

## 【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 3～7
道路改築事業（社会資本整備総合交付金）	
1）（主）岐阜美山線 大学北工区	・・・ p 8～12
2）（主）岐阜関ヶ原線 宗慶・温井Ⅱ期工区	・・・ p 13～18
3）（国）303号 西横山バイパス	・・・ p 19～24
4）（国）418号 肥田瀬拡幅	・・・ p 25～29
5）（主）豊田多治見線 滝呂バイパス	・・・ p 30～35

平成30年度 再評価対象箇所一覧表 11月2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 (%) (H30.3現在)		経過年数 (H30.3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 実施済 事業量 (km)	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												
1	道路改築事業	(主)岐阜美山線 大学北工区	岐阜市	H25	H33	0.69	0.00	1,700 240	1,408 240	83.0% 100.0%	5	80.0%	高速道路へのアク セス向上 災害時に有効に機 能するネットワー クの確保	-	-	-	盛土材の流 用によるコスト 削減	6.1 (-)	継続				
2	道路改築事業	(主)岐阜関ヶ原 線 宗慶・温井Ⅱ期 工区	本巣市	H23	H32	2.24	0.72	4,400 101	2,905 94	67.0% 93.0%	7	65.0%	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 クの確保	-	-	-	盛土材の流 用によるコスト 削減	1.8 (2.8)	継続	H27再評 価			
3	道路改築事業	(国)303号 西横山ヶバス	揖斐川町	H25	H42	2.65	0.00	6,600 2	635 1	10.0% 50.0%	5	10.0%	県土1,700km青格 幹線ネットワー ク構想の推進 災害時に有効に機 能するネットワー クの確保	-	-	-	現場発生土 の有効利用 による処分費 削減	1.2 (-)	継続				
4	道路改築事業	(国)418号 肥田瀬拡張	関市	H19	H32	1.00	0.50	1,560 911	1,345 871	86.0% 96.0%	11	73.0%	県土1,700km青格 幹線ネットワー ク構想の推進 災害時に有効に機 能するネットワー ク構想の推進 安心な運学 路の整備の推進	-	-	-	経済性に優 れる路床改 良手法の採 用	1.4 (1.8)	継続	H25再評 価			
5	道路改築事業	(主)豊田多治見 線・清土工区	多治見市	H9	H44	1.54	0.00	2,800 624	896 582	32.0% 93.0%	21	14.0%	災害時に有効に機 能するネットワー クの確保 高速道路へのアク セス向上	-	-	-	縦断線形見 直し供うコスト 削減	1.3 (1.5)	継続	H25再評 価			

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"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>
		その他項目	
	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>現在価値算出のための社会的割引率：4%</li> <li>基準年次：評価時点</li> <li>検討年数：50年間</li> </ul>	
	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	1	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 主要地方道 岐阜美山線 大学北工区
事業実施箇所	岐阜市上城田寺西地内 ～岐阜市大学北地内		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**

主要地方道岐阜美山線は、岐阜市早田を起点とし山県市谷合に至る延長約2.4kmの道路である。当該事業は、東海環状自動車道（仮称）岐阜ICへのアクセス道路の整備で、第三次緊急医療機である岐阜大学病院へのアクセス向上など、災害時に有効に機能するネットワーク確保も目的としている。

**事業概要**

事業延長：685m 車道幅員：3.25m×2車線  
歩道幅員：3.5m（片側）

**概要図**

(主)岐阜美山線 大学北工区 延長 L=685m

(仮称)岐阜IC

東海環状自動車道

市道 城田寺15号線

伊自良川

岐阜大学病院

岐阜大学

市道(整備済)

(都)岐阜インター線

(主)岐阜大野線

(主)岐阜美山線

(一)屋井黒野線

(都)折立大学北線

(主)岐阜大野線

(都)長良糸貫線

岐阜市

岐阜県

写真①

写真②

0 250 500 (m)

(C) 岐阜県

# 平成30年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	2	事業名 (路線・河川名等)	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
事業実施箇所	本巣市宗慶地内 ～本巣市軽海地内	事業主体	岐阜県
採択年度	平成23年度	完了予定年度	平成32年度
再評価の実施基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等による		
事業目的	<p>主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜市真砂町を起点とし関ヶ原町野上に至る延長約27kmの道路である。当該事業は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸ICへのアクセス道路の整備として同IC開通に伴う交通量の増加に対応及び樽見鉄道踏切部の通過に伴う滞留の解消など円滑な交通の確保を図ることを目的としている。さらに、本路線は第2次緊急輸送道路に指定されているため、災害時に有効に機能するネットワークの確保も行う。</p>		
事業概要	<p>事業延長：2,240m 車道幅員：3.25m×4車線 歩道幅員：4.5m（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	3	事 業 名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道303号 西横山バイパス
事業実施箇所	揖斐郡揖斐川町西横山地内 ～揖斐郡揖斐川町坂内坂本地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	平成42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>一般国道303号は、岐阜県岐阜市を起点とし、福井県三方上中郡若狭町に至る延長約109kmの幹線道路である。本工区は、県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想の推進、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、バイパス整備するものである。</p>		
事業概要	<p>事業延長：2,650m 車道幅員：3.00m×2車線                  主要構造物：（仮称）鉄嶺トンネルL=2,420m</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	4	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道418号 肥田瀬拡幅
事業実施箇所	関市肥田瀬地内～関市肥田瀬地内		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>一般国道418号は福井県大野市を起点とし、長野県飯田市へ至る延長約176kmの幹線道路である。当該事業は、このうち関市肥田瀬地内の1,000m区間を2車線に拡幅するものであり、県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保及び安全・安心な通学路の整備の推進を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,000m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：2.50m（両側）</p>		
概要図			
写真①	写真②	写真③	





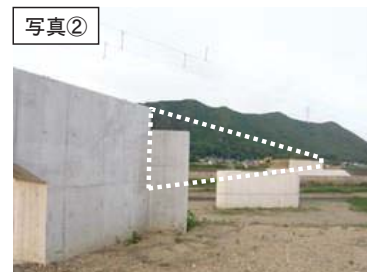
# 事業再評価 道路改築事業

## 主要地方道 岐阜美山線 (大学北工区)

県土整備部 道路建設課  
平成30年11月2日

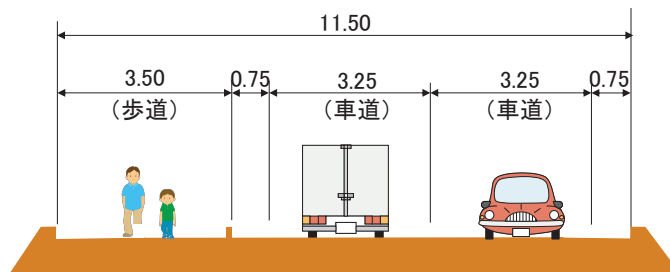


### 位置図



# 事業概要

- ◆起 終 点：岐阜市上城田寺西<sup>かみきだいじにし</sup>～大学北<sup>だいがくきた</sup>
- ◆延 長：685m
- ◆総事業費：約17億円
- ◆事業着手：平成26年度
- ◆完成予定：平成33年度
- ◆道路規格：3種2級
- ◆幅 員：車道 3.25m×2車線  
：歩道 3.50m（片側）
- ◆標準横断図

