

平成22年度第5回岐阜県事業評価監視委員会

【道路建設課所管 事後評価審議資料】

○公共道路改築事業（一般国道303号 川上・八草バイパス）

- ・事後評価実施箇所一覧表
- ・事後評価箇所表
- ・説明資料（パワーポイント）

平成22年度 事後評価実施箇所一覧表

番号	担当課名	県事業		事業採択年度	完了年度	全体事業費 (百万円)		事業名	路線名(地区名)	施工場所
		補助	県単			上段:当初	下段:最終			
④	道路建設課	○		S61	H20	12,300	14,600	道路改善事業	一般国道303号 川上・八草バイパス	揖斐川町(旧坂内村)

平成 22 年度事後評価箇所表

番号	④	事業名 (路線名等)	道路改築事業 一般国道 303 号 川上・八草バイパス	
実施箇所	揖斐川町坂内広瀬～同町坂内川上	全体事業費 (当初事業費)	146 億円 (123 億円)	
採択年度	昭和 61 年度	完了年度	平成 20 年度	
事業目的				

一般国道 303 号は、岐阜県岐阜市を起点とし、大野町、揖斐川町、滋賀県を経由し、福井県若狭町に至る延長約 107km (県内延長約 50km) の幹線道路である。

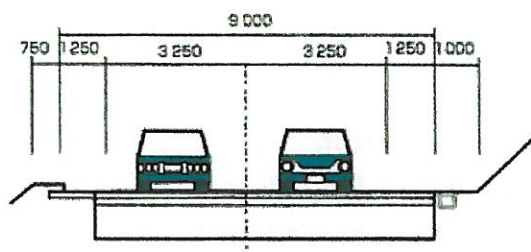
川上・八草バイパスは、このうち揖斐川町坂内広瀬から坂内川上 (滋賀県境) までの 9.9km の事業である。滋賀県側においては 5.1km の金居原バイパス事業を同時期に実施している。

当バイパスの整備により、隘路区間の解消、冬期通行不能区間の解消、岐阜県⇄滋賀県の連携強化、地域経済の発展の効果をもたらしている。

事業概要

事業延長 L = 9,900 m
 車道幅員 W = 3.25 m (2 車線)
 歩道幅員 W = 3.50 m (集落部のみ片側設置)

概要図



評価結果	
①住民参加・協働による効果	
○バイパス整備後、住民活動として交通安全活動、緑化活動、清掃活動が開始されている。	
②事業効果	
○交通量の変化	
<p>[県境部]</p> <p>H12 以前 30(台/12h) [※1] → 県際道路の整備により、通過交通(広域交通)が増えた。</p> <p>H22. 10 バイパス全線開通後 712(台/12h) [※2]</p> <p>[※1: 坂内在住町職員への聞き取りによる]</p> <p>[※2: 県による今回の調査 H22. 10. 24(日)]</p>	
<p>[広瀬地内]</p> <p>H11. 11 1,076(台/12h) → 県境部からの広域交通は増加しているが、人口減少等により地域内交通が減少していると推察される。</p> <p>H17. 10 バイパス全線開通前 866(台/12h)</p> <p>H22. 10 バイパス全線開通後 906(台/12h)</p> <p>[交通センサスの実測結果による]</p> <p>[調査日は H11. 11. 9(火)、H17. 10. 19(水)、H22. 10. 27(水)]</p>	
<p>八草トンネル開通 = H13. 4</p> <p>バイパス全線開通 = H20. 11</p>	
○冬期通行止の解消	
・例年 12 月 1 日～翌年 3 月頃まで冬期閉鎖 → 通年通行が可能	
○防災危険箇所の解消	
・旧道区間は山沿いの道であり、落石や雪崩の危険性あり → 防災危険箇所を回避 (H8 防災点検で経過観測必要箇所が 5 箇所あり)	
○走行距離、走行時間の大幅な短縮	
・揖斐川町役場～木之本町役場間	
走行距離 約 64km ⇒ 約 55km (約 9 km の短縮)	
走行時間 約 150 分 ⇒ 約 70 分 (約 80 分の短縮)	
○事業費コストの縮減を実施	
・発生土を工程調整等により事業区間内の盛土部に有効利用 ⇒ 約 2 億円の削減	
・歩道設置区間の見直し (約 1.8km の歩道未設置) ⇒ 約 1.4 億円の削減	
○川上・八草バイパスの B / C は 1.5 あり、一定の費用対効果が見込まれる。	
③環境面への配慮	
○切土勾配を急にすることで、自然斜面への改変を抑えている。	
○トンネル抗口を周囲の自然環境と調和するよう配慮している。	
④事業を巡る社会情勢の変化	
○バイパスが全線開通以降、関西方面からの揖斐川町を訪れる人が増えた。また、道の駅「夜叉ヶ池の里さかうち」では、収入、レジ通過者が増えている。	
⑤利用者・地域住民等への効果	
○沿線住民等へのアンケート調査の結果	
・時間短縮に対して、約 76%の方が満足と感じている。	
・防災面での安全性が向上したことに対しても、約 79%の方が満足と感じている。	
・当該区間の整備に対し、約 74%の方から満足の回答が得られている。	

