

【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
○ 再評価実施箇所（附図）	・・・ p. 3
○ 説明資料（パワーポイント）	
・ 公共事業再評価について	・・・ p. 4
1）道路改築事業	
「（主）岐阜美濃線 山崎大橋工区」	・・・ p. 6

令和7年度 再評価対象箇所一覧表 8月26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	実施済み額	進捗率	経過年数 (R6.3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 果分析	対応方針 (案)	特記事項
						全体事業量 (km)	実施済事業量 (km)	事 業 実施率	(百万円)	(百万円)	(%)									
									用地補償費	用地補償費	用地補償費									
									工事費等	工事費等	工事費等									
1	道路改築事業 (交付金事業 分)	(主)岐阜美濃線 山崎大橋工区	美濃市	R2	R18	0.52	0.00	0.0%	5,000 610 4,390	183 0 183	4.0% 0.0% 4.0%	5	・高速道路へのア 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 ワーク確保	—	・市街地整備事 業(土地区画整 理事業、工業 団地整備) ・道路ネット ワーク(東海環 状自動車道)の 整備	LED照明の 採用による 環境への配 慮	撤去計画の 選定	1.2 (1.2)	継続	

費用対効果分析: ()は前回再評価時の投資効果率

令和 7 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"> ・ 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	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＋道路構造物の更新に要する事業費※ 現在価値算出のための社会的割引率：4 %（参考値として 2 % 及び 1 % を記載） 基準年次：評価時点 検討年数：50年間 ※道路構造物の更新に要する事業費は、評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する	
	費用便益比の基準	原則費用便益比（B / C）1 . 0 以上	

令和7年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番 号	3	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 主要地方道 岐阜美濃線 山崎大橋工区
事業実施箇所	美濃市極楽寺 ～美濃市生櫛	事業主体	岐阜県
採択年度	令和2年度	完了予定年度	令和18年度
再評価の実施基準	現在着工している事業(一部供用されている事業を含む)のうち、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		
事業目的	<p>主要地方道岐阜美濃線は、岐阜県岐阜市長良福光長良南町を起点とし、岐阜県美濃市松森へ至る延長約23.3kmの主要幹線道路である。</p> <p>当該事業は、このうち山崎大橋工区内の520m区間で現橋の山崎大橋を利用した4車線化事業を行うものであり、災害時に有効に機能するネットワーク確保、渋滞緩和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：520m（うち山崎大橋延長：175m）</p> <p>幅員：車道3.25m×2車線 歩道3.00m</p>		
概要図			

令和7年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和7年8月26日

岐阜県 県土整備部 道路建設課



道路改築事業の政策と位置付け

令和7年度 県土整備部 基本方針

過去に学び、次世代に繋ぎ、未来を拓く県土づくり ～継往開来～

●: R7新規
●: 継続

1 過去（災害の歴史）に学び、活かす

岐阜県では古来、あまたの大災害が発生、災害は激甚化・頻発化の一途（H30、R2、R3、R6と2年に一度のペース）
また、南海トラフ地震臨時情報が初めて発表されるなど、巨大地震への備えが不可欠

各事業を第3期「岐阜県強靱化計画」に位置付け、県民の安全・安心を確保するため、防災・減災対策を計画的に推進

ハード対策

- 「緊急輸送道路ネットワーク整備計画」に基づく道路整備・斜面对策・橋梁耐震・段差対策
- 「新五流域総合治水対策プラン」に基づく流域治水
- 「八山系砂防総合整備計画」に基づく土砂災害対策
- 「新丸山ダム（国）」、「長良川遊水地（国）」、「新・旧水門川排水機場の統合（国）」、「内ヶ谷ダム（県）」、「木曾川水系連絡導水路（水資源機構）」等の整備
- 災害復旧対応（川島大橋：R3被災、乗鞍スカイライン：R4被災）
- 管理延長が全国トップクラスである道路・河川施設等の計画的な維持管理、長寿命化
- ◎温室効果ガス削減に向けた、道路照明のLED化・トンネル照明への太陽光発電設備の導入

