資料7

一般国道156号
岐阜東（ぎふひがし）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　７

５．県・政令市への意見聴取結果 ･･･････････････････････････ Ｐ　８

６．対応方針（原案） ････････････････････････････････････ Ｐ　８

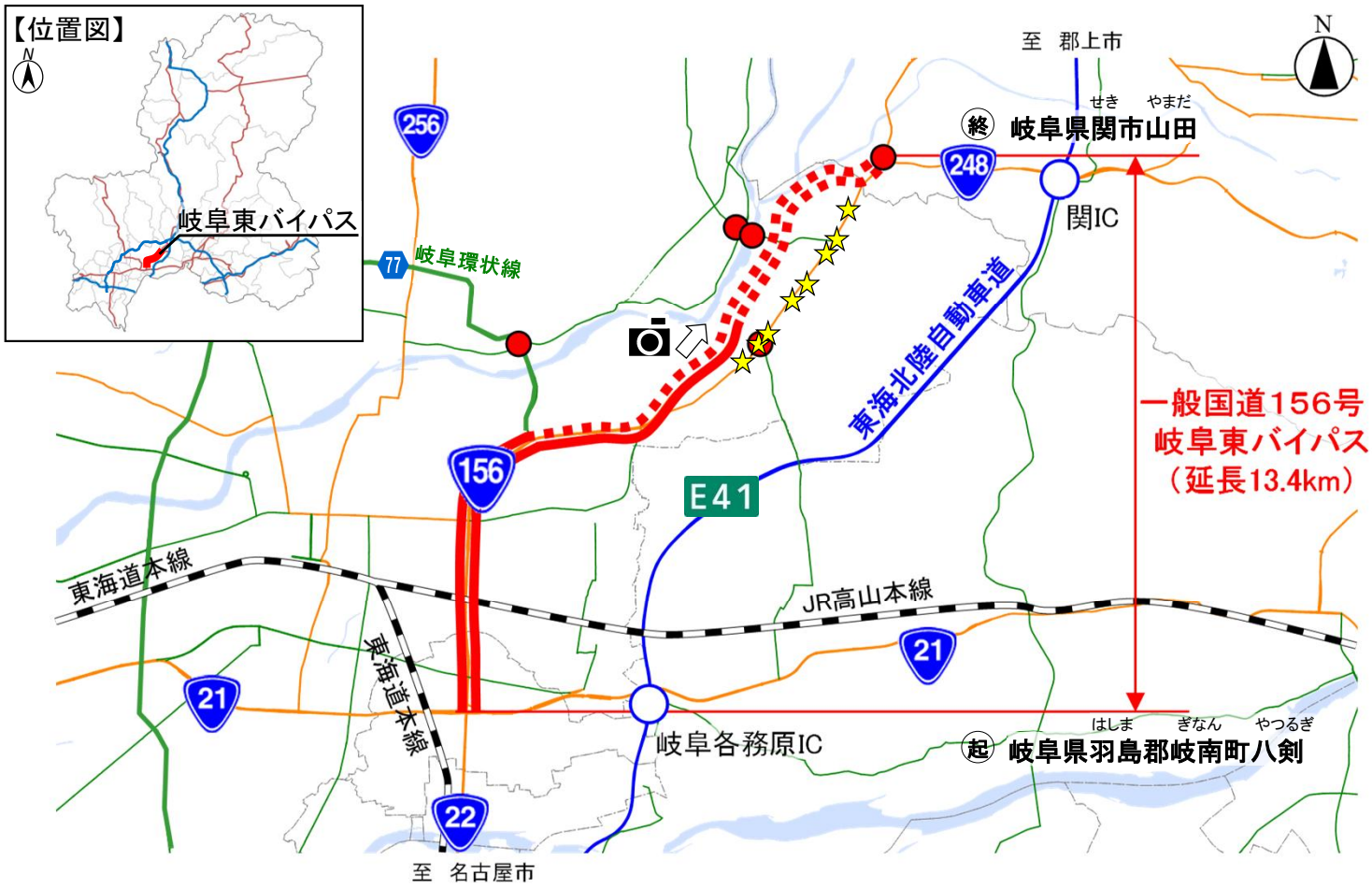
1. 事業概要

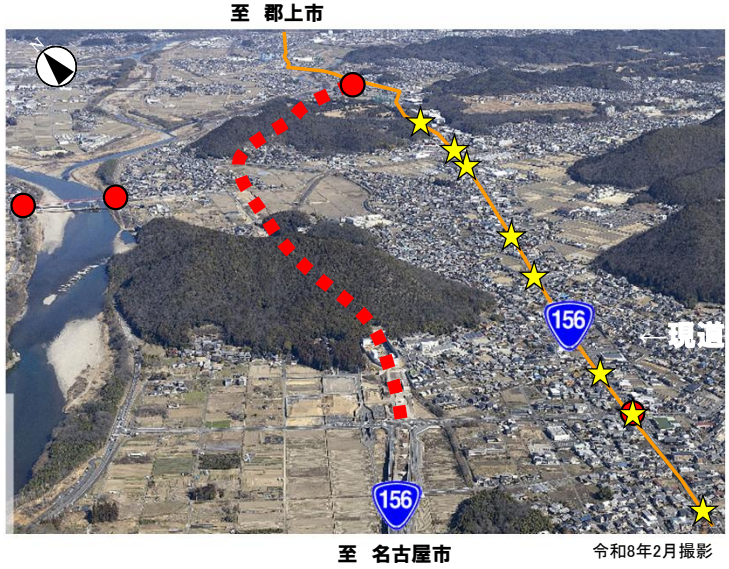
(1)事業目的

■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13．4km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。

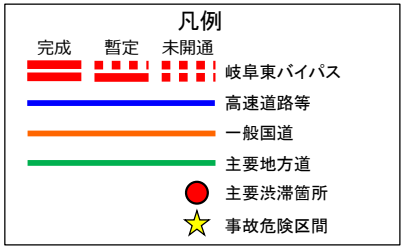
■並行する現道等には、主要渋滞箇所(5箇所)や事故危険区間(8箇所)などの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、現道沿線の住環境向上等の効果を見込んでいます。

岐　阜　東　バ　イ　パ　ス　の　全　体　位　置　図





未開通区間(起点側から終点側を望む)