(参考) 沿線地区の人口推移

年	人口	増減
H12	370人	
H17	320人	-50人
H22	283人	-37人

※川上、広瀬地区の合計

⑥対応方針

(今後の事業評価の必要性)

- 走行時間短縮、危険箇所回避など、事業効果が確認できた。
- 沿線住民へのアンケート、道路利用者へのヒアリングでも、7割以上の「満足」を確認できた(やや満足を含む)。(※「不満」は1割未満)
 - 以上の点から、今後の事業評価は必要としない

(改善措置の必要性)

- アンケート結果より、スピードの出し過ぎが目立つようになったとの声が多いことから、今後、警察等とも協議のうえ、速度制限等安全対策について検討する。

(新規事業への適用すべき留意点)

- 本事業は部分供用を行いながらも事業着手から完成まで23年間を要する結果となった。今後の事業にあたっては、早期効果発現の観点から一層の集中投資を行い、部分供用も含め早期完成を目指す。

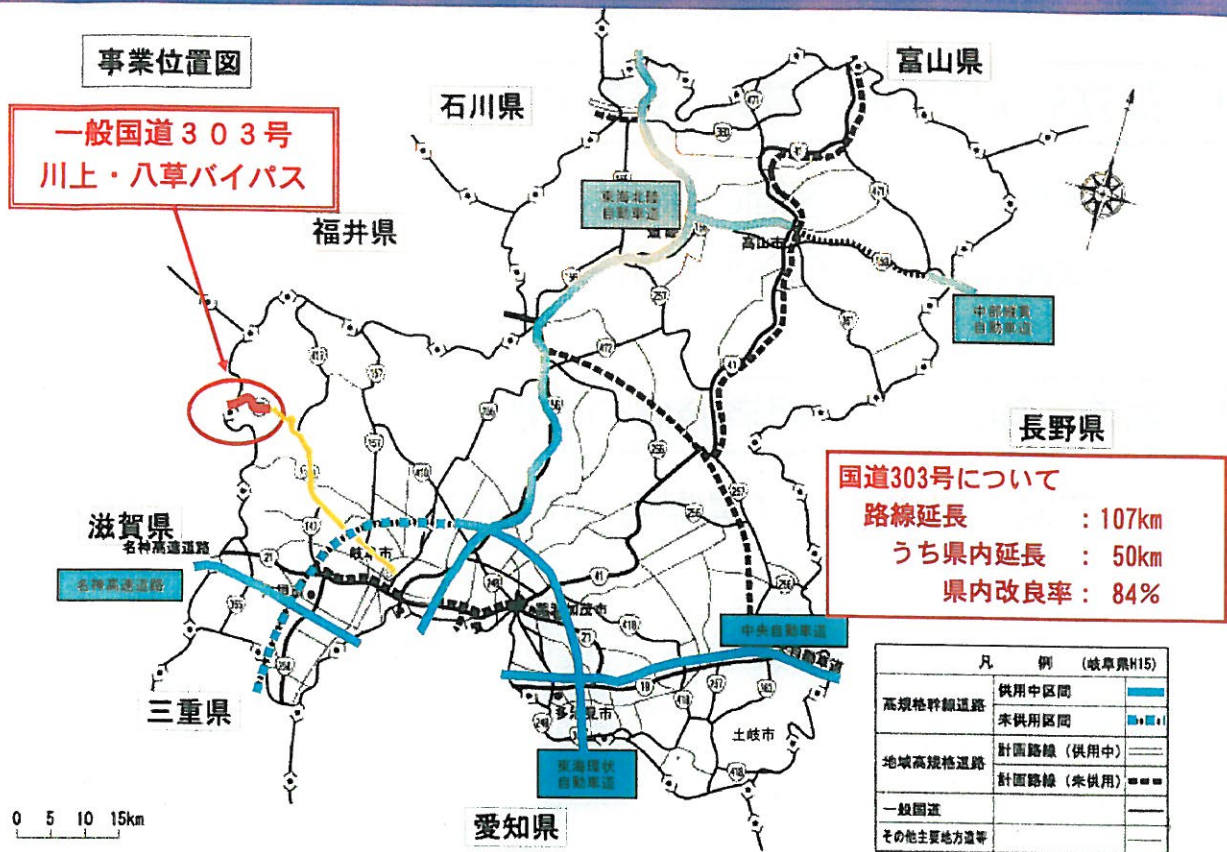


目 次

1. 事業について
