

【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 2
○平成30年度 再評価実施箇所	
再評価実施箇所（附図）	・・・ p 3～6
道路改築事業について	・・・ p 7～8
5) （主）岐阜県南大野線 下磯～麻生工区	・・・ p 9～13
6) （国）248号 山田バイパス	・・・ p 14～19
7) （主）可児金山線 飯高工区	・・・ p 20～25
8) （一）土岐南多治見インター線 下石工区	・・・ p 26～30

平成30年度 再評価対象箇所一覧表 9月18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 (H303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)	事業 実施量 (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	用地補償費										工事費等
5	道路改築事業	(主)岐阜県南 大野橋 下橋～麻生工 区	大野町	H25	H38	1.55	0.40	25.8%	1,800	600	610	180	34.0%	30.0%	5	高速道路へのアク セス向上に有効に機 能するネットワーク の確保	-	東海環状自動 車道(西回り区 間)の整備	-	経済性に優 れる橋壁構 造の採用	1.4 (-)	継続			
6	道路改築事業	(国)248号 山田バイパス	関市	H25	H33	3.10	1.00	32.3%	1,450	150	1,160	144	80.0%	96.0%	5	県土1,700m規格 除雪ネットワーク 構築の推進 高速道路へのアク セス向上 災害緩和による円 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	-	-	経済性に優 れる路床改 良手法の採 用	2.9 (-)	継続				
7	道路改築事業	(主)可児金山 線 飯高工区	七宗町	H19	H32	0.70	0.50	71.4%	1,600	640	1,110	640	70.0%	100.0%	11	災害時に有効に機 能するネットワーク 確保 悪路・陥形不良箇 所の解消による円 滑な交通の確保	-	-	現場発生土 の有効利用 による処分費 削減	1.1 (1.1)	継続	※前回再 評価H25			
8	道路改築事業	(一)土岐南多 治見インター線 下石工区	土岐市	H24	H37	0.40	0.00	0.0%	1,200	200	570	200	47.0%	100.0%	6	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 確保	-	新たな地域開 発による交通 集中への対応	-	現場発生土 の有効利用 による処分費 削減	1.9 (-)	継続			

費用対効果分析:(-)は前回再評価時の投資効果率

平成30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 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益
		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）1.0以上

平成30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 主要地方道 岐阜県南大野線 下礪～麻生工区
事業実施箇所	揖斐郡大野町下礪地内 ～揖斐郡大野町麻生地内	事業主体	岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	平成38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	<p>主要地方道岐阜県南大野線は、岐阜県岐阜市を起点とし、岐阜県揖斐郡大野町へ至る延長約22kmの幹線道路である。本工区は、揖斐郡大野町下礪から麻生までの3交差点（下礪交差点、五之里交差点、麻生交差点）を改良するものである。</p> <p>東海環状自動車道へのアクセス向上、災害時の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：1,550m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：3.50m（両側）</p>		
概要図			

平成30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248号 山田バイパス
事業実施箇所	せきしくらち 関市倉知地内 ~ せきしやまだ 関市山田地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	平成33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

一般国道248号は愛知県蒲郡市を起点とし、岐阜県岐阜市へ至る県内延長約45kmの幹線道路であり、岐阜県道路事業の整備方針である「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」に位置付けられている。

東海北陸自動車道へのアクセス向上、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。

事業概要

事業延長：3,100m 車道幅員：3.50m×4車線
歩道幅員：3.00m（両側）



終点：山田交差点から関IC方面を望む



警察学校前交差点から関IC方面を望む



起点：美濃加茂市方面を望む

平成30年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	7	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 主要地方道 可児金山線 飯高工区
事業実施箇所	かもぐんひちそうちようかみあそう 加茂郡七宗町上麻生		事業主体 岐阜県
採択年度	平成19年度	完了予定年度	平成32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>主要地方道可児金山線は岐阜県可児市を起点とし、岐阜県下呂市金山町へ至る延長約39kmの道路であり、当該事業はこのうち加茂郡七宗町上麻生の700m区間についてバイパスを整備するもので、中濃地域と飛騨地域を結ぶ緊急輸送機能の向上、隘路区間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：700m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.50m（片側）</p> <p>主要構造物：新飯高橋 L=58m（※構造物名は仮称）</p>		
概要図	<p>The map shows the project area in detail. A red line indicates the project zone (L=700m) along the main road (可児金山線) between the start and end points in Kamikawa. A blue line shows a regulated rainfall zone (L≈1.2km). Landmarks include '七宗町', '飯高橋', '新飯高橋', and '上麻生小学校'. Three photographs are included: 写真① shows a road view; 写真② shows a rock with a scale; 写真③ shows a road view from a different angle.</p>		

平成30年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔 道路建設課 〕

番号	8	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般県道 土岐南多治見インター線 下石工区
事業実施箇所	とぎしおろしちやう 土岐市下石町	事業主体	岐阜県
採択年度	平成24年度	完了予定年度	平成37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>一般県道土岐南多治見インター線は岐阜県土岐市土岐津町を起点とし、岐阜県土岐市下石町へ至る延長約3.8kmの道路であり、当該事業はこのうち土岐市下石町の400m区間を整備するもので、物流効率化、産業の発展、雇用の創出、災害時の緊急輸送機能の向上を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：400m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：3.50m（片側）</p>		
概要図			

平成30年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

平成30年9月18日

岐阜県 県土整備部 道路建設課



0

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(平成30年度)

ネットワークインフラの整備

- ◇物流・観光、地域経済の持続的発展の基礎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のアクセス道路などの整備促進

