

一般国道156号
岐阜東バイパス
(道路事業)

説明資料

平成22年10月13日

岐阜国道事務所

目 次

1. 岐阜東バイパスの事業概要	
(1)事業の目的	P1
(2)計画概要	P2
2. 費用対効果分析	P3
3. 前回評価時との比較表	P4
4. 評価の視点	
①事業の必要性等に関する視点	
1 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果	P5
2 事業の進捗状況	P9
②事業の進捗の見込みの視点	P9
③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P10
5. 県・政令市への意見聴取結果	P11
6. 対応方針(原案)	P11

1. 岐阜東バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道156号は、岐阜県岐阜市を起点とし関市、郡上市等を経由して富山県高岡市に至る延長約210kmの幹線道路であり、岐阜県内及び東海地方と北陸地方の交流・連携や産業・経済及び観光等を支える路線です。

岐阜東バイパスは、このうち岐阜県羽島郡岐南町八剣から関市山田に至る延長約13.4kmの道路で、次の2点を目的としています。

- 交通渋滞の緩和
- 交通安全の確保



至岐阜市内 3工区起点側から終点側を望む

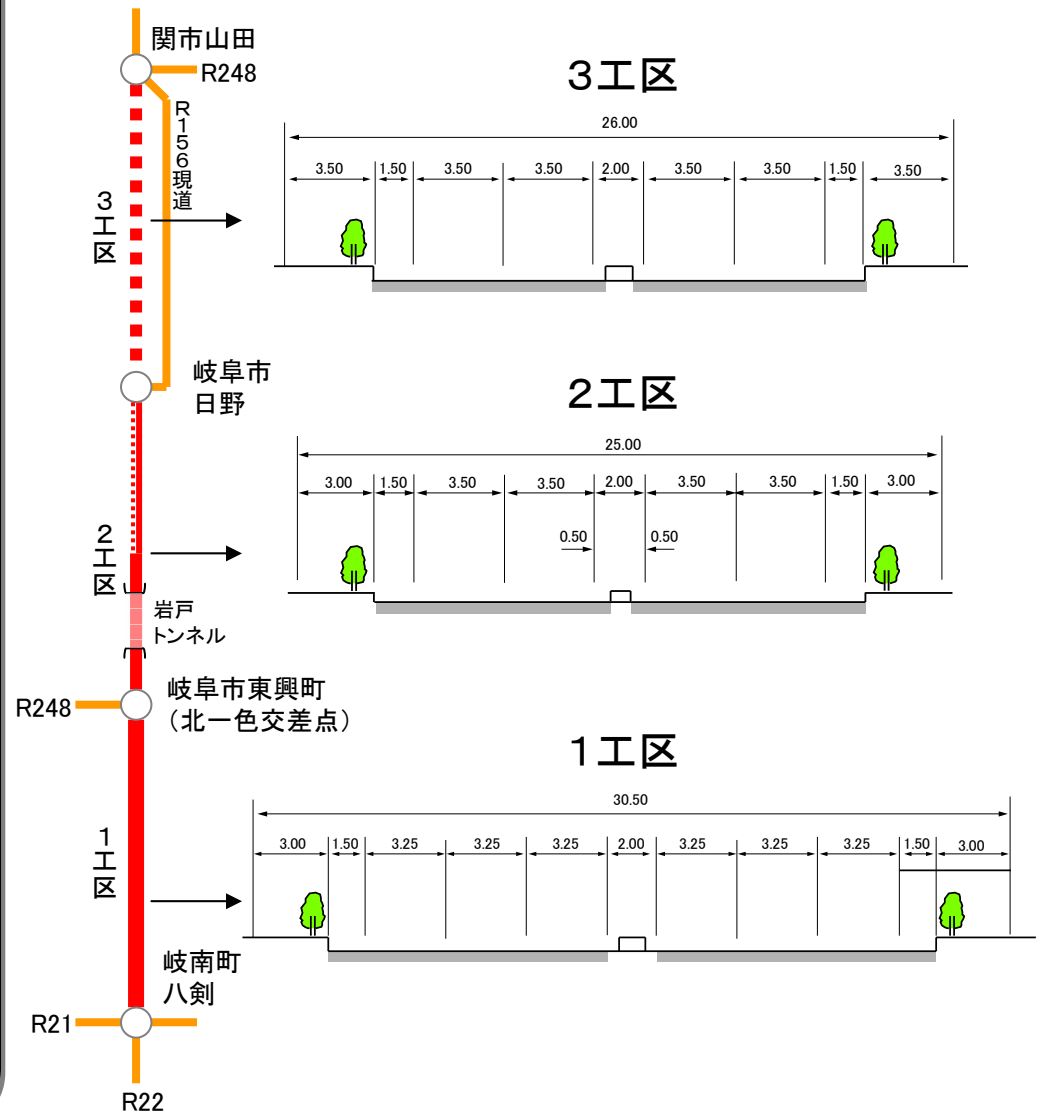
岐阜東バイパスの全体位置図



(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道156号岐阜東バイパス
- 起終点 : (起点) 岐阜県羽島郡岐南町八剣
(終点) 岐阜県関市山田
- 延長 : 13.4km
- 道路規格
・設計速度 : 1・2工区(岐南町八剣～岐阜市日野)
第4種第1級 60km/h
3工区(岐阜市日野～関市山田)
第3種第1級 80km/h
- 車線数 : 1工区(岐南町八剣～岐阜市東興町)
6車線
2・3工区(岐阜市東興町～関市山田)
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
- 工事着手年度 : 昭和49年度
- 前回の再評価 : 平成18年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 950億円(変更なし)

標準断面図



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

- 走行時間短縮便益: 岐阜東バイパスの整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、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の走行経費(燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- 交通事故減少便益: 岐阜東バイパスの整備がない場合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(交通事故による社会的損失:運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 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: 岐阜東バイパスを供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{2,136 \text{億円} + 141 \text{億円} + 16 \text{億円}}{1,428 \text{億円} + 26 \text{億円}} = \frac{2,292 \text{億円}}{1,454 \text{億円}} = 1.6$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{615 \text{億円} + 40 \text{億円} + 9 \text{億円}}{338 \text{億円} + 26 \text{億円}} = \frac{664 \text{億円}}{364 \text{億円}} = 1.8$$

※未整備区間において、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、追加的に発生する便益を対象として算出した。

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回再評価時 全体事業=5.1 残事業=9.6 今回再評価時 全体事業=1.6 残事業=1.8

【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂

- ① 便益算出の検討年数を40年から50年に変更 ② 便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更

2. 交通流推計に用いるデータの変更

- ① OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
- ② 将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更

3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H18再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費		950億円	950億円	
費用対効果(B/C)		5. 1	1. 6	
全体事業	総費用(C)	1255億円	1454億円	費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益(B)	6388億円	2292億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更 将来の周辺路線の混雑緩和
費用対効果(B/C)		9. 6	1. 8	
残事業	総費用(C)	486億円	364億円	費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益(B)	4679億円	664億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更 H20.3 1工区全線完成供用・2工区 一部完成供用 将来の周辺路線の混雑緩和
事業を巡る社会情勢等の変化	岩田交差点渋滞長 国道156号南向き2050m	岩田交差点渋滞長 国道156号南向き 850m	岩田交差点渋滞長 国道156号南向き 850m	岩田交差点右折レーン延伸
	現道旅行速度 24km/h (日野南6～山田交差点間、 12時間平均)	現道旅行速度 24km/h (日野南6～山田交差点間、 12時間平均)	現道旅行速度 24km/h (日野南6～山田交差点間、 12時間平均)	
事業の進捗状況		事業 40% 用地 75%	事業 47% 用地 76%	H20.3 1工区全線完成供用・2工区 一部完成供用