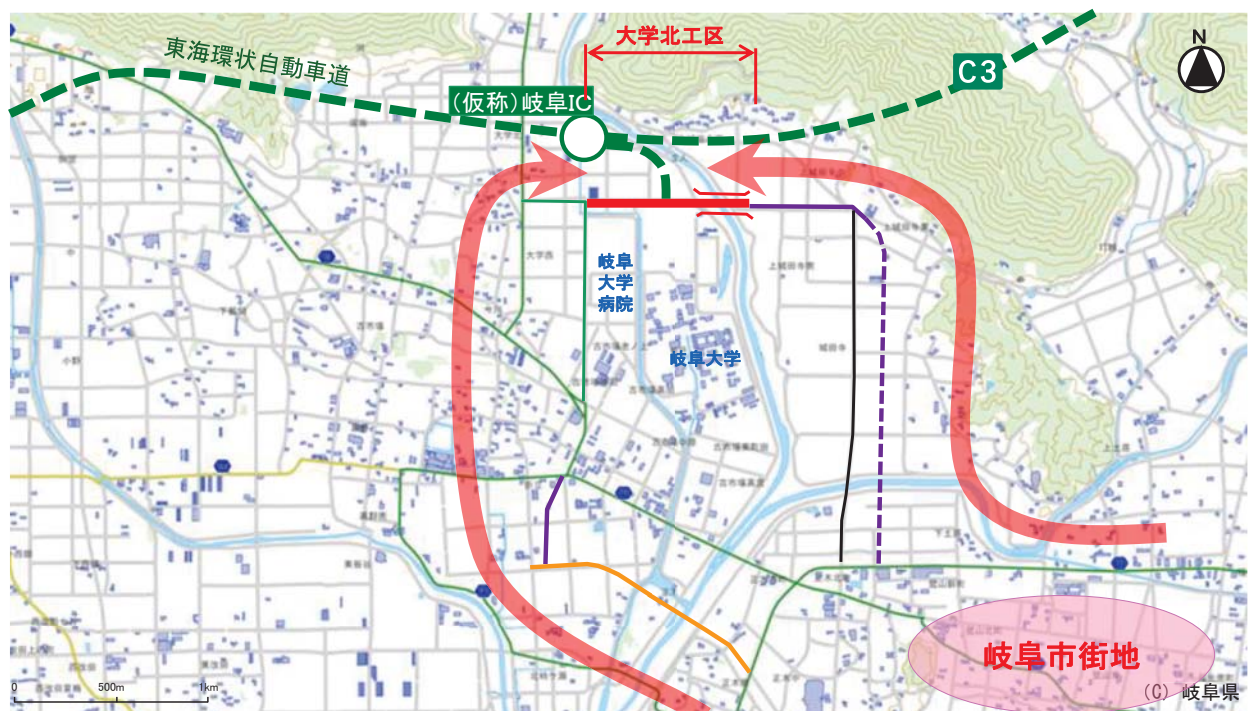


2

# 事業の目的

活力：高速道路へのアクセス向上

- 東海環状自動車道（仮称）岐阜ICへのアクセス道路整備
- 岐阜市街地と（仮称）岐阜ICとを結ぶアクセス道路の整備



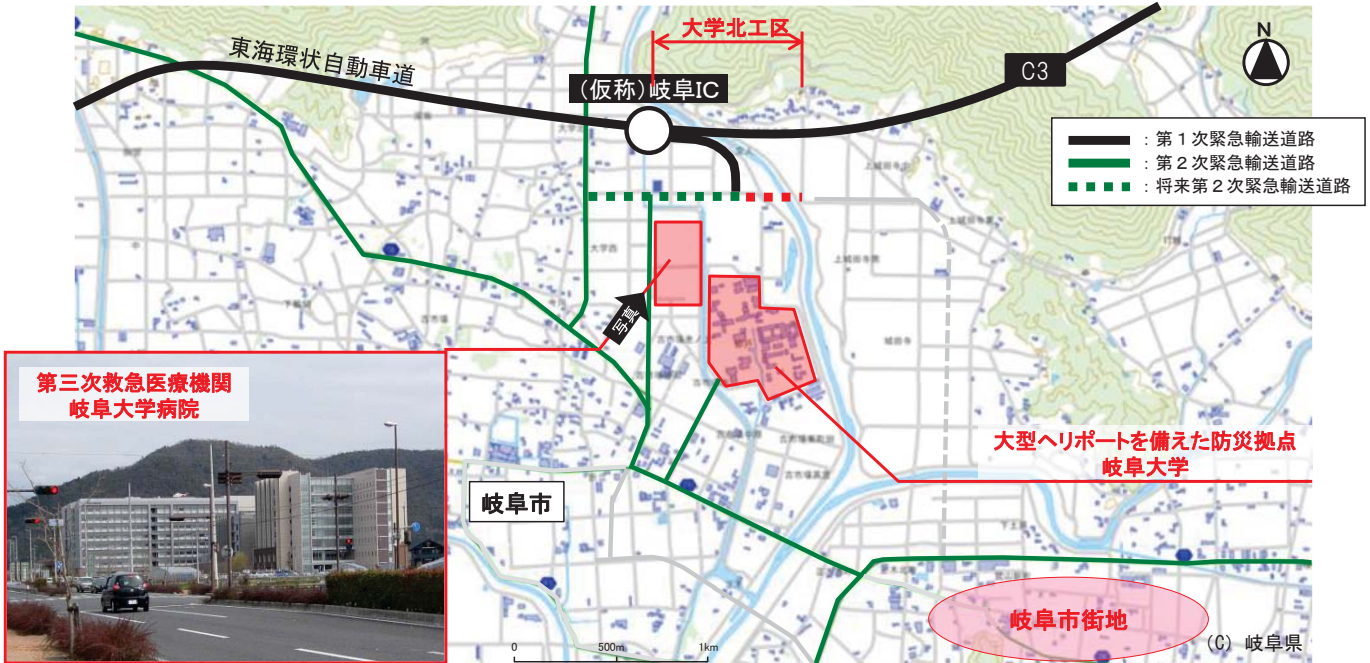
3

# 事業の目的

安全・安心：災害時に有効に機能するネットワーク確保

## ■災害時における緊急活動の支援

主要地方道岐阜美山線は、第1次緊急輸送道路である東海環状自動車道と、第三次救急医療機関である岐阜大学病院、大型ヘリポートを備えた岐阜大学及び岐阜市街地をつなぐ第2次緊急輸送道路  
本工区の整備は、災害時における円滑な救援活動、救援物資輸送に寄与する



4

# 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 8.7%
- 走行経費減少便益 ..... 効果全体の約 1.3%
- 交通事故減少便益 ..... 効果全体の約 0.2%

## 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 6.1 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル (H30.2 国土交通省) に基づき算出  
※新規事業評価時に参考となる投資効果率 (B/C) は 16.7

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 東海環状自動車道について、平成29年度に養老JCT～養老IC間が開通し、平成31年度に関広見IC～(仮)高富IC間、及び(仮)大野・神戸IC～大垣西IC間、平成36年度に(仮)高富IC～(仮)大野・神戸IC間が開通予定であるため、そのアクセス道路も着実に整備を進める必要がある。



