

【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) (一) 扶桑各務原線 新愛岐道路 . . . p 3～17
 - 2) (一) 羽島稲沢線 下中町工区(新濃尾大橋) . . . p 18～32
 - 3) (主) 金山明宝線 畑佐・小川工区 . . . p 33～46

平成28年度 再評価対象箇所一覧表 10月27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 (百万円)		実施済み額 (百万円)		進捗率 (%)		経過年数 (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	環境との調和への配慮事項	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 (km)	実施済事業量 (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	(一)扶桑各務原線 新愛岐道路	各務原市	H17	H39	1.80	0.38	21.1%	12,500	2,589	21.0%	11	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 災害時に有効に機能するネットワークの確保	-	坂祝バイパスの全線暫定2車線開通	学識経験者による委員会(一般県道扶桑各務原線自然環境保全対策検討委員会)の設置	他工事で発生したトンネルずりや切土による発生土を盛土部に有効利用	1.8 (2.3)	継続				
									1,787	1,737	97.0%												
									10,713	852	8.0%												
2	道路改築事業	(一)羽島稲沢線 下中町工区(新濃尾大橋)	羽島市	H13	H35	1.495	0.34	22.7%	18,200	4,232	23.0%	15	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 災害時に有効に機能するネットワークの確保	-	岐阜羽島IC周辺における、大規模商業施設の立地や工業団地への企業進出	学識経験者による委員会(新濃尾大橋(仮称)架橋に伴う環境影響検討委員会)の設置	他工事で発生したトンネルずりや切土による発生土を盛土部に有効利用	1.4 (1.4)	継続				
									1,201	1,181	98.0%												
									16,999	3,051	18.0%												
3	道路改築事業	(主)金山明宝線 畑佐・小川工区	郡上市	H12	H34	3.38	1.32	39.1%	7,600	2,986	39.0%	16	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 所要時間短縮による八幡方面へのアクセス向上	-	急速な高齢化とバスを利用した通院	施工法面の緑地回復	現場発生土の有効利用	1.1 (1.1)	継続				
									106	56	53.0%												
									7,494	2,930	39.0%												

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

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	
	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 (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 *費用便益 B/C*	効果の項目	うち貨幣換算する項目 ≧B ≦	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 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 ・走行経費減少便益 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 ・交通事故減少便益 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
		その他項目	
	費用 ≧C ≦ の算定	<ul style="list-style-type: none"> ・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 現在価値算出のための社会的割引率：4% 基準年次：評価時点 検討年数：50年間 	
	費用便益比の基準	費用便益比（B/C）が1.0以上	



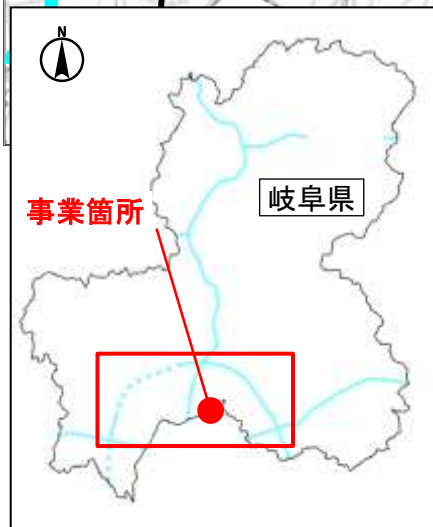
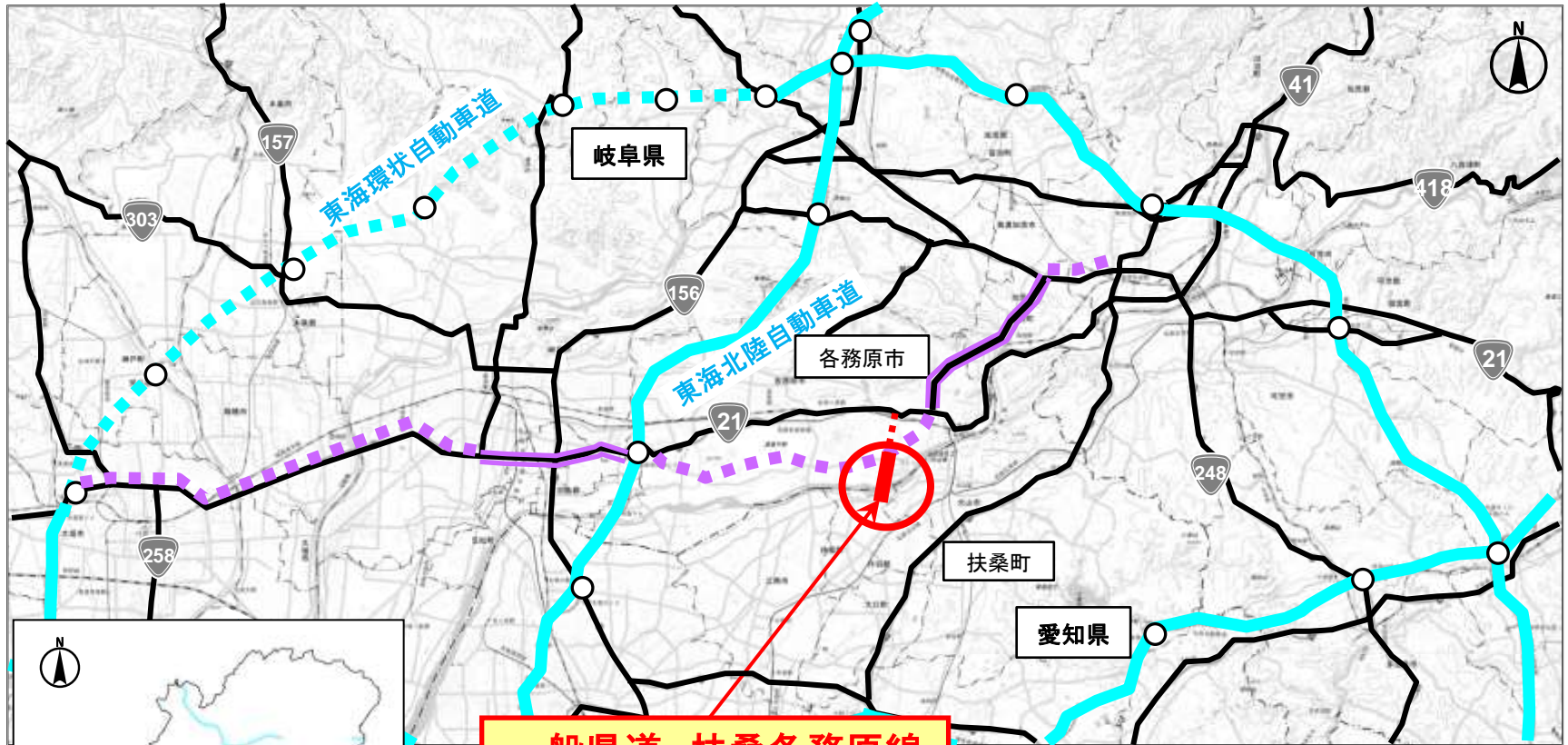
事業再評価
道路改築事業

一般県道 扶桑各務原線
新愛岐道路

県土整備部道路建設課

平成28年10月

位置図①

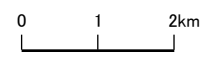
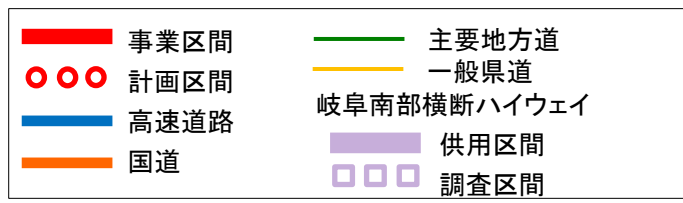