- 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
- 地域と地域をつなぐ幹線道路等の整備

災害に強い県土づくり

- ◇戦略的な維持管理の推進

- 災害時における道路機能の確保
- 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

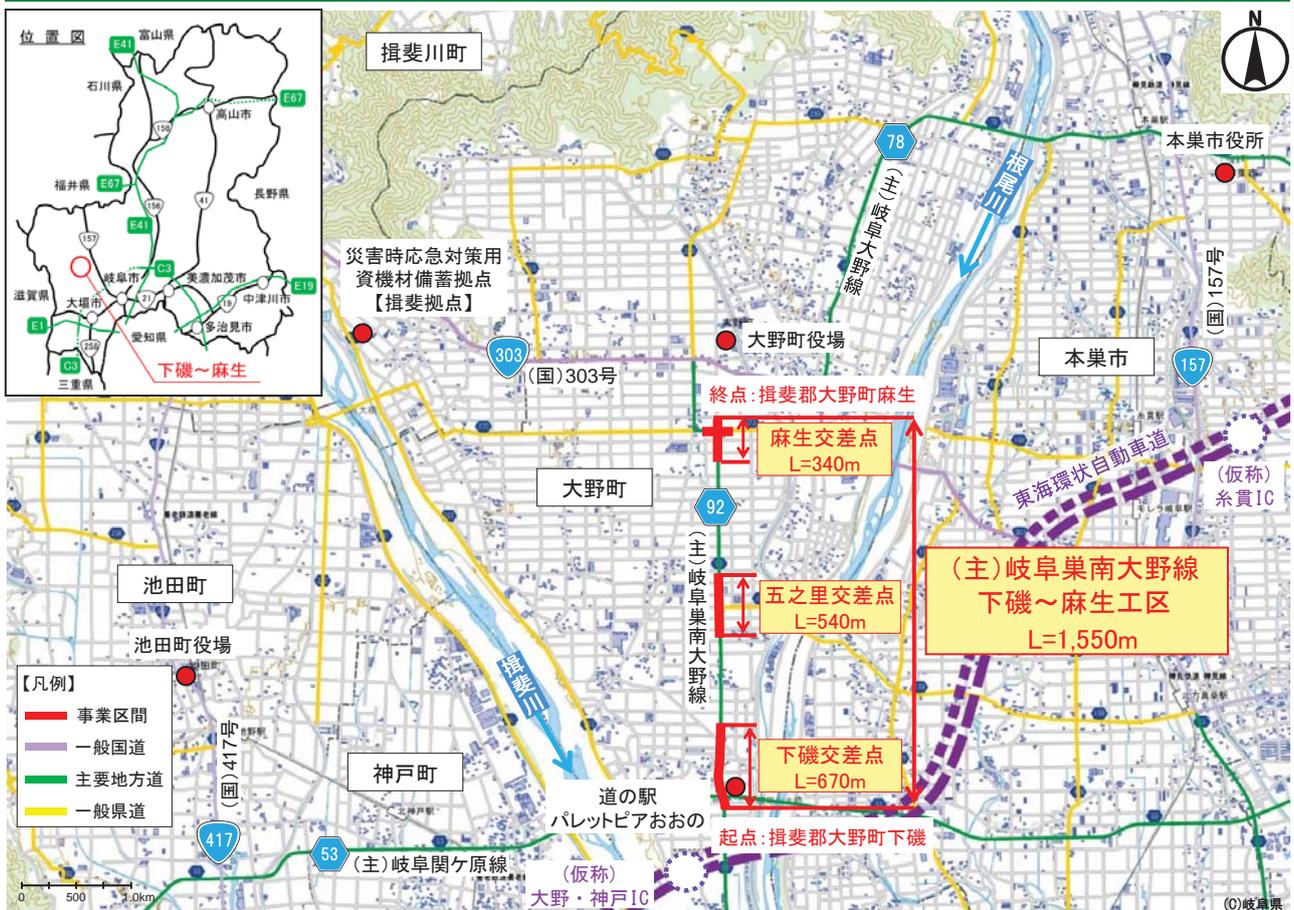
主要地方道 岐阜巣南大野線

しも いそ あ そ
(下磯～麻生工区)

県土整備部 道路建設課
平成30年9月18日



位置図

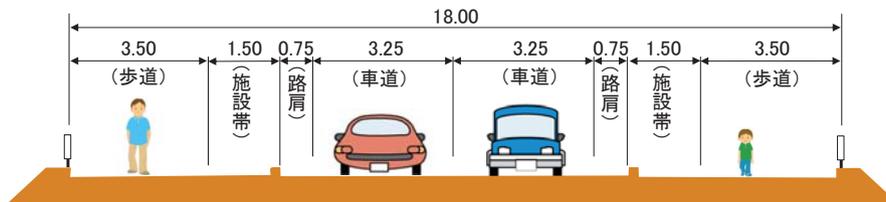


事業概要

いびぐんおおのちよう しもいそ いびぐんおおのちよう あそう

- ◆起終点：揖斐郡大野町下礪～揖斐郡大野町麻生
- ◆全体延長：1,550m
- ◆総事業費：約18億円
- ◆事業着手：平成25年度
- ◆完成予定：平成38年度
- ◆幅員：車道 3.25m×2車線
：歩道 3.50m（両側）
- ◆道路規格：第3種第2級

標準横断図



2

事業の目的①

◆東海環状自動車道へのアクセス向上

- 東海環状自動車道(仮称)大野・神戸ICへのアクセス向上
(主)岐阜県南大野線は、周辺市町の市街地や工業団地などの主要施設から東海環状自動車道(仮称)大野・神戸ICを結ぶアクセス道路として機能



3

事業の目的 ②

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (主)岐阜県南大野線 下礪～麻生工区は、第二次緊急輸送道路に指定
- 本工区の整備により、災害時の円滑な救援活動を支援



■災害時応急対策用資機材備蓄拠点
道路等の公共土木施設の応急対策に必要な資機材を調達し、備蓄する拠点

＜備蓄する主な資機材＞
大型土のう袋、ブルーシート、連節ブロック、根固ブロック、袋詰玉石、発電機、投光機 等

出典：岐阜県発表資料「災害時応急対策用資機材備蓄拠点の運用開始について」(H29.8)

