

## 【道路建設課所管 再評価審議資料】

- 再評価対象箇所一覧表 . . . . p 1
  
- 平成28年度 再評価実施箇所
  - 道路改築事業 . . . . p 2
    - 1) (国) 360号 種蔵・打保バイパス . . . . p 3～18
    - 2) (主) 岐阜関ヶ原線 丈六道工区 . . . . p 19～31
    - 3) (国) 363号 柿野バイパス . . . . p 32～44

平成28年度 再評価対象箇所一覧表 9月2日審議箇所  
 [県土整備部 道路建設課]

| 番号 | 事業名    | 路線・河川名               | 市町村名       | 採択年度 | 完了予定年度 | 事業概要          |                 |       | 全体事業費<br>(百万円) |        | 実施済み額<br>(百万円) |      | 進捗率<br>(%) |      | 経過年数<br>(H28.3現在)   | 政策との位置付け            | 関連事業の進捗状況    | 社会経済情勢等の変化及び地元の意向   | 環境との調への配慮事項        | 事業費削減        | 費用対効果分析 | 対応方針(案) | 特記事項 |
|----|--------|----------------------|------------|------|--------|---------------|-----------------|-------|----------------|--------|----------------|------|------------|------|---|---------------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|---------|---------|------|
|    |        |                      |            |      |        | 全体事業量<br>(km) | 実施済み事業量<br>(km) | 事業実施率 | 用地補償費          | 工事費等   | 用地補償費          | 工事費等 | 用地補償費      | 工事費等 |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       |                |        |                |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
| 1  | 道路改築事業 | (国)360号<br>種蔵・打保バイパス | 飛騨市        | H9   | H38    | 7.55          | 3.04            | 40.3% | 18,500         | 11,414 | 62.0%          | 19   | -          | -    | 平成16年度及び平成19年度の飛騨清見道路の開通に加え、平成25年9月に国道41号高山国府バイパスが開通し、東海北陸自動車道までの幹線ネットワークが形成された | -                   | 環境保全型ブロックの採用 | トンネルずりの有効利用による処分費削減 | 1.1<br>(1.1)       | 継続           |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       | 366            | 261    | 71.0%          |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       | 18,134         | 11,153 | 62.0%          |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
| 2  | 道路改築事業 | (主)岐阜関ヶ原線<br>丈六道工区   | 安八郡<br>神戸町 | H10  | H31    | 0.86          | 0.34            | 39.5% | 4,700          | 3,199  | 68.0%          | 18   | -          | -    | -   | 工業団地の整備、企業の立地、雇用の創出 | -            | 周辺住民に対する防音措置実施      | 盛土材の流用によるコスト削減     | 2.7<br>(-)   | 継続      |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       | 942            | 902    | 96.0%          |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       | 3,758          | 2,297  | 61.0%          |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
| 3  | 道路改築事業 | (国)363号<br>柿野バイパス    | 土岐市        | H7   | H36    | 3.27          | 2.19            | 67.0% | 3,250          | 2,174  | 67.0%          | 21   | -          | -    | -   | 鶴里小学校・曾木小学校の統合      | -            | 環境に配慮したルートの選定       | 現場発生土の有効利用による処分費削減 | 1.2<br>(1.1) | 継続      |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       | 720            | 618    | 86.0%          |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       | 2,530          | 1,556  | 62.0%          |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       |                |        |                |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |
|    |        |                      |            |      |        |               |                 |       |                |        |                |      |            |      |   |                     |              |                     |                    |              |         |         |      |

費用対効果分析:( )は前回の投資効果率

平成28年度 再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について

課名 道路建設課

|                                |                  |   |   |
|--------------------------------|------------------|---|---|
| ○事業制度について                      | 事業名              | 道路改築事業（社会資本整備総合交付金）   |   |
|                                | 事業目的             | 地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ること。  |   |
|                                | 採択基準             | 地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上を図るために必要であり、又は快適な生活環境の確保若しくは地域の活力の創造に資すると認められるもの。  |   |
|                                | 概要<br>(メニュー)     | 現道の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設   |   |
| ○費用対効果の分析について<br>*費用便益<br>B/C* | 効果の項目            | うち貨幣換算する項目<br>≧B<br>≦   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益<br/>道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差</li> <li>・走行経費減少便益<br/>道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差</li> <li>・交通事故減少便益<br/>道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差</li> </ul> |
|                                |                  | その他項目   |   |
|                                | 費用<br>≧C<br>≦の算定 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用の積み上げ基準＝道路整備に要する事業費＋道路維持管理に要する事業費</li> <li>現在価値算出のための社会的割引率：4%</li> <li>基準年次：評価時点</li> <li>検討年数：50年間</li> </ul> |   |
|                                | 費用便益比の基準         | 費用便益比（B/C）が1.0以上  |   |

# 平成28年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

|               |  |                    |   |
|---------------|--|--------------------|---|
| 番 号           | 1  | 事 業 名<br>(路線・河川名等) | 道路改築事業（社会資本整備総合交付金）<br>(一般国道360号 種蔵・打保バイパス) |
| 事業実施箇所        | 飛騨市宮川町柵宜ヶ沢上<br>～飛騨市宮川町巢之内  |                    | 事業主体<br>岐阜県                                 |
| 採択年度          | 平成9年度  | 完了予定年度             | 平成38年度                                      |
| 再評価の実施基準      | 再評価を実施した後5年が経過した時点で継続中の事業  |                    |   |
| 事業目的          | <p>一般国道360号は、富山県富山市を起点とし、石川県小松市へ至る延長約91km（県内延長57km）で、県土1700km骨格幹線ネットワーク構想にも位置づけられている重要な幹線道路である。当該事業は、このうち飛騨市宮川町柵宜ヶ沢上～飛騨市宮川町巢之内の7,550m区間をバイパス整備するものであり、隣接県との観光交流や産業振興の推進のほか、災害時に有効に機能するネットワークの確保、隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保、雨量規制区間の解消、災害時の救急医療アクセスの改善を目的としている。</p>   |                    |   |
| 事業概要          | <p>事業延長：7,550m 車道幅員：3.25m×2車線<br/>                 主要構造物：(仮)2号トンネルL=946m, (仮)3号トンネルL=398m<br/>                 (仮)2号橋梁L=92m, (仮)3号橋梁L=89m</p>  |                    |   |
| 概要図           | <p>① 起点 柵宜ヶ沢上 飛騨市宮川町<br/>                 ② 写真② (現道の状況)<br/>                 ③ 写真③ (終点部付近の状況)</p> <p>至富山市<br/>至高山市</p> <p>未供用区間<br/>供用済区間<br/>一般国道<br/>主要地方道</p> <p>雨量規制区間<br/>供用済 L=約2,500m<br/>供用済 L=542m</p> <p>大瀬トンネル<br/>蛇淵橋<br/>文童子トンネル<br/>ヤソゼ橋<br/>(仮)6号橋梁<br/>(仮)3号橋梁<br/>(仮)3号トンネル<br/>(仮)2号橋梁<br/>(仮)2号トンネル<br/>(仮)1号トンネル</p> <p>一般国道360号 種蔵・打保バイパス L=7,550m</p> <p>飛騨市<br/>終点 飛騨市宮川町 巢之内</p> <p>◎岐阜県</p> |                    |   |
| 写真①(起点部付近の状況) | 写真②(現道の状況)   | 写真③(終点部付近の状況)      |   |

平成28年度  
公共事業再評価について  
(道路改築事業)

平成28年9月

岐阜県 県土整備部 道路建設課

# 道路改築事業の整備方針

## 考え方

道路は、災害に強い県土づくりなど安全・安心の面でも、産業振興や観光交流など「活力」を支える基盤としても、また、通学路や福祉施設へのアクセス整備など教育や福祉の面においても、多面的に県民の生活を守り支えているものであり、その整備は、国や県の重要な責務として着実に推進することが基本です。

