

【道路建設課所管 再評価審議資料】

○再評価対象箇所一覧表	・・・p1
○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	・・・p3
○再評価実施箇所（附図）	・・・p5～6
○説明資料（パワーポイント）	
・道路改築事業の整備方針	・・・p7～8
5）道路改築事業（高規格幹線道路 I Cアクセス） 「(国) 256号 高富バイパス」	・・・p9～16
6）道路改築事業（地域連携推進事業費補助） 「(国) 257号 中津川工区」	・・・p17～24



令和2年度 再評価対象箇所一覧表 8月19日審議箇所

【県土整備部 道路建設課】

番号	事業名	路線・地区 ・河川名等	実施箇所 (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) 用地補償費 工事費等	実施済み額 (百万円) 用地補償費 工事費等		進捗率 (%) 用地補償費 工事費等		経過年数 (R3.3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 地元意向	環境との調和 への配慮事 項	事業費縮減	費用対効 果分析	対応方針 (案)	特記事項	
						全体事業量 (km)	事業 実施率 (%)															
5	道路改築事 業	(国)256号 高倉ハイパス	山県市	H8	R6	3830	2671	69.7%	15,500 3,927 11,573	12,585 3,161 9,424	81.2% 80.5% 81.4%	25	山県ICへのアク セス向上 津海線とによる円 滑な交通の確保 災害時に有効に機 能するネットワーク の確保	-	東海環状自 動車の整備 備	沿線住宅地 の生活環境 に配慮	-	1.4 (1.8)	継続	H27再評 価		
6	道路改築事 業	(国)257号 中津川工区	中津川市	H28	R9	5080	0	0.0%	30,000 5,970 24,030	2,530 2,000 530	8.4% 33.5% 2.2%	5	岐阜県へのアク セス向上 新たな道路ネット ワークの形成 円滑な交通の支援	-	金山下呂道 路と和良金山 道路の開通	事業沿線の 動植物への 配慮	-	2.0 (1.3)	継続	H28事業 化		

費用対効果分析:( )は前回再評価時の投資効果率



令和2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"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>
		その他項目	
	費用 ≪C≫ の算定	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	原則費用便益比（B／C）1.0以上		



# 令和2年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	5	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道256号 高富バイパス
事業実施箇所	やまがたしきが やまがたしいきみ 山県市佐賀～山県市伊佐美		事業主体 岐阜県
採択年度	平成8年度	完了予定年度	令和6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（経過措置）		
事業目的	<p>一般国道256号は、岐阜県岐阜市を起点とし、山県市、中濃及び東濃地域を經由して、長野県飯田市に至る延長約247kmの路線で、第二次緊急輸送道路に指定される重要な路線である。</p> <p>当該事業は、このうち岐阜市・山県市境から山県市内の約3.8kmのバイパスを整備するものであり、東海環状自動車道「山県IC」へのアクセス向上、渋滞緩和による円滑な交通の確保及び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 L = 3,830m</p> <p>車道幅員：3.25×4車線（山県IC以南）：3.25×2車線（山県IC以北）</p>		
概要図			

# 令和2年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番 号	6	事 業 名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道257号（濃飛横断自動車道（中津川工区））	
事業実施箇所	なかつがわしこまぼ なかつがわしなすびがわ 中津川市駒場～中津川市茄子川		事業主体	岐阜県
採択年度	平成28年度	完了予定年度	令和9年度	
再評価の実施基準	事業着手年度から5年間で経過した時点で継続中の事業（経過措置）			
事業目的	濃飛横断自動車道は郡上市を起点とし、中津川市へ至る延長約80kmの地域高規格道路である。当該事業はこのうち中津川市駒場から中津川市茄子川の5,080mのバイパスを整備するものであり、リニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上や地域間の観光交流の促進を目的としている。			
事業概要	事業延長 L=5,080m 事業幅員：3.25×2車線（概ね駅より北側）、3.25×4車線（概ね駅より南側）			
概要図				

# 令和2年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和2年8月19日

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

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

# 道路改築事業の整備方針

## 重点施策(令和2年度)

### 地域にあふれる魅力と活力づくり

#### ◇物流・観光を支える道路ネットワークの構築

- 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及び中部縦貫自動車道の整備促進
- 濃飛横断自動車道の整備推進
- 地域と地域をつなぐ幹線道路等の整備