■広域防災拠点
物資収集能力や、消防・警察・自衛隊等の応援部隊の活動拠点機能を持つ拠点

広域防災拠点位置図

出典：岐阜県「岐阜県災害時広域支援計画」(H30.7)

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 84%
● 走行経費減少便益	効果全体の約 15%
● 交通事故減少便益	効果全体の約 1%

投資的効果率

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

※費用便益分析マニュアル(国土交通省H30.2)に基づき算出
 ※新規事業評価時に参考となる投資的効果率(B/C)は1.4

事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 東海環状自動車道（西回り区間）が、平成29年度に養老JCT～養老IC間に開通。平成31年度に関広見IC～（仮）高富IC間、（仮）大野・神戸IC～大垣西IC間が開通見込み。平成36年度に（仮）高富IC～（仮）大野・神戸IC間が開通見込み。



6

事業の進捗状況

全体進捗率 34%

用地補償取得率 30%

工事進捗率 36%

※ 平成29年度末事業費ベース



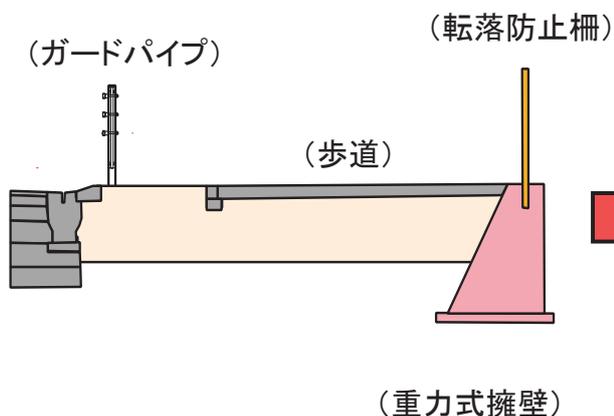
7

コスト削減の取り組み

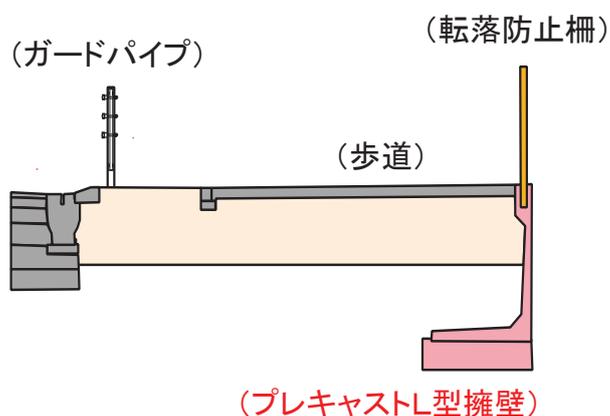
◆経済性に優れる擁壁構造の採用

■拡幅部の土留めとして、重力式擁壁ではなく、プレキャストL型擁壁構造を採用する。

当初計画



変更計画



約1,900万円のコスト削減

8

対応方針(案)

○主要地方道 岐阜県南大野線 下磯～麻生工区の完成は、東海環状自動車道へのアクセス向上、災害時に有効に機能するネットワークの確保に寄与する。

○地元住民及び関係自治体から早期完成の要望がある。



＝供用に向け、事業を継続＝

9

事業再評価 道路改築事業

一般国道248号 やまだ (山田バイパス)

県土整備部 道路建設課
平成30年9月18日



位置図 ②



(C)岐阜県



写真③：整備前
終点：山田交差点から関IC方面を望む



写真②：整備前
警察学校前交差点内を望む



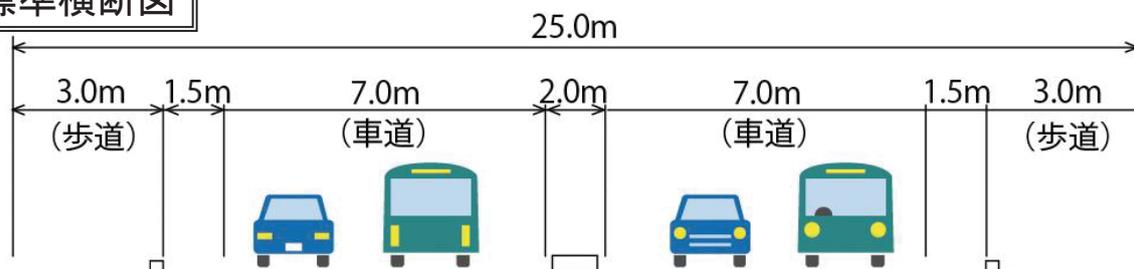
写真①：整備前
起点：美濃加茂市方面を望む

2

事業概要

- ◆起終点：^{せき}関市倉知～^{せき}関市山田
- ◆全体延長：3,100m
- ◆総事業費：約15億円
- ◆事業着手：平成25年度
- ◆完成：平成33年度
- ◆幅員：車道 3.50m×4車線
歩道 3.00m（両側）
- ◆道路規格：第3種第1級

標準横断図



3

事業の目的①

活力：県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想の推進

- 一般国道248号は、「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、物流・観光交流の促進により圏域間の連携強化に寄与