2. 事業の効果
3. 環境面への配慮
4. 事業を巡る社会情勢等の変化
5. 利用者・地域住民等への効果
6. 対応方針

1. 事業について

(1) 一般国道303号川上・八草バイパスの位置①



1. 事業について

(1) 一般国道303号川上・八草バイパスの位置②



1. 事業について

(2) 事業の目的

孤立対策や医療、震災、災害対策

- ▶ 冬期通行不能区間の解消
- ▶ 隘路、線形不良区間の解消

物流・観光、地域経済発展の支援

- ▶ 広域交流の強化（県際道路の整備）

5

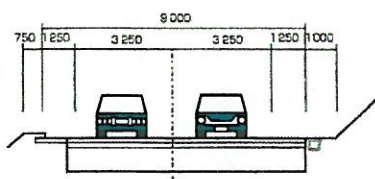
1. 事業について

(3) 事業の概要

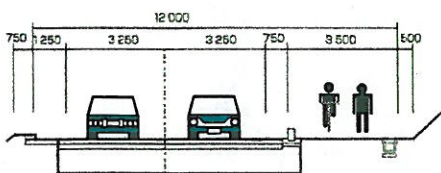
事業期間	昭和61年～平成20年
全体延長	9.9 km
道路規格	第3種第2級、設計速度60 km/h
幅員	車道：3.25m（2車線） 自歩道：3.50m（集落内のみ片側設置）
総事業費	約146億円（当初事業費：約123億円）