4. 評価の視点

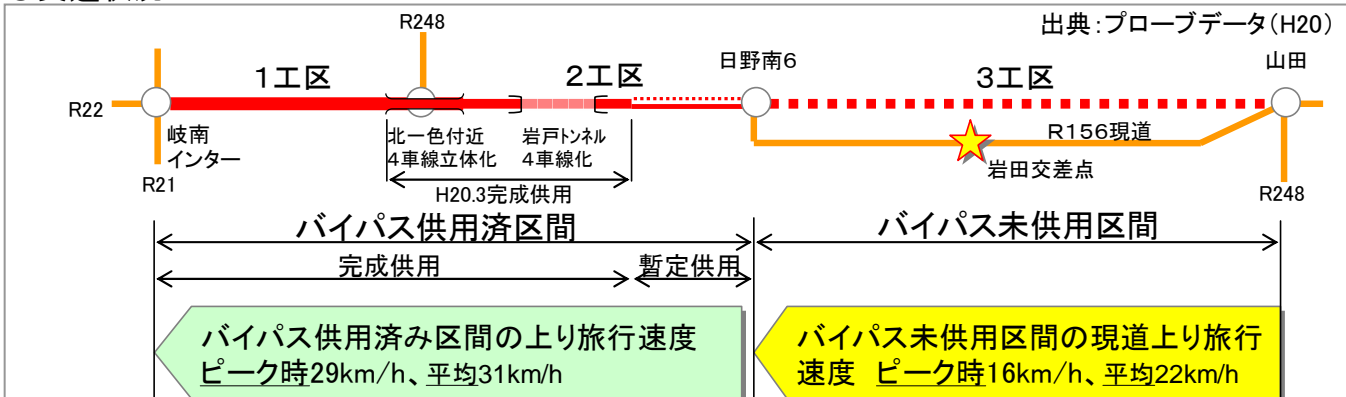
① 事業の必要性等に関する視点

①-1 交通渋滞の緩和

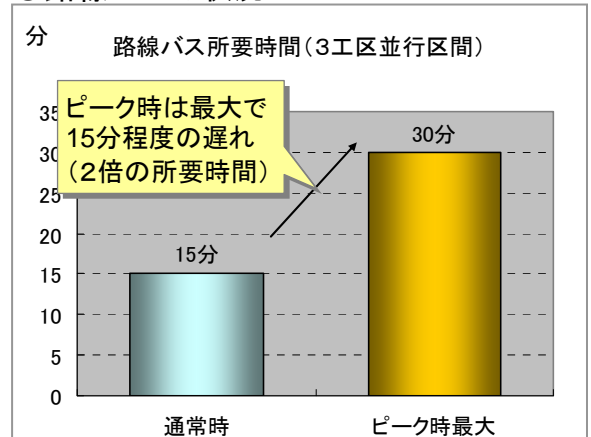
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 平成20年3月に岩戸トンネルⅡ期線と北一色付近の4車線立体が完成し、バイパス供用済み区間の混雑は緩和しました。
- しかし**バイパス未供用区間の現道では**、主要渋滞ポイントの**岩田交差点**で最大850mの渋滞が発生しているほか、全区間で慢性的に混雑しており、その結果**旅行速度がピーク時で16km/h、平均でも22km/hと低くなっています。**
- バイパス未供用区間の現道では、**路線バスがピーク時で3.5分に1本(17便/時)と運行本数が多くなっていますが**、現道の渋滞により**最大15分程度の遅れ**が発生しています。

