

一般国道156号  
岐阜東バイパス

(道路事業)

説明資料

平成18年11月14日

国土交通省中部地方整備局  
岐阜国道事務所

# 目 次

ぎふひがし		
1. 岐阜東バイパスの概要及び目的	.....	P 1
(1) 岐阜東バイパスの事業概要	.....	P 1
1) 岐阜東バイパスについて	.....	P 1
2) 事業の目的	.....	P 1
3) 計画概要	.....	P 1
(2) 事業の進捗状況	.....	P 3
1) 事業進捗及び進捗率	.....	P 3
2) 事業進捗の見込み	.....	P 3
2. 事業の必要性	.....	P 4
(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	.....	P 4
1) 慢性的な交通渋滞	.....	P 4
2) 幹線道路ネットワークの整備	.....	P 5
3) 沿線地域の開発進行と公共交通の変化	.....	P 6
(2) 事業の投資効果	.....	P 7
1) 交通渋滞の緩和による効果の創出	.....	P 9
2) 公共交通の支援	.....	P 9
3) 費用便益費(B/C)	.....	P 10
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	.....	P 11
(1) コスト縮減	.....	P 11
(2) 代替案の立案等	.....	P 11
4. 対応方針(原案)	.....	P 12

# 1. 岐阜東バイパスの概要及び目的

## (1) 岐阜東バイパスの事業概要

### 1) 岐阜東バイパスについて

一般国道156号は、岐阜市<sup>ぎふし</sup>を起点とし関市<sup>せきし</sup>、郡上市<sup>ぐじょうし</sup>等を経由して富山県高岡市<sup>とやまけん たかおかし</sup>に至る延長約210kmの幹線道路であり、岐阜県を含む東海圏域と富山県を含む北陸圏域の交流・連携や産業・経済及び観光等を支えるなど、重要な役割を果たしています。

岐阜東バイパスは、岐阜市～関市間における交通渋滞の緩和を図り、一般国道本来の幹線道路としての機能回復と健全な地域開発の支援を目的とした延長約13.4kmの道路です。

