

【道路事業（県事業） 再評価審議資料】

○再評価実施箇所一覧表	・・・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）	
・事業の政策上の位置づけ	・・・p. 9
1) 道路改築事業 「一般県道 本庄揖斐川線 福島～長良工区」	・・・p. 11
2) 道路改築事業 「一般国道 257号 川上Ⅱ期バイパス」	・・・p. 19
3) 道路改築事業 「主要地方道 岐阜美濃線 極楽寺工区」	・・・p. 27
4) 道路改築事業 「主要地方道 神岡河合線 太江杉崎工区」	・・・p. 35
5) 道路改築事業 「主要地方道 岐阜巣南大野線 重里～森工区」	・・・p. 43

令和4年度 再評価対象箇所一覧表 8月22日審議箇所

[県土整備部 道路建設課]

番号	事業名 (補助/交付金/県単)	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 (R5.3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)	実施済事業量 (km)	事業 実施率	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	工事費等	工事費等	工事費等												
1	道路改築事業 (交付金)	(一)本庄揖斐川線 福島～長良工区	揖斐川町	H25	R6	1.63	0.00	0.0%	2,130	2,028	95.0%	10	・渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・安全で快適な歩行空間の確保 ・高速道路へのアクセス向上 ・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	-	・大野神戸IC周辺の開発計画 ・事業継続、早期完成を要望	-	-	1.6 (1.9)	継続	前回再評価 H29						
760	760	100.0%																								
1,370	1,268	93.0%																								
2	道路改築事業 (交付金)	(国)257号 川上Ⅱ期バイパス	下呂市	H20	R7	1.80	0.59	32.5%	6,350	6,178	97.0%	15	・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の確保	-	・東海北陸自動車道の4車線化および中部縦貫自動車道や国道41号の整備 ・事業継続、早期完成を要望	希少植物の保全、希少猛禽類に配慮した工事推進	-	1.0 (1.0)	継続	前回再評価 H29						
20	20	100.0%																								
6,330	6,158	97.0%																								
3	道路改築事業 (交付金)	(主)岐阜美濃線 極楽寺工区	美濃市	H25	R15	0.84	0.00	0.0%	1,570	1,262	80.0%	10	・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	-	・大矢田、極楽寺土地区画整理事業 ・事業継続、早期完成を要望	周辺住民に対する防音措置実施	-	1.7 (4.0)	継続	前回再評価 H29						
650	430	66.0%																								
920	832	90.0%																								
4	道路改築事業 (交付金)	(主)神岡河合線 太江杉崎工区	飛騨市	H14	R8	1.48	1.20	81.1%	1,940	1,687	87.0%	21	・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の確保	-	・東海北陸自動車道の4車線化および中部縦貫自動車道や国道41号の整備 ・事業継続、早期完成を要望	-	-	1.2 (1.6)	継続	前回再評価 H29						
320	318	99.0%																								
1,620	1,369	85.0%																								
5	道路改築事業 (交付金)	(主)岐阜奥南大野線 重里～森工区	瑞穂市	H24	R12	0.58	0.10	16.6%	940	421	45.0%	11	・渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保	-	・東海環状自動車(西回り区間)の一部開通 ・(主)岐阜関ヶ原(宗慶温井Ⅱ期工区)の4車線化 ・事業継続、早期完成を要望	周辺住民に対する防音措置実施	-	2.1 (2.3)	継続	前回再評価 H29						
110	109	99.0%																								
830	312	38.0%																								

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

令和4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	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	
費用便益	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% 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	
	B/C * 費用便益比の基準	原則費用便益比 (B/C) 1.0以上	

令和4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)	道路改良事業（社会資本整備総合交付金） 一般県道 本庄揖斐川線 福島～長良工区
事業実施箇所	揖斐郡揖斐川町福島 ～揖斐郡揖斐川町長良		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	令和6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		
事業目的	<p>一般県道本庄揖斐川線は、岐阜県揖斐郡大野町本庄を起点とし、岐阜県揖斐郡揖斐川町長良へ至る延長約5.8kmの道路である。</p> <p>当該事業は、このうち、揖斐郡揖斐川町福島～揖斐川町長良の1,630m区間をバイパス整備するものであり、渋滞緩和による円滑な交通の確保、安全で快適な歩行空間の確保、高速道路へのアクセス向上、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を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,630m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：3.50m（両側）</p>		
概要図			

令和4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（社会資本整備総合交付金） 一般国道257号 川上Ⅱ期バイパス
事業実施箇所	げろしままげかおれ 下呂市馬瀬川上 ～げろしままげかおれ 下呂市馬瀬川上	事業主体	岐阜県
採択年度	平成20年度	完了予定年度	令和7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		
事業目的	<p>一般国道257号は静岡県浜松市を起点とし、県内は恵那市、下呂市等を経由し岐阜県高山市へ至る延長約208kmの幹線道路である。当該事業はこのうち下呂市馬瀬川上の約1,800m区間についてバイパスを整備するものであり、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の確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,800m 車道幅員：3.00m×2車線 主要構造物：（仮称）川上第2トンネルL=1,215m</p>		
概要図			