【一般部】

標準部

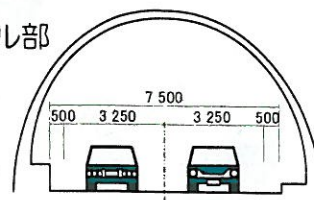


歩道設置部 （集落内）

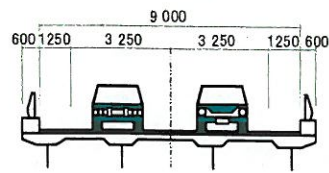


【構造部】

トンネル部



橋梁部

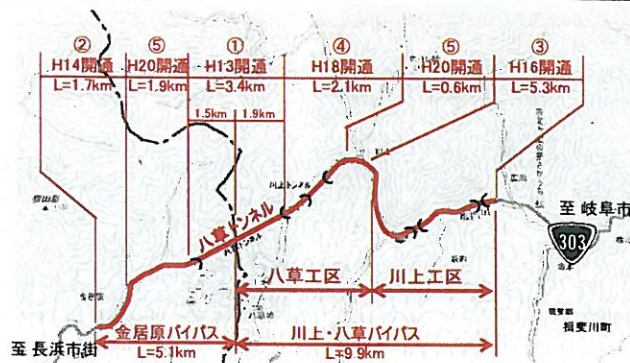


6

1. 事業について

(4) 事業の経緯

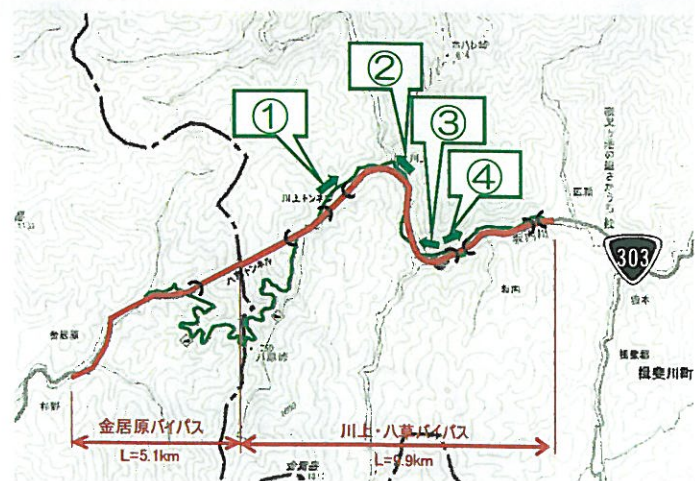
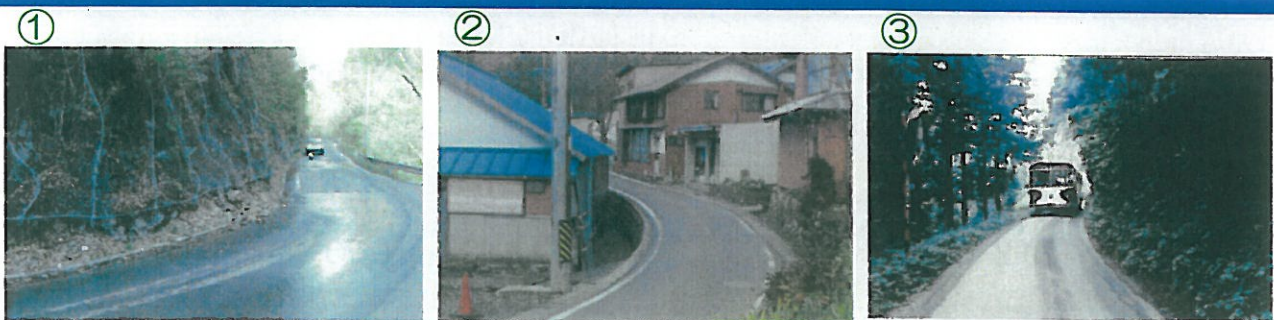
年度	岐阜県側	滋賀県側
昭和61年	事業着手・用地買収着手	
昭和62年	工事着手	
平成6年		事業着手
平成13年	①八草トンネル開通(L=1.9km)	①八草トンネル開通(L=1.5km)
平成14年		②金居原バイパス一部開通(L=1.7km)
平成16年	③川上工区開通(L=5.3km)	
平成18年	④八草工区一部開通(L=2.1km)	
平成20年	⑤八草工区一部開通(L=0.6km)	⑤金居原バイパス一部開通(L=1.9km)
→川上・八草バイパス、金居原バイパス全線開通		



