

## 平成 22 年度第 4 回岐阜県事業評価監視委員会

## 【道路建設課所管事業審議資料】

- 再評価対象箇所一覧表 . . . p 39
- 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
  - 交通連携推進事業 . . . p 40
  - 社会資本整備総合交付金事業 . . . p 41
- 平成 22 年度 再評価実施箇所 (附図)
  - 交通連携推進事業・社会資本整備総合交付金事業 . . . p 42  
(一般国道 256 号 高富バイパス)
  - 社会資本整備総合交付金事業 . . . p 43  
(一般県道大垣江南線 小泉・西結工区)
- パワーポイント
  - 岐阜県の道路整備について . . . p 44～p 45
  - 交通連携推進事業・社会資本整備総合交付金事業 . . . p 46～p 52  
(一般国道 256 号 高富バイパス)
  - 社会資本整備総合交付金事業 . . . p 54～p 61  
(一般県道大垣江南線 小泉・西結工区)

平成22年度 再評価対象箇所一覧表

[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 (H22.4現在)	地元の意向	関連事業の進捗状況	社会経済情勢等の変化	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	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	公共道路 改築	一般国道256号 高富バイパス	山県市	H8	H27	1.6	34.8%	13,000	8,212	63.2%	14	促進要望 強い	東海環状 自動車道 西回り区 間開通 整備中	東海環状 自動車道 東回り区 間開通	生活環境へ の配慮(排 水・雑草 管理、騒音 対策)への 配慮	軟弱地盤対 策工法の具 直し、工機調 整による構 造工の削減	全体 4.6 (3.9)	継続	※費用対効 果分析0以内 の数は、前 年度評価時 の投資効果 率			
								4,000	2,031	50.8%										9,000	6,181	68.7%
2	公共道路 改築	一般県道 大垣江南線	大垣市 ～安八町	H13	H28	0.5	20.6%	12,000	5,597	46.6%	9	促進要望 強い	東海環状 自動車道 西回り区 間開通 整備中	東海環状 自動車道 東回り区 間開通	生活環境へ の配慮(排 水・雑草 管理、騒音 対策)への 配慮	軟弱地盤対 策工法の具 直し、工機調 整による構 造工の削減	全体 6.3	継続	※費用対効 果分析0以内 の数は、前 年度評価時 の投資効果 率			
								3,830	3,705	96.7%										8,170	1,892	23.2%

平成22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（交通連携推進）	
	事業目的	モノレール、路面電車、バス等の交通機関との連携及び結節点機能強化等を積極的に推進する事を目的とする。	
	採択基準	公共交通機関支援事業（一般国道） 道路交通の円滑化に資するバスの走行空間の改善など目的とするものであって、事業着手から概ね8年以内に完成するもの。	
	概要（メニュー）	道路改築事業（現道の拡幅や線形改良及びバイパス等の道路建設を行う。）	
○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>・ 走行費用低減便益</li> <li>・ 交通事故減少便益</li> </ul>
		その他項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境改善効果（エネルギー消費の減少、二酸化炭素削減）</li> <li>・ 住民生活保全（騒音低減、大気汚染の改善）</li> <li>・ 地域経済の発展</li> </ul>
	費用 ≪C≫ 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>・ 単価基準（国土交通省道路局より原単位を提示）</li> <li>・ 便益の評価期間は事業完成後50年間</li> </ul>	
		費用便益比の基準 道路事業の評価においては、費用対効果を判断する指標として費用便益比（B/C）を用いており、再評価においては事業全体の費用と、残事業の費用について便益分析を実施する。	

平成22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取組を総合的に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、生活環境の保全等を目的とする。	
	採択基準	活力創出基盤整備（国道・地方道） 社会資本総合整備計画の目標を実現するための基幹的な事業であって、道路整備、港湾整備などの事業	
	概要（メニュー）	道路改築事業（現道の拡幅や線形改良及びバイパス等の道路建設を行う。）	
○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>・ 走行費用低減便益</li> <li>・ 交通事故減少便益</li> </ul>
		その他項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境改善効果（エネルギー消費の減少、二酸化炭素削減）</li> <li>・ 住民生活保全（騒音低減、大気汚染の改善）</li> <li>・ 地域経済の発展</li> </ul>
○費用対効果の分析について *費用便益 B/C *	費用 ≪C≫ 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>・ 単価基準（国土交通省道路局より原単位を提示）</li> <li>・ 便益の評価期間は事業完成後50年間</li> </ul>	
	費用便益比の基準	道路事業の評価においては、費用対効果を判断する指標として費用便益比（B/C）を用いており、再評価においては事業全体の費用と、残事業の費用について便益分析を実施する。	

## 平成 22 年度 再々評価実施箇所 (附図)

番 号		事 業 名 (路線・河川名等)	交通連携推進事業・社会資本整備総合交付金事業 一般国道256号 高富バイパス	
事業実施箇所	(起点) <small>やまがたしさが</small> 山県市佐賀～(終点) <small>やまがたしいさみ</small> 山県市伊佐美	事業主体	岐 阜 県	
採択年度	平成 8 年	完了予定年度	平成 27 年	
再評価の実施基準	再評価実施後5年が経過している事業			
事業目的	<p>一般国道256号は、岐阜市を起点とし長野県飯田市に至る延長約219kmで、緊急輸送道路にも指定されている重要路線である。本事業は、県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想路線の整備、東海環状自動車道(仮称)高富ICへのアクセスおよび山県市街地の交通混雑の緩和を目的とした延長約4.6kmの4車線道路である。</p>			
事業概要	<p>事業延長：L=4.6km 車道幅員 W=3.25m(4車線) 歩道幅員 W=3.5m(両側)</p> <p>主要構造物：高富トンネル(第1トンネルL=497m、第2トンネルL=463m)</p>			
概要図	<p>高富バイパス L=4.6km</p>			
	<p style="text-align: center;">(現道状況)</p>		<p style="text-align: center;">(整備済状況)</p>	

## 平成22年度 再評価実施箇所（附図）

番 号		事 業 名 (路線・河川名等)	社会資本整備総合交付金事業 一般県道 大垣江南線 小泉・西結工区	
事業実施箇所	おおがきしこいずみちよう 大垣市小泉町 ～  あんばちくあんばちちようにしむすぶ 安八郡安八町西結	事業主体	岐 阜 県	
採択年度	平成 13 年	完了予定年度	平成 28 年	
再評価の実施基準	事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業			

### 事業目的

一般県道大垣江南線は大垣市を起点とし、安八郡安八町、羽島市、愛知県一宮市を經由して愛知県江南市至る幹線道路であり、現在約14.5kmが供用されている。このうち、岐阜県内では約2.4kmが供用されているものの、約7kmは未供用となっている。

岐阜県では、本路線を重点施策である県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想に位置づけ、産業経済活動、地域の活性化を支援する事としている。

当該事業はこのうちの揖斐川渡河部の2.4km区間を整備するものであり、この事業の実施により、周辺道路の渋滞区間緩和が図られるなど、西濃地域の発展に寄与することができる。