ソフト対策

- 命を守るための避難行動に繋がる迅速かつ正確な情報の提供（危機管理型水位計、監視カメラ、「川の防災情報」、「土砂災害警戒情報ポータル」）
- 能登半島地震の事象を踏まえた道路啓開訓練の実施
- ◎迅速な復旧を可能とする対策（災害時応急対策用資機材備蓄拠点の追加、早期復旧に向けた岐阜モデルの実践、堤防復旧のための盛土拠点整備、バトロールシステムを活用した被災状況把握の迅速化）
- ◎道の駅の防災機能の強化（コンテナの配備、防災トイレの整備、デジタルサイネージの導入）
- 国や関係機関と連携した除雪体制の強化による冬期交通の安全確保
- 42市町村とのホットラインの構築
- 土砂災害警戒区域の指定と見直し

2 次世代に繋ぎ、未来を拓く（経済・観光・人）

道路ネットワークは、緊急輸送道路の機能に加え、経済の発展や観光振興に大きく寄与

社会インフラ整備の重要性、建設業の魅力等を若い世代に伝え繋ぎ、将来にわたり持続可能な暮らしを実現

人とモノをつなぐ

- 早期全線開通に向けた「東海環状自動車道」の整備
- 全線4車線化に向けた「東海北陸自動車道」の整備
- 全線開通に向けた「中部縦貫自動車道」の整備
- リニア中央新幹線駅の開業効果を県下へ広げる「遠飛橋新自動車道」の整備
- 慢性的な交通渋滞と事故多発箇所の解消に向けた「岐阜市内立体」の整備
- 地域がもつ潜在的なポテンシャルを最大限に引き出す、各地のまちづくりに資する道路・河川・砂防事業の推進
- 岐阜県と周辺県、地域間をつなぐ幹線道路、ICアクセス道路等の整備
- ◎観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進（「自転車活用推進計画」の推進）

人を確保する・人を育てる

- 若者・女性・転職者・外国人材を含む幅広い建設人材の確保
※「ぎふ建設人材育成・確保連携協議会」、「建設ICT人材育成センター」「ぎふ建設人材育成リーディング企業認定制度」
- ◎建設業における外国人材の活用促進
- ぎふの土木フォト&動画コンテストの開催
- 防災教育（総合学習）、中学生等を対象とした出前授業
- ◎砂防を活用した防災啓発「ダイナミックSABOnGIFU」の推進（砂防副読本）
- 建設現場の生産性向上のための建設分野のDX推進（ICTモデル工事、ドローン等新技術を活用した点検等）
- 社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）の育成・活用
- 高校生への社会基盤メンテナンスサポーター（MS）の委嘱
- 子供たちを守る安全安心な通学路の整備
- 市町村の建設行政全般に対する総合支援

道路改築事業の整備方針

重点目標

岐阜県県土整備部では、基本目標である「過去に学び、次世代に繋ぎ、未来を拓く県土づくり ～継往開来～」を推進するため、下記の重点目標を掲げて道路整備に取り組みます。

安全・安心

●岐阜県強靱化計画に基づく、県民の安全・安心を確保する道路整備

●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道路ネットワーク確保
- ・緊急輸送道路や孤立地域・雨量規制区間を解消する道路の整備
- ・隘路・線形不良箇所を解消による円滑な交通の確保

活力

●経済の発展や観光振興に寄与する道路整備

- ・主要骨格幹線ネットワークの整備推進
- ・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
- ・高速道路やリニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上

