

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

令和8年6月19日

中部地方整備局
多治見砂防国道事務所

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. 事業費の見直しについて	P 4
4. 費用対効果分析	P 6
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 7
6. 対応方針(原案)	P 7

1. 事業概要

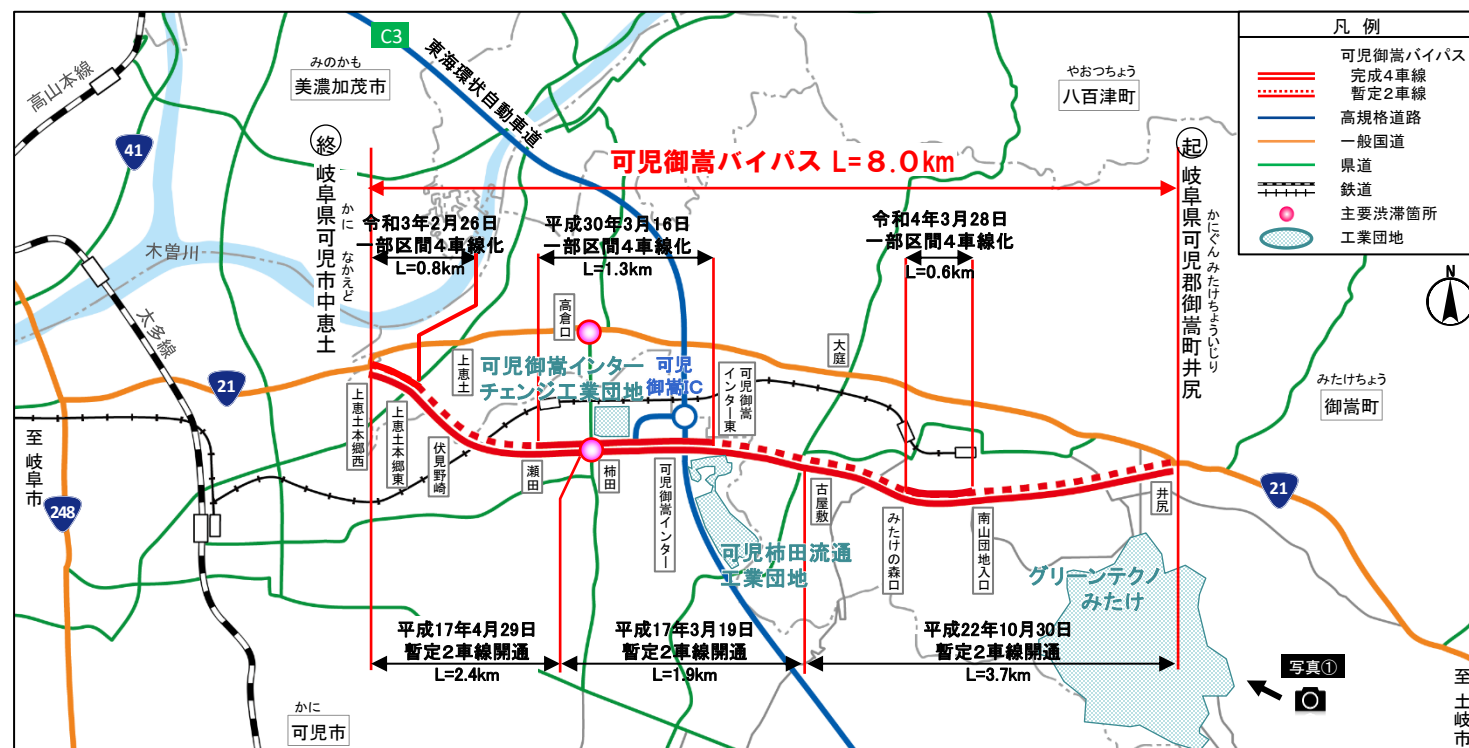
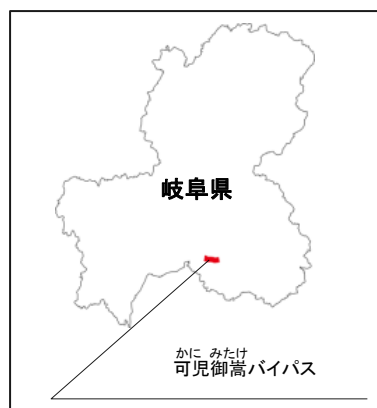
(1) 事業目的

