

一般国道41号
美濃加茂バイパス
(道路事業)

説明資料

令和4年9月9日

中部地方整備局
岐阜国道事務所

目 次

1. 事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点	P 3
3. 費用対効果分析	P 4
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 5
5. 対応方針(原案)	P 5

1. 事業概要

(1) 事業目的

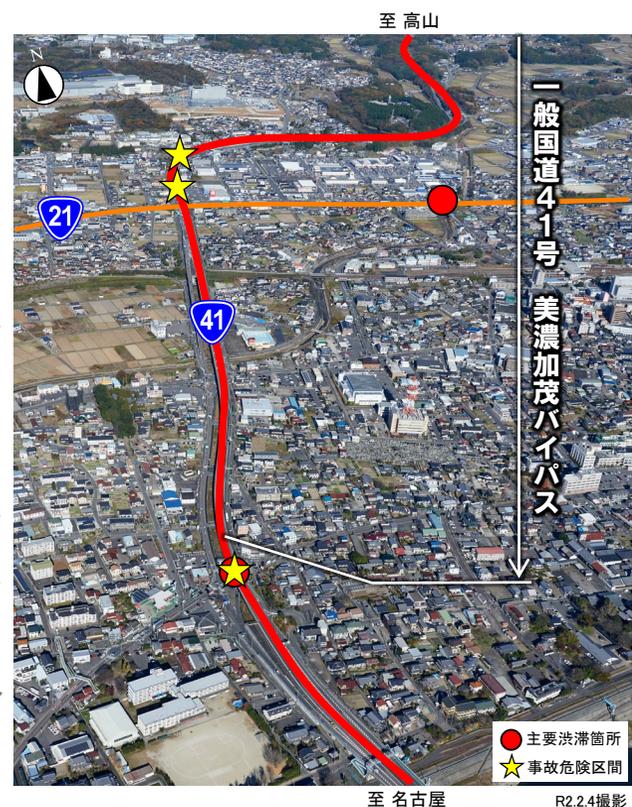
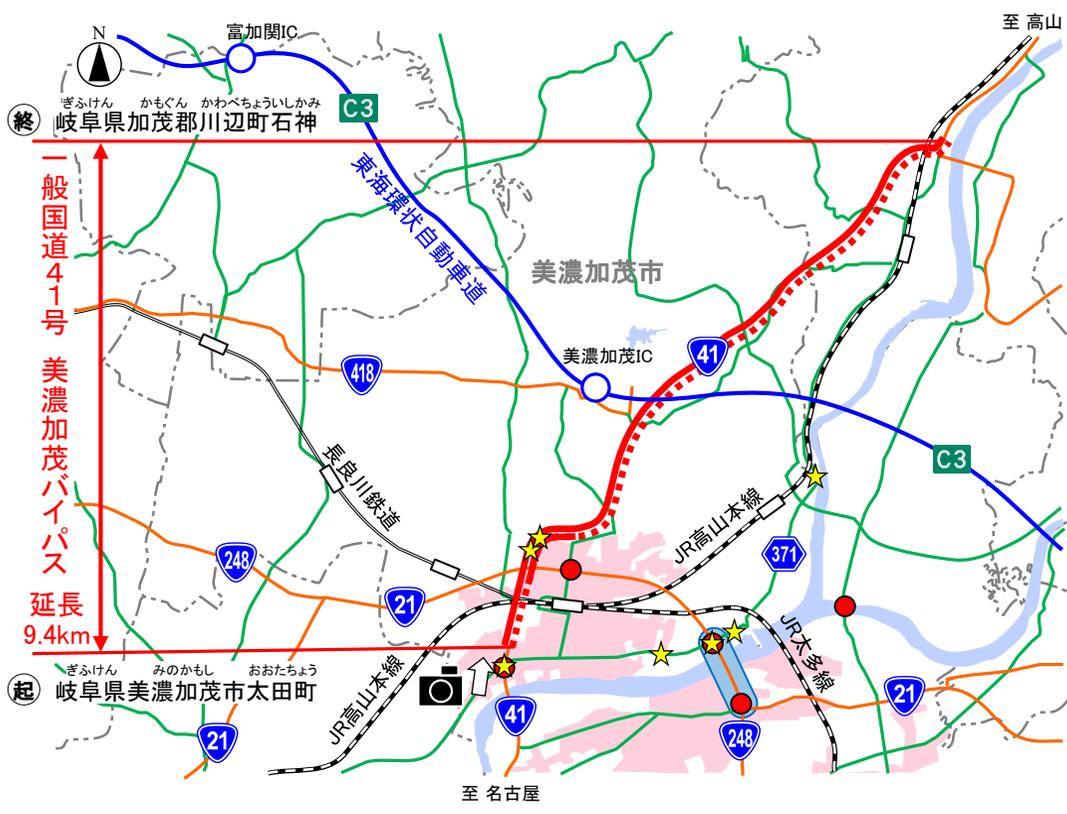
■ 一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスです。