**一般県道 扶桑各務原線
新愛岐道路 L=1.8km**

**一般県道 扶桑各務原線について
路線延長 : 1.8km (新設道路)
改良率 : -%**

凡例		
高規格幹線道路	供用中区間	
	未供用区間	
地域高規格道路	計画路線(供用中)	
	計画路線(未供用)	
一般国道		

位置図②



位置図 ③



事業概要

◆起 終 点：愛知県にわぐん丹羽郡ふそうちょう扶桑町おぶち小淵
～岐阜県かがみはらし各務原市うぬまおいぎちょう鵜沼大伊木町

◆全体延長：1, 800m

◆総事業費：約125億円

◆事業着手：平成17年度

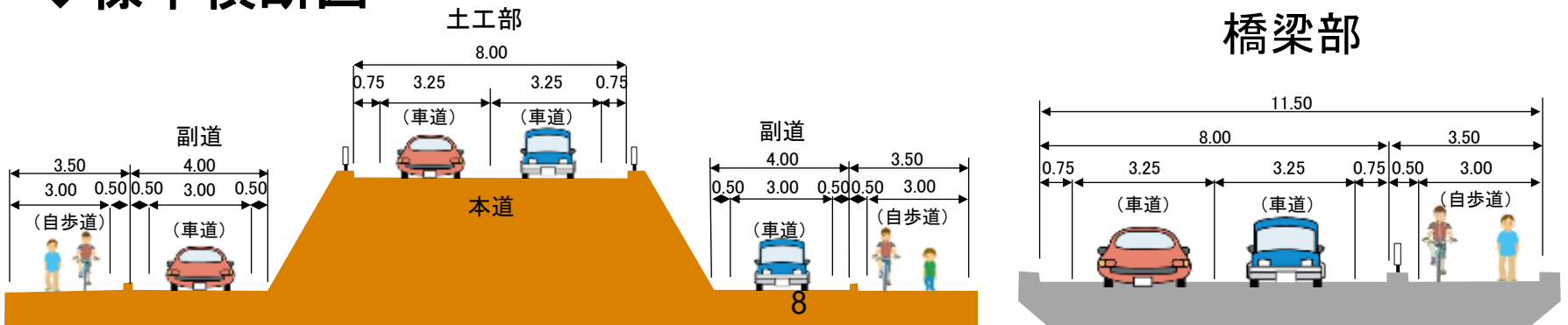
◆完 成：平成39年度

◆幅 員：車道 3.25m × 2車線

：自転車歩行者道 土工部 3.0m (両側)

橋梁部 3.0m (片側)

◆標準横断面図



事業の目的①

◆渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 木曾川渡河部の周辺には主要渋滞箇所が点在し、周辺道路は慢性的な交通渋滞が発生。
- 新愛岐道路の整備により、木曾川渡河部における混雑を緩和し、交通の円滑化を図る。



事業の目的②

◆隣接県との産業振興や観光交流の推進

- 当地域は航空宇宙産業の拠点として、有力企業が数多く立地するなど我が国有数の航空宇宙産業集積地となっている。
- 平成29年度にリニューアル予定の「かかみがはら航空宇宙科学博物館」や「あいち航空ミュージアム」の立地が予定されている。
- 新愛岐道路の整備によりアクセス性が向上し、産業振興・観光交流の促進が期待される。



■ かかみがはら航空宇宙科学博物館



施設の外観



■ あいち航空ミュージアム



■ 金属工業団地



事業の目的③

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

■当該区間に並行し、上流側に犬山橋（春日井各務原線）、下流側に愛岐大橋（江南関線）が第2次緊急輸送道路に指定されている。

■新愛岐道路の整備により、災害時の救急活動を支援（第2次緊急輸送道路に追加予定）



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 91%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 8%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

前回事業再評価時
B/C = 2.3 (全体)

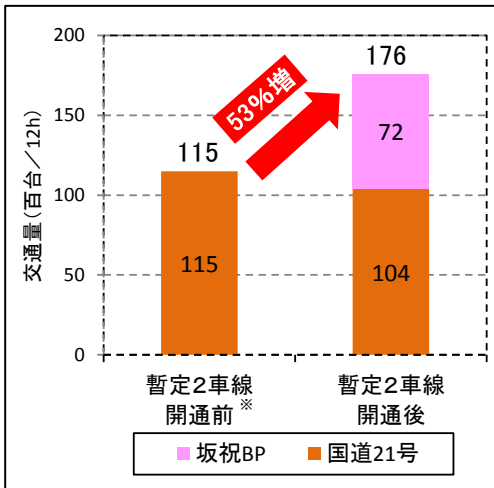
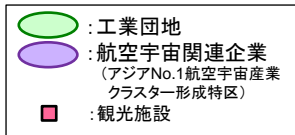
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.8 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)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

- 坂祝バイパスの全線暫定2車線開通により、各務原・美濃加茂・関と、扶桑・小牧・名古屋の連携により、観光客増加や物流強化が期待される。
- 新愛岐道路の整備により、観光交流や物流強化、商業施設利用者の増加が期待される。



暫定2車線開通前交通量(百台/12h)※
 暫定2車線開通後交通量(百台/12h)