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ら可児市中恵土に至る延長8.0kmのバイパスであり、国道21号(現道)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22年度に可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土の8.0kmについて全線暫定2車線開通済みであり、国道21号(現道)の交通渋滞の緩和に寄与してきました。

しかし、国道21号(現道)の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所(2箇所)があるなどの多くの課題があり、本事業は交通渋滞の緩和等の課題解決のために、引き続きバイパスの4車線化整備を推進していきます。

可 児 御 嵩 バ イ パ ス の 全 体 位 置 図

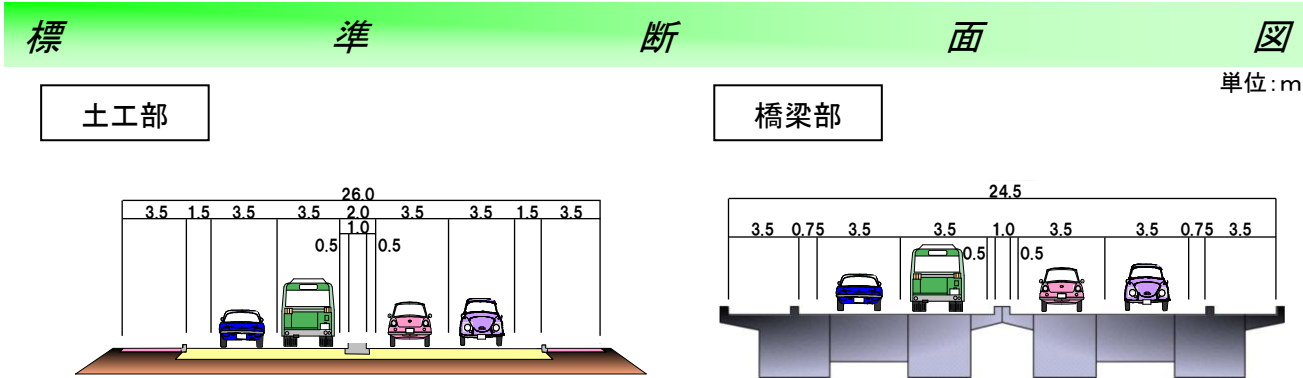
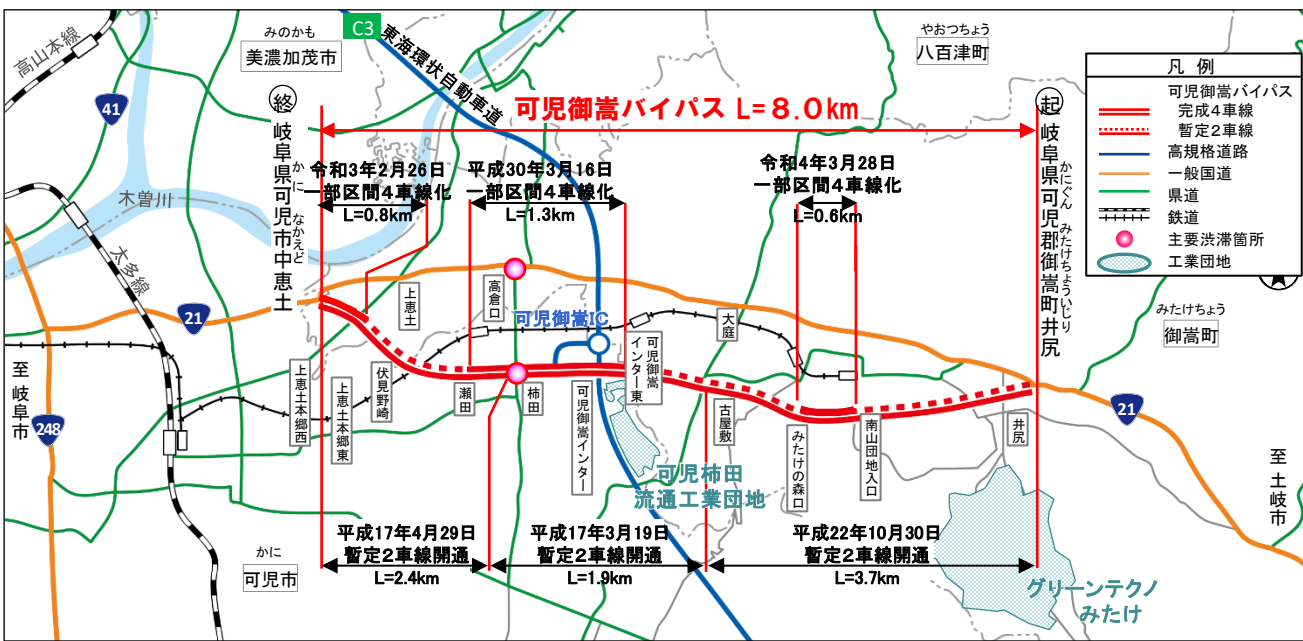