事業再評価 道路改築事業

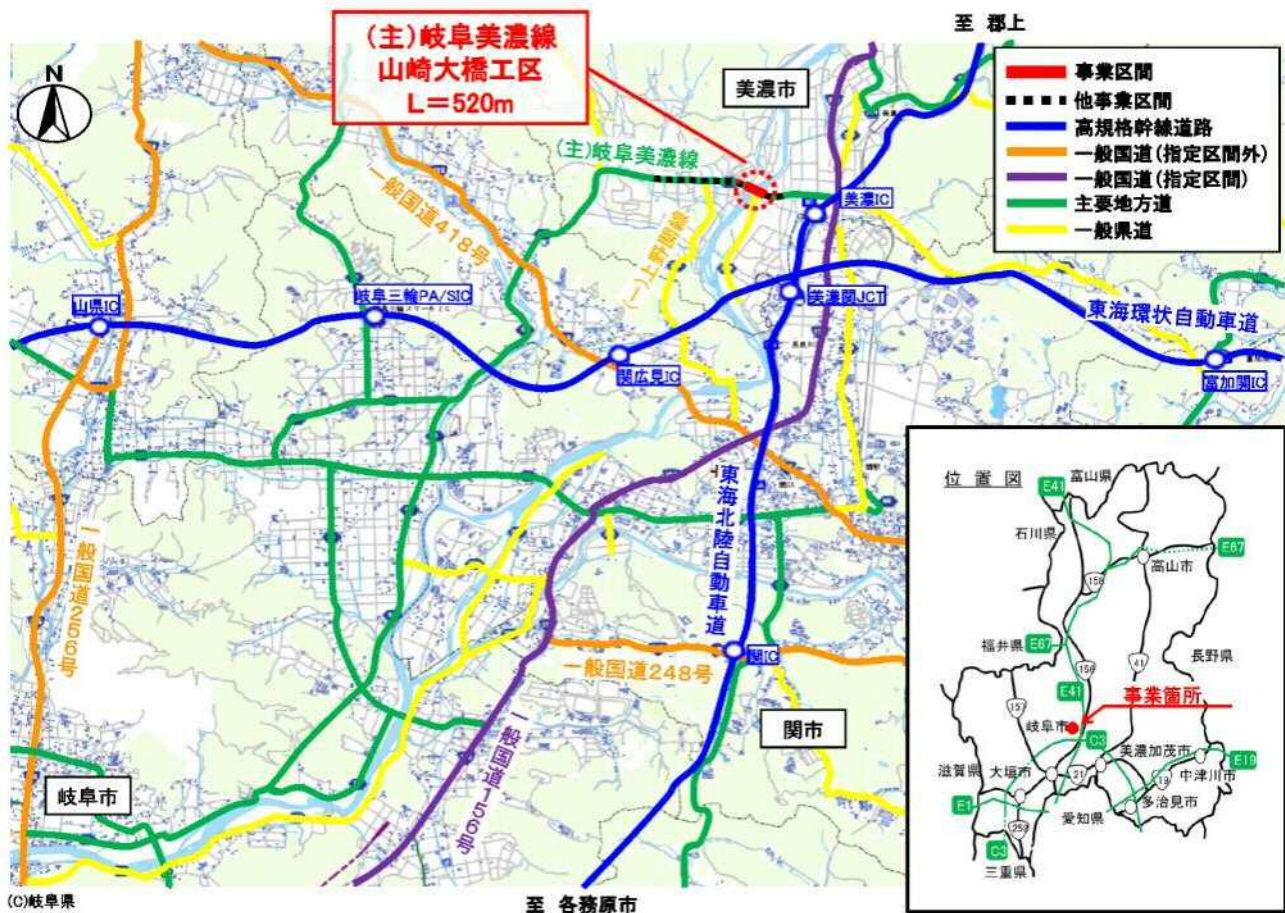
主要地方道 岐阜美濃線

やまざき おおはし
(山崎大橋工区)

