資料6

一般国道21号
岐大（ぎだい）バイパス
（道路事業）

説明資料

令和8年10月27日

中部地方整備局
岐阜国道事務所

目　　次

１．事業概要
　（１）事業目的 ・・・ Ｐ　１
　（２）計画概要 ・・・ Ｐ　２

２．事業の進捗及び見込みの視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　３

３．事業費の見直しについて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　４

４．費用対効果分析 ・・・ Ｐ　６

５．県・政令市への意見聴取結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　７

６．対応方針（原案） ・・ Ｐ　７

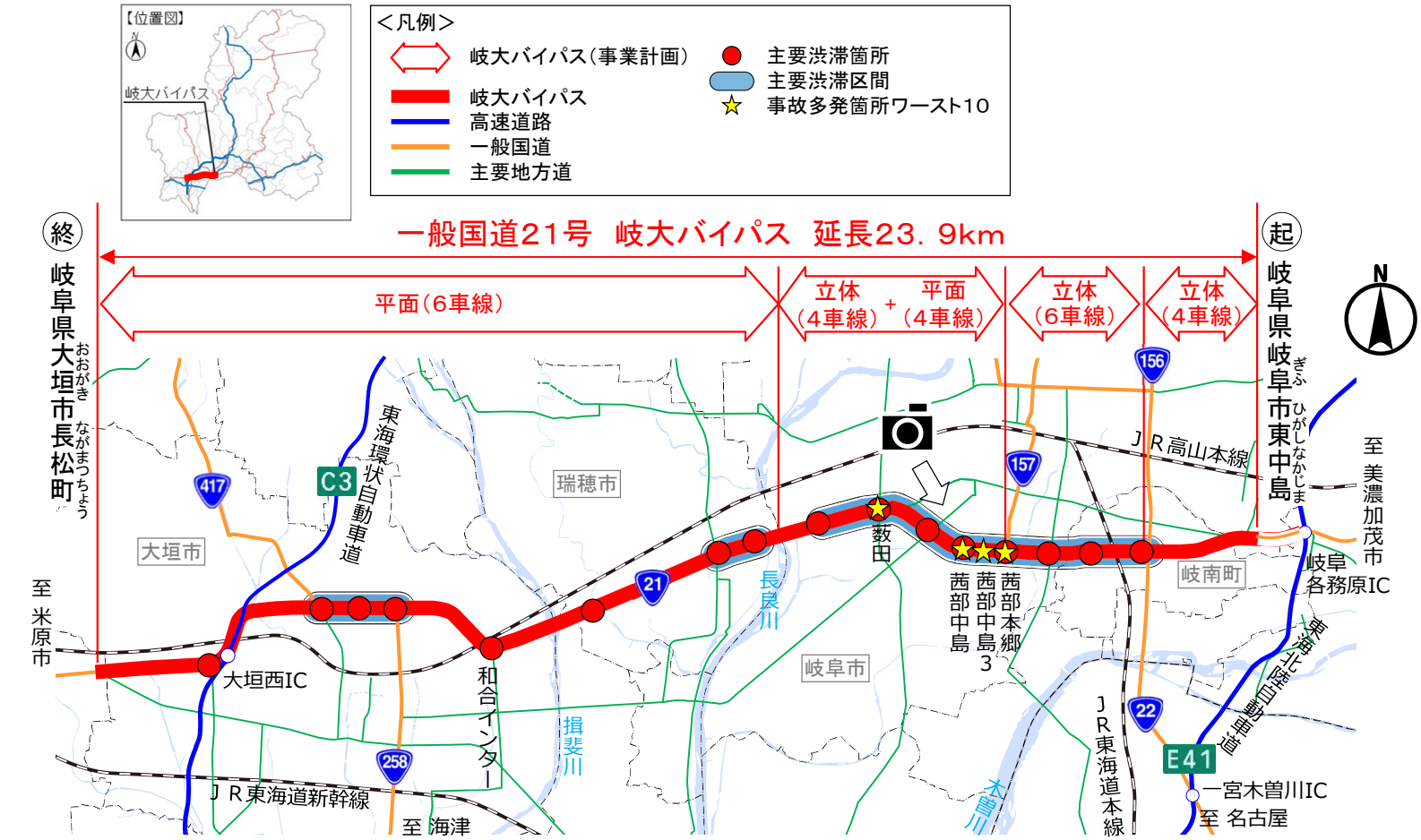
1. 事業概要

(1)事業目的

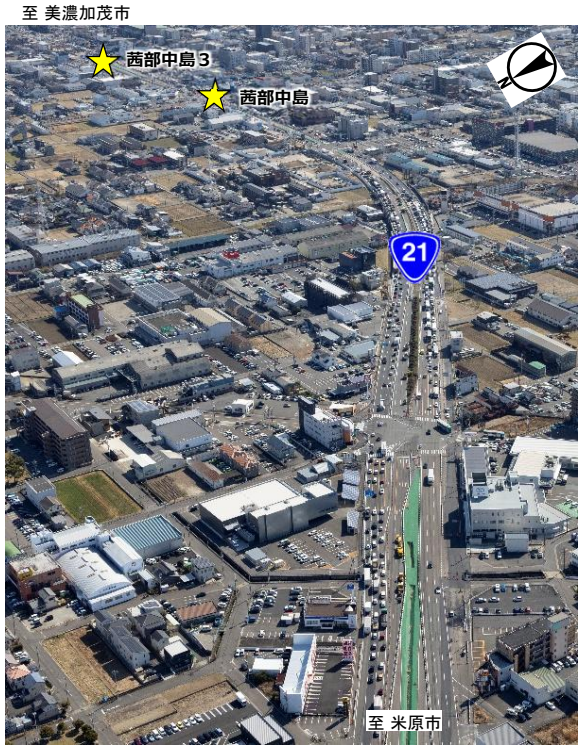
■一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23．9kmのバイパスであり、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された、岐阜県内の東西交通を支える重要な道路です。

■岐大バイパスには、主要渋滞箇所(16箇所)や事故多発箇所(ワースト10位内4箇所)などの課題があり、本事業により立体化整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいます。

岐　大　バ　イ　パ　ス　の　全　体　位　置　図



※主要渋滞箇所：岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会資料(R7.8)、
事故多発箇所ワースト10：岐阜県警(R7)