### 2) 事業の目的

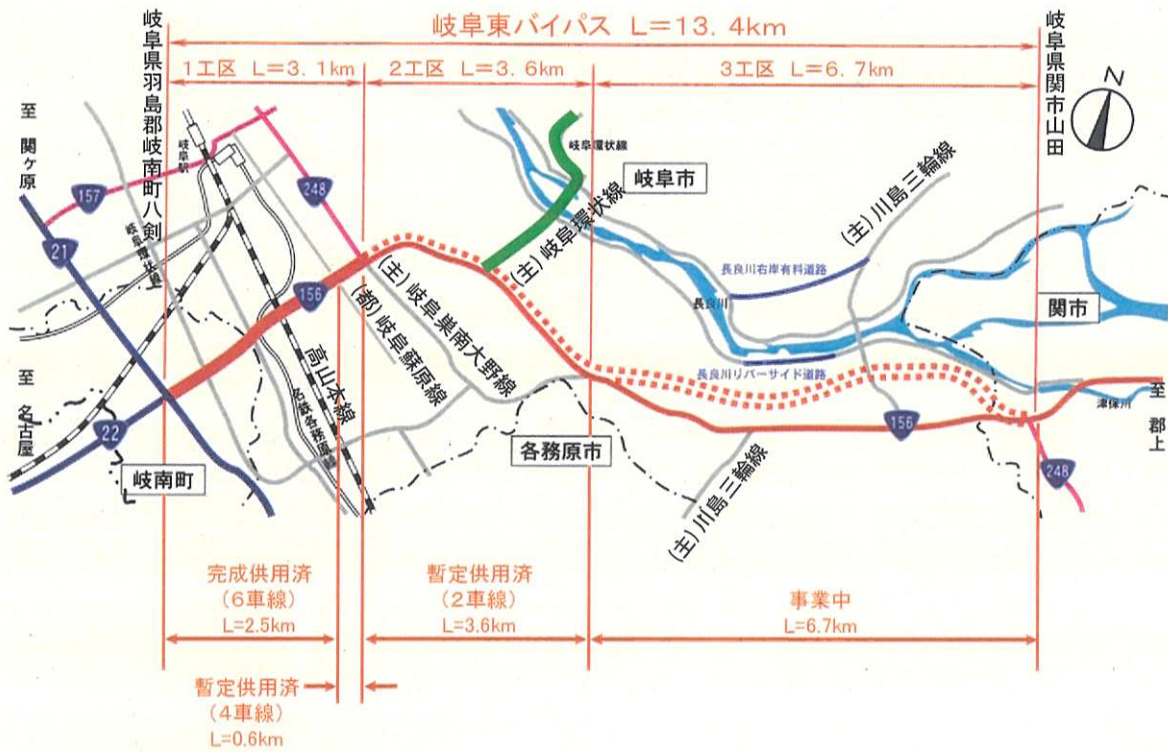
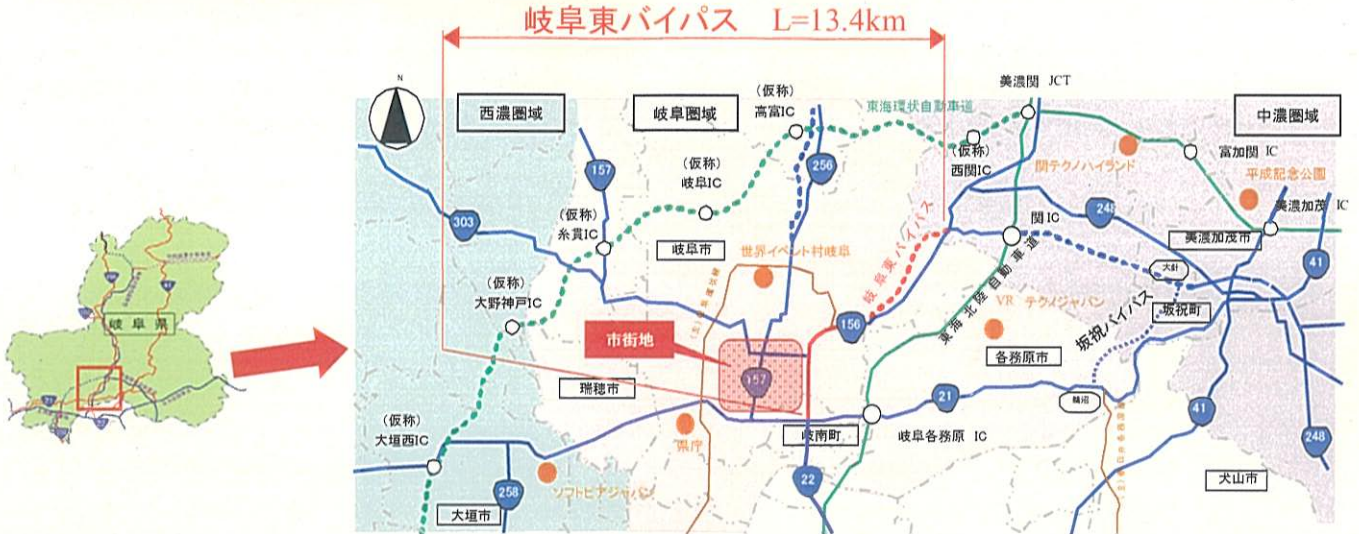
岐阜東バイパスは、羽島郡岐南町八剣<sup>はしまぐん ぎなんちょう やつるぎ</sup>から関市山田<sup>せきし やまだ</sup>に至る道路で、次の3点を目的として、事業を推進しています。

- 現道の交通渋滞緩和
- 幹線道路ネットワークの構築
- 健全な地域開発の支援

### 3) 計画概要

- 事業名 : 一般国道156号 岐阜東<sup>ぎふひがし</sup>バイパス
- 起終点 : (起点) 岐阜県羽島郡岐南町八剣<sup>ぎふけん はしまぐん ぎなんちょう やつるぎ</sup>  
(終点) 岐阜県関市山田<sup>ぎふけん せきし やまだ</sup>
- 延長 : 13.4km
- 道路規格 : 第4種第1級(1工区・2工区)・第3種第1級(3工区)
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 6車線、4車線
- 都市計画決定 : 昭和49年度(1工区)、昭和55年度(2工区)、平成6年度(3工区)
- 事業化 : 昭和46年度
- 用地着手年度 : 昭和48年度(1工区)、昭和57年度(2工区) 平成13年度(3工区)
- 工事着手年度 : 昭和49年度(1工区)、昭和61年度(2工区)
- 全体事業費 : 約950億円