1. 事業概要

(2) 計画概要

かにみたち
 可児御嵩バイパスは、平成3年度に事業化し、平成22年度迄に全線(延長8.0km)が暫定2車線で開通、平成29年度と令和2年度、令和3年度に一部区間を4車線化しています。

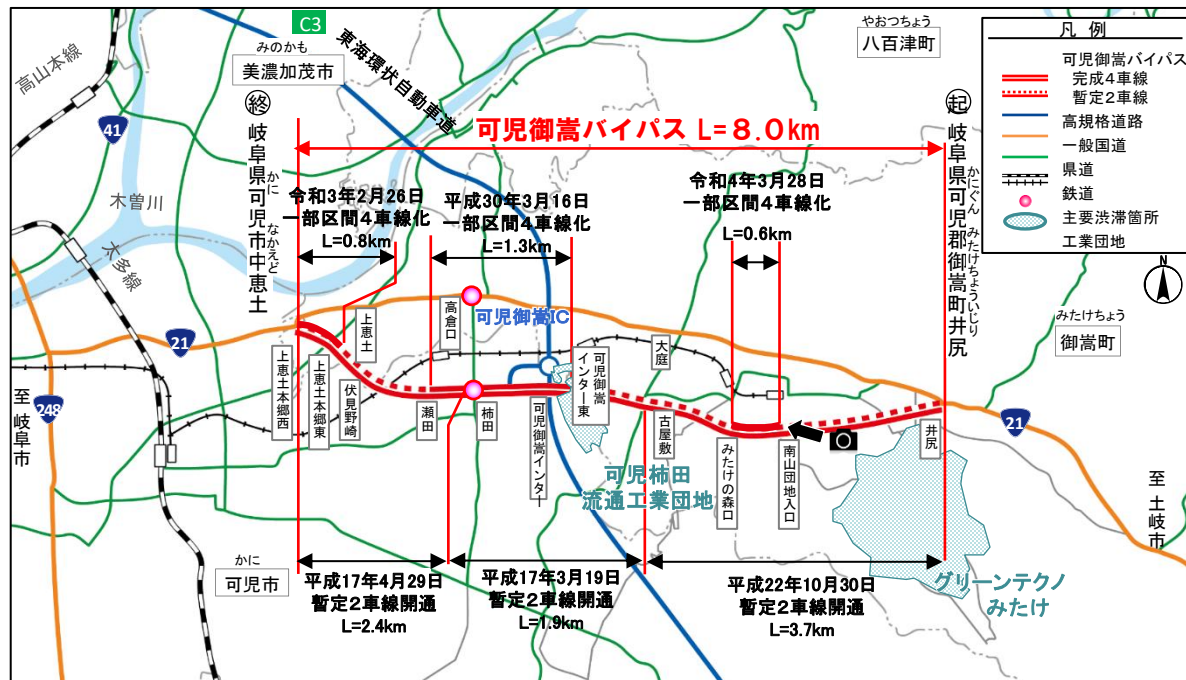
事業名	一般国道21号 可児御嵩バイパス
区間	御嵩町井尻 ~ 可児市中恵土
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
計画交通量	24,900台/日
都市計画決定	昭和50年度(可児市) 昭和58年度(御嵩町)
事業化	平成3年度
用地着手年度	平成5年度
工事着手年度	平成12年度
延長 (供用済延長)	8.0km (8.0km暫定2車線開通 2.7km完成4車線開通)
前回の再評価	令和3年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	410億円(+26億円)