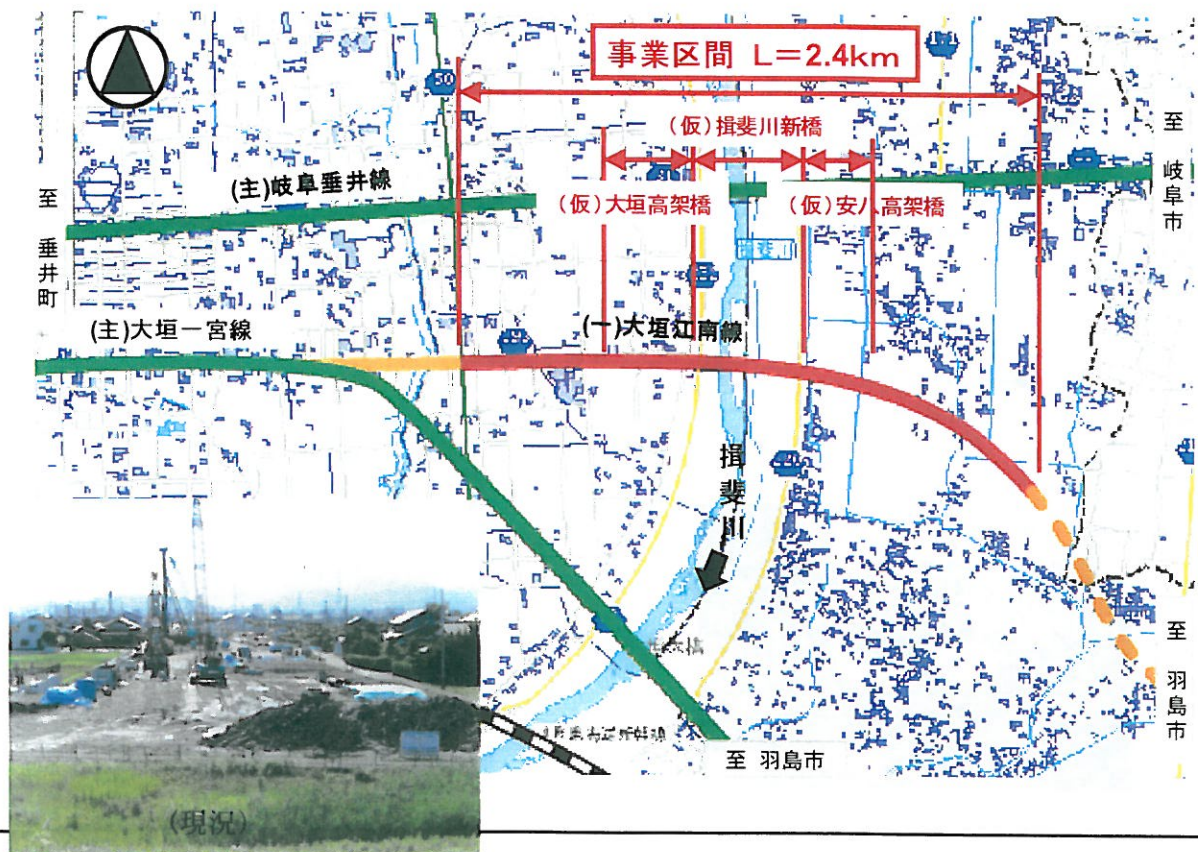
### 事業概要

事業延長：L=2.4km

車道幅員：W=3.25m×2(暫定2車線)、歩道幅員4.5m×2(両側)、全幅員：W=25.0m

主要構造物：大垣高架橋L=167.0m、揖斐川新橋L=393.6m、安八高架橋L=128.0m ※橋梁名は仮称

### 概要図



# 岐阜県の道路整備について

平成22年9月

岐阜県 県土整備部 道路建設課

## 岐阜県の道路整備方針

### 基本方針

**安心**

孤立対策や医療、震災、災害対策のための道路整備

**活力**

物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備

**自立**

人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

### 道路整備のすすめ方

3つの視点

**幹線ネットワーク道路**

県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想

**地域戦略道路**

圏域レベルの様々な課題に応える道路

**生活圏課題道路**

地域や身近な生活を支える道路

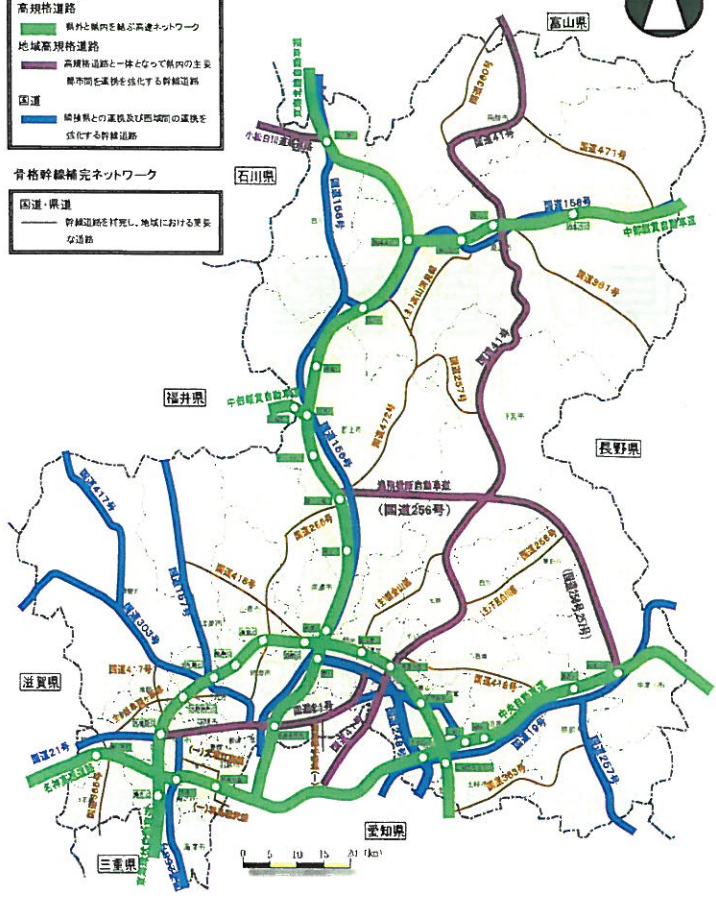
# 県土1700km骨格幹線ネットワーク構想

主要骨格幹線ネットワーク

- 高規格道路**  
■ 県外と県内を結ぶ高速ネットワーク
- 地域高規格道路**  
■ 高規格道路と一体となって県内の主要都市間を連絡を強化する幹線道路
- 国道**  
■ 幹線網との連携及び西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