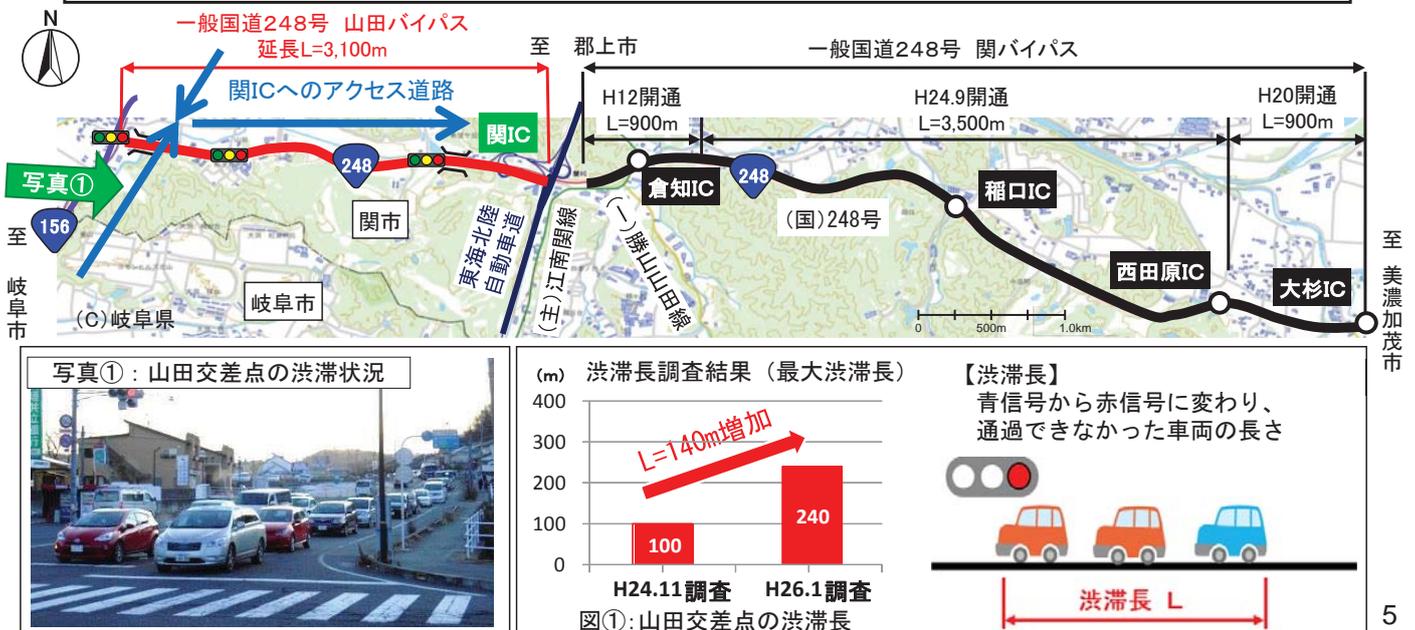


4

事業の目的②

活力：東海北陸自動車道へのアクセス向上
渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 東海北陸自動車道 関ICへのアクセス向上
- 慢性的な渋滞の緩和及び円滑な交通の確保



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

- 一般国道248号は、第一次緊急輸送道路に指定
- 災害時に有効に機能する信頼性の高い、東海環状自動車道を補完する内環状ネットワークを形成



6

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 80%
- 走行経費減少便益 効果全体の約 14%
- 交通事故減少便益 効果全体の約 6%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.9$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30.2）に基づき算出
 ※新規事業評価時に参考となる投資的效果率（B/C）は2.9

7

進捗状況

全体進捗率 80%

用地補償進捗率96%

工事進捗率78%

※平成29年度末事業費ベース



写真③：整備前



写真②：整備後



写真①：整備前

終点：山田交差点から関IC方面を望む 警察学校前交差点から関IC方面を望む 起点：美濃加茂市方面を望む

8

コスト削減の取り組み

◆経済性に優れる路床改良手法の採用



路床改良(A=1,930m²)にあたり、
購入土に置き換えと
路床安定処理工法を経済比較



約120万円のコスト削減

安価な路床安定処理工法を採用

路床安定処理工法



9

対 応 方 針 (案)

○一般国道248号 山田バイパスの完成は、東海北陸自動車道へのアクセス向上、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に寄与する。