●交通状況



●路線バスの状況



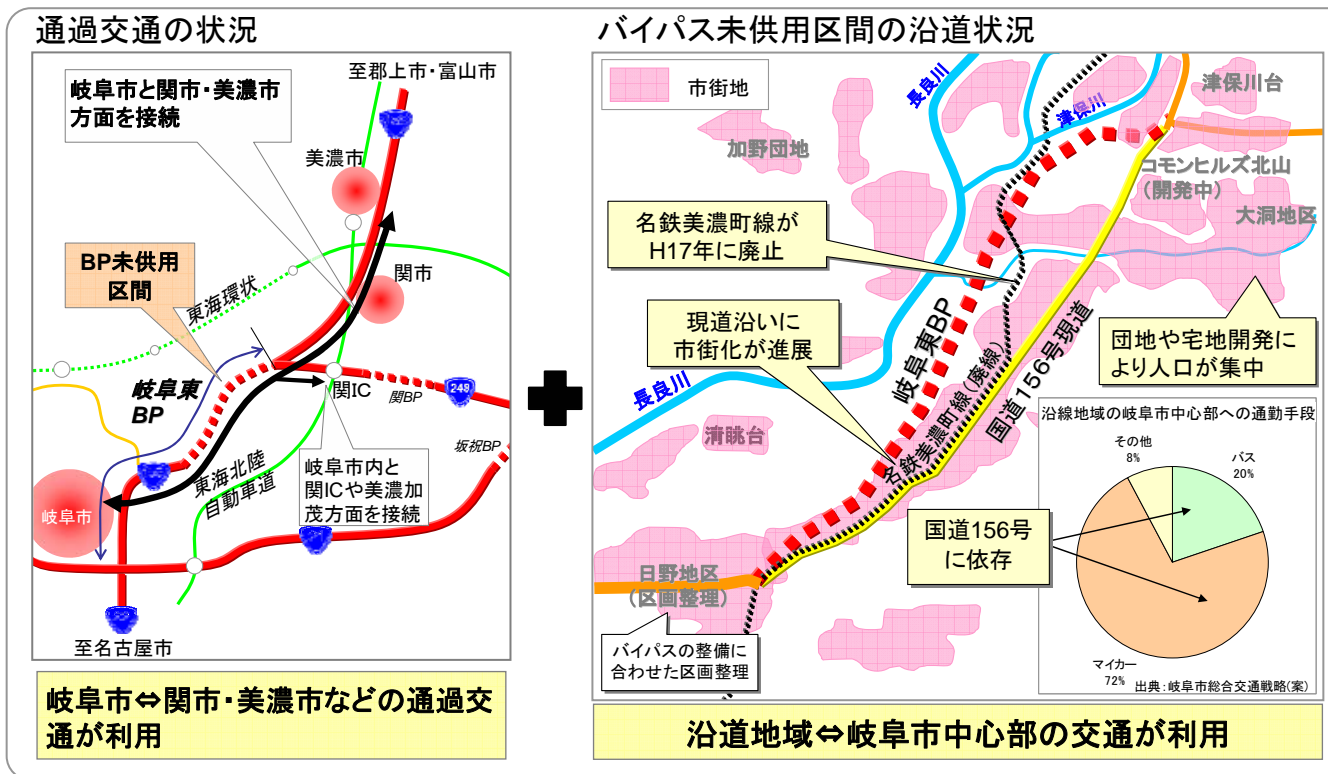
4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

①-1 交通渋滞の緩和

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 国道156号は岐阜市中心部と関市・美濃市中心部を接続する幹線道路であり、**通過交通が多く利用**しています。
- バイパス未供用区間の国道156号沿道は**宅地化・市街化が進展**した地域であり、沿道発着の交通が多くなっています。
- そのため、国道156号現道では**通過交通と沿道発着の交通が混在**するため、交通量が2.4万台/日と多くなっています。



国道156号の混雑により、中心部への交通だけでなく地域内の移動にも支障

4. 評価の視点

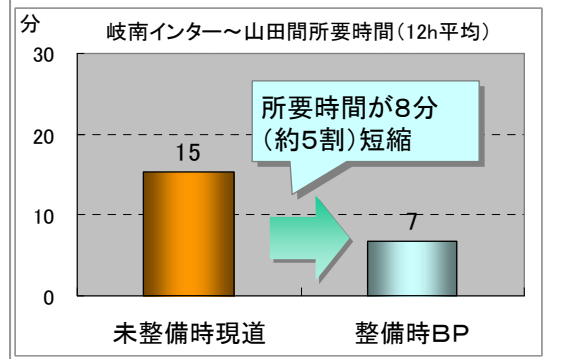
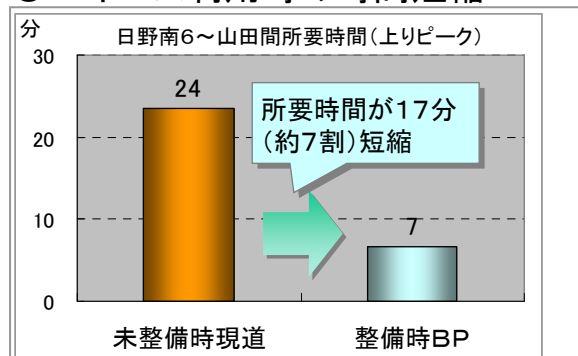
① 事業の必要性等に関する視点