2. 事業の進捗及び見込みの視点

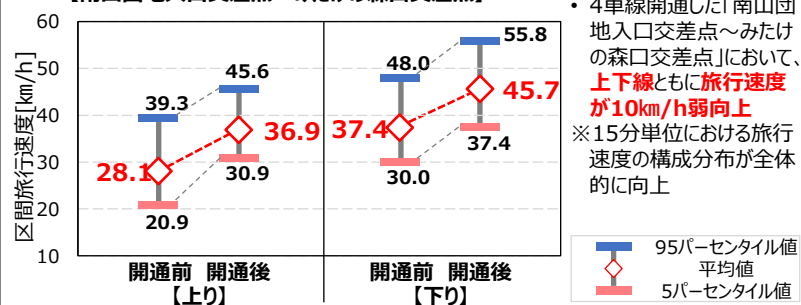
事業の進捗の見込み状況

- 平成22年度迄に全線(延長8.0km)が暫定2車線で開通。平成29年度と令和2年度、令和3年度に一部区間を4車線化。
- 「南山団地入口交差点～みたけの森口交差点(延長:約0.6km)」の4車線化に伴い、旅行速度が約10km/h弱向上。
- 残る暫定2車線区間については、交通量調査の結果や関係機関等との調整を踏まえ、4車線化を推進。



整備効果

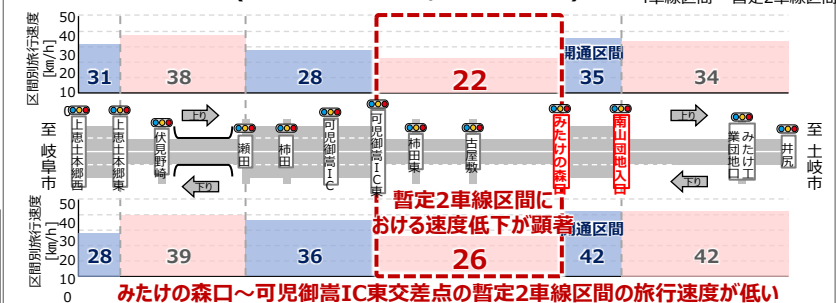
開通区間の旅行速度(7時～18時 15分単位速度)
【南山団地入口交差点～みたけの森口交差点】



【データ】ETC2.0プローブデータ(開通前:2022/3/1-25 平日 / 開通後:2022/4/1-28 平日)

残存する課題

区間別ピーク時旅行速度(開通後 上り:7時台/下り:17時台)



かにみたけ 【データ】ETC2.0プローブデータ(開通後:2022/4/1-28 平日)

可児御嵩バイパスの事業進捗状況

【用地取得率】

【事業進捗率】

100% → 100% 約89% → 約81%

(令和2年度末) (令和7年度末) (令和2年度末) (令和7年度末)

3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加	・・・・・・・・・・	合計 2 6 億円増額
---------------------	------------	-------------

