

【道路事業(県事業) 再評価審議資料】

- 再評価対象箇所一覧表 . . . p 1

- 平成 27 年度 再評価実施箇所
 - 道路改築事業 . . . p 3
 - 5) (国) 256号 高富バイパス . . . p 5～16
 - 6) (主) 岐阜関ヶ原線 宗慶・温井 . . . p 17～26

平成27年度 再評価対象箇所一覧表 9月4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)	実施済み額 (百万円)		進捗率 (%)		経過年数 (H27.3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 地域の意向	環境との調 和への配慮 事項	事業費縮減	費用対効果 集分析	対応方針 (案)	特記事項	
						全体事業量 (km)	実施済み事業量 (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
5	道路改善事業	(国)256号 高富バイパス	山県市	H8	H40	3.83	2.06	53.8%	15,500 4,375 11,125	10,397 2,966 7,432	67.0% 68.0% 67.0%	19	渋滞緩和による 目録 観光交流や産業 振興の推進 普通道路へのア クセス向上 災害時に有効に 機能するネット ワーク確保	-	東海環状自動 車道(岡田区間) が平成31年度 供用予定	周辺住民に 対する防音 措置実施	現場内の土 砂を利用した 軟弱地盤対 策 現場養生土 の有効利用、 処分費縮減	1.8 (4.6)	継続				
6	道路改善事業	(主)成豊園ヶ 原線 宗慶温井Ⅱ期	本巣市	H8 (H23)	H32 以降	2.24	0.19	3.5%	2,800 58 2,742	566 32 534	20.0% 55.0% 19.0%	19	渋滞緩和による 目録 観光交流や産業 振興の推進 普通道路へのア クセス向上 災害時に有効に 機能するネット ワーク確保	-	東海環状自動 車道(大野神戸 IC~大垣西IC 区間)が平成31 年度供用予定	周辺住民に 対する防音 措置実施	鉄道交差部 の計画原直 し	2.8 (-)	継続				

費用対効果分析:(-)は前回再評価時の投資効果率

平成27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 (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	

平成27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（社会資本整備総合交付金） (一般国道256号 高富バイパス)	
事業実施箇所	やまがたしさが 山県市佐賀 ~ やまがたしいきみ 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	平成40年度	

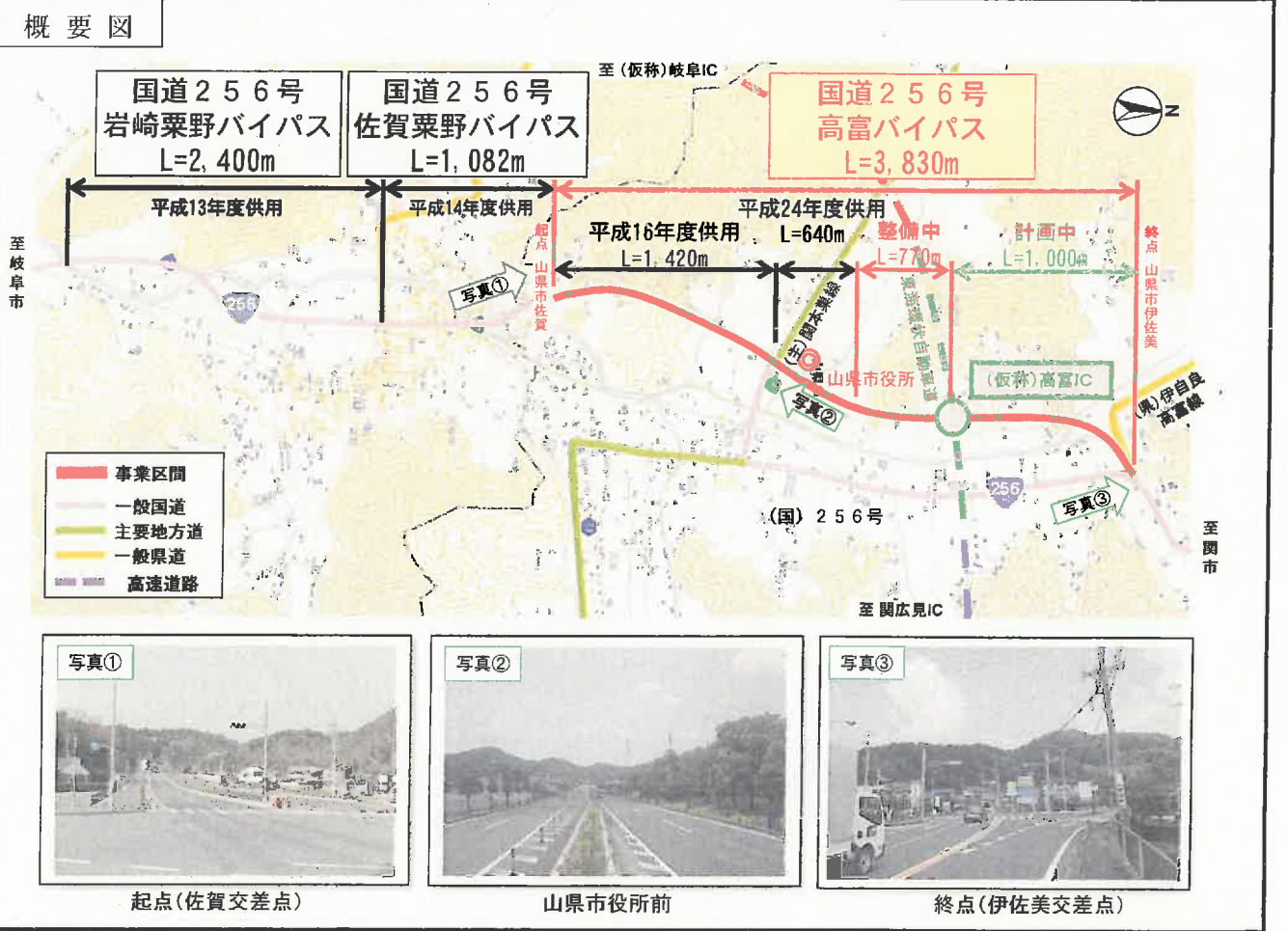
再評価の実施基準 再評価を実施した後5年間が経過した時点で継続中の事業

事業目的

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247kmの路線である。当該事業は、岐阜市・山県市境から山県市内の3.8km区間をバイパス整備するものであり、山県市街地における現道の交通混雑の緩和により、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、現在整備中の東海環状自動車道（仮称）高富インターチェンジへのアクセス道路としての機能確保を目的としている。

事業概要

事業延長：3,830m 車道幅員：3.25m×4車線 歩道幅員：3.50m(両側)
 主要構造物：高富第1トンネルL=497m、高富第2トンネルL=463m
 三田又橋L=19.2m、鳥羽川橋L=70m、椎倉川橋L=70m



平成27年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

平成27年9月

岐阜県 県土整備部 道路建設課

0

道路改築事業の政策と位置付け

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
- ・陥路・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27年度)