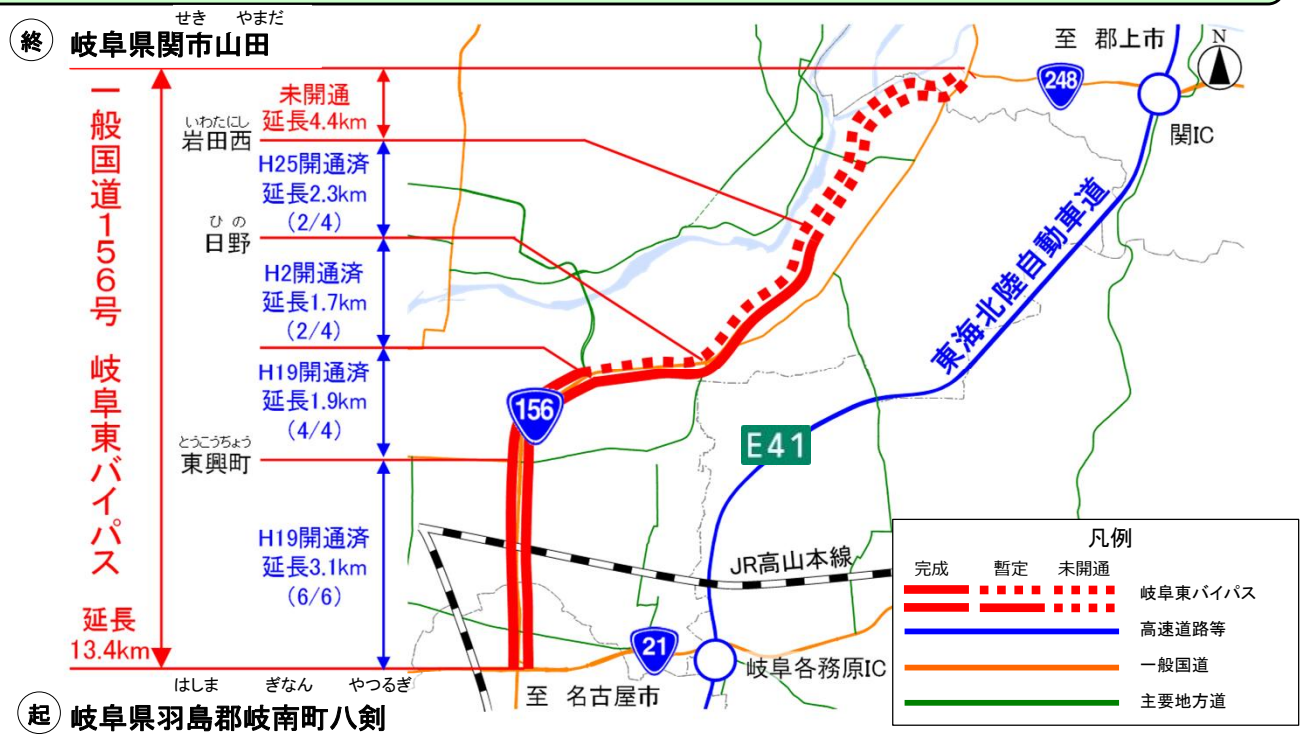
1. 事業概要

(2)計画概要

■岐阜東バイパスは昭和46年度に事業化し、平成25年度までに岐南町八剣～岐阜市岩田西までの延長9．0kmが開通(一部暫定開通)しています。

■残る岐阜市岩田西～関市山田間(延長4．4km)について、整備を進めているところです。

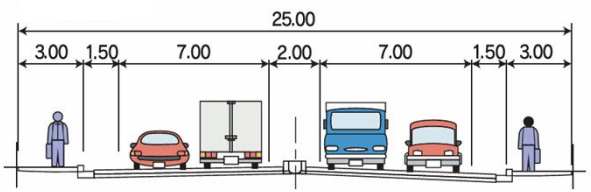
事業名	一般国道156号岐阜東バイパス		
	八剣～東興町	東興町～日野	日野～山田
道路規格	第4種第1級	第3種第1級	第3種第1級
設計速度	60km／h	80km／h	80km／h
車線数	6車線	4車線	4車線
都市計画決定	昭和49年度	昭和55年度	平成6年度
事業化	昭和46年度	昭和46年度	平成6年度
計画交通量	41，100台/日		
用地着手年度	昭和48年度	昭和57年度	平成13年度
工事着手年度	昭和49年度	昭和61年度	平成20年度
延長 (開通済延長)	13．4km (うち開通済9．0km)		
前回の再評価	令和3年度(指摘事項なし:継続)		
全体事業費	1，134億円(約114億円増)		
B／C	1．4(前回再評価時:1．7)		



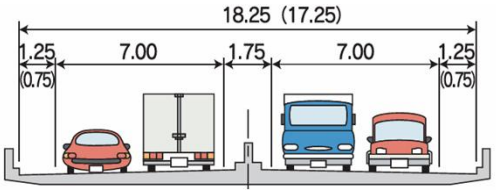
標準断面図

単位：m

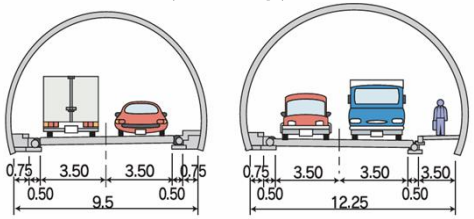
(一般部)



(高架部)