令和8年2月撮影

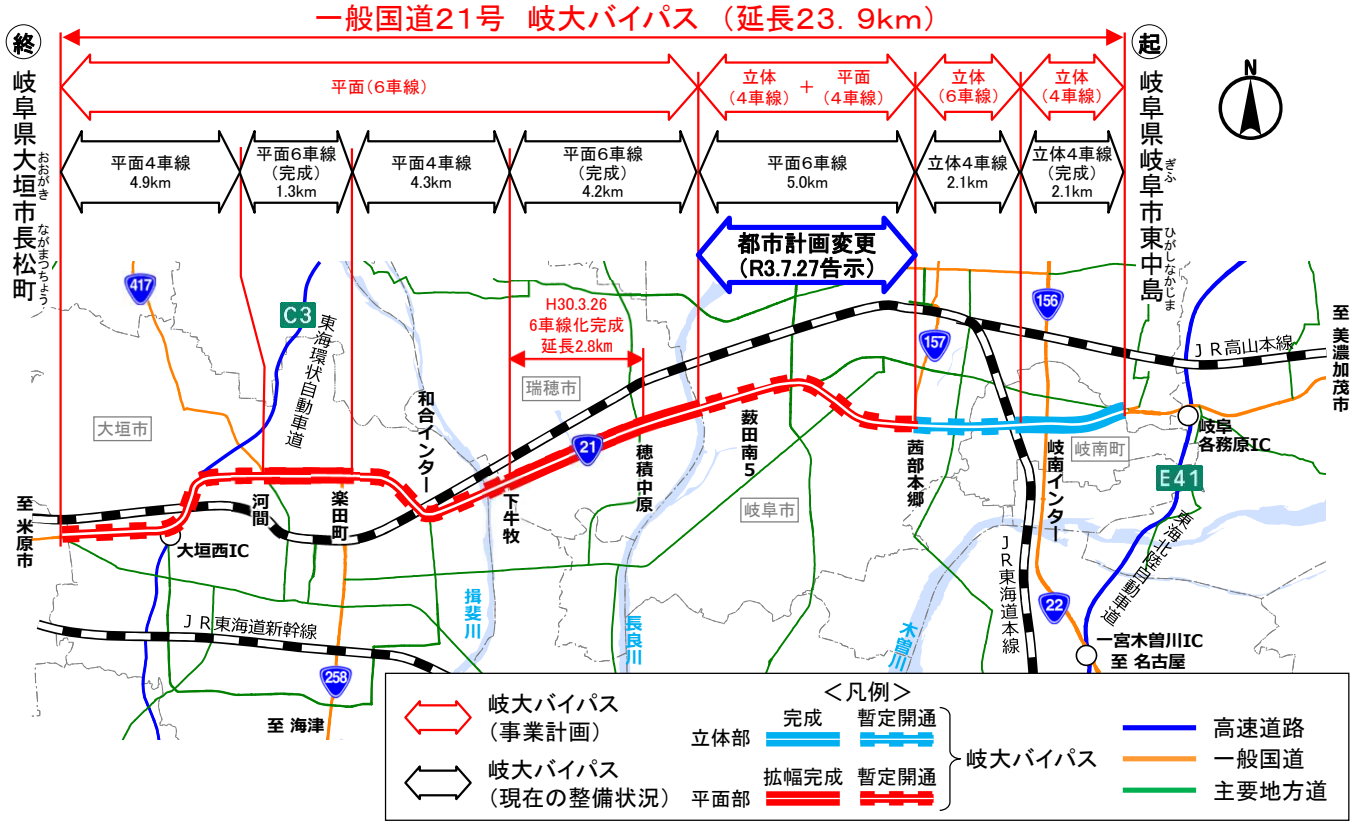
1. 事業概要

(2)計画概要

■順次車線拡幅等を進めており、平成29年度に穂積中原(ほずみ なかはら)～下牛牧(しもうしき)間(延長2．8km)の6車線化が完了しました。

■岐阜市茜部本郷(あかなべほんごう)～下奈良(しもなら)については、令和3年7月に、全線立体構造とする都市計画変更を行いました。

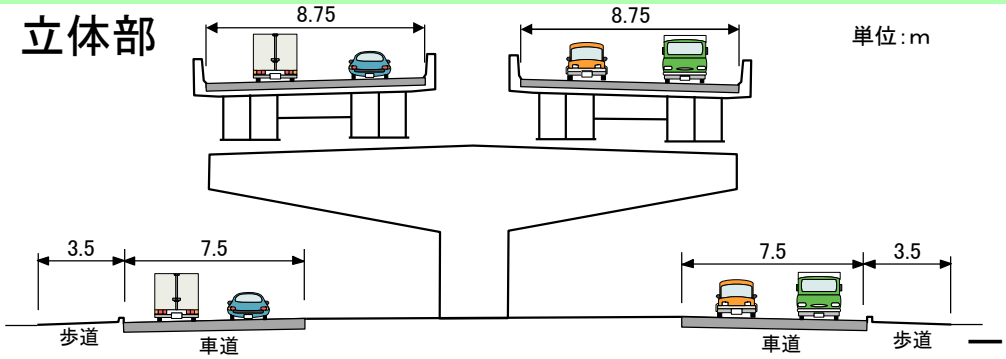
事業名	一般国道21号　岐大バイパス
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km／h
車線数	4～8車線
都市計画決定	＜当初＞　昭和36年度(大垣地区) 昭和45年度(岐阜市・瑞穂市) ＜変更＞　昭和49年度、昭和55年度、 昭和58年度、平成元年度、 令和3年度(茜部本郷～下奈良)
事業化	昭和35年度
計画交通量	60，700台／日
用地着手年度	昭和36年度
工事着手年度	昭和39年度
道路延長 (供用済延長)	23．9km (完成済7．6km)
前回の再評価	令和3年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	2，363億円(483億円増)