※勝山IC～大針IC間未整備



事業の進捗状況

全体進捗率 21% ※

※ 平成27年度末事業費ベース

用地補償進捗率 97% ※

工事進捗率 4% ※

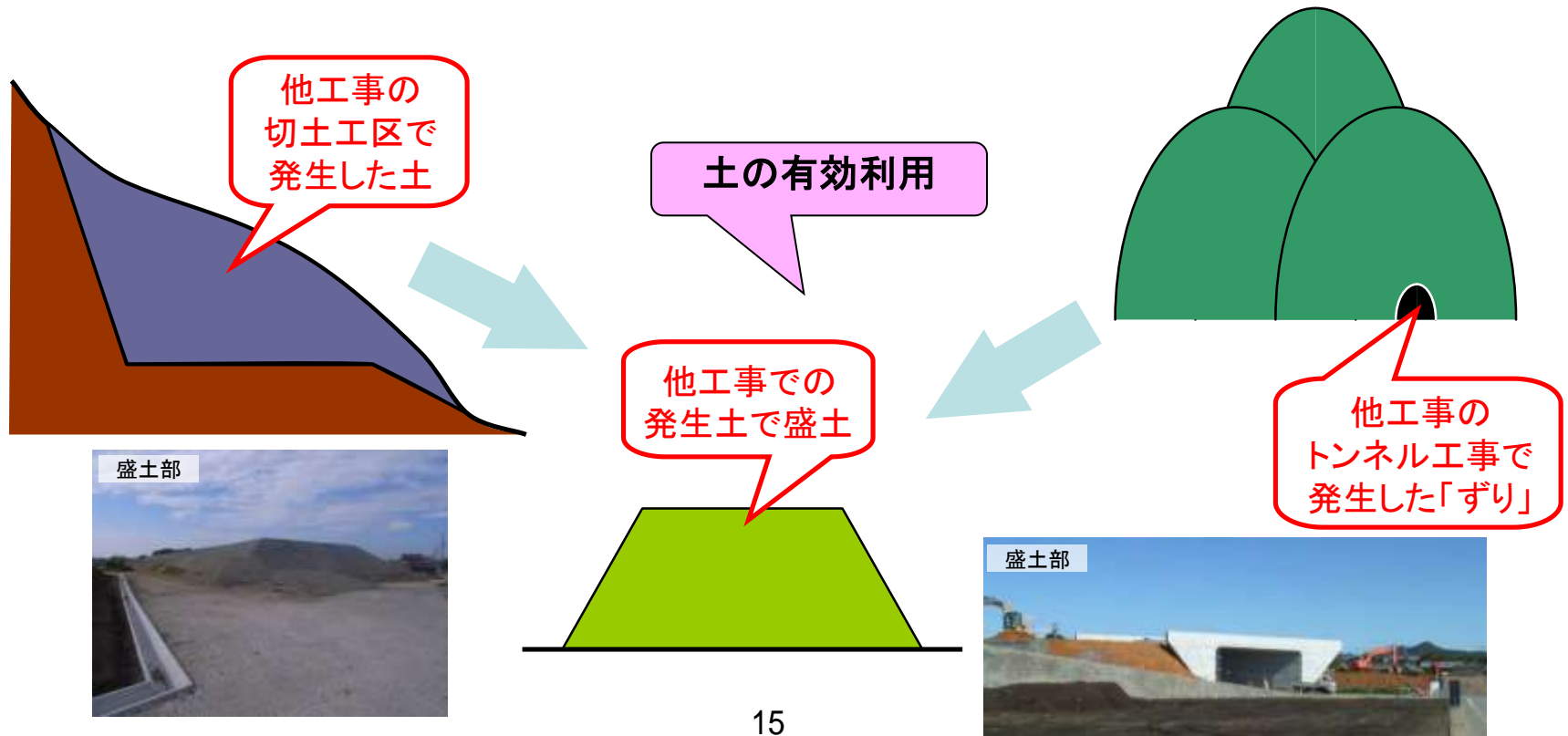


コスト削減の取り組み

◆盛土材の有効利用

■他工事で発生したトンネルずりや切土による発生土を盛土部に有効利用

約1億円のコスト削減



自然環境への配慮

◆学識経験者による委員会の設置

- 道路建設事業を実施する上で必要な希少生物・自然環境の保全対策等について、学識経験者等から成る「一般県道扶桑各務原線自然環境保全対策検討委員会」を設置し、専門的な見地から検討を行った。
- 検討結果に基づき、オオサンショウウオ（環境省絶滅危惧Ⅱ類、岐阜県絶滅危惧Ⅱ類、愛知県絶滅危惧ⅠB類）などの希少生物や自然環境に配慮しながら事業を実施していく。
- 橋梁工事着手前に環境調査を行い、施工方法等について委員会に諮る。



自然環境保全対策検討委員会（H22）



オオサンショウウオ

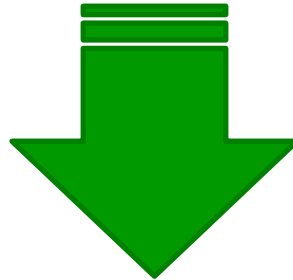


委員との現地調査（H20）

対応方針(案)

○新愛岐道路の完成は、地域間の連携を推進し、安全で円滑な交通を確保することにより、地域交流・産業振興の発展に大きく寄与する。

○地元住民および関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



事業を継続

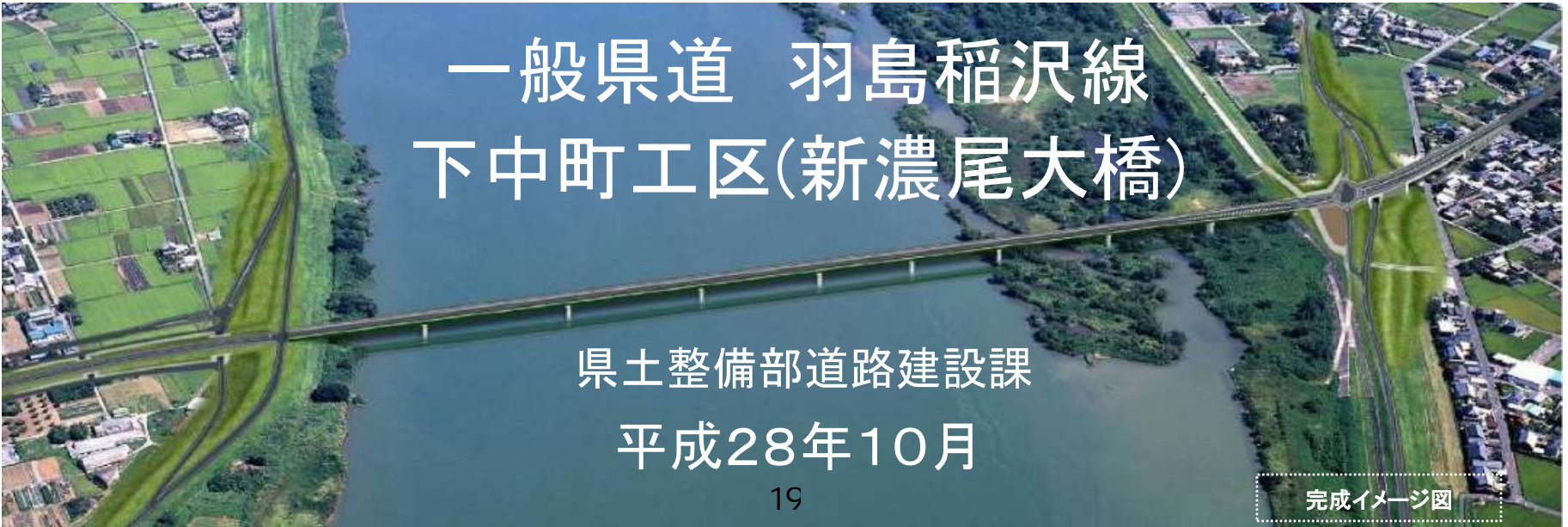
平成28年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	2	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業（社会資本整備総合交付金） (一般県道 羽島稲沢線 下中町工区（新濃尾大橋））
事業実施箇所	はしまししもなかちょう 羽島市下中町 ～ あいちけんいちのみやしひがしかがのい 愛知県一宮市東加賀野井	事業主体	岐阜県（愛知県）
採択年度	平成13年度	完了予定年度	平成35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>一般県道羽島稲沢線は、羽島市を起点とし愛知県稲沢市に至る路線である。当該事業はこのうち木曾川渡河部の1,495m区間を整備するものであり、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、隣接県と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を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,495m 車道幅員：3.25m×2車線 自転車歩行者道幅員：3.0m（土工部両側、橋梁部片側）</p> <p>主要構造物：新濃尾大橋L=759m（※構造物名は仮称）</p>		
概要図	<p>概要図</p> <p>写真①: 取付道路の施工状況</p> <p>写真②: 橋梁下部工の施工状況</p> <p> ■ 事業区間 東海道新幹線 ■ 高速道路 県境 ■ 一般県道 市境 </p>		