成長・雇用戦略を推進する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

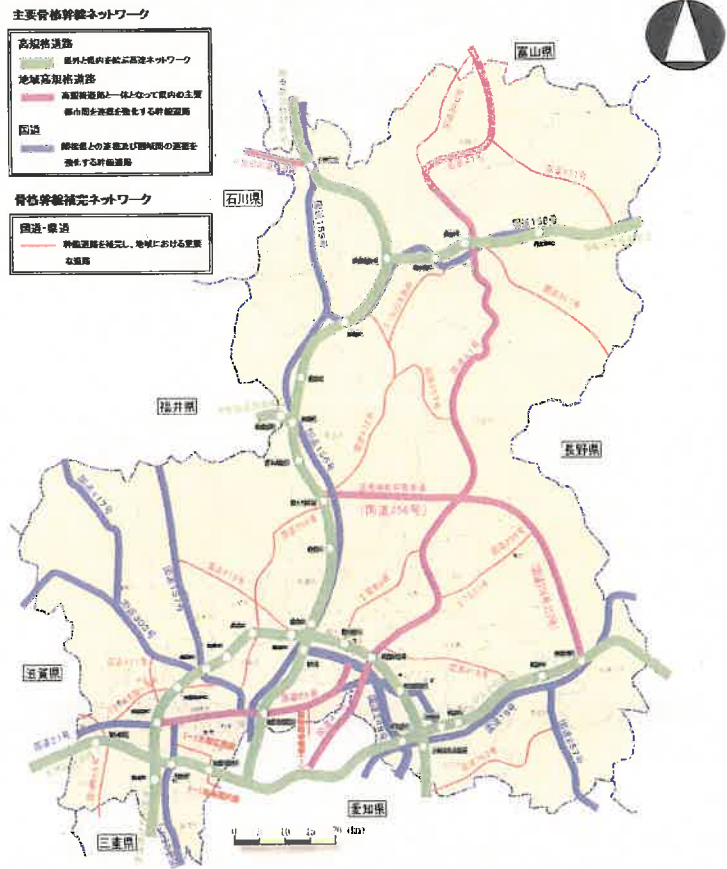
確かな安全・安心に向けた強靱な県土づくりの推進

- ◇大規模災害時に有効に機能する「県土強靱化ネットワーク」の整備推進
- ◇緊急輸送道路ネットワーク整備計画に基づく防災・減災対策の推進

- 大規模災害時に有効に機能する「県土強靱化ネットワーク」の整備推進
- 緊急輸送道路ネットワーク整備計画に基づく防災・減災対策の推進

1

道路事業の整備方針 ～県土1700km骨格幹線ネットワーク構想～

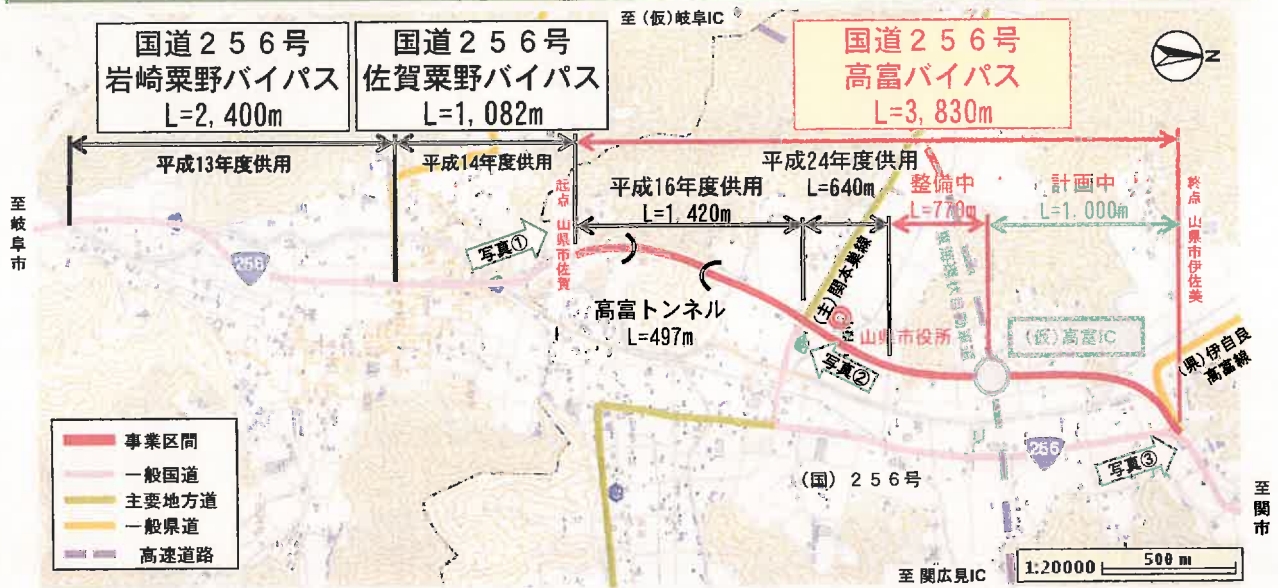




位置図 ①



位置図 ②



起点(佐賀交差点)



山県市役所前



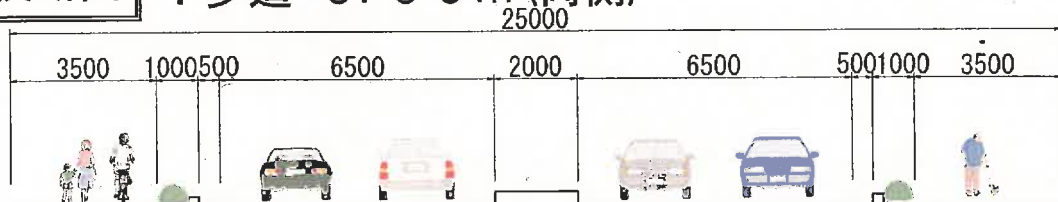
終点(伊佐美交差点)

2

事業概要

- やまがたしさが やまがたしいさみ
- ◆起 終 点：山県市佐賀～山県市伊佐美
 - ◆全体延長：3,830m
 - [橋 梁：3橋・延長160m
トンネル：2本(上下線)・延長497m]
 - ◆総事業費：約155億円
 - ◆事業着手：平成8年度
 - ◆完 成：平成40年度
((仮)高富ICまでを東海環状自動車道供用に合わせる。)
 - ◆幅 員：車道 3.25m×4車線

標準横断面図：歩道 3.50m (両側)