- 国道・県道**  
— 幹線道路を補完し、地域における重要な道路





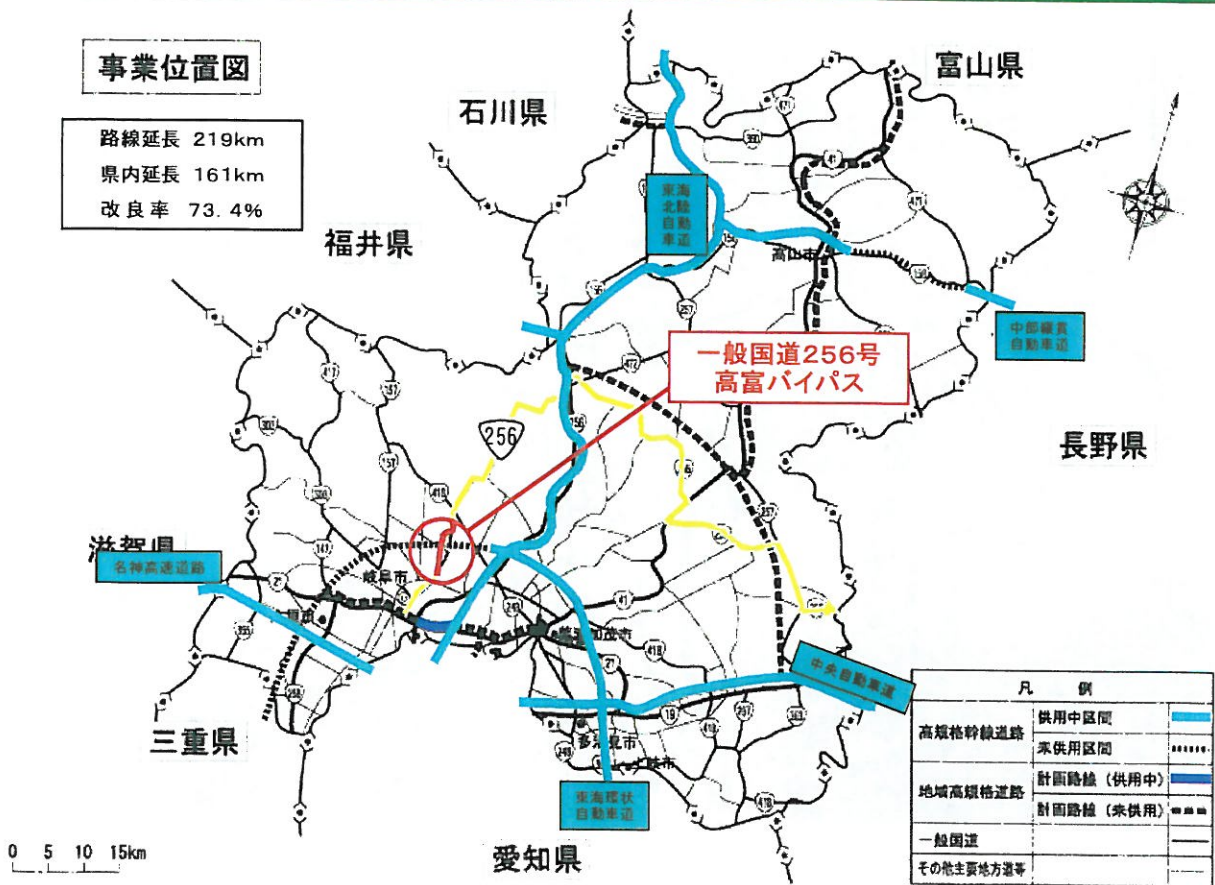
事業再々評価  
 道路改築事業  
 一般国道256号 高富バイパス



県土整備部道路建設課  
 平成22年9月

0

位置図①



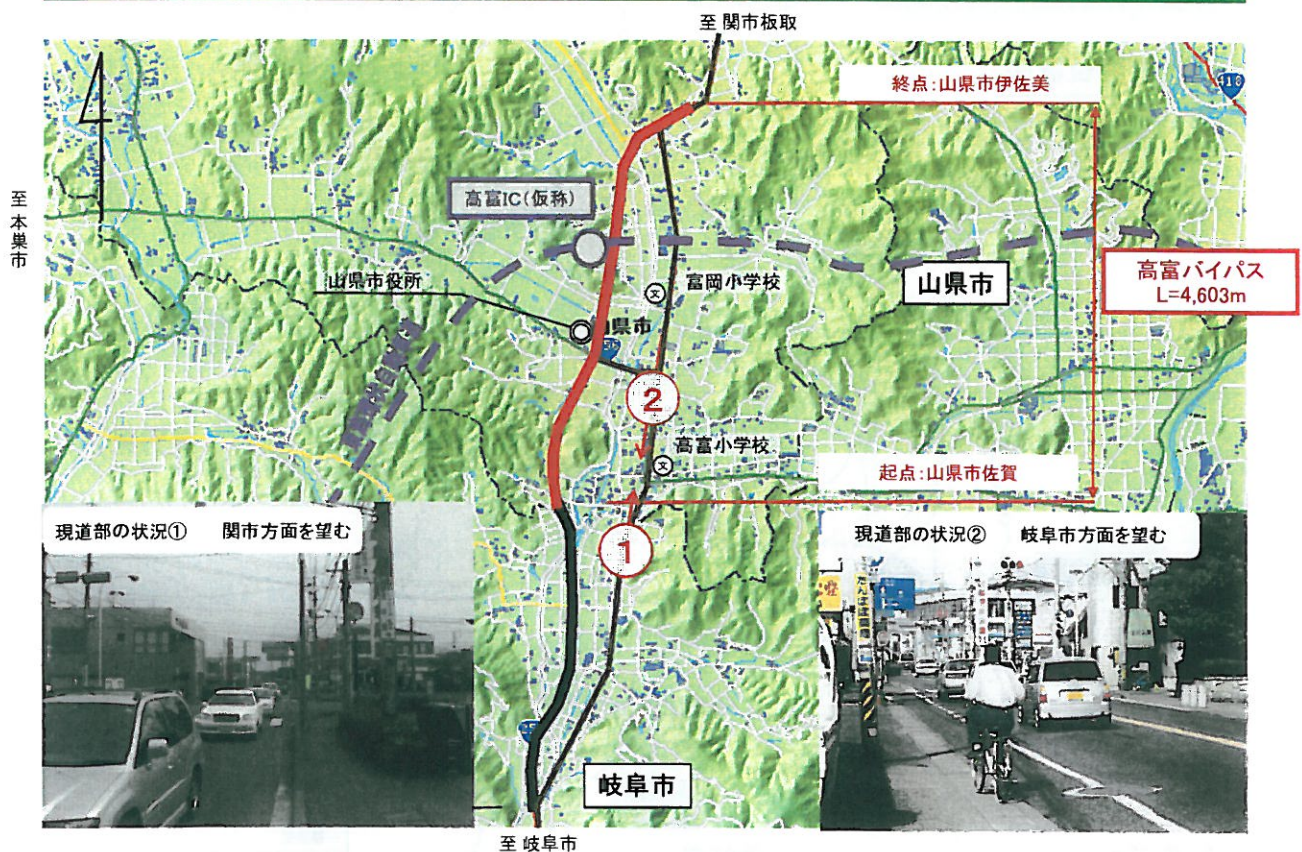
1

## 位置図②



2

## 位置図③



3

## 事業の目的

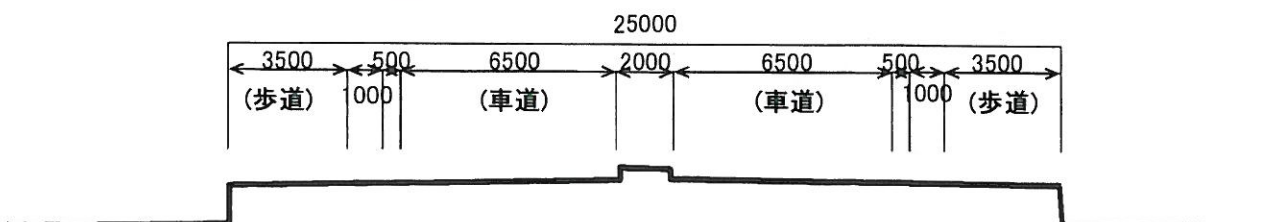
- **活力**…物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備
  - ・県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
  - ・東海環状自動車道「(仮称)高富IC」へのアクセス道路の整備
- **安心**…孤立対策や医療、震災、災害対策のための道路整備
  - ・第2次緊急輸送道路の整備
- **自立**…人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備
  - ・山縣市街地における交通渋滞の解消
  - ・バス交通・通学路の確保

