

社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（平成29年度 第2回）

新規事業候補箇所の説明資料



一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工区)に係る新規事業採択時評価

- 道路の機能分化により、物流交通と生活交通を分離することで、渋滞・事故を改善し、幹線物流の速達性と生産性を向上
- リニア岐阜県駅(仮称)からの時間圏域を拡大することで、リニア中央新幹線開業を見据えた地域の広域観光連携を支援

1. 事業概要

- 起終点: 岐阜県恵那市武並町～恵那市長島町
- 延長等: 4.3km(第3種第2級、4車線、設計速度60km/h)

- 全体事業費: 170億円
- 計画交通量: 約23,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約12,600台/日	約3,100台/日	約8,100台/日

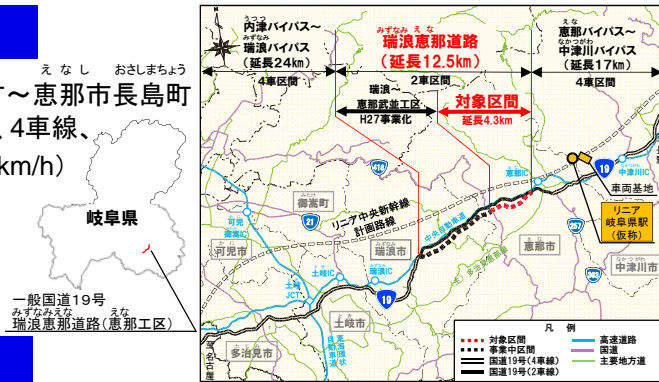


図1 事業位置図

2. 課題

①物流・生活交通の輻輳による渋滞・事故

- 国道19号は、愛知県から岐阜県を経て長野県に至る幹線道路で、対象区間は通過交通割合が約7割と高く、物流交通などの大型車混入率は、中部管内平均の約2倍。
- 隣接区間のバイパス整備は完了し、岐阜県内(県境部除く)では唯一の現道2車線区間。(図1)
- 物流交通と生活交通の輻輳により、交通容量を超過し、円滑な幹線物流を阻害。(混雑度1.58)

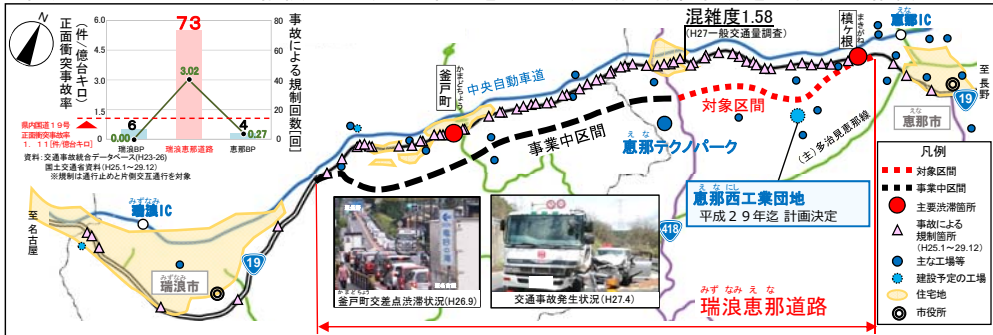


図2 国道19号対象区間周辺における交通状況

- 正面衝突事故率は、県内19号平均の約3倍で、隣接区間に比べ、交通事故規制が多発。(図2)
- 東西幹線道路は、中央道、国道19号しかなく、事故や災害等の通行止め時には、大幅な遅れ時間が発生し、周辺に多数立地する事業所等の産業活動に著しく影響。(図2、3、4、5)



図3 中央道通行止時と通常時の恵那西工業団地⇨瑞浪IC間の所要時間

資料: [通常時]ETC2.0プローブデータ(H29.10月平日17:30~18:00)
[通行止時]ETC2.0プローブデータ(H29.8.19 17:30~18:00)



図4 H29.8.19 13:00 中央道通行止時の国道19号

	中央道 瑞浪IC 恵那IC	国道19号 瑞浪恵那道路 並行区間	合計
H25	6	4	10
H26	5	2	7
H27	5	2	7
H28	5	3	8
H29	5	1	6
年平均	5.2	2.4	7.6