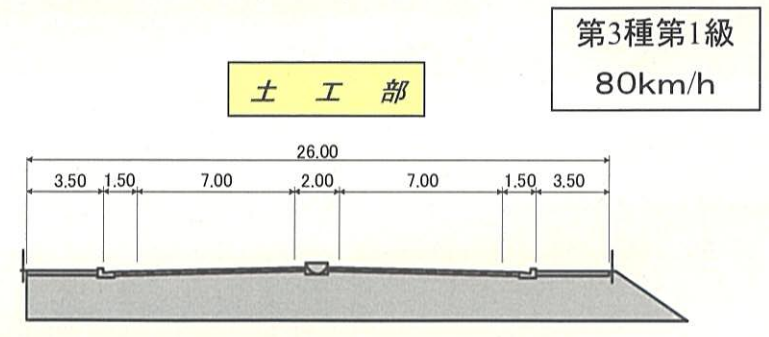
# 岐阜東バイパスの全体位置図



## 現況写真(3工区)



## 岐阜東バイパスの標準断面図(4車線区間)





## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### 1) 慢性的な交通渋滞

##### ■ 現況の交通量の推移

・日野南交差点付近の日交通量は25,000台／日に及び、朝夕のラッシュ時には、現道の交通容量不足により**慢性的な交通渋滞**が発生しています。

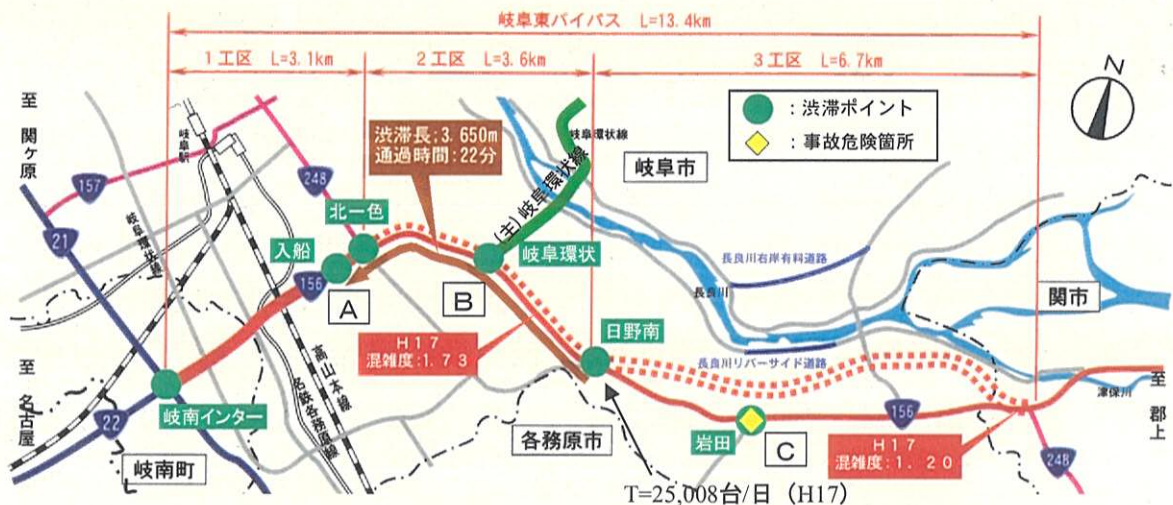
(混雑度1.20～1.73)

いりふね

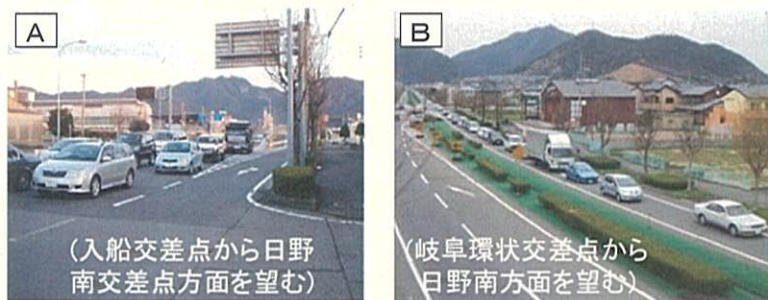
・入船交差点等6箇所の**主要渋滞ポイント**が存在しています。

(入船交差点の最大渋滞長:3,650m 最大通過時間:22分)