6

# 事業の進捗状況

**全体進捗率 83% ※**

**用地補償進捗率 100% ※**

※ 平成30年度事業費ベース

**工事進捗率 80% ※**



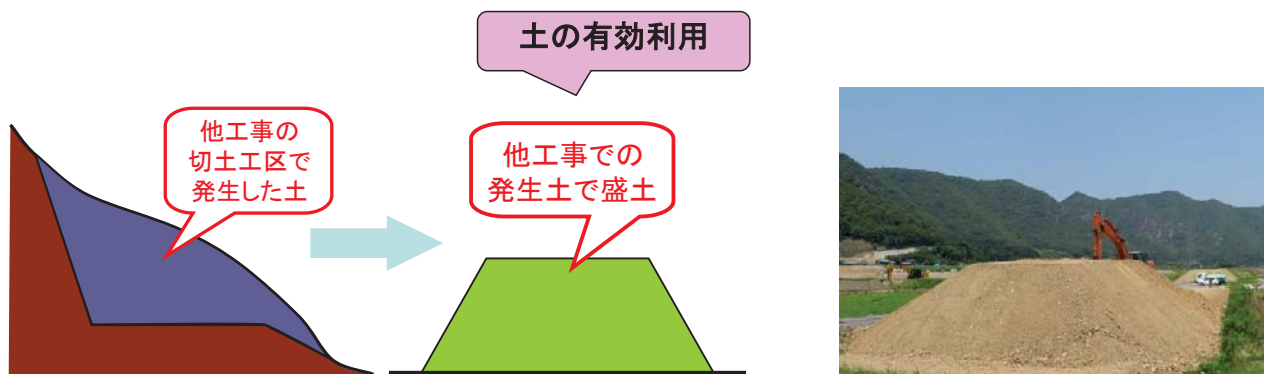
7

# コスト削減の取り組み

## ◆盛土材の流用によるコスト削減

■他工事で発生した土砂、 $V=約12,000m^3$ を盛土部に有効利用

約5千万円のコスト削減



8

## 今後の方針

主要地方道岐阜美山線 大学北工区の整備は、高速道路へのアクセス向上や、災害時に有効に機能するネットワークの確保に大きく寄与する。

地元住民及び関係自治体から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝供用に向け、事業継続＝

# 事業再評価 道路改築事業

## 主要地方道 岐阜関ヶ原線 そうけい むくい (宗慶・温井Ⅱ期工区)

県土整備部 道路建設課  
平成30年11月2日

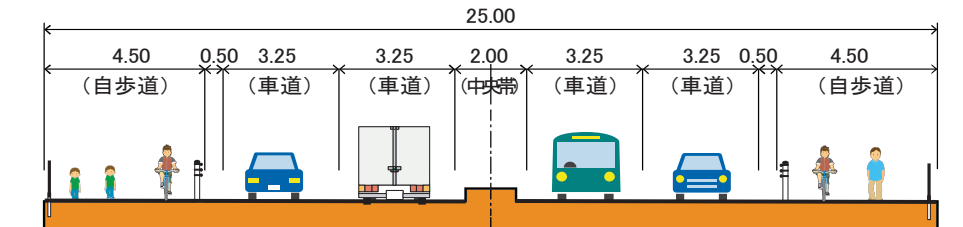


### 位置図



# 事業概要

- ◆起終点：本巢市宗慶<sup>そうけい</sup>～軽海<sup>かるみ</sup>
- ◆延長：2,240m
- ◆総事業費：約44億円
- ◆事業着手：平成23年度
- ◆完成予定：平成32年度
- ◆道路規格：3種2級
- ◆幅員：車道 3.25m×4車線  
：歩道 4.50m（両側）
- ◆標準横断図