4

## 事業概要

- ◇ **起・終点** : やまがたしさが 山縣市佐賀 ~ やまがたしいさみ 山縣市伊佐美
- ◇ **全体延長** : 4, 6 0 3 m
- ◇ **全体事業費** : 約 1 3 0 億円
- ◇ **事業着手** : 平成 8 年度
- ◇ **完成目標** : 平成 2 7 年度
- ◇ **幅員** : 車道 3. 2 5 m (4 車線)  
歩道 3. 5 0 m (両側)

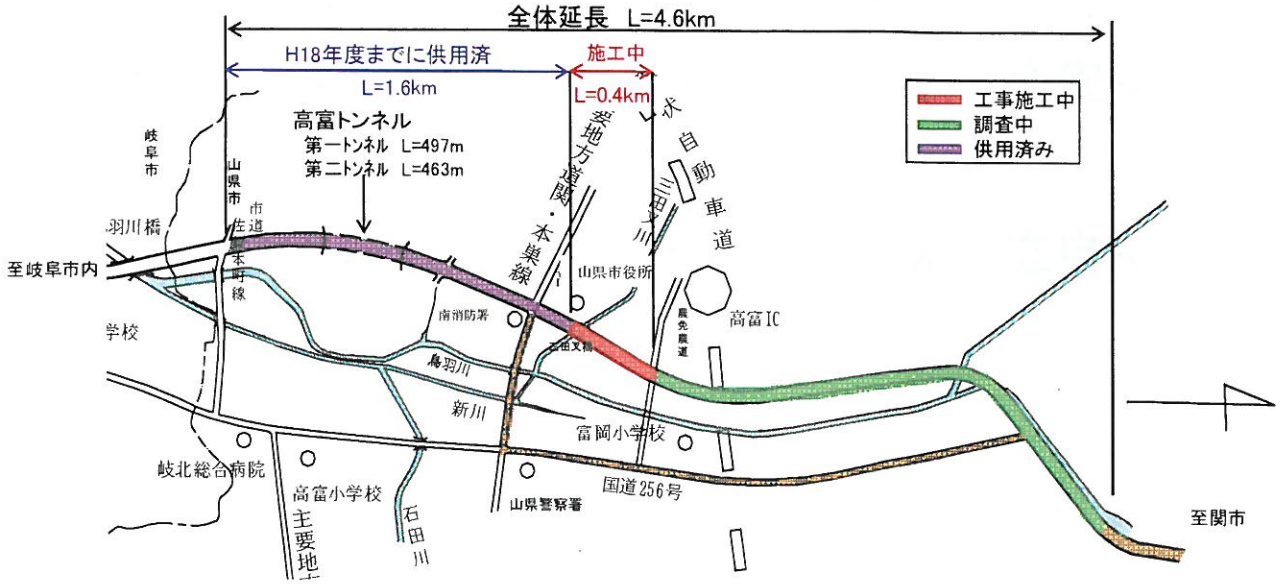
### 標準横断図



5

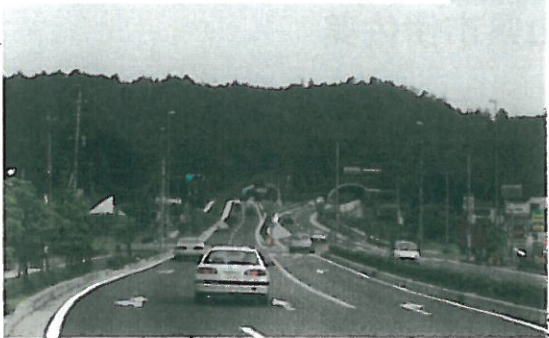
# 進捗状況①

全体進捗率 約63%  
 用地進捗率 約51%  
 工事進捗率 約69%  
 (平成21年度末時点)



# 進捗状況②

①供用済み区間(関市方面を望む)



②施工中区間(関市方面を望む)



## 費用対効果分析

### 事業の効果(便益)

走行時間短縮便益	.....	効果全体の	90%
走行費用減少便益	.....	効果全体の	9%
交通事故減少便益	.....	効果全体の	1%

### 投資的効果率(B/C)

$$\frac{\text{効果額(B)}}{\text{事業費(C)}} = 4.6 \quad \left( \begin{array}{c} \text{前回再評価時} \\ \text{(H17年度)} \\ 3.9 \end{array} \right)$$

8

## コスト縮減の取組み①

### 現場内の土砂を利用した軟弱地盤対策

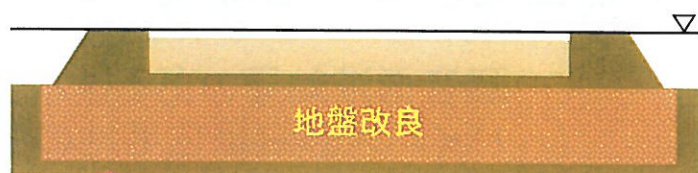
#### 安定処理工法



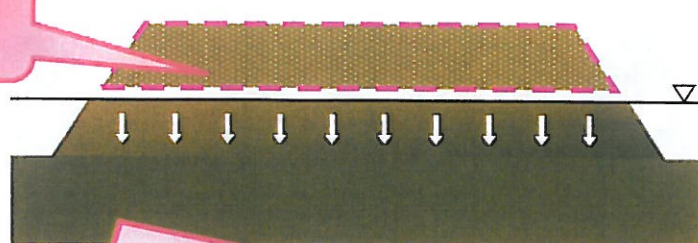
#### サーチャージ工法

現場内の土砂を利用し  
コスト縮減

約1,800万円  
の縮減!



固化材を入れて硬化させることで地盤を強化



土砂の重みを利用し沈下させることで地盤を強化

9

## コスト削減の取組み②

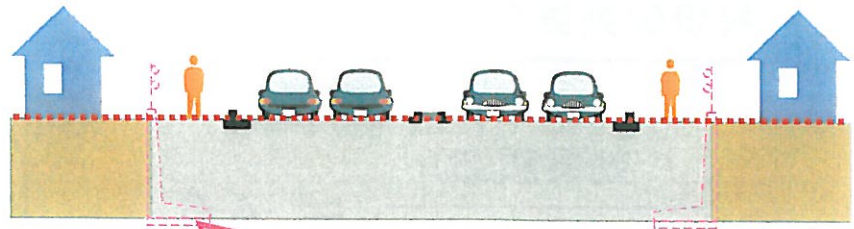
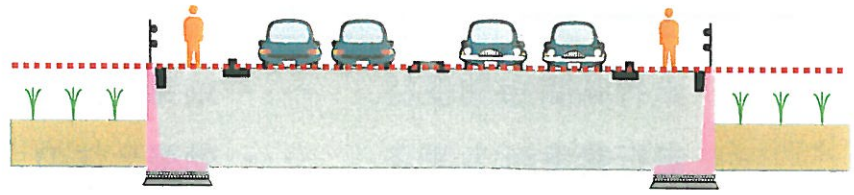
### 沿道開発との進捗調整による擁壁工の縮減

