

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

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 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。 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）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域経済の活性化等の効果を見込んでいます。														
S46年度事業化	S49年度（1工区）、 S55年度（2工区）、 H6年度（3工区） 都市計画決定	S48年度（1工区）、 S57年度（2工区）、 H13年度（3工区） 用地着手												
S49年度（1工区）、 S61年度（2工区）、 H20年度（3-1工区）、 R2年度（3-2工区） 工事着手														
全体事業費	1,020億円	事業進捗率 約61% <small>(令和3年3月末時点)</small>												
供用済延長	9.0 km													
計画交通量 42,600台/日														
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">事業全体</td> <td style="width: 20%;">1.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>2.6</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	1.7		残事業	2.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">総便益</td> </tr> <tr> <td><small>(残事業)/事業全体</small> 357/2,227億円</td> <td><small>(残事業)/事業全体</small> 934/3,827億円</td> </tr> <tr> <td> 事業費：306/2,108億円 維持管理費：50/119億円 </td> <td> 走行時間短縮便益：897/3,588億円 走行経費減少便益：33/211億円 交通事故減少便益：4.0/28億円 </td> </tr> </table>	総費用	総便益	<small>(残事業)/事業全体</small> 357/2,227億円	<small>(残事業)/事業全体</small> 934/3,827億円	事業費：306/2,108億円 維持管理費：50/119億円	走行時間短縮便益：897/3,588億円 走行経費減少便益：33/211億円 交通事故減少便益：4.0/28億円
B/C	事業全体	1.7												
	残事業	2.6												
総費用	総便益													
<small>(残事業)/事業全体</small> 357/2,227億円	<small>(残事業)/事業全体</small> 934/3,827億円													
事業費：306/2,108億円 維持管理費：50/119億円	走行時間短縮便益：897/3,588億円 走行経費減少便益：33/211億円 交通事故減少便益：4.0/28億円													
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.9(事業期間±20%)														
【残事業】交通量：B/C=2.4~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~3.2(事業期間±20%)														
事業の効果等														
①円滑なモビリティの確保 ・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。 ・特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。														
②国土・地域ネットワークの構築 ・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。														
③個性ある地域の形成 ・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。														
④安全で安心できるくらしの確保 ・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。														
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。														
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。														
⑦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、安全性の向上、岐阜市・関市をはじめとする周辺地域の地域活性化等に期待されており、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（令和2年8月25日）を受けている。

知事の意見：

【岐阜県】

事業の継続について異存ありません。

本バイパスは、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、安全性の向上、周辺地域の活性化等に寄与する重要な道路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。

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

- ・岐阜東バイパスの部分開通（平成25年10月）後、並行現道の交通量は約3割減少、混雑度が1.71から1.19に低下したが、未開通区間の並行現道では交通量の変化はなく、混雑度が1.0を超過（1.38）。
- ・岐阜東バイパスの部分開通（平成25年10月）後、並行現道の死傷事故件数は約7割減少したが、未開通区間の並行現道には事故危険区間が6箇所存在し、死傷事故発生件数は年間23件発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約61%、用地進捗率は約80%。（令和3年度3月末）
- ・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（延長2.3km）は、平成25年10月に2車線開通済み。
- ・岐阜市岩田西～関市山田（延長4.4km）は、令和2年11月に工事着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・全線供用に向けて3-2工区で工事を推進。

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縮減に努めながら事業を推進する。

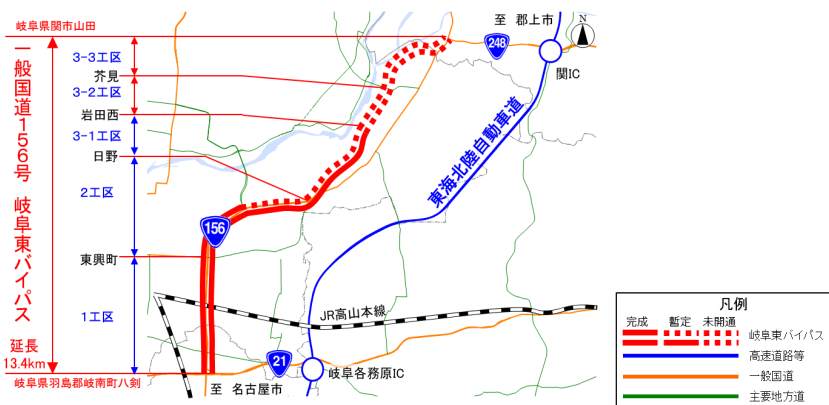
対応方針

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。