(トンネル部)



2. 事業の進捗及び見込みの視点

(1)事業の進捗

■岐阜市岩田西から関市山田(延長4.4km)については、令和2年11月に工事に着手しており、早期開通に向け、改良工や橋梁下部工、トンネル等の工事を推進しています。

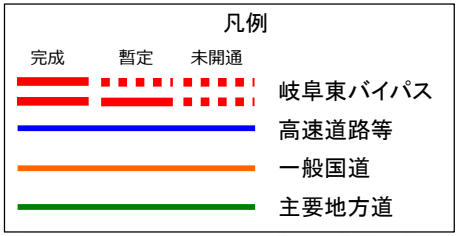
【位置図】



岐阜東バイパスの事業進捗状況

【用地取得率】
約80% ⇒ 約86%
(令和2年度末 ⇒ 令和7年度末)
【事業進捗率】
約61% ⇒ 約66%
(令和2年度末 ⇒ 令和7年度末)

凡例







(終)岐阜県関市山田(せきやまだ)



(起)岐阜県羽島郡岐南町八剣(はしまぎなんやつるぎ)



3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①埋蔵文化財調査の追加

②物価上昇による資機材･労務単価の増加 ･･･････････････････････････ 合計114億円増額

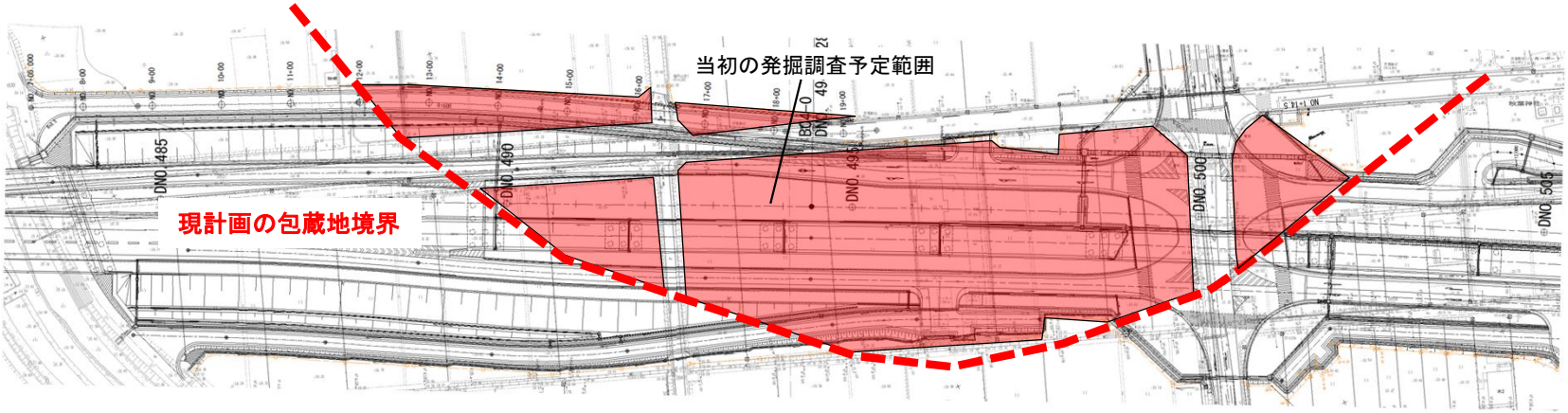
事業費増額の要因	増額
①埋蔵文化財調査の追加 ■試掘の結果、現計画で想定していた包蔵地範囲が拡大していることが判明し、調査範囲が増加	6億円
②物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■建設資材価格の上昇の影響を受け、改良、橋梁、舗装等の工事費が増加	108億円
合計	114億円