官民境界への  
擁壁設置



沿道開発との  
一体整備

約2,200万円  
の縮減！



沿道開発と**工期を調整**し、擁壁工事を縮減

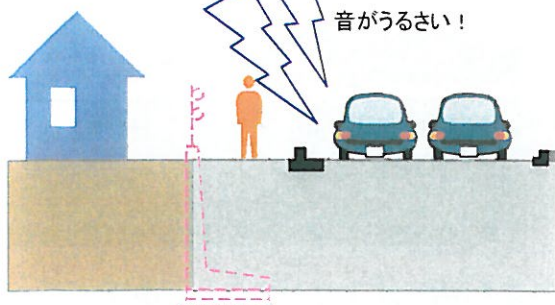
10

## 環境への配慮

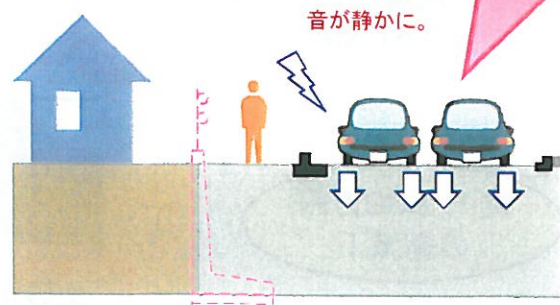
### 沿線住宅地の生活環境に配慮

騒音低減効果のある排水性舗装を採用し、  
バイパス部沿線住宅地の生活環境に配慮

通常の舗装



排水性舗装



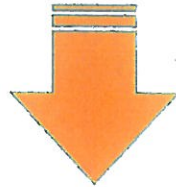
発生する騒音を舗装の中に  
逃がすことで騒音を低減

11

## 今後の方針

■一般国道256号高富バイパスの完成は、東海環状自動車道のアクセスとして必要不可欠であると共に、安全で円滑な交通の確保に大きく寄与する。

■地元住民および関係市(山県市)からの事業継続、早期完成の強い要望がある。



**＝全線供用に向け、事業継続＝**





事業再評価  
道路改築事業

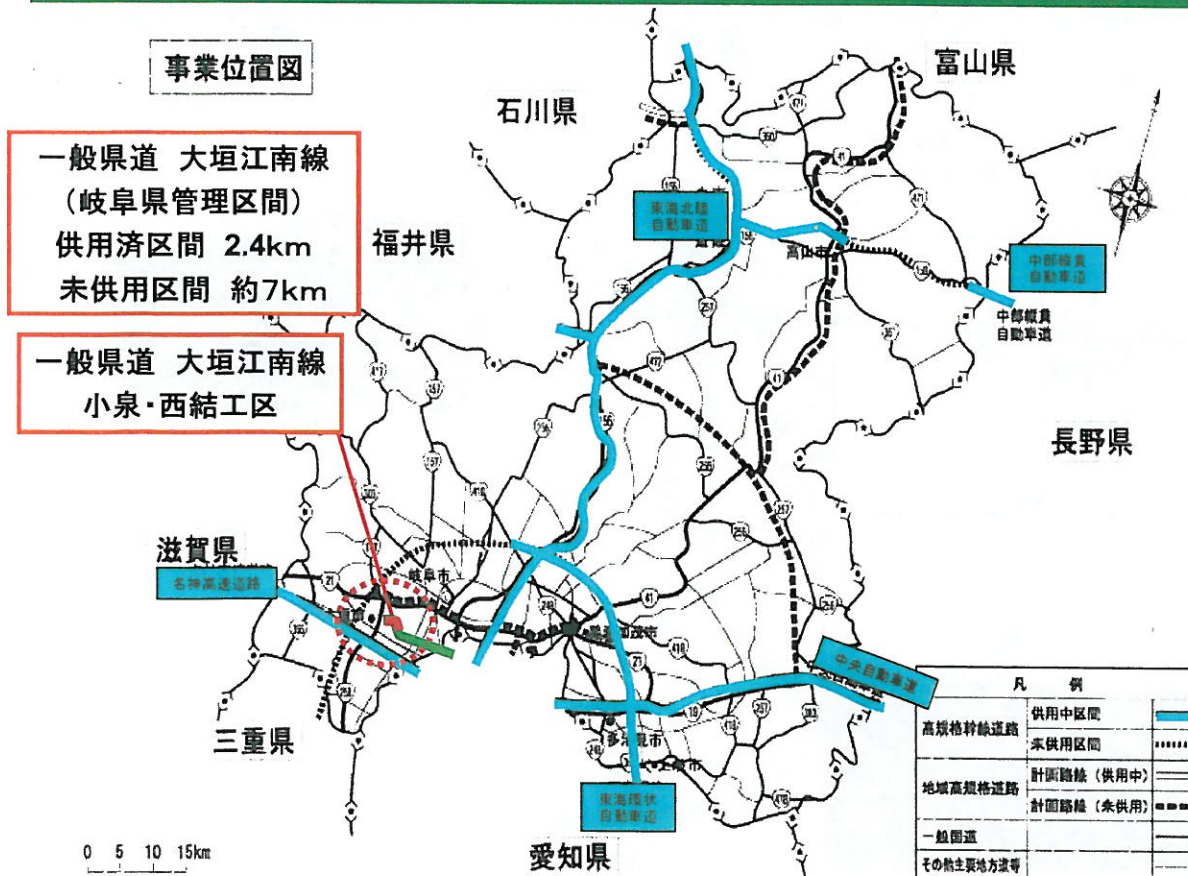
一般県道 大垣江南線

県土整備部道路建設課

平成22年9月

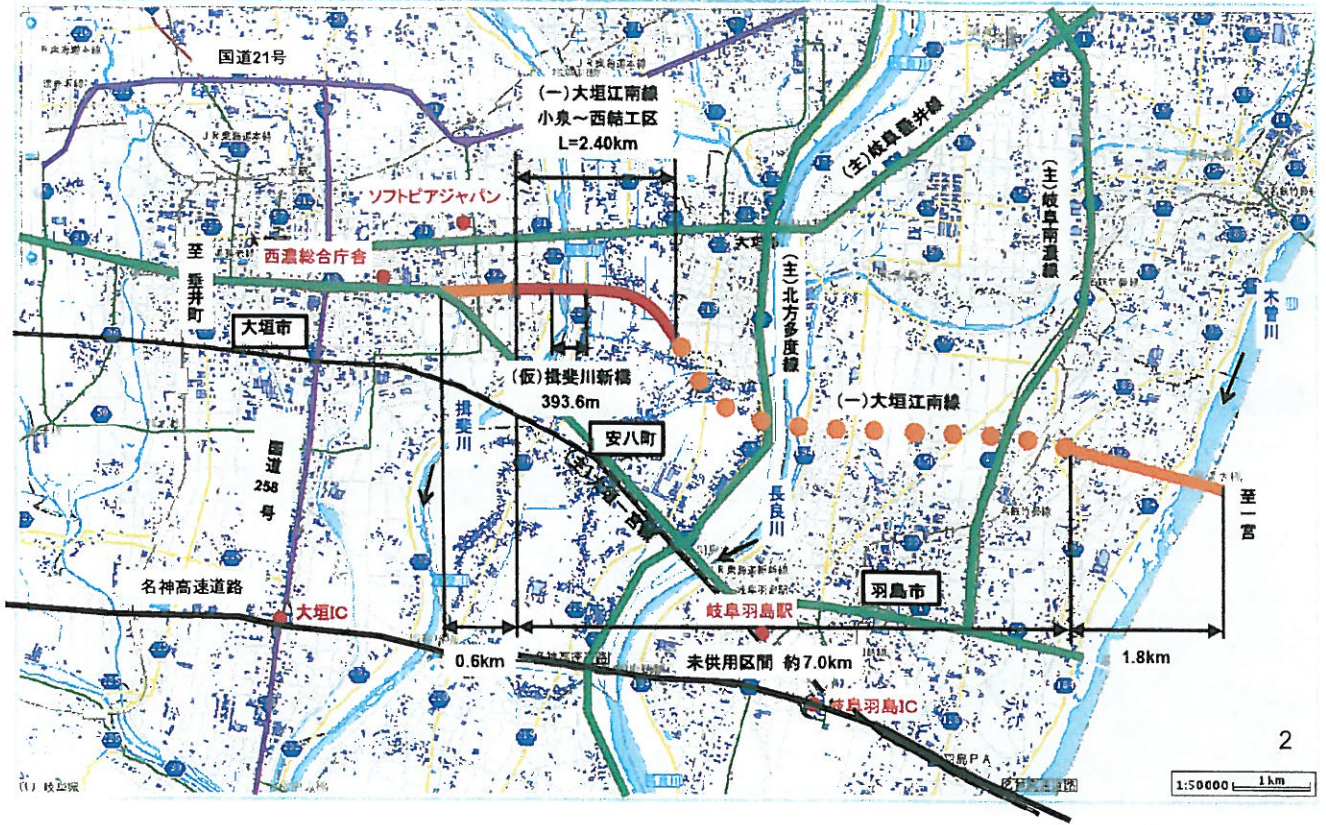
0

位置図 ①

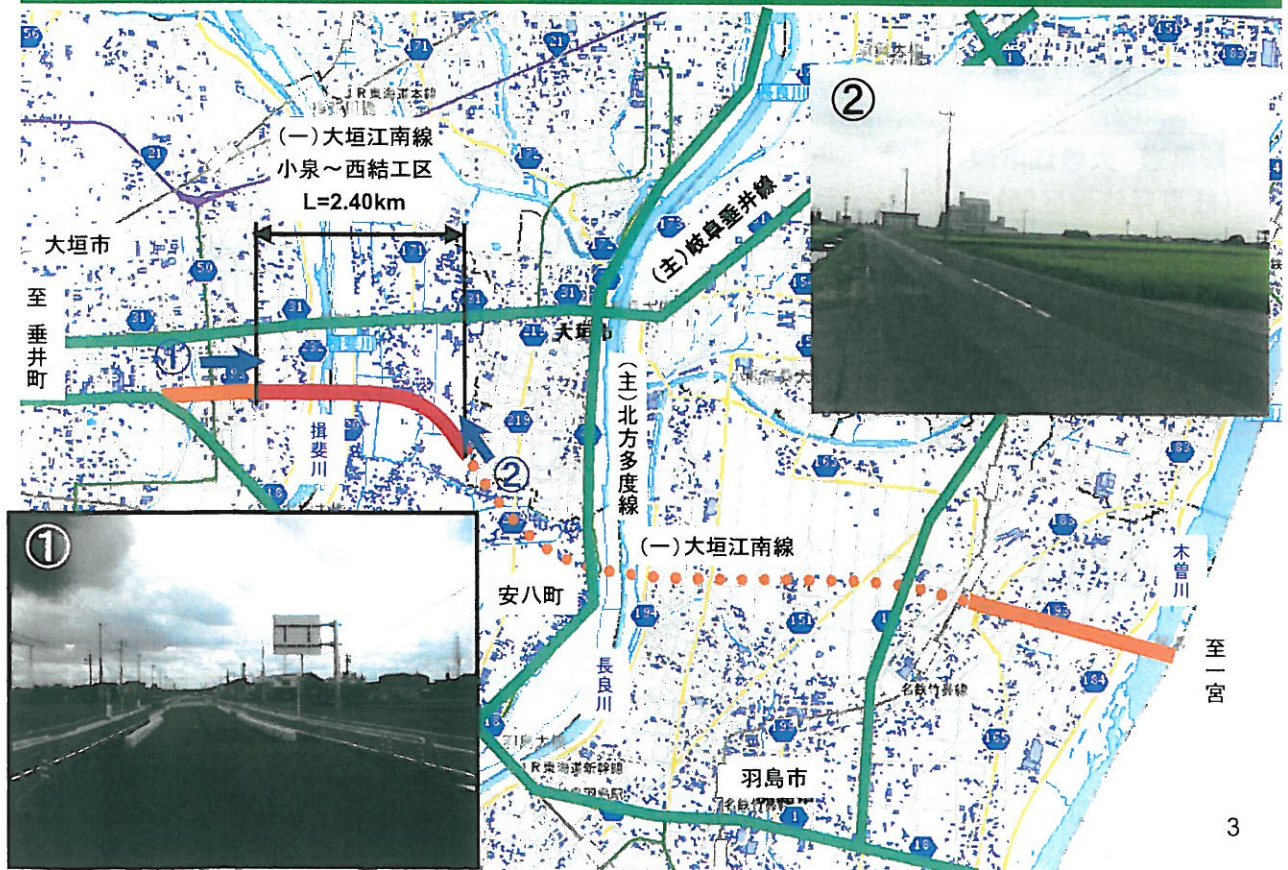