標準断面図

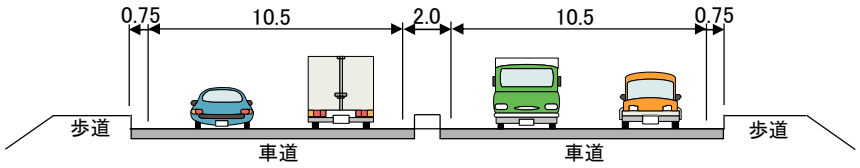
立体部

単位:m



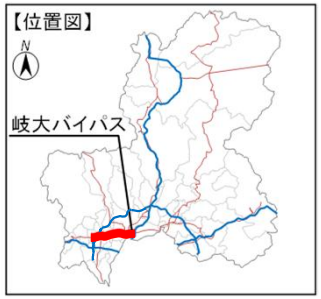
平面部

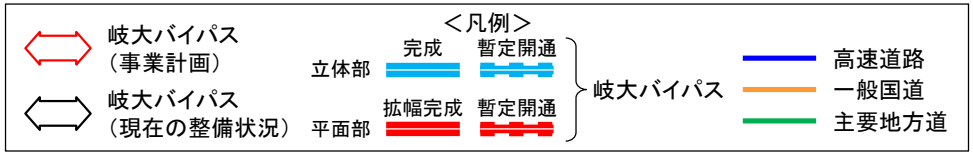
単位:m

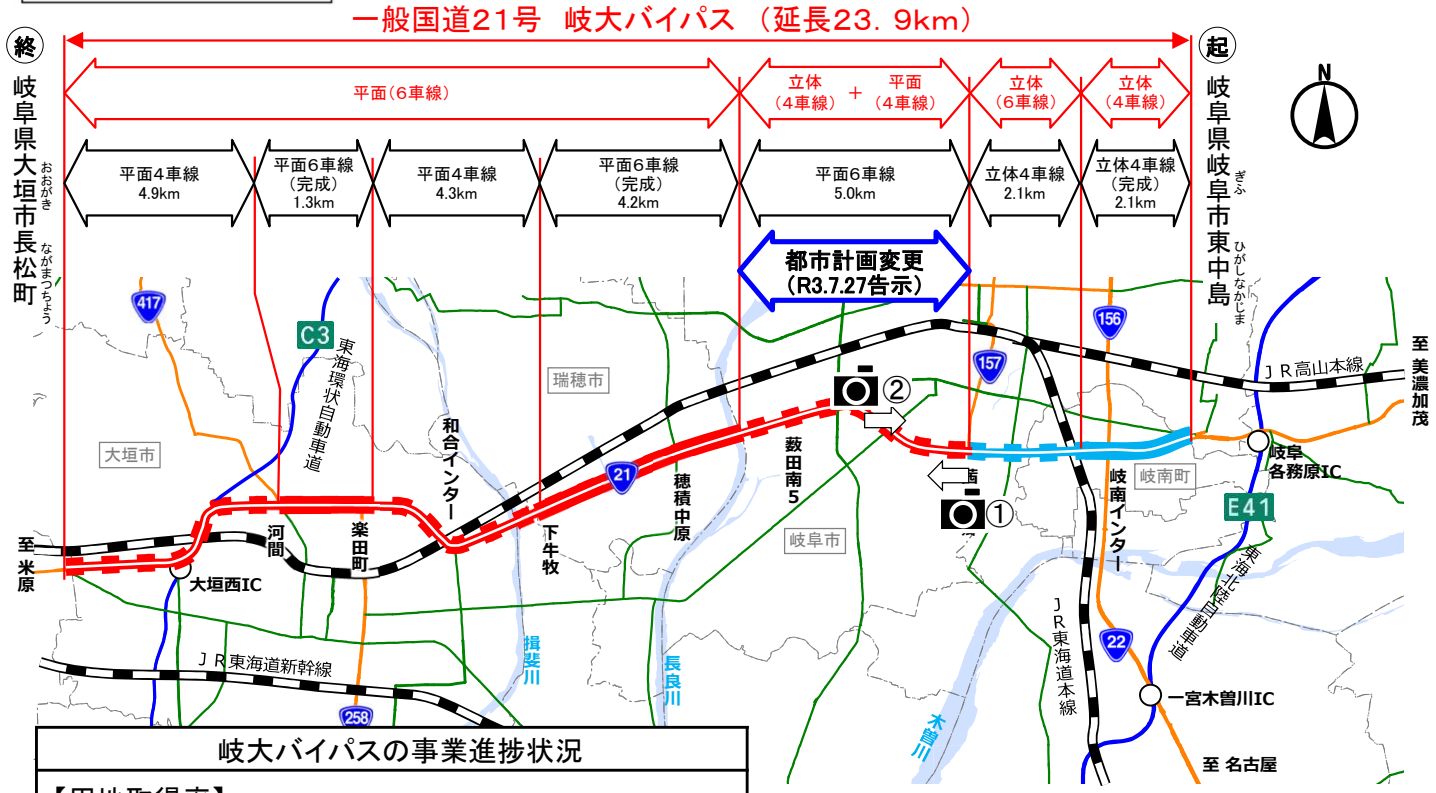


2. 事業の進捗及び見込みの視点

■岐阜市茜部本郷（あかなべほんごう）～下奈良（しもなら）については、岐阜市内立体事業として、橋梁工事や改良工事等を推進しています。
■また、その他整備区間については、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況をふまえつつ、整備を推進します。