図5 中央道(恵那IC~瑞浪IC)、国道19号並行区間の通行止め実績

- 渋滞・事故の課題が大きい西側区間から事業を進めているが、恵那西工業団地などの周辺の開発計画が進んでいる当該区間の事業は未着手。(図2)

②交通需要の増加に伴う観光への影響

- 当該地域ではリニア岐阜県駅(仮称)が計画されており、首都圏との時間距離が大幅に短縮。(図6)
- 地域では、リニア岐阜県駅(仮称)からの新たな東西観光軸「いにしえ街道」を設定し、中山道など歴史ある街道を活かした観光振興など、首都圏から誘客するための取組を進めているが、交通需要の増加に伴う混雑の悪化が懸念。(図7)

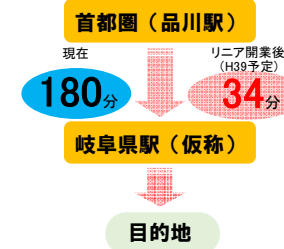


図6 リニア開業に伴う所要時間
資料: [現在]品川駅~名古屋駅を新幹線利用、名古屋駅~美濃本駅(岐阜県駅隣接駅)を在来線利用
[リニア開業後]品川駅~リニア岐阜県駅(連通型の所要時間)
岐阜県リニア中央新幹線活用戦略を参考に作成

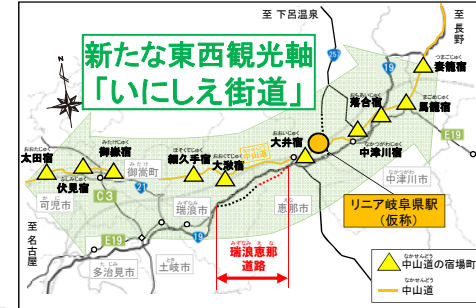


図7 リニアを活かした新たな東西観光軸「いにしえ街道」

資料: 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略を参考に作成

3. 整備効果

効果1 渋滞・事故の改善による生産性向上

- 瑞浪恵那道路の全線整備により、道路の機能分化を図り、交通容量を確保することで、幹線物流の速達性と生産性を向上。
- 走行安全性の向上により、重大事故発生を抑制。
- 災害や事故等、通行止め時の遅れ時間を大幅に減少し、持続的な産業活動を支援。

効果2 時間圏域の拡大による観光支援

- リニア岐阜県駅(仮称)からの東西アクセスを強化することで、岐阜県内の観光交流人口の拡大や首都圏から誘客するための取組を支援。【「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」に位置づけ】