岐阜県では、平成18年度に策定した「県土整備ビジョン」を踏まえつつ、「活力」、「安心・安全」を重点目標とし、道路整備に取り組んでいます。

## 重点目標

### 活力

●物流・観光、地域経済の持続的発展の基礎となる道路整備

- ・県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
- ・渋滞緩和による円滑な交通の確保
- ・観光交流や産業振興の推進
- ・高速道路へのアクセス向上

### 安全・安心

●災害に強い県土づくりの根幹となる道路整備  
●地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

- ・災害時に有効に機能するネットワークの確保
- ・雨量規制区間の解消
- ・隘路・線形不良箇所解消による円滑な交通の確保

## 重点施策(平成28年度)

ひとやしごとを  
岐阜に呼びこむための  
社会資本の整備

◇物流・観光、地域経済の持続的発展の基礎となるとともに大規模災害時には早期復旧の要となる広域ネットワーク・インフラの整備促進  
◇東海環状自動車道やリニア中央新幹線の開通・開業効果を県内全域に波及させるため、濃飛横断自動車道などのアクセス道路の整備推進

- 東海環状自動車道西回り区間及びICアクセス道路の整備促進
- 東海北陸自動車道四車線化の整備促進
- 濃飛横断自動車道(中津川工区)の整備推進
- 地域活性化や地域の安全・安心につながる幹線道路等の整備




確かな安全・安心に向けた  
強靱な県土づくりの  
推進

◇大規模災害時にも、救助・救援活動や物流等の社会経済活動が麻痺することがないように、災害時に優先的に確保すべき道路ネットワークの整備推進


- 県土強靱化に資する道路ネットワークの整備及び機能強化

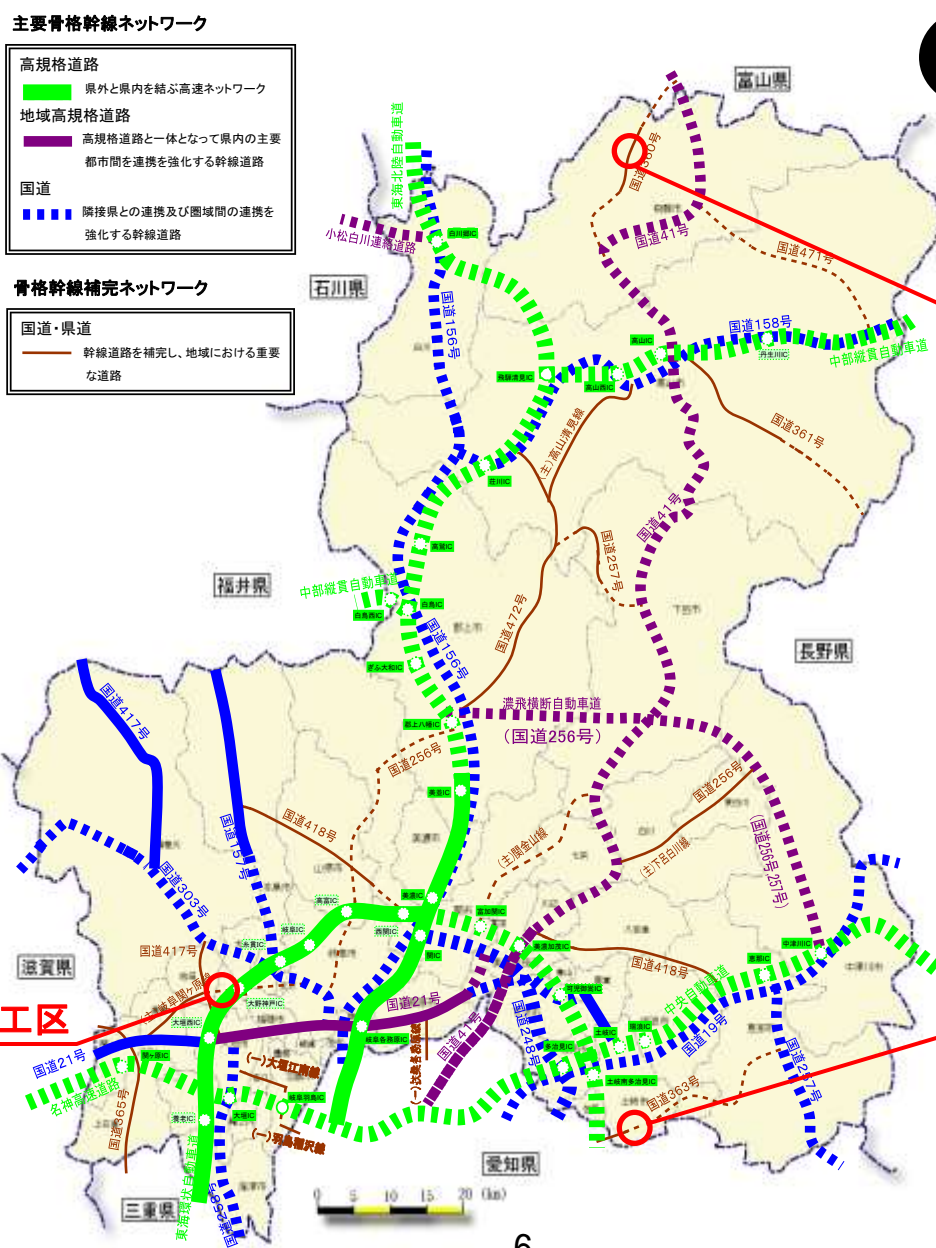
# 道路事業の整備方針 ～県土1700km骨格幹線ネットワーク構想～

## 主要骨格幹線ネットワーク

|  |
|--|
| <b>高規格道路</b>   |
|  県外と県内を結ぶ高速ネットワーク                 |
| <b>地域高規格道路</b>   |
|  高規格道路と一体となって県内の主要都市間を連携を強化する幹線道路 |
| <b>国道</b>  |
|  隣接県との連携及び圏域間の連携を強化する幹線道路         |