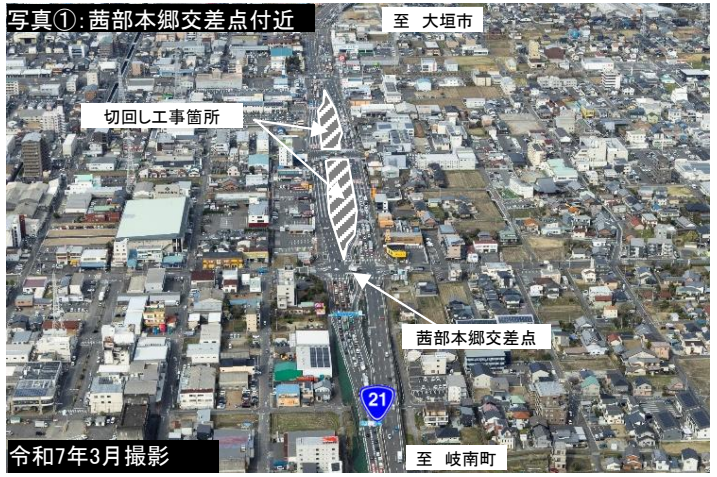






岐大バイパスの事業進捗状況

【用地取得率】
100% ⇒ 約99%
（令和2年度末 ⇒ 令和7年度末）
【事業進捗率】
約47% ⇒ 約33%
（令和2年度末 ⇒ 令和7年度末）





3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 …… 合計483億円増額

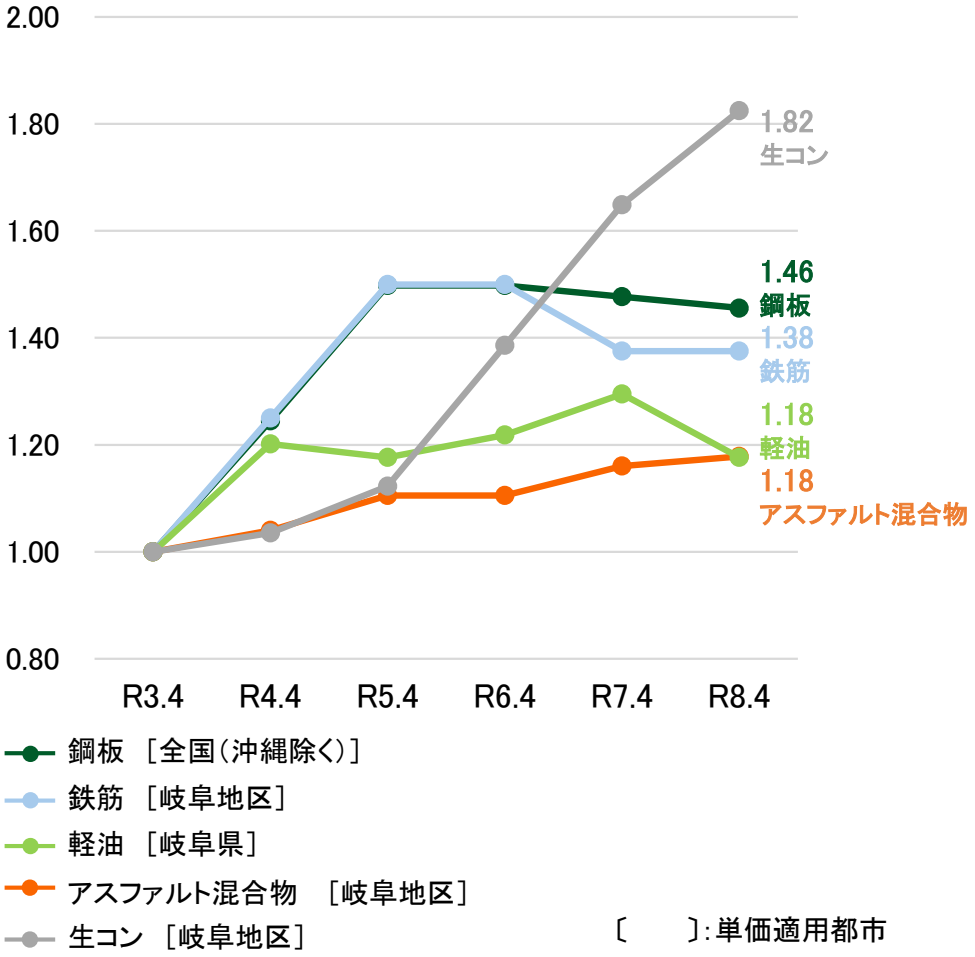
事業費増額の要因	金額
① 物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■建設資材価格の上昇の影響を受け、改良、橋梁、舗装等の工事費が増加	483億円