7

1. 事業について

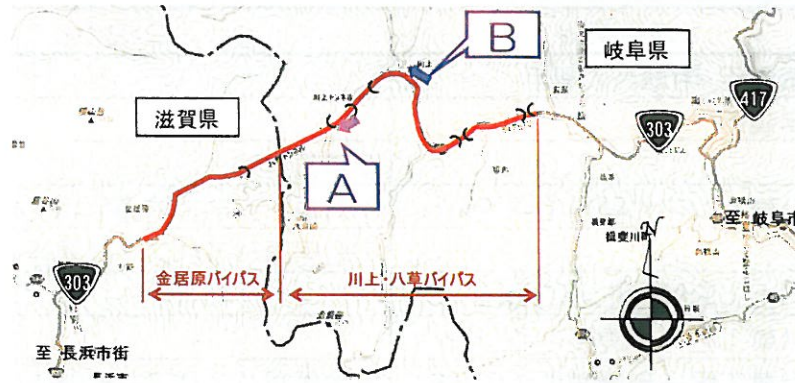
(5) 路線および周辺の状況① (旧道の状況)



8

1. 事業について

(5) 路線および周辺の状況② (バイパスの状況)



A:歩道なし箇所

B:歩道あり箇所



9

2. 事業の効果

(1) 交通量の変化



→県際道路の整備により、通過交通(広域交通)が増えた。

→県境部からの広域交通は増加しているが、人口減少等により地域内交通が減少していると推察される。



(参考) 沿線地区の人口推移

年	人口	増減
H12	370 人	
H17	320 人	-50 人
H22	283 人	-37 人

※川上、広瀬地区の合計

10

2. 事業の効果

(2) 規制区間の解除

バイパスの整備により、通年通行が可能となった。

●整備前



12月1日～翌年3月頃まで冬期閉鎖

●整備後



冬期閉鎖区間解除

11

2. 事業の効果

(3) 防災危険箇所の解消

バイパスの整備により、安全な交通が確保された。

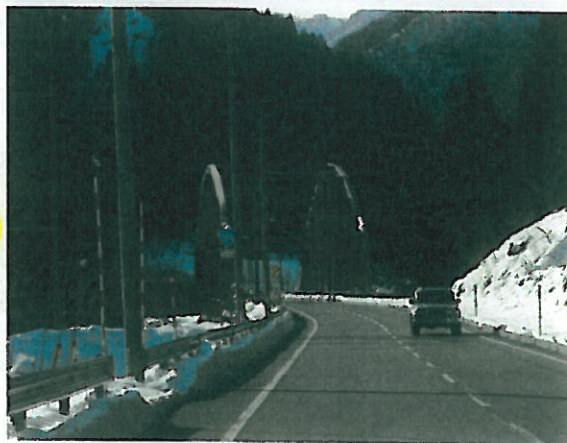
●旧道区間



旧道区間は山沿いの道であり、
落石や雪崩の危険性が高い

[H8防災点検で経過観測必要箇所が5箇所あり]