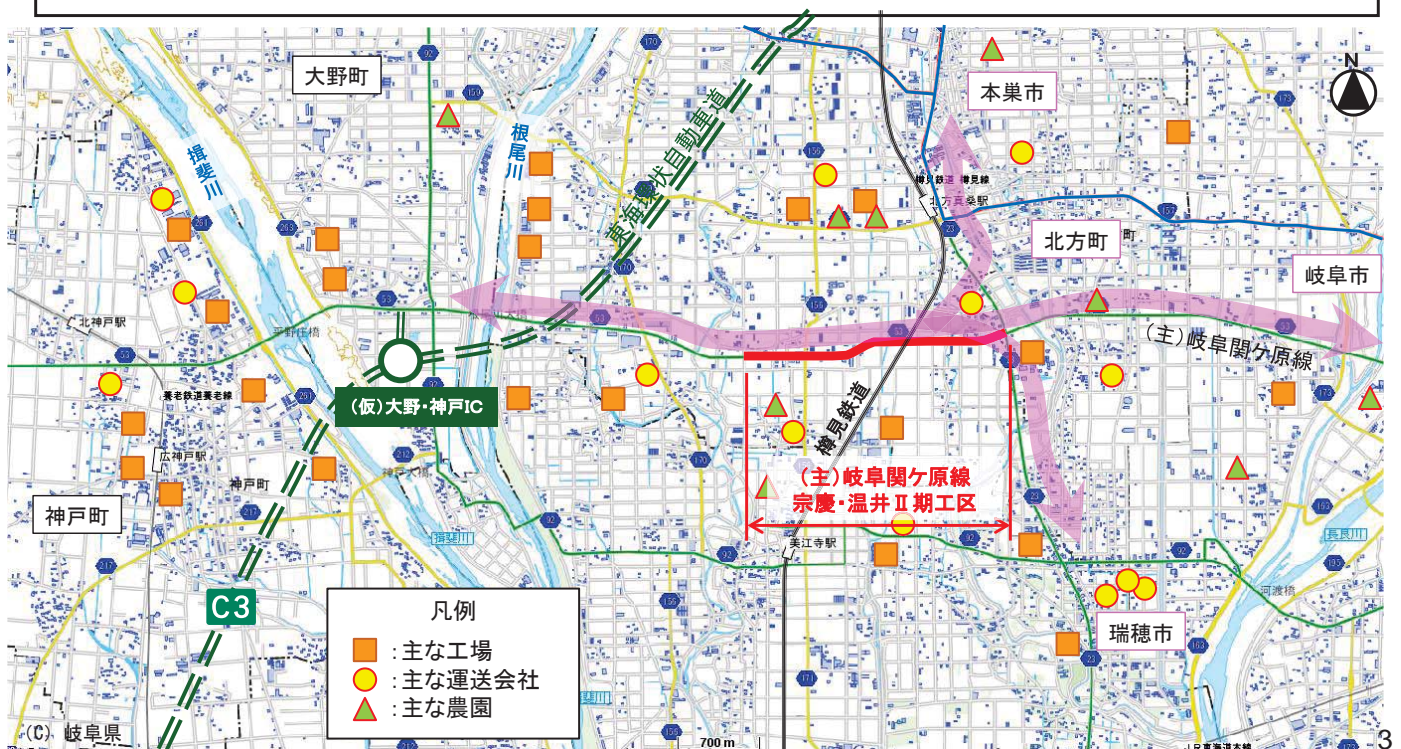


2

## 事業の目的①

活力：高規格幹線道路へのアクセス向上

- 東海環状自動車道（仮称）大野・神戸ICへのアクセス道路の整備
- 周辺市街地と（仮称）大野・神戸ICとを結ぶアクセス道路の整備

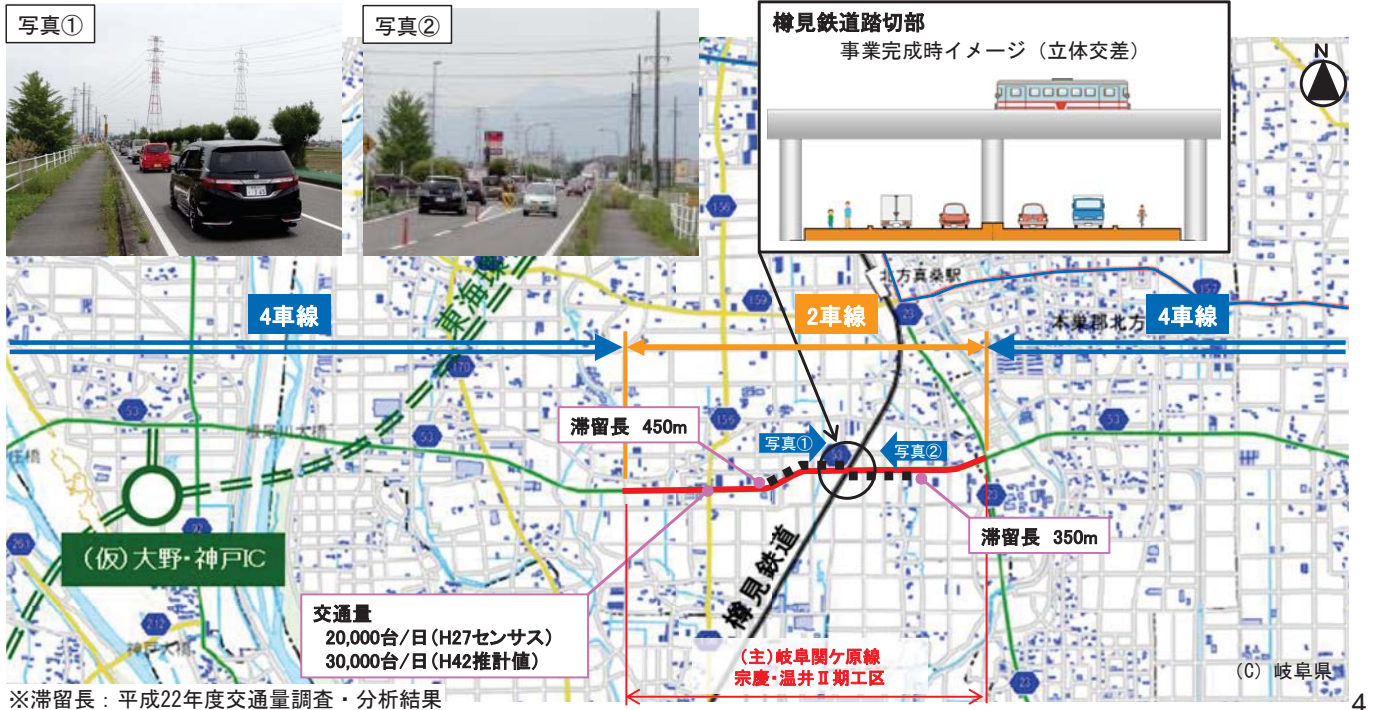


3

## 事業の目的②

活力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

■東海環状自動車道（仮称）大野・神戸IC開通に伴う交通量増加に対応し、また、樽見鉄道踏切部通過に伴う滞留の解消により、円滑な交通の確保を図る



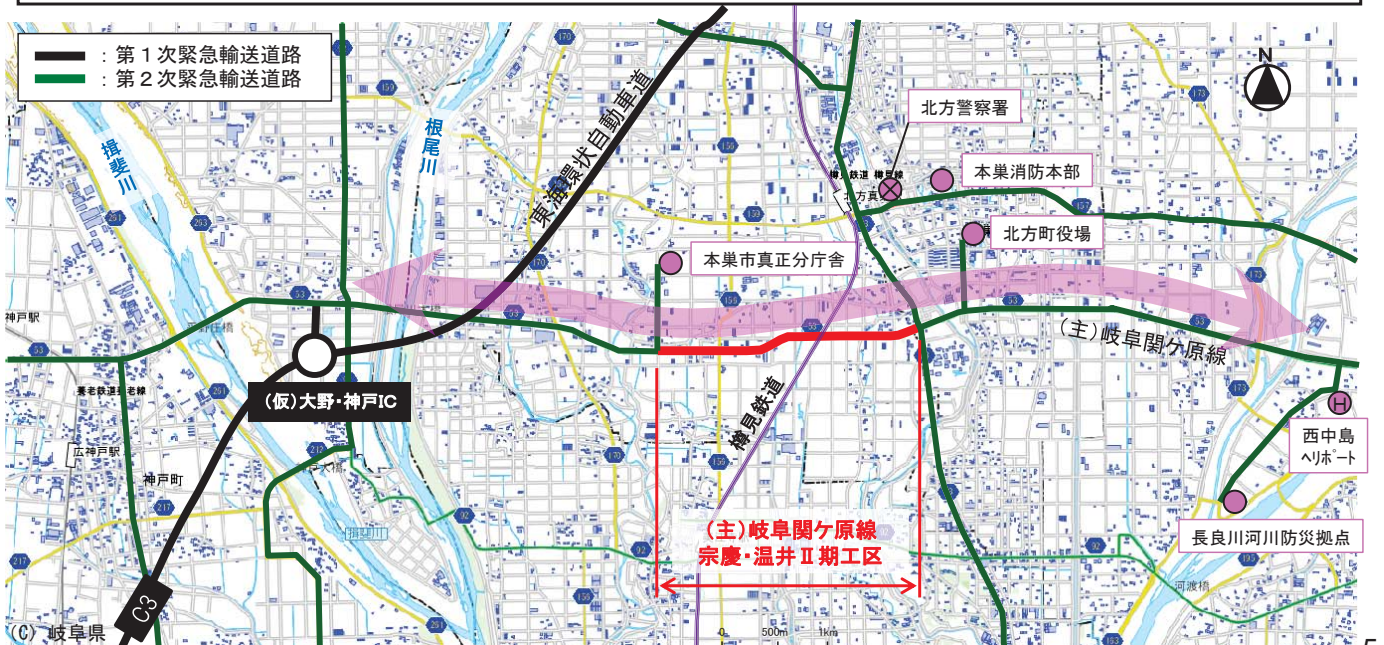
## 事業の目的③

安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

■災害時における緊急活動の支援

第1次緊急輸送道路である東海環状自動車道と、市町役場、警察署、消防署等の災害拠点施設及び救援対象となりうる周辺市街地をつなぐ重要な路線である

本工区の整備は、災害時における円滑な救援活動、救援物資輸送に寄与する





# 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 93%
- 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  
(H27年度)  
2.8 (全体)

※費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省)に基づき算出

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 東海環状自動車道は、平成29年度に養老JCT～養老IC間が開通し、平成31年度に関広見IC～(仮)高富IC間、及び(仮)大野・神戸IC～大垣西IC間、2024年(平成36年度)に(仮)高富IC～(仮)大野・神戸IC間が開通予定であり、そのアクセス道路も関連するICの整備にあわせて着実に整備を進める必要がある。