3. 事業費の見直しについて

①:埋蔵文化財包蔵地の増加(＋6億円)

■現計画では、自治体が公表している埋蔵文化財包蔵地の範囲に基づき、発掘調査を計画していました。
■令和3年度から現地に入り、包蔵範囲の確認のために試掘調査を実施したところ、想定より広範囲で文化財の出土が確認されたため、発掘調査計画の見直しを行いました。

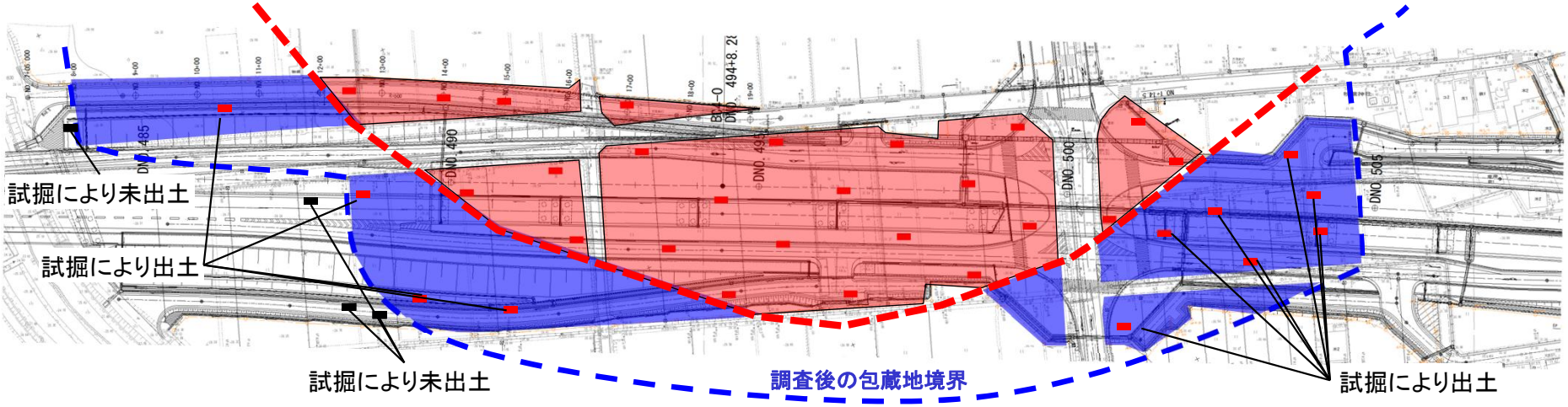
■現計画



	現計画	変更
調査面積(m2)	12,097	19,264
調査費(億円)	9.7	15.3
増額(億円)	5.6	

＜凡例＞
：現計画で判明している調査範囲
：令和7年度までの試掘の結果、判明した調査範囲

■変更

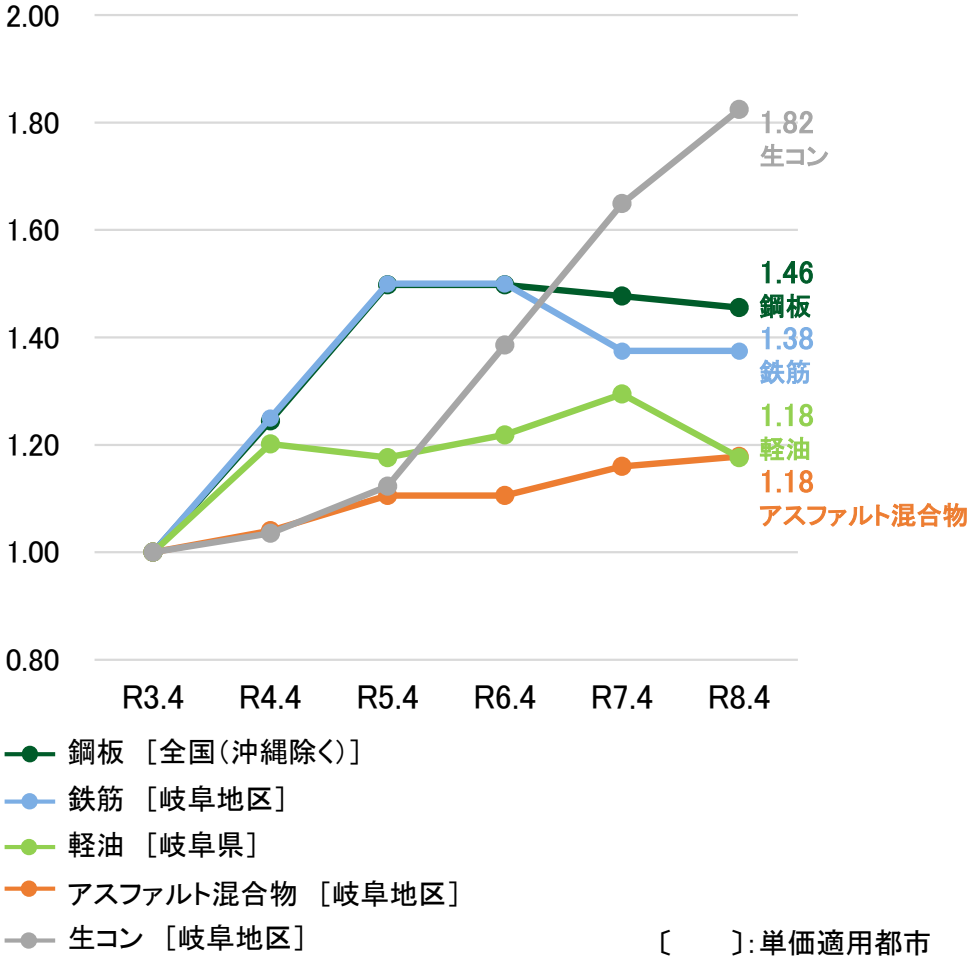