事業再評価
道路改築事業

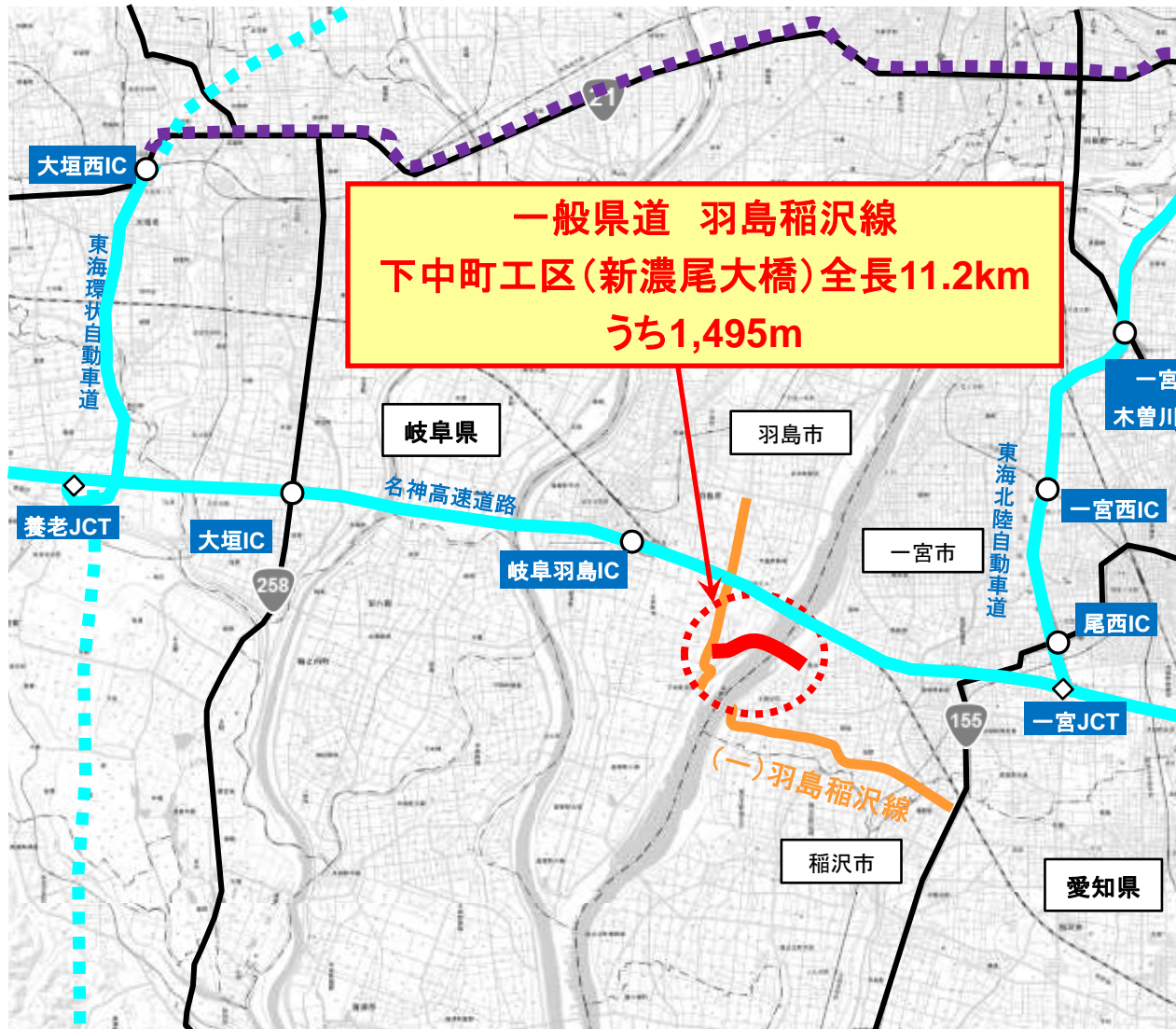


一般県道 羽島稲沢線
下中町工区(新濃尾大橋)

県土整備部道路建設課

平成28年10月

位置図①



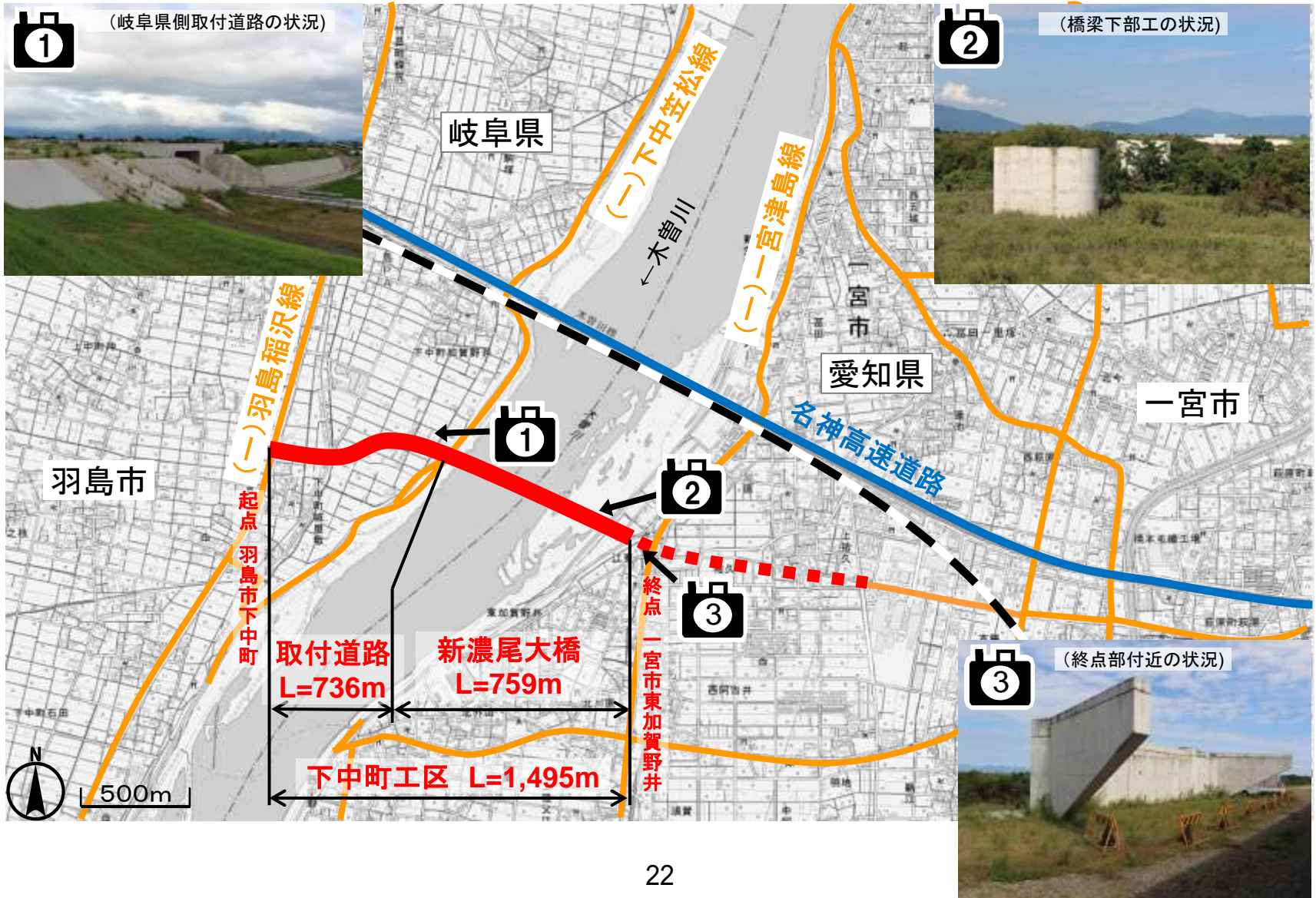
凡例		
高規格幹線道路	供用中区間	
	未供用区間	
地域高規格道路	計画路線(供用中)	
	計画路線(未供用)	
一般国道		