1

## 位置図②

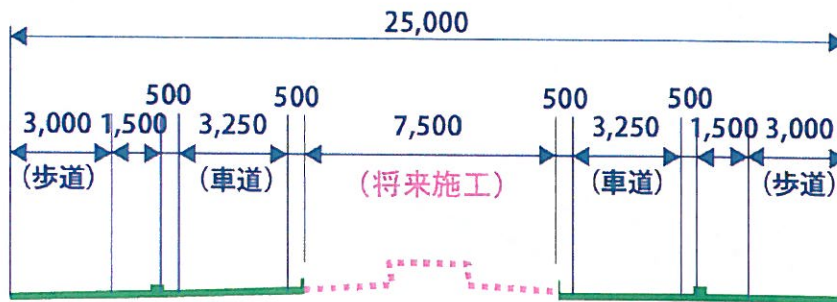


## 位置図③



## 事業概要

- おおがきこいずみちよう あんぼちぐんあんぼちちようにしむすぶ
- ◆起終点：大垣市小泉町～安八郡安八町西結
  - ◆全体延長：L=2,400m
    - うち（仮称）揖斐川新橋 L=393.6m
    - （仮称）大垣高架橋 L=167.0m
    - （仮称）安八高架橋 L=128.0m
  - ◆総事業費：約120億円
  - ◆事業着手：平成13年度
  - ◆完成目標：平成28年度
  - ◆幅員：車道3.25m×2車線（暫定）  
歩道3.0m×2（両側）



標準横断面図

4

## 事業の目的

**活力**…物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備

①県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進

**自立**…人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

②周辺道路の渋滞緩和

5

# 事業の目的①

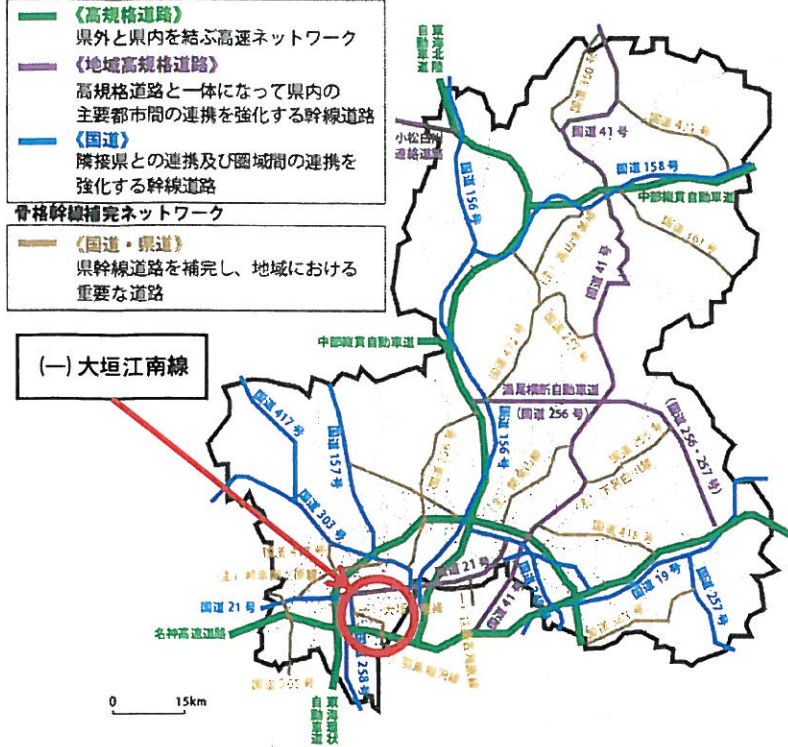
## ◆県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進