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

### 健やかで安らかな地域づくり

#### ◇強靱な県土整備

- 水害や土砂災害から命と暮らしを守る基盤整備の推進
- 早期復旧に不可欠な道路ネットワークの確保

#### ◇生活を支えるインフラの整備

- 安全・安心な通学路等の整備の推進

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

# 事業再評価 道路改築事業

## 一般国道256号

たかとも

## 高富バイパス

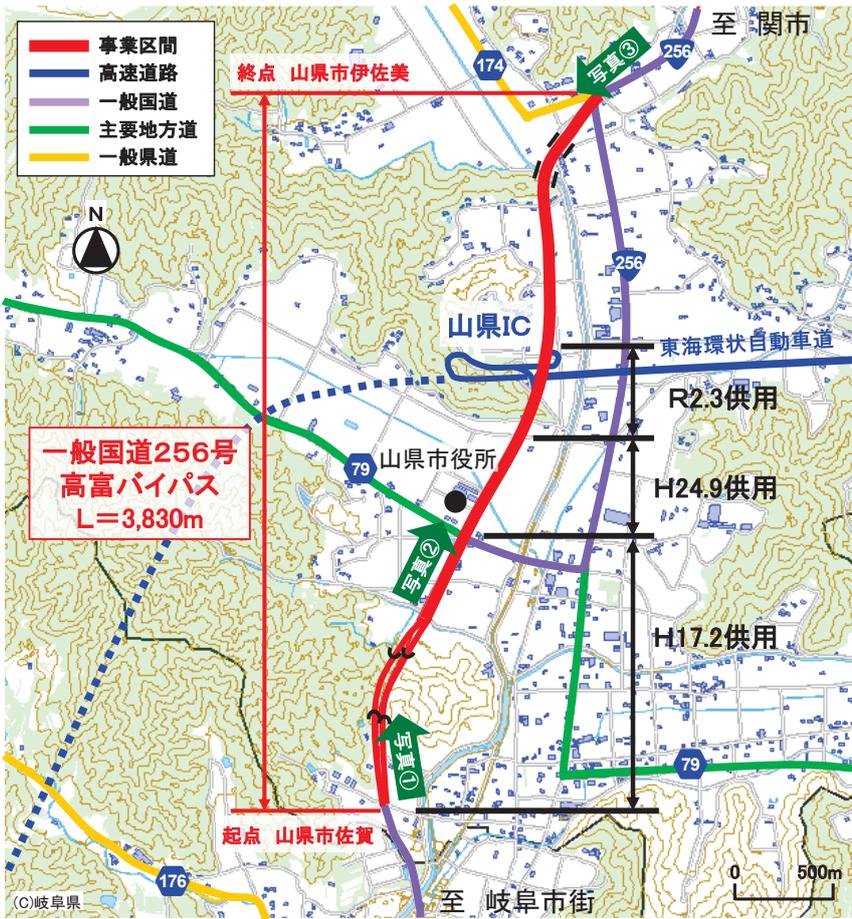
県土整備部 道路建設課  
令和2年8月19日



### 位置図①



## 位置図②

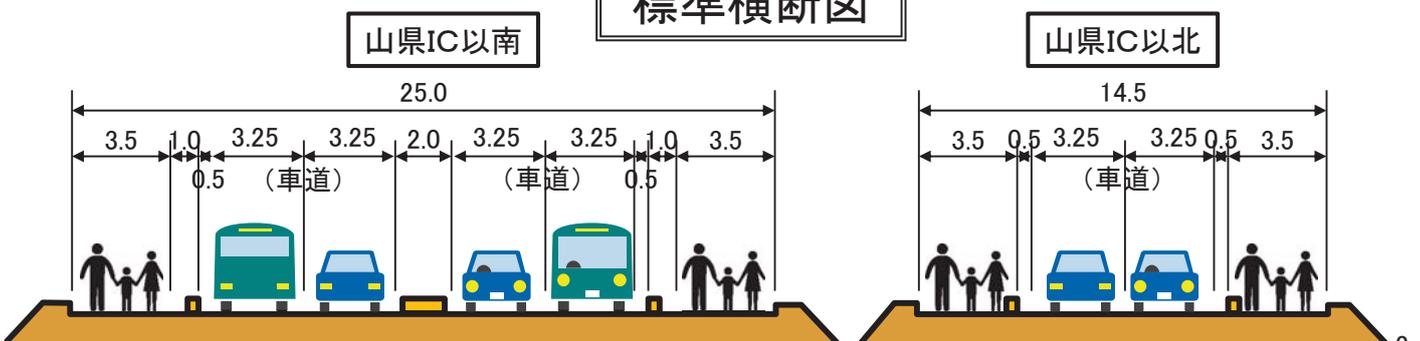


2

## 事業概要

- ◆ 起 終 点 : やまがたしさが やまがたしいさみ 山県市佐賀～山県市伊佐美
- ◆ 全体延長 : 3, 830 m (トンネル延長 L = 497 m, 463 m)
- ◆ 総事業費 : 約 155 億円
- ◆ 事業着手 : 平成 8 年度
- ◆ 完成予定 : 令和 6 年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25 m × 4 車線 (山県IC以北は 2 車線)  
: 歩道 3.50 m (両側)
- ◆ 道路規格 : 第 4 種第 1 級