## 骨格幹線補完ネットワーク

|  |
|--|
| <b>国道・県道</b>   |
|  幹線道路を補完し、地域における重要な道路 |



(国)360号 種蔵・打保バイパス

(国)363号 柿野バイパス

(主)岐阜関ヶ原線 丈六道工区

# 道路事業の整備方針 ～緊急輸送道路～




(国)360号 種蔵・打保バイパス

(主)岐阜関ヶ原線 丈六道工区

(国)363号 柿野バイパス





事業再々評価  
道路改築事業

一般国道360号  
種蔵・打保バイパス

県土整備部道路建設課

平成28年9月

# 位置図①

## 一般国道360号について

路線延長 : 91km

うち県内延長 : 57km

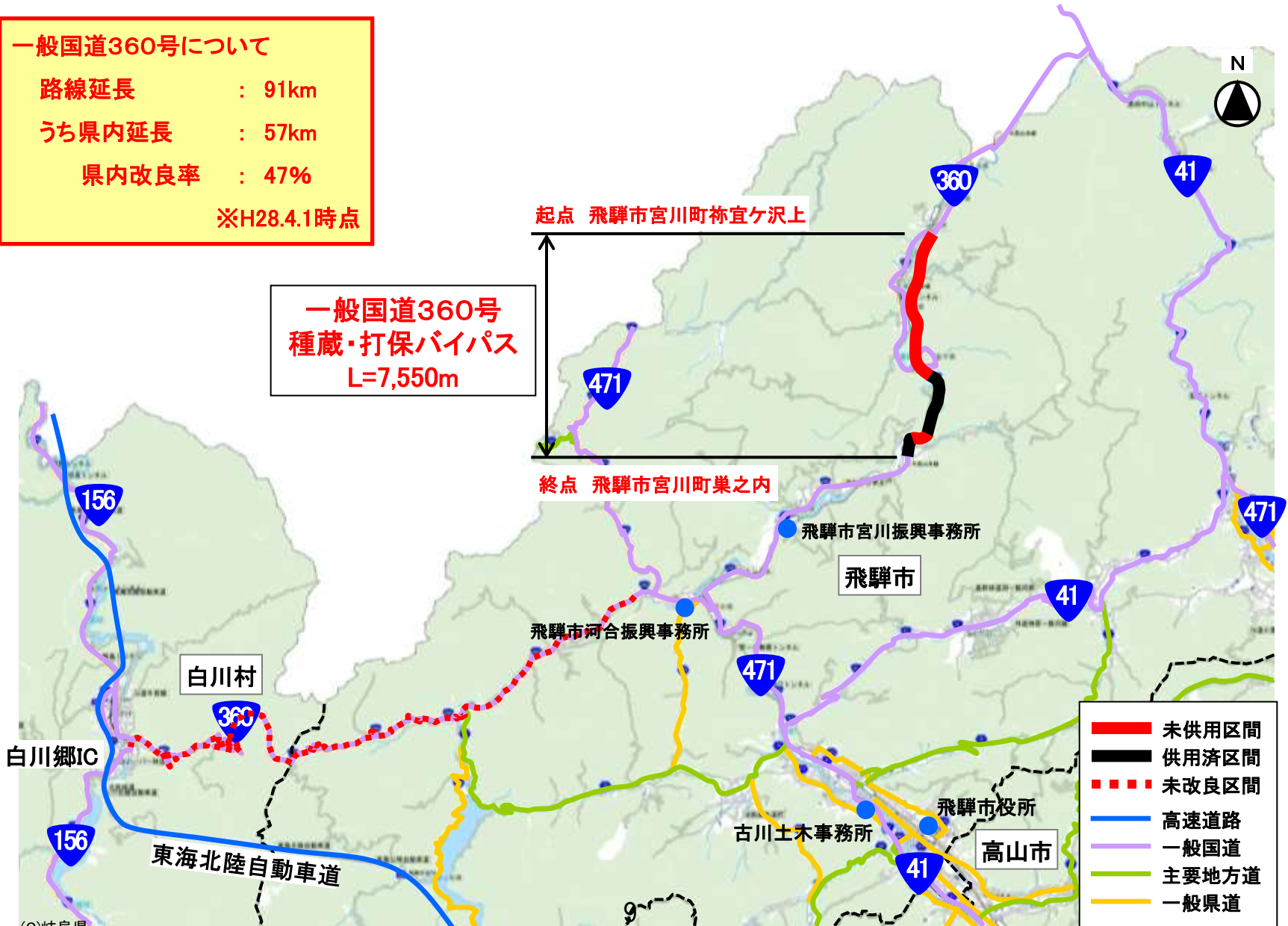
県内改良率 : 47%

※H28.4.1時点

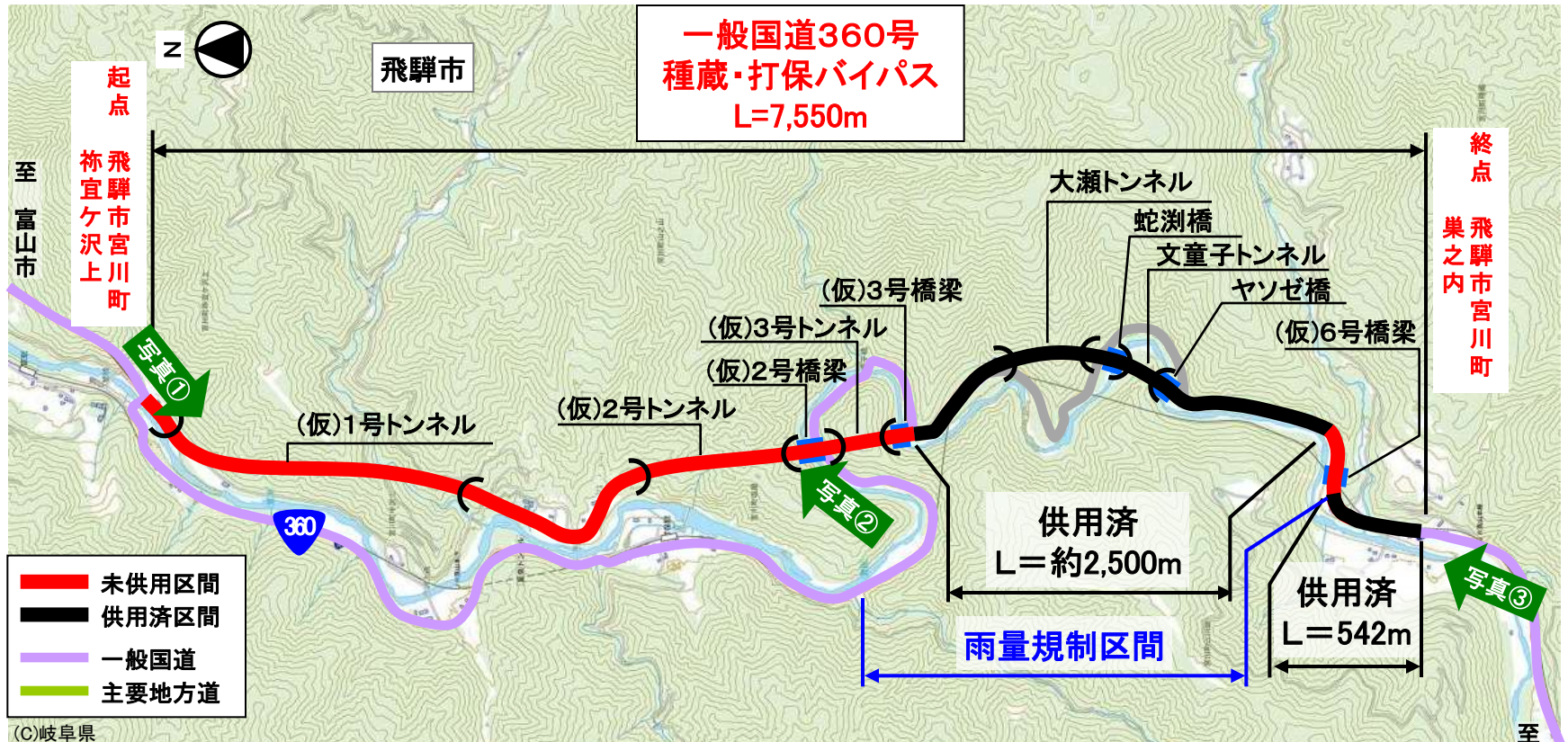
一般国道360号  
種蔵・打保バイパス  
L=7,550m

起点 飛騨市宮川町祢宜ヶ沢上

終点 飛騨市宮川町巢之内



# 位置図②



写真①(起点部付近の状況)



写真②(現道の状況)



写真③(終点部付近の状況)

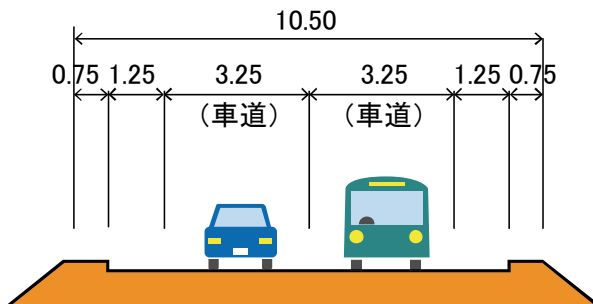


# 事業概要

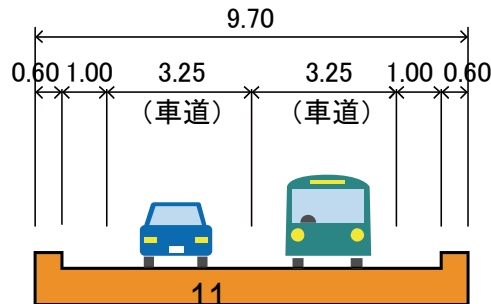
- ◆ 起 終 点 : ひだしみやがわちょうね 飛騨市宮川町祢宜ヶ沢上 ~ ひだしみやがわちょうすのうち 飛騨市宮川町巢之内
- ◆ 全体延長 : 7,550m
- ◆ 総事業費 : 約185億円
- ◆ 事業着手 : 平成 9年度
- ◆ 完成予定 : 平成38年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m × 2車線

