

【道路建設課所管 再評価審議資料】

○再評価対象箇所一覧表	・・・p1
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	・・・p2
○令和元年度 再評価実施箇所	
再評価実施箇所（附図）	・・・p3～5
道路改築事業（社会資本整備総合交付金事業）	
5）（国）418号 丸山バイパス	・・・p7～13
道路改築事業（県単道路新設改良事業）	
6）（主）白川福岡線 黒川工区	・・・p15～21
道路改築事業（社会資本整備総合交付金事業）	
7）（一）養老垂井線 橋爪工区	・・・p23～28



令和元年度 再評価対象箇所一覧表 9月9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			経過年数(H29.3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	事業費削減	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									
		全体事業費(百万円)		実施済み額(百万円)		進捗率(%)											
		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											
5	道路改築事業	(国)419号丸山/ハクパス	八百津町	H5	R10	12.70	9.20	72.4%	5,336 170 5,166	4,316 110 4,206	81.0% 65.0% 81.0%	26	災害時に有効に機能するネットワークの確保。土石崩落等の解消による円滑な交通の確保。高寒道路へのアクセス向上。	災害整備を無くすことによるコスト削減	2.1 (2.4)	継続	H19再評価
6	道路改築事業	(主)白川福岡線黒川工区	白川町	H14	R10	1.64	0.00		1,623 196 1,432	1,138 196 942	70.0% 100.0% 66.0%	17	災害時に有効に機能するネットワークの確保。陥没・陥凹不良箇所の解消による円滑な交通の確保。	現場養生士の他現場流用によるコスト削減	1.2 (1.3)	継続	H24再評価
7	道路改築事業	(一)養老垂井線稲爪工区	養老町	H27	R5	0.35	0.00	28.0%	2,500 110 2,390	699 0 699	28.0% 0.0% 29.0%	5	高寒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。通過交通の増進による地域住民の安全性の確保。	H29養老スマートICの開通。東海環状自動車道の開通が進む。	2.3	継続	H26新規

費用対効果分析:( )は前回再評価時の投資効果率

令和元年度 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)	現道拡幅や線形改良等又はバイパスの建設	
○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	

# 令和元年度 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 一般国道418号 <small>まるやま</small> 丸山バイパス
事業実施箇所	やおつちよう やおつ~えなし いじちよう 八百津町 八百津~恵那市 飯地町		事業主体 岐阜県
採択年度	平成5年度	完了予定年度	令和10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>一般国道418号は、福井県大野市を起点とし、長野県飯山市に至る延長約178kmの幹線道路で、当該事業区間は第二次緊急輸送道路にも指定される重要な路線である。</p> <p>当該事業は、新丸山ダムの整備により水没する現道の付替工事として、八百津町八百津から恵那市飯地町の12.7km区間のバイパスを整備するものであり、道路機能の確保、隘路・線形不良箇所の解消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。</p>		
事業概要	<p>事業延長：12.7km 車道幅員：3.00m×2車線、 歩道幅員：2.50m（片側（A区間のみ、B区間は設置なし））</p> <p>主要構造物：新旅足橋L=462m、鷲ヶ峰トンネルL=417m、6号橋L=97m 等</p>		
概要図	<p>概要図</p>		

# 令和元年度 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 主要地方道白川福岡線 黒川工区
事業実施箇所	かもぐんしらかわちようくろかわ 加茂郡白川町黒川		事業主体 岐阜県
採択年度	平成14年度	完了予定年度	令和10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>主要地方道白川福岡線は、岐阜県加茂郡白川町を起点とし、岐阜県中津川市に至る延長約30kmの路線で、第二次緊急輸送道路に指定される重要な路線である。</p> <p>当該事業はこのうち白川町黒川地区の約1,640mのバイパスを整備するものであり、隘路・線形不良箇所の解消におけ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。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,640m 車道幅員：3.00m×2車線、歩道幅員：2.50m（片側）</p> <p>主要構造物：（仮称）黒川1号橋L=55m、（仮称）黒川2号橋L=47m</p>		
概要図			