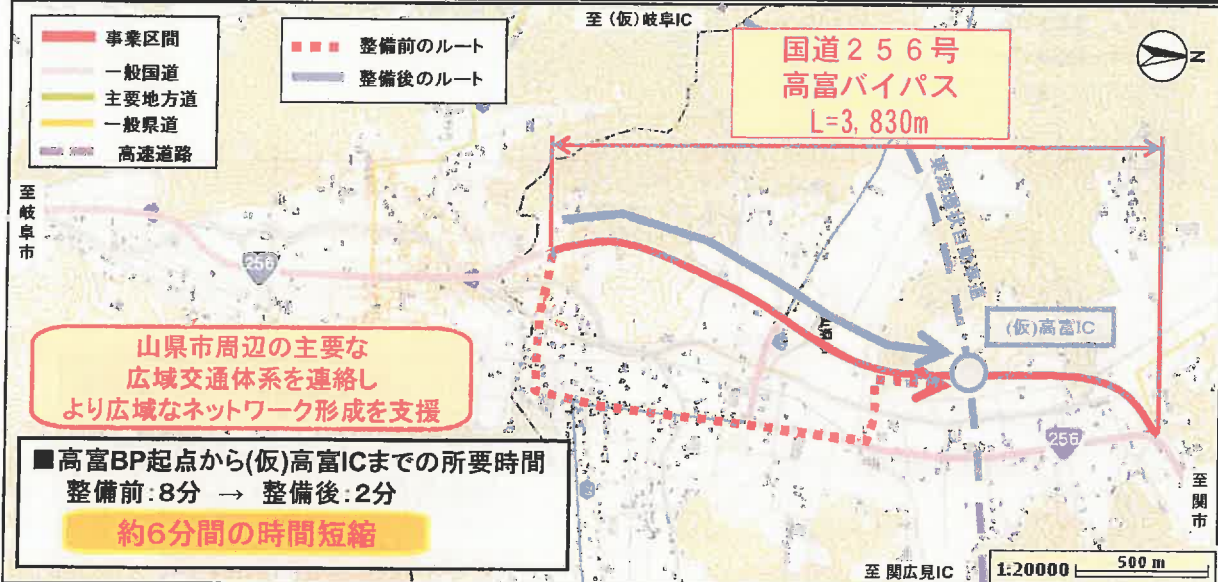


3

事業の目的 ①

活力：東海環状自動車道「(仮)高富IC」へのアクセス向上

- 県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
- 東海環状自動車道へのアクセス道路として機能
- 当該工区の整備により、東海環状自動車道「(仮)高富IC」への所要時間が短縮され、アクセス性が向上

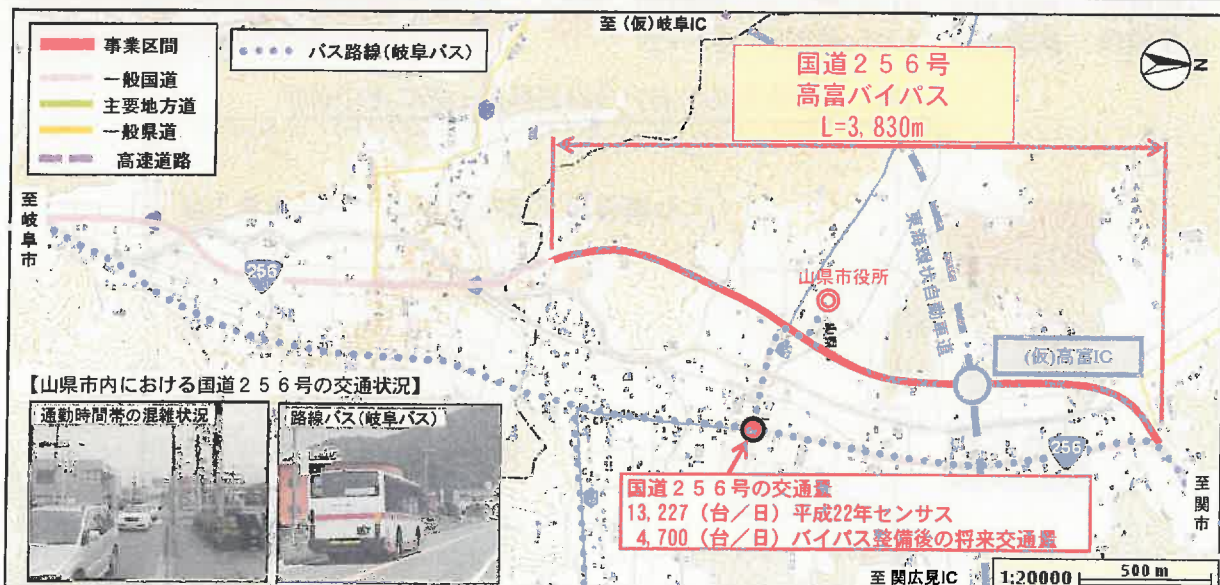


4

事業の目的 ②

活力：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、混雑している。
- 国道256号は、岐阜市内と山県市内を結ぶバス路線に指定されている。
- 交通混雑を緩和し、安全で円滑な交通の確保が必要。