3. 事業費の見直しについて

②:物価上昇による資機材・労務単価の増加（＋108億円）

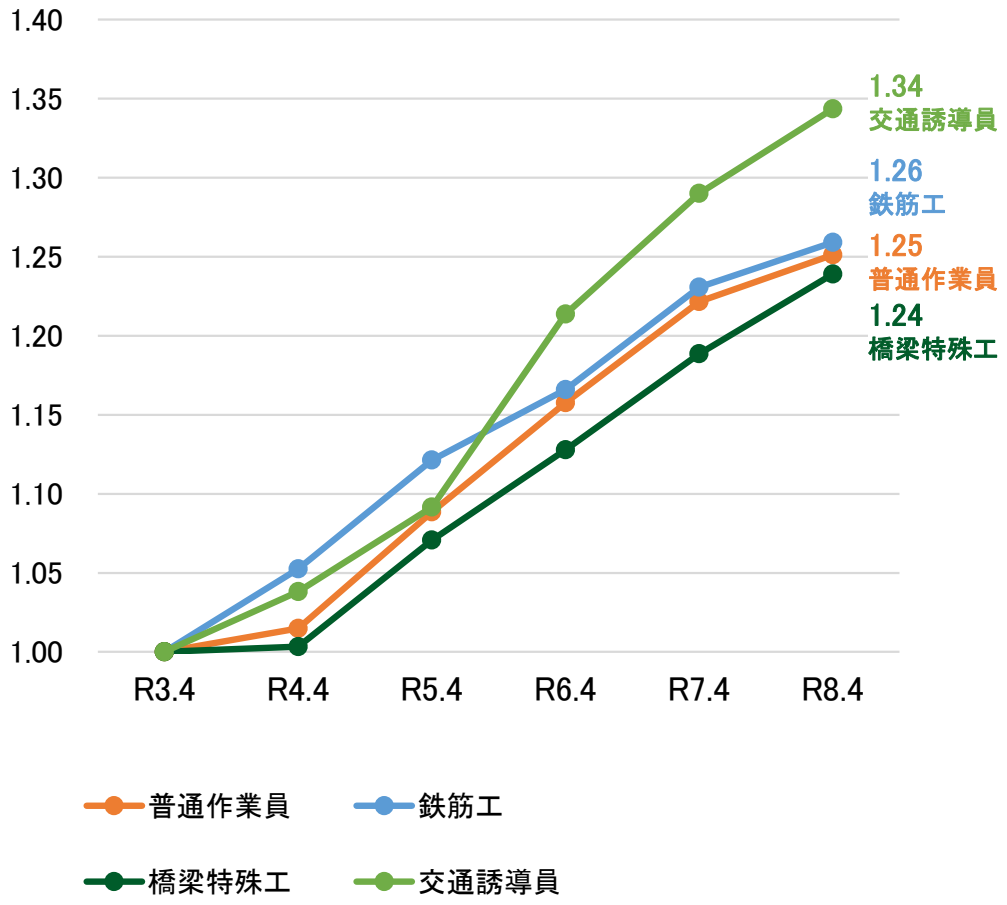
■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和3年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
■建設資材価格の伸び率では、R3.4 を基準とした場合、鋼板、コンクリート等の価格が約1.2～1.8倍となっています。
■労務単価についても、前回評価時から約1.2～1.3倍と前回評価から増加しています。
■鋼材価格や労務単価の上昇に伴い、橋梁等の工事費の増加が必要となりました。