●バイパス区間



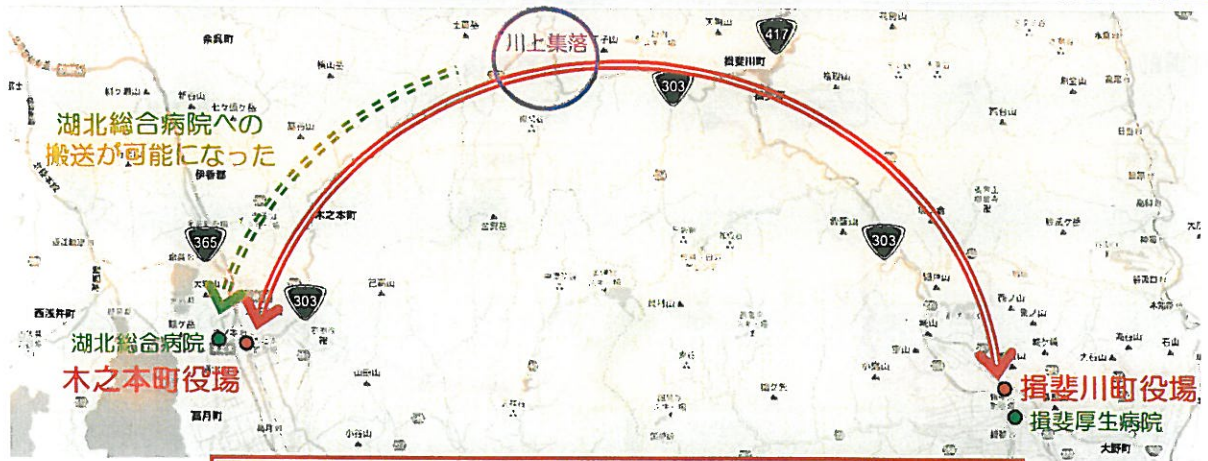
バイパスの整備により、防災危険
箇所を回避

12

2. 事業の効果

(4) 走行距離・走行時間の短縮

バイパス整備により、走行距離、走行時間とも大幅な短縮が図られた。



川上・八草バイパス、金居原バイパスの整備により、

揖斐川町役場 ⇄ 木之本町役場間

走行距離 : 約64km → 約55km **約9km短縮**

走行時間 : 約150分 → 約70分 **約80分短縮**

救急医療における滋賀県側の病院への搬送も可能になった

※整備前後の所要時間は距離及び旅行速度からの予測値

13

2. 事業の効果

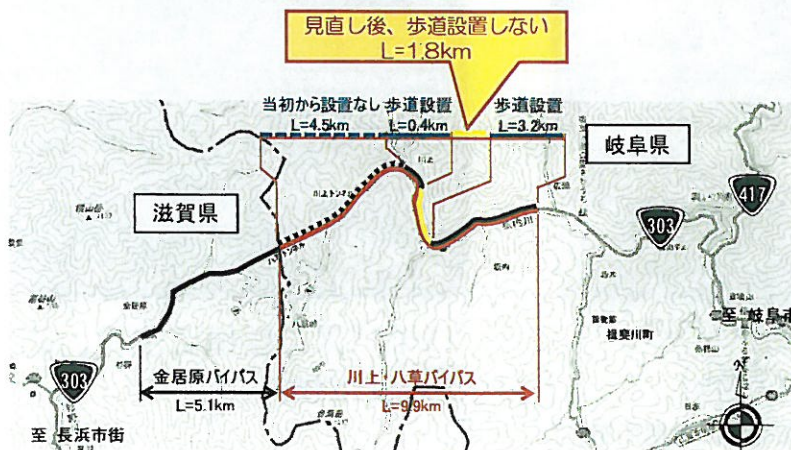
(5) 事業コストの縮減

○トンネルずりや明かり部の切土による発生土を
工程調整等により事業区間内の盛土部に有効利用。
(約130,000m³)

約2億円の縮減

○歩道設置区間について、利用状況を勘察し、
集落周辺のみを最小限とした。
(L=1.8kmの歩道未設置)

約1.4億円の縮減



14

2. 事業の効果

(6) 費用対効果分析

○事業の効果

走行時間短縮便益・・・便益全体の98%
走行経費削減便益・・・便益全体の2%
交通事故減少便益・・・便益全体の0%

○費用対効果

総便益／総事業費 = 1.5

15

2. 事業の効果

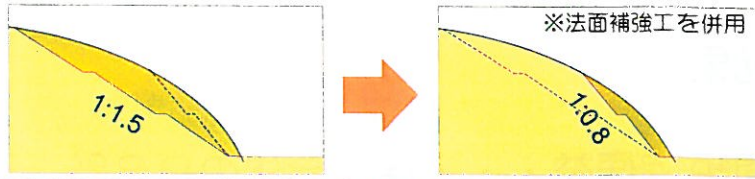
(7) 川上・八草バイパスのその他の便益項目

項目	具体的な内容
①冬期通行止区間の解消	冬期通行不能であった約4ヶ月間(12~3月)の走行が可能となった。
②走行性の向上	沿線住民及び道路利用者に行ったアンケートの結果、7割以上の方が走行が快適になり満足していると回答している。
③孤立集落の解消	旧坂内村約230世帯の方が災害等による通行止時の孤立化を回避できるようになった。
④医療施設の選択肢増加	旧坂内村約230世帯の方が滋賀県側の医療施設を利用することも可能となった。
⑤観光消費額の増加	バイパス全線開通後の平成21年度、道の駅「夜叉ヶ池の里さかうち」の売上が前年度と比較し約14%増加した。