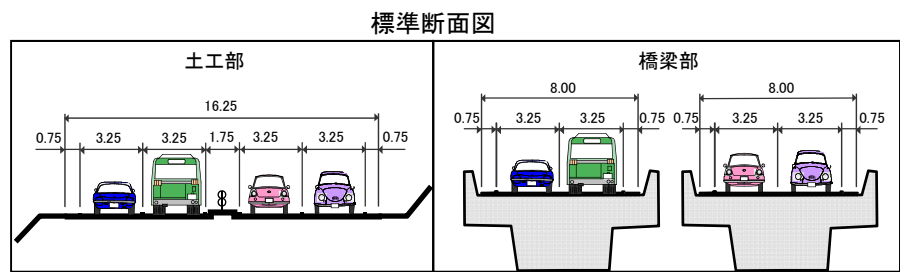
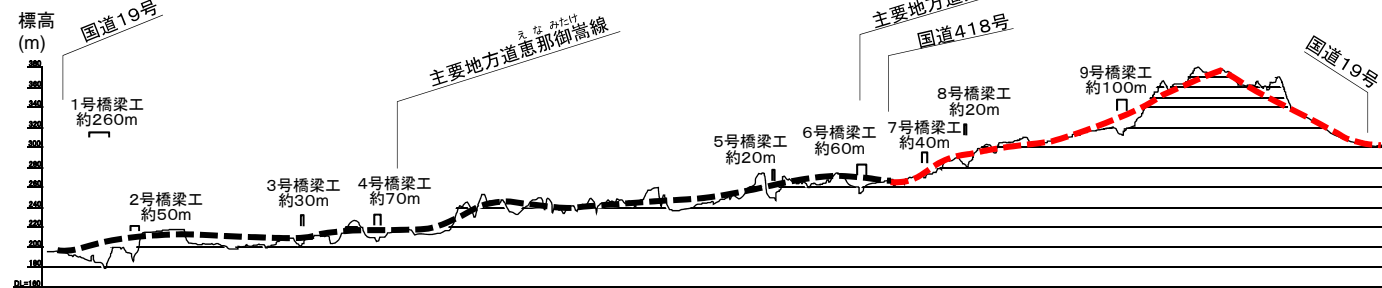
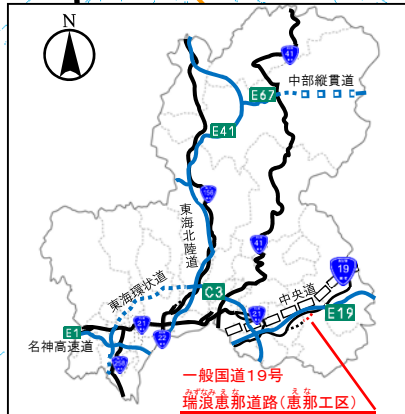
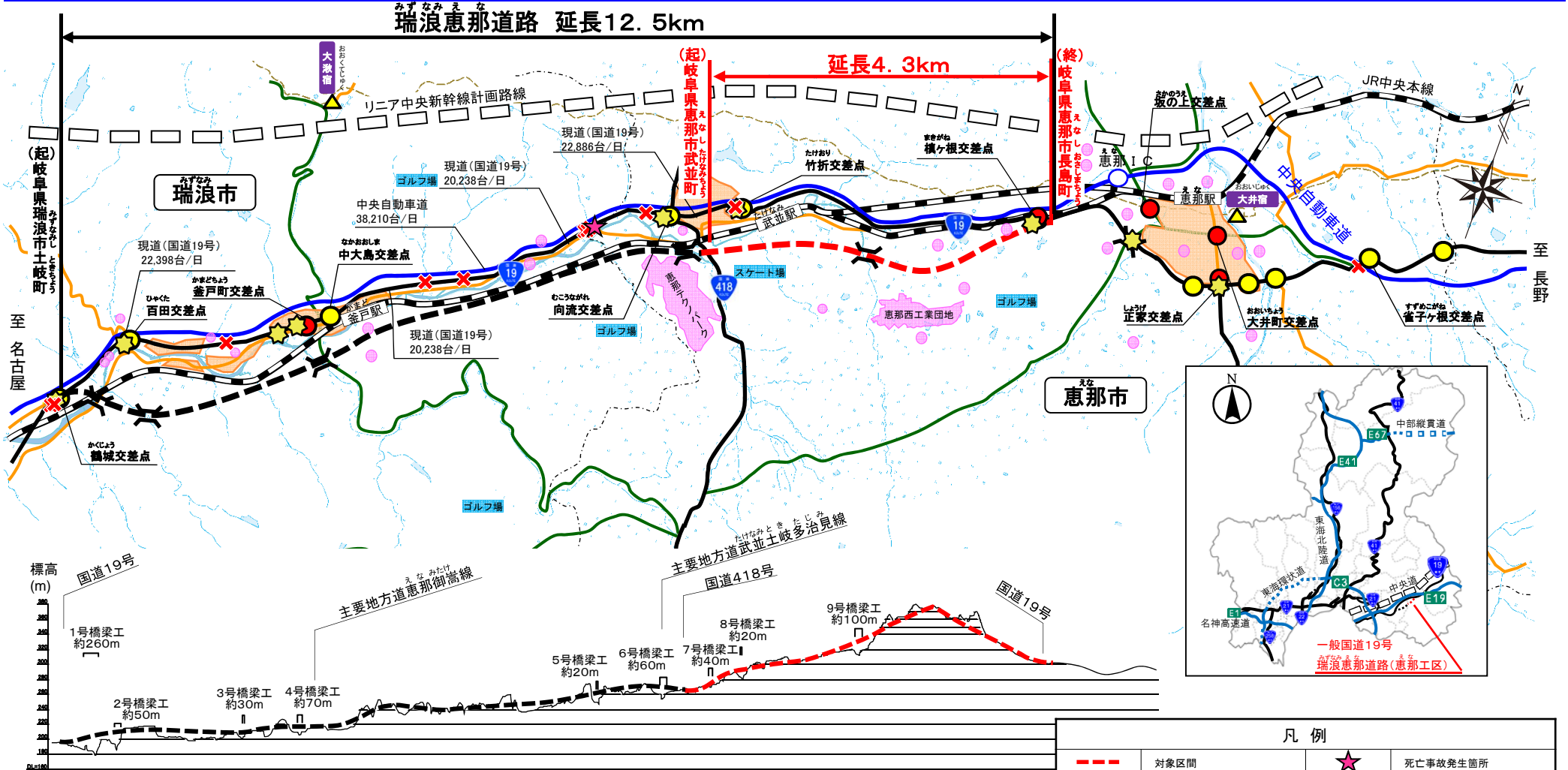
資料: [現況]ETC2.0プローブデータ(H29.10 休日) [整備後]現況の速度データに瑞浪恵那道路(設計速度60km/h)で計算