■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	3,588	211	28	3,827	2,108	119	－	2,227	1.7
今回評価時	3,831	295	33	4,159	2,807	102	－	2,909	1.4
〔参考〕社会的割引率2%	6,448	493	55	6,996	2.672	177	－	2,849	2.5
〔参考〕社会的割引率1%	8,621	657	73	9,351	2,582	241	－	2,823	3.3

【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	897	33	4.0	934	306	50	－	357	2.6
今回評価時	792	33	5.8	831	275	43	－	319	2.6
〔参考〕社会的割引率2%	1,384	57	9.8	1,451	327	78	－	405	3.6
〔参考〕社会的割引率1%	1,882	77	13	1,972	357	107	－	464	4.2

〈感度分析結果〉

変動要因	変動ケース	B／C
交通量	±10%	1.3～1.6
事業費	±10%	1.4～1.4
事業期間	±20%	1.3～1.6

変動要因	変動ケース	B／C
交通量	±10%	2.3～2.9
事業費	±10%	2.4～2.9
事業期間	±20%	2.1～2.6

※1 便益算定に当たっては、「一般国道156号岐阜東バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約1,754km)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. 国道156号岐阜東バイパスの事業費増(約114億円)

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。

6. 対応方針（原案）

■一般国道156号岐阜東バイパスの事業を継続する。

資料7（参考資料）

費用便益分析に含まれない効果

一般国道156号　岐阜東バイパス

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	2,807億円	275億円
	維持管理費	102億円	43億円
	更新費	－	－
	費用（C）	2,909億円	319億円
便益	走行時間短縮便益	3,831億円	792億円
	走行経費減少便益	295億円	33億円
	交通事故減少便益	33億円	5.8億円
	便益（B）	4,159億円	831億円
B／C		1.4	2.6

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（768億円）
	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（11億円）
	騒音低減	周辺地区の騒音が低減（3.8億円）

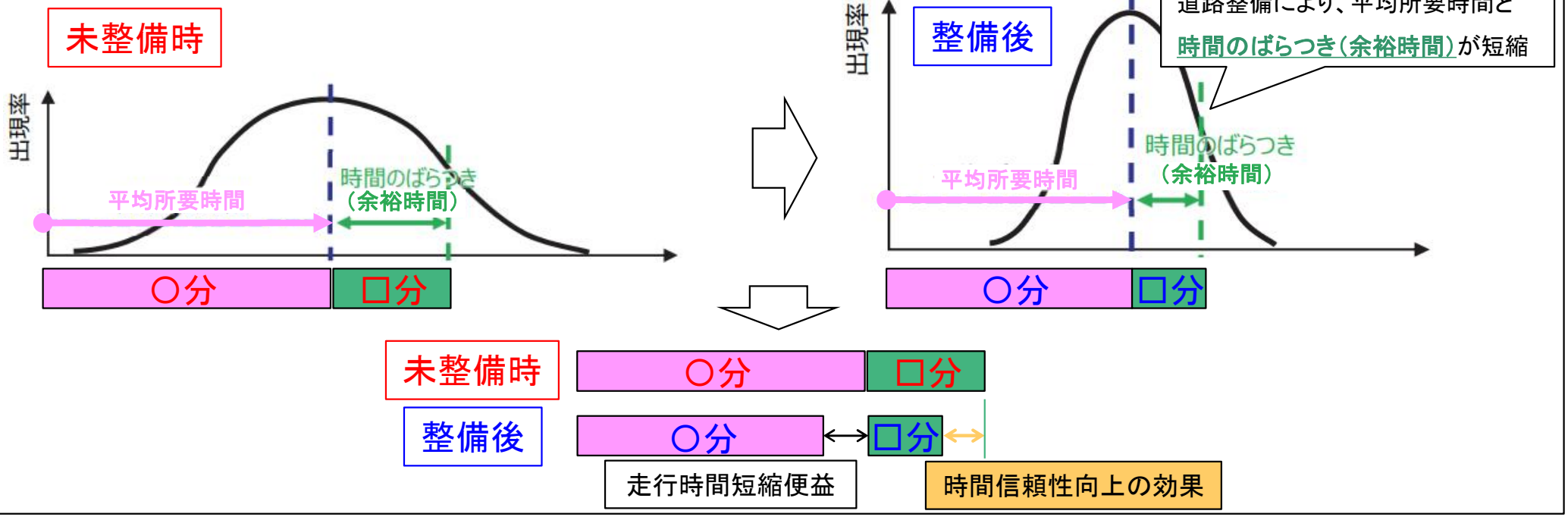
1．時間信頼性向上便益

○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	暫定供用	839.17	790.69	48.49	768
	完成供用	839.17	784.10	55.08	

