

平成 21 年度第 6 回岐阜県事業評価監視委員会

【道路建設課所管 事後評価審議資料】

○ 道路改良事業

事後評価箇所表 . . . . p. 31～

パワーポイント資料 . . . . p. 34～

## 平成 2 1 年度事後評価箇所表

番 号	④	事 業 名 (路線名等)	道路改築事業 一般国道 2 4 8 号 太田バイパス	
実施箇所	美濃加茂市御門町～関市西田原地内	全体事業費 (当初事業費)	3 6 1 億円 (2 6 1 億円)	
採択年度	昭和 5 1 年度	完了年度	平成 1 9 年度	
事業目的	<p>一般国道 2 4 8 号は、愛知県蒲郡市を起点とし、岐阜県多治見市、可児市、美濃加茂市、関市を經由し岐阜市に至る延長約 90km (県内延長約 49km) の幹線道路である。</p> <p>太田バイパス工区はこのうち、美濃加茂市から関市へ跨る約 8.7km の事業である。</p> <p>当該工区の完成によって、中濃圏域における主要都市の連携強化を推進すると共に、美濃加茂市中心市街地の交通渋滞を緩和し、交通円滑化に効果をもたらしている。</p>			
事業概要	太田バイパス 事業延長 8, 7 0 0 m ○車道幅員：3. 5 m (暫定 2 車線)      ○歩道幅員：3. 0 m (両側歩道)			
概要図	<p style="text-align: center;">太田バイパス L=8. 7km</p> <p style="text-align: center;">標準断面図</p> <p style="text-align: center;">25.0m</p> <p style="text-align: center;">3.0m 9.0m 1.0m 9.0m 3.0m</p> <p style="text-align: center;">1.5m 3.5m 1.0m 3.0m 3.0m 1.0m 3.5m 1.5m</p> <p style="text-align: center;">歩道 車道 車道 歩道</p>			

評価結果

①住民参加・協働による効果

・計画段階での住民参加は行われていないが、都市計画に基づいて整備を行っており、アンケート調査でも「不満である」と回答したのは全体の1割未満。

②事業効果

○平成14年度までにバイパスの主要区間(新太田橋交差点～西町8丁目交差点)が供用を開始し、国道248号旧道部の交通量が減少

12時間交通量	整備前		整備後
【旧道(島町交差点西側)	24,147台/12h	⇒	18,832台/12h
【バイパス(太田町交差点東側)	9,677台/12h	⇒	14,669台/12h

○美濃加茂市西部～関市区間の開通(H19年度)により、旧道部の混雑度が低減。

(調査区間：西町8丁目交差点区間)

	整備前		一部整備後		整備後
【混雑度	1.67	⇒	1.04	⇒	0.61

※混雑度<1.0未満ならば、交通の流れが望ましい状態を示す。

○国道248号旧道部の交通量減少に伴い、主要な交差点での最大渋滞長が減少。

最大渋滞長	整備前		整備後
【島町交差点	400m	⇒	260m

○事業費のコスト縮減を実施。

【横断地下歩道を平面横断歩道に変更 縮減額C=約1億円】

【両側歩道の一部(L=1.5km)を片側歩道に変更 縮減額C=約1.5億円】

【盛土材(約30,000m<sup>3</sup>)の有効活用 縮減額C=約1億円】

○太田バイパスのB/Cは1.6あり、一定の費用対効果が見込まれる。

③環境面への配慮

○騒音環境へ配慮し、車道舗装の一部区間に排水性舗装を設置

設置延長2.6km【(一)富加坂祝線～(一)坂祝関線区間】

④事業を巡る社会情勢の変化

○太田バイパス及び周辺の国道バイパス沿線に大型商業施設が進出しており、利用客のアクセス道路としても重要性がさらに高まっている。

⑤利用者・地域住民等への効果

○沿線住民へのアンケート調査の結果

約7割が「移動時間が短縮した」と感じている。

約6割が当該事業整備に対して「ほぼ満足」と回答(※不満は1割未満)