3. 事業費の見直しについて

① 物価上昇による資機材・労務単価の増加（＋483億円）

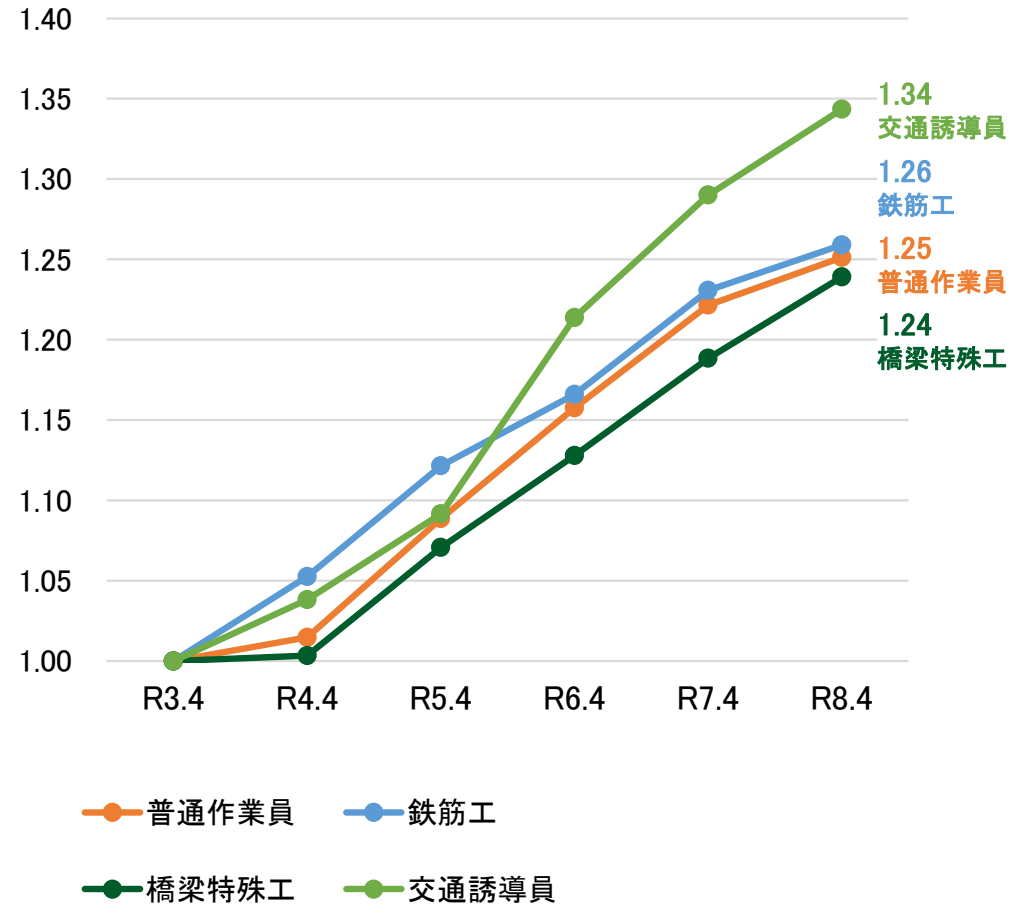
■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和3年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
■建設資材価格では、R3.4を基準とした場合、鉄筋、鋼板等の鋼材やコンクリートの価格が約1.2～ 1.8倍となっており、労務単価についても、前回評価時から約1.2～1.3倍程度増加しています。
■主に建設資材価格の上昇の影響を受け、改良、橋梁、舗装等の工事費が増加したため、事業費の増額が必要となりました。