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768億円の効果が見込まれる

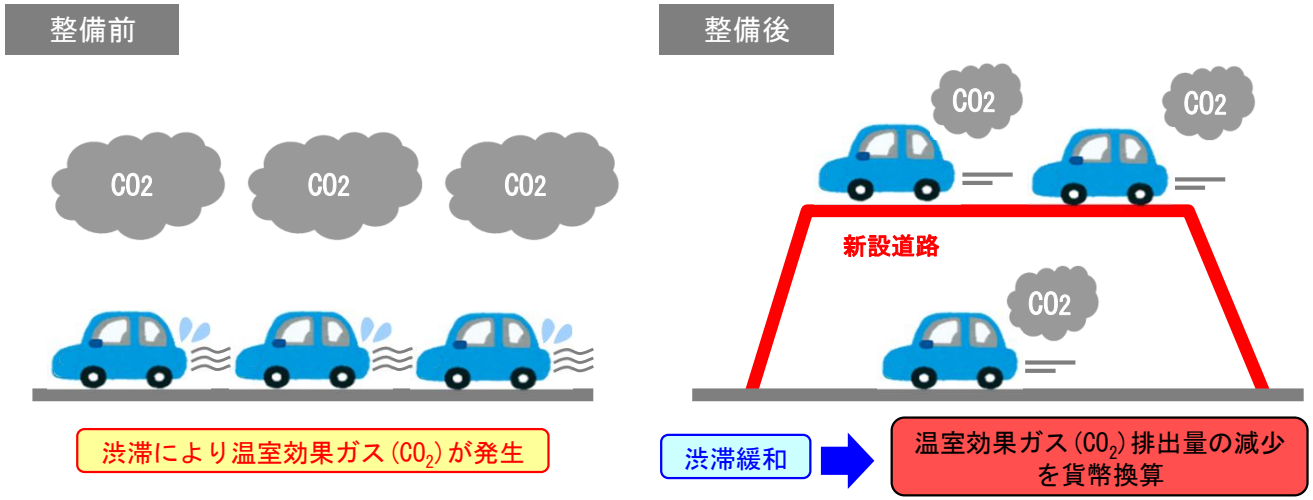
2. CO_2排出削減便益

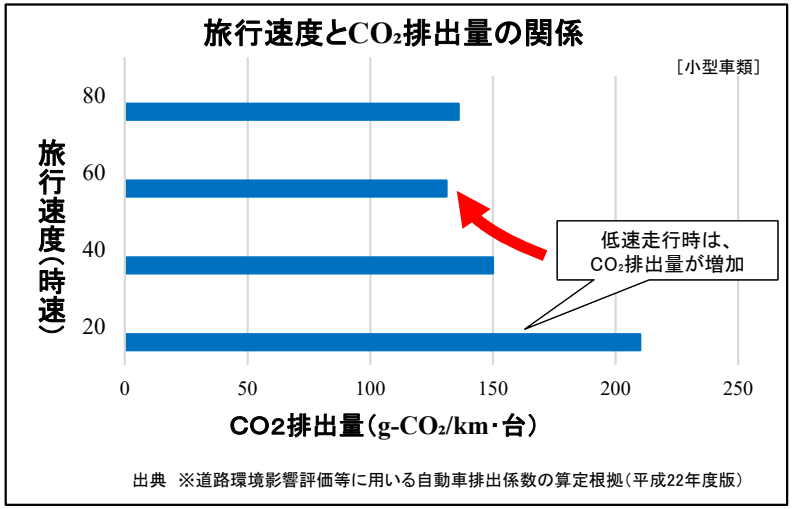
道路整備により走行速度の改善や交通量の変化することで、温室効果ガス(CO_2)排出量が低減されることによる効果を評価

＜計算手法＞

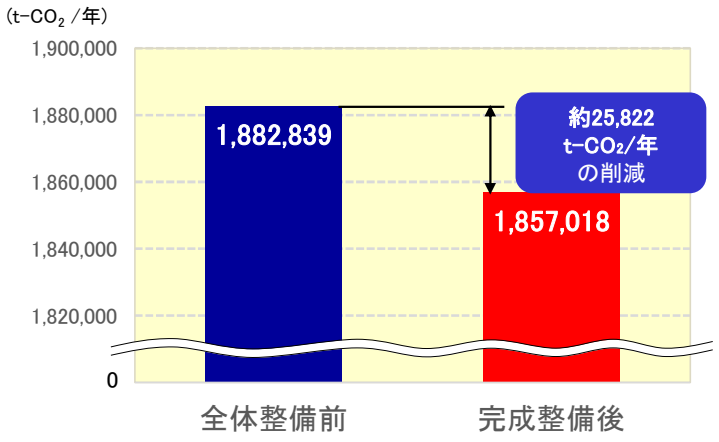
単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