・特に岐阜環状線の一環を形成する入船交差点から岐阜環状交差点の暫定2車線区間で渋滞が著しくなっています。



<入船～日野南6交差点間の渋滞状況>



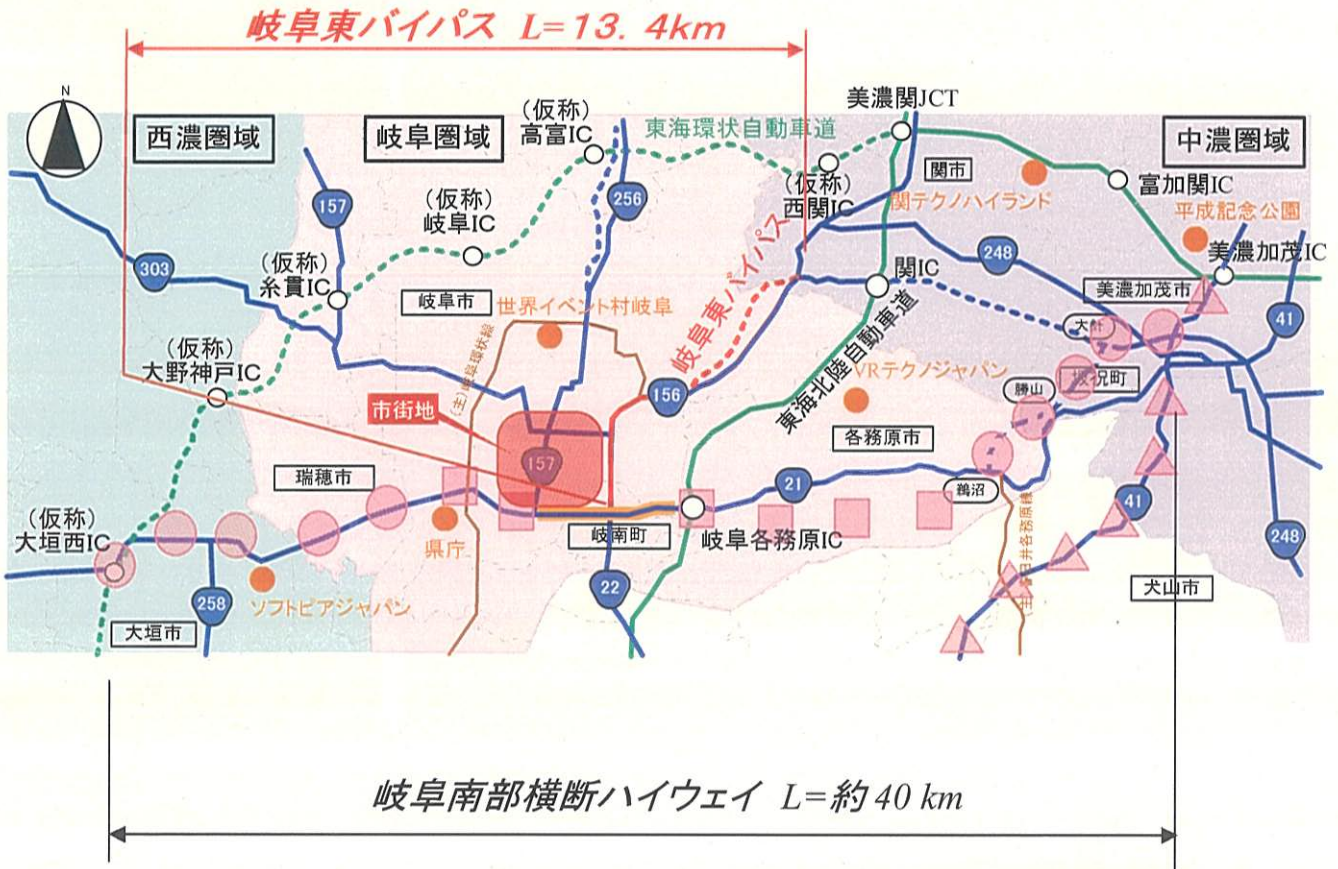
<岩田交差点付近の渋滞状況>



## 2) 幹線道路ネットワークの整備

- 岐阜東バイパスは、岐阜市周辺の幹線道路ネットワークを形成する重要な道路です。
- 県庁所在地である**岐阜市**と**関市**を最短で連絡します。
- (主) 岐阜環状線と一体となって**岐阜市街地部の環状道路**を形成します。
- 岐阜南部横断ハイウェイ(一般国道21号)、名岐道路(一般国道22号)並びに東海北陸自動車道等との**幹線道路ネットワーク**を形成します。
- 岐阜県の**第1次緊急輸送道路ネットワーク**に位置づけられています。