■建設資材単価の伸び率（R3.4を基準に算出）



〔　　〕:単価適用都市

■労務単価の伸び率（R3.4を基準に算出）（岐阜県）



4. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

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

【事業全体】

	便 益 (億円)				費 用 (億円)				B／C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	2,228	190	75	2,493	2,112	115	―	2,227	1.1
今回評価時	3,403	248	77	3,728	2,966	108	―	3,075	1.2
〔参考〕社会的割引率2%	6,250	453	142	6,845	3,026	204	―	3,230	2.1
〔参考〕社会的割引率1%	8,738	632	198	9,569	3,062	289	―	3,351	2.9

【残事業】

	便 益 (億円)				費 用 (億円)				B／C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	1,568	104	31	1,703	882	53	―	935	1.8
今回評価時	2,156	143	33	2,333	1,184	52	―	1,236	1.9
〔参考〕社会的割引率2%	3,964	262	62	4,288	1,350	97	―	1,447	3.0
〔参考〕社会的割引率1%	5,547	366	86	6,000	1,444	138	―	1,582	3.8

〈感度分析結果〉

変動要因	変動ケース	B／C
交通量	±10%	1.1～1.3
事業費	±10%	1.2～1.3
事業期間	±20%	1.1～1.3

変動要因	変動ケース	B／C
交通量	±10%	1.7～2.1
事業費	±10%	1.7～2.1
事業期間	±20%	1.8～2.0

※1 便益算定に当たっては、「一般国道21号岐大バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約2,732km)を対象として算出。
※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 残事業のB/C算出にあたっては、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。
※4 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】
1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)
2. 将来道路網条件(R3年度事業化済道路網→R8年度事業化済道路網)により、国道22号名岐道路(一宮～一宮木曽川)等が追加
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位を更新
4. 総走行台キロの年次別伸び率(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次を更新(R3年度→R8年度)
6. 費用便益比算定上の供用年の見直し
7. GDPデフレータを更新(R3年度→R8年度)
8. 一般国道21号岐大バイパスの事業費増(483億円)

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）のとおり、事業の継続について異存ありません。
なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。
・本バイパスは、岐阜市から大垣市にかけての交通渋滞の緩和や、安全性の向上、地域経済の発展等に寄与する重要な道路であり、速やかに整備を進めるべき事業であることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。
・なお、本事業区間は県内で最も交通量が多いことから、施工にあたっては、周辺地域への十分な配慮をお願いします。
・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。

6. 対応方針（原案）

■一般国道21号岐大バイパスの事業を継続する。

資料6（参考資料）

費用便益分析に含まれない効果

一般国道21号　岐大バイパス

令和8年10月27日

中部地方整備局
岐阜国道事務所

費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	2,966億円	1,184億円
	維持管理費	108億円	52億円
	更新費	－	－
	費用（C）	3,075億円	1,236億円
便益	走行時間短縮便益	3,403億円	2,156億円
	走行経費減少便益	248億円	143億円
	交通事故減少便益	77億円	33億円
	便益（B）	3,728億円	2,333億円
B／C		1.2	1.9

その他効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮（454億円）
	CO_2排出削減	走行速度が改善することで温室効果ガス（CO_2）排出量が低減（5.9億円）
	生産性向上	労働力や企業の集積等による財・サービスの生産性が向上（196億円）