## 標準横断図

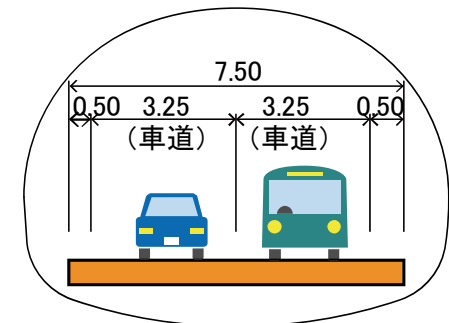
一般部



橋梁部



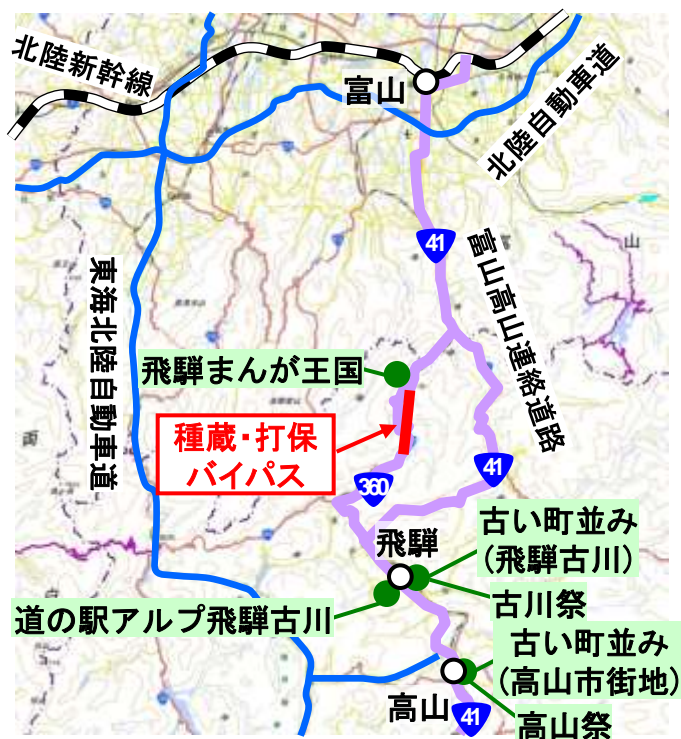
トンネル部



# 事業の目的

## 活力：隣接県との観光交流や産業振興の推進

- 種蔵・打保バイパスの整備により、富山方面から飛騨市・高山市方面へのアクセスが向上。富山高山連絡道路（国道41号）、東海北陸自動車道や北陸新幹線などとの連携により、国内外の観光客の増加が期待される
- 国道41号の代替ルートとしての機能確保により、富山県と飛騨圏域が安定的に結ばれ、地域の産業振興が期待される



(C)国土地理院

主な観光地点別入込客数

| 観光地点名 |            | H26年    | H16年    |
|-------|------------|---------|---------|
| 飛騨市   | 古川祭        | 5万人     | 5万人     |
|       | 道の駅アルプ飛騨古川 | 14.0万人  | 5.1万人   |
| 高山市   | 高山市街地エリア   | 312.3万人 | 230.4万人 |
|       | 高山祭        | 30.2万人  | 28.5万人  |

出典：岐阜県観光入込客統計調査（平成26年，平成16年）



12

古川祭



道の駅アルプ飛騨古川

# 費用対効果分析

## 事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約 80%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 18%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

## 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 (\text{全体})$$

前回再評価時  
(H23年度)  
1.1 (全体)

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆幹線ネットワークの整備

- 平成16年度及び平成19年度の飛騨清見道路の開通に加え、平成25年9月に国道41号高山国府バイパスが開通し、東海北陸自動車道までの幹線ネットワークが形成された
- 富山高山連絡道路（国道41号）、東海北陸自動車道や北陸新幹線などとの連携により、国内外の観光客の増加が期待される



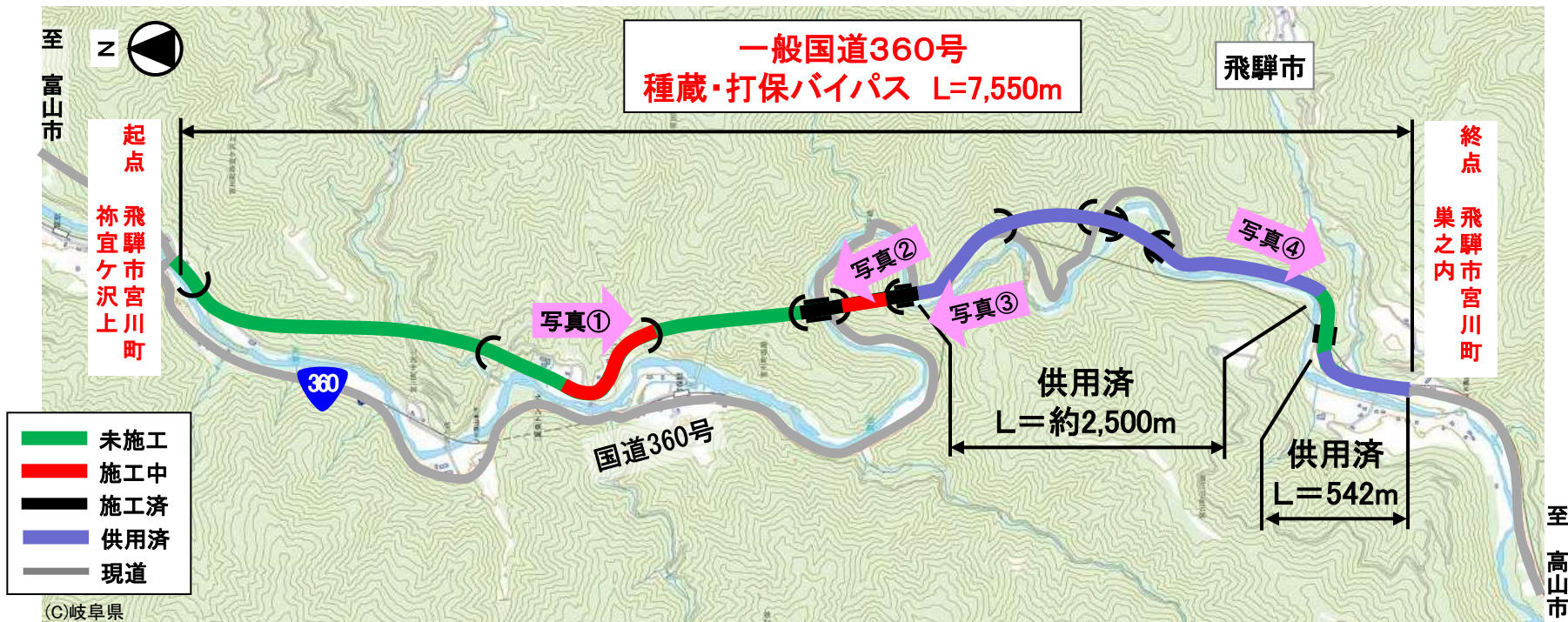
# 進捗状況

全体進捗率 62%\*

用地補償進捗率 71%\*

工事進捗率 59%\*

※ 平成27年度末事業費ベース



写真①



写真②



写真③



写真④

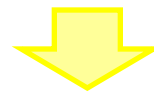




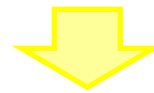
# コスト削減の取り組み

## ◆トンネルずりの有効利用による処分費削減

当初：有料の残土処分場へ運搬し、適正処分の計画



見直後：近隣の工事へ工事間流用



発生土を他事業で有効活用、残土処分費を削減

**約0.9億円の削減**

$$\begin{array}{l} \text{トンネルずり} \\ \text{約8.9万m}^3 \end{array} - \begin{array}{l} \text{盛土(他工区)} \\ \text{約4.8万m}^3 \end{array} = \begin{array}{l} \text{残土} \\ \text{約4.1万m}^3 \end{array}$$