### < 岐阜市周辺幹線道路ネットワーク >

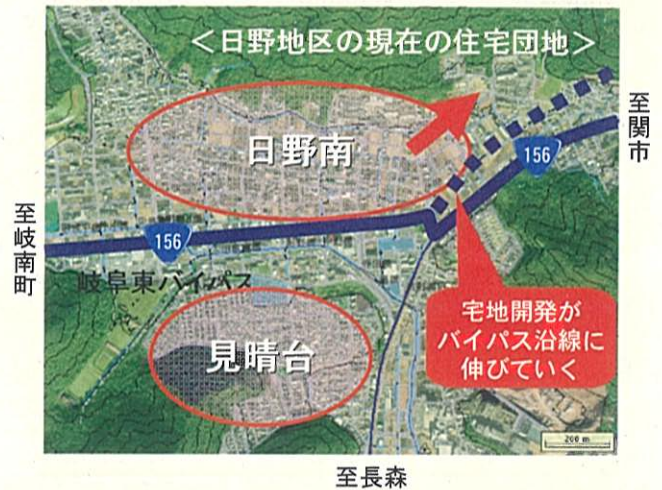
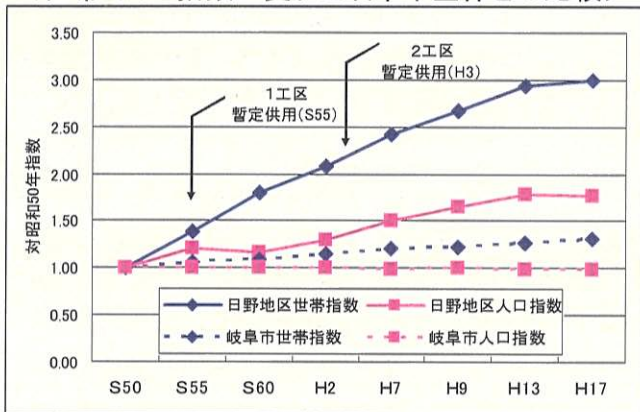


凡例	
<span style="color: green;">——</span>	高規格道路(開通区間)
<span style="color: green;">- - - -</span>	高規格道路(整備区間)
<span style="color: orange;">——</span>	地域高規格道路(開通区間)
<span style="color: orange;">□ □ □ □</span>	地域高規格道路(計画区間)
<span style="color: orange;">○ ○ ○ ○</span>	地域高規格道路(調査区間)
<span style="color: orange;">△ △ △ △</span>	地域高規格道路(候補路線)
<span style="color: blue;">——</span>	一般国道
<span style="color: brown;">——</span>	主要地方道
<span style="color: yellow;">——</span>	一般県道

### 3) 沿線地域の開発進行と公共交通の変化

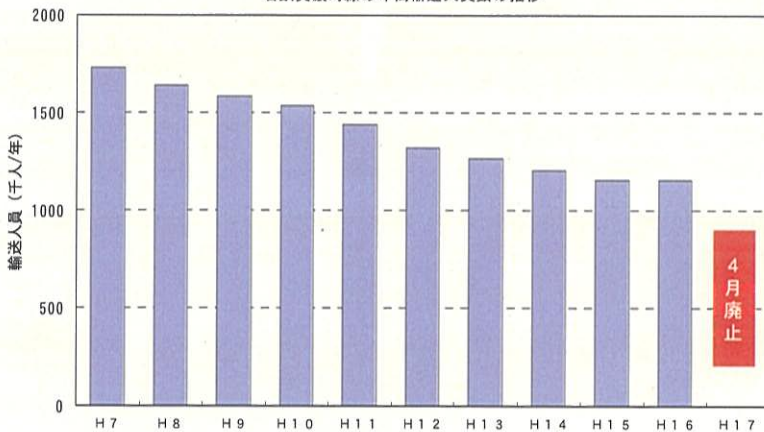
- 岐阜東バイパス沿線には、岐阜市日野土地区画整理事業による日野南、見晴台等の住宅開発等が進展しています。
- 昭和50年～平成17年の世帯数、人口の推移は、岐阜市全体の世帯数1.32倍、人口0.98倍に対し、日野地区では**世帯数約3.0倍、人口約1.8倍**と大きく伸びています。
- 沿道には大規模ショッピングセンター、ガソリンスタンド、コンビニエンスストアなど沿道指向型の商店が多数立地しています。

＜世帯・人口指数の変化と岐阜市全体との比較＞



- 一般国道156号と並行し、岐阜市徹明町から岐阜県関市を連絡する**名鉄美濃町線**が、**平成17年4月1日に廃止**されました。
- 代替手段として、岐阜バスの「岐北上之保線」などにおいて増便(3本程度)され、始終発時刻の調整が図られました。また、「大洞団地線」に新しく「上芥見」バス停が設置されるなど、**国道依存度が増加**しました。

名鉄美濃町線の年間輸送人員数の推移



資料：鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を中心とした地域づくりに関する調査 調査報告書 平成17年3月  
(国土交通省中部運輸局・岐阜市)