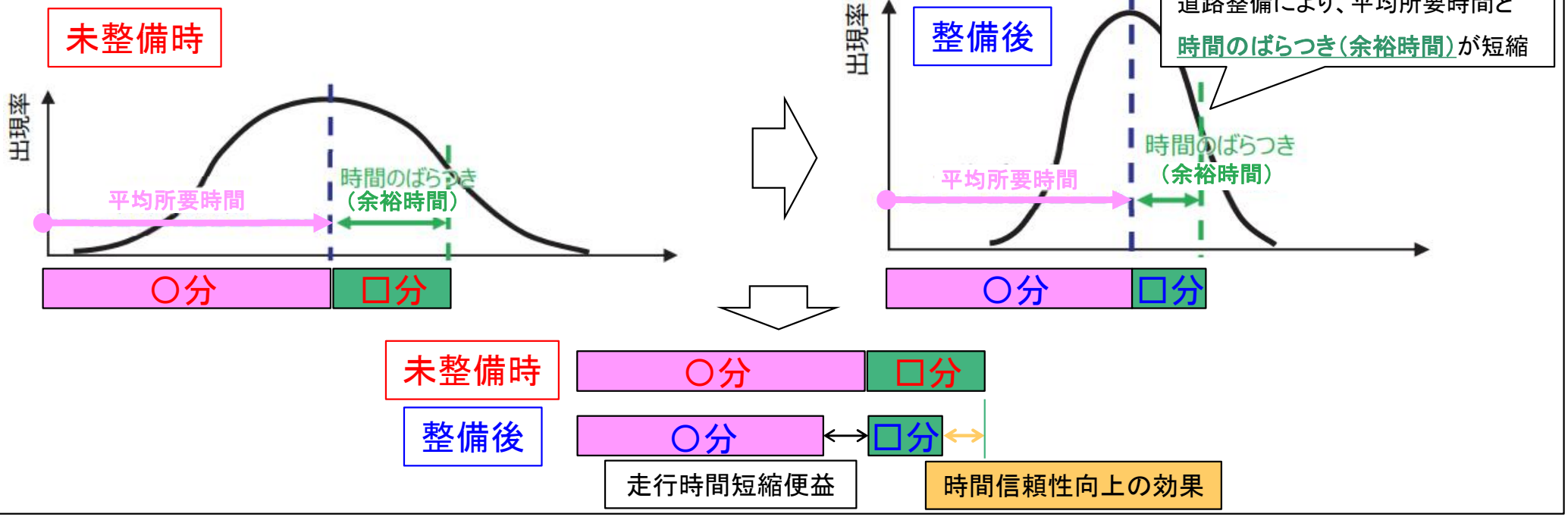
1．時間信頼性向上便益

○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき（余裕時間）を縮小する効果があり、その効果を評価。

＜計算手法＞

未整備時		整備後						時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出
時間のばらつき（余裕時間）	－	時間のばらつき（余裕時間）	×	交通量	×	貨幣価値	＝	時間信頼性向上の効果

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用（億円／年）		③時間信頼性向上便益（億円／年）①-②	④時間信頼性向上便益現在価値換算（億円／50年）
		①未整備	②整備後		
事業全体	完成供用	1,157.74	1,117.64	40.10	453.68