■費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.0	8.7%	350億円※2	684億円※2
(1.9)	(8.7%)	(140億円※2)	(268億円※2)

注) 上段の値は、瑞浪恵那道路全線を対象とした場合、下段 () 書きの値は恵那工区を対象とした場合の費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年 (H29) における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

みずなみえな えな 一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工区)に係る新規事業採択時評価



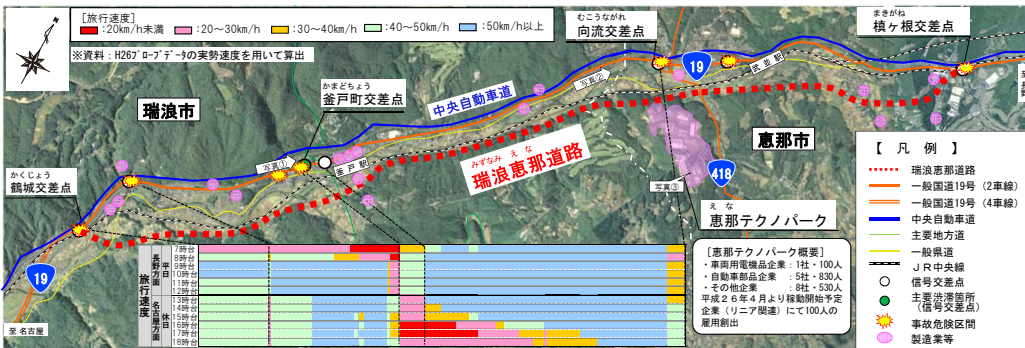
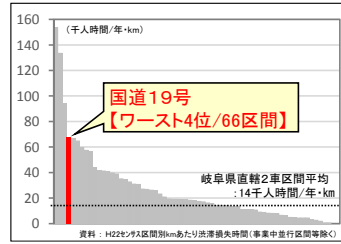
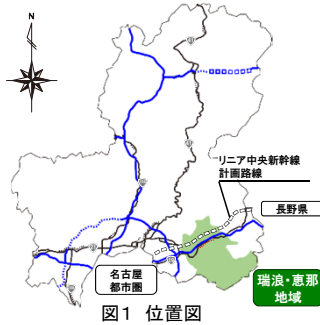
凡例			
	対象区間		死亡事故発生箇所
	高速道路		通行止め箇所
	一般国道		交通量(H27一般交通量調査)
	主要地方道		住宅地
	一般都道府県道		リニア中央新幹線計画路線
	橋梁構造		JR中央線
	主要渋滞箇所		信号交差点
	事故危険区間		主な工場等
	中山道宿場町		