$$\begin{array}{l} \text{残土} \\ \text{約4.1万m}^3 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{処理単価} \\ 1,430\text{円/m}^3 \end{array} \times 1.6 = \begin{array}{l} \text{残土処分費} \\ \text{約0.9億円} \end{array}$$

[諸経費]

# 自然環境への配慮

## ◆環境保全型ブロックの採用

■橋梁部の護岸工に**環境保全型ブロック**を採用し、水辺の生態系を保全するとともに、植生の回復促進を図る



施工時(平成23年)



植生の回復状況  
(平成28年8月)



植生の回復状況  
(拡大)

## 今後の方針

○一般国道360号種蔵・打保バイパスは、地域間の連携を促進し、観光振興・産業振興を推進するとともに、安全で円滑な交通の確保に大きく寄与する。

○地元住民及び関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**＝事業継続＝**





事業再評価  
道路改築事業

主要地方道 岐阜関ヶ原線  
丈六道工区

県土整備部 道路建設課

平成28年9月



# 位置図②



写真①: 起点部付近



写真②: 踏切部付近



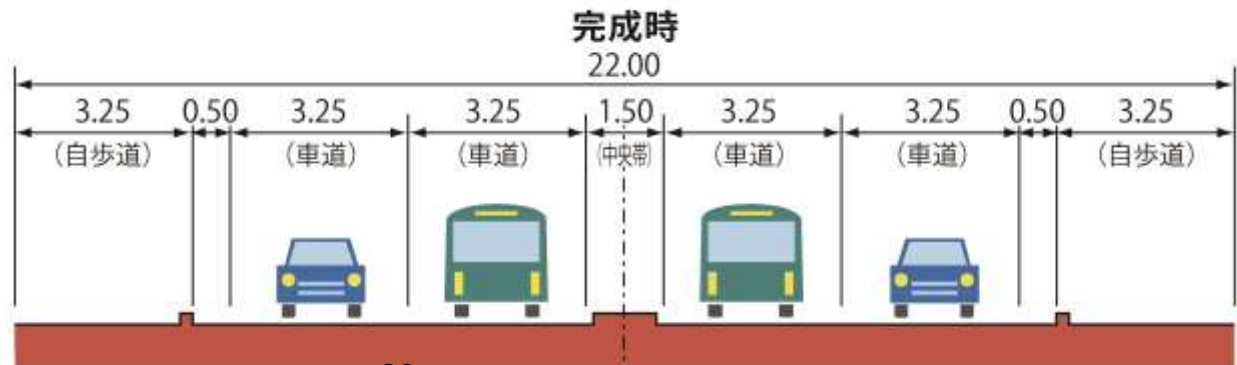
写真③: 終点部付近



# 事業概要

- ◆ 起 終 点 : あんぱち ぐんごう どちようじょうろくどう 安八郡神戸町丈六道 ~ あんぱち ぐんごう どちようじょうろくどう 安八郡神戸町丈六道
- ◆ 全体延長 : 8 6 0 m
- ◆ 総事業費 : 約 4 7 億円
- ◆ 事業着手 : 平成 1 0 年度
- ◆ 完成予定 : 平成 3 1 年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3 . 2 5 m × 4 車線  
: 自転車歩行車道 3 . 2 5 m (両側)

## 標準横断図





# 事業の目的①

## 活力: 東海環状自動車道(大野神戸IC)へのアクセス向上

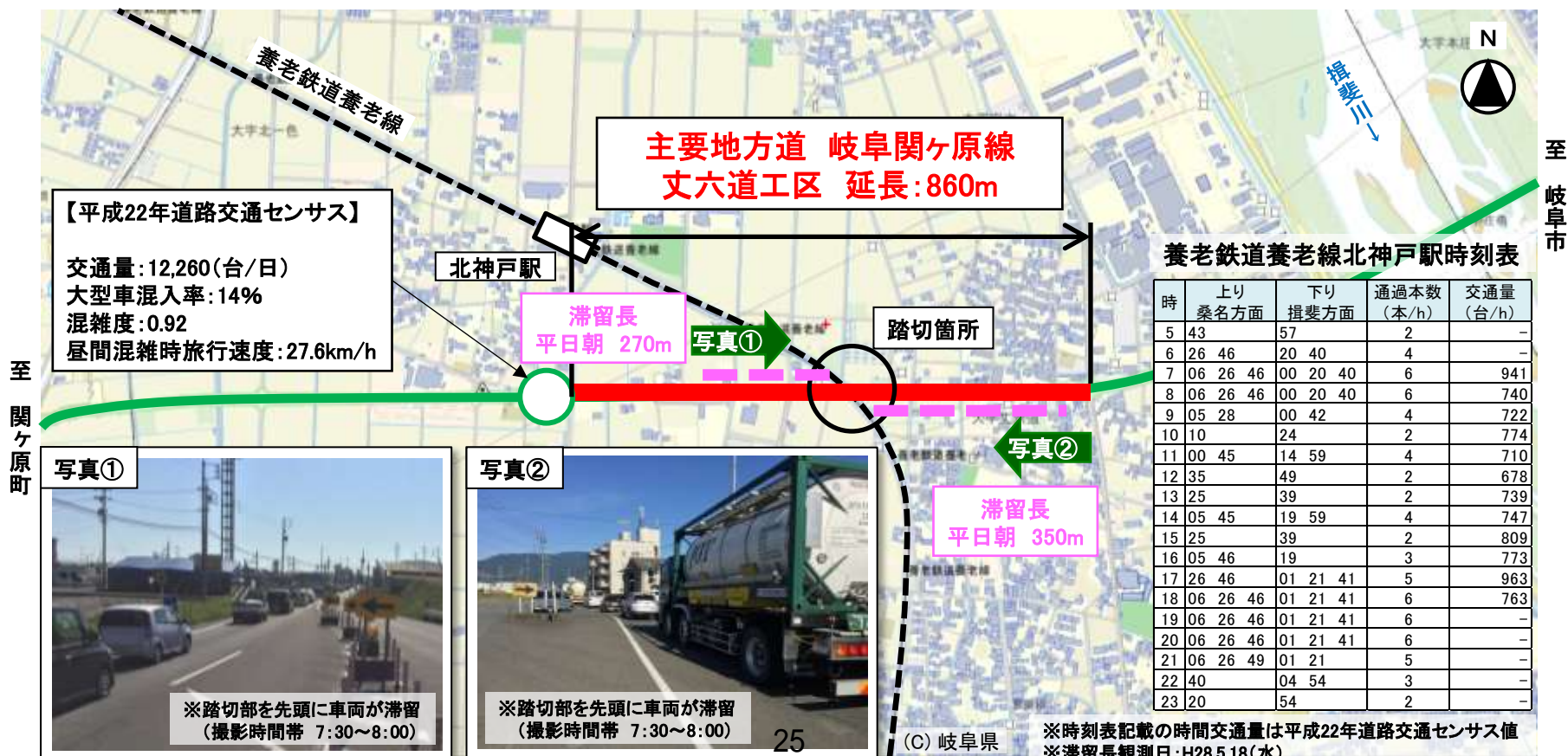
- 東海環状自動車道(仮称)大野神戸ICは平成31年度供用予定
- (仮称)大野神戸ICへのアクセス性が向上
- 周辺には工業団地が立地しており、製品の配送等、物流の効率化に寄与



