

【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
- 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 . . . p 3
- 再評価実施箇所（附図） . . . p 4
- 説明資料（パワーポイント）
 - 4）道路改築事業（都道府県境道路整備補助）「（一）羽島稻沢線 下中町工区」
. . . p 5～13

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（都道府県境道路整備補助）	
	事業目的	物資の流通、人の交流の活発化を促し地域集積圏間の交流を図るとともに、災害時の迅速な復旧活動や避難を支えることが期待される、都府県間を連絡する道路の整備事業について計画的かつ集中的に支援する。	
	採択基準	都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備であること 対象とする構造物：トンネル、橋梁	
	概要 (メニュー)	橋梁及び取付道路の建設	
○費用対効果の分析について	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 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益
		その他項目	
費用便益 B/C	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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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）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	4	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業（都道府県境道路整備補助） 一般県道 羽島稲沢線 下中町工区（新濃尾大橋（仮称））
事業実施箇所	はしまししもなちよう 羽島市下中町 あいちけんいちのみやしめいち ～愛知県一宮市明地	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	令和5年度
再評価の実施基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要があると判断をした事業		
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約3.1km区間（内岐阜県事業区間約1.5km）を整備するものであり、県土1,700km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：3.1km 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=0.8km（759m）（※構造物名は仮称）</p>		
概要図			
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <p>写真①: 岐阜県側取付道路の状況</p> <p>至 羽島市</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>写真②: 橋梁下部工の状況</p> <p>至 羽島市 至 一宮市</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 60%;"> <p>写真③: 愛知県側の状況</p> <p>至 一宮市 至 羽島市</p> </div> </div>		

事業再評価 道路改築事業

はしま いなざわ 一般県道 羽島稲沢線

しも なかちよう 下中町工区 しんのうび おおはし (新濃尾大橋(仮称))

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和2年11月18日



位置図

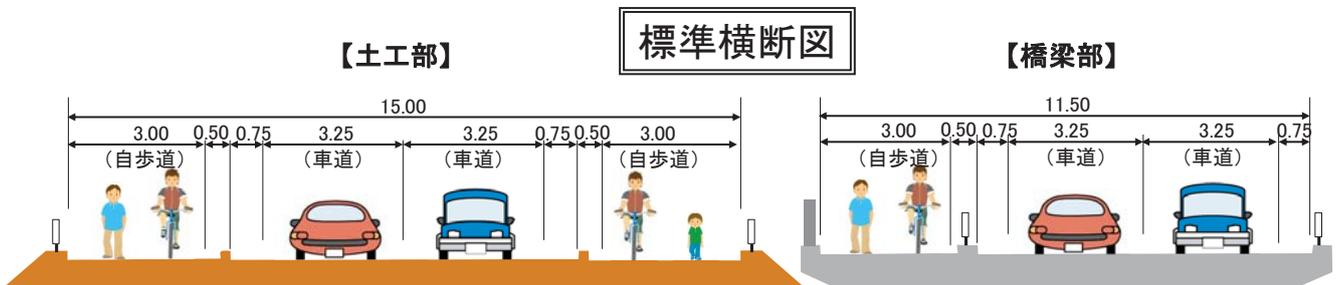


位置図 2



事業概要

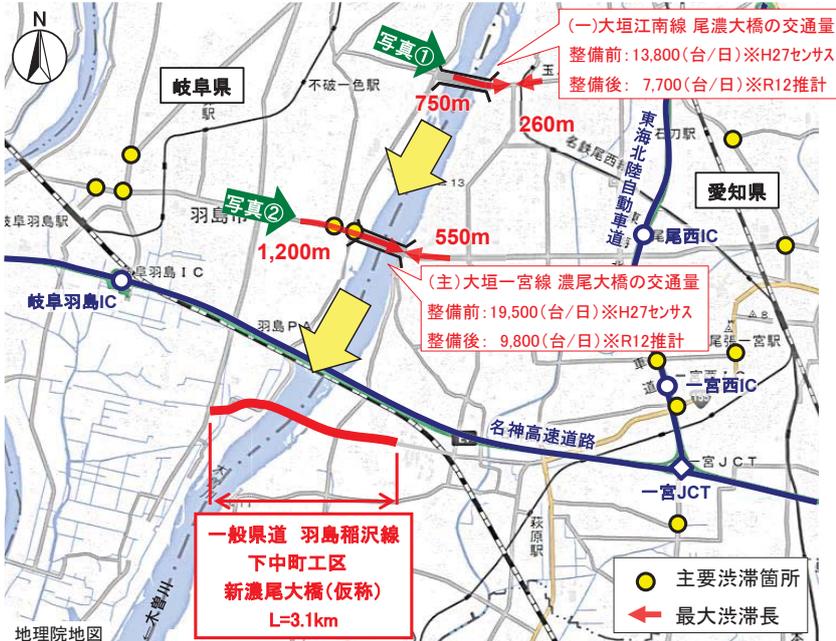
- ◆起 終 点：岐阜県羽島市下中町～愛知県一宮市明地
- ◆全体延長：3.1km（うち岐阜県事業区間1.5km）
- ◆総事業費：約290億円（岐阜県：108億円、愛知県：182億円）
- ◆事業着手：平成13年度
- ◆完 成：令和5年度
- ◆道路規格：第3種第2級
- ◆幅 員：車道 3.25m×2車線
 : 自転車歩行者道 土工部 3.0m（両側）
 橋梁部 3.0m（片側）