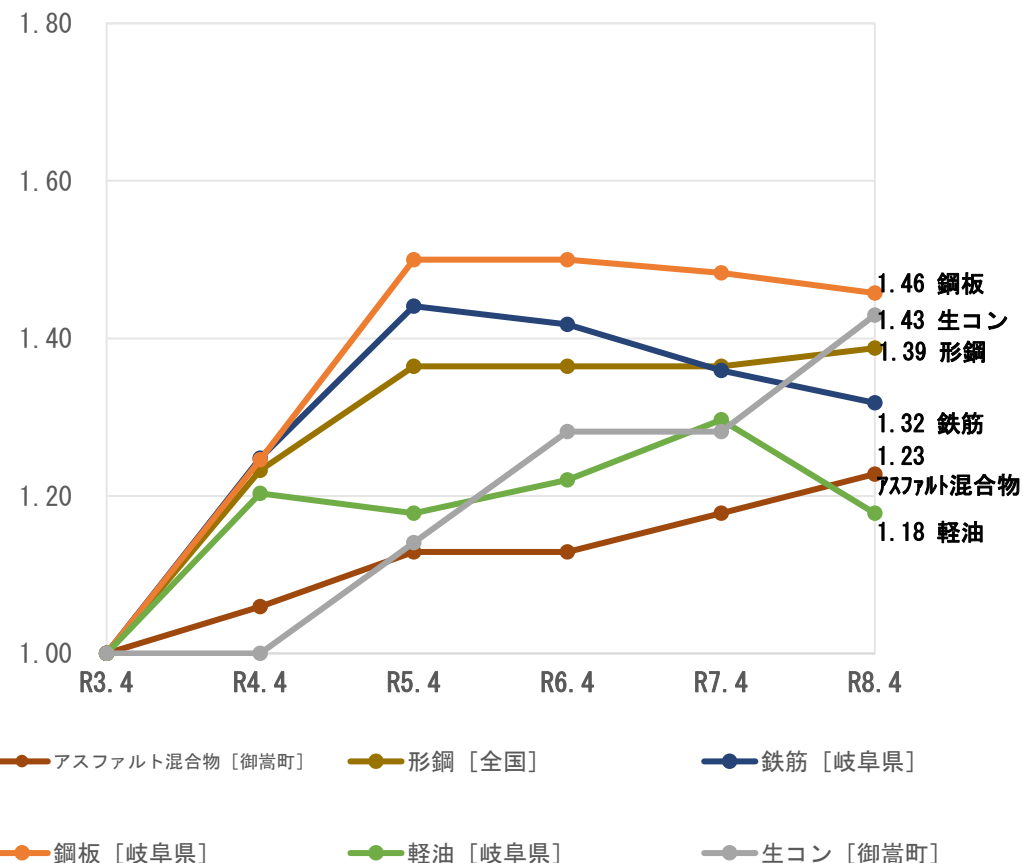
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材の上昇による橋梁等の工事費の増加	26億円