# 令和元年度 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 一般県道養老垂井線 橋爪工区
事業実施箇所	養老郡養老町橋爪 ～養老郡養老町橋爪	事業主体	岐阜県
採択年度	平成27年度	完了予定年度	令和5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>一般県道養老垂井線は、養老郡養老町石畑から不破郡垂井町府中東に至る延長約10kmの道路である。当該事業は、養老郡養老町橋爪において牧田川を渡河する橋梁約350mを整備するものであり、養老SAスマートIC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などに寄与することを目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：350m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.00m（片側） 主な構造物：（仮称）橋爪大橋 L=303.5m</p>		
概要図	<p>The map shows the project area in detail, including the Yoro-Chuwa Line, the Maki River, and the Yoro Smart IC. A red line indicates the project area. A legend identifies road types: 高速道路 (Expressway), 一般国道 (National Road), 主要地方道 (Main Prefectural Road), 一般県道 (Prefectural Road), and 事業区間 (Project Area). A location map in the top right shows the project area's location within the Gifu Prefecture and surrounding regions.</p>		
写真	<p>An aerial photograph showing the project area, including the Yoro Smart IC and the Maki River. A red line indicates the project area.</p>		



# 事業再評価 道路改築事業

## 一般国道418号 まるやま (丸山バイパス)

県土整備部 道路建設課  
令和元年9月9日



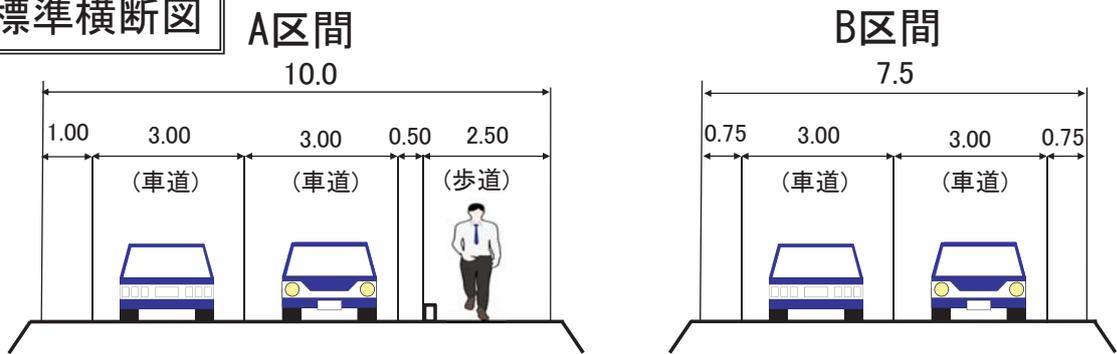
### 位置図



# 事業概要

- ◆起終点：やおつちようやおつえなし いいぢちよう  
八百津町 八百津～恵那市 飯地町
- ◆全体延長：12.7 km
- ◆総事業費：約53億円（全体事業費：約197億円 内国費：約144億円）
- ◆事業着手：平成5年度
- ◆完成予定：令和10年度
- ◆幅員：車道 3.00×2車線  
歩道 2.50×1車線（A区間のみ、B区間歩道無し）
- ◆道路規格：第3種第3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

- 県土1700km骨格幹線ネットワークの骨格幹線補完ネットワーク道路
- 相互交流、物流並びに観光交流の促進により圏域間の連携強化に寄与



(C) 岐阜県

※ ( ) 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
- 空白区間の解消により緊急輸送道路ネットワークとして機能発現



(C)岐阜県

4

## 事業の目的③

安全・安心：隘路の解消による円滑な交通の確保

- 隘路区間の解消により、走行性を向上
- 通行規制区間の解消により、道路機能が回復



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 94%
- 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 0%