# 事業の目的 ②

## 活力：踏切部の解消による安全で円滑な交通を確保

- 踏切部および前後区間の歩道が確保されていない。
- 踏切前後では、電車の待ちや速度低下により朝夕に最大約350m滞留
- 跨線橋の整備により踏切を解消し、安全で円滑な交通の形成に寄与



# 費用対効果分析

## 事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約86%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約11%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 3%

## 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.7$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆工業団地の整備、企業の立地、雇用の創出

- 東海環状自動車道の整備が進むなか、道路を活かす街づくりにより地域の魅力が向上。
- 周辺地域では、アクセスの向上により、工場等の立地が進み、新たな事業用地の開発も進んでいる。



# 進捗状況

全体進捗率 68%\*

用地補償進捗率96%\*

工事進捗率 54%\*

(うち用地取得進捗率 98%)

※ 平成27年度末事業費ベース

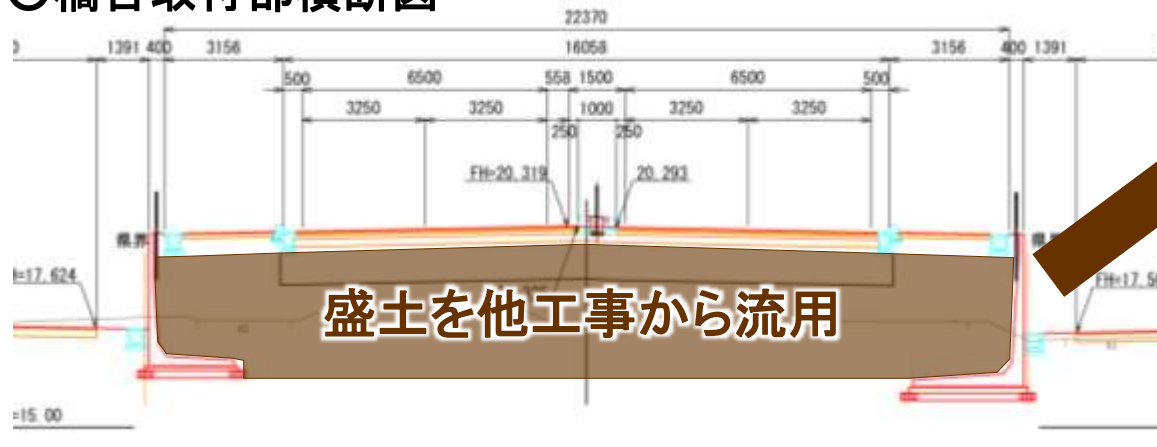


# コスト削減の取り組み

## ◆盛土材の流用によるコスト削減

■盛土材  $V = \text{約} 4,000 \text{m}^3$  を他工事から流用することで、  
約 1,100 万円のコストを削減

○橋台取付部横断図



○盛土材流用によるコスト削減

約4,000m<sup>3</sup>を  
他工事から流用

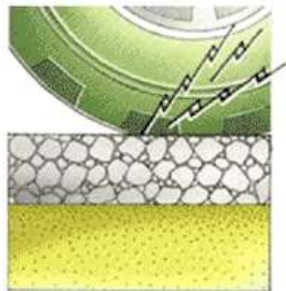
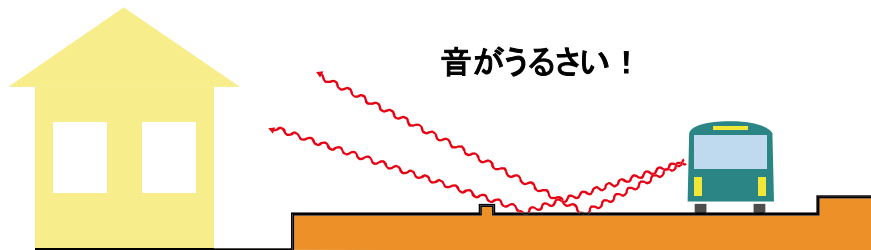
約1,100万円の  
コスト削減

# 自然環境への配慮

## ◆沿線の生活環境に配慮

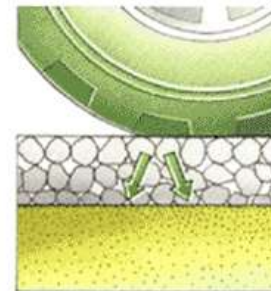
■騒音低減効果のある排水性舗装を採用し、沿線住宅等の生活環境に配慮

通常の舗装



タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生する。

排水性舗装



空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。

# 今後の方針

○主要地方道岐阜関ヶ原丈六道工区の完成は、東海環状自動車道へのアクセス性向上、円滑な交通の確保、路線の信頼性向上に大きく寄与する。

○地元住民及び関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。




**= 4車線化に向け、事業継続 =**



# 平成28年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

|          |  |                  |  |     |
|----------|--|------------------|--|-----|
| 番号       | 3  | 事業名<br>(路線・河川名等) | 道路改築事業（社会資本整備総合交付金）<br>(一般国道363号 柿野バイパス) |     |
| 事業実施箇所   | と き し つ り さ と ち ょ う か き の<br>土岐市鶴里町柿野<br>～<br>と き し つ り さ と ち ょ う ほ そ の<br>土岐市鶴里町細野  |                  | 事業主体                                     | 岐阜県 |
| 採択年度     | 平成7年度  | 完了予定年度           | 平成36年度                                   |     |
| 再評価の実施基準 | 再評価を実施した後5年間が経過した時点で継続中の事業   |                  |  |     |
| 事業目的     | <p>一般国道363号は、愛知県名古屋市を起点とし、岐阜県中津川市へ至る延長約74km（県内延長57km）で、県土1700km骨格幹線ネットワーク構想にも位置づけられている重要な幹線道路である。当該事業は、このうち土岐市鶴里町柿野～土岐市鶴里町細野の3,270m区間をバイパス整備するものであり、地域間の観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保、安全で快適な歩行空間の確保を目的としている。</p> |                  |  |     |
| 事業概要     | <p>事業延長：3,270m 車道幅員：3.00m×2車線<br/>歩道幅員：2.50m（片側）</p>   |                  |  |     |
| 概要図      |  |                  |  |     |



**事業再々評価  
道路改築事業**

**一般国道363号  
柿野バイパス**

**県土整備部道路建設課**

**平成28年9月**



# 位置図②

写真①(起点部付近の状況)



写真②(現道の状況)



(C)岐阜県

写真③(終点部付近の状況)