3. 事業費の見直しについて

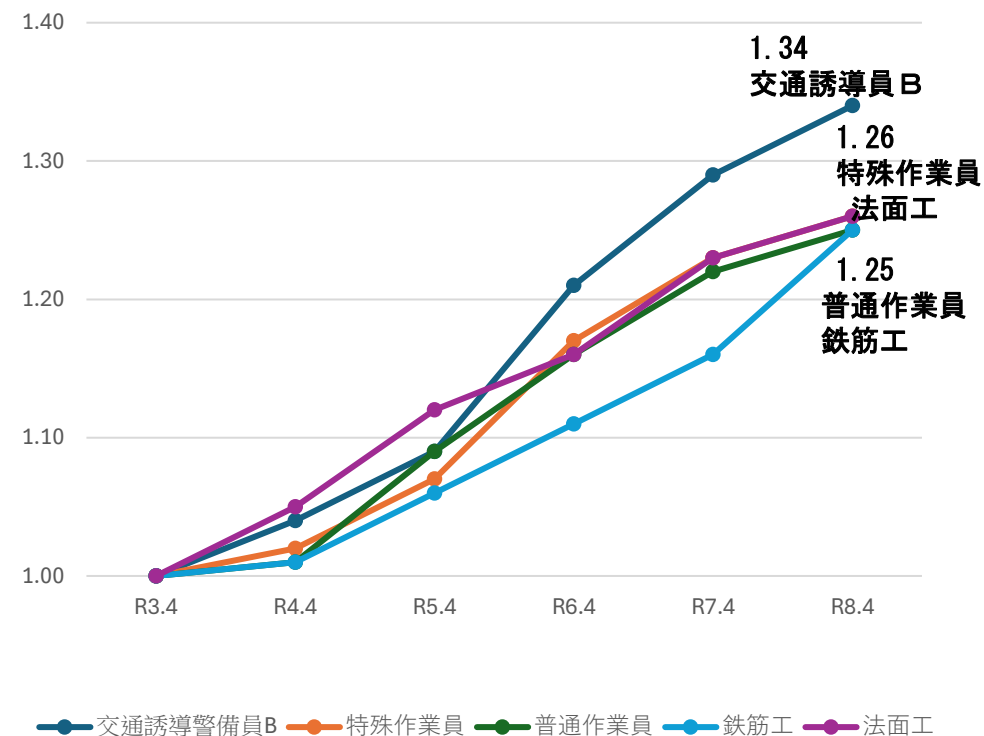
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加(+26億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時(令和3年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R3.4を基準とした場合、生コン、鋼板等の価格が約1.2倍～1.5倍となっています。
- 労務単価についても、鉄筋工、交通誘導員で約1.25倍～1.34倍と前回評価から増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁・擁壁等の工事費の増加が必要となりました。

■建設資材単価の伸び率 (R3.4を基準に算出)



■労務単価の伸び率 (R3.4を基準に算出) (岐阜県)



4. 費用対効果

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】一般国道21号可児御嵩バイパス

	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	1,300	114	5.2	1,420	607	101	－	708	2.0
今回評価時	1,465	208	13	1,686	791	102	－	893	1.9
[参考]社会的割引率2%	1,737	243	15	1,995	766	121	－	887	2.2
[参考]社会的割引率1%	1,925	266	17	2,209	745	134	－	878	2.5

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.7～2.1
事業費	±10%	1.9～1.9
事業期間	±20%	1.8～1.9

【残事業】一般国道21号可児御嵩バイパス

	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	124	5.7	3.4	133	54	29	－	83	1.6
今回評価時	135	3.5	3.4	142	77	23	－	100	1.4
[参考]社会的割引率2%	215	5.7	5.4	227	83	38	－	120	1.9
[参考]社会的割引率1%	281	7.6	7.0	295	85	50	－	135	2.2

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3～1.6
事業費	±10%	1.3～1.5
事業期間	±20%	1.3～1.4

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道21号可児御嵩バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約1,220km)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 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22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)
2. 将来道路網条件の変更(R3年度事業化済道路網→R8年度事業化済道路網)。
3. 費用便益分析マニュアルの改定(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
4. 走行台キロの年次別伸び率の更新(H22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を変更(R3年度→R8年度)
6. 費用便益比算定上の供用年の見直し
7. GDPデフレーターの更新(R3年度→R8年度)
8. 一般国道21号可児御嵩バイパスの事業費増(26億円)

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)のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・本バイパスは、現道の一般国道21号の交通混雑の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道 可児御嵩 I Cへのアクセス道路として機能する重要な路線であると認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用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。

6. 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。

費用便益分析に含まれない効果

一般国道21号 か に み たけ 可児御嵩バイパス

令和8年6月19日

中部地方整備局
多治見砂防国道事務所

費用便益分析結果

※今後修正の可能性があります。

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	791億円	77億円
	維持管理費	102億円	23億円
	更新費	-	-
	費用(C)	893億円	100億円
便益	走行時間短縮便益	1,465億円	135億円
	走行経費減少便益	208億円	3. 5億円
	交通事故減少便益	13億円	3. 4億円
	便益(B)	1,686億円	142億円
B／C		1. 9	1. 4