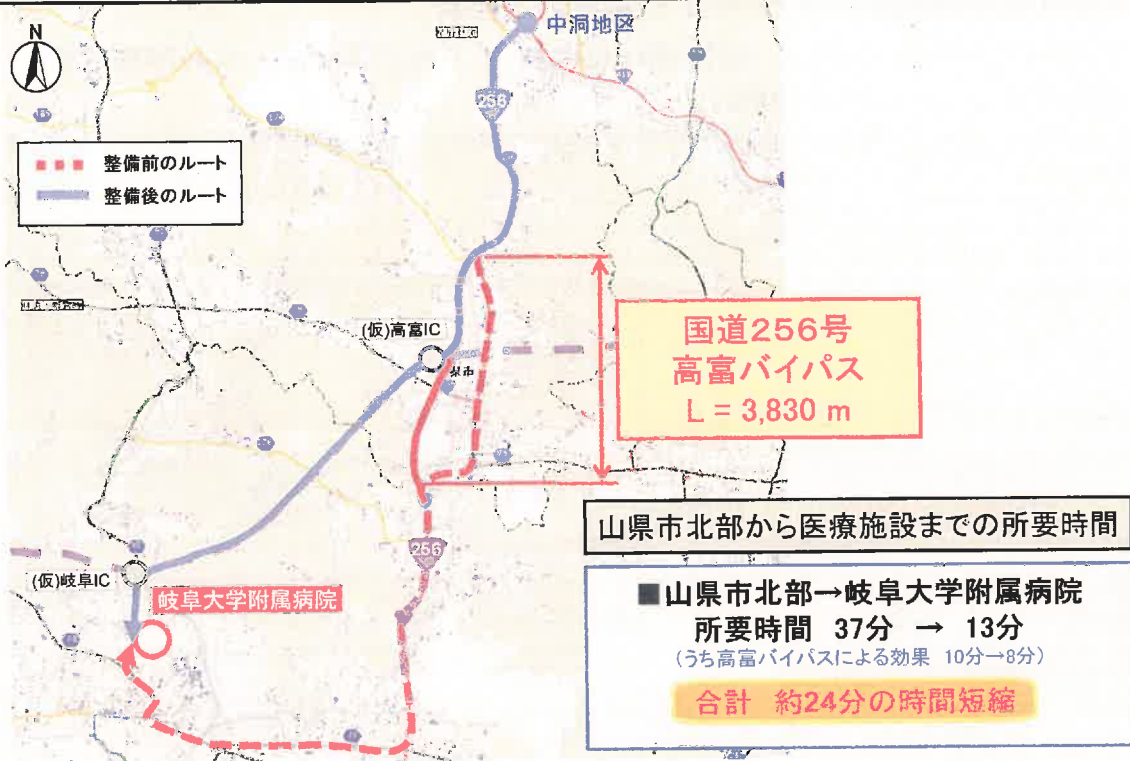


5

事業の目的 ③

安全・安心：県民の命を守る道路整備

■ 山県市北部から第3次救急医療施設までのアクセス時間短縮に寄与



6

事業の目的 ③

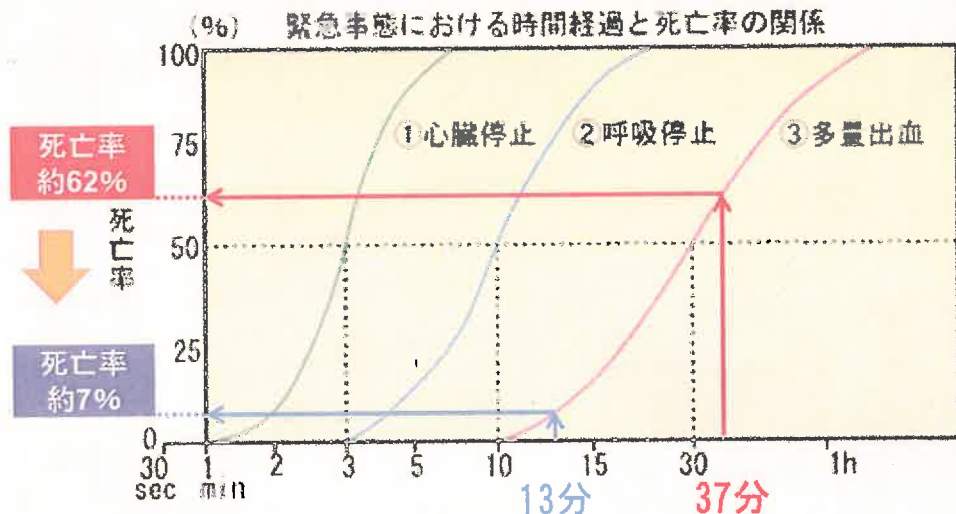
安全・安心：県民の命を守る道路整備

■ 第3次救急医療施設までの搬送時間短縮による死亡率の低下

山県市北部から岐阜大学附属病院までの搬送時間と死亡率(多量出血時)との関係

(整備前) 搬送時間 37分、死亡率 約62%
 (整備後) 搬送時間 13分、死亡率 約7%

搬送時間の短縮により
死亡率が約55%低下



出典) カーラーの救命曲線

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%

投資的効果率

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

前回再評価時
(H22年度)
4.6

※費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)に基づき算出

8

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

- 東海環状自動車道(関広見IC～(仮)高富IC区間)が平成31年度に供用予定
- 山縣市～東海環状自動車道のアクセスを支援し、広域交通網の形成に寄与
- 平成31年度の(仮)高富ICの供用によって、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



9

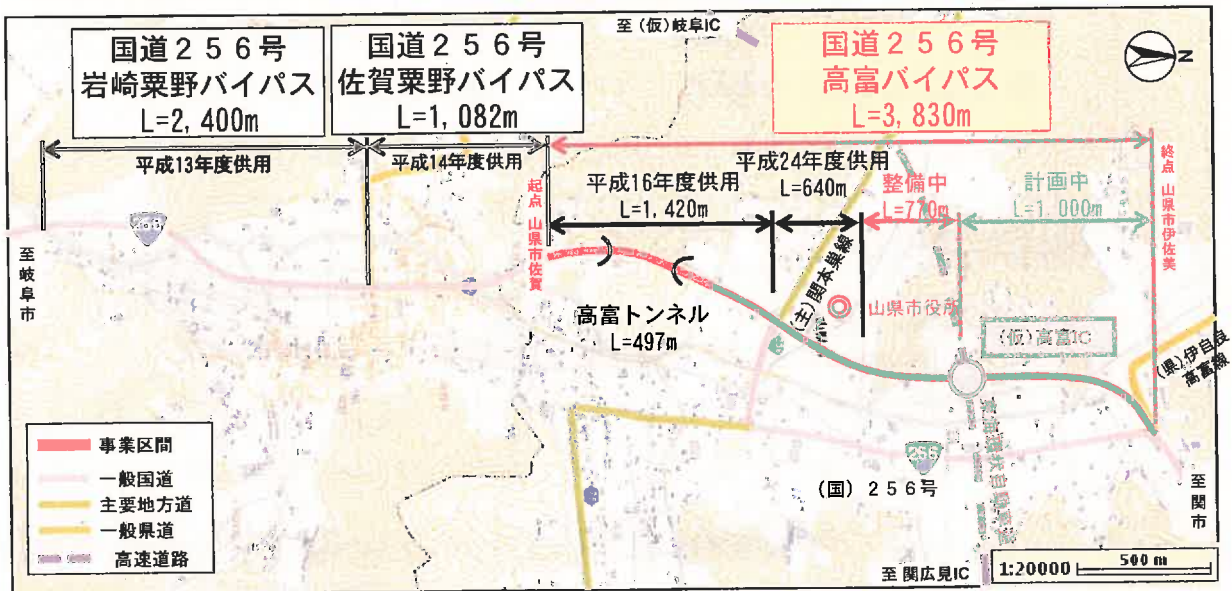
進捗状況

※平成26年度末事業費ベース 下段は、起点から(仮)高富ICまでの進捗率

全体進捗率 67%*
(進捗率89.5%)

用地補償進捗率 68%*
(進捗率93.4%)

工事進捗率 66%*
(工事進捗率87.5%)



10

コスト削減の取り組み①

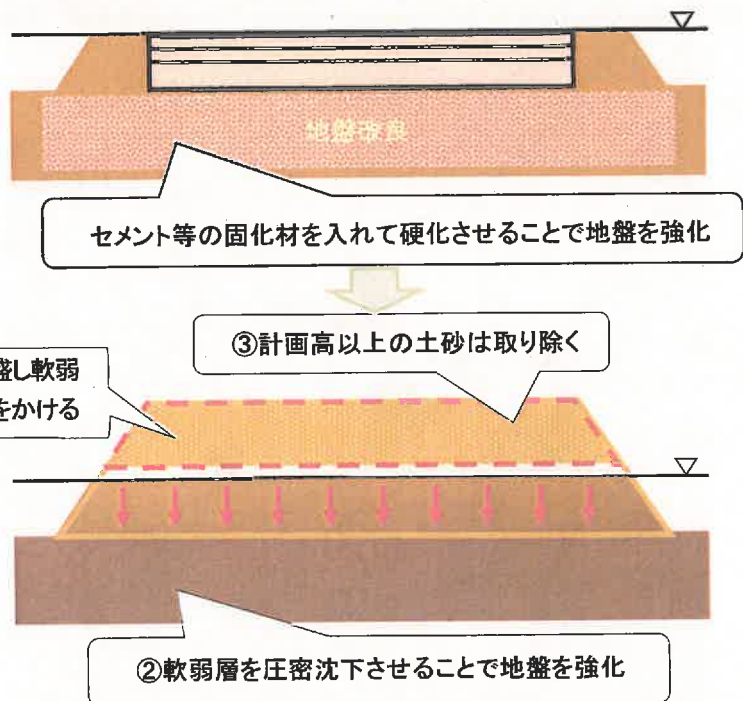
■現場内の土砂を利用した軟弱地盤対策

◆軟弱地盤対策による工法の見直し

安定処理工法

載荷盛土工法

約2.0億円
の削減!