対応方針

(今後の事業評価の必要性)

- ・渋滞低減や時間短縮等の事業効果について確認。
  - ・住民の約6割が「ほぼ満足」と回答(「不満」は約1割)。
- 以上の点から、今後の事業評価は必要としない。

(改善措置の必要性)

当該バイパス整備によって新たな渋滞も発生しており、地域住民からも解消を求める意見が多数寄せられている。

(新規事業へ適用すべき留意点)

本事業は部分供用を行いながらも事業着手から完成まで32年間の長期間を要する結果となったため、今後の事業には、早期効果発現の観点から部分供用を含めた、一層の集中投資を行う必要がある。



1

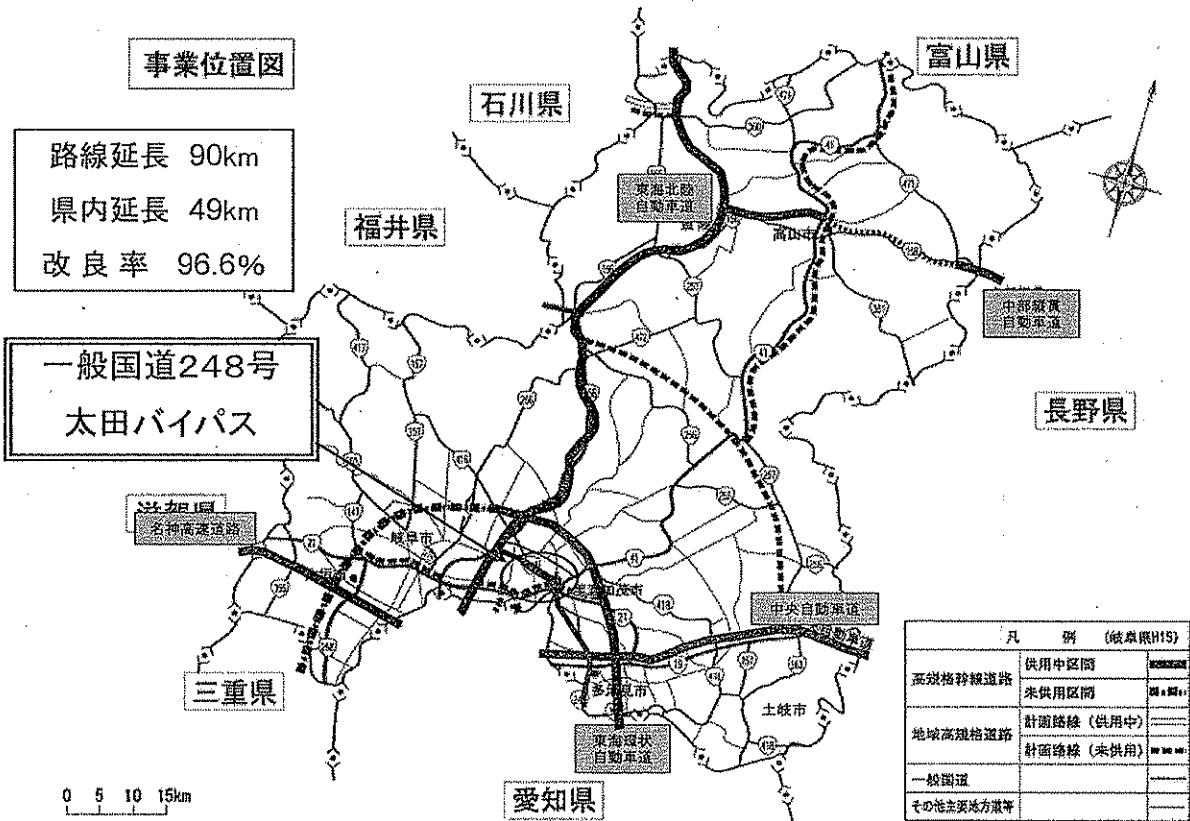
## 目次

1. 事業について
2. 事業の効果
3. 環境面への配慮
4. 事業を巡る社会情勢等の変化
5. 利用者・地域住民等への効果
6. 対応方針

2

# 1. 事業について

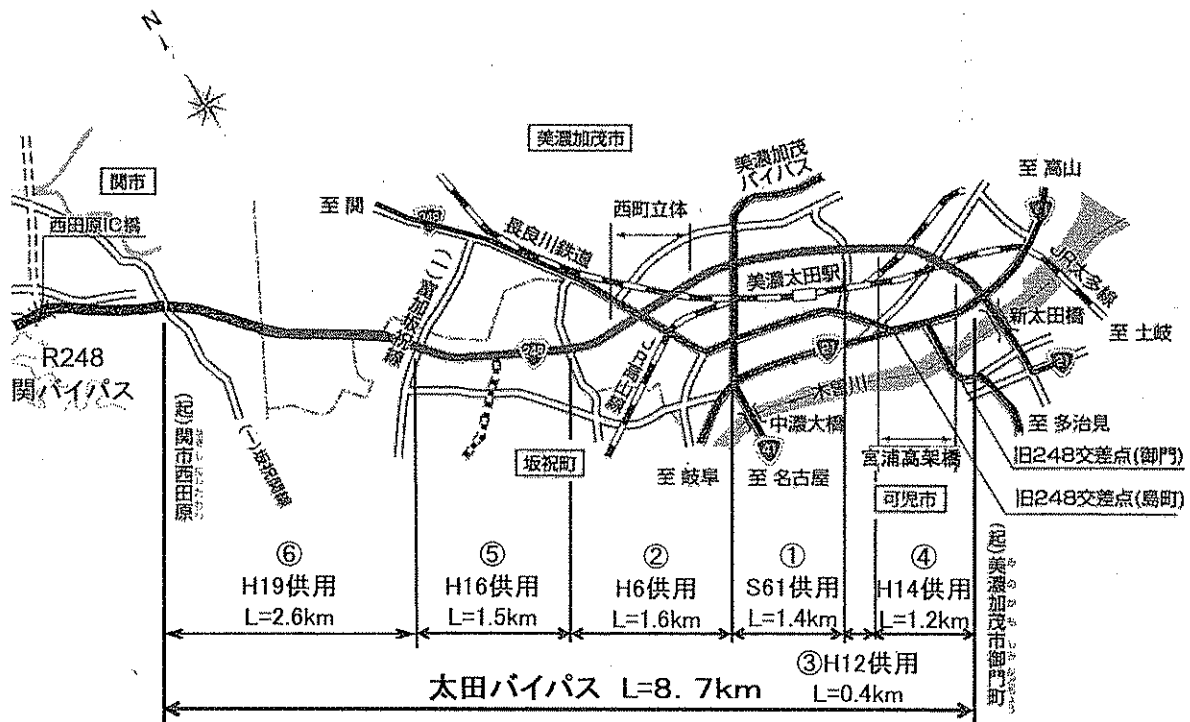