その他効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮(162億円)
	CO2排出削減	走行速度が改善することで温室効果ガス(CO2)排出量が低減(16億円)

1. 時間信頼性向上便益

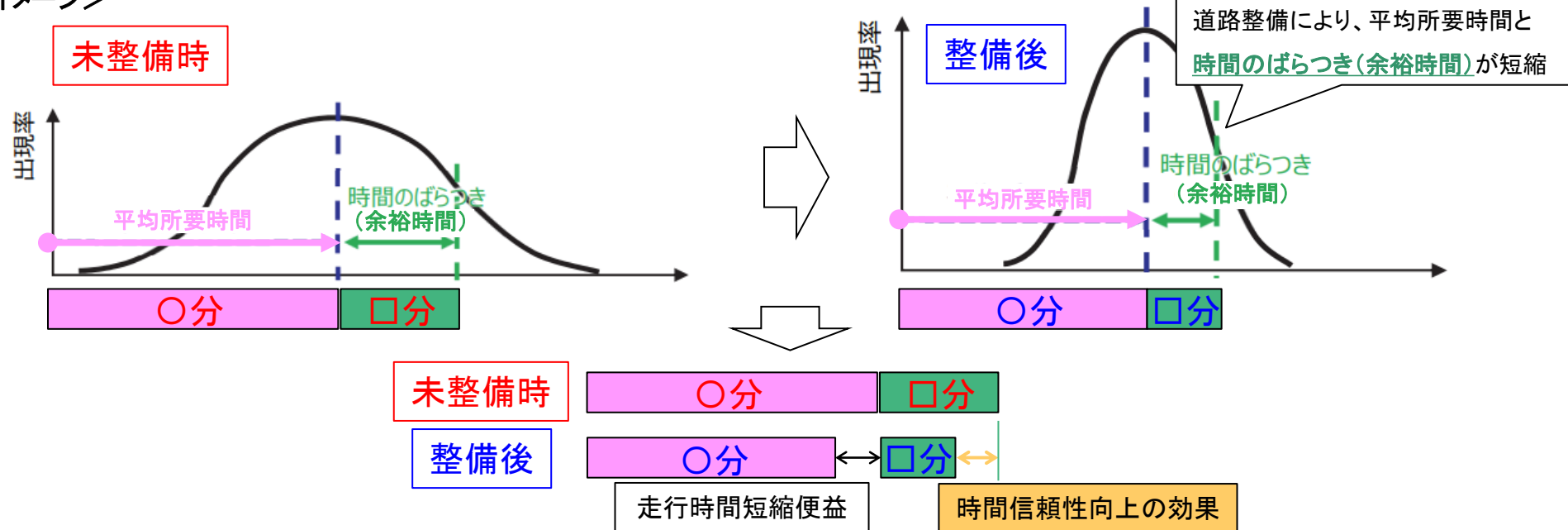
○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき(余裕時間)を縮小する効果があり、その効果を評価。

時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出

＜計算手法＞

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{未整備時} \\ \hline \text{時間のばらつき} \\ \text{(余裕時間)} \\ \hline \end{array} - \begin{array}{|c|} \hline \text{整備後} \\ \hline \text{時間のばらつき} \\ \text{(余裕時間)} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{交通量} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{貨幣価値} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{時間信頼性向上の効果} \\ \hline \end{array}$$

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用 (億円/年)		③時間信頼性 向上便益 (億円/年) ①-②	④時間信頼性 向上便益 現在価値換算 (億円/50年)
		①未整備	②整備後		
事業全体	暫定供用	598	595	2. 8	162
	完成供用	605	601	4. 2	

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」に基づき便益換算した結果、
162億円の効果が見込まれる