## 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.1$$

前回再評価時  
(H19年度)  
2.4

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30.2）に基づき算出

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 新丸山ダム事業の沿革(抜粋)  
昭和61年度  
新丸山ダム建設事業着手

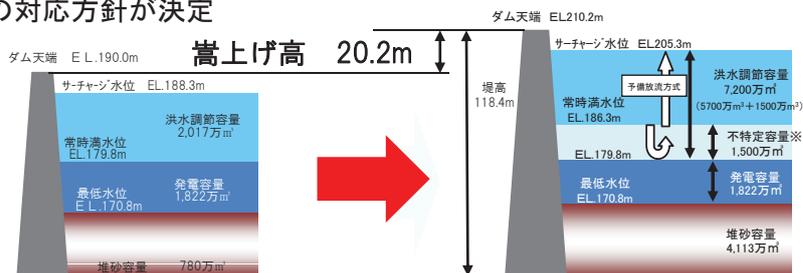
- 平成8年度  
(国)418号付替道路工事着手

- 平成21年度  
(国)418号八百津～潮南区間(A区間)供用開始

- 平成22年度  
ダム検証開始(～平成25年度)

- 平成25年度  
ダム事業「継続」の対応方針が決定

## ダム周辺工事進捗状況(R元.7末時点)



既存丸山ダム

新丸山ダム

出典:新丸山ダム工事事務所 HP

# 事業の進捗状況

全体進捗率81%

用地補償取得率65%

工事進捗率81%

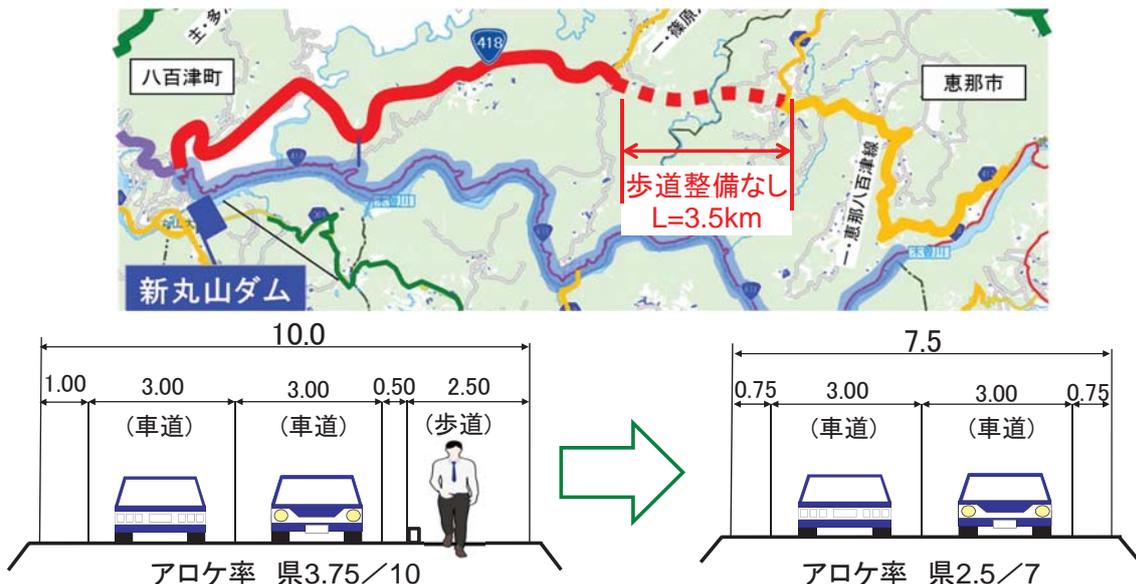
※平成30年度末 事業費ベース



8

## コスト削減の取り組み

- 新丸山ダム事業の付替道路整備に係る国との協定見直し
- 交通利用状況を勘案し歩道整備計画を取りやめることで約17億円のコスト削減



約17億円のコスト削減

9

## 対応方針（案）

○一般国道418号丸山バイパスは、現道の隘路・線形不良区間の解消を図り、県土の骨格を構築するネットワークとなる。

○地元住民、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＝**

令和元年度  
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「一般国道418号 丸山バイパス」

■事業内容

バイパス整備 延長L=12.7km、幅員W=7.5～10.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H19)	(基準年：R1)	
事業期間		24年	36年	
費用 (億円)	事業費	92.4	80.4	
	維持管理費	16.1	7.2	
	合計(C)	108.5	87.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	154.0	175.5	
