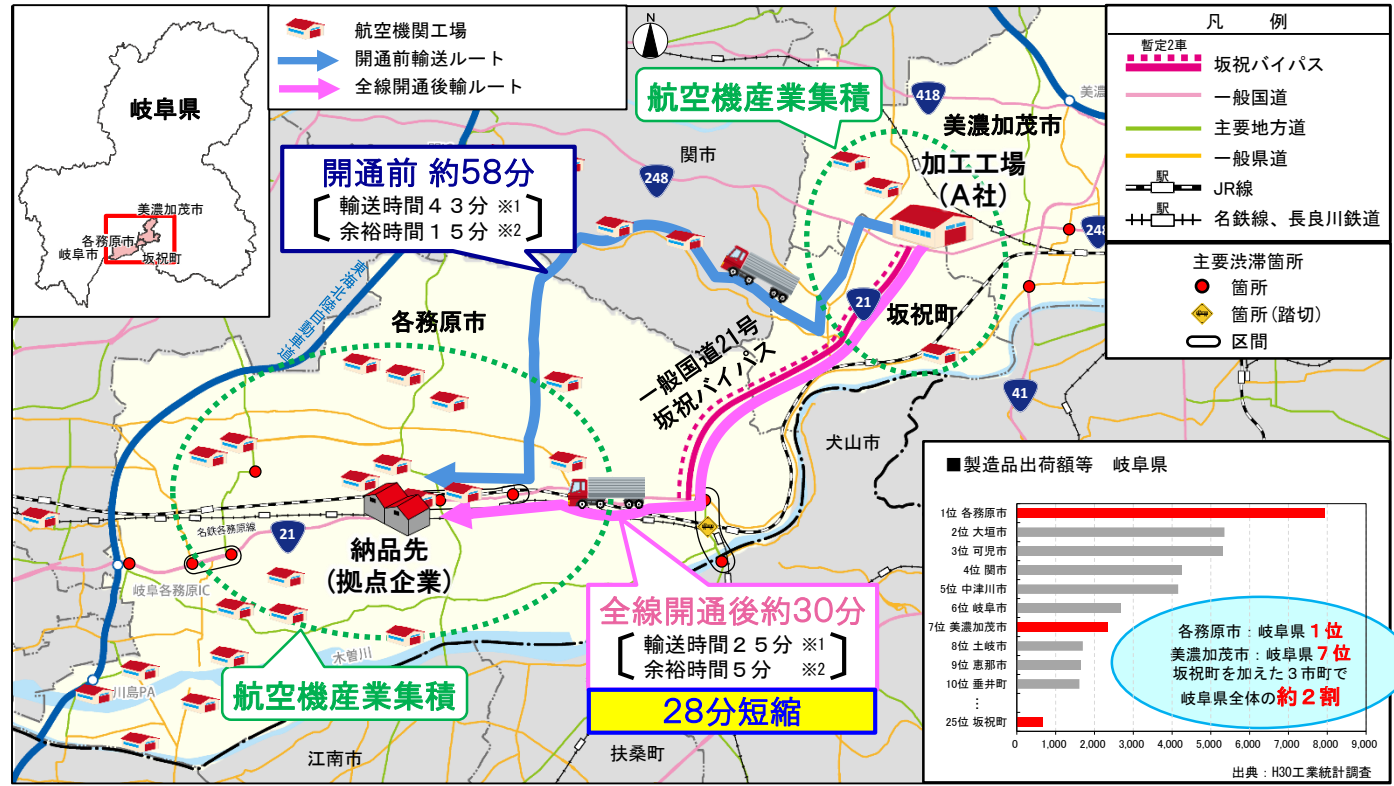
3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

③地域経済活性化の支援

- 各務原、坂祝、美濃加茂周辺では、大手機械メーカーを中心に航空機産業が集積しています(地域の基幹産業)。
- 坂祝バイパスの全線開通により、坂祝町北部の加工メーカーから各務原市の納入先までの輸送時間が短縮し、物流効率化が図られています。
- 輸送時間の短縮により、1日の納品回数が増加し、工場の出荷額も増加しています。

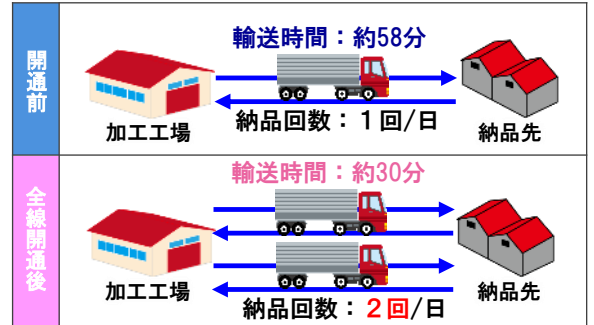
○坂祝バイパス周辺の工場集積 (航空機産業)