主な代替バス路線図



## (2) 事業の投資効果

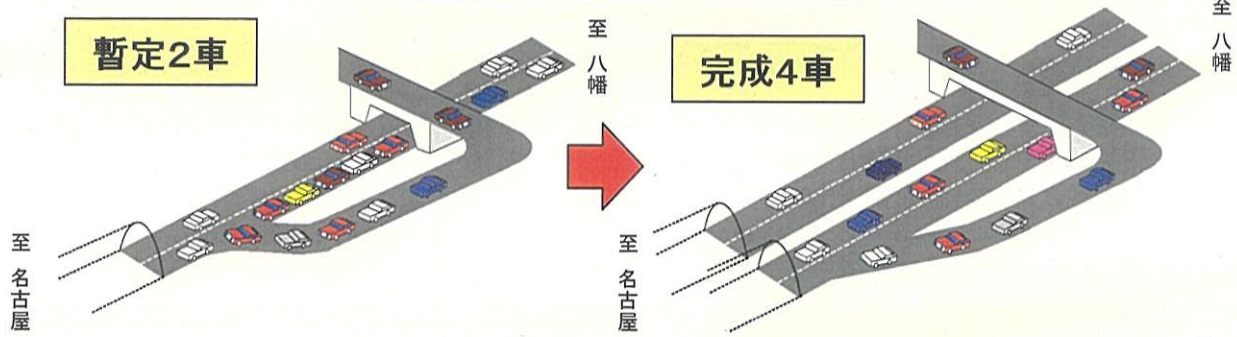
### 1) 交通渋滞緩和による効果の創出

#### ① 岐阜環状重複区間(入船交差点～岐阜環状交差点)の平成19年度完成供用による効果

■ 渋滞ポイントである入船交差点の渋滞長が3,650mから470mに減少し、渋滞が大幅に軽減される見込みです。

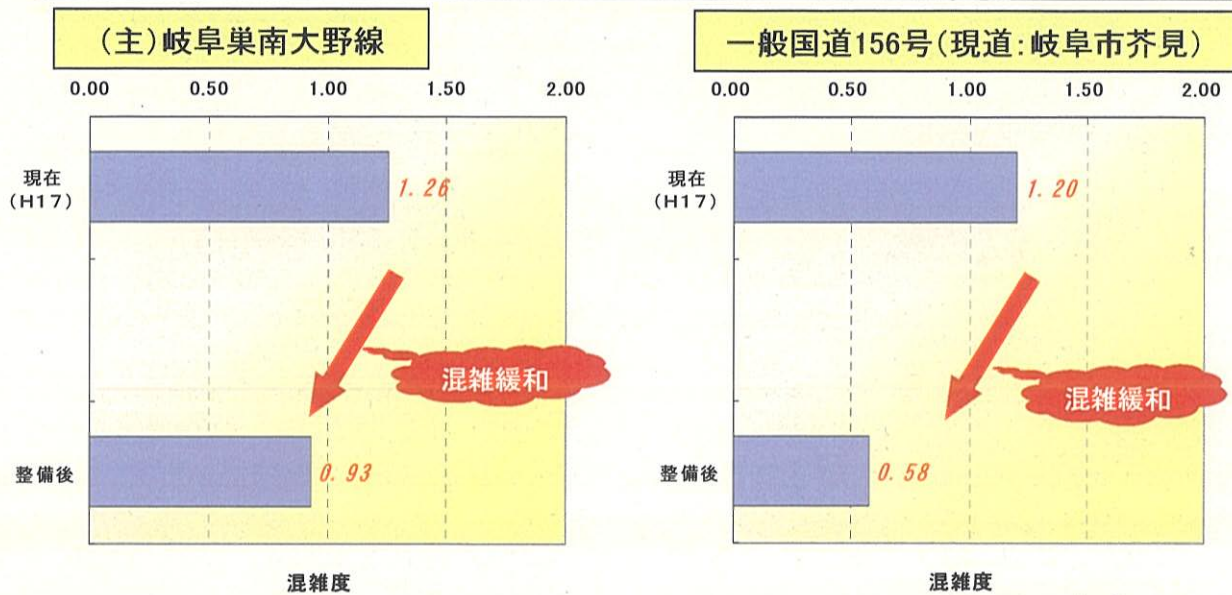


入船交差点～岐阜環状交差点間完成時の岐阜環状線合流部の整備イメージ



## ②岐阜東バイパス全線完成供用による効果

- 3工区(岐阜市芥見)で、混雑度が1.20→0.58と大幅に緩和される見込みです。
- (主)岐阜巣南大野線でも、混雑度が1.26→0.93に緩和される見込みです。
- 岐南インター交差点から関市山田交差点間の通過時間は約47分→34分に約13分短縮する見込みです。
- 岐阜東バイパス周辺のネットワークにおける渋滞損失時間は、約23%低減される見込みです。