主要骨格幹線ネットワーク

- **《高規格道路》**  
県外と県内を結ぶ高速ネットワーク
- **《地域高規格道路》**  
高規格道路と一体になって県内の主要都市間の連携を強化する幹線道路
- **《国道》**  
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

- **《国道・県道》**  
県幹線道路を補完し、地域における重要な道路

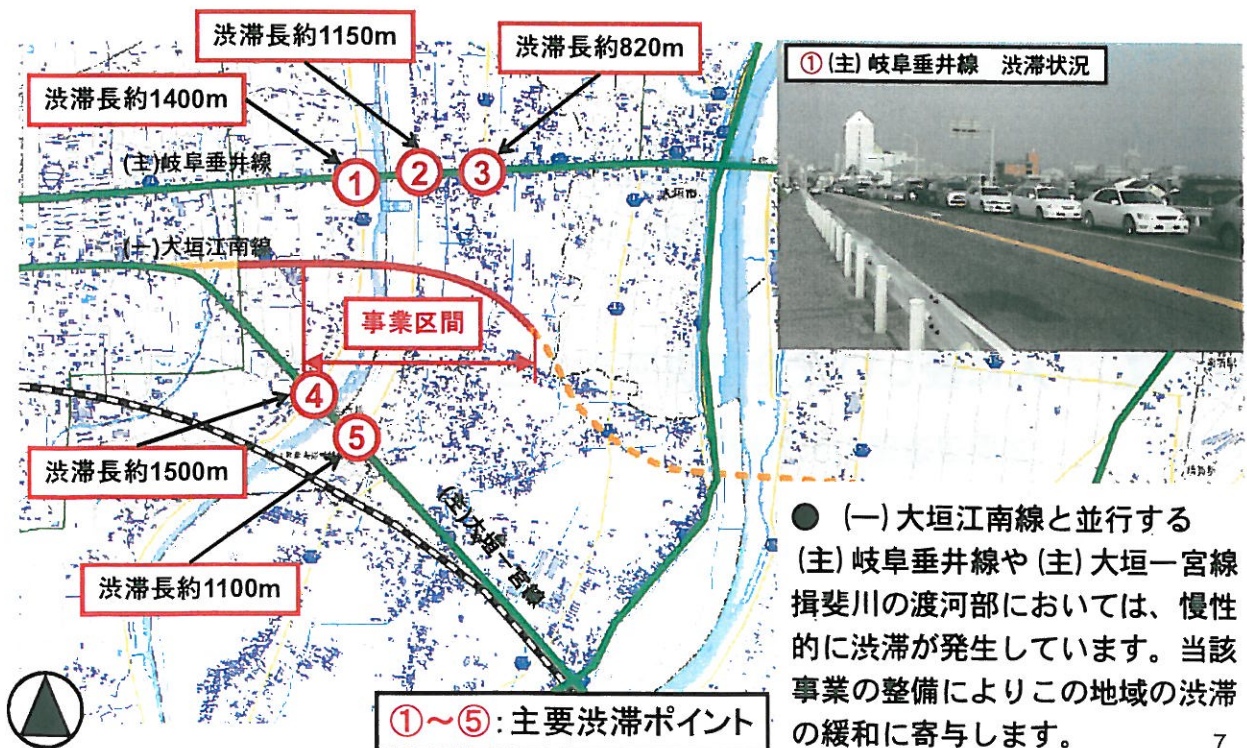


- 県では、県土1700km骨格幹線ネットワーク道路の整備を推進し、産業経済活動、地域の活性化を支援します。
- 大垣江南線は、県土1700km骨格幹線補完ネットワークに位置づけられており、重点的に整備を推進しています。

6

# 事業の目的②

## ◆周辺道路の混雑の緩和



- (一)大垣江南線と並行する(主)岐阜垂井線や(主)大垣一宮線揖斐川の渡河部においては、慢性的に渋滞が発生しています。当該事業の整備によりこの地域の渋滞の緩和に寄与します。