岐阜県瑞浪・恵那地域の計画段階評価

1. 瑞浪・恵那地域の課題

① 国道19号の交通渋滞・交通事故

- 瑞浪・恵那地域は名古屋都市圏と長野県などの内陸部を結ぶ東西交通の要衝。(図1)
- 国道19号は瑞浪・恵那地域を連絡し地域の物流を担っているが、釜戸町交差点(主要渋滞箇所)では平日朝・休日夕方方に速度低下が発生。(図2、3)
- 国道19号の瑞浪恵那区間において、事故危険区間が7箇所存在。(図3)



② 交通需要の増大に伴う、地域経済・社会活動等への影響

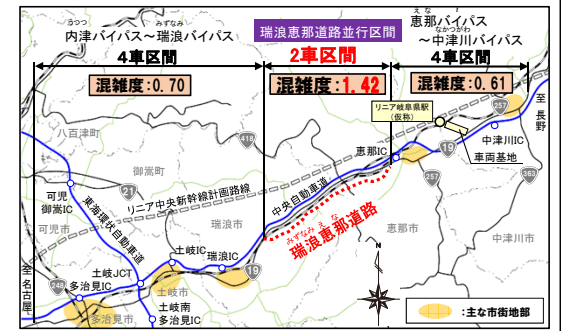
- リニア中央新幹線の開業(平成39年予定)に向けた、「岐阜県リニア活用戦略」で位置づけられている新たな交通軸による交通需要の増加により、地域経済・社会活動等に影響。



2. 原因分析

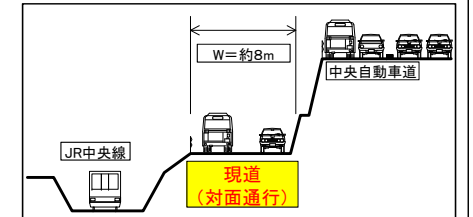
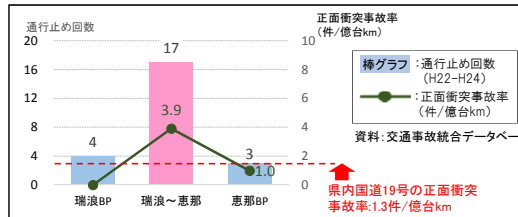
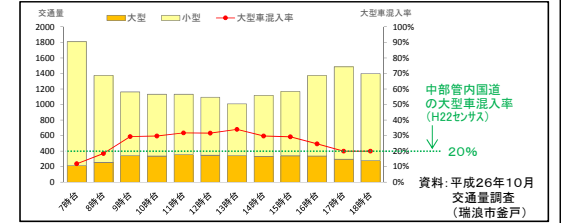
① 国道19号における交通容量の不足

- 瑞浪恵那区間に唯一の2車線区間が存在し、交通容量を超過(混雑度:1.42)している。(図4)



② 大型車交通による交通事故の発生

- 対面2車線通行であることと、大型車が多いことが要因となって、正面衝突事故による通行止めが、前後区間と比べ突出している。(図5、6、7)



③ リニア開業に伴う新たな交通需要の増大

- リニア中央新幹線の開業(平成39年予定)に伴い、隣接する中津川市にリニア岐阜県駅が設置され、一日あたり最大約5,000人の利用が予測。さらに、名古屋ー東京間で唯一の整備工場となる車両基地が設置され、新たに1,000人の雇用が創出されるなどあらたな交通需要の増大が見込まれる。(図4)

出典: 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

3. 政策目標

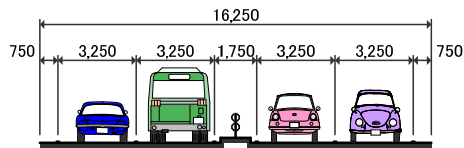
- ① 直轄国道の容量確保による渋滞緩和、交通事故の削減
- ② リニア開業を契機とした瑞浪・恵那地域の活性化を支援