## (1) -1 一般国道248号太田バイパスの位置



3

# 1. 事業について

## (1) -2 一般国道248号太田バイパスの位置



4

# 1. 事業について

## (2) 事業の目的

### ➤美濃加茂市内における交通混雑の緩和

- 慢性的な交通渋滞の解消
- 広域交通と近接交通の分離

### ➤中濃圏域における主要都市間の地域連携

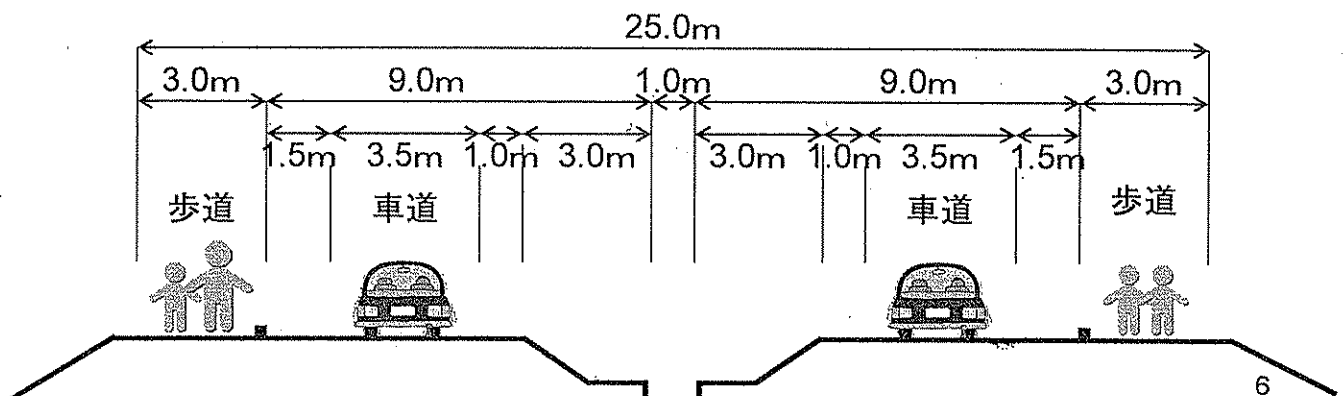
- 関市⇄美濃加茂市⇄可児市のアクセス強化
- 物流・観光産業の発展に寄与

5

# 1. 事業について

## (3) 事業の概要

事業期間	昭和51年～平成19年
全体延長	8.7 km
道路規格	第3種第1級、設計速度：80 km/h
幅員	W=25.0m、車道3.50m、歩道3.00m 2車線（将来4車線）
総事業費	約361億円（当初総事業費：約261億円）