一般県道 羽島稲沢線について
 県内路線延長 : 5km
 県内改良率 : 74%

位置図②



位置図③



事業概要

はしまし しもなかちょう いちのみやし ひがしかがのい

◆起 終 点：羽島市下中町～一宮市東加賀野井

◆全体延長：1, 495m

◆総事業費：約182億円

◆事業着手：平成13年度

◆完 成：平成35年度

◆幅 員：車道 3.25m × 2車線

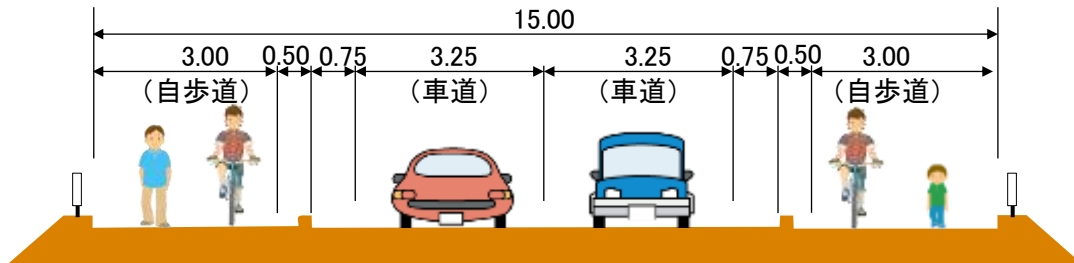
：自転車歩行者道 土工部 3.0m（両側）

橋梁部 3.0m（片側）

◆標準横断面図

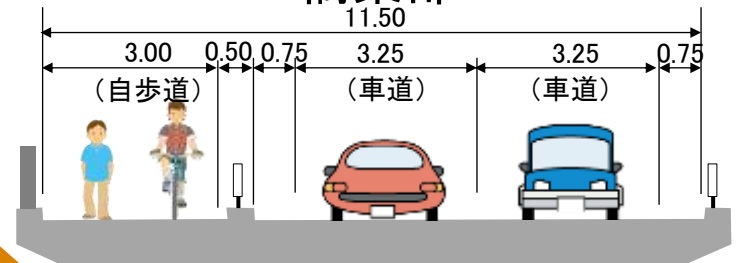
土工部

15.00



橋梁部

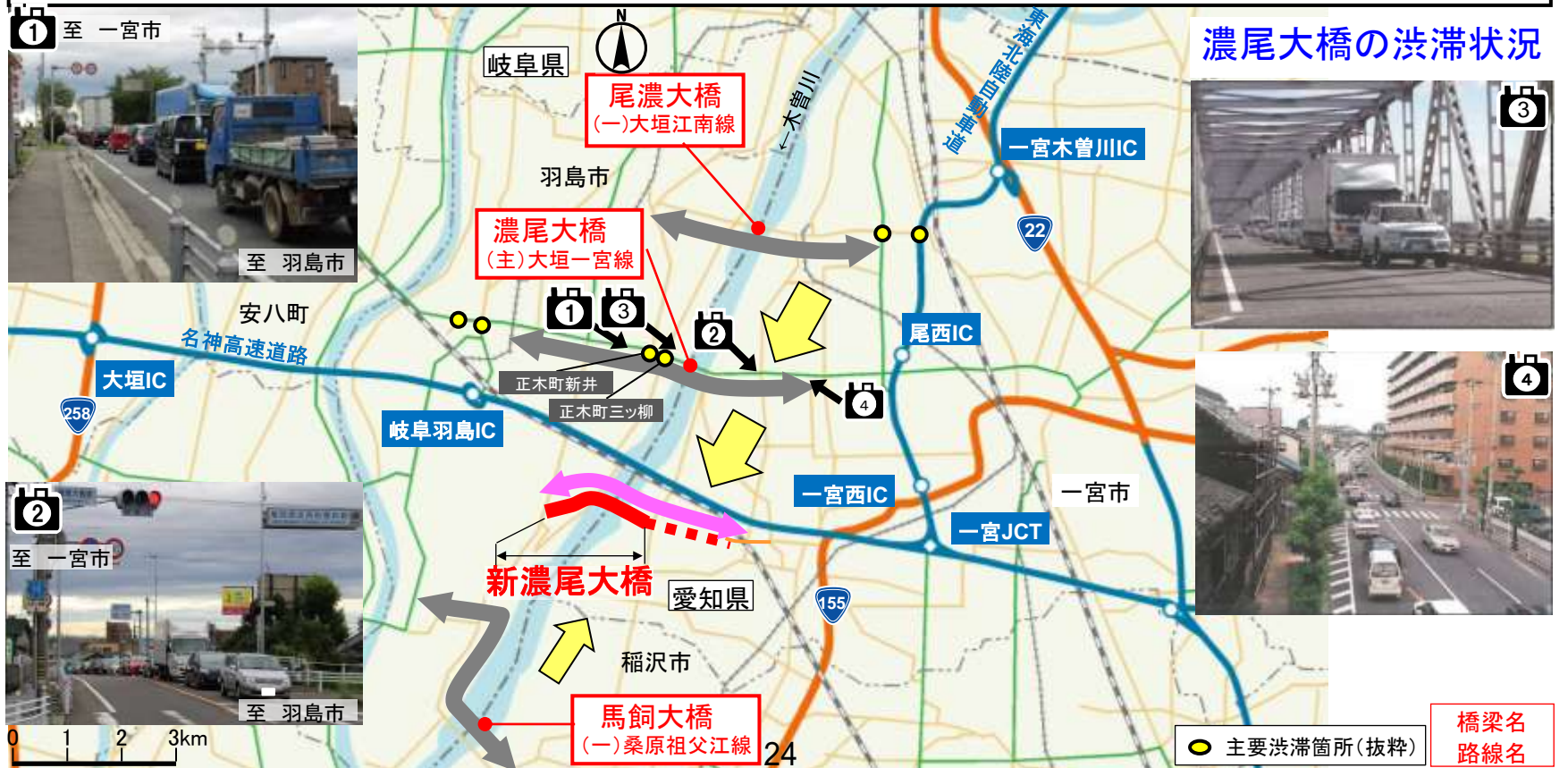
11.50



事業の目的①

◆渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 木曾川渡河部周辺には主要渋滞箇所が点在し、周辺道路は慢性的な交通渋滞が発生。
- 新濃尾大橋の整備により、木曾川渡河部における混雑を緩和し、交通の円滑化を図る。



主要渋滞箇所：平成24年度に、中部地域各県の道路交通渋滞対策推進協議会および中京圏渋滞ボトルネック対策協議会において選定

事業の目的②

◆隣接県との産業振興の推進

- 岐阜羽島 I C 周辺で工場や大規模商業施設の立地が進んでいる。
- 新濃尾大橋の整備により、円滑な交通が確保され、物流の効率化や産業振興の促進が期待される。



■尾西工場団地



事業の目的③

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 当該区間に並行し、上流側に濃尾大橋（大垣一宮線）、下流側に東海大橋（津島南濃線）が第2次緊急輸送道路に指定。
- 当該工区の整備により、災害時の緊急活動を支援（第2次緊急輸送道路に追加予定）



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 95%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 4%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的效果率