7

# 進捗状況①

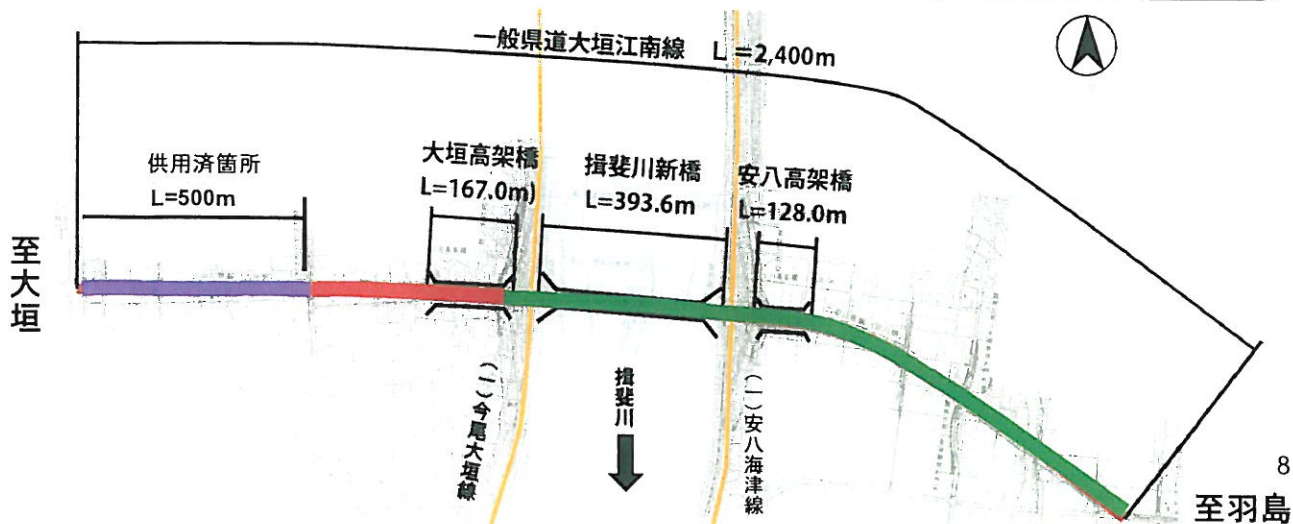
全体進捗率 47% ※

用地進捗率 97% ※

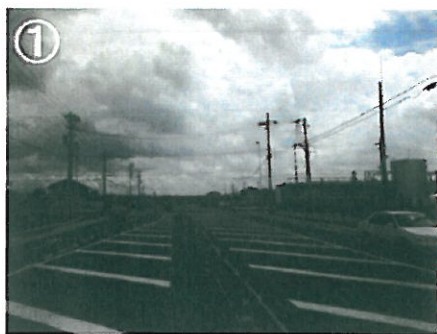
工事進捗率 23% ※

※ 平成21年度末事業費ベース

- 供用済箇所
- 施工中
- 未施工箇所



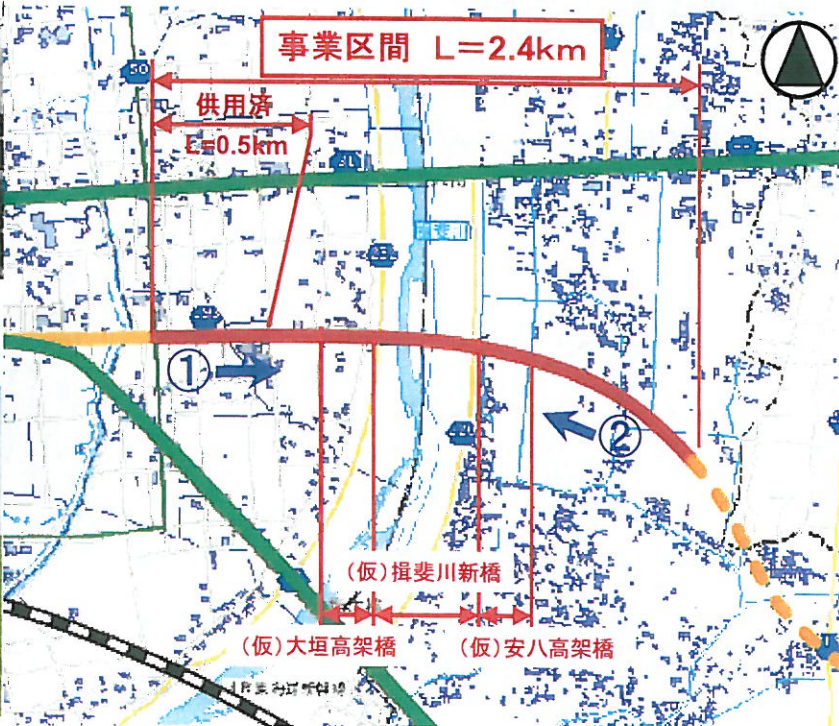
# 進捗状況②



大垣側から撮影



安八側から撮影



# 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100%
- 走行経費減少便益 ..... 効果全体の1%未満
- 交通事故減少便益 ..... 効果全体の1%未満

## 投資的効果率 (B / C)

$$\frac{\text{効果額 (B)}}{\text{全体事業費 (C)}} = 6.3$$

10

# コスト削減の取り組み①

## 既設横断歩道橋の活用

- ・ (主) 大垣一宮線の既設横断歩道橋を活用
- ・ 暫定整備(2/4車線)時において、完成整備までの期間活用する

宿地町交差点

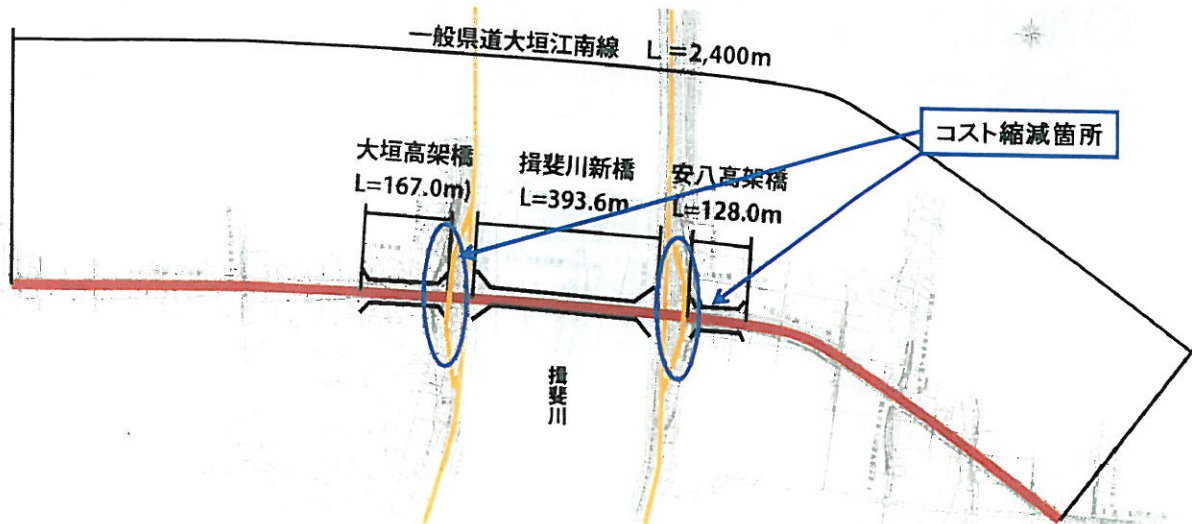
**削減額 0.2 億円**

11

## コスト縮減の取り組み②

### アンダーパス部における盛土材の流用（今後の取り組み）

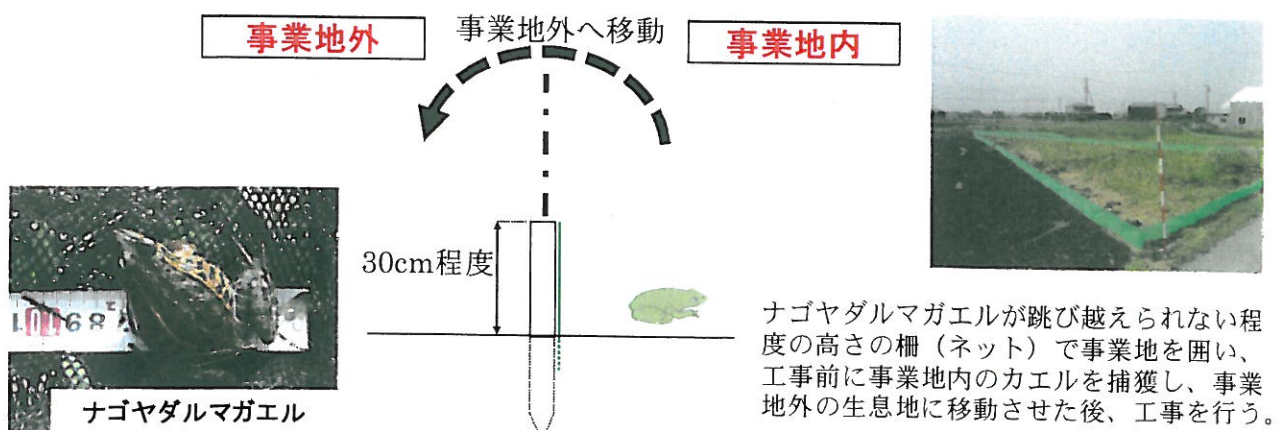
- ・堤防のアンダーパス部において、堤体盛土として、約10万m<sup>3</sup>が必要。
- ・現在購入土での施工を予定しているが、他工事で発生する土砂を流用することにより、コスト縮減を図る予定。



12

## 自然環境への配慮

- 事業実施前(平成11年度～平成13年度)に行われた環境調査により、絶滅危惧種に指定されている「ナゴヤダルマガエル」が県道建設予定地(事業地)に生息していることがわかった。
- 平成13年度に、学識経験者らで構成する県道大垣江南線環境検討委員会を設置した。この委員会の環境影響評価で、ナゴヤダルマガエルを保全する旨の提言がされた。
- 保全の方法について、委員にヒアリングを行い検討した結果、事業地外の生息地へ引越しを行うこととした。



13

## 今後の方針

○本事業完成は、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ものである。

○地元住民および関係市町（大垣市、安八町）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＝**