16

3. 環境面への配慮

○切土勾配を急にすることで、自然斜面への改変を抑えた。



○トンネルの坑口をフォトモンタージュで検討し、周囲の自然環境と調和するよう配慮している。



17

4. 事業を巡る社会経済情勢の変化

○交流の強化①

バイパスが全線開通以降、関西方面から揖斐川町を訪れる人が増えた。



○道の駅利用客は前年比1.6倍

※道の駅「夜叉ヶ池の里さかうち」の11月の利用客について、バイパス全線開通したH20.11月と開通前のH19.11月との比較

○利用車両の約4割は「滋賀」ナンバー

道の駅で働く男性(65)は「開通によって関西方面からのお客さんが明らかに増えた。前は通らなかった観光バスも、今は平日でも見かける」と話す。

(平成20年12月17日 中日新聞)

18

4. 事業を巡る社会経済情勢の変化

○交流の強化②

道の駅「夜叉が池の里さかうち」の収入、レジ通過者が増えた。

●道の駅「夜叉が池の里さかうち」の収入等

年度	収入	レジ通過者
平成20年度	39,189 千円	44,609 人
平成21年度	44,617 千円	51,009 人
前年比	114 %	114 %

バイパス全線開通 (H20.11月)

約14%増加

開通1年後

出典：平成21年度 財団法人いびがわ事業報告書

19

5. 利用者・地域住民等への効果検討

(1) アンケート調査の概要

沿線住民アンケート調査

配布枚数	1,038票
回収票数	358票
回収率	約34%

※アンケートは自治会配布、郵送回収により実施

道路利用者ヒアリング調査

調査箇所	調査数
道の駅「夜叉が池の里さかうち」	115人
道の駅「星のふる里ふじはし」	280人
合計	395人

※H22年11月3日(水・祝日)に調査員による対面聞き取り調査を実施

○主な調査内容

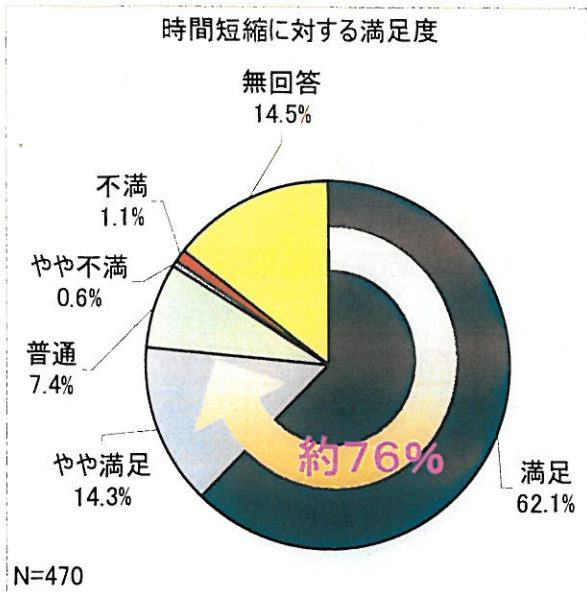
- ・時間短縮に対する満足度について
- ・落石・崩落等に対する安全性の向上について
- ・整備に対する満足度について
- ・整備における改善点、意見