■ 美濃加茂バイパスや並行する国道21号、県道371号(旧国道41号現道)には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいます。

美濃加茂バイパスの全体位置図



凡例	
	2車線 美濃加茂バイパス
	高規格道路
	一般国道
	地方道
	市街化区域
	鉄道(JR)
	鉄道(私鉄)
	主要渋滞箇所
	事故危険区間

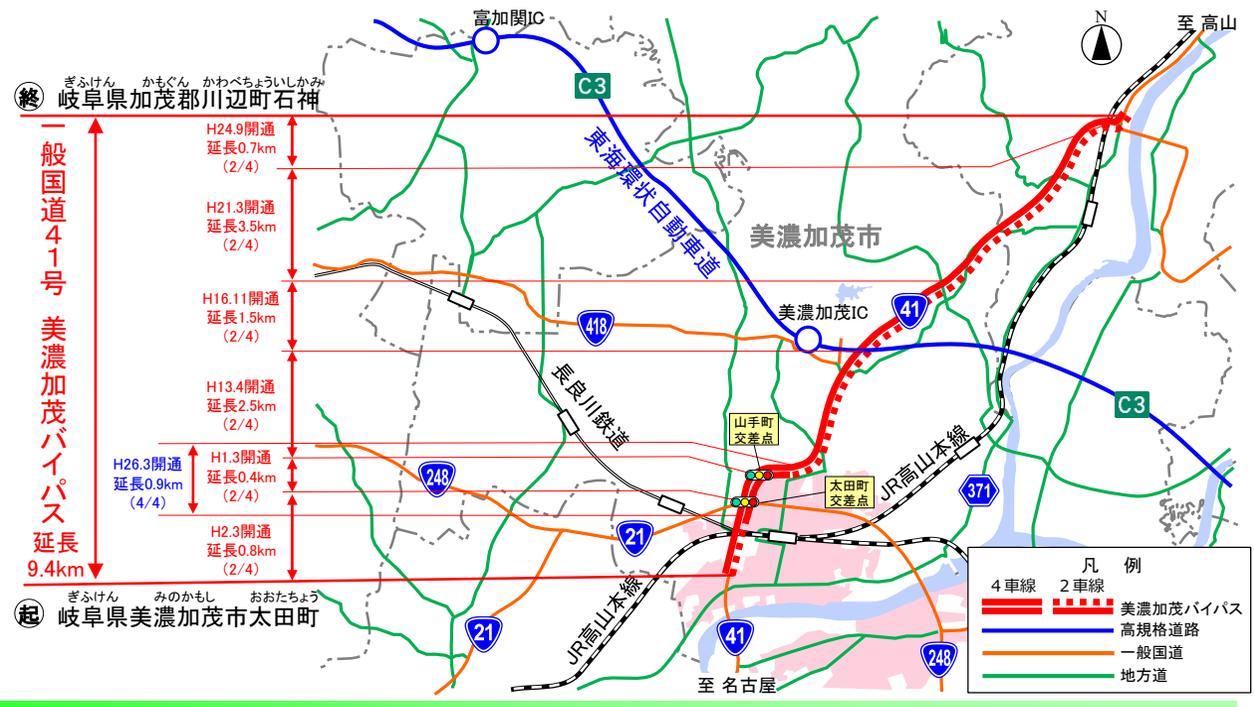


1. 事業概要

(2) 計画概要

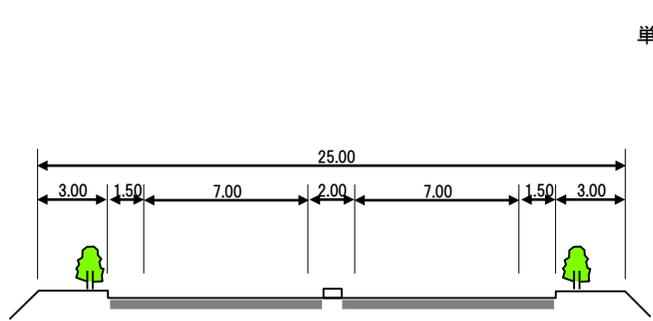
■美濃加茂バイパスは、平成24年度までに全線2車線で開通、平成26年3月に太田町～山手町間(延長0.9km)について4車線おたちようで開通しています。今後は、残る暫定2車線区間の4車線化および太田町交差点部の立体化を実施予定です。