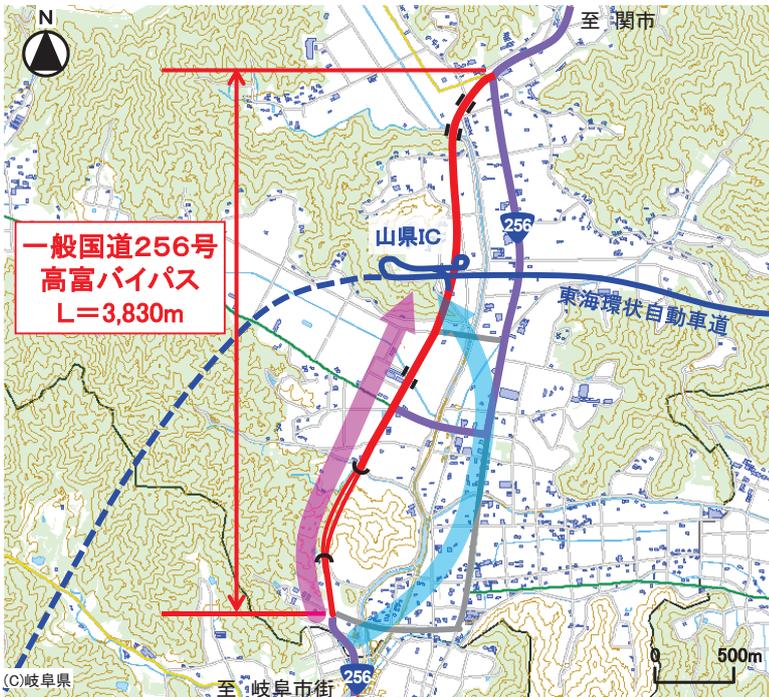
### 標準横断面図



# 事業の目的①

## 活力: 東海環状自動車道「山県IC」へのアクセス向上

- 県土1700km骨格幹線ネットワークの骨格幹線補完ネットワーク道路
- 東海環状自動車道と連携した広域ネットワークを形成



高富BP起点から山県ICまでの所要時間

整備前 8分 → 整備後 2分

約6分の時間短縮

山県市周辺の主要な幹線道路を連絡し、より広域なネットワーク形成を支援

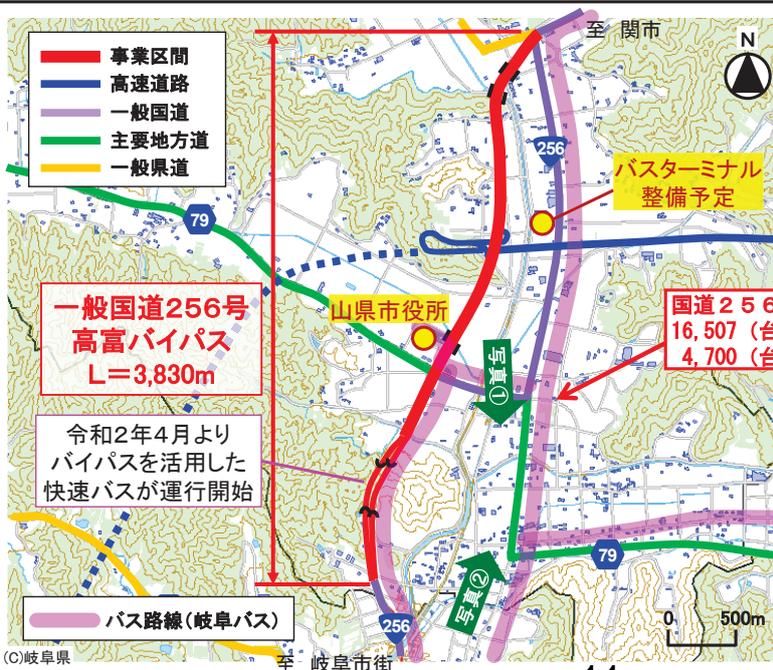
→ 整備前のルート  
→ 整備後のルート

4

# 事業の目的②

## 活力: 渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 山県市内における国道256号は通過交通と地域交通が混在し混雑
- 国道256号は、岐阜市内と山県市内を結ぶバス路線に指定
- 交通混雑を緩和し、安全で円滑な交通の確保が必要



写真①路線バス(岐阜バス)



国道256号の交通量  
16,507 (台/日) 平成27年道路交通センサス  
4,700 (台/日) バイパス整備後の将来交通量

写真②通勤時間帯の混雑状況



5

# 事業の目的③

## 安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 東海環状自動車道(第1次緊急輸送道路)に接続し、災害時に有効に機能するネットワークを構築
- 山縣市北部から第3次救急医療施設までのアクセス時間短縮に寄与



山縣市北部(中洞)から  
岐阜大学医学部附属病院まで

整備前 34分 → 整備後 13分  
(うち高富バイパスによる効果 11分→8分)

**約21分の時間短縮**

→ 整備前のルート  
→ 整備後のルート

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

### ◆ 東海環状自動車道の整備

- 東海環状自動車道(関広見IC～山県IC)が令和2年3月に開通
- 東海環状自動車道へのアクセスを支援し、広域交通網の形成に寄与
- 山縣市・岐阜市への往来や、バイパス沿線の開発による当該路線の利用者の増加が見込まれる



# コスト縮減の取り組み

- ・ 発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取入れた上で、最適な計画で工事を実施中
- ・ 今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、コスト縮減にむけ継続的に検討していく

8

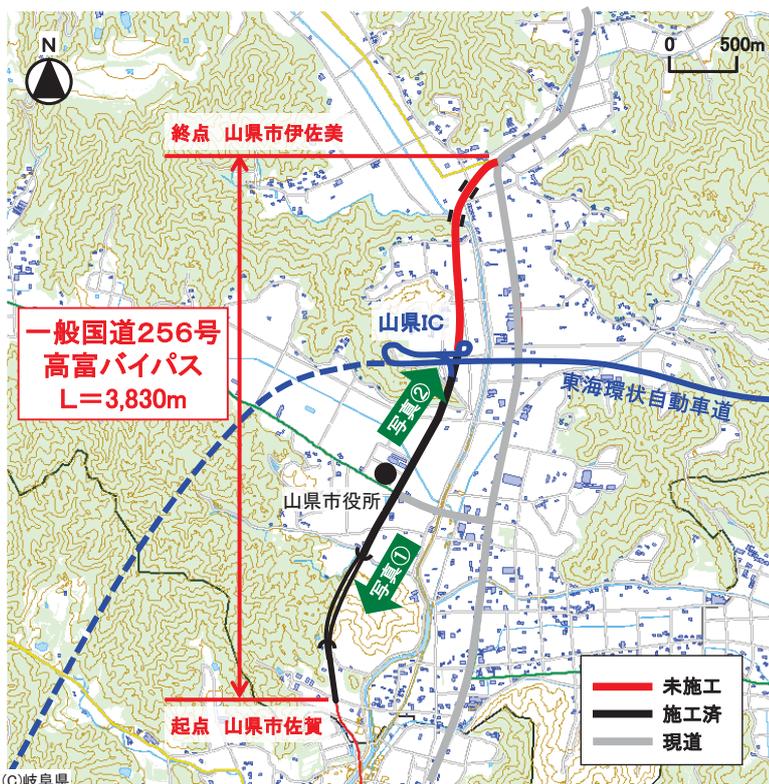
## 進捗状況

全体進捗率 81%※

用地補償進捗率 80%※

工事進捗率 82%※

※ 令和元年度末事業費ベース



9

# 事業の施工状況

施工箇所位置図



施工前の状況



10

# 事業の施工状況

現在の状況



本線部

地盤改良状況



- ・副道(山県市管理)が令和2年6月に供用開始
- ・IC以北の本線部分は、軟弱地盤が存在するため中層混合処理工による地盤改良を実施

## 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 96%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 3%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

### 投資的効果率

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

前回再評価時  
(H27年度)  
1.8

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30.2）に基づき算出

12

## 対応方針(案)

○高富バイパスの整備は、東海環状自動車道山県ICへのアクセス向上、渋滞緩和による円滑な交通の確保、災害時に有効に機能するネットワークの確保など、当地域の発展に大きく寄与する。

○地元住民および関係市(山縣市)からの事業継続、早期完成の強い要望がある。



**＝供用へ向け、事業継続＝**

令和2年度  
岐阜県事業評価監視委員会  
費用対効果分析資料

■事業名

【道路改築事業】「一般国道256号 高富バイパス」

■事業内容

延長L=3,830m、幅員3.25×4車線（山県IC以南）、3.25×2車線（山県IC北部）

■費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：H27)	今回 (基準年：R2)	備考
事業期間		H8～R10	H8～R6	
費用 (億円)	事業費	175.2	223.5	
	維持管理費	1.2	1.9	
	合計（C）	176.4	225.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	281.1	309.6	
	走行経費減少便益	36.2	8.8	
	交通事故減少便益	8.8	5.3	
	合計（B）	326.0	323.7	
費用対効果分析結果（B／C）		1.8	1.4	

※金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の価値に換算したものの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国交省道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・費用を現在価値化する際の基準年が前回の平成27年から令和2年に変更になった。
- ・将来交通量が減少したことにより、山県IC以北の車線数を4車線から2車線に変更していることから事業費は減少したが、社会的割引率が4%に設定されているため、基準年次以前の事業費が増加しており、全体費用は増加している。

【便益】

- ・H30.2に費用便益分析マニュアルが改訂され、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額の計算式が見直された。
- ・H30.2に新たな将来OD表が国土交通省より配布され、山県IC以北の計画交通量が減少したことから便益が減少した。

# 事業再評価 道路改築事業

## 一般国道257号

のうひ おうだんじ どうしゃ どう  
(濃飛横断自動車道)

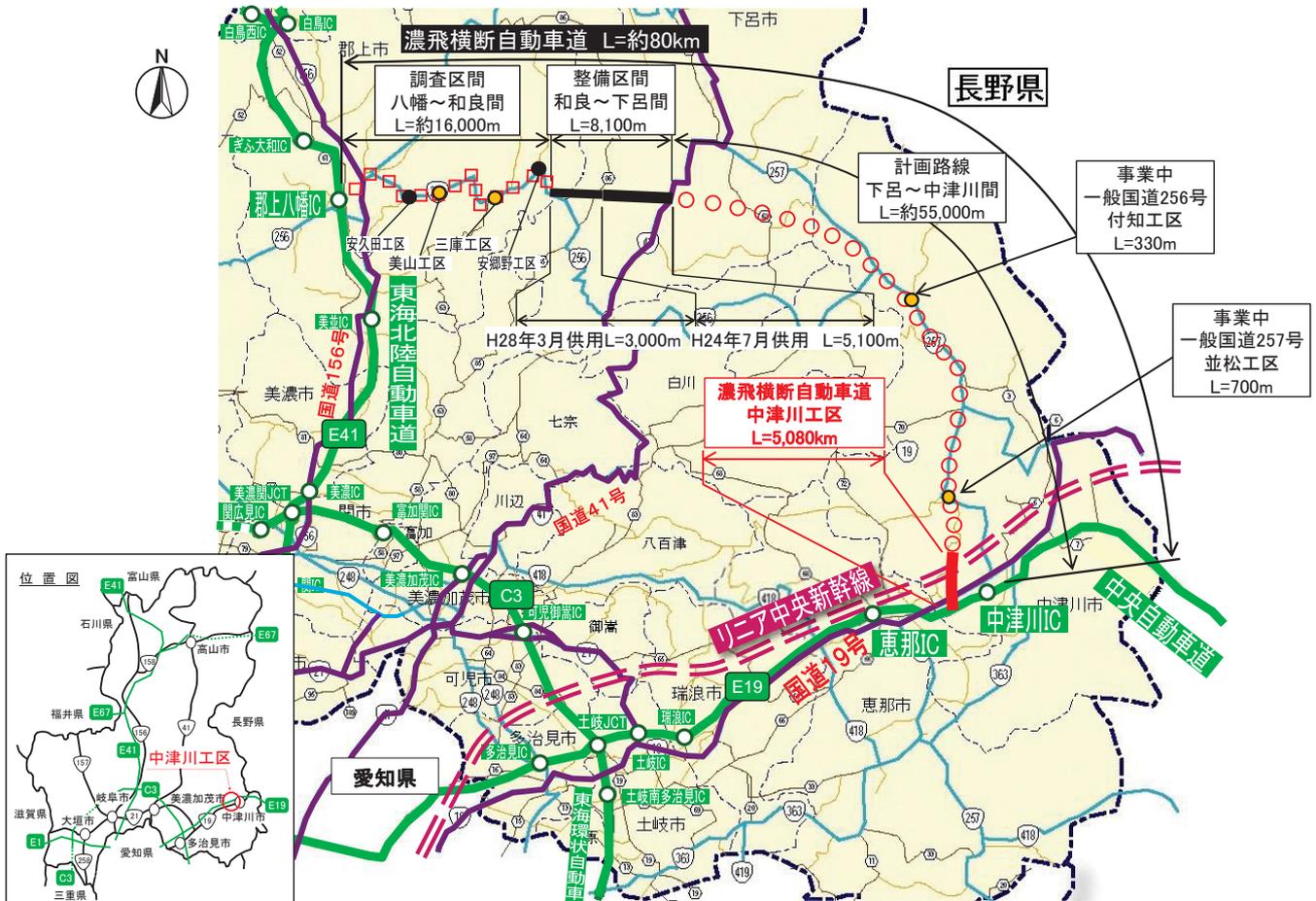
なかつ がわ

## 中津川工区

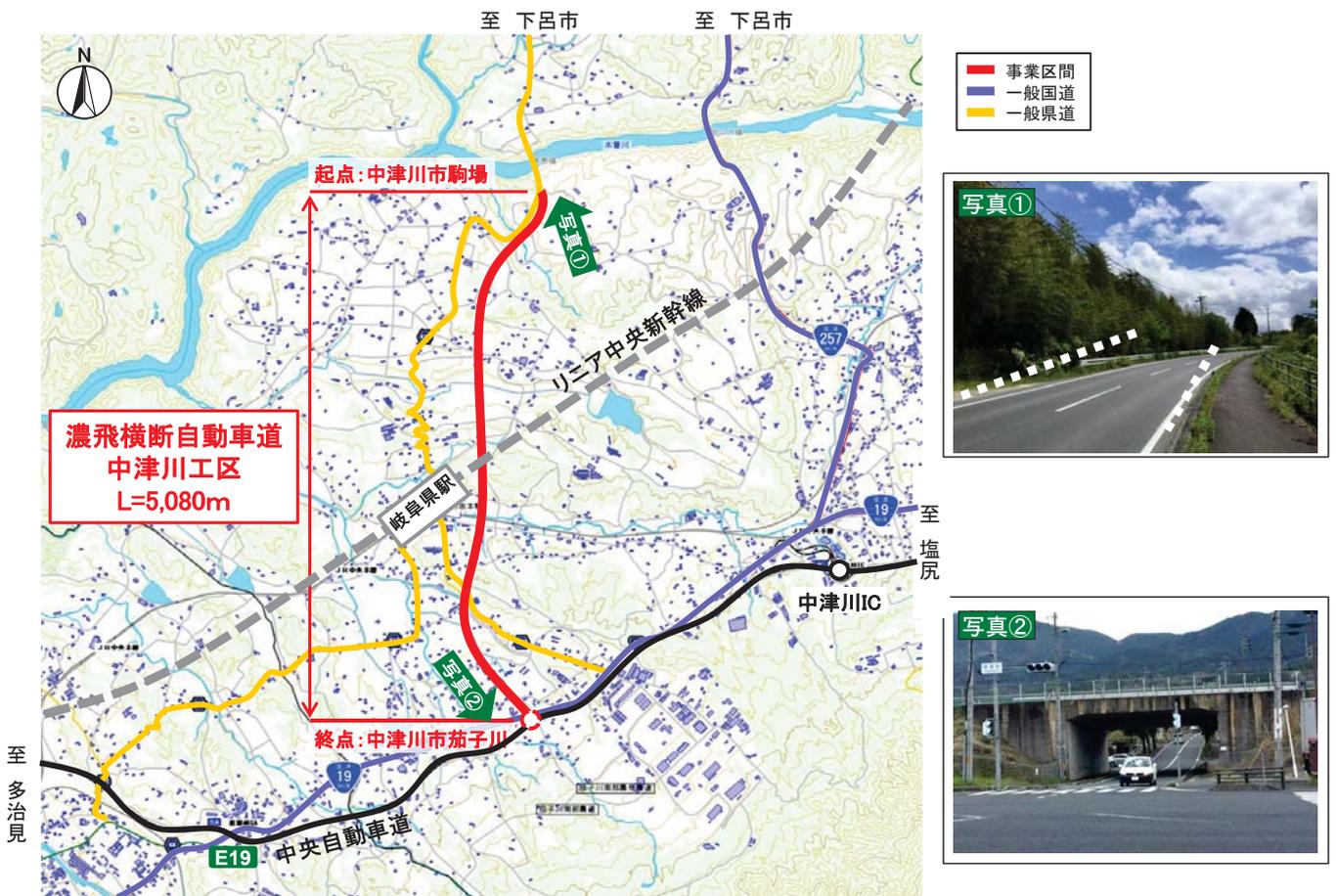
岐阜県 県土整備部 道路建設課  
令和2年8月19日



### 位置図



# 位置図2

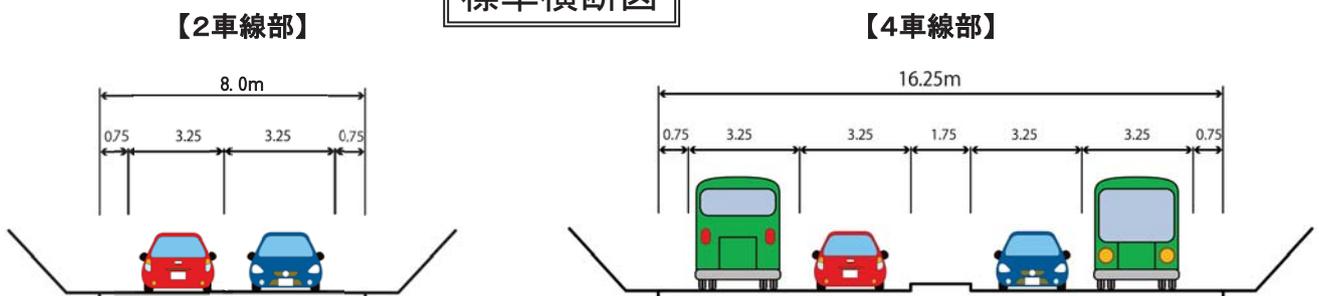


2

## 事業概要

- ◆起 終 点：なかつがわ こまんば なかつがわ なすびがわ  
中津川市駒場～中津川市茄子川
- ◆全体延長：5,080m
- ◆総事業費：約300億円
- ◆事業着手：平成28年度
- ◆完成予定：令和9年度
- ◆幅 員：車道 3.25m×2車線（概ね駅より北側）  
3.25m×4車線（概ね駅より南側）
- ◆道路規格：第3種第2級

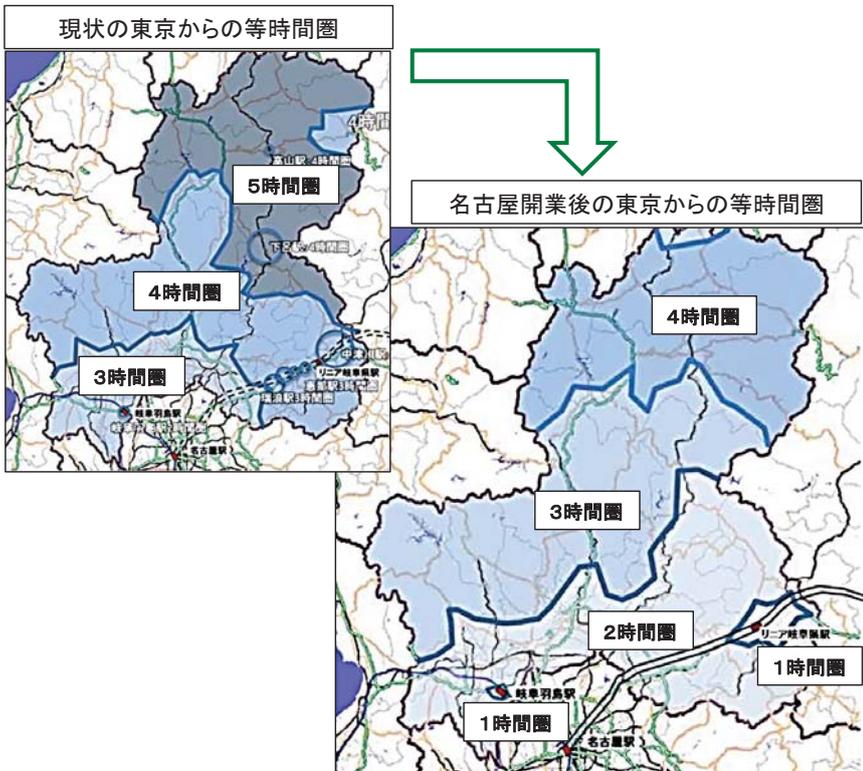
### 標準横断面図



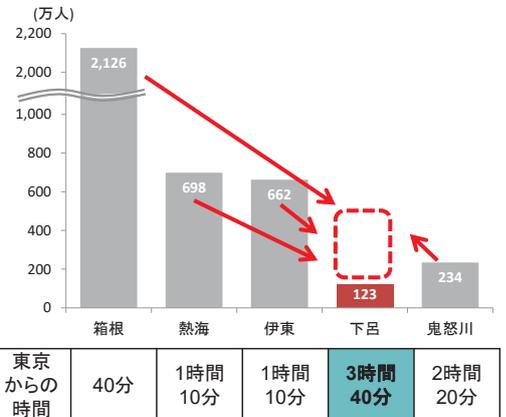
# 事業の目的①

## 活力：リニア中央新幹線岐阜駅へのアクセス性向上

- リニア中央新幹線岐阜県駅の整備により首都圏からの所要時間が大幅に短縮
- 濃飛横断自動車道を介しリニア中央新幹線の効果が県内に波及



＜東京近郊温泉と下呂温泉の観光客数＞



リニア中央新幹線と濃飛横断開通後、1時間50分に半減

出典：  
 H30年度栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果（栃木県）  
 R元年度版熱海市の観光（熱海市）  
 H30年度伊東温泉観光客実態調査報告書（伊東市）  
 H30年度岐阜県観光入込客統計調査（岐阜県）

出典：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

# 事業の目的②

## 活力：新たな道路ネットワークの形成

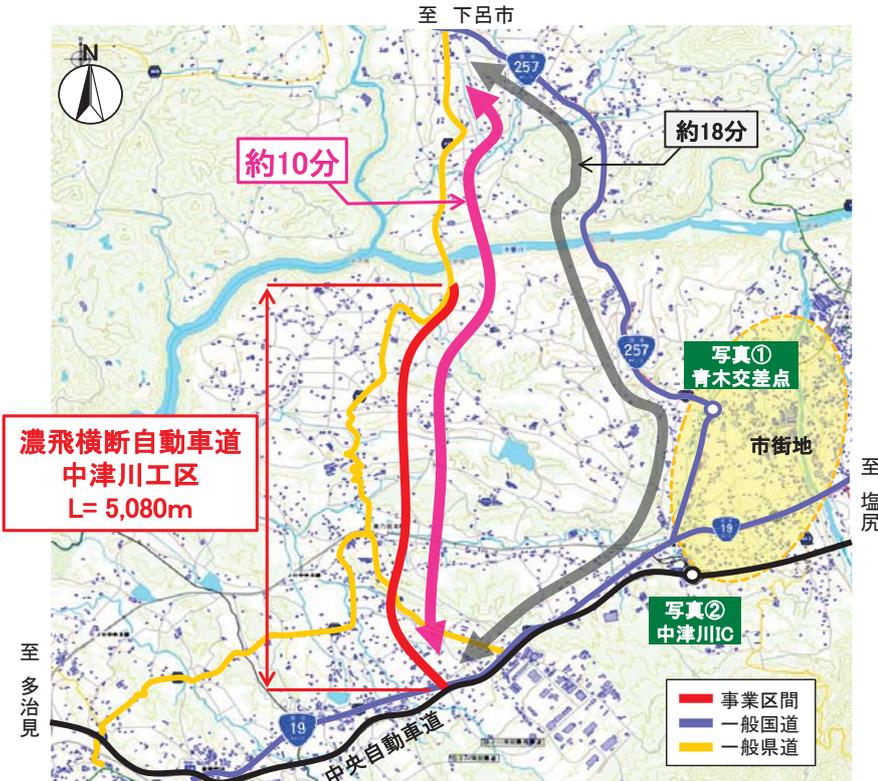
- 濃飛横断自動車道は「県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想」のうち、「主要骨格幹線ネットワーク」に位置付け
- 各地域の相互交流の促進、観光交流の促進により地域間の連携を強化