①-1 交通渋滞の緩和

2) 事業の投資効果

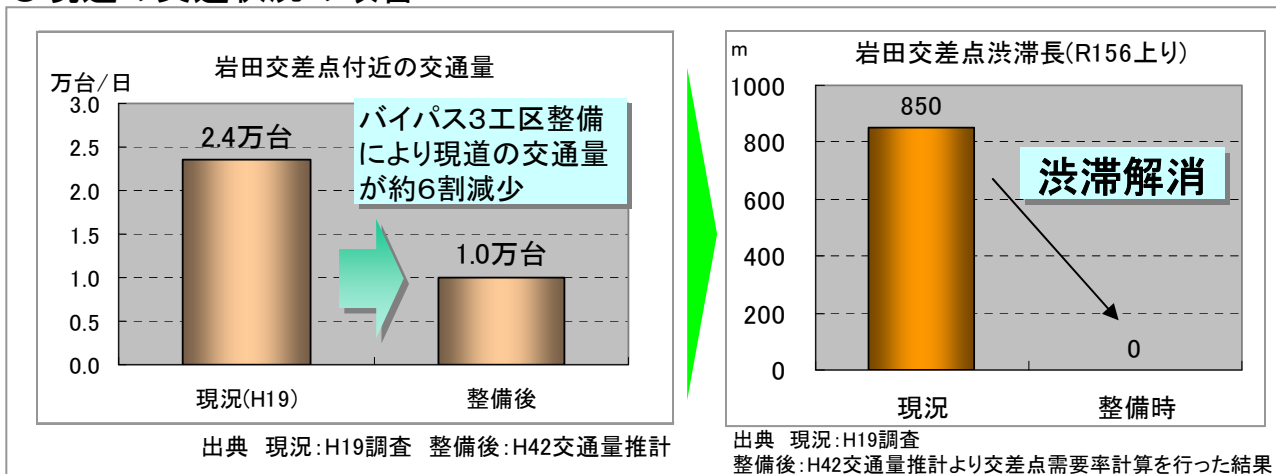
- 試算の結果、残事業の整備により日野南6^{ひのみなみ}～山田^{やまだ}交差点間の**所要時間が上りピーク時で17分(約7割)、昼間12時間平均でも平均で8分(約5割)短縮**される見込みです。
- 試算の結果、通過交通などがバイパスへ転換することにより、国道156号**現道の交通量が2.4万台/日から1.0万台/日と約6割減少**し、岩田交差点をはじめとする現道の渋滞は解消する見込みです。
- 渋滞が解消することにより、現道の沿道から岐阜市中心部へのバスの定時性・アクセス性が向上します。

● バイパス利用時の時間短縮



出典: H20プローブデータ
(BPIは規制速度で走行可能と想定)

● 現道の交通状況の改善



4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

①-2 交通安全の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ バイパス未供用区間(3工区)の現道では、単路部・交差点ともに事故が多く、**年間76件の死傷事故が発生**しています。

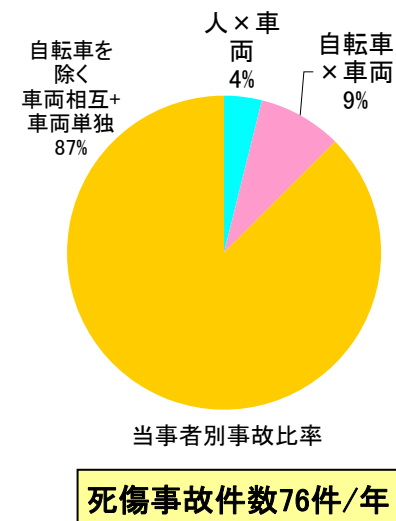
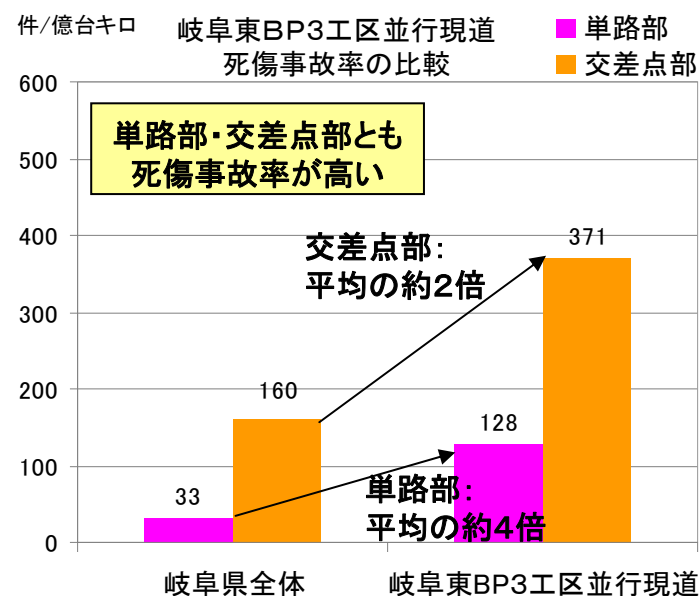
2) 事業の投資効果