○地元住民及び関係自治体から早期完成の要望がある。



＝ 供用へ向け、事業を継続 ＝

事業再評価 道路改築事業

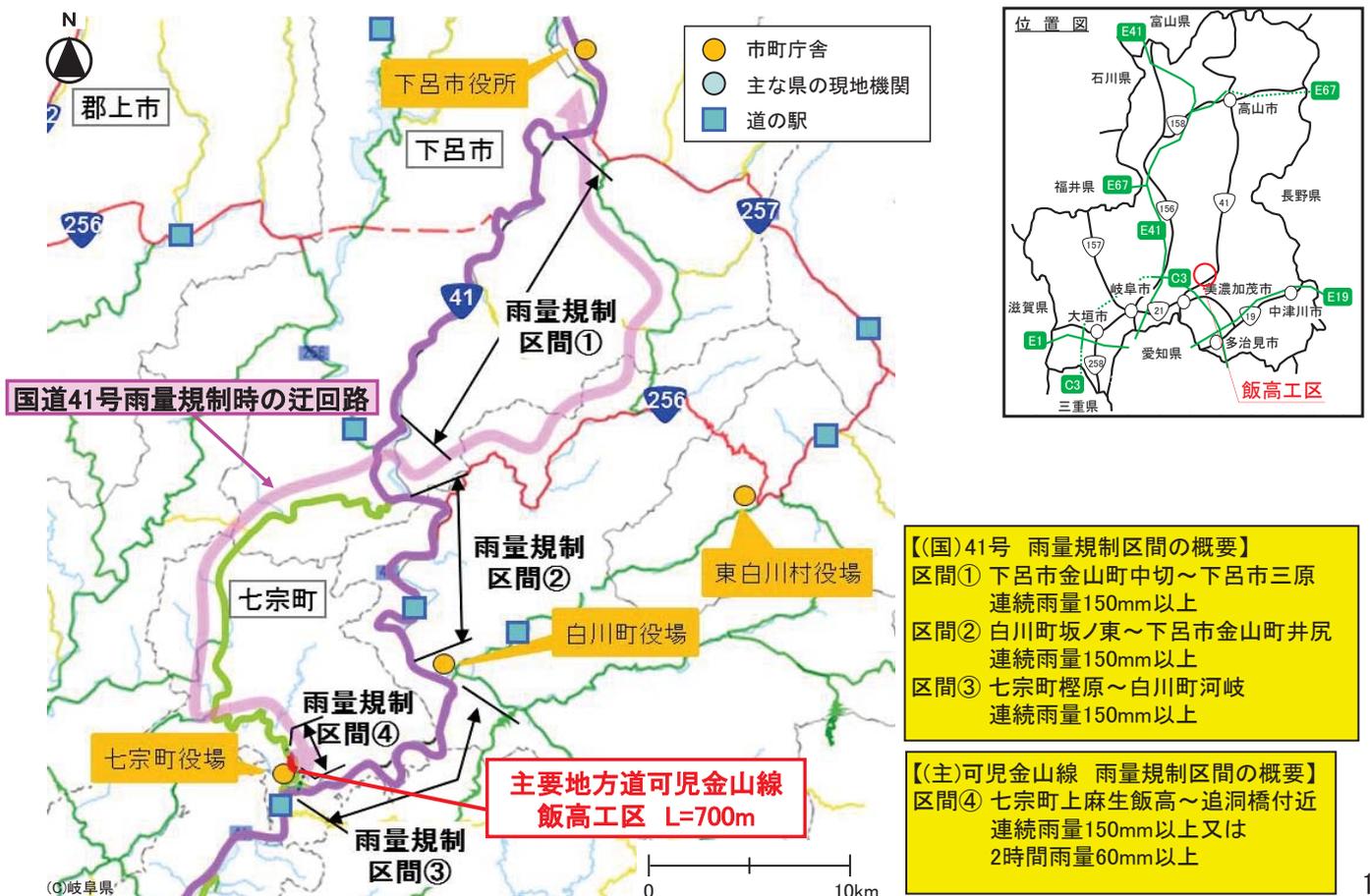
主要地方道 可児金山線

いいだか
(飯高工区)