事業名	一般国道41号 美濃加茂バイパス
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
計画交通量	29,900台/日
用地着手年度	昭和53年度
工事着手年度	昭和58年度
延長 (供用済延長)	9.4km (うち4車線開通済0.9km)
前回の再評価	平成29年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	645億円(増減なし)
B/C	1.8(前回評価時1.7)



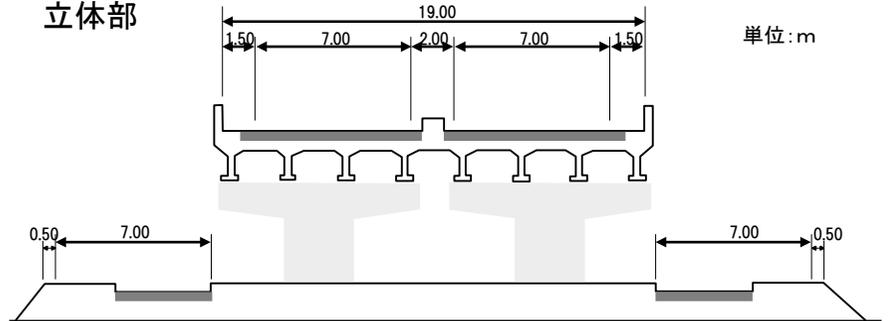
標準断面

平面部



単位:m

立体部



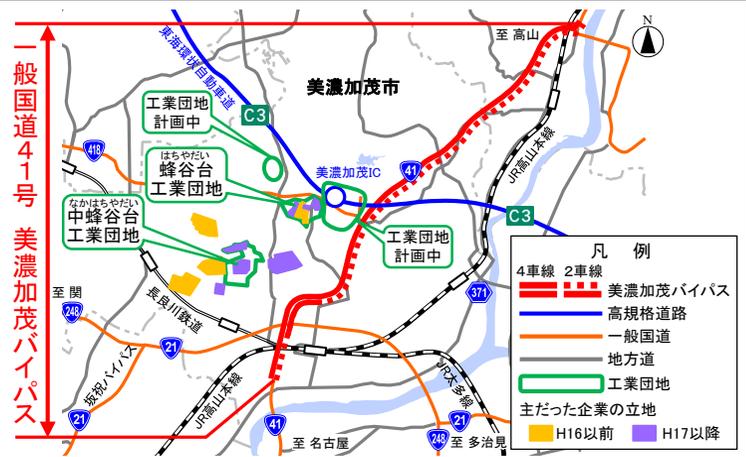
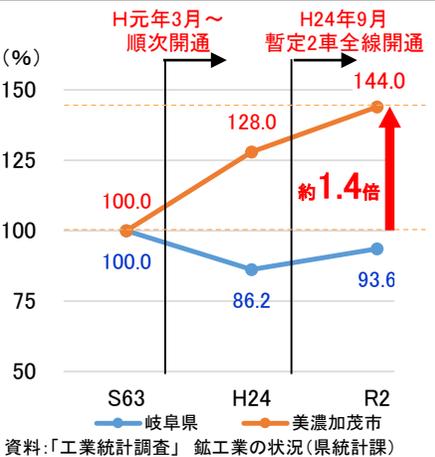
単位:m