11

コスト削減の取り組み②

■現場発生土の有効利用、処分費削減

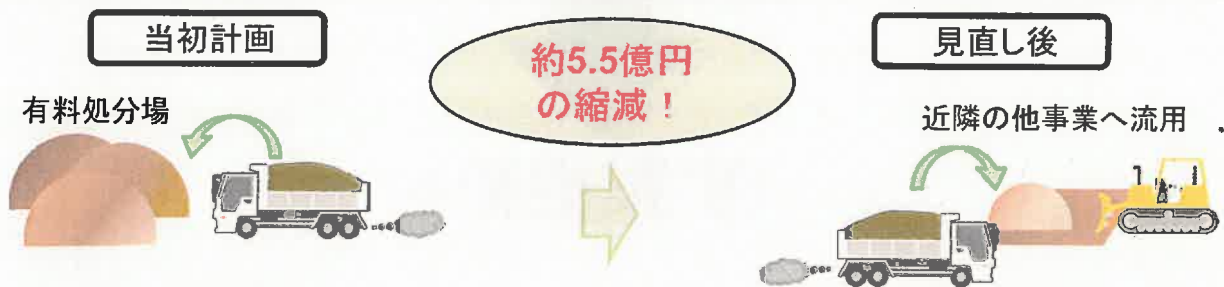
当初：有料の残土処分場へ運搬し、適正処分の計画



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

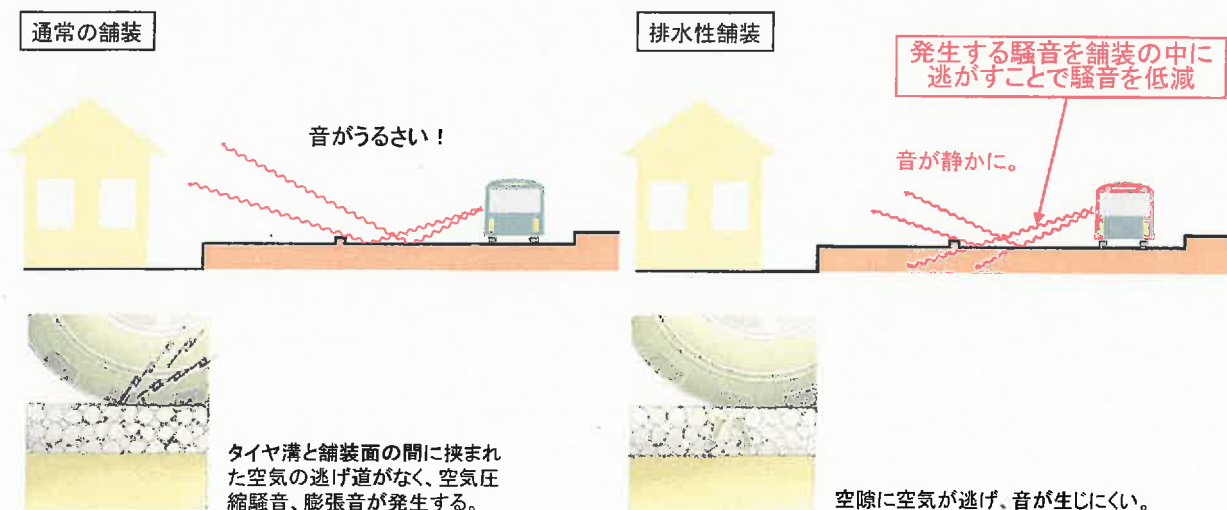


12

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



13

○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道路として必要不可欠であり、山県市の地域発展に大きく寄与する。

○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。



＝事業継続＝

平成27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（社会資本整備総合交付金） (主要地方道岐阜関ヶ原線 宗慶温井Ⅱ期工区)
事業実施箇所	本巣市宗慶 ～本巣市軽海	事業主体	岐阜県
採択年度	平成8年度	完了予定年度	平成32年度

再評価の実施基準 事業着手年度から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

主要地方道岐阜関ヶ原線は岐阜県岐阜市を起点とし、岐阜県不破郡関ヶ原町へ至る延長約30km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本巣市宗慶～本巣市軽海の2,240m区間を4車線化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、東海環状自動車道（大野神戸IC）へのアクセス向上、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。

事業概要

事業延長：2,240m 車道幅員 : 3.25m×4車線
 自転車歩行者道幅員：4.50m（両側）

概要図



(写真①: 終点部付近の状況)

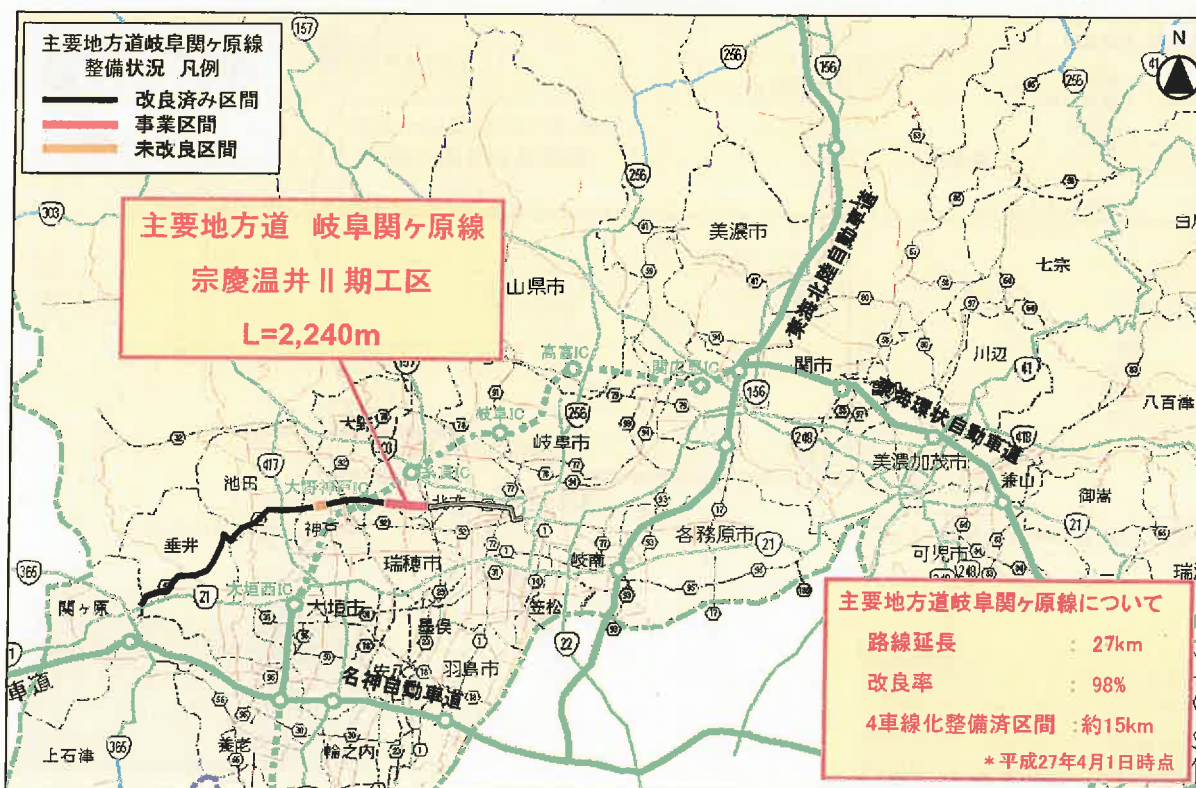
(写真②: 踏切部の状況)