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき便益換算した結果、
約454億円の効果が見込まれる

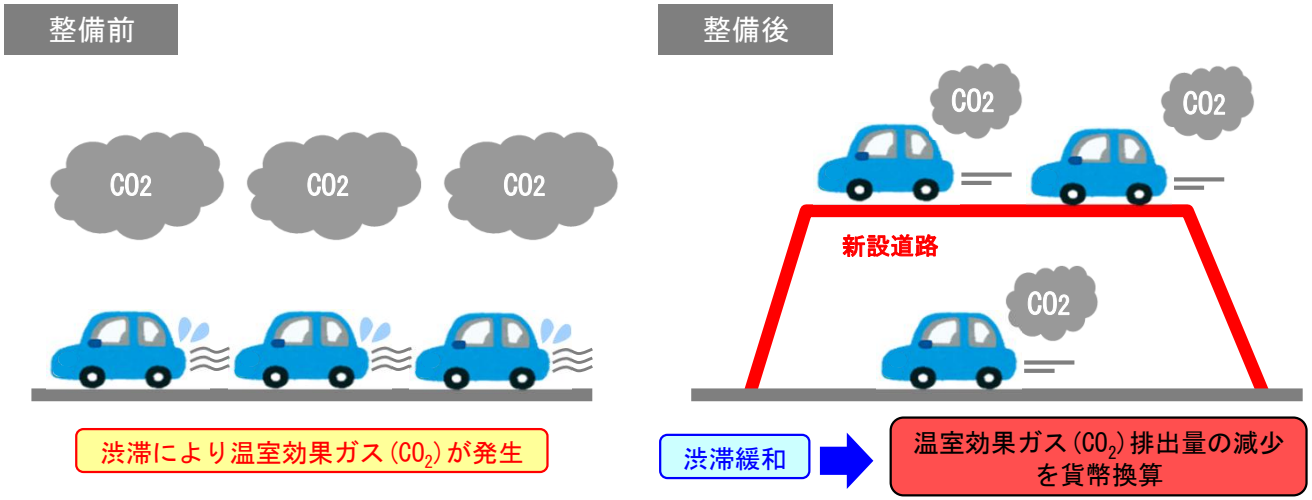
2. CO_2排出削減便益

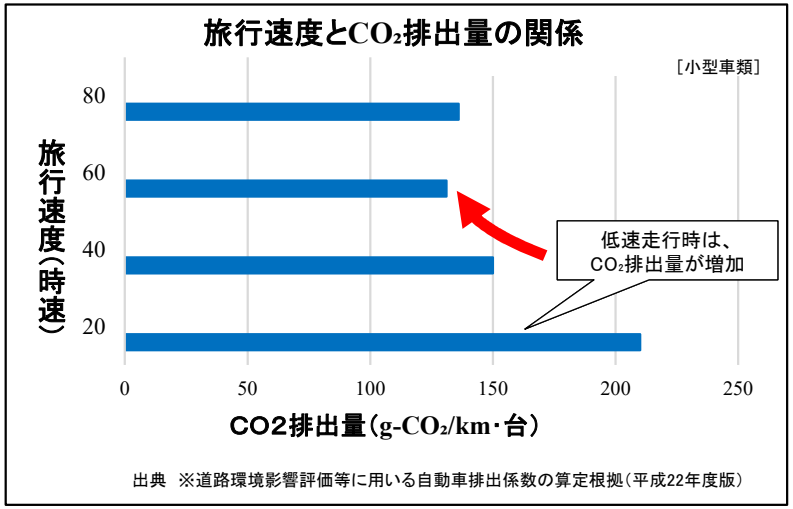
道路整備により走行速度の改善や交通量の変化することで、温室効果ガス(CO_2)排出量が低減されることによる効果を評価

＜計算手法＞

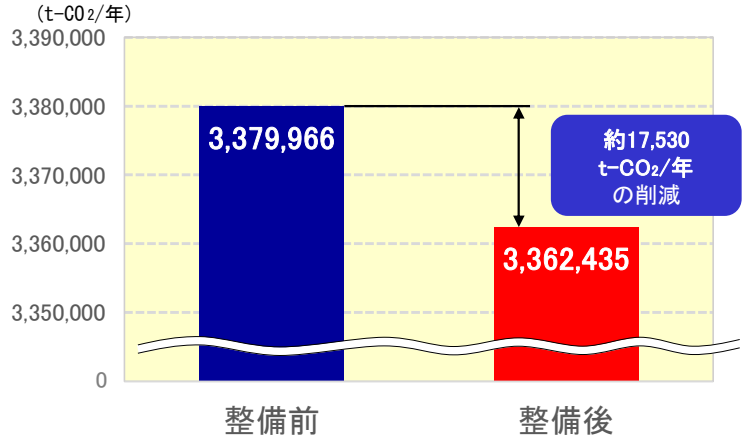
単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

＜算出イメージ＞





＜年間CO_2排出量＞ ※令和22年度の排出量



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）』より算定

CO_2排出削減便益の効果

1年間に生じる便益

（整備なし：3,380千t-CO_2/年 － 整備あり：3,362千t-CO_2/年）

×CO_2の貨幣価値原単位：2,890円/t-CO_2※ ＝ **約0.51億円/年**

◆完成供用から50年間を対象として現在価値化した便益

道路整備によるCO_2排出削減便益
5.9億円と試算

※公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（R7.9 国土交通省）の炭素換算トンあたりの貨幣価値原単位10,600円/t-Cより算定（10,600円/t-C ×0.273（換算係数）＝2,890円/t-CO2）

3. 生産性向上便益

〇道路整備によって、時間距離が短縮することで企業の生産効率が向上し、同じ時間で生み出すことのできる生産量が増加する効果を評価。

■ 生産性向上便益のイメージ

道路整備 あり ⇒ **時間距離の短縮** ⇒ **マーケットアクセス※1向上**



- 労働力確保
- 新たな取引先の確保
- 等



企業の生産性向上

同じ時間で生み出すことができる生産量が増大

※1　マーケットアクセス：ある商品やサービスが特定の市場に参入し、販売・取引されることの容易さを指す言葉。

■ 計測手法

道路整備の有無によるアクセシビリティの変化とパラメータ（ρ）、各地域のGRPから便益を算定

$$\Delta GRP = \sum_i \sum_s \left[\left(\frac{MA_i^w}{MA_i^{wo}} \right)^{\rho^s} - 1 \right] \frac{GRP_i^s}{GRP}$$

マーケットアクセスの変化

マーケットアクセス1%向上に対するTFPの変化率（弾力性）

域内総生産

生産性向上効果の弾力値（ρ^S）

産業分類	推定結果
産業計	0.043
C.鉱業, 採石業, 砂利採取業	-
D.建設業	0.118
E.製造業	0.050
F.電気・ガス・熱供給・水道業	-
G.情報通信業	0.023
H.運輸業, 郵便業	0.064
I.卸売業, 小売業	0.064
J.金融業, 保険業	0.021
K.不動産業, 物品賃貸業	0.021
L.学術研究, 専門・技術サービス業	0.032
M.宿泊業, 飲食サービス業	0.114
N.生活関連サービス業, 娯楽業	0.064
O.教育, 学習支援業	0.063
P.医療, 福祉	0.045
Q.複合サービス事業	0.042
R.サービス業(他に分類されないもの)	0.080

i：地域　s：産業

MA^w_i、MA^{wo}_i：地域iにおける整備有無（o=整備無し、w=整備有り）のアクセシビリィ

GRP^s_i：地域i産業sの付加価値

ρ^s：産業sの生産性の弾力値

※弾力値：道路網整備が実施され、マーケットアクセスが変化した際に、地域の生産性がどれだけ変化するかを示す指標

■ 生産性向上の効果

約196億円の効果が見込まれる。