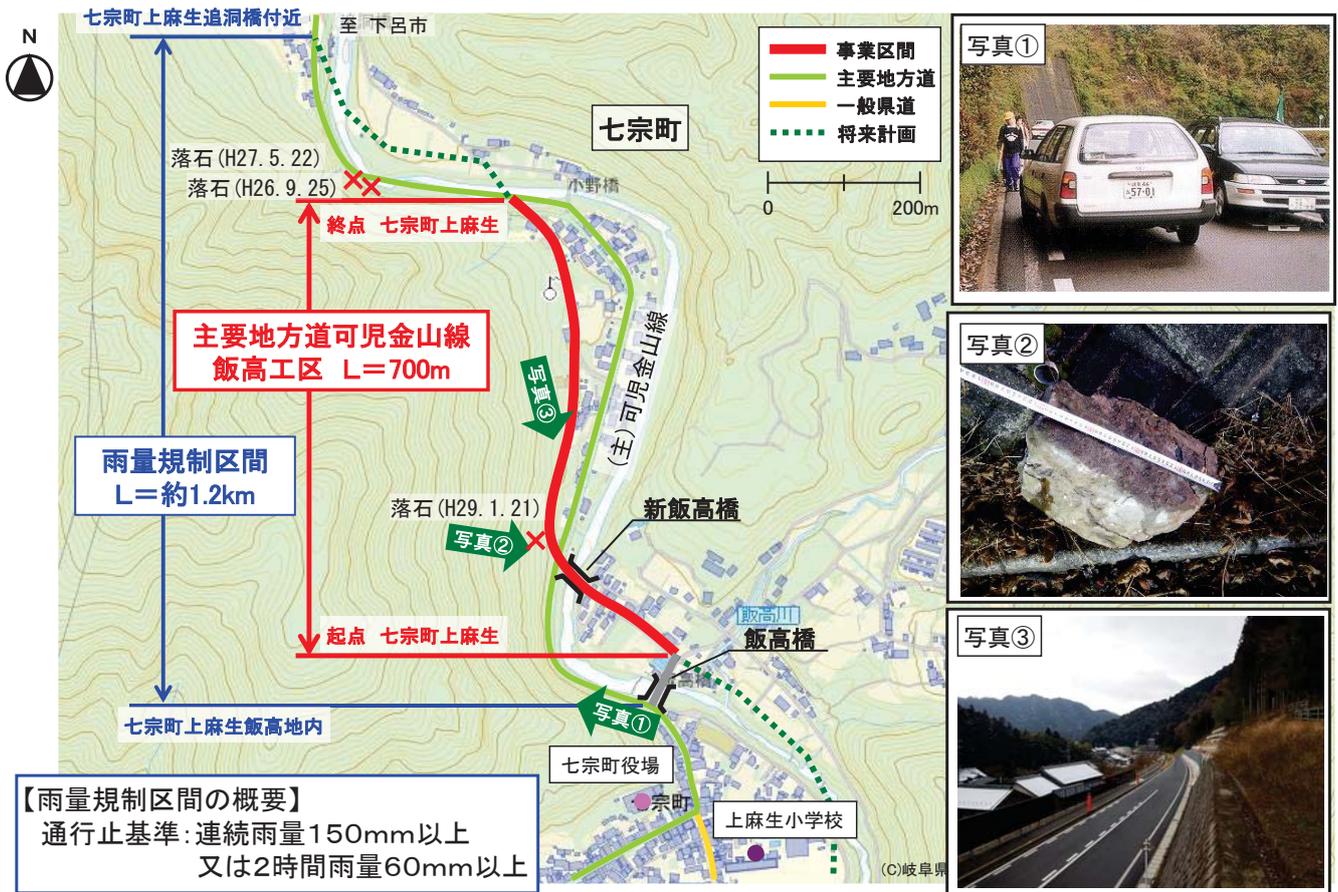
県土整備部 道路建設課
平成30年9月18日



位置図 ①



位置図 ②

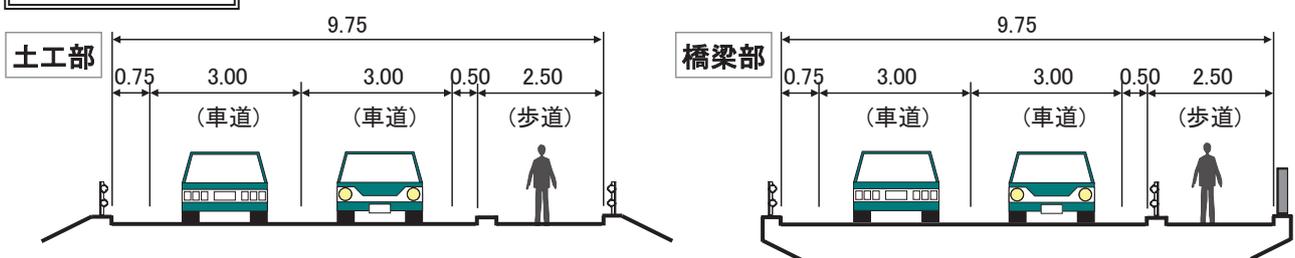


2

事業概要

- ◆ 起 終 点 : か も ぐ ん ひ ち そ う ち ょ う か み あ そ う 加茂郡七宗町上麻生
- ◆ 全体延長 : 700m
- ◆ 総事業費 : 約16億円
- ◆ 事業着手 : 平成19年度
- ◆ 完成予定 : 平成32年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.00m × 2車線
: 歩道 2.50m (片側)
- ◆ 道路規格 : 第3種第3級

標準横断図



3

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 4%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

投資的效果率

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

[前回再評価時
(H25年度)
1.1 (全体)]

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30.2）に基づき算出

6

進捗状況

全体進捗率 70%*

用地補償進捗率 100%*

工事進捗率 49%*

※平成29年度末事業費ベース

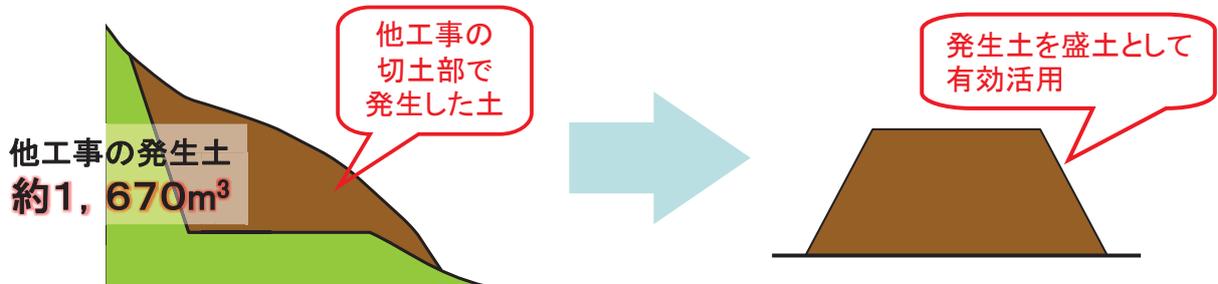


7

コスト削減の取り組み

他事業における現場発生土の有効活用

■白川町内のバイパス工事等における現場発生土約1,670m³を盛土部に有効利用することで、約1,000万円を削減



$$\text{発生土 約1,670m}^3 \times \text{盛土単価 3,400円/m}^3 \times \text{諸経費}$$

約1,000万円のコスト削減

8

自然環境への配慮

絶滅危惧種に配慮した工事推進

■本工区周辺に「ネコギギ」の生息が確認されたため、必要に応じ、モニタリング調査の実施及び有識者のアドバイスを受けるなど、絶滅危惧種に配慮しつつ工事を実施。

絶滅危惧種「ネコギギ」



ネコギギの概要

[岐阜県HPより引用]

- ・ナマズ目ギギ科
- ・岐阜県、三重県、愛知県の河川中流域に分布。県内では揖斐川、長良川、木曾川に分布
- ・貴重性：環境省RDB 絶滅危惧IB類，岐阜県RDB 絶滅危惧I類

対応方針（案）

○主要地方道可児金山線飯高工区の完成は、災害時の緊急輸送道路機能の向上、広域的な防災の支援などに寄与します。

○地元住民、七宗町及び地元期成同盟会等から災害に強い安全な道路整備を求め、早期完成の強い要望がある。



＝供用に向け、事業継続＝

事業再評価 道路改築事業

一般県道 土岐南多治見インター線

おろし
(下石工区)

県土整備部 道路建設課
平成30年9月18日



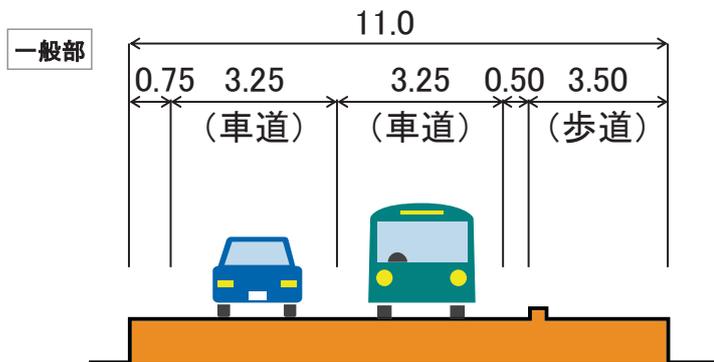
位置図



事業概要

- ◆ 起終点：ときしおろしちょう 土岐市下石町
- ◆ 全体延長：400m
- ◆ 総事業費：約12億円
- ◆ 事業着手：平成24年度
- ◆ 完成予定：平成37年度
- ◆ 幅員：車道 3.25m × 2車線
歩道 3.50m (片側)
- ◆ 道路規格：第4種第1級