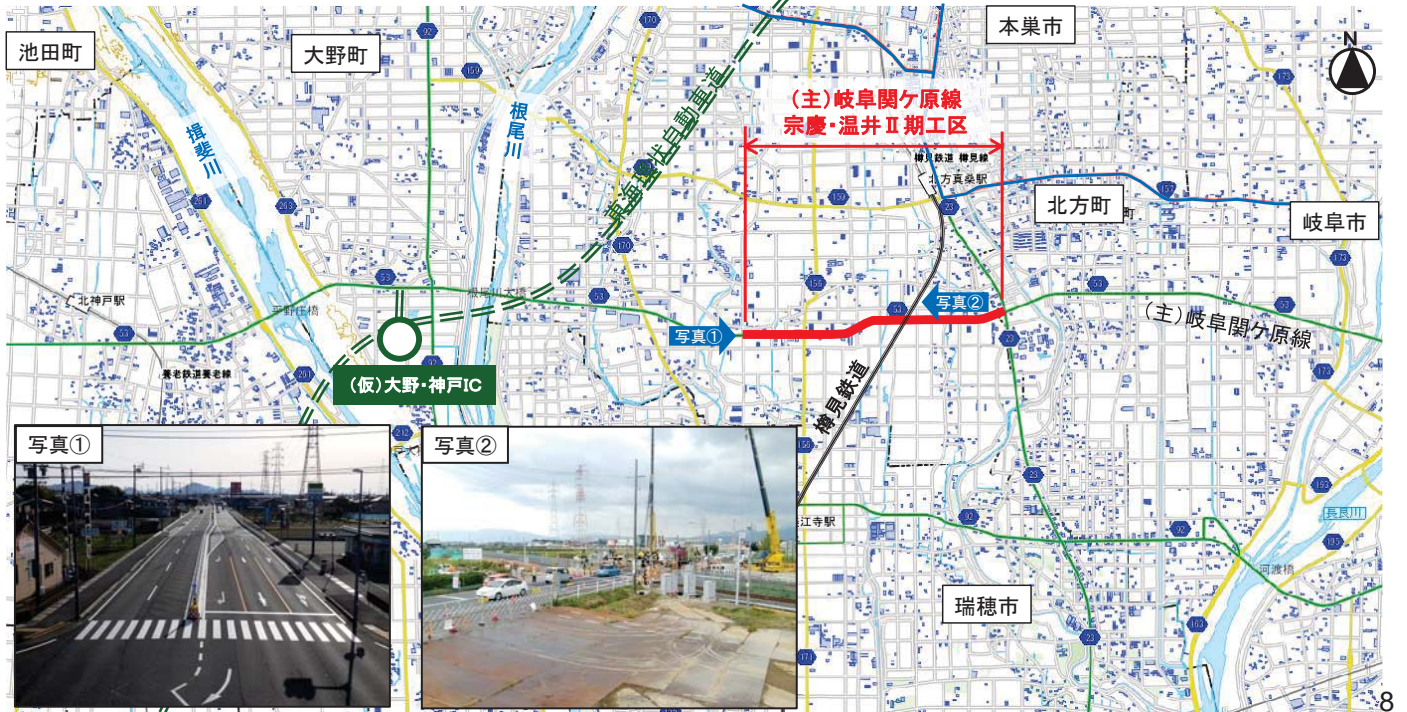
# 事業の進捗状況

全体進捗率 67% ※

用地補償進捗率 93% ※

※ 平成30年度事業費ベース

工事進捗率 65% ※

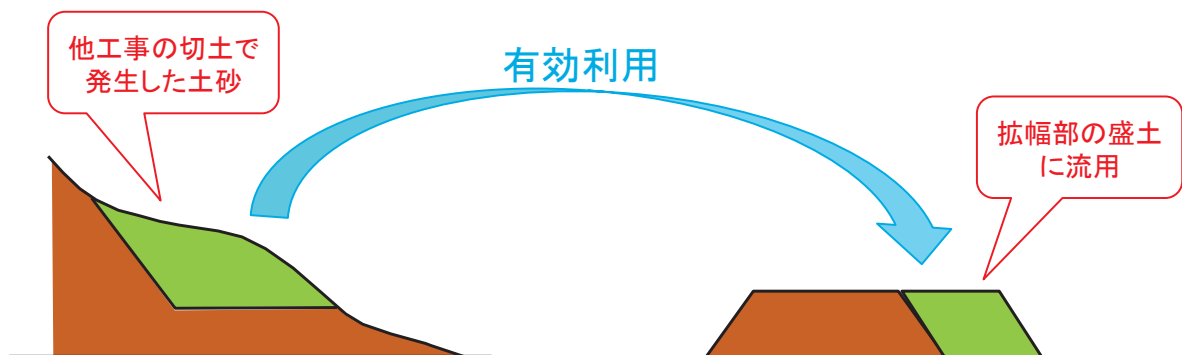


## コスト削減の取り組み

### ◆盛土材の流用によるコスト削減

■他工事で発生した土砂、V=約6千m<sup>3</sup>を盛土部に有効利用

約2千万円のコスト削減



## 今後の方針

主要地方道岐阜関ヶ原線 宗慶・温井Ⅱ期工区の整備は、高規格幹線道路へのアクセス向上や、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の確保に大きく寄与する。

地元住民及び関係自治体から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**＝供用に向け、事業継続＝**