2. 事業の進捗及び見込みの視点

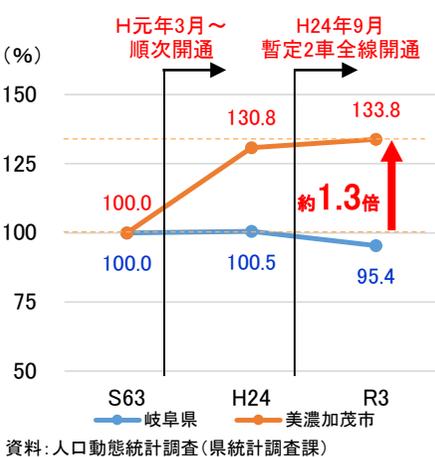
事業の進捗の見込み状況

- 美濃加茂バイパスの沿線地域は、多くの企業進出に伴い工場事業所数等が増加しています。また、県全体の人口が減少中、美濃加茂市の人口は増加し、市街化区域の範囲も拡大しており、美濃加茂バイパスの整備により更なる地域経済の発展が期待されます。
- 美濃加茂バイパスの太田町交差点付近は平面4車線供用しているものの、平面区間で速度低下が発生し、朝夕は渋滞が発生している状況です。
- 本事業は、関連する周辺事業の整備状況や、美濃加茂市周辺における将来ネットワークの検討状況を踏まえ、完成4車線化に向けた調査設計を進めていきます。

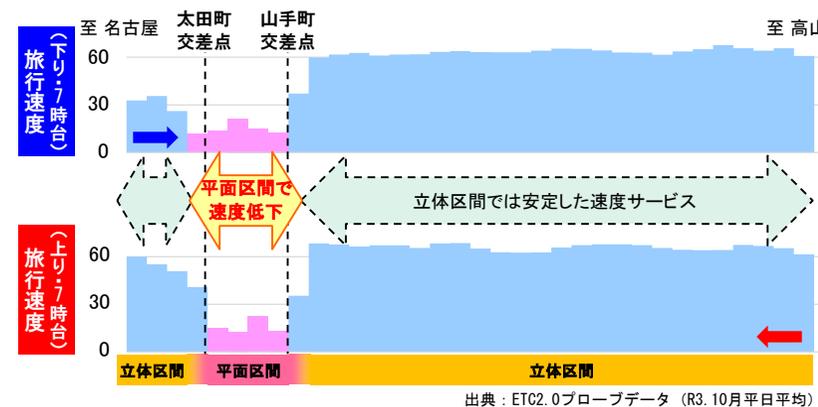
工場事業所数の推移と立地



人口の推移と市街化区域の変化



美濃加茂バイパスにおける渋滞状況と旅行速度



美濃加茂バイパスの事業状況

美濃加茂バイパスの事業進捗状況		
【用地取得率】	約100%	⇒ 約100%
	(平成28年度末)	⇒ (令和3年度末)
【事業進捗率】	約78%	⇒ 約78%
	(平成28年度末)	⇒ (令和3年度末)

2. 費用対効果分析

3 便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

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

【事業全体】

	便益 (億円)				費用 (億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	1,542	201	94	1,837	1,029	67	—	1,096	1.7
今回評価時	2,084	230	72	2,386	1,248	110	—	1,358	1.8

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.6~1.9
事業費	±10%	1.7~1.8
事業期間	±20%	1.7~1.8

【残事業】

	便益 (億円)				費用 (億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	280	13	12	305	108	17	—	126	2.4
今回評価時	326	27	9.3	363	106	36	—	142	2.6

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.3~2.8
事業費	±10%	2.4~2.8
事業期間	±20%	2.4~2.7

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道41号美濃加茂バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約3,141km)を対象として算出。

※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 残事業のB/C算出に当たっては、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。

※4 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成17年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約15%増加。
2. 将来道路網条件の変更(H28年度事業化済道路網→R4年度事業化済道路網)により、国道19号瑞浪恵那道路(恵那工区)等が追加。
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H20マニュアル→R4マニュアル)により、各便益の原単位の更新、道路構造物の更新に要する費用を追加。
4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H17年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)。
5. 費用便益分析の基準年次の更新(H29年度→R4年度)。
6. GDPデフレータの更新(H29年度→R4年度)。

4. 県・政令市への意見聴取結果

■岐阜県の意見

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・一般国道41号美濃加茂バイパスは、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果をもたらす重要な道路と考えていることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

5. 対応方針（原案）

- 一般国道41号美濃加茂バイパスの事業を継続する。