事業再評価 道路改築事業

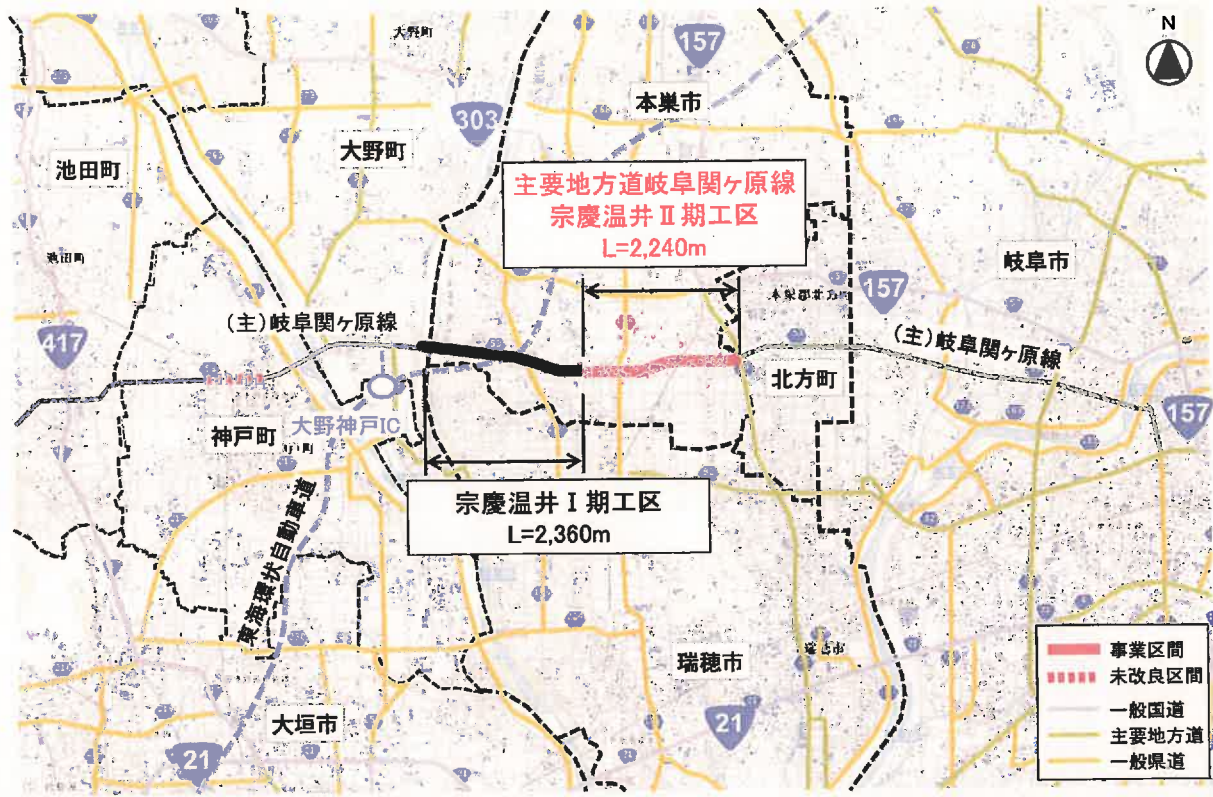
主要地方道 岐阜関ヶ原線 宗慶温井Ⅱ期工区

県土整備部道路建設課
平成27年9月

位置図 ①



位置図②



2

位置図③



3

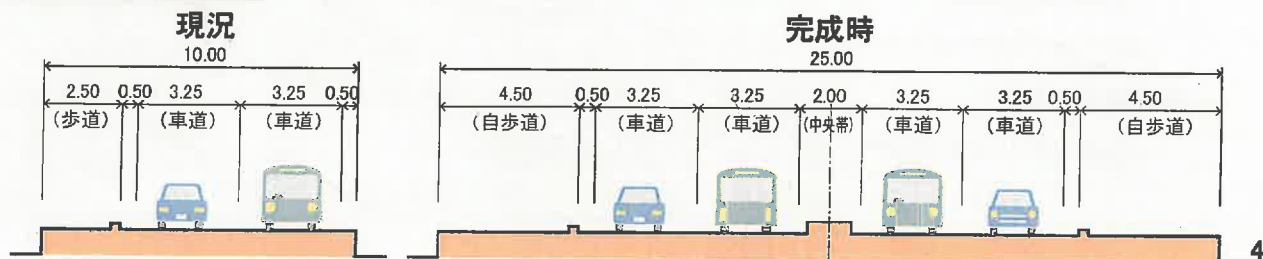
事業概要①

- ◆ 起 終 点 : も と す し そ う け い 本巢市宗慶 ~ も と す し か る み 本巢市軽海
- ◆ 全体延長 : 2, 240 m
- ◆ 総事業費 : 約 28 億円
- ◆ 事業着手 : 平成 23 年度
- ◆ 完成予定 : 平成 32 年度

※東海環状自動車道の開通にあわせて

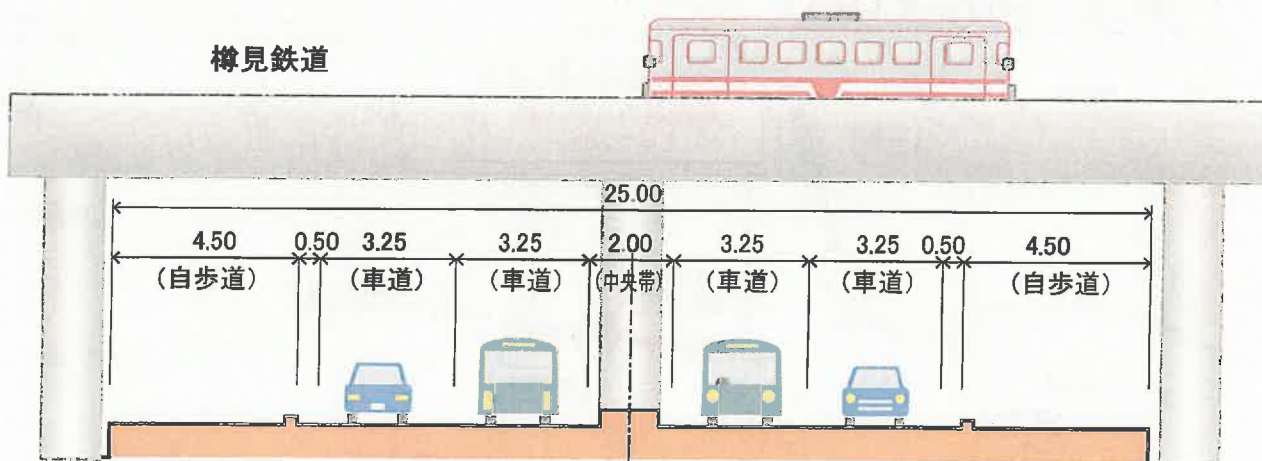
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25 m × 4 車線
: 自転車歩行車道 4.50 m (両側)

標準横断図



事業概要②

事業完成時イメージ (樽見鉄道立体交差)



事業の目的①

活力：岐阜市～関ヶ原町間の広域連携の強化

- 岐阜市～本巣市～関ヶ原町を結ぶ主要幹線道路
- 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県の道路事業の整備方針である「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」のうち、「主要骨格補完ネットワーク道路」に位置付け

- ◆岐阜市と関ヶ原町を起終点とし、岐阜圏域と西濃圏域間の連携を強化
- ◆東海環状自動車道と連携し、県内各圏域及び関西方面、三重県方面との広域的な連携を強化

主要骨格幹線ネットワーク

- 県外と県内を結ぶ高速ネットワーク
- 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
- 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