	走行経費減少便益	104.0	11.0	
	交通事故減少便益	1.0	-0.5	
	合計(B)	259.0	186.0	
費用対効果分析結果(B/C)		2.4	2.1	

※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/国交省道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

・前回の平成19年度との差異は、「今回評価時点までにマニュアルが2回改訂されていること」、「国との協定の見直しにより事業区間の減、総事業費の減」によるものが主な要因である。



# 事業再評価 道路改築事業

## 主要地方道<sup>しらかわふくおか</sup>白川福岡線 <sup>くろかわ</sup> (黒川工区)

県土整備部 道路建設課  
令和元年9月9日



### 位置図 ①



(C)岐阜県

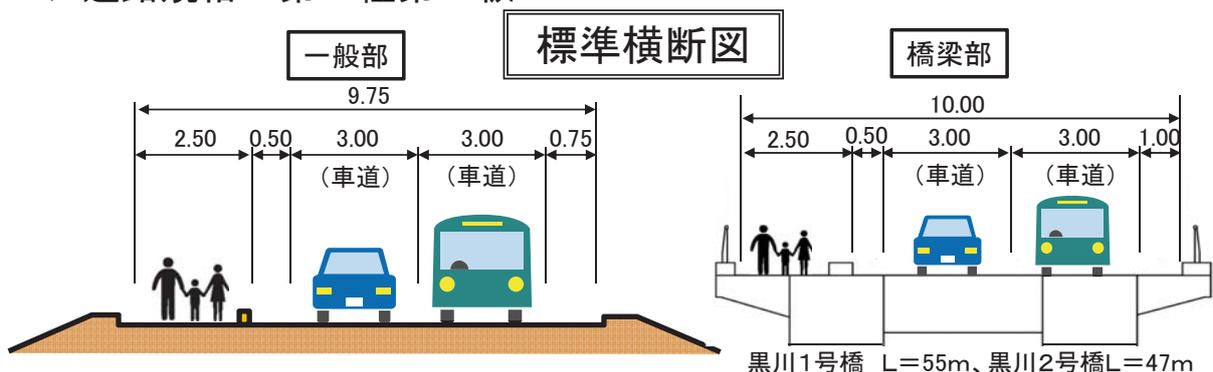
## 位置図②



1

## 事業概要

- かもぐん しらかわちょう くろかわ
- ◆ 起 終 点：加茂郡 白川町 黒川
  - ◆ 全体延長：1,640m (橋梁延長 L = 55m, 47m)
  - ◆ 総事業費：約16億円
  - ◆ 事業着手：平成14年度
  - ◆ 完成予定：令和10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



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

- 主要地方道白川福岡線は第2次緊急輸送道路に指定
- 災害時における円滑な救援活動、救援物資輸送の向上など、緊急輸送道路の機能を強化



3

## 事業の目的②

### 安全・安心：隘路・線形不良箇所解消による円滑な交通の確保

- 幅員狭小区間・線形不良箇所の解消により走行性が向上
- 通学中学生等歩行者の安全性が向上



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 92%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 8%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 0%

## 投資的效果率

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

[ 前回再評価時  
(H24年度)  
1.3 ]