前回事業再評価時
B/C = 1.4 (全体)

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.4 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)に基づき算出

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆周辺開発の進展

- 近隣の岐阜羽島IC周辺では、大規模商業施設の立地や工業団地への企業進出がみられる。
- 新濃尾大橋の整備により、岐阜羽島ICのアクセスが向上し、物流強化や商業施設利用者の増加が期待される。



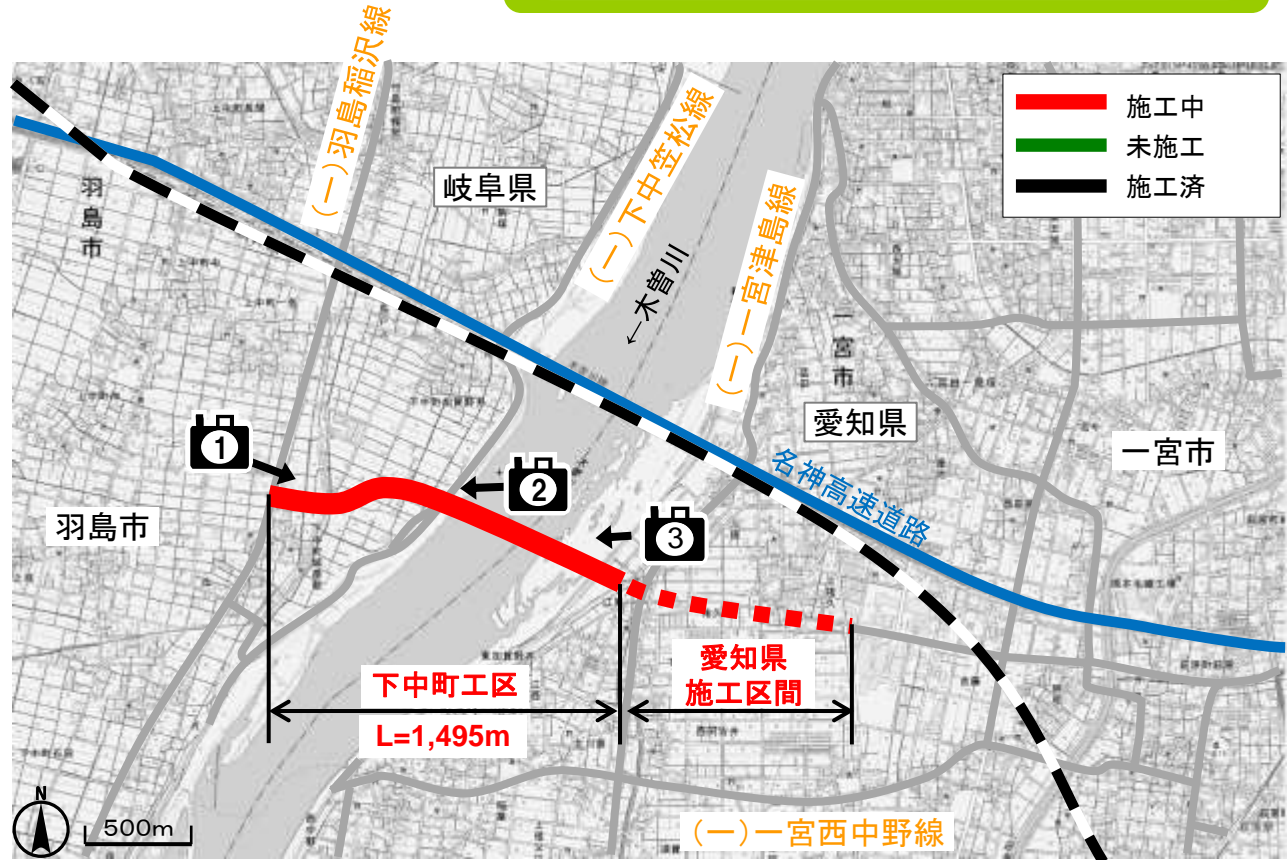
事業の進捗状況

全体進捗率 23% ※

用地補償進捗率 98% ※

工事進捗率 16% ※

※ 平成27年度末事業費ベース

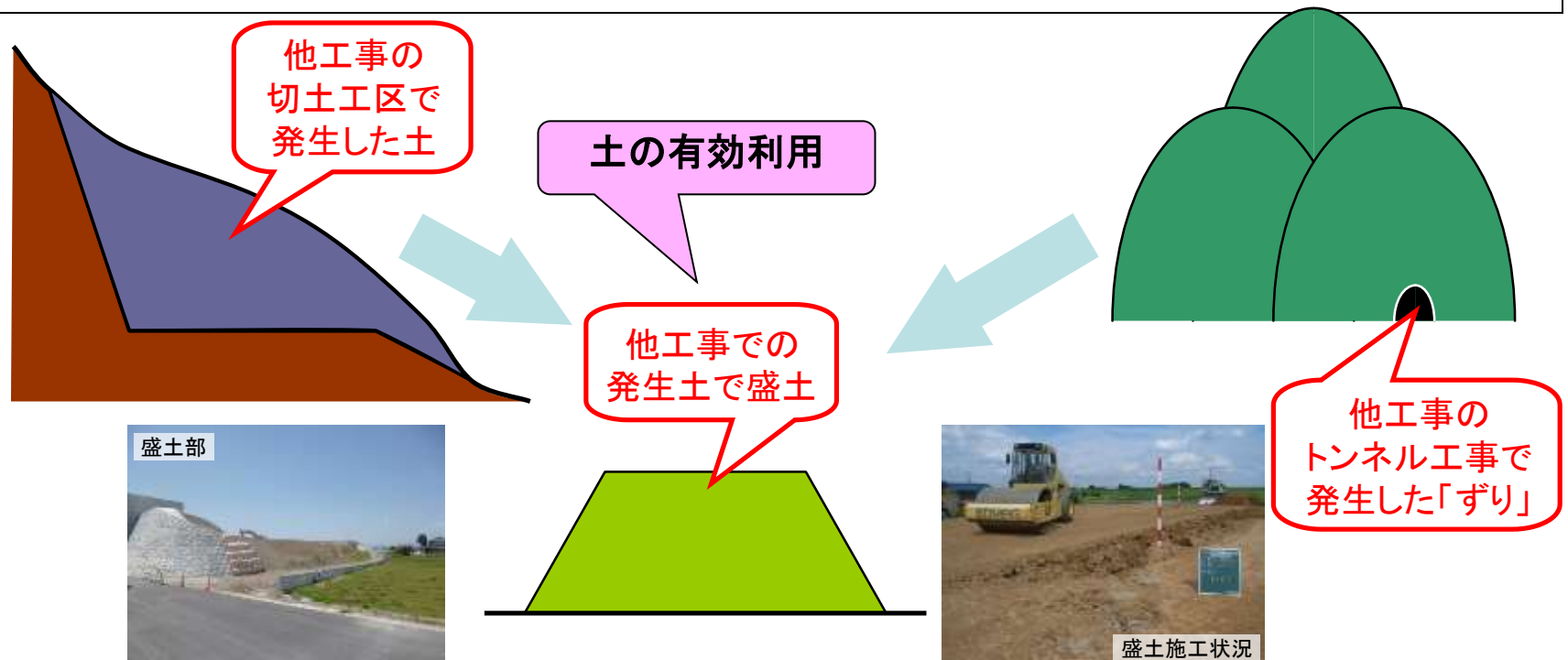


コスト削減の取り組み

◆盛土材の有効利用

■他工事で発生したトンネルずりや切土による発生土を盛土部に有効利用

約5千万円のコスト削減



自然環境への配慮

◆学識経験者による委員会の設置

- 新濃尾大橋架橋予定の木曾川に、イタセンパラ(環境省絶滅危惧ⅠA類、岐阜県絶滅危惧Ⅰ類、愛知県絶滅危惧ⅠA類)の生息を確認した。
- このため「新濃尾大橋(仮称)架橋に伴う環境影響検討委員会」を設置し、河川環境に配慮した計画を立案した。
- 工事箇所周辺のイタセンパラの追い出し、避難移動の実施。イタセンパラが産卵に使用する二枚貝の避難移植の実施。