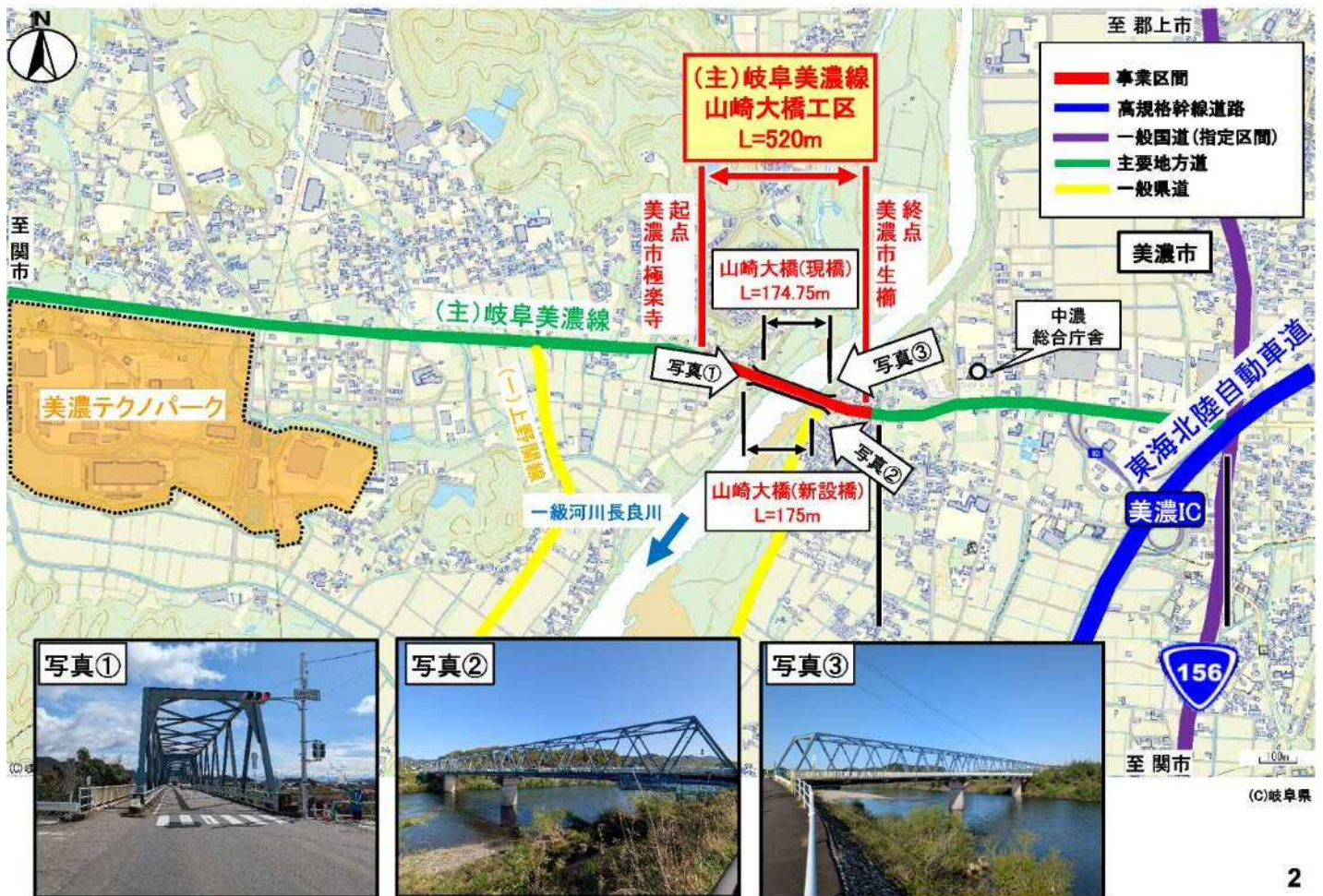
県土整備部 道路建設課
令和7年8月26日



位置図 ①



位置図 ②

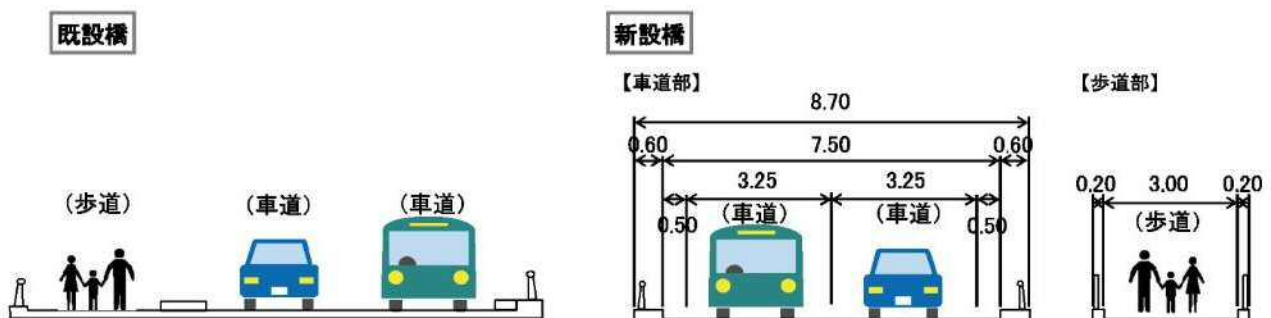


2

事業概要

- ◆ 起 終 点 : 美濃市極楽寺～美濃市生櫛
- ◆ 全体延長 : 520m (うち山崎大橋延長 L=175m)
- ◆ 総事業費 : 約50億円
- ◆ 事業着手 : 令和3年度
- ◆ 完成予定 : 令和18年度
- ◆ 幅 員 : 車道3.25m×2車線、歩道3.00m
- ◆ 道路規格 : 第3種第2級

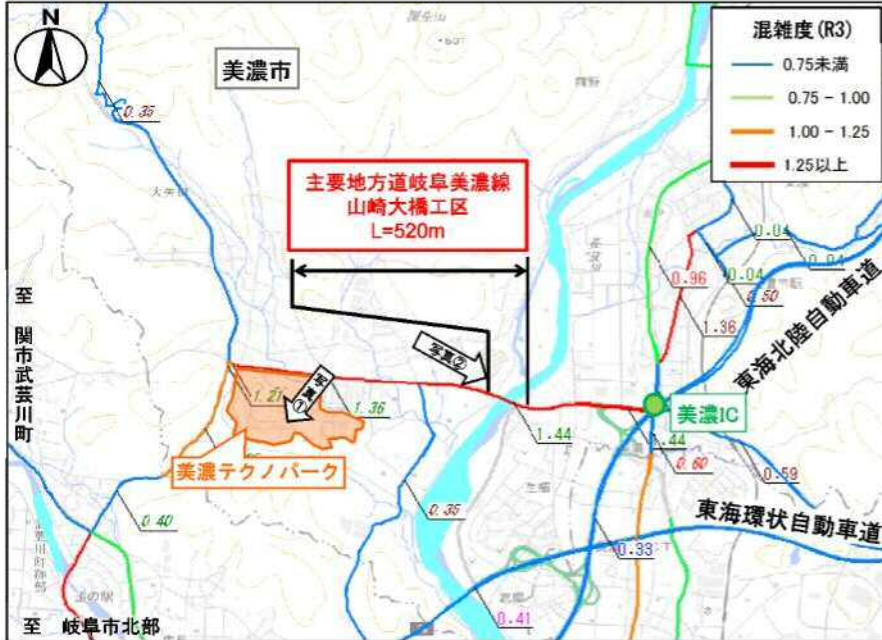
標準横断図



事業の目的①

◆**活力**：高速道路へのアクセス向上、渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 美濃テクノパーク、関市武芸川町や岐阜市北部などから長良川を渡河し、東海北陸自動車道 美濃ICへ向かうアクセスを強化
- 本工区周辺の朝夕を中心とした慢性的な渋滞を解消



出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査



4

事業の目的②

◆**安全・安心**：災害時に有効に機能するネットワーク確保

- (主)岐阜美濃線は第2次緊急輸送道路に指定。当工区の整備により、災害時における円滑な救援活動や救急搬送ルートの確保、救援物資輸送の向上など、緊急輸送道路の機能を強化



(C)岐阜県

- 8 -

5

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	90%
●走行経費減少便益	…	効果全体の約	9%
●交通事故減少便益	…	効果全体の約	1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 \text{ (全体)} \quad \begin{array}{l} \text{新規事業採択時} \\ \text{(R2年度)} \\ 1.2 \end{array}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R7.2）に基づき算出