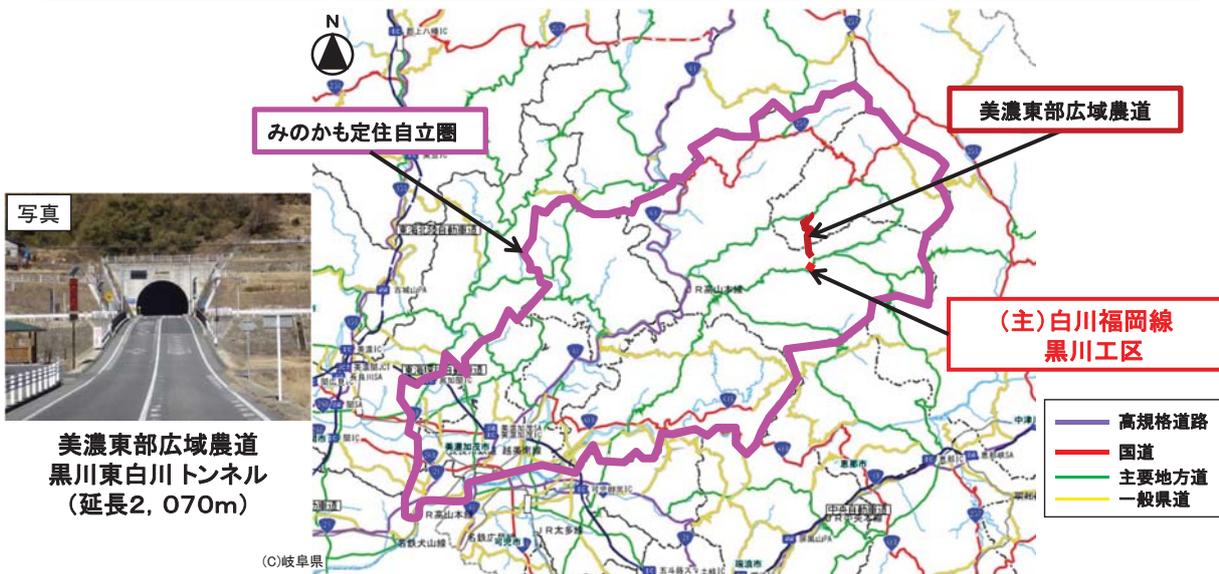
※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30. 2）に基づき算出

6

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆美濃東部広域農道 黒川東白川トンネルの開通

- 美濃東部広域農道は平成24年12月に全線開通
- 農産物流通の効率化、地域の生活道路として重要な役割を持つ路線
- 農道と白川福岡線により「みのかも定住自立圏」の結びつきを強化