20

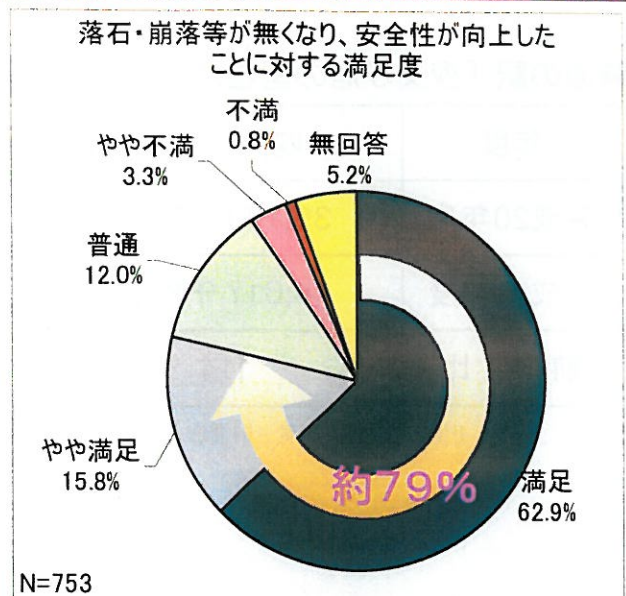
5. 利用者・地域住民等への効果検討

(2) 調査結果① (時間短縮効果、危険箇所解消効果)

- ・ 時間短縮に対して、約76%の方が満足と感じている。
- ・ 安全性が向上したことに対する満足度も、約79%となっている。



※沿線住民アンケート(358票)+道路利用者ヒアリング(395票)のうち
利用頻度月1.2回以上(112票)の合計



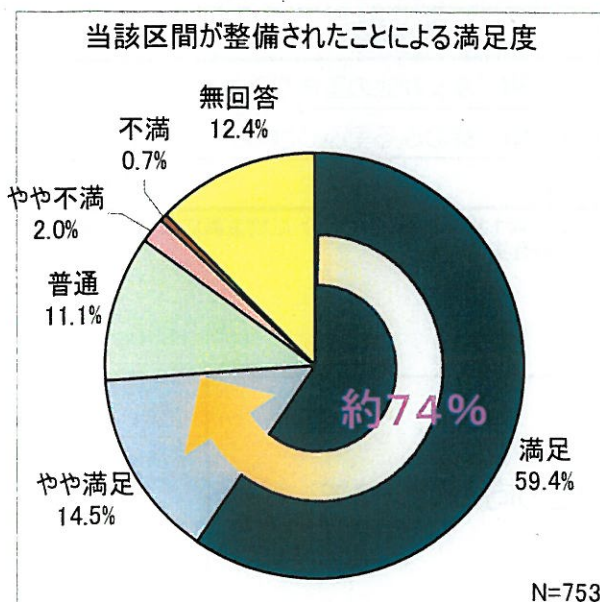
※沿線住民アンケート(358票)+道路利用者ヒアリング(395票)の合計

21

5. 利用者・地域住民等への効果検討

(2) 調査結果② (事業に対する満足度)

- ・ 当該区間の整備に対し、約74%の方から「満足している」との回答が得られている。



※沿線住民アンケート(358票)+道路利用者ヒアリング(395票)の合計

【自由回答での主な意見】

- ・ 横山ダム～坂内間を早く整備してほしい。
- ・ 道路がよくなり、交通量が増えた。また、スピードの出し過ぎも目立つようになった。速度制限等、安全対策をお願いしたい。
- ・ 昨年、治療のため長浜市まで10回通院しましたが、実に快適で、とても有難いと思いました。

22

6. 対応方針

今後の事後評価の必要性の有無

- 走行時間短縮、防災危険箇所の解消など、**事業効果が確認**できた。
 - 沿線住民へのアンケート、道路利用者へのヒアリングでも、**7割以上の「満足」**を確認できた（やや満足を含む）。
- 以上のことから、**今後の事業評価は不要**

改善措置の必要性

- アンケート結果より、スピードの出し過ぎが目立つようになったとの声が多いことから、今後、警察等とも協議のうえ、速度制限等安全対策について検討する。

新規事業への適用すべき留意点

- 本事業は部分供用を行いながらも事業着手から完成まで23年間を要する結果となった。今後の事業にあたっては、**早期効果発現**の観点から**一層の集中投資**を行い、部分供用も含め早期完成を目指す。

23