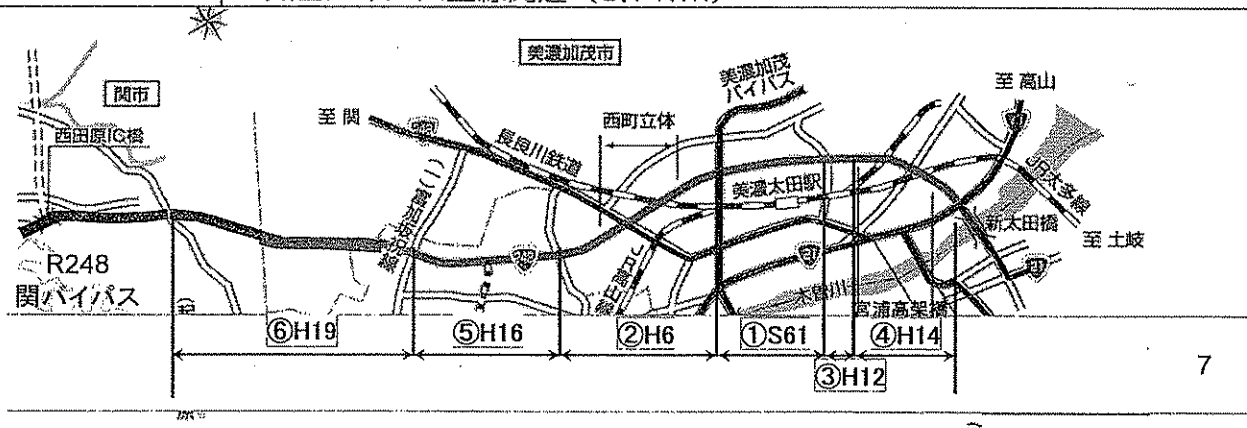
6



# 1. 事業について

## (4) 事業の経緯

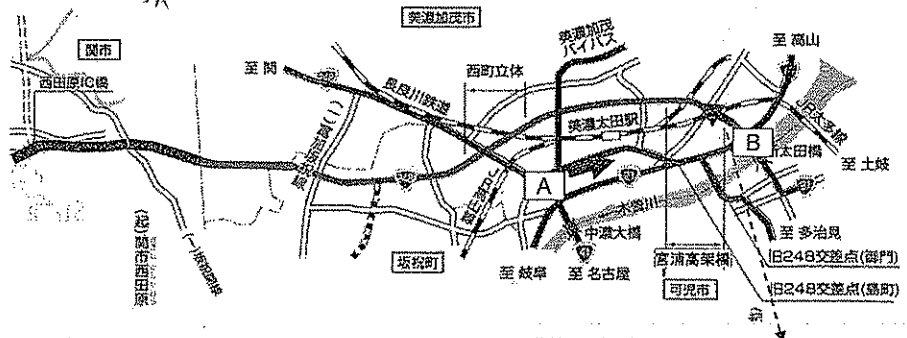
年度	経緯
昭和51年	事業着手
昭和52年	用地買収着手
昭和53年	工事着手
昭和61年	部分供用開始 ①太田町～大縄手 (1.4km)
平成6年	部分供用開始 ②太田町～坂祝町大針 (西町立体) (1.6km)
平成12年	部分供用開始 ③大縄手～田島町 (0.4km)
平成14年	部分供用開始 ④新太田橋～田島町 (宮浦高架橋) (1.2km)
平成16年	部分供用開始 ⑤坂祝町大針～坂祝町黒岩 (1.5km)