環境影響検討委員会(H28)



31 イタセンパラ



避難移植(H27)

今後の方針(案)

○新濃尾大橋の完成は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。

○地元住民および関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



事業を継続

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 (路線・河川名等)	道路改築事業（社会資本整備総合交付金） (主要地方道金山明宝線 小川・畑佐工区)	
事業実施箇所	ぐじょうしめいほうおがわ 郡上市明宝小川 ～ ぐじょうしめいほうはたき 郡上市明宝畑佐		事業主体	岐阜県
採択年度	平成12年度	完了予定年度	平成34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>主要地方道金山明宝線は、岐阜県下呂市金山町を起点とし、岐阜県郡上市明宝畑佐へ至る延長約37kmで、緊急輸送道路にも指定されている重要な幹線道路である。当該事業はこのうち郡上市明宝小川～郡上市明宝畑佐の隘路区間について改良するものであり、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、雨量規制区間の解消、隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保を目的としている。</p>			
事業概要	<p>事業延長：3,380m 車道幅員：2.75m×2車線 主要構造物：(仮称) めいほうトンネル1,653m、小川3号橋115m</p>			
概要図	<p>The map shows the project area for the extension of the main prefectural road (金山明宝線) between the small stream (小川) and the field (畑佐) sections. The total extension is 3,380m. The field section is 1,380m long, and the small stream section is 2,000m long. The map includes a legend for project areas, opening areas, national roads, prefectural roads, and other roads. Two photo insets, labeled '写真①' and '写真②', show the current road conditions. The map also indicates the location of the project relative to the surrounding area, including the city of Shirakawa and the town of Yamashiro. A scale bar indicates 1:25,000 and 500m. The map was photographed on June 27, 2016.</p>			
(C) 岐阜県	至 郡上市和良		撮影：平成28年6月27日	

事業再評価
道路改築事業

主要地方道 金山明宝線
小川・畑佐工区

県土整備部 道路建設課

平成28年10月

位置図 ①



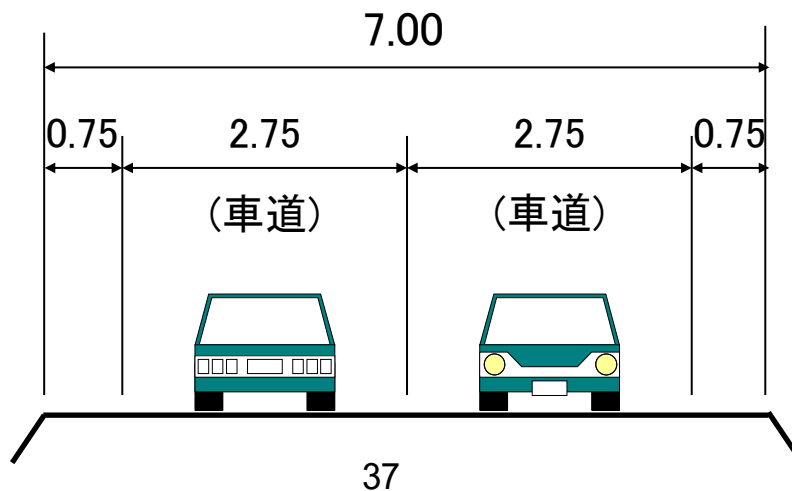
主要地方道金山明宝線について
路線延長 : 47km
改良率 : 61%

事業概要

ぐじょう めいほう おがわ ぐじょう めいほう はたさ

- ◆起 終 点：郡上市明宝小川～郡上市明宝畑佐
- ◆全体延長：3,380m
- ◆総事業費：約76億円
- ◆事業着手：平成12年度
- ◆完成予定：平成34年度
- ◆幅 員：車道 2.75m×2車線

標準横断図



事業の目的①

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (主) 金山明宝線 小川・畑佐工区は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間は、小川地区と郡上市中心部を最短で接続する道路
- 急峻な地形であり、度々災害が発生



事業の目的②

◆雨量規制区間の解消

- (主) 金山明宝線には、2ヶ所の雨量規制区間がある
- 当該工区の整備により、郡上市側は常時通行可能となる



■ (主) 金山明宝線の年別通行規制実績

年次	通行規制(通行止)回数	
	①郡上市側	②下呂市側
H23	0	1
H24	0	1
H25	0	1
H26	1	2
H27	1	0

【異常気象時通行規制区間】
連続雨量90mm以上、
2時間雨量60mm以上で通行止

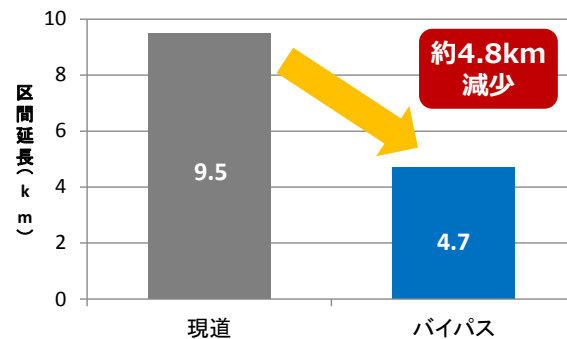
事業の目的 ③

◆所要時間短縮による郡上市街地へのアクセス向上

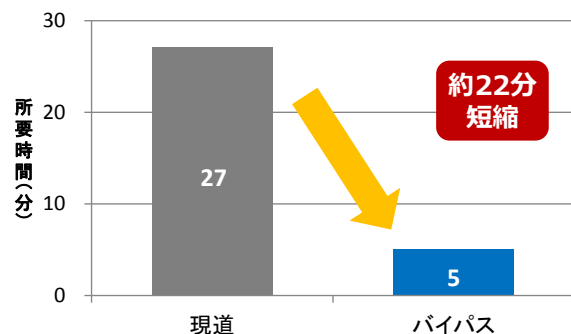
- 直線的にアクセス可能になり、区間延長は約4.8km減少
- 区間延長の減少と走行速度の向上により、起点～終点間は約22分短縮
- 所要時間の大幅な短縮により、郡上市街地へのアクセス性が飛躍的に向上



■区間延長の変化



■所要時間の変化



※BPルートの延長はふるさと林道の区間を含む
 ※平成42将来交通量推計より算出した区間速度を用いて所要時間を算定

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 89%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 10%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

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

[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

◆高齡化と過疎化の進行

- 高齡化がますます進行 小川地区 40%→44%
 - 高齡化が進む一方で、小川地区内に診療所※があるものの、多くの高齡者は専ら郡上市街方面へバスや自家用車で通院
- ※週1日の診療のみが行われている



■小川地区の人口等(H23年)

集計項目	人数
世帯数	71世帯
人口	209人
0～14歳の人口	19人
15～64歳の人口	107人
65歳以上の人口	83人
高齢者率 40%	

■小川地区の人口等(H28現在)