- 原幹線道路を補完し、地域における重要な道路

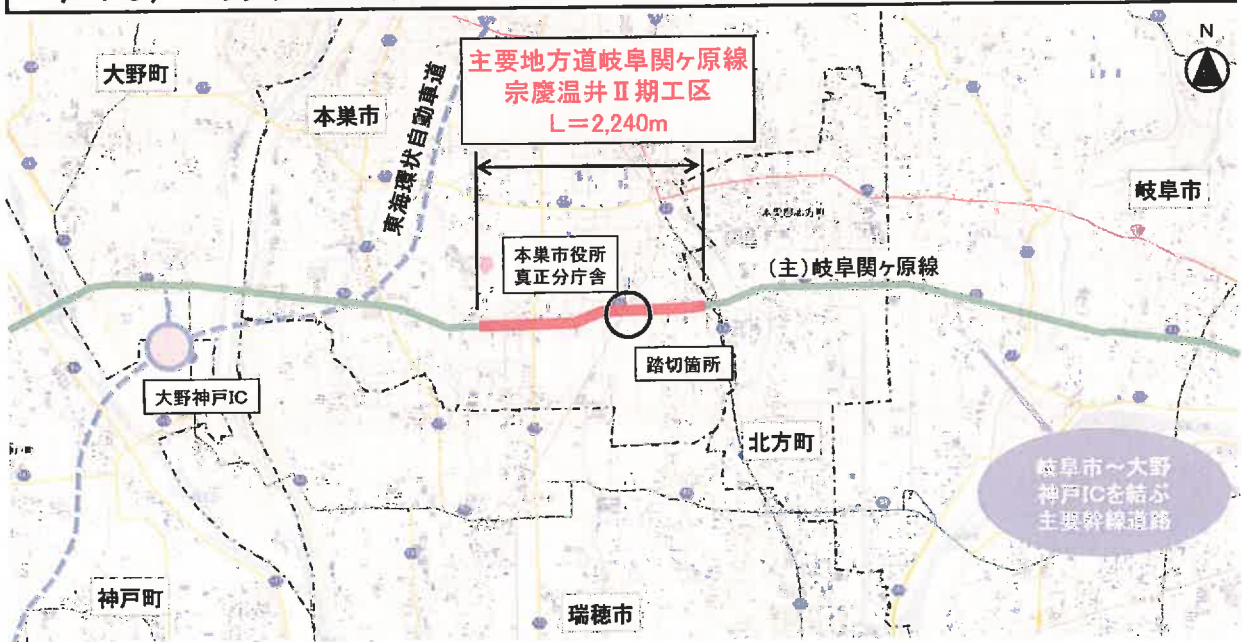


6

事業の目的②

活力：東海環状自動車道（大野神戸IC）へのアクセス向上

- 岐阜市～大野神戸ICを結ぶ主要幹線道路
- 当該工区の整備及び鉄道高架化に伴う走行性の改善により、東海環状自動車道（大野神戸IC）へのアクセスが向上



7

事業の目的③

活力:円滑な交通の確保

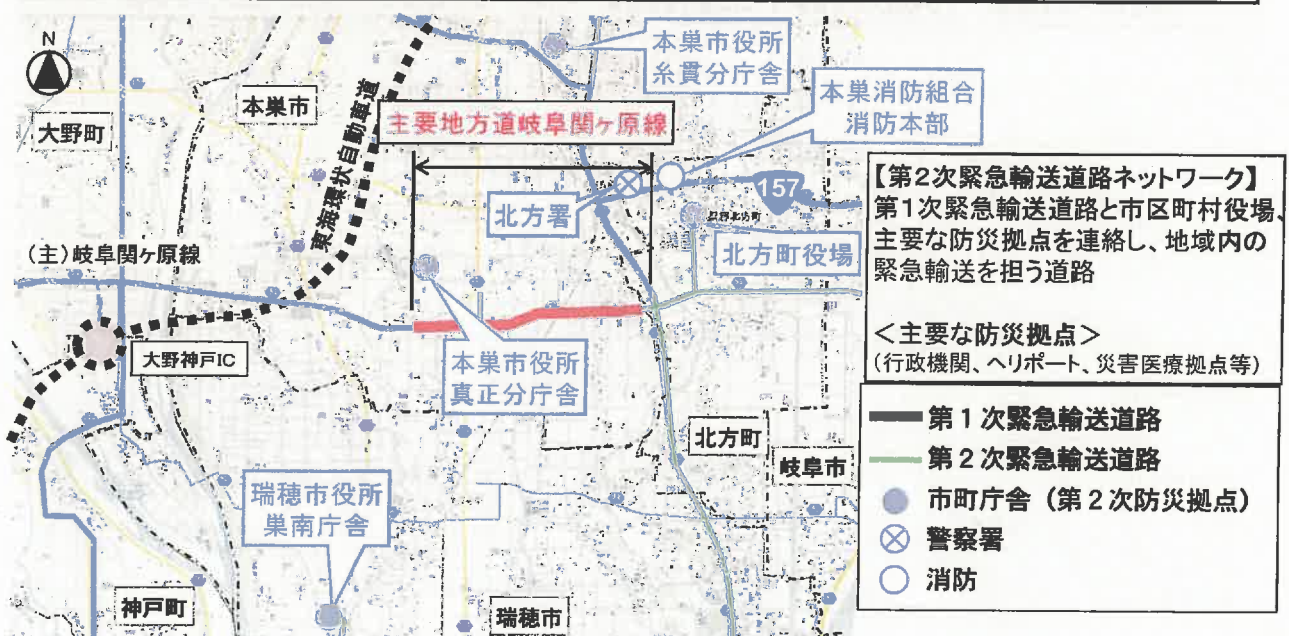
■踏切通過に伴う速度低下及び後続車両の滞留や渋滞の解消による円滑な交通の確保



事業の目的④

安全・安心:災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 主要地方道岐阜関ヶ原線は第2次緊急輸送道路に指定
- 本工区は4車線化が実施され、路線の信頼性が向上する。



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 94%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 1%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 5%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.8$$