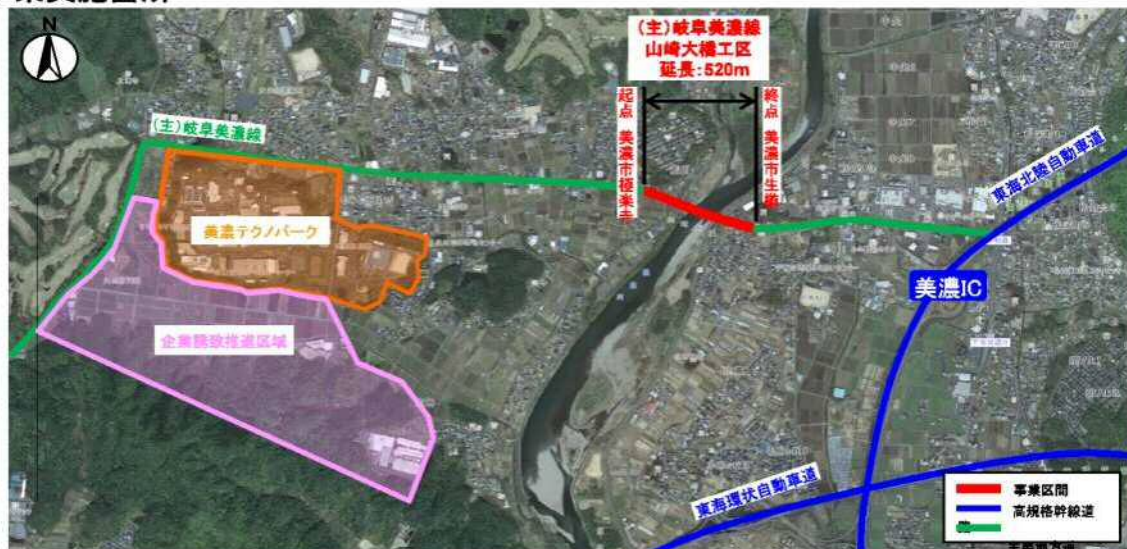
6

事業を巡る社会情勢等の変化①

◆市街地整備計画

- 令和6年度に美濃市マスタープランが改定された
- 美濃テクノパークの南側一帯は、美濃ICに接続する(主)岐阜美濃線に近接する立地を活かした企業誘致推進区域として新たに位置付けられ、美濃市工業振興を支える土地利用を図ることが示された
- 企業誘致推進区域の設定により、土地の利便性向上や工業振興で新たな雇用の創出が期待されるため、美濃ICへのアクセス道路として(主)岐阜美濃線を整備することの重要度が高まっている

事業実施箇所



(C)岐阜県

事業を巡る社会情勢等の変化②

◆道路ネットワーク(東海環状自動車道)の整備

- 令和元年12月に東海環状自動車道 大野神戸IC～大垣西IC間、令和2年3月に関広見IC～山県IC間が開通
- 令和7年4月に山県IC～本巣IC間が開通、令和7年8月30日に本巣IC～大野神戸IC間が開通予定
- 岐阜美濃線は、周辺から美濃ICへのアクセス路線として機能
- 東海環状自動車道の整備に伴い、東海北陸自動車道 美濃ICの利用者の増加が予想されるため、アクセス道路の早期整備が必要