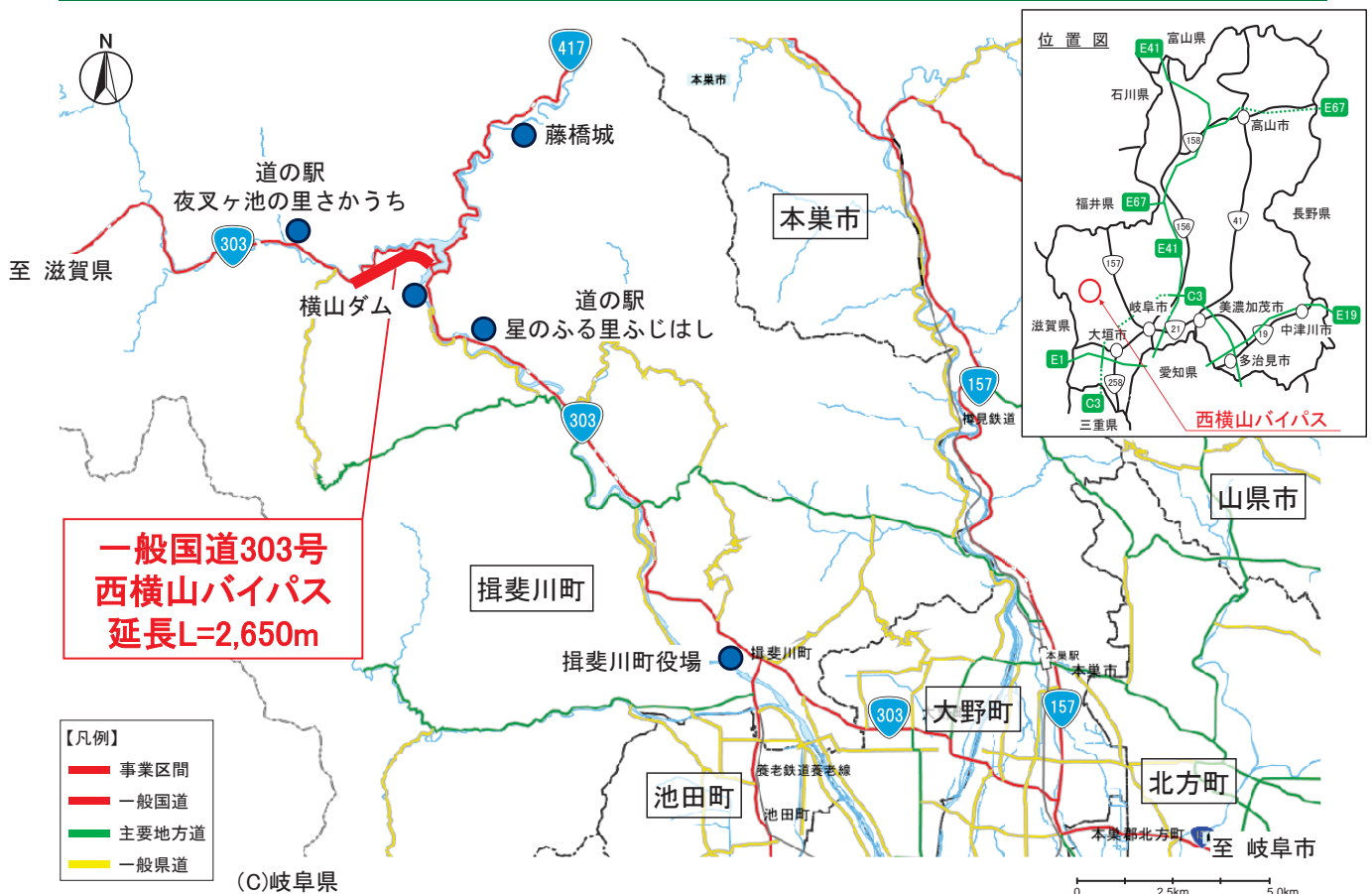
# 事業再評価 道路改築事業

## 一般国道303号 にしよこやま (西横山バイパス)

県土整備部 道路建設課  
平成30年11月2日



### 位置図 ①



一般国道303号  
西横山バイパス  
延長L=2,650m

- 【凡例】
- 事業区間
  - 一般国道
  - 主要地方道
  - 一般県道

(C)岐阜県

## 位置図 ②

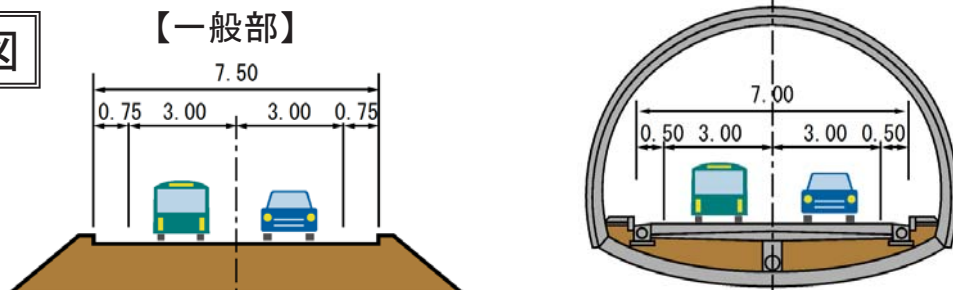


2

## 事業概要

- ◆ 起 終 点 : <sup>いびぐん いびがわちょうにしよこやま</sup> 揖斐郡揖斐川町西横山  
<sup>いびぐん いびがわちょうさかうちさかもと</sup> ~ 揖斐郡揖斐川町坂内坂本
- ◆ 全体延長 : 2, 6 5 0 m  
 (うちトンネル延長 : 2, 4 2 0 m)
- ◆ 総事業費 : 約 6 6 億円
- ◆ 事業着手 : 平成 2 6 年度
- ◆ 完成予定 : 平成 4 2 年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3. 0 0 m × 2 車線、歩道なし
- ◆ 道路規格 : 第 3 種 第 3 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303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

## 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303号は、第二次緊急輸送道路に指定
- 本工区の整備により、災害時の緊急輸送機能の向上に寄与



5

## 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の確保

- 現道は、落石や法面崩壊による通行規制をした履歴がある
- 本工区の整備により、災害時の緊急輸送機能の向上に寄与



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 95%
- 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 1%

### 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2$$

※費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省)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 1.2

# 進捗状況

全体進捗率10%

用地補償進捗率50%

工事進捗率10%

※ 平成29年度末事業費ベース

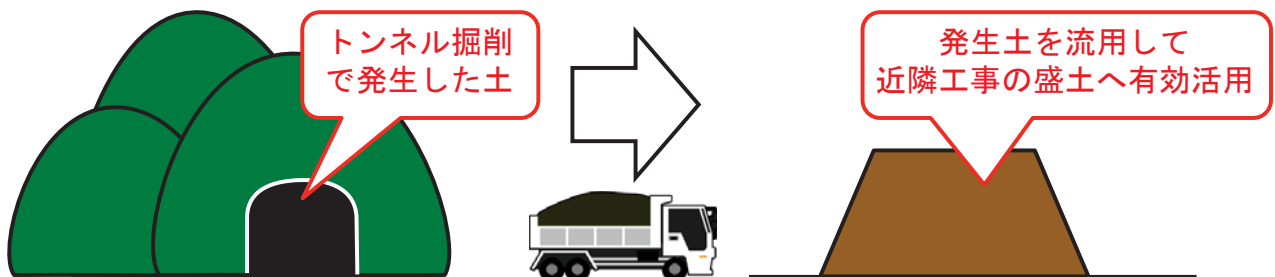


8

## コスト削減の取り組み

### ◆現場発生土の有効利用

- (仮称)鉄嶺トンネル掘削による発生土(5万 $m^3$ )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1.5億円を削減



$$\begin{array}{|c|} \hline \text{残土} \\ \hline \text{約}5\text{万}m^3 \\ \hline \end{array}
 \times
 \begin{array}{|c|} \hline \text{処理単価} \\ \hline 3,000\text{円}/m^3 \\ \hline \end{array}
 =
 \begin{array}{|c|} \hline \text{残土処理費} \\ \hline \text{約}1.5\text{億円} \\ \hline \end{array}$$

約1.5億円のコスト削減



## 対 応 方 針 ( 案 )

○一般国道303号西横山バイパスの完成は、県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想の推進、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の早期完成の要望がある。



**＝供用に向け、事業を継続＝**

# 事業再評価 道路改築事業

## 一般国道418号

ひだせ  
(肥田瀬拡幅)

県土整備部 道路建設課  
平成30年11月2日



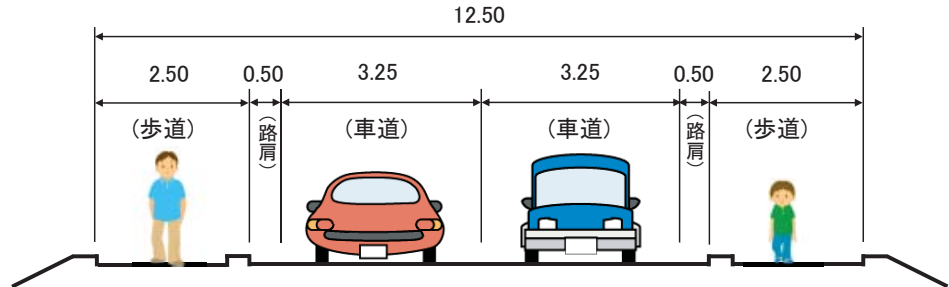
### 位置図



# 事業概要

- ◆起終点：<sup>せき ひだせ</sup> 関市肥田瀬～<sup>せき ひだせ</sup> 関市肥田瀬
- ◆全体延長：1,000m
- ◆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 3.25m×2車線  
歩道 2.50m（両側）
- ◆道路規格：第3種第2級