■ 試算の結果、バイパス整備による交通の転換により、**現道の事故は約6割減少**する見込みです。

● 現道の状況



● バイパス未供用区間(3工区)現道の事故発生状況



出典: H17-20事故統合データ

交通転換により現道の死傷事故が**61%減少**する見込み※

4. 評価の視点

①-4 事業の進捗状況

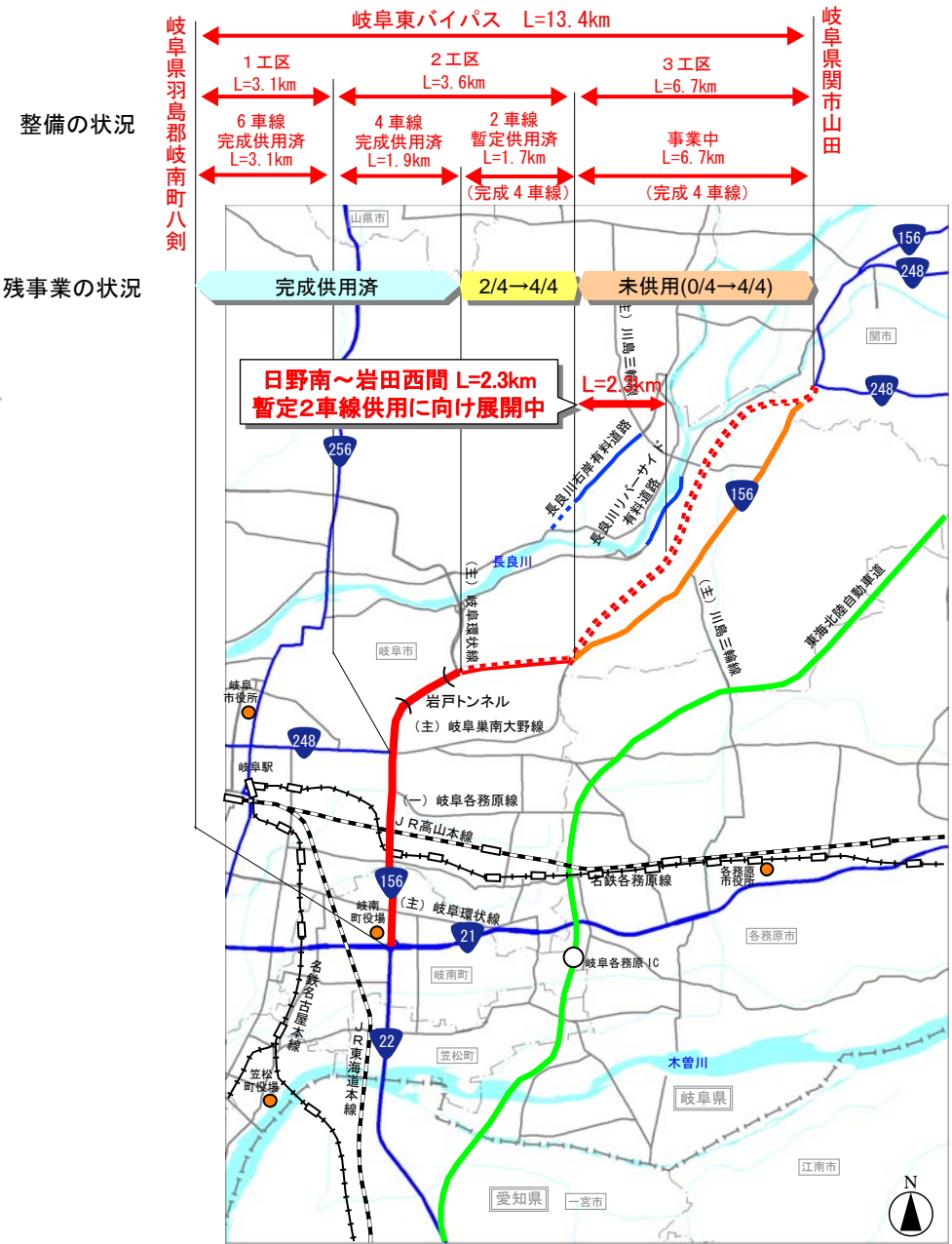
- 事業進捗率は47%、用地取得率は76%に至っています。
(平成22年度末 見込み)
- 現在、3工区の岐阜市日野南～岐阜市岩田西(L=2.3km)は暫定2車線供用に向けて全面的に展開しています。