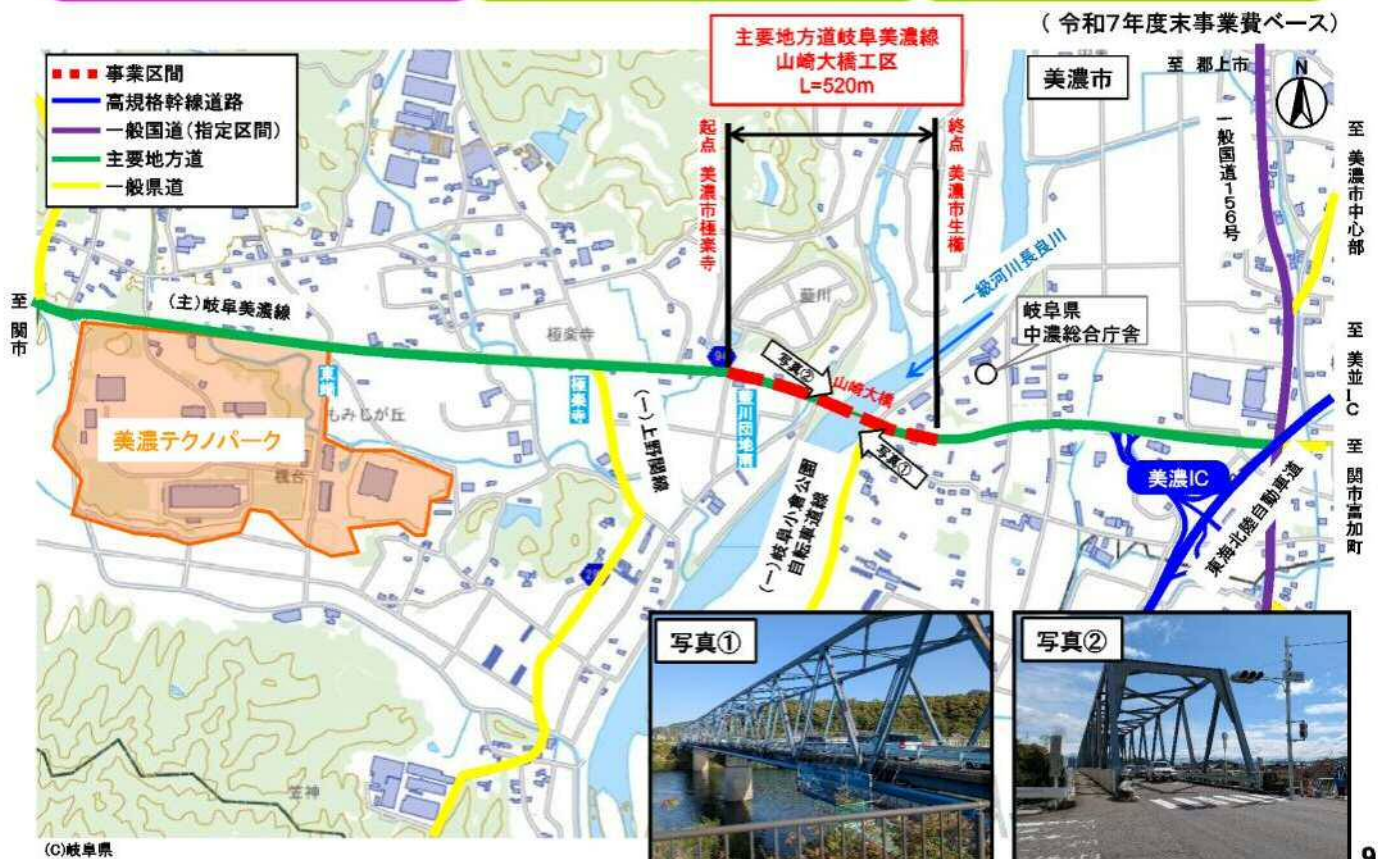
8

事業の進捗状況

全体進捗率 4%

用地補償進捗率 0%

工事進捗率 4%



9

コスト削減の取り組み

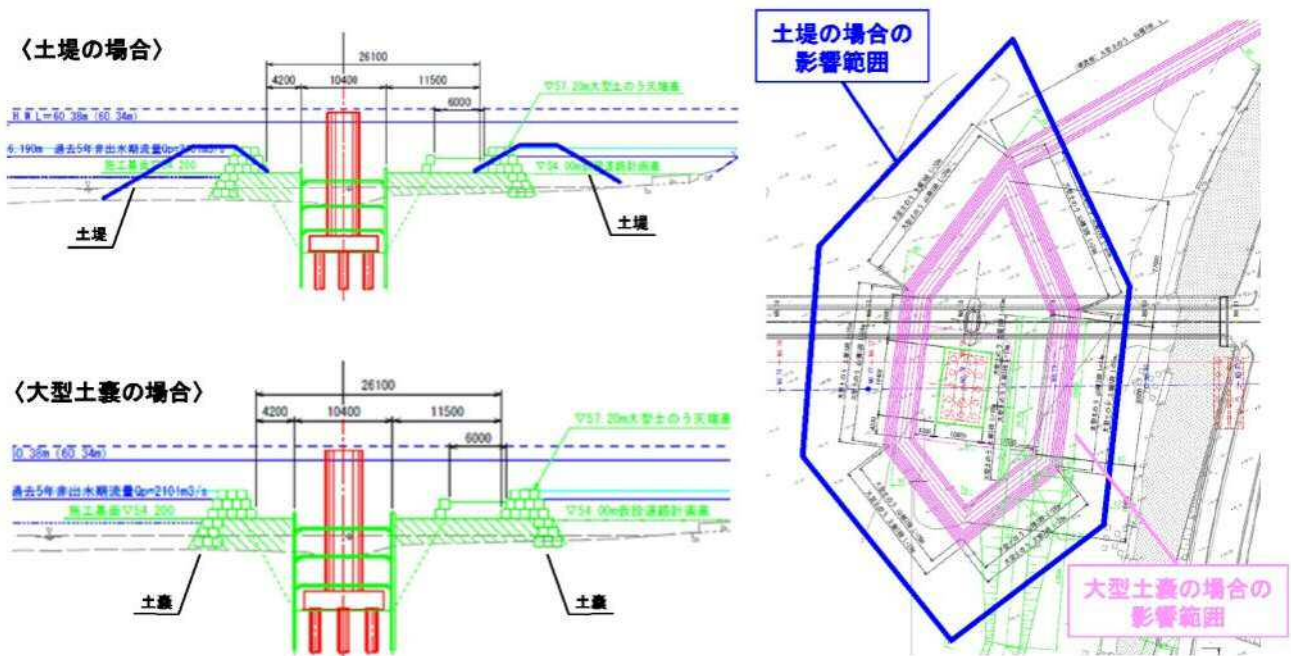
- ・発生土の流用等によるコスト削減を計画段階から取り入れ、最適な計画で工事を実施していく。
- ・今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、コスト削減に向け継続的に検討していく。

10

自然環境への配慮

◆施工時における環境への影響抑制

- 下部工施工時の河川内の締切りににおいて、大型土嚢を用いることで土堤の場合と比べて締切り範囲を小さくし、環境影響を抑制



今後の方針(案)

○(主)岐阜美濃線 山崎大橋工区は、高速道路へのアクセス向上、渋滞緩和による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から事業の継続、早期完成の要望がある。



＝事業継続＝

**令和 7 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

【道路事業】 道路改築事業「(主)岐阜美濃線 山崎大橋工区」

■ 事業内容

延長L=520m、幅員 車道3.25m×2車線、歩道3.00m

■ 費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：R2)	今回 (基準年：R7)	備考
事業期間		R3～R12	R3～R18	
費用 (億円)	事業費	39.0	38.8	
	維持管理費	0.64	0.61	
	合計 (C)	39.6	39.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	48.0	41.6	
	走行経費減少便益	1.1	4.7	
	交通事故減少便益	0.04	0.07	
	合計 (B)	49.1	46.4	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.2	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。

■ 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/R7.2

■ 費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・事業期間の延期により、将来の年数が増えたことから、現在価値化した費用が減少した。【▲ 7.2億円】
- ・評価基準年の更新により、過去の年数が増えたことから、現在価値化した費用が増加した。【7.0億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更により、計画交通量が減少し、便益が減少した。【▲ 5.5億円】
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R7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に伴い、便益が増加した。【6.8億円】
- ・事業期間の延期により、便益の発生がより後年になったことから、現在価値化した便益が減少した。【▲ 14.1億円】
- ・評価基準年の更新により、過去の年数が増えたことから、現在価値化した便益が増加した。【10.1億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の1.2から変化がなく、費用便益比は1を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。