7

# 進捗状況

全体進捗率 70%\*

用地補償進捗率 100%\*

工事進捗率 63%\*

※平成30年度末事業費ベース

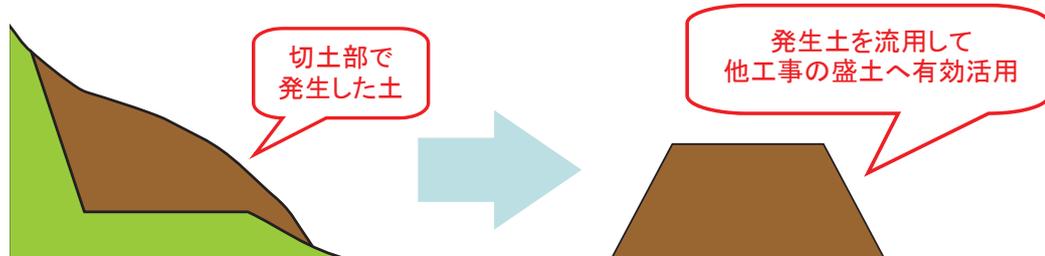


7

## コスト縮減の取り組み

### ◆現場発生土の有効活用による処分費の縮減

■切土による現場発生土（約1万m<sup>3</sup>）を他工事の盛土部に有効活用することで残土処理費の約4,100万円を削減



約4,100万円のコスト縮減

9

## 対応方針（案）

○主要地方道白川福岡線黒川工区の整備は、災害時に有効に機能するネットワークの確保、隘路・線形不良箇所解消による円滑な交通の確保に大きく寄与する。

○地元住民、白川町から災害に強い道路整備、早期完成の要望がある。



＝供用へ向け、事業継続＝

令和元年度  
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)白川福岡線 黒川工区」

■事業内容

バイパス整備 延長L=1,640m、幅員W=9.75m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H24)	(基準年：R1)	
事業期間		H14～R3	H14～R10	
費用 (億円)	事業費	13.5	20.0	
	維持管理費	0.7	0.6	
	合計(C)	14.2	20.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	17.1	22.9	
	走行経費減少便益	1.2	2.1	
	交通事故減少便益	0.1	0.1	
	合計(B)	18.4	25.1	
費用対効果分析結果(B/C)		1.3	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/国交省道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・費用を現在価値化する際の基準年が前回の平成24年から令和元年に変更になった。
- ・社会的割引率が4%に設定されているため、基準年次以前(令和元年以前)の事業費が増加することとなる。
- ・事業期間が7年延びたため、B/Cが1.3から1.2となった。

【便益】

- ・H30.2に費用便益分析マニュアルの改訂され、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額の計算式が見直された。
- ・H30.2に新たな将来OD表が配布された。
- ・H30.2に交通量配分手法が改訂され、QV式が見直された。



# 事業再評価 道路改築事業

## 一般県道 養老垂井線

### はしづめ 橋爪工区

県土整備部道路建設課  
令和元年9月9日



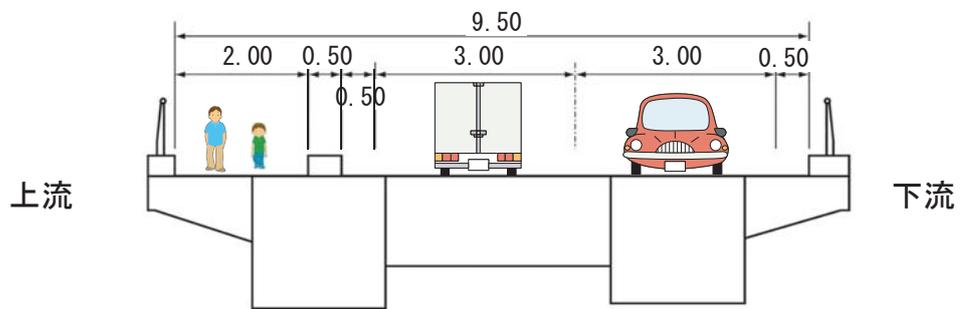
### 位置図



# 事業概要

- ◆ 起終点：ようろうぐんようろうちょうはしづめ 養老郡 養老町 橋爪
- ◆ 全体延長：350m（うち橋梁延長：303.5m）
- ◆ 総事業費：約25億円
- ◆ 事業着手：平成27年度
- ◆ 完成予定：令和5年度
- ◆ 幅員：車道 3.00m×2車線  
歩道 2.00m（片側）
- ◆ 道路規格：第3種第3級