令和4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（社会資本整備総合交付金） 主要地方道 岐阜美濃線 極楽寺工区
事業実施箇所	美濃市極楽寺 ～美濃市極楽寺	事業主体	岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	令和15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		
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22.1kmの主要幹線道路である。</p> <p>当該事業は、このうち美濃市極楽寺地内の844m区間を現道拡幅するものであり、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、安全で快適な歩行空間の確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：844m 車道幅員：3.25m×4車線 歩道幅員：3.00m（両側）</p>		
概要図	<p>The map shows the project area in Gifu Prefecture, Japan. The main road is the Gifu-Minoh Line (岐阜美濃線), which is highlighted in red. The project area is specifically the Gokurakuji Work Area (極楽寺工区), extending 844m. The map includes labels for the start and end points (美濃市極楽寺), the industrial park (美濃テクノパーク), and various landmarks like the Gifu Municipal Rinsen Elementary School (美濃市立藍見小学校) and the Gifu Prefectural Minoh General Office (岐阜県中濃総合庁舎). It also shows the Chugoku River (長良川) and the Minoh IC (美濃IC). An inset map shows the location of the project area within the Gifu region, with labels for neighboring prefectures like Toyama, Shikoku, and Aichi. Two photographs, labeled '写真①' and '写真②', show the current road conditions at the project site, with '写真①' showing a view of the road and '写真②' showing a view of the road with a car.</p>		

(C)岐阜県

令和4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（社会資本整備総合交付金） 主要地方道 神岡河合線 太江杉崎工区
事業実施箇所	飛騨市古川町太江 ～飛騨市古川町杉崎	事業主体	岐阜県
採択年度	平成14年度	完了予定年度	令和8年度
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年間に経過した時点で継続中の事業		
事業目的	<p>主要地方道神岡河合線は、岐阜県飛騨市神岡町伏方^{ひせがた}を起点とし、岐阜県飛騨市河合町元田^{げんだ}へ至る、延長約31.1kmの主要幹線道路である。</p> <p>当該事業は、このうち飛騨市古川町太江～飛騨市古川町杉崎の1,480m区間をバイパス整備するものであり、観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能する緊急輸送道路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：1,480m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.50m（片側）</p>		
概要図	<p>The map shows the project area in detail. A red line indicates the bypass route from Takahashi to Inuyama, with a length of 1,480m. The main road (Shinokawa Kappo Line) is shown in yellow. Key locations include Takahashi, Inuyama, and various stations like Hinokasa and Inuyama. The map also shows the surrounding terrain and other roads like National Route 41.</p>		
位置図	<p>The inset map shows the project location within the Gifu Prefecture road network. The project area is highlighted in red, and the surrounding roads are shown in various colors. The map includes a north arrow and a scale bar.</p>		
写真①	<p>The photograph shows the project site, which is a road construction site. The road is under construction, and there are construction barriers and equipment visible. The surrounding area includes buildings and trees.</p>		

令和4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（社会資本整備総合交付金） 主要地方道 岐阜県南大野線 重里～森工区
事業実施箇所	みずほししげさと みずほしもり 瑞穂市重里～瑞穂市森		事業主体 岐阜県
採択年度	平成24年度	完了予定年度	令和12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		
事業目的	<p>主要地方道岐阜県南大野線は、岐阜県岐阜市日野を起点とし、岐阜県揖斐郡大野町黒野へ至る延長約21.9kmの主要幹線道路である。当該事業は、このうち瑞穂市重里から瑞穂市森の580m区間をバイパス整備するものであり、岐阜市中心部と周辺市町とのアクセス強化と、安全で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：580m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：3.50m（両側） 主要構造物：橋梁L=175m</p>		
概要図	<p>位置図</p> <p>至大野町黒野</p> <p>至岐阜市日野</p> <p>写真①</p> <p>写真②</p> <p>写真③</p> <p>（主）岐阜県南大野線</p> <p>（一）美江寺西結線</p> <p>（二）曾井中島美江寺大垣線</p> <p>（C）岐阜県</p>		
写真①			
写真②			
写真③			

令和4年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和4年8月22日

岐阜県 県土整備部 道路建設課



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

- ・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確保
- ・雨量規制区間の解消
- ・隘路・線形不良箇所の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(令和4年度)

地域にあふれる魅力と活力づくり

◇物流・観光を支える道路ネットワークの構築

- 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
- 東海北陸自動車道等の4車線化と中部縦貫自動車道の整備促進
- 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

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

健やかで安らかな地域づくり

◇強靱な県土づくり

- 早期復旧を可能とする対策の推進

◇生活を支えるインフラの整備

- 道路・河川・砂防施設の計画的な維持管理の推進

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

事業概要

- いび いびがわ ふくしま いび いびがわ ながら
- ◆起終点：揖斐郡揖斐川町福島～揖斐郡揖斐川町長良
 - ◆全体延長：1,630m
 - ◆総事業費：約21億円
 - ◆事業着手：平成25年度
 - ◆完成：令和6年度
 - ◆道路規格：第3種第2級
 - ◆幅員：車道 3.25m×2車線
：自転車歩行者道 4.00m（両側）

標準横断図



2

事業の目的①

活力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

安心・安全：安全で快適な歩行空間の確保

- 地域の主要な幹線道路である一般国道303号の混雑を緩和し、円滑な交通の確保
- 歩道の設置による安全で快適な歩行空間を確保

- 国道303号における交通混雑
- 歩行者・自転車と車両の交錯による安全性低下

(一)本庄揖斐川線が国道303号のバイパスとして機能
○交通量の転換により、混雑の緩和
○歩道設置による歩行者・自転車の安全確保

■周辺道路の混雑状況

写真①



■歩行者・自転車と車両の交錯状況

写真②

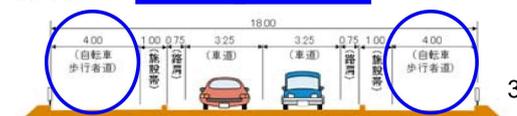


一般県道 本庄