② 事業の進捗の見込みの視点

- 3工区(L=6.7km)は暫定2車線の早期供用を目指します。

● これまでの主な経緯

- 昭和46年度 事業化
- 昭和49年度 工事着手
- 昭和63年度 1工区供用(暫定)
- 平成3年度 2工区供用(暫定)
- 平成6年度 3工区都市計画決定
- 平成19年度 1工区全線完成供用
- 〃 2工区岩戸トンネルⅡ期線供用



4. 評価の視点

③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

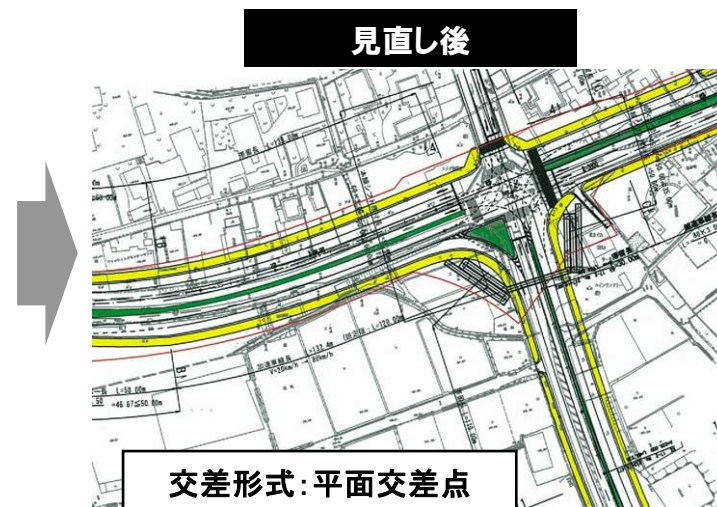
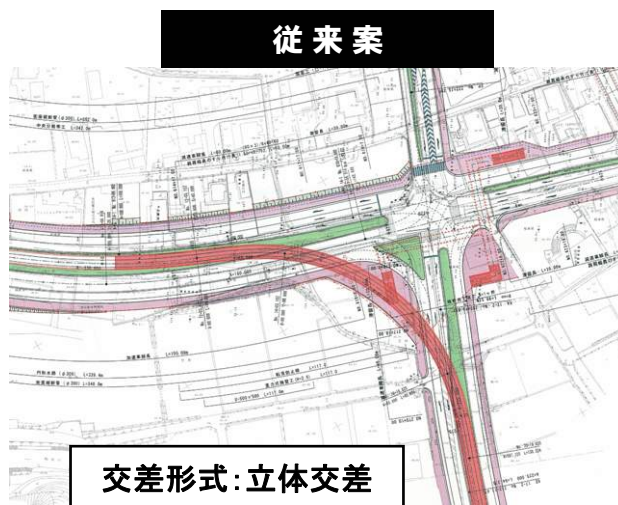
■ 全体事業費950億円のうち、約10億円のコスト縮減を図ります。

■ そのうち、主な縮減内容は、以下の通りです。

・ 山田交差点の交差形式を右折立体から平面交差に変更……………約10億円

■ 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していきます。

【山田交差点における交差形式の変更】



2) 代替案立案等

■ 岐阜東バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通安全の確保など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■岐阜県の意見

対応方針(原案)案のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。

また、岐阜市日野南から岐阜市岩田西までの区間について、早期完成をお願いします。

6. 対応方針(原案)

平成18年度の事業評価監視委員会から一定期間(4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事業の必要性等に関する視点

1)事業を巡る社会情勢の変化

■バイパス未供用区間での慢性的な渋滞の発生

■バイパス未供用区間での事故の多発

2)事業の投資効果

■交通渋滞の緩和

■交通安全の確保

■費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.6

3)事業の進捗状況

■用地取得率は76%(平成22年度末見込み)

■全体の事業進捗率は47%(平成22年度末見込み)

②事業の進捗の見込みの視点

■3工区(L=6.7km)は暫定2車線の早期供用を目指す

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■全体事業費950億円のうち、約10億円のコスト縮減(主な縮減内容:山田交差点の形状変更)

■地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通安全の確保など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、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。