標準横断図



2

事業の目的①

活力：物流効率化、産業の発展、雇用の創出に寄与

■ 東海環状自動車道への1次アクセス道路であり、東海環状自動車道のストック効果を周辺に波及し、産業の発展、雇用の創出に寄与



写真① 上原テクノパーク



表① 製造品出荷額の推移



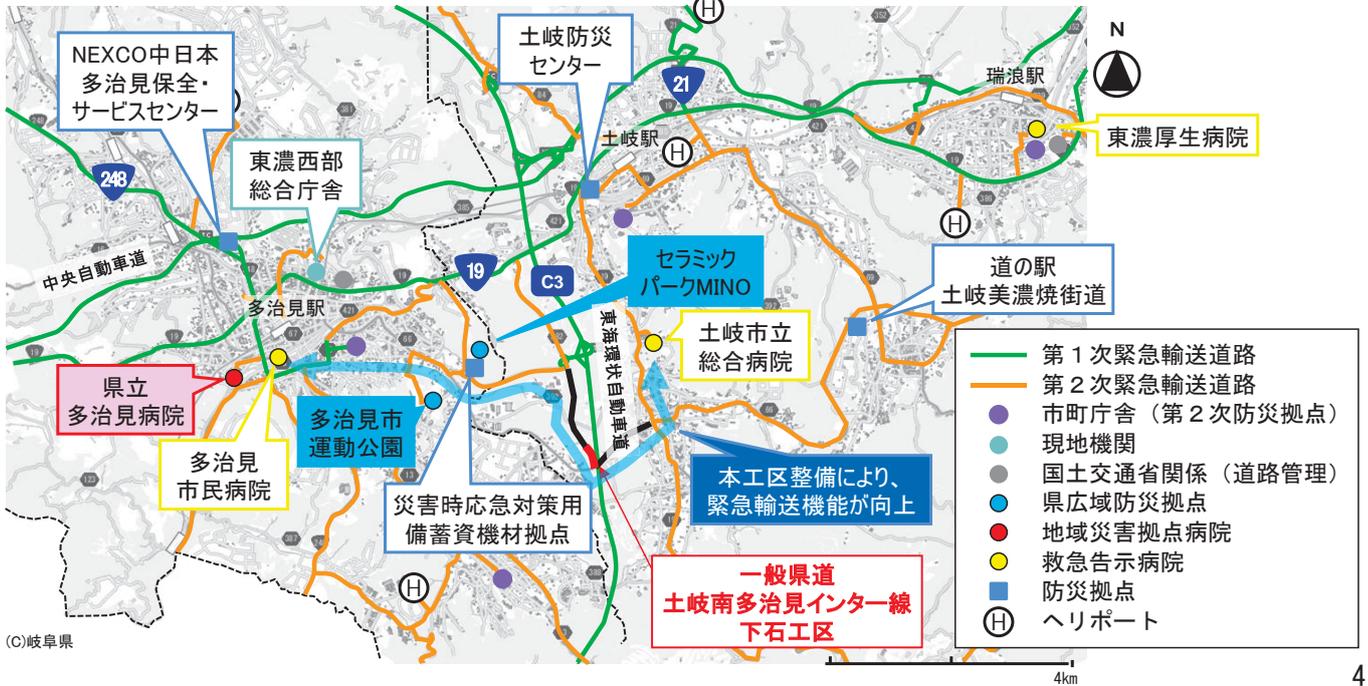
出典：経済産業省「工業統計」

3

事業の目的②

安全・安心：災害時の緊急輸送機能の向上

■一般県道土岐南多治見インター線は**緊急輸送道路**に指定され、本工区整備により災害時の緊急輸送機能の向上に寄与



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 10%
- 交通事故減少便益 効果全体の約 4%

投資的效果率

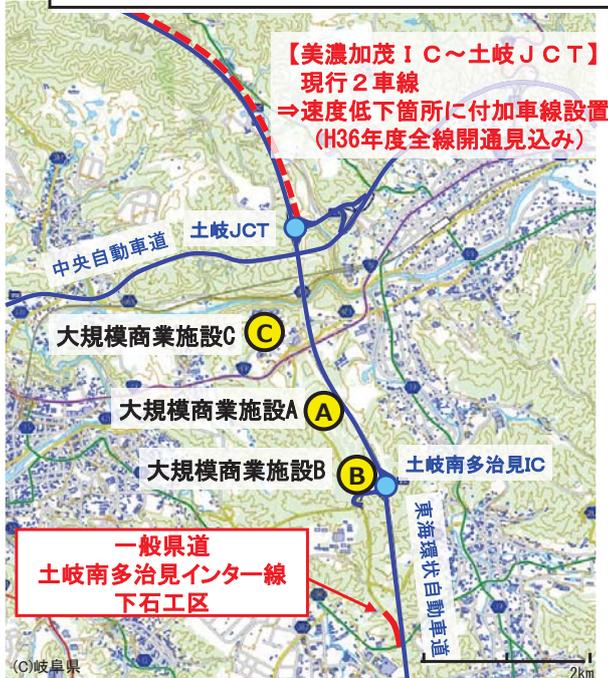
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.9 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル (国土交通省H30.2) に基づき算出
 ※新規事業評価時に参考となる投資的效果率 (B/C) は 1.9

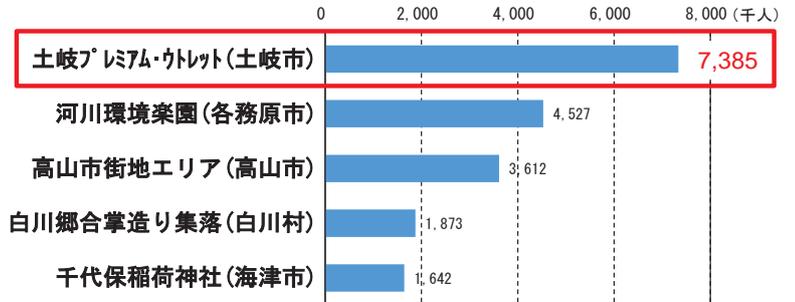
事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆新たな地域開発による交通集中への対応

- 周辺には、大規模商業施設Aが立地。県内で観光客数が最も多い。
- 周辺には、新たな商業施設Bが立地し、大型商業施設Cの開発計画も進む。
- 東海環状自動車道の全線開通や、付加車線の設置で更に増加が見込まれる。