標準横断図

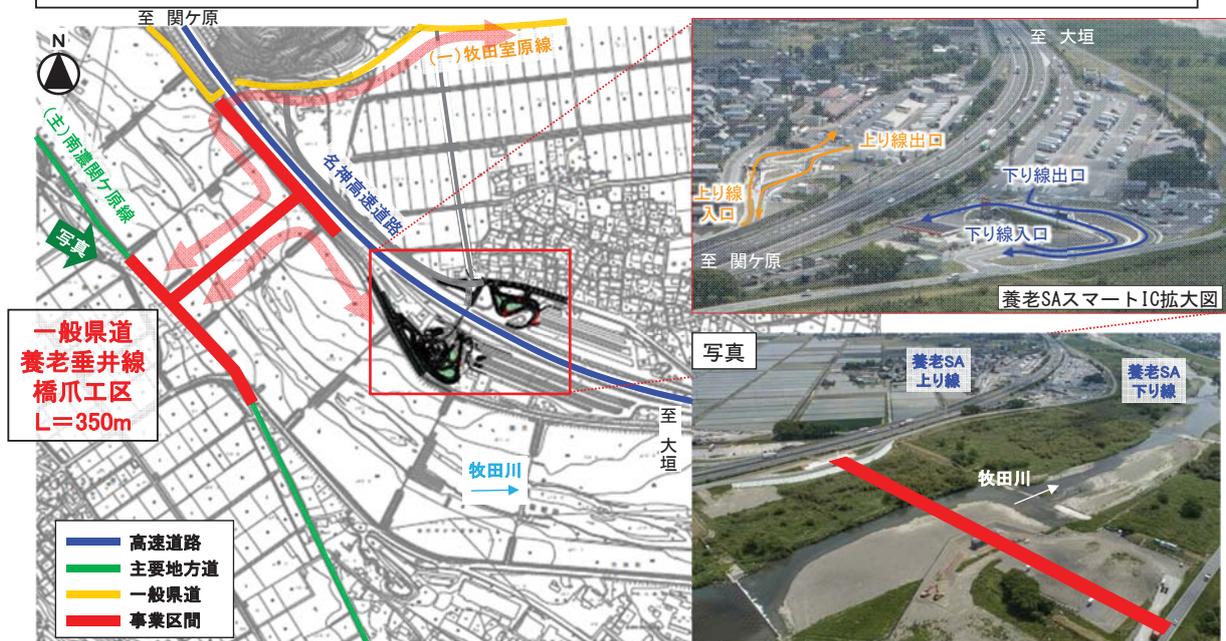


2

# 事業の目的①

活力：養老SAスマートICへのアクセス道路整備

■ 養老SAスマートICと連携した新たなネットワークを形成し、東海環状自動車道との連絡も強化



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  
通過交通の排除による地域住民の安全性の確保**

- 名神高速道路(第1次緊急輸送道路)と(主)南濃関ヶ原線(第2次緊急輸送道路)を繋ぎ災害時に有効に機能するネットワークを構築
- 集落内の通過交通が排除され、地域住民の安全性を確保



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 **86%**
- 走行経費減少便益 ..... 効果全体の約 **12%**
- 交通事故減少便益 ..... 効果全体の約 **2%**

### 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.3 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル(国土交通省H30.2)に基づき算出

5

## 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）において、平成29年度に養老JCT～養老IC間が開通。令和元年度には関広見IC～(仮)高富IC間、(仮)大野神戸IC～大垣西IC間が開通予定。その後も令和6年度までに(仮)高富IC～(仮)大野・神戸ICの間が開通見込み
- 東海環状自動車道へのアクセス道路整備の必要性がより一層高まっている