平成19年	供用開始 ⑥坂祝町黒岩～関市西田原 (2.6km) →太田バイパス全線開通 (8.7km)



7

# 1. 事業について

## (5) 路線および周辺の状況





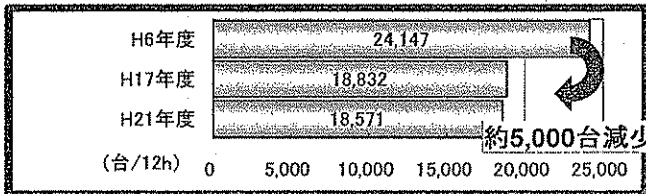
## 2. 事業の効果

### (1) 交通量の分散

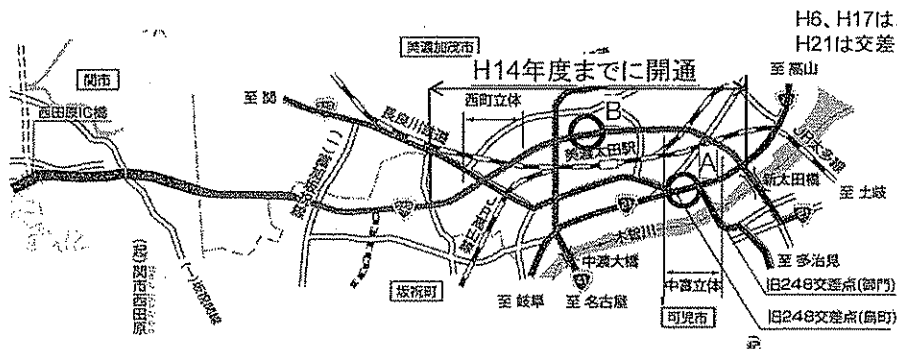
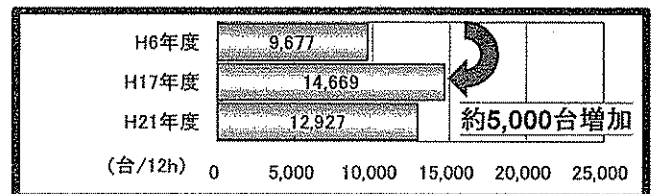
美濃加茂市街地区間の開通により、  
 現道部の交通量 約5,000台減少  
 バイパスの交通量 約5,000台増加