■表1. 岐阜県観光入込客数 上位5箇所



出典:岐阜県観光入込客統計調査(H28)

■大規模商業施設A



出典:土岐プレミアムアウトレットHP

■大規模商業施設B



出典:テラスゲート土岐facebook

6

進捗状況

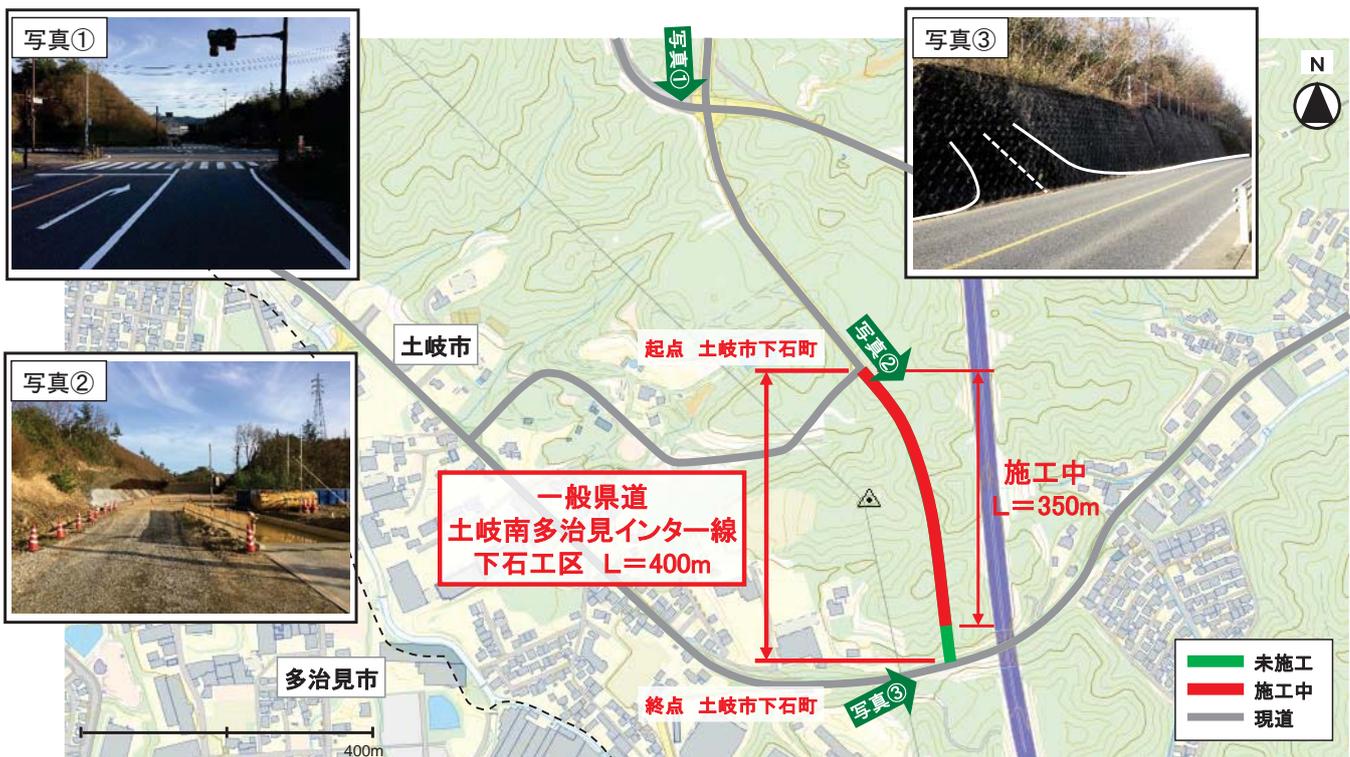
全体進捗率 47%*

*平成29年度末事業費ベース

用地補償進捗率 100%*

(うち用地取得進捗率 100%)

工事進捗率 37%*

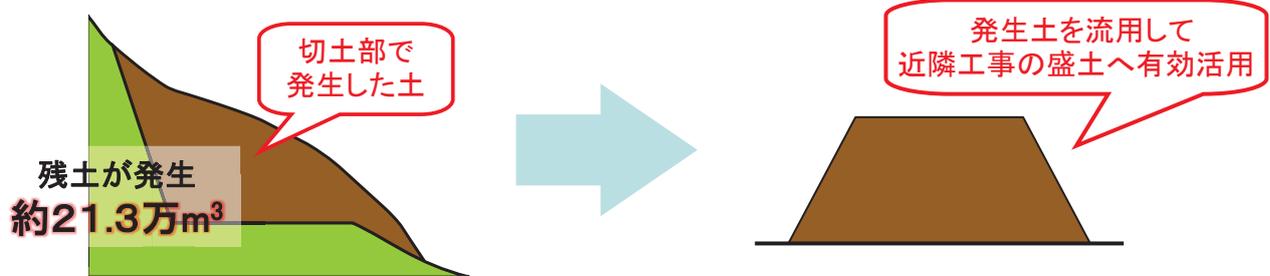


8

コスト削減の取り組み

現場発生土の有効利用

■切土による発生土（約21.3万 m^3 ）を近隣工事の盛土に流用（有効利用）することにより、残土処理費の約6.4億円を削減



$$\begin{array}{|c|} \hline \text{残土} \\ \hline \text{約21.3万m}^3 \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{処理単価} \\ \hline \text{3,000円/m}^3 \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{残土処分費} \\ \hline \text{約6.4億円} \\ \hline \end{array}$$

約6.4億円のコスト削減

8

対応方針（案）

○土岐南多治見インター線の完成は、東海環状自動車道のストック効果を波及し、物流効率化、産業の発展、雇用を創出するほか、災害時の緊急輸送機能の向上にも大きく寄与する。

○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＝