## 標準横断図



2

# 事業の目的①

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418号は、「骨格幹線補完ネットワーク」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



※( )のインターチェンジ名は仮称

3

## 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の確保

- 一般国道418号は、第二次緊急輸送道路に指定
- 本工区の整備により、災害時の緊急輸送機能の向上に寄与

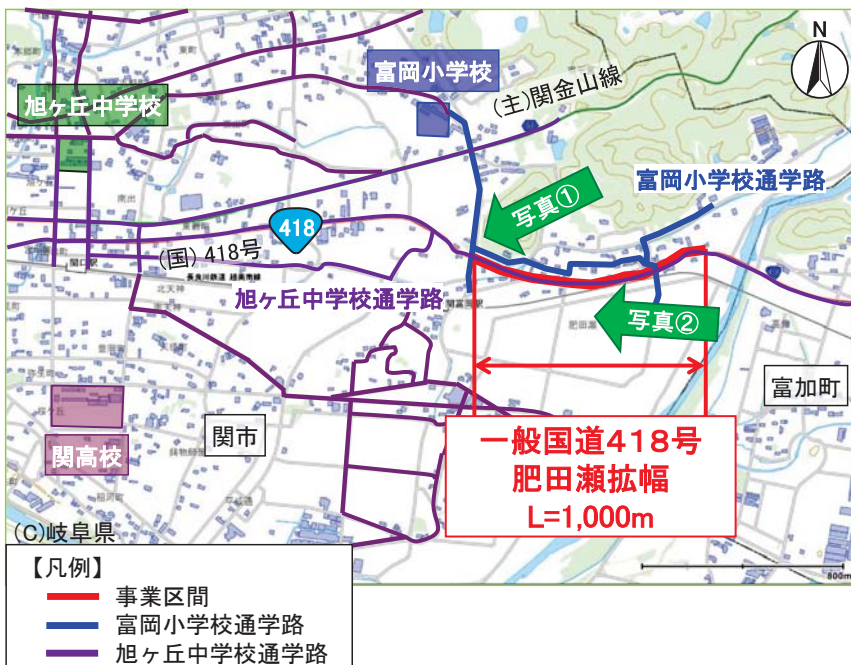


4

## 事業の目的③

安全・安心：安全・安心な通学路等の整備の推進

- H24通学路緊急点検において、歩道設置箇所として位置付け
- 歩道設置により、安全・安心な歩行空間を確保



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 67%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 33%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

## 投資的效果率

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

前回再評価時  
(H25年度)  
1.8 (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

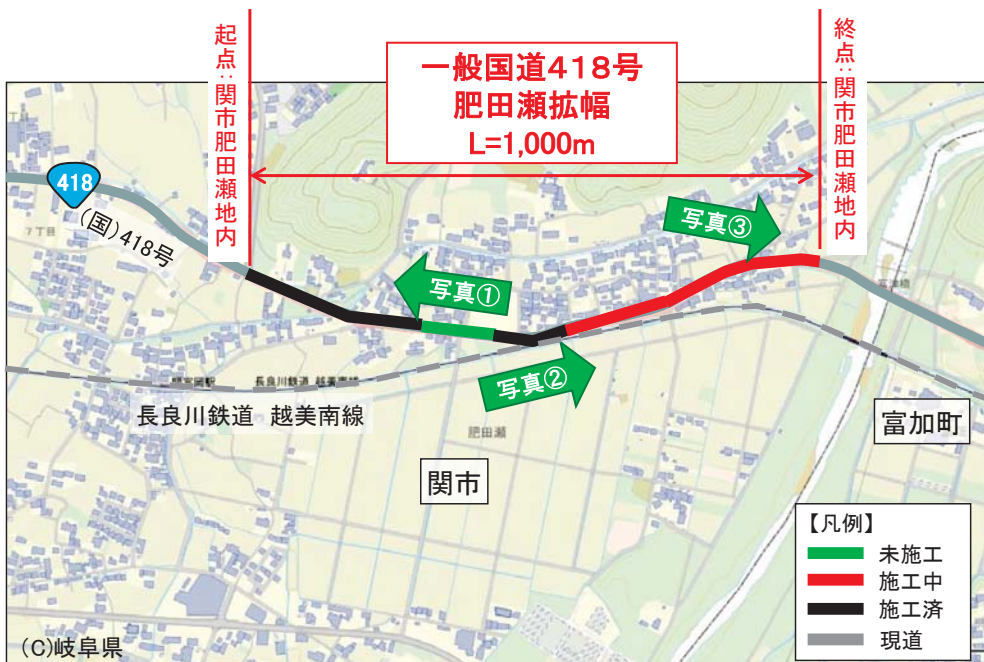
# 進捗状況

全体進捗率86%

用地補償進捗率96%

工事進捗率73%

※平成29年度末事業費ベース



7

## コスト削減の取り組み

### ◆経済性に優れる路床改良手法の採用

路床改良の経済比較（購入土置き換えと安定処理工法）



路床改良A=3620m<sup>2</sup>において  
経済性に優れる安定処理工法（セメント安定処理）を採用

**約7百万円のコスト削減**

セメント安定処理工

セメント系固化材の散布



混合



8

## 対応方針（案）

○一般国道418号 肥田瀬拡幅の完成は、県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想の推進、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 =**