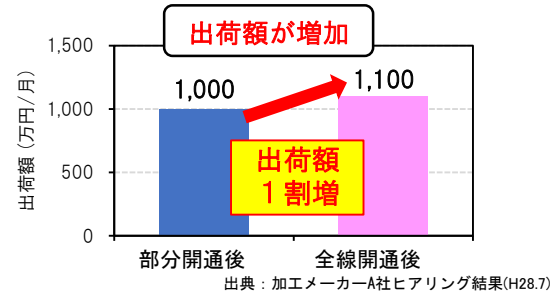
※工場の位置は『岐阜県「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」全体区域図』を基に作成

※1. 開通前・H17全国道路・街路交通情勢調査(混雑時平均速度)市道はH27民間プローブデータにより補完
全線開通後・ETC2.0データ(R1.9平日混雑時平均速度)
※2. 加工メーカーAヒアリング結果(H28.7)

○輸送時間短縮による納品回数の増加



○輸送時間短縮による出荷額増加



輸送時間短縮に加えて、渋滞を見込んだ余裕時間も短縮でき、工場の出荷額が約1割増加しました。



(加工メーカーA社)
出典：ヒアリング結果(H28.7)

3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

④ 通学路の安全性向上

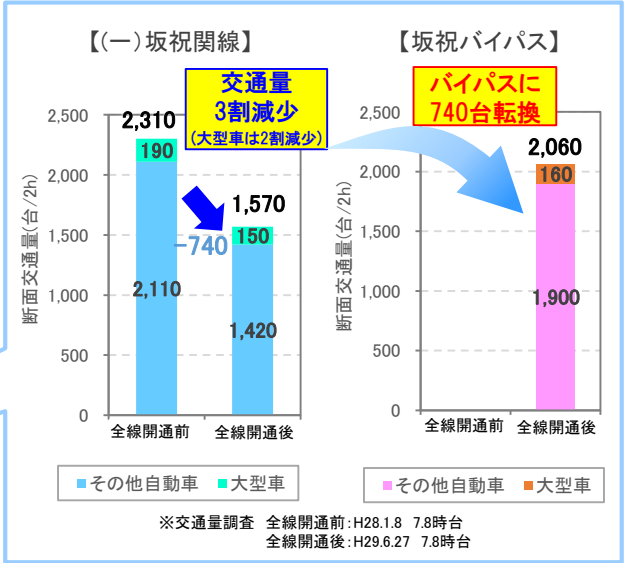
■ 地元中学校の通学路となっている(一)坂祝関線は、朝の流入交通が多く、通学時の事故が懸念されていました。
 ■ 坂祝バイパスの开通により、(一)坂祝関線の交通がバイパスに転換し、朝の交通量は約3割、大型車は約2割減少し、通学路の安全性が向上しています。

○ 坂祝バイパス周辺の通学路



● 坂祝町通学路交通安全プログラム対策箇所※
 ■ 小中学校 ■ 通学路

※H25年8月に小学校の通学路において、関係機関と緊急合同点検により選定された対策必要箇所



大型車が減って安全に
 ・通学路は、大型車が多く危ないと感じていました。
 ・坂祝バイパス开通後は、大型車が減って、安全になったと感じました。



通学路の安全性が向上
 ・坂祝関線は、交通量が多く大型車も走行しています。深萱周辺の生徒は、歩道が無い区間を歩くため、生徒の事故が懸念されています。
 ・坂祝バイパス开通後は、大型車を中心に通過交通が減っています。



出典:ヒアリング結果(H28.6)