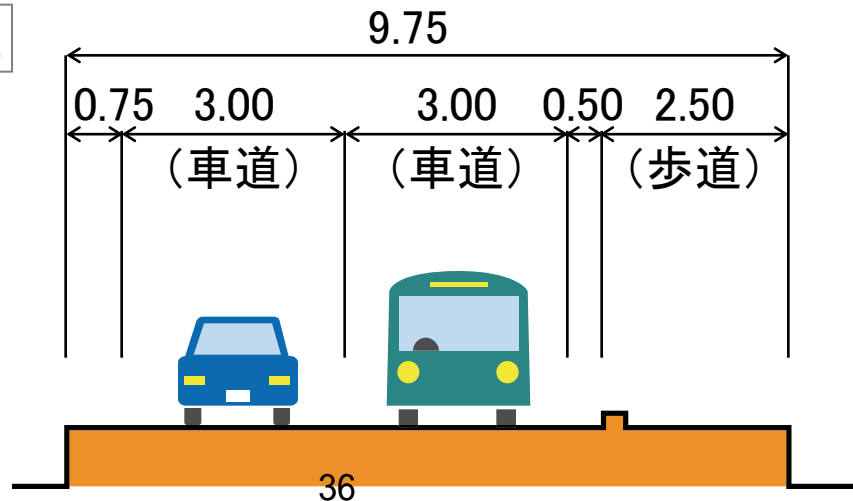


# 事業概要

- ◆起終点：ときしつるさとちょうかきの土岐市鶴里町柿野～ときしつるさとちょうほその土岐市鶴里町細野
- ◆全体延長：3,270m
- ◆総事業費：約33億円（C工区：約11億円）
- ◆事業着手：平成7年度
- ◆完成予定：平成36年度
- ◆幅員：車道 3.00m × 2車線  
：歩道 2.50m（片側）

## 標準横断図

C工区



# 事業の目的①

## 活力：地域間の観光交流や産業振興の推進

- 土岐市～恵那市にかけて複数の観光・レジャー施設が立地しており、平成26年の観光入込客数は約120万人
- 柿野バイパスの整備により、多治見市や名古屋市方面からのアクセスが向上し、観光客の増加が期待される
- 国道363号沿線に立地する工場から東海環状自動車道せと品野ICへのアクセスが向上することで、地域の産業振興が期待される



観光地点別入込客数

| 観光地点名         | H26年    |
|---------------|---------|
| 曾木公園もみじライトアップ | 3.6万人   |
| バーデンパークSOGI   | 23.9万人  |
| 道の駅おばあちゃん市・山岡 | 53.7万人  |
| ゴルフ場計         | 39.1万人  |
| 合計            | 120.4万人 |

出典：平成26年岐阜県観光入込客統計調査



提供：土岐市



(C) JAPAN SPACE IMAGING CORP.

# 事業の目的②

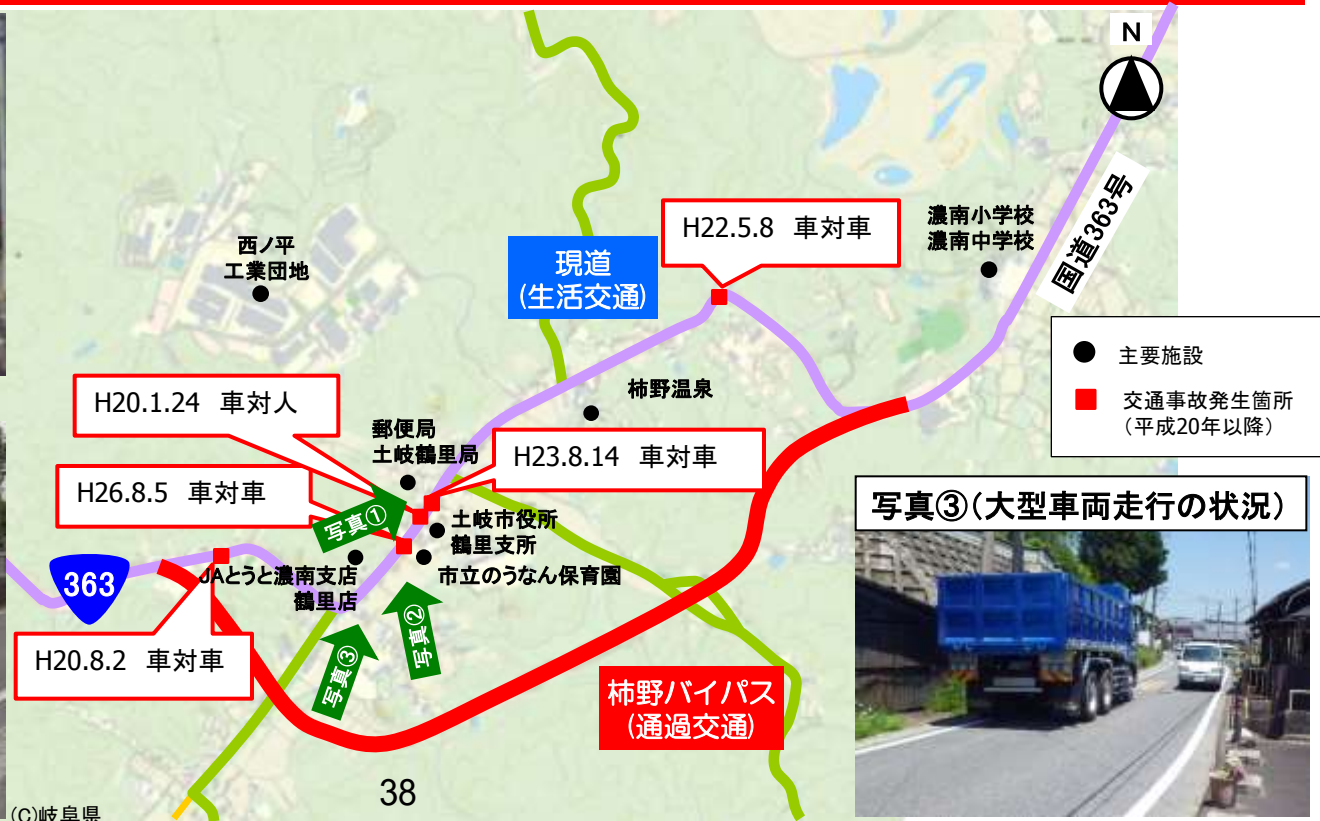
## 安全・安心:安全で快適な歩行空間の確保

- 幅員狭小区間に通過交通と生活交通が混在
- 平成20年から現道区間で5件交通事故が発生
- 柿野バイパスの整備により、通過交通が転換し、現道における歩行者・自転車の安全性が向上

写真①(歩行者の状況)



写真②(通学の状況)



写真③(大型車両走行の状況)



# 費用対効果分析

## 事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約 87%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 12%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

## 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 (\text{全体})$$

前回再評価時  
(H23年度)  
1.1 (全体)

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出



# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆鶴里小学校・曾木小学校の統合

- 鶴里小学校及び曾木小学校が平成27年3月に廃校、両校が統合され同年4月に濃南小学校が開校
- スクールバスのバス停へ向かう小学生が現道の狭隘区間を利用

写真①(スクールバスの運行)



写真②(バス停を利用する小学生)



# 進捗状況

**全体進捗率 67%\***

**用地補償進捗率86%\***

**工事進捗率 55%\***

(うち用地取得進捗率83%)