9

# 事業再評価 道路改築事業

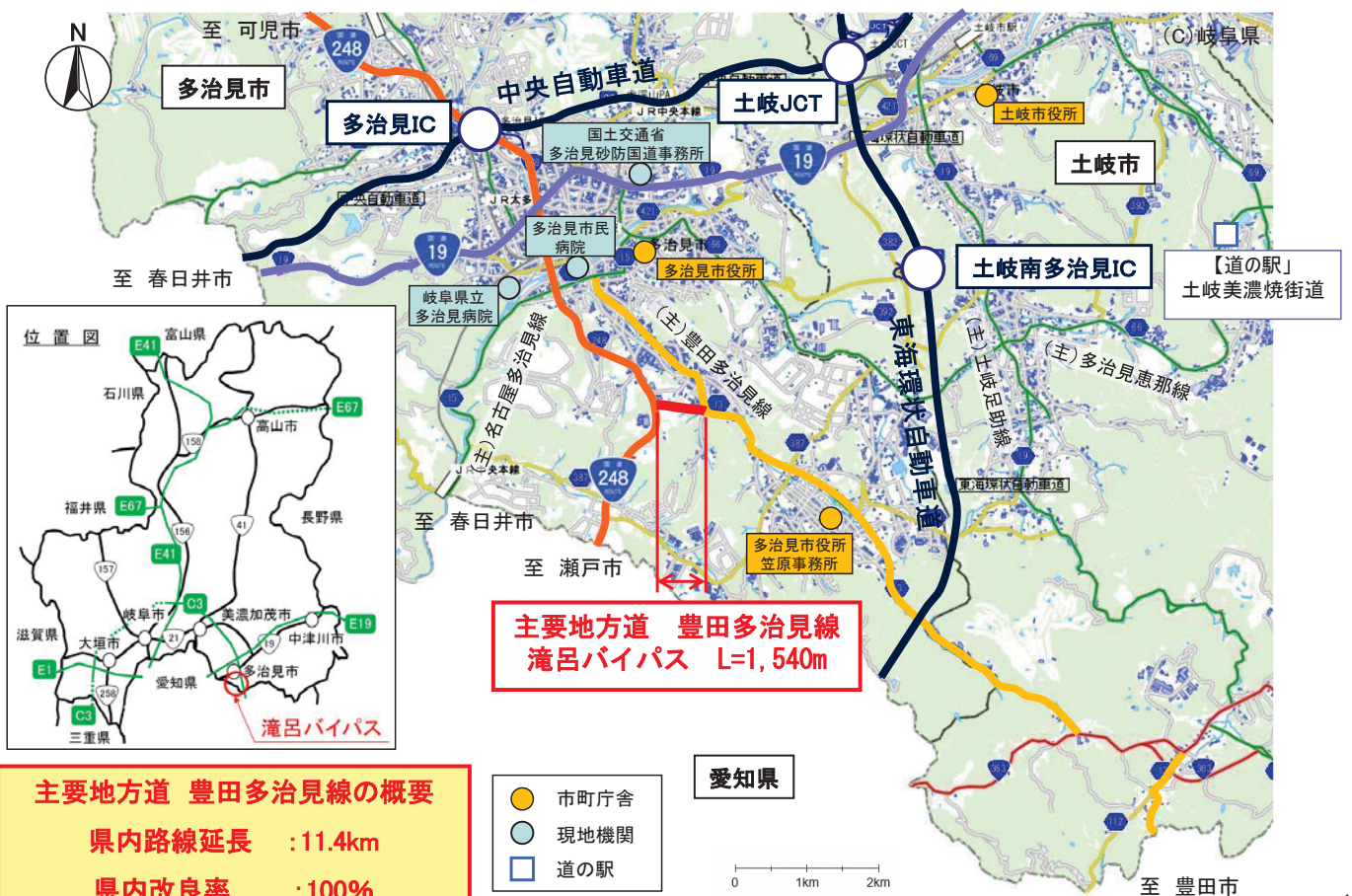
## 主要地方道 豊田多治見線

### たきろ (滝呂バイパス)

県土整備部 道路建設課  
平成30年11月2日



### 位置図 ①



## 位置図 ②



写真① (主) 豊田多治見線 現道の状況



写真② 一級河川芝草川の渡河部周辺



写真③ 起点：国道248号との接続予定箇所

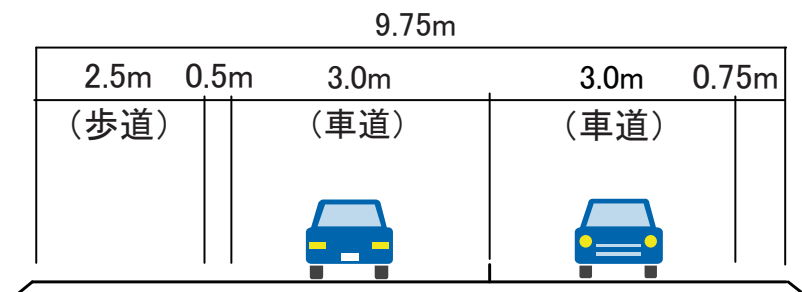
2

## 事業概要

- たじみ おおはたちょう たじみ たきろちょう
- ◆起 終 点：多治見市大畑町～多治見市滝呂町
  - ◆全体延長：1, 5 4 0 m
  - ◆総事業費：約 2 8 億円
  - ◆事業着手：平成 9 年度
  - ◆完成予定：平成 4 4 年度
  - ◆道路規格：第 3 種第 3 級
  - ◆幅 員：車道：3. 0 m × 2 車線  
歩道：2. 5 m (片側)

### 標準横断図

土工部



3



# 事業の目的①

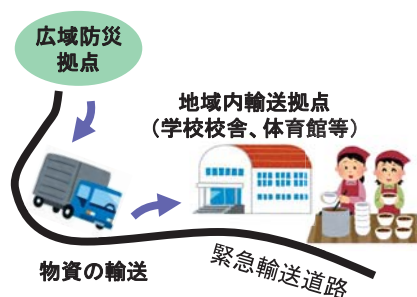
**安全・安心**：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 豊田多治見線は、東濃圏域のみならず、岐阜・愛知県を結ぶ**第2次緊急輸送道路**に指定され、整備により緊急輸送機能が向上
- 災害医療拠点や広域防災拠点などを結び、広域的な防災を支援



- 市町庁舎（第2次防災拠点）
- 国土交通省関係（道路管理）
- 広域防災拠点
- 地域災害拠点病院
- 活動拠点候補地

○ 緊急輸送道路の役割(イメージ)



# 事業の目的②

**活力**：高速道路へのアクセス向上

- バイパス整備により中央自動車道 多治見ICへのアクセスが向上
- 笠原地区へのアクセス強化により、**地域の活性化**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 93%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 6%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

## 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.3 (\text{全体})$$

[ 前回再評価時  
(H25年度)  
1.5 (全体) ]

※費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省)に基づき算出

6

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 周辺では大規模集客施設等の進出に加え、モザイクタイルミュージアムが開館(H28)し、さらなる交通量の増加が見込まれる



7

# 進捗状況

全体進捗率 32%\*

用地補償進捗率93%\*

工事進捗率0%\*

※平成29年度末事業費ベース



写真① (主) 豊田多治見線 現道の状況



写真② 一級河川芝草川の渡河部周辺



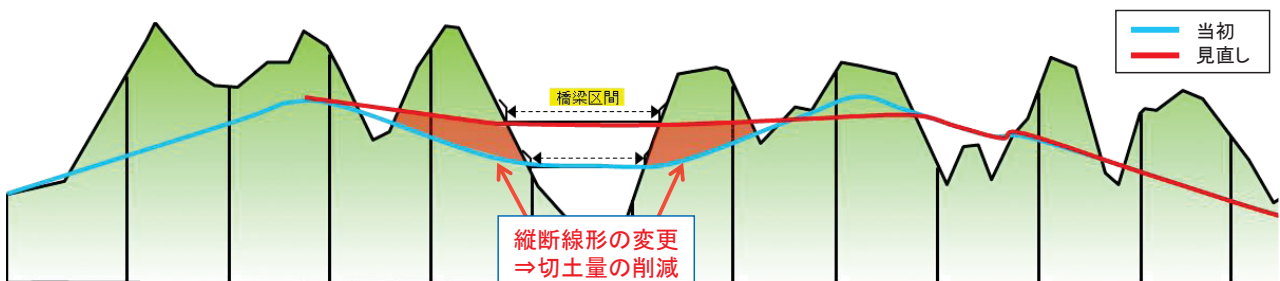
写真③ 起点：国道248号との接続予定箇所

8

## コスト縮減の取り組み

### ◆縦断線形の見直しに伴うコスト縮減

■縦断線形の見直しに伴う、切土・残土費の変更により工事費全体のコスト縮減



コスト縮減額：約1億円

◇当初  
全体工事費：約23.8億円



◇見直し  
全体工事費：約22.6億円

※位置図②の写真②付近における変更

※コスト縮減額：119百万円(コスト縮減前：2,385百万円、縮減後：2,266百万円)

※道路工(土工等)の減：△272百万円、橋梁工の増：+153百万円

## 今後の方針

○滝呂バイパスの完成は、災害時に有効に機能するネットワークの確保、高速道路へのアクセス向上に大きく寄与する。

○地元住民、多治見市から滝呂バイパスの早期完成・事業促進の強い要望がある。



＝供用に向け、事業継続＝