岐阜県瑞浪・恵那地域の計画段階評価

4. 対策案の検討

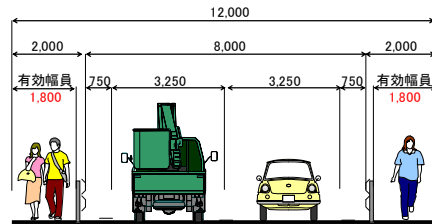
評価軸	案① バイパス整備(4車線整備の場合)		案② 現道拡幅(2車線→4車線)	
	交通渋滞の緩和	◎	・国道19号現道から通過交通のバイパスへの転換が図られることで、現道19号の主要渋滞箇所の釜戸町交差点の渋滞が解消	○
交通事故の削減	◎	・国道19号現道から通過交通のバイパスへの転換が図られることで、正面衝突事故が回避	◎	・国道19号現道の2車線を4車線に拡幅し、併せて中央分離帯を設置することにより正面衝突事故が回避
地域活性化 (新たな産業拠点)	◎	・バイパス周辺において産業拠点開発が可能であり、周辺開発に余力がある。	△	・狭隘な地形に位置することから新たな産業拠点開発に余力がない。
工事期間の影響	◎	・支障物件の少ない地域にバイパスを別線で整備するため、事業期間が長期化する可能性が低い	△	・現道の沿道は狭隘な中に家屋等が点在しており、用地買収や沿道環境対策などが必要であり、事業期間が長期に渡る可能性が大きい
コスト	約370億円		約470億円	
総合評価	◎		△	

案①: バイパス整備



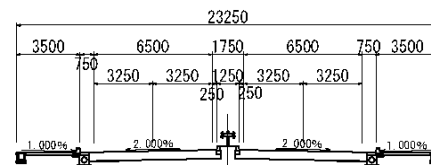
案① 標準断面図

国道19号現道



案② 標準断面図

案②: 現道拡幅

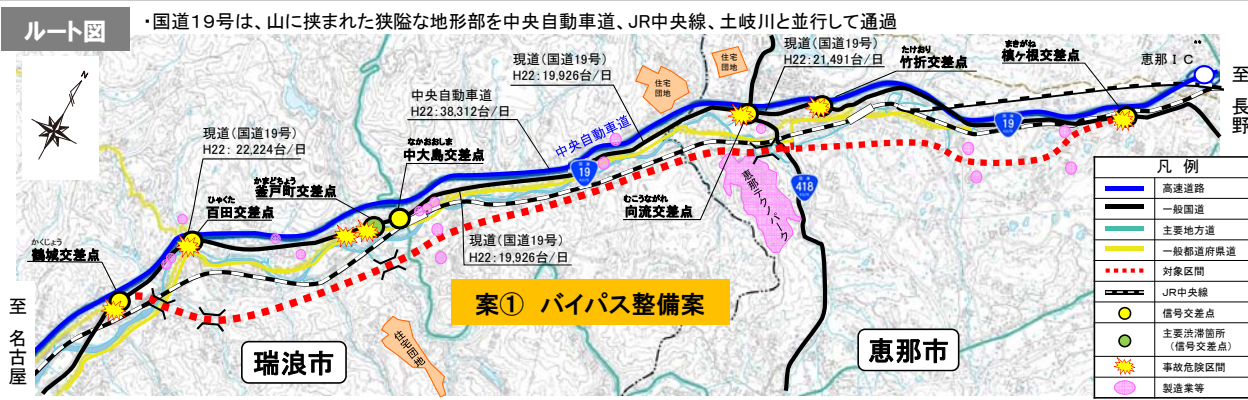


対応方針: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 一般国道19号
- ・区間: 瑞浪市土岐町～恵那市長島町
- ・概略延長: 12.5km
- ・標準車線数: 4車線
- ・設計速度: 60km/h
- ・概ねのルート: 図8の通り

ルート図



(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・H14～H16: 構想段階PI実施
- ・H21.10月: 環境影響評価方法書の公告・縦覧
- ・H24.10月: 環境影響評価準備書公告・縦覧
- ・H26.4: 環境影響評価書公告・縦覧、都市計画決定告示

地域の要望等

- ・H29.6月: 瑞浪恵那道路整備促進協議会から国土交通政務官に要望
- ・H29.9月: 瑞浪恵那道路整備促進協議会から国土交通副大臣に要望
- ・H30.2月: 瑞浪恵那道路整備促進協議会から国土交通大臣に要望

図8 国道19号瑞浪恵那区間における対策案検討