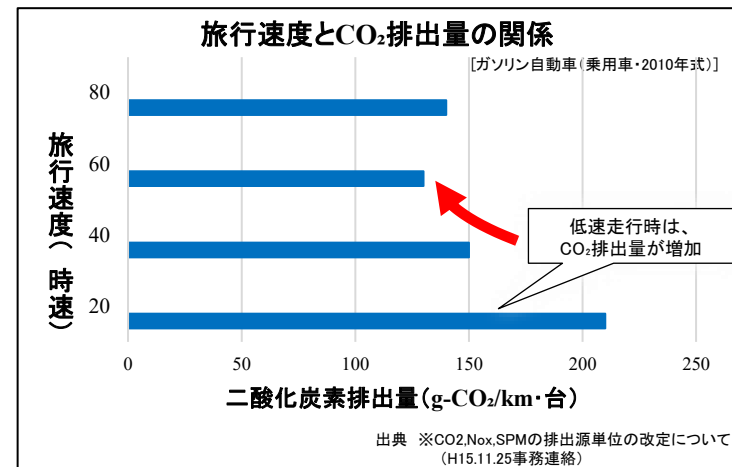
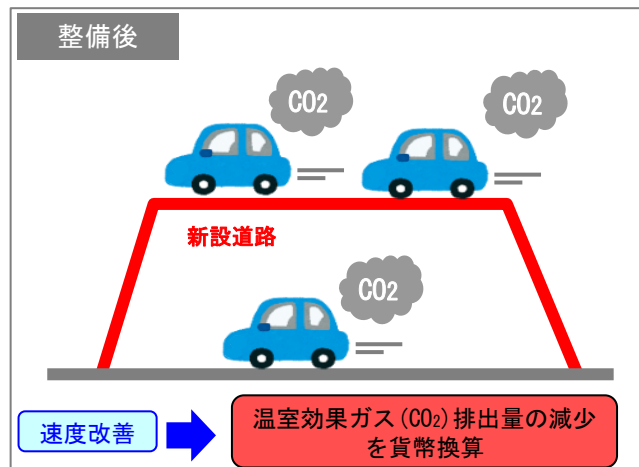
2. CO₂排出削減便益

○道路整備により走行速度が改善することで、CO₂排出量が低減されることによる効果を評価。

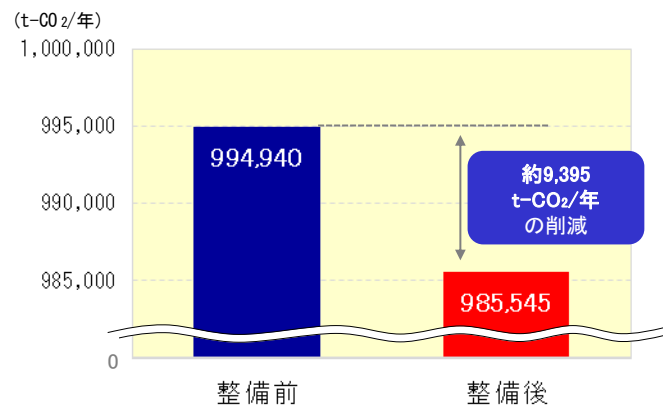
＜計算手法※1＞

$$\text{単年度便益} = (\text{整備前のCO}_2\text{排出量} - \text{整備後のCO}_2\text{排出量}) \times \text{貨幣価値} \times 365$$

＜算出イメージ＞



＜年間CO₂排出量＞ ※令和22年度の排出量



CO₂排出削減便益の効果

1年間に生じる環境改善便益

(整備なし：995千t-CO₂/年 - 整備あり：985千t-CO₂/年)
 × CO₂の貨幣価値原単位※2：10,600円/t-c = 約1.0億円/年
 ※R22年度の単純価値

(基準年における現在価値)

道路整備によるCO₂排出削減便益
 16億円と試算

※完成供用から50年間を対象として現在価値化した便益

出典 ※1 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (H22 国土技術政策総合研究所)
 ※2 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編) (R7.9 国土交通省)