【H28年2月17日7時撮影】



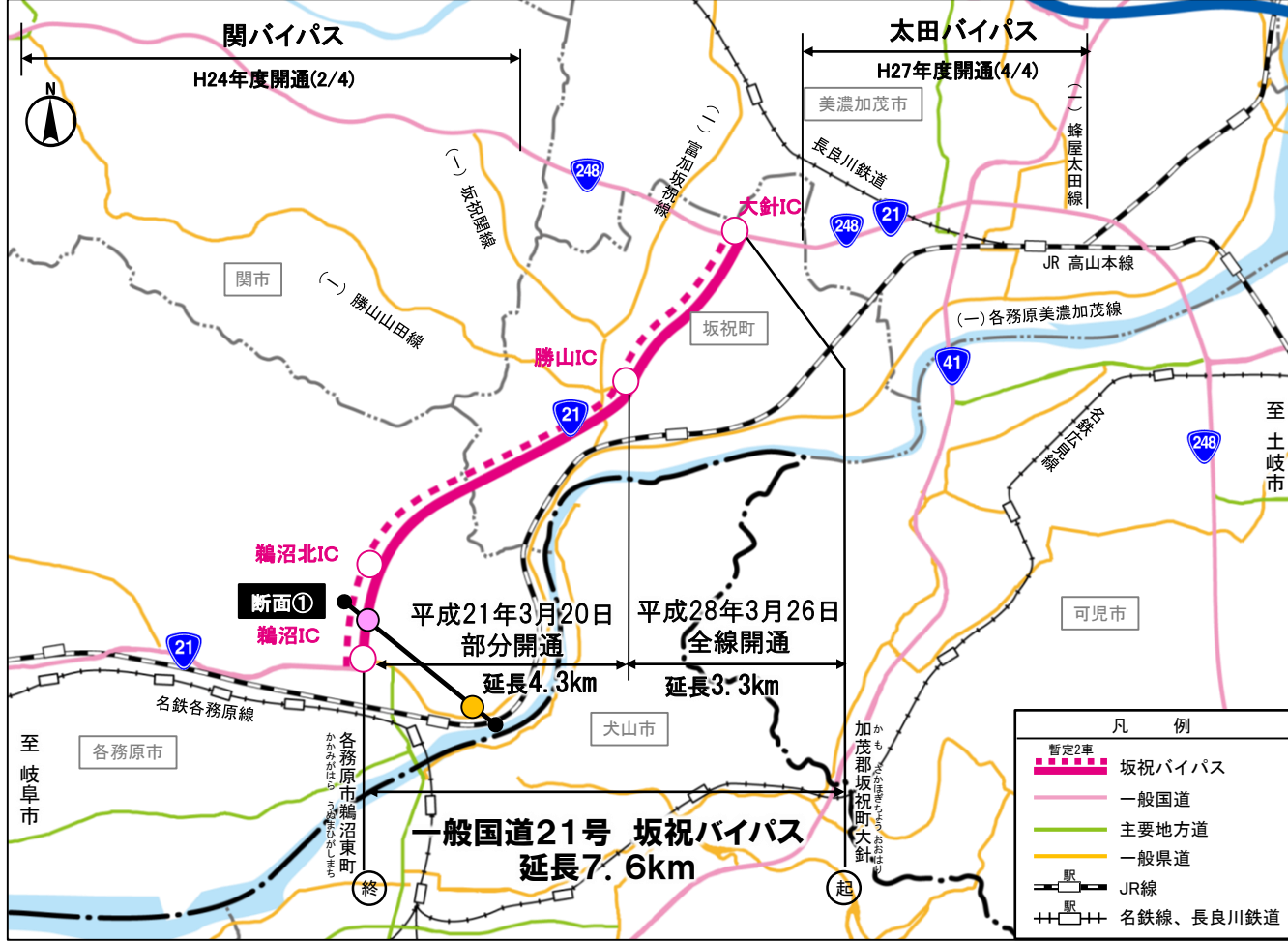
【H28年7月15日7時撮影】

4. 社会経済情勢の変化

①幹線ネットワークの変化

- 一般国道248号は、平成24年度に関バイパスが暫定2車線で開通し、平成27年度に太田バイパスが4車線化されました。
- 平成21年3月に一般国道21号坂祝バイパスが部分開通し、断面交通量が約6,000台/日増加しました。さらに、平成28年3月に全線開通したことで、旧国道21号の交通量が坂祝バイパスへと転換し、断面交通量が約4,900台/日増加しました。

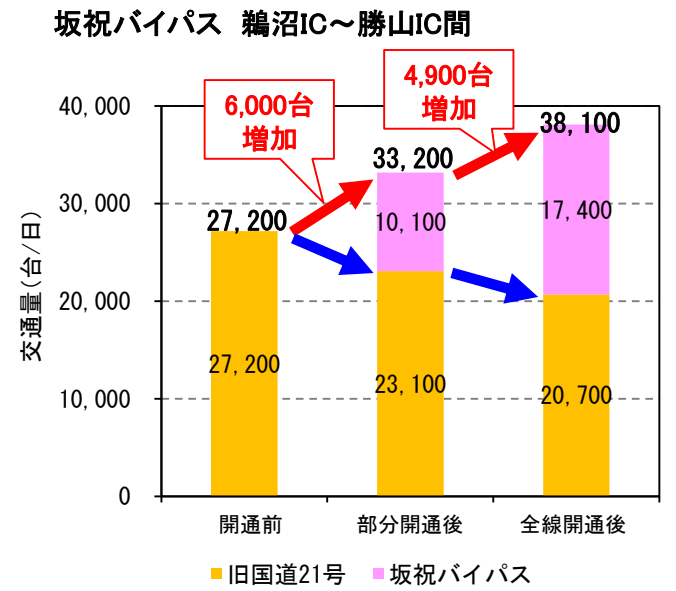
○断面交通量の変化



○社会経済情勢の変化

年次	経緯
平成21年3月	坂祝バイパス(鵜沼IC~勝山IC) 暫定2車線開通
平成24年9月	関バイパス 全線暫定2車線開通
平成28年3月	太田バイパス(美濃加茂市・坂祝町境~田島町3丁目) 4車線化
平成28年3月	坂祝バイパス(勝山IC~大針IC) 暫定2車線開通

○交通量の変化【断面①】



※開通前：H17道路交通全国道・街路交通情勢調査
 部分開通後：H28.1.18(旧国道21号は鵜沼東町交差点東側、坂祝バイパスは鵜沼IC北側流入交通量)
 全線開通後：H30.11.8(旧国道21号は太田本町4西側、坂祝バイパスは勝山IC南側流入交通量)

5. 対応方針(案)

(1) 今後の事業評価の必要性

- 一般国道21号坂祝バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考えます。

(2) 改善措置の必要性

- 一般国道21号坂祝バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考えます。

(3) 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

- 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。