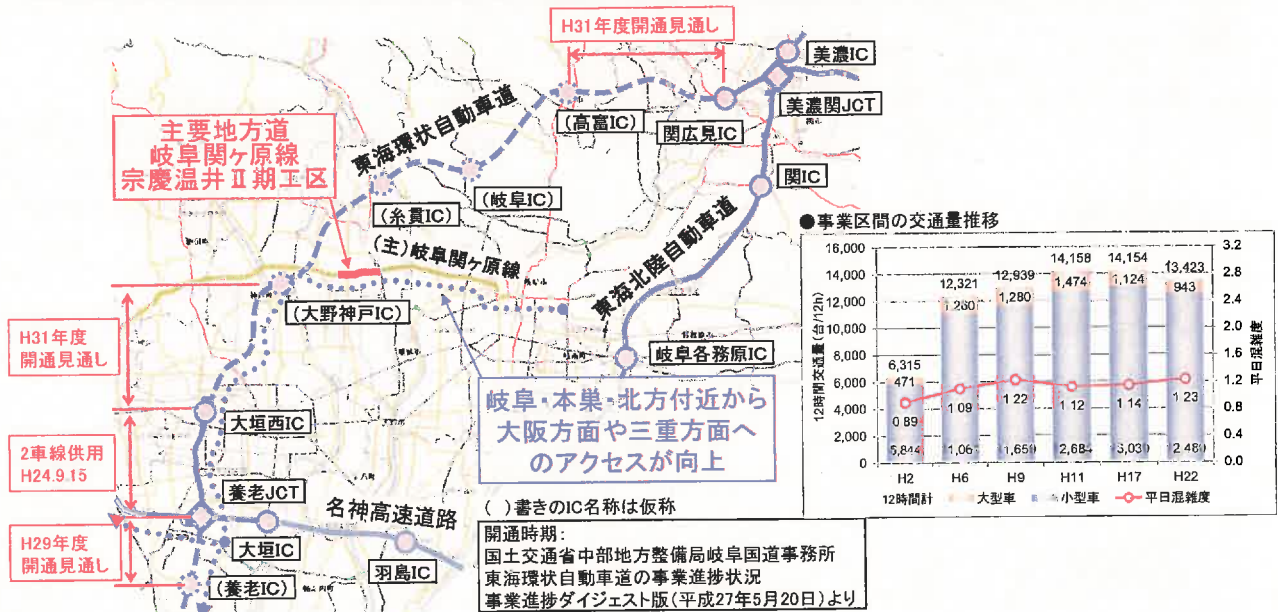
※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

10

社会情勢の変化

◆東海環状自動車道の整備

- 平成31年度には大野神戸IC～大垣西IC間が開通する見通し
- 大野神戸IC～大垣西IC間が開通することにより、岐阜市・本巣市付近から滋賀・大阪方面や三重方面へのアクセス向上が図られる



11

進捗状況

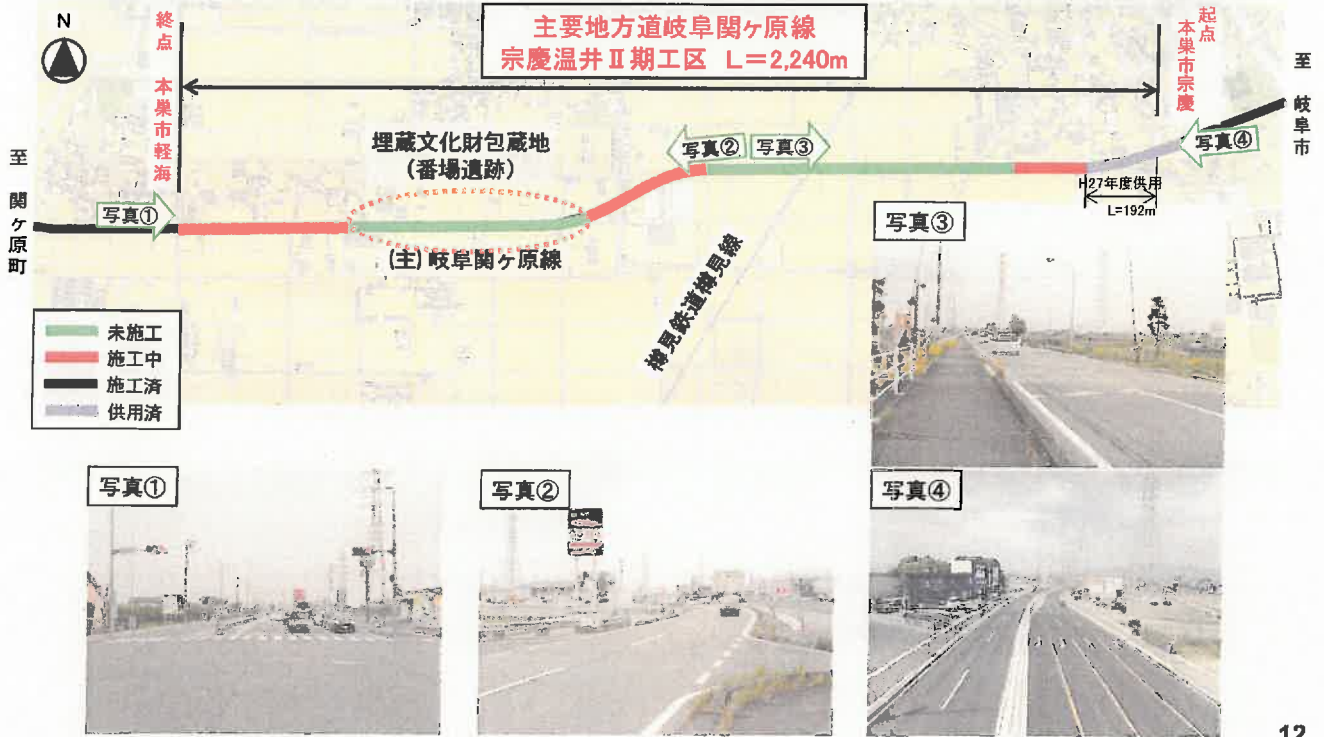
全体進捗率 20%*

用地補償進捗率55%*

工事進捗率 12%*

(うち用地取得進捗率 68%)

※ 平成26年度末事業費ベース



12

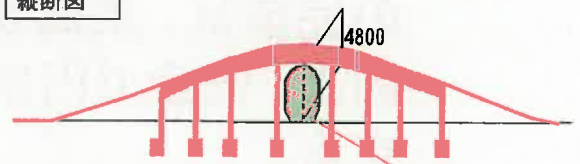
コスト縮減の取り組み

◆ 鉄道交差部の計画変更によるコスト縮減

見直前: 鉄道の軌道敷はそのままとし、道路を立体交差させる。

見直後: 道路の高さはそのまま、鉄道を高架化して立体交差させる。

道路高架
縦断面図



鉄道高架
縦断面図



主要地方道岐阜関ヶ原線と樽見鉄道の交差方法の見直しにより事業費を縮減予定

道路高架橋案 概算工事費: 約1,000百万円

鉄道高架橋案 概算工事費: 約 900百万円

約100百万円のコスト縮減

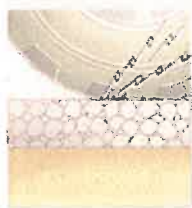
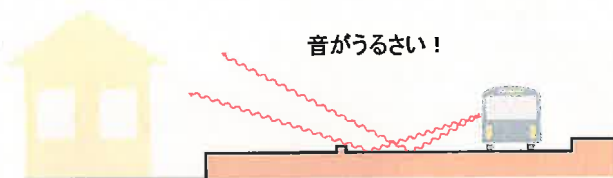
13

環境面への配慮

◆沿線の生活環境に配慮

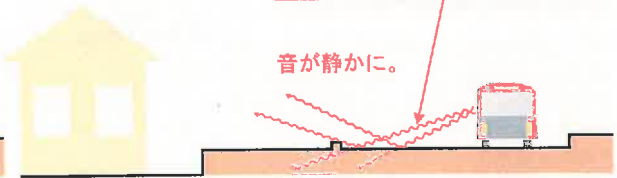
■騒音低減効果のある排水性舗装を採用し、沿線住宅等の生活環境に配慮

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。

14

今後の方針

○主要地方道岐阜関ヶ原線宗慶温井Ⅱ期工区の完成は、東海環状自動車道へのアクセス性向上、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。



= 4車線化に向け、事業継続 =

15