6

## 事業の進捗状況

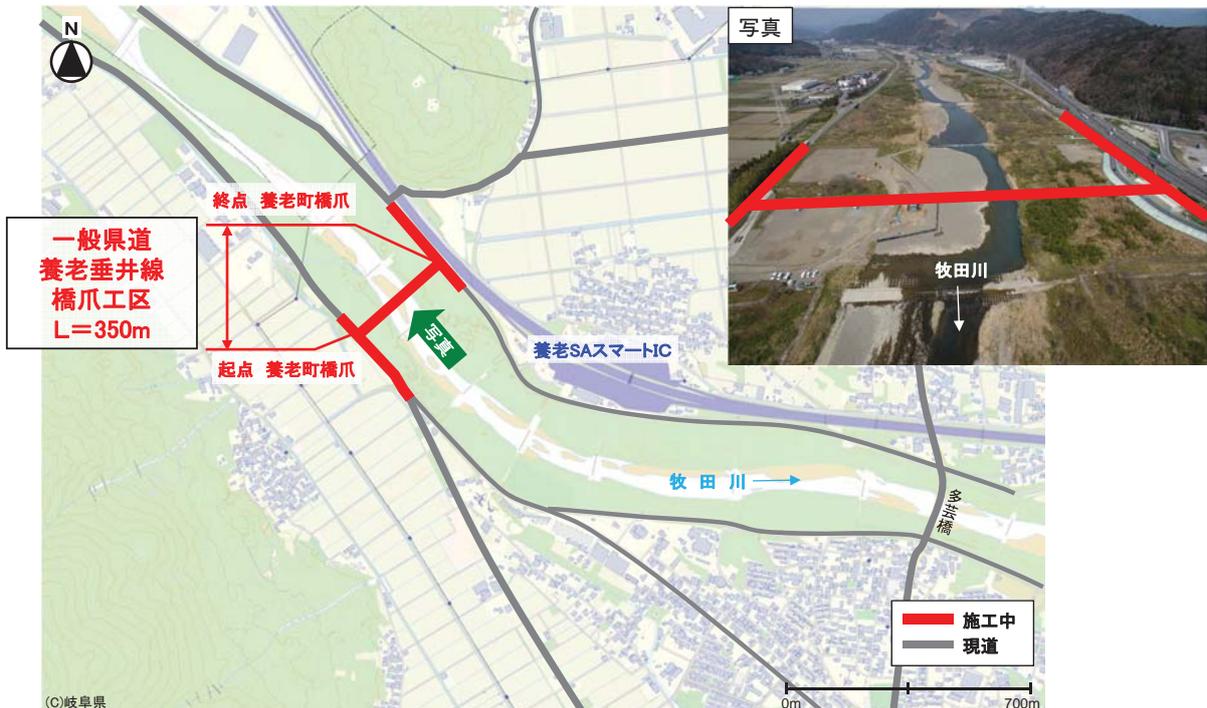
全体進捗率 28%※

用地補償進捗率 0%※

工事進捗率 26%※

※ 平成30年度末事業費ベース

(うち用地取得進捗率 0%。令和2年度中に完了予定)



7

## コスト縮減の取り組み

- ◆仮締切土堤に瀨替土砂を流用
- ◆左岸仮設道路の盛土を右岸仮設道路で流用

- 仮締切土堤に必要な土砂(約1,400m<sup>3</sup>)に瀨替土砂を流用
- 右岸仮設道路の一部に左岸仮設道路の盛土(約4,600m<sup>3</sup>)を流用
- 盛土等の流用、残土処分費の削減により、約7,200万円のコストを縮減

盛土  
約6,000m<sup>3</sup>  
×  
盛土材単価  
2,900円/m<sup>3</sup>  
×  
諸経費  
+  
残土処分費  
||  
約7,200万円



約7,200万円のコスト縮減

8

## 今後の方針

○養老垂井線 橋爪工区の完成は、名神高速道路養老SAスマートIC及び東海環状自動車道養老ICへのアクセス性を向上し、災害時に有効に機能するネットワークを構築する他、周辺市町の観光振興にも寄与する。

○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＝

9

令和元年度  
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 一般県道養老垂井線 橋爪工区

■事業内容

橋梁新設 延長L=350m(うち橋梁延長L=303.5m)、幅員W=9.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：－)	(基準年：R1)	
事業期間		－	H26～R5	
費用 (億円)	事業費	－	22.1	
	維持管理費	－	1.4	
	合計(C)	－	23.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	－	46.1	
	走行経費減少便益	－	6.3	
	交通事故減少便益	－	1.1	
	合計(B)	－	53.4	
費用対効果分析結果(B/C)		－	2.3	

※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／国交省道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

今回が初めての再評価となるため、要因変化はない。