交通量がバイパスに分散され、  
 事業効果が確認された

A: 旧道部の12時間交通量(鳥町交差点西側断面)



B: バイパス部の12時間交通量(太田町交差点東側断面)



## 2. 事業の効果

### (2) 混雑度の低減

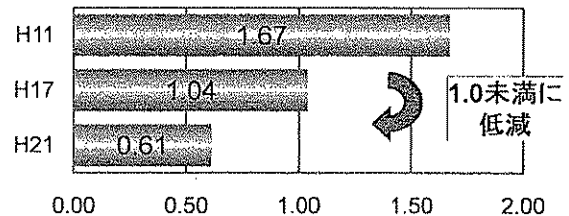
美濃加茂市西部～関市区間の開通 (H19) により、  
 旧道部の混雑度が  
 1.0未満に低減

旧道部の混雑度が解消され、  
 事業効果が確認された

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量(台/12h)}}{\text{交通容量(台/12h)}}$$

混雑度 < 1.0未満が  
 望ましい状態

○ 旧道部の混雑度(西町8交差点北西部断面)





## 2. 事業の効果 (5) 費用対効果分析

### ○事業の効果

走行時間短縮便益・・・便益全体の 97%  
 走行経費削減便益・・・便益全体の 1%未満  
 交通事故減少便益・・・便益全体の 2%