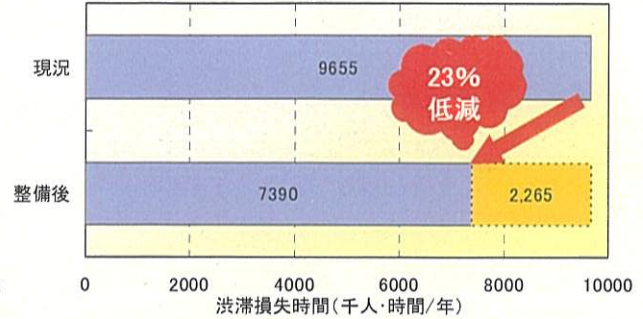
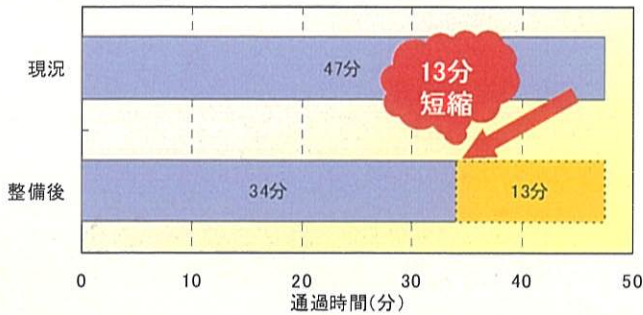


H17はセンサデータ  
整備後は交通量推計結果



●時間短縮(岐南インター交差点～関市山田交差点) ●渋滞損失時間(岐阜東バイパス周辺ネットワーク)

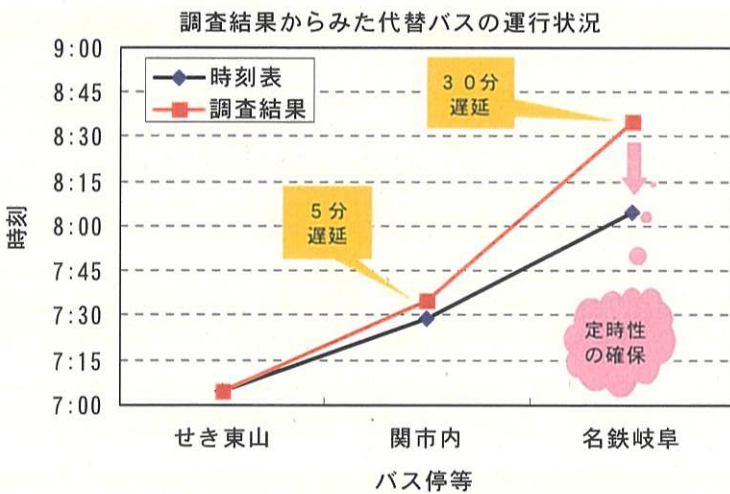
(注: 1工区・2工区は供用前後ともにバイパス、3工区は供用前が一般国道156号の現道、供用後がバイパス利用)



注: 計算結果は交通量推計結果による

2) 公共交通の支援

■名鉄美濃町線廃止後、代替バスは30分程度の遅れが生じております。岐阜東バイパスの整備により、公共交通の定時性確保が期待されます。



注: 2005年調査結果と岐阜バス時刻表(岐阜上之保線)より作成

岐阜東バイパスとバス路線の関係

2005.4.16 岐阜新聞記事 抜粋

岐阜市で15日開かれた、「名鉄3線対策協議会幹事会」は、沿線市町村で代替交通としている岐阜バスの利用実態調査を報告しました。関市の報告では、4/1と高校の新学期が始まる8日、11日、12日の4回、午前7時ごろから9時ごろ実施。市企画政策課職員が、岐阜上之保線など4路線、計11便の乗車状況を、関市小屋名バス停などで調べた。調査によると、満車で乗車できない積み残しはどの便でもなく、最大でも「立ち乗車」が岐阜上之保線でみられただけだった。また、8時前後に新岐阜駅に着く岐阜上之保線は、関市内では5分程度の遅れでも岐阜駅到着時には約30分の遅れになる・・・などが判りました。

### 3) 費用便益費 (B/C)

#### ① 事業全体の投資効率性の評価

$$\begin{aligned}
 \diamond \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} \\
 &= \frac{6381 \text{億円} + 7 \text{億円} + 0.2 \text{億円}}{1203 \text{億円} + 52 \text{億円}} \\
 &= \frac{6388 \text{億円}}{1255 \text{億円}} = 5.1
 \end{aligned}$$

※既投資分のコスト及び事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と追加的に未供用の区間において発生する便益を対象として算出した。

