

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156号 <small>ぎふひがし</small> 岐阜東バイパス	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： <small>ぎふ はしまぐんぎなんちようやつるぎ</small> 岐阜県羽島郡岐南町八剣 至： <small>ぎふ せきやまた</small> 岐阜県関市山田	延長	13.4 km																															
事業概要	<p>一般国道156号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八剣から岐阜県関市山田に至る延長13.4 kmのバイパスであり、岐阜の市街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>平成24年度末迄に岐南町八剣から岐阜市日野南の6.7 kmについて開通済み（一部暫定2車線開通）であり、岐阜市内の交通渋滞の緩和に寄与してきました。</p> <p>残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（5箇所）や事故危険区間（8区間）の存在、名鉄美濃町線の廃線により唯一の公共交通機関である路線バスが混雑に伴うサービス低下などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線BPを整備することで、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>																																	
S46年度事業化	S49年度都市計画決定 (S55年度、H6年度 変更)	S48年度用地着手	S49年度工事着手																															
全体事業費	950億円	事業進捗率	56%	供用済延長	6.7 km																													
計画交通量	40,700 台/日																																	
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%; text-align: center;">(事業全体) 2.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業) 3.6</td> </tr> </table>	B/C	:	(事業全体) 2.0			(残事業) 3.6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 286/1,527億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費) : 251/1,455億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費) : 35/73億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/(事業全体) 286/1,527億円			(事業費) : 251/1,455億円			(維持管理費) : 35/73億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 1,032/3,077億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益) : 919/2,814億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益) : 89/234億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益) : 25/30億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/(事業全体) 1,032/3,077億円			(走行時間短縮便益) : 919/2,814億円			(走行経費減少便益) : 89/234億円			(交通事故減少便益) : 25/30億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 90%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">平成25年</td> </tr> </table>	基準年	:	平成25年
B/C	:	(事業全体) 2.0																																
		(残事業) 3.6																																
総費用	:	(残事業)/(事業全体) 286/1,527億円																																
		(事業費) : 251/1,455億円																																
		(維持管理費) : 35/73億円																																
総便益	:	(残事業)/(事業全体) 1,032/3,077億円																																
		(走行時間短縮便益) : 919/2,814億円																																
		(走行経費減少便益) : 89/234億円																																
		(交通事故減少便益) : 25/30億円																																
基準年	:	平成25年																																
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量 : B/C=1.7~2.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量 : B/C=3.0~4.2(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.0~2.0(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.3~4.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8~2.3(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=3.2~4.0(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20 km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（岐阜バス）が存在する。 ・特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（伊奈波神社等）へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑥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付けられている。 <p>⑦地球環境の保全</p>																																	

・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・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：

岐阜東バイパスは、岐阜市北東部から関市西部にかけての交通渋滞の緩和や、健全な地域開発などの支援を担う道路として期待されており、岐阜市・関市の首長で構成される一般国道156号岐阜東バイパス第3工区整備促進期成同盟会より早期整備の意見（平成24年7月30日）を受けている。

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

- ・現道では、主要渋滞箇所をボトルネックとした渋滞のほか、路線バス乗降や沿道流入交通による混雑悪化もみられる。
- ・現道のピーク時速度は全線平均19km/hと低く、特に芥見大船から岩田間では12km/hと低くなっている。
- ・現道の路線バス旅行速度はピーク時で岐阜市中心部よりも低い17km/hとなっている。
- ・現道では死傷事故のうち追突が全体の3/4を占め、追突の死傷事故率は岐阜県の直轄市街部に対し約2倍となっている。
- ・自転車×車両の死傷事故率は岐阜県の直轄市街部に対し約3倍となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は56%、用地進捗率は76%。
- ・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（L=2.3km）の暫定開通に向けた工事を実施予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（L=2.3km）は、平成25年10月19日暫定開通済。
- ・岐阜市岩田西～関市山田間（L=4.4km）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。

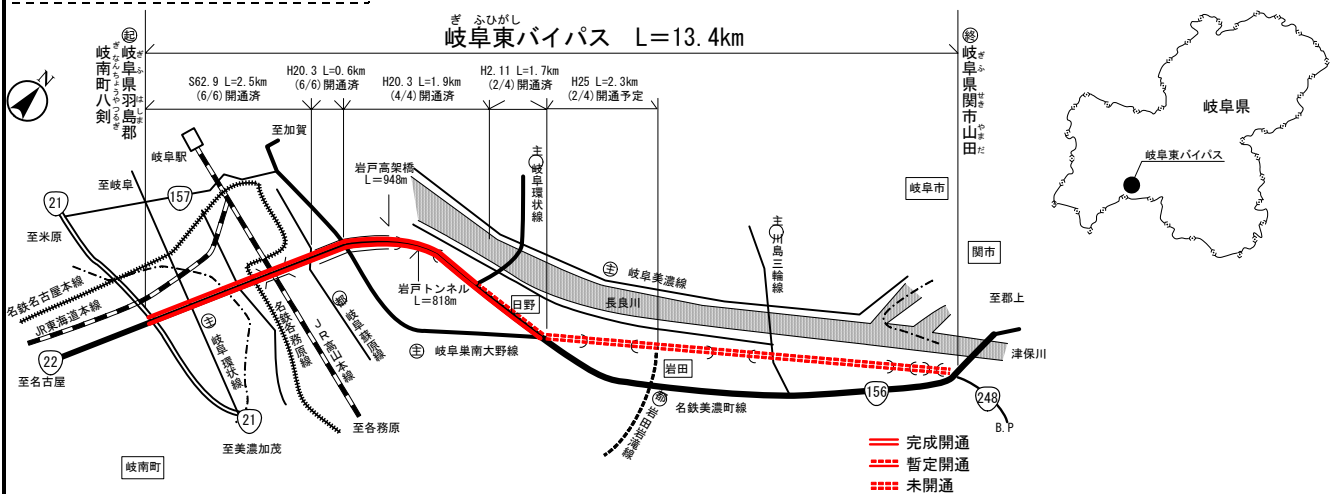
対応方針

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。