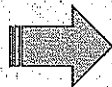
### ○費用対効果

総便益 / 総事業費 = 1.6

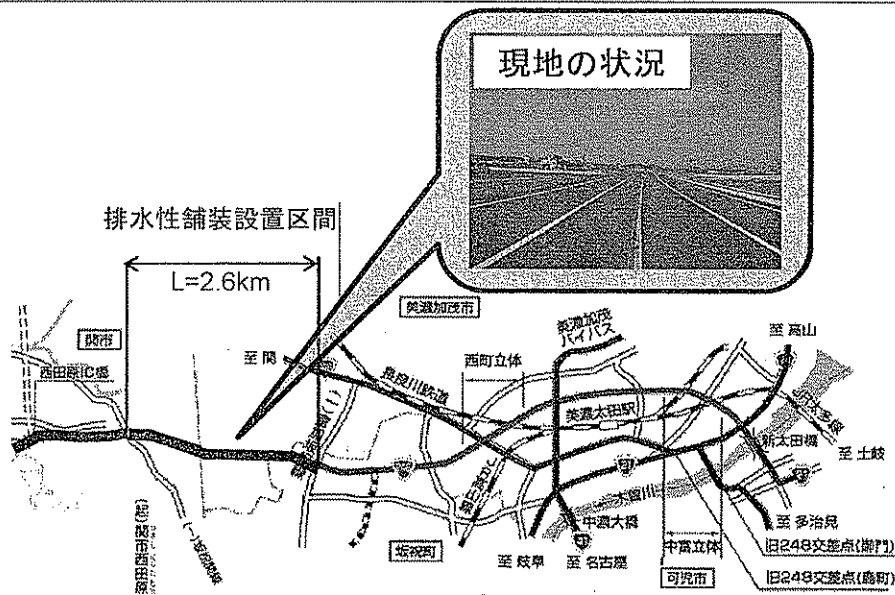
13

## 3. 環境面への配慮 騒音環境への影響

○車道舗装の一部に排水性舗装を採用  
延長2.6km【(一)富加坂祝線～(一)坂祝関線交差点区間】



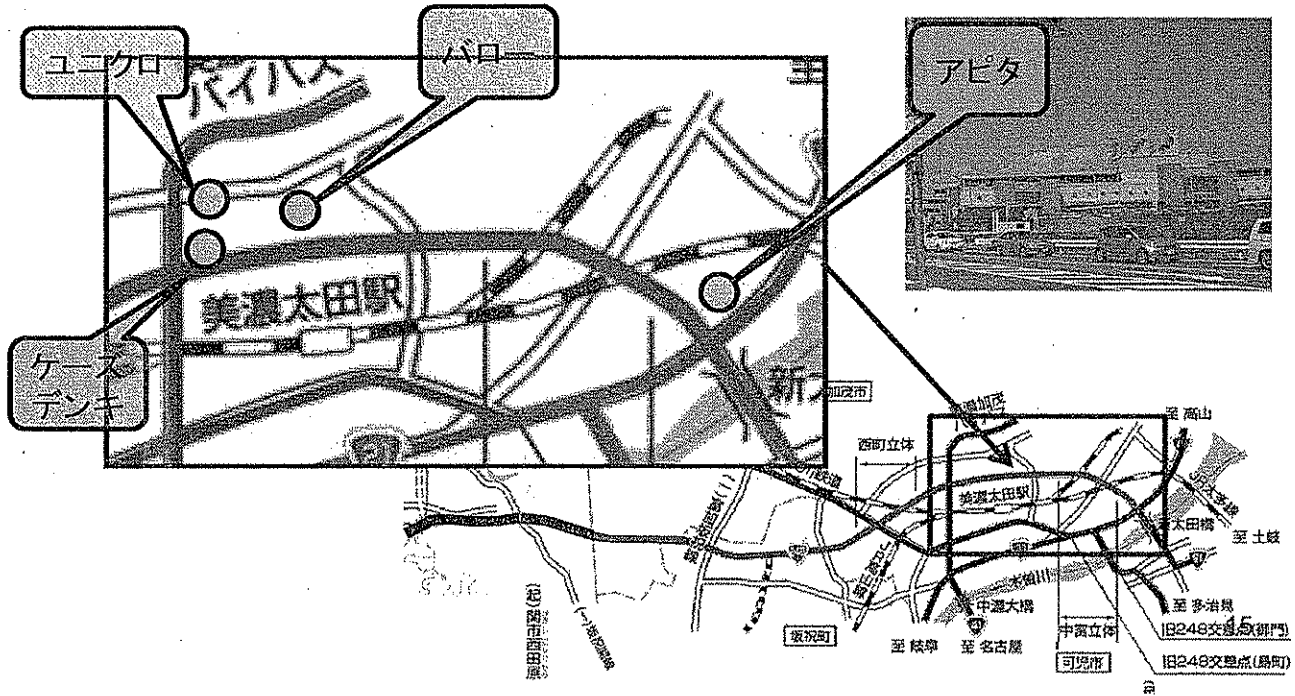
走行時の騒音を低減



14

## 4. 社会経済情勢の変化 周辺産業への影響

太田バイパス及び周辺の国道バイパス沿線に大型商業施設が進出しており、利用客のアクセス道路としても重要性がさらに高まっている。



## 5. 利用者・地域住民等への効果 (1) -1 アンケート調査

### アンケート調査について

- ・ 調査対象者：太田バイパス沿線地区の住民
- ・ 調査方法：アンケート用紙の郵送配布（ランダム抽出）
- ・ 配布部数：3,000部
- ・ 回収部数：870部（全体の約3割）

