

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道21号 <small>かにみたけ</small> 可児御嵩バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局							
起終点	自：岐阜県可児郡御嵩町井尻 至：岐阜県可児市中恵土	延長	8.0km									
事業概要	<p>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、現道21号の交通渋滞の緩和、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。</p> <p>平成24年度迄に可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土の8.0kmについて全線暫定開通済みであり、現道の交通渋滞の緩和に寄与してきました。</p> <p>しかし、現道の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所（2箇所）が、またバイパス部を中心に事故危険区間（6箇所）などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続きバイパスの4車線整備することで、並行する現道の渋滞損失時間を約4割削減する等の効果を見込んでいます。</p>											
H3年度事業化	S50年度都市計画決定（可児市） S58年度都市計画決定（御嵩町） （H一年度変更）	H5年度用地着手	H12年度工事着手									
全体事業費	349億円	事業進捗率	87%	供用済延長	8.0km							
計画交通量	23,700台/日											
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体) 2.5</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 3.0</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.5	(残事業) 3.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用 (事業費) 41/415億円 (維持管理費) 37/67億円</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 78/483億円</td> </tr> </table>	総費用 (事業費) 41/415億円 (維持管理費) 37/67億円	(事業全体) 78/483億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益 (走行時間短縮便益) 213/1,081億円 (走行経費減少便益) 13/114億円 (交通事故減少便益) 7.7/16億円</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 233/1,211億円</td> </tr> </table>	総便益 (走行時間短縮便益) 213/1,081億円 (走行経費減少便益) 13/114億円 (交通事故減少便益) 7.7/16億円	(事業全体) 233/1,211億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年 平成25年</td> </tr> </table>		基準年 平成25年
B/C (事業全体) 2.5	(残事業) 3.0											
総費用 (事業費) 41/415億円 (維持管理費) 37/67億円	(事業全体) 78/483億円											
総便益 (走行時間短縮便益) 213/1,081億円 (走行経費減少便益) 13/114億円 (交通事故減少便益) 7.7/16億円	(事業全体) 233/1,211億円											
基準年 平成25年												
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.3~4.1(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.2(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.5~2.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.0~3.0(事業期間±20%)</p>											
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（道の駅可児ツテ等）へのアクセス向上が期待される。 <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

国道21号可児御嵩バイパスは、平成22年10月に御嵩区間が開通したことで、東海環状自動車道可児御嵩インターチェンジに接続する主要国道であるとともに、近隣市町を結ぶ主要な路線となり、インターチェンジを利用する車両だけでなく、通過交通も増加したことにより、以前にも増して交通量が増加しています。特に、可児御嵩インターチェンジ周辺から瀬田交差点周辺までについては、慢性的な渋滞が発生する頻度が高くなってきておりますので、渋滞緩和のために、可児御嵩バイパスの順次4車線化を要望いたします。(可児市要望：H24.7.4)

知事の意見：

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。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・可児御嵩バイパスは2車線区間に2万台／日を超過。渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過。
- ・可児御嵩バイパスには死傷事故率が岐阜県平均を大きく超過する区間存在。
- ・可児御嵩バイパス沿線には地域振興拠点（観光施設等）が立地しており、年間約50万人の方が利用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は87%、用地取得率は100%。
- ・全線8.0kmにおいて、暫定2車線にて開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土間は、概ね10年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。

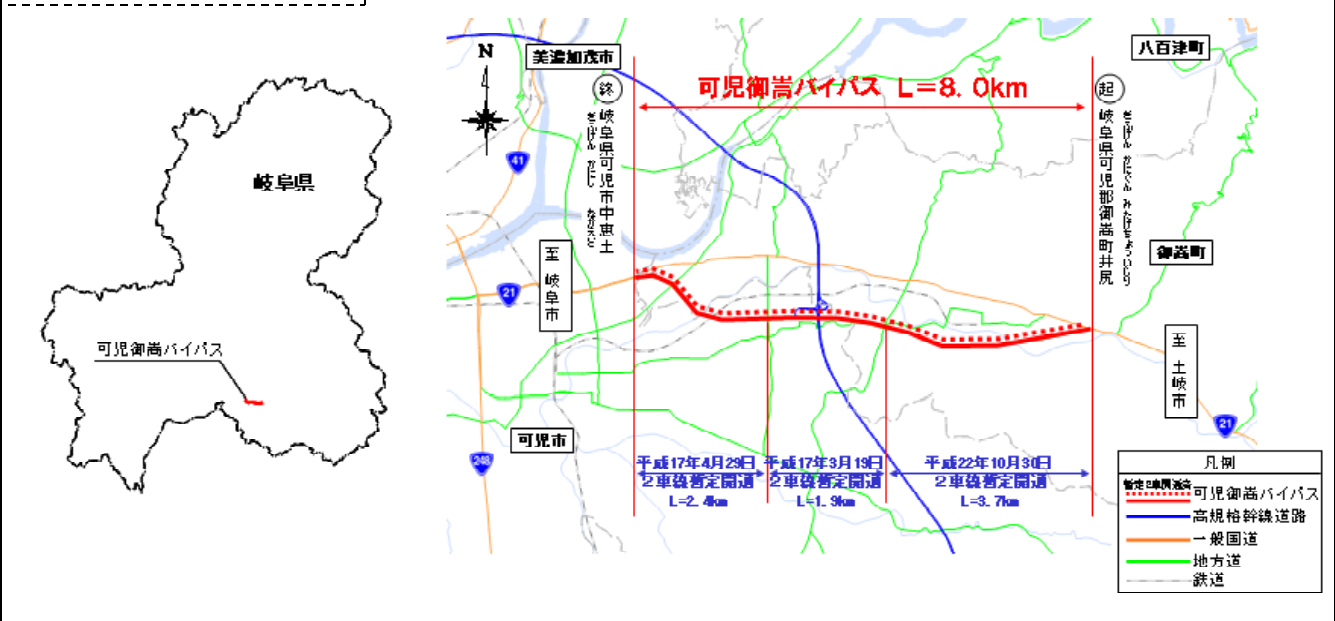
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。