集計項目	人数
世帯数	64世帯
人口	177人
0～14歳の人口	15人
15～64歳の人口	84人
65歳以上の人口	78人
高齢者率 44%	

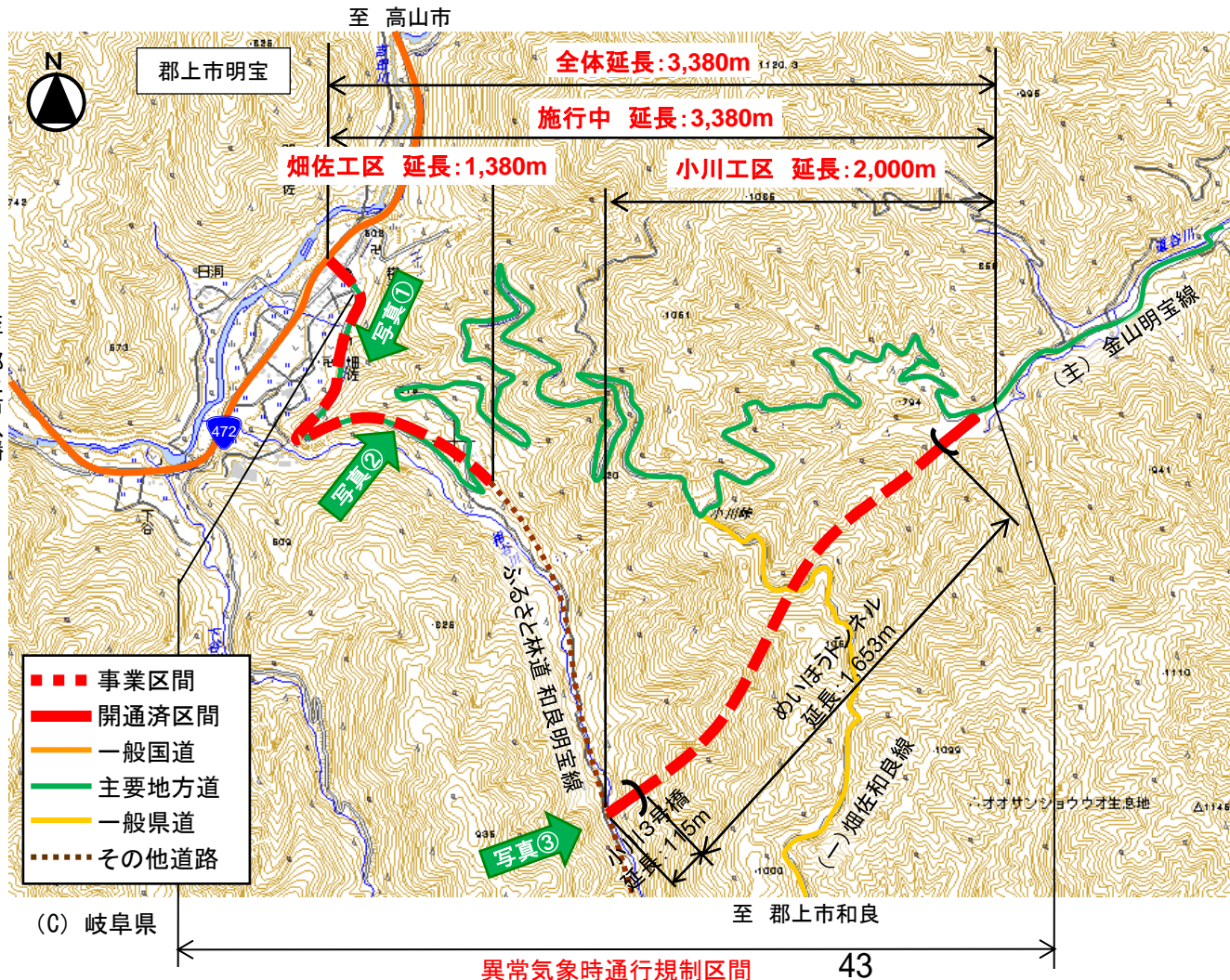
事業の進捗状況

全体進捗率 39% ※

用地補償取得率53% ※

工事進捗率 34% ※

※ 平成27年度末事業費ベース

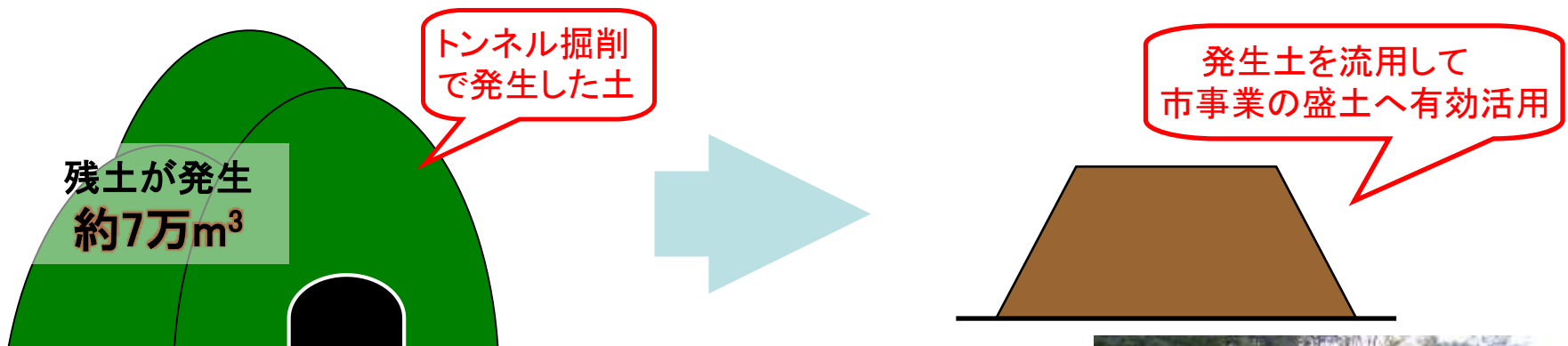


撮影: 平成28年6月27日

コスト縮減の取り組み

◆現場発生土の有効利用による処分費縮減

■めいほうトンネル掘削による発生土（約7万m³）を市事業の盛土に流用（有効利用）することにより、残土処理費の約1.5億円を削減



$$\begin{array}{|c|} \hline \text{残土} \\ \hline \text{約7万m}^3 \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{処理単価} \\ \hline 2,100\text{円/m}^3 \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{残土処分費} \\ \hline \text{約1.5億円} \\ \hline \end{array}$$

約1.5億円のコスト縮減



環境への配慮

◆施工法面の緑地回復

■畑佐工区に発生した切土法面において在来種による緑化を行い、自然環境への影響を緩和し、景観へ配慮

法面緑化断面(左写真:施工時 右写真:現在)



撮影:平成23年3月

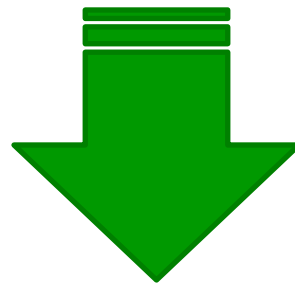


撮影:平成28年6月

対応方針（案）

○主要地方道金山明宝線小川・畑佐工区の完成は、安全で円滑な住民の生活を確保し、災害時に機能するネットワークとなる。

○地元住民および関係自治体から事業の早期完成の強い要望がある。



＝供用に向け、事業継続＝