＜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：1,883千t-CO_2 /年　－　整備あり：1,857千t-CO_2/年）

×CO_2の貨幣価値原単位：2,890円/t-CO_2※　＝　**約0.75億円/年**

◆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 約11億円と試算

※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. 騒音低減便益

道路整備により走行速度の改善や交通量の変化が生じることで、騒音が低減されることによる効果を評価

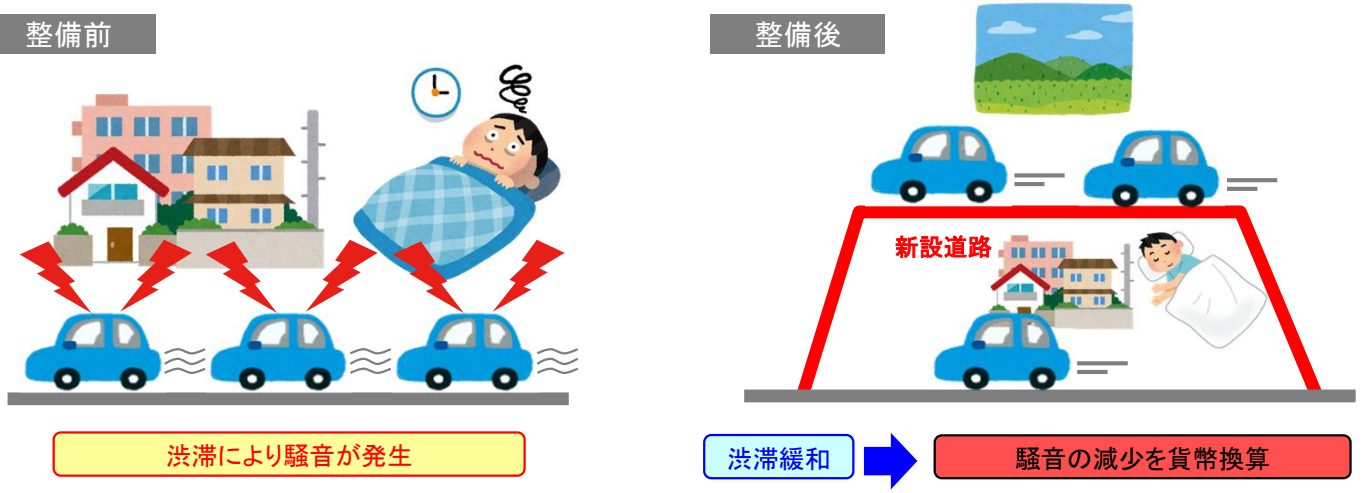
＜計算手法＞

単年度便益＝（整備前の騒音レベル－整備後の騒音レベル）×貨幣価値

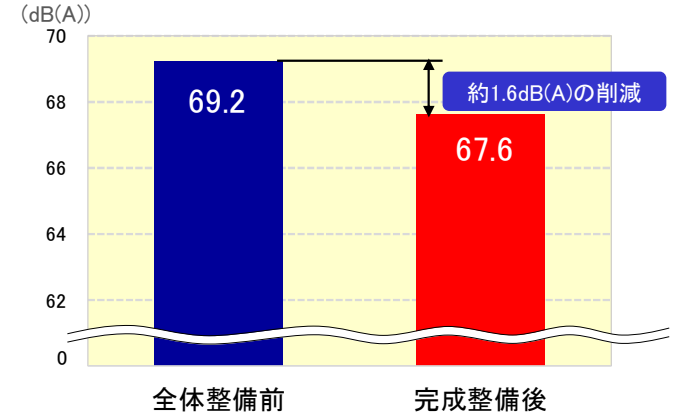


写真：国道156号現道岩田付近の沿道状況

＜算出イメージ＞



＜騒音レベル：岩田付近＞



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

騒音低減便益の効果

1年間に生じる騒音低減便益

（整備なし(事業全体)：騒音レベル　－　整備あり(完成)：騒音レベル）
×騒音の貨幣価値原単位(※)　＝ **約0.23億円／年**

◆供用から50年間を対象として現在価値化した便益

道路整備による騒音低減便益 約3.8億円と試算

(※)騒音の貨幣価値原単位（平成11年価格）

	人口集中地区	その他市街部	非市街地部	
			平地部	山地部
貨幣価値原単位（円/dB(A)/km/年）	2,400,000	475,200	165,600	7,200

出典：道路投資の評価に関する指針(案) 道路投資の評価に関する指針検討委員会 (1999)