### アンケートの内容

- ・ 太田バイパスの利用状況について
- ・ 太田バイパス整備にともなう満足度について
- ・ 太田バイパス整備に関して改善点、意見

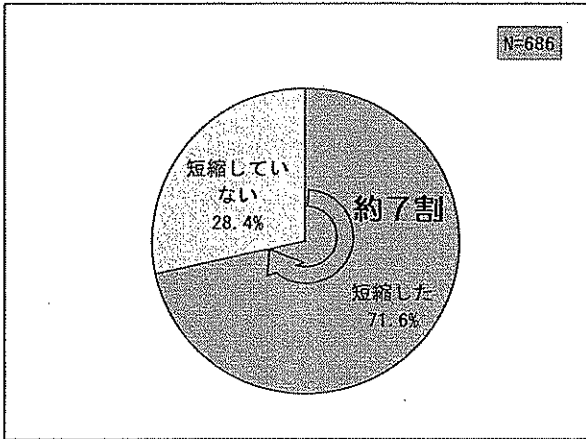


## 5. 利用者・地域住民等への効果

### (1)-2 アンケート調査（移動時間）

目的地までの移動時間について、沿道住民の約7割が短縮したと感じている。

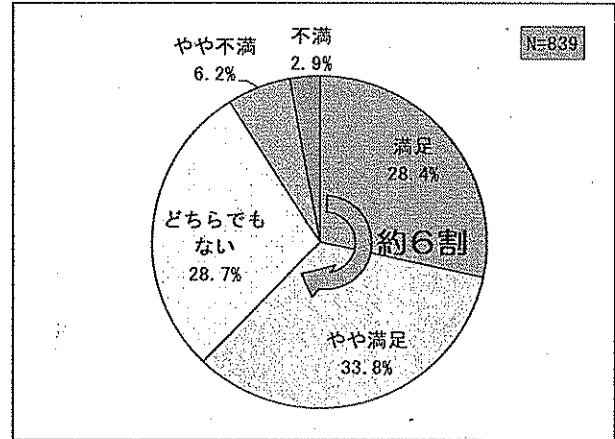
設問：目的地までの移動時間は短縮しましたか。



アンケート回答数：686人

目的地までの移動時間について、沿道住民の約6割が満足していると感じている。

設問：目的地までの移動時間に満足しているか。



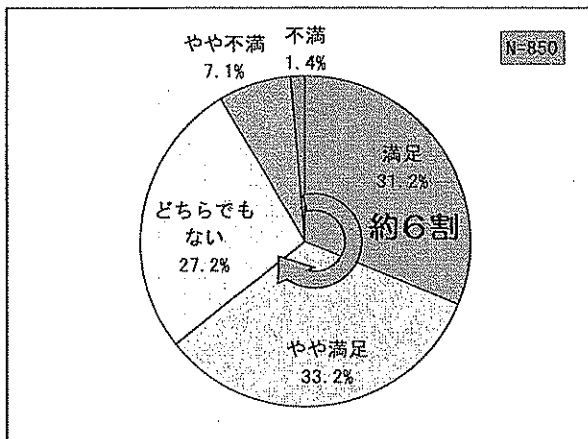
アンケート回答数：839人

## 5. 利用者・地域住民等への効果

### (1)-3 アンケート調査（総合的な満足度）

アンケートを実施した結果、当該事業に対し沿道住民の約6割から「満足している」との回答が得られている

設問：路線が整備されたことによる満足度はどのくらいか。



アンケート回答数：850人

#### <アンケートによる主な意見>

- ・248号バイパスは岐阜方面へはまだ繋がっておらず、早期の開通を望みます。
- ・国道41号との交差点で、渋滞が発生しているため、早期に4車線化してほしい。
- ・国道41号との交差点周辺だけでも、4車線化に改良してください。

18

## 6. 対応方針

### 今後の事後評価の必要性の有無

- ▶ 渋滞低減や時間短縮などの事業効果を確認
- ▶ 沿道住民へのアンケートでも、約6割の方から「満足」の回答を得ている。(やや満足を含む)  
→ 以上のことから、今後の事業評価は不要

### 改善措置の必要性

- ▶ 本バイパス整備により、国道41号との交差点で新たな渋滞が発生  
4車線化による渋滞対策を求める意見が多くあった。

### 新規事業へ摘要すべき留意点

- ▶ 本事業は部分供用を行いながらも事業着手から完成まで32年間を要する結果となった。今後の事業には、早期効果発現の観点から部分供用を含めた、一層の集中投資を行う必要がある。

19

終 わ り

20