#### ② 残事業の投資効率性の評価

$$\begin{aligned}
 \diamond \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} \\
 &= \frac{4656 \text{億円} + 21 \text{億円} + 2 \text{億円}}{449 \text{億円} + 37 \text{億円}} \\
 &= \frac{4679 \text{億円}}{486 \text{億円}} = 9.6
 \end{aligned}$$

※再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を除き、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出した。

■ 走行時間短縮便益: 岐阜東バイパスの整備がない場合(注:既供用区間は整備ありの状態)の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、全線を整備した場合の走行時間費用を減じた差額

■ 走行経費減少便益: 岐阜東バイパスの整備がない場合(注:既供用区間は整備ありの状態)の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車輛整備費、車輛償却費等)から、全線を整備した場合の走行経費を減じた差額

■ 交通事故減少便益: 岐阜東バイパスの整備がない場合(注:既供用区間は整備ありの状態)の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額

■ 事業費: 岐阜東バイパスの整備に要する費用(工事費、用地費等)

■ 維持管理費: 岐阜東バイパスを維持するために要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

### 3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

#### (1) コスト縮減

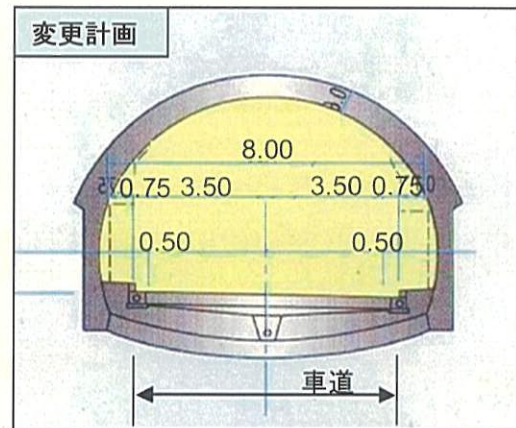
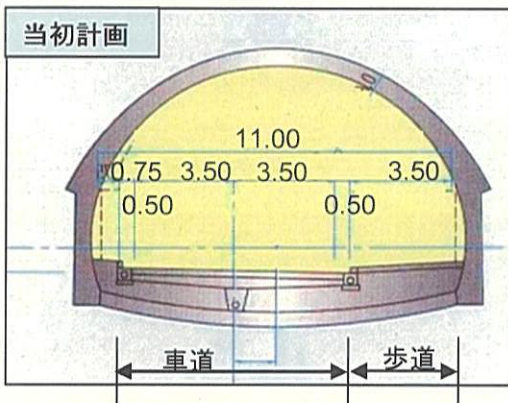
■ 2工区の北一色交差点～岐阜環状交差点間の岩戸トンネル二期線について、当初4車線両側に計画していた自・歩道を片側(一期線)に集約することにより8億円(残事業に対して約0.8%)のコストが縮減できます。

4車線両側に自・歩道設置 →  
自・歩道を片側(一期線)に集約

コスト縮減 8億円(約0.8%)



二期線トンネル断面図



・自・歩道を一期線トンネルに集約

#### (2) 代替案の立案等

■ 代替案として考えられる国道156号拡幅については、当該区間の現道沿線に住居や店舗が連担していることから、計画の変更は困難です。

## 4. 対応方針(原案)

平成13年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

### 1) 事業の必要性に関する視点

#### 事業を巡る社会情勢の変化

- 現道の交通容量不足により慢性的な交通渋滞が発生(混雑度1.20~1.73)
- 6箇所の主要渋滞ポイントが存在(入船交差点の最大渋滞長3,650m)
- 沿線の住宅開発等の進展と名鉄美濃町線の廃止による国道依存度の増加

#### 事業の投資効果

- 交通渋滞緩和による渋滞の軽減・混雑度の減少
- 渋滞損失時間の減少
- バイパス整備による公共交通の定時性の確保
- 費用便益比(B/C) ①事業全体の投資効率性の評価=5.1  
②残事業の投資効率性の評価=9.6

#### 事業の進捗状況

- 事業進捗率:約40%(平成18年度末見込み)
- 用地取得率:約75%(平成18年度末見込み)

### 2) 事業進捗の見込みの視点

#### 事業進捗の見込み

- 岐阜環状重複区間L=2.5kmについて、平成19年度完成供用予定(4~6車線化)

### 3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

#### コスト縮減・代替案立案の可能性

- 4車線両側に計画していた自・歩道を片側(一期線)に集約することにより8億円(残事業に対して約0.8%)のコスト縮減
- 代替案として考えられる国道156号拡幅については、当該区間の現道沿線に住居や店舗が連担していることから、計画の変更は困難



以上のことから岐阜東バイパスの事業を継続する