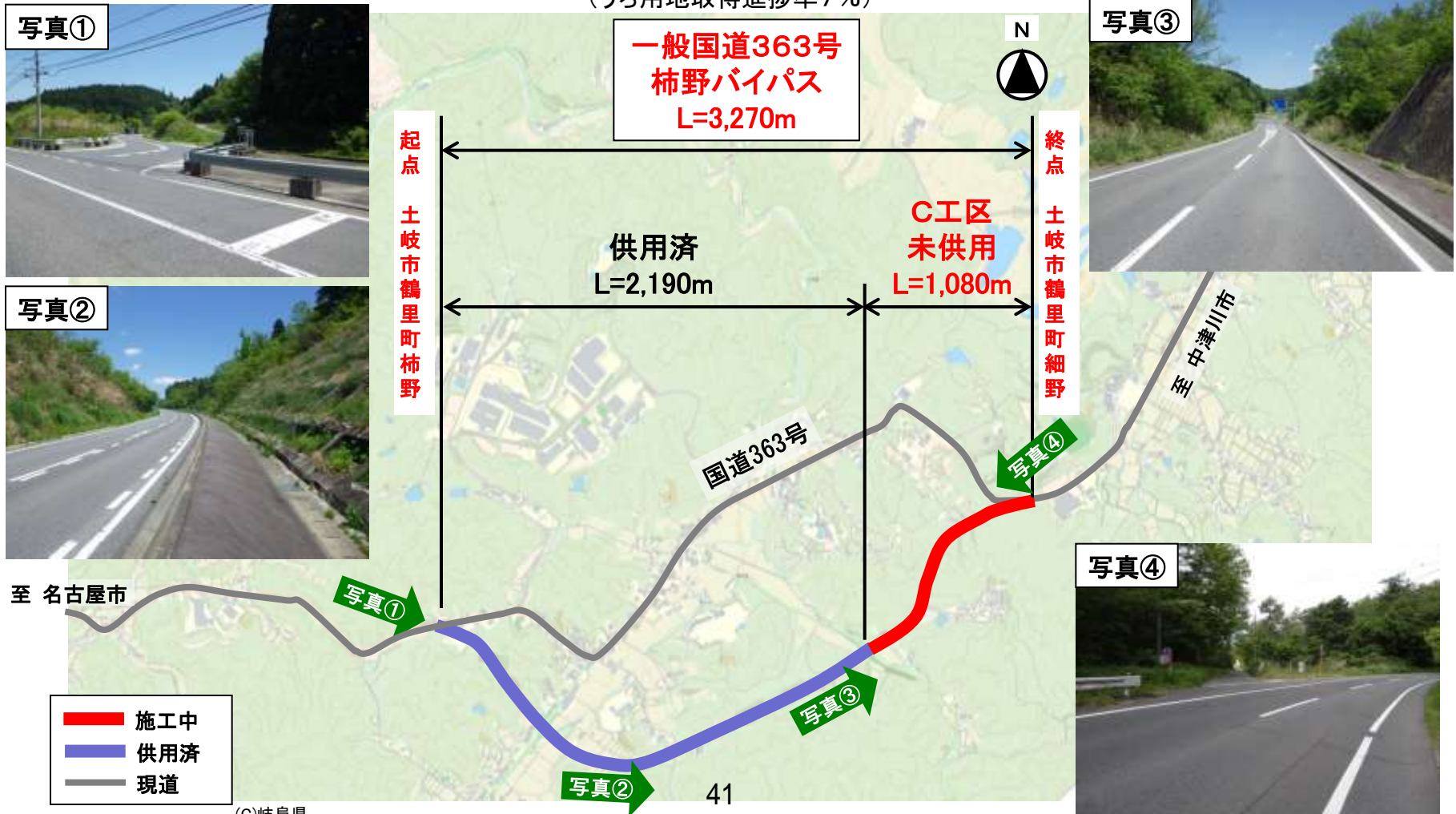
※ 平成27年度末事業費ベース

**C工区進捗率 4%\***

**C工区用地補償進捗率29%\***

**C工区工事進捗率 0%\***

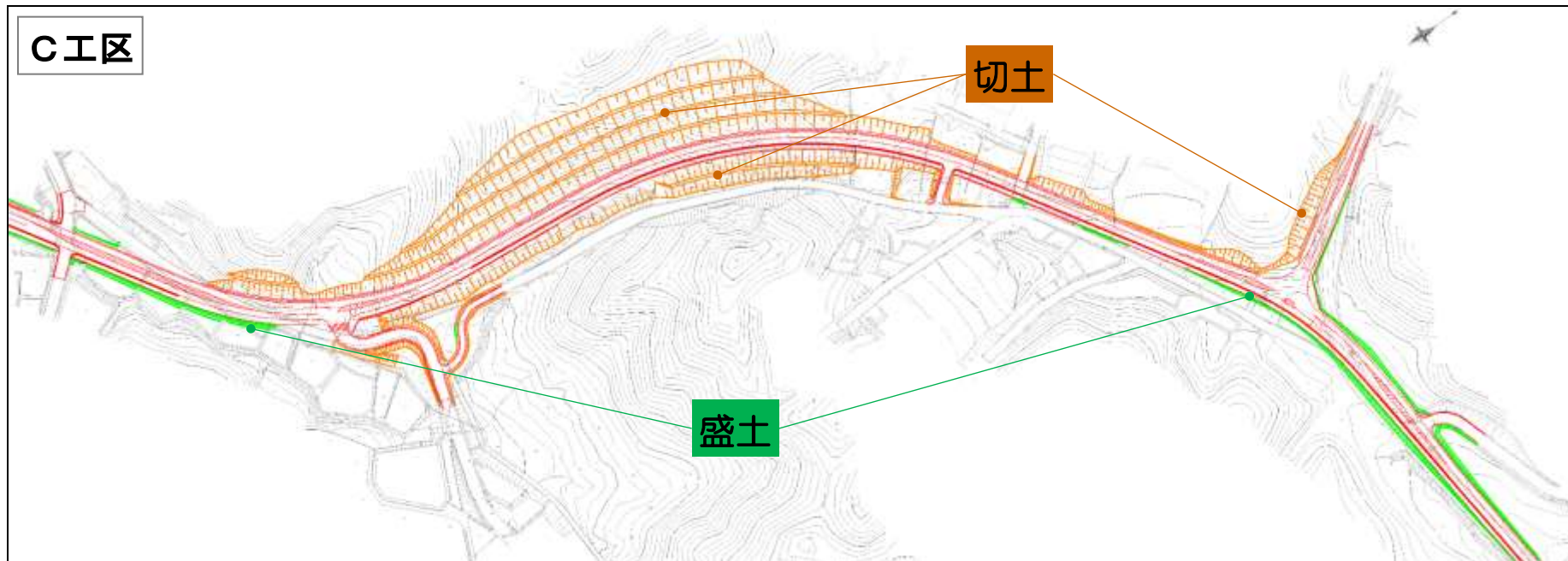
(うち用地取得進捗率7%)



# コスト削減の取り組み

## ◆現場発生土の有効利用による処分費削減

■切土による発生土(約18.8万m<sup>3</sup>)を他工区の盛土に流用することにより、残土処分費の約3.9億円を削減



$$\begin{array}{|c|} \hline \text{切土} \\ \hline \text{約17.5万m}^3 \\ \hline \end{array} - \begin{array}{|c|} \hline \text{盛土} \\ \hline \text{約0.6万m}^3 \\ \hline \end{array} \div 0.9 = \begin{array}{|c|} \hline \text{残土} \\ \hline \text{約18.8万m}^3 \\ \hline \end{array}$$

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{残土} \\ \hline \text{約18.8万m}^3 \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{処理単価} \\ \hline \text{1,315円/噸} \\ \hline \end{array} \times 1.6 = \begin{array}{|c|} \hline \text{残土処分費} \\ \hline \text{約3.9億円} \\ \hline \end{array}$$

[諸経費]

# 自然環境への配慮

## ◆環境に配慮したルートを選定

- 土岐市天然記念物（湿地）を避けたルートを選定
- 事前の動物調査・植物調査の結果に基づき、絶滅危惧種への影響が低いルートを選定



シデコブシ

環境省準絶滅危惧  
岐阜県絶滅危惧Ⅱ類

写真出典:

岐阜県レッドデータブック  
(植物編)(改正版)



サクラバハンノキ

環境省準絶滅危惧  
岐阜県準絶滅危惧

写真出典:

岐阜県レッドデータブック  
(植物編)(改正版)



ギフチョウ

環境省絶滅危惧Ⅱ類  
岐阜県準絶滅危惧

写真出典:

土岐市ホームページ

# 今後の方針

○一般国道363号柿野バイパスは、地域間の連携を促進し、観光振興・産業振興を推進するとともに、安全で円滑な交通の確保に大きく寄与する。

○地元住民及び関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**＝事業継続＝**