# 事業の目的③

## 安全・安心：円滑な交通の確保

- 中津川市街地では通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生
- 当該箇所の整備により、中津川市街地の渋滞を回避し、円滑な交通を確保



出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 混雑時旅行速度  
中津川工区は設計速度60km/hにて算出

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆ 金山下呂道路と和良金山道路の開通

- 金山下呂道路が平成24年7月、和良金山道路が平成28年3月に開通
- 国道256号付知工区が令和元年、国道257号並松工区が令和2年度に事業化
- 濃飛横断自動車道の整備により、さらなる地域間の連携を強化

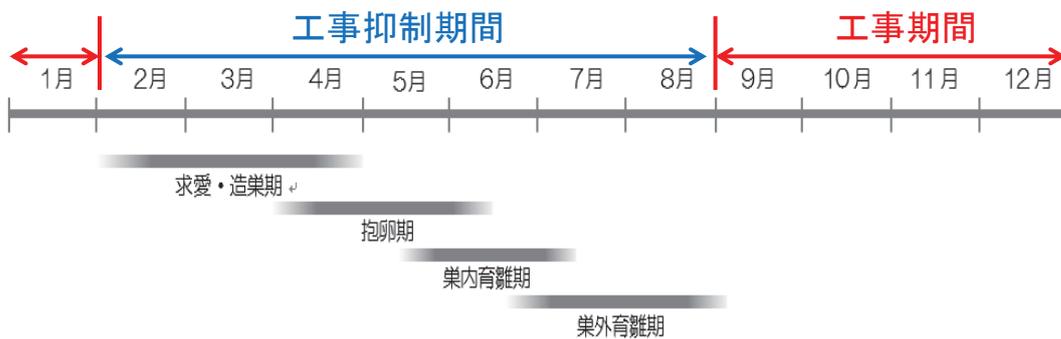


## 環境への配慮

- 事業沿線に存在する希少な猛禽類、植物に対する影響を把握するため、外部有識者を交え継続的なモニタリング調査を実施
- 工事を実施する際は、希少な動植物に影響がないよう有識者の意見等を参考に事業を進める。

### 《例）希少な猛禽類への対応案》

猛禽類の繁殖への影響を抑えるため、モニタリング調査、有識者の意見等を踏まえ、工事抑制期間を設定し、工事を実施する。



猛禽類の生活サイクル

8

## コスト縮減の取り組み

- ・発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取入れた上で、最適な計画で工事を実施中
- ・今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、コスト縮減にむけ継続的に検討していく

# 事業の進捗状況

全体進捗率 8%※

用地進捗率 34%※

工事進捗率 0%※

※ 令和元年度末事業費ベース  
 ≪地質調査の実施状況≫



≪環境調査の実施状況≫



10

## 費用対効果事業分析

### 事業の効果

- 走行時間短縮便益 ..... 効果全体の約 9.4%
- 走行経費減少便益 ..... 効果全体の約 5%
- 交通事故減少便益 ..... 効果全体の約 1%

### 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.0$$

新規事業  
 採択評価時  
 (H26年度)  
 1.3

※費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省)に基づき算出

## 対応方針(案)

○濃飛横断自動車道中津川工区の整備は、中央自動車道からリニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上、新たな道路ネットワークの形成、円滑な交通の支援に大きく寄与する。

○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。



**＝供用に向け、事業継続＝**

令和2年度  
岐阜県事業評価監視委員会  
費用対効果分析資料

■事業名

【道路改築事業】 「一般国道257号（濃飛横断自動車道） 中津川工区」

■事業内容

延長L=5,080m、幅員3.25×2車線（リニア駅IC以北）、3.25×4車線（リニア駅IC南）

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H26)	(基準年：R2)	
事業期間		H28～H38	H28～R9	
費用 (億円)	事業費	210.0	239.7	
	維持管理費	3.9	7.2	
	合計（C）	213.9	246.9	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	228.0	453.3	
	走行経費減少便益	40.0	27.1	
	交通事故減少便益	8.0	2.1	
	合計（B）	276.0	482.5	
費用対効果分析結果（B／C）		1.3	2.0	

※金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の価値に換算したものの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国土交通省 道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・費用を現在価値化する際の基準年が前回の平成26年から令和2年に変更になった。
- ・社会的割引率が4%に設定されているため、過去の事業費が増加することとなる。

【便益】

- ・H30.2に費用便益分析マニュアルが改訂され、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式が見直された。
- ・H30.2に新たな将来OD表が国土交通省より配布され、計画交通量が増加したことにより、走行時間短縮便益が増加した。
- ・社会的割引率が4%に設定されているため、将来の便益が前回便益より増加することとなる。