事業の目的 ①

活力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 濃尾大橋を中心に主要渋滞箇所が点在し、周辺道路では朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生
- 当該区間の整備により、木曾川渡河部の交通が転換し、円滑な交通を確保



主要渋滞箇所: 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会(令和2年2月時点) 整備前交通量: 平成27道路交通センサス
愛知県道路交通渋滞対策推進協議会(令和元年8月時点) 整備後交通量: 新濃尾大橋(仮称)整備後の将来交通量
最大渋滞長: 令和2年7月22日(水)朝ピーク時

写真①: 尾濃大橋付近



写真②: 濃尾大橋付近



4

事業の目的 ②

活力：隣接県との産業振興の推進

- 周辺では工場や大規模商業施設が立地
- 木曾川渡河部のボトルネックを解消し、物流の効率化や産業振興を促進



■岐阜羽島インター南部東地区計画区域



出典: 羽島市HP

明地工業専用地域から
岐阜羽島ICまでの所要時間

整備前23分 → 整備後11分

約12分の時間短縮

整備前のルート
整備後のルート

5

事業の目的 ③

安心・安全：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 当該区間は第2次緊急輸送道路に指定予定
- 県境の救援物資の搬送経路を確保し、緊急輸送道路の機能を強化



事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆ 周辺開発の進展

- 岐阜羽島 I C 周辺では、大規模商業施設の立地や工業団地への企業が進出
- 当該区間の整備により、岐阜羽島 I C へのアクセスが向上し、物流強化や商業施設利用者の増加を促進



事業の進捗状況

全体進捗率 73%

用地補償進捗率100%

工事進捗率69%

※ 令和2年度末事業費ベース



写真①: 岐阜県側取付道路の状況



写真②: 橋梁下部工の状況



写真③: 愛知県側の状況



8

事業の施工状況(橋梁区間)

下部工施工状況

上部工施工(製作)状況



- ・下部工はP3橋脚を施工中
- ・愛知県側の上部工(P5～A2間)は現在工場製作中、令和3年2月から架設予定
- ・岐阜県側の上部工(A1～P5間)は12月から施工予定

事業の施工状況(取付区間)

岐阜県側施工状況



愛知県側施工状況



■岐阜県側

- ・起点部(写真奥)約280mは、平成29年に完成
- ・終点側(写真手前)約150mは、10月下旬から盛土工事を実施

■愛知県側

- ・昨年度までに高架橋の下部工が完成
- ・今年10月から高架橋の上部工架設に着手

10

コスト縮減の取り組み

- ・取付道路部における発生土流用等のコスト縮減を取り入れた上で、最適な計画で工事を実施中
- ・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

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曽川に、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)工事における環境監視調査等検討委員会」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。



環境監視調査等検討委員会(R1)



イタセンパラ



避難移植(R1)

12

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 93%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 6%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

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

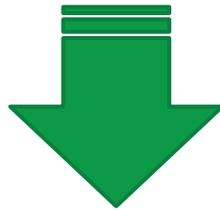
前回再評価時
(岐阜県事業区間のみ)
1.4

※費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省)に基づき算出

今後の方針(案)

○新濃尾大橋（仮称）の完成は、円滑な交通の支援、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年度第4回
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】「一般県道 羽島稲沢線 下中町工区（新濃尾大橋（仮称））」

■事業内容

延長L=3.1km、幅員3.25×2車線

■費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：H28)	今回 (基準年：R2)	備考
事業期間		H13～R5	H13～R5	
費用 (億円)	事業費	177.1	308.4	
	維持管理費	2.9	1.8	
	合計（C）	180.0	310.2	
	走行時間短縮便益	241.2	342.2	
効果 (億円)	走行経費減少便益	11.5	25.0	
	交通事故減少便益	0.04	0.8	
	合計（B）	252.8	367.9	
	費用対効果分析結果（B／C）	1.4	1.2	

※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】

- ・木曾川の浅瀬に生息する希少生物(イタセンパラ)の生息域拡大に配慮した架設工法の変更による事業費の増加【C=+約18億円】
- ・下部工掘削で生じた有害物質(ヒ素・フッ素)を含む残土の処分費追加による事業費の増加【C=+約19億円】
- ・資材・労務単価の上昇による事業費の増加【C=+約3億円】
- ・費用を現在価値化する際の基準年を平成28年から令和2年に変更したことによる事業費の増加【C=+約36億円】
- ・補助事業への移行に伴う変更(愛知県側取付道路区間の事業費の追加と、両県の管理区分に応じた維持管理原単位の採用による維持管理費の減少)【C=+約54億円】

【便益】

- ・費用便益分析マニュアルの改訂（H30年2月）による、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式の変更
- ・将来OD表の変更（H30年2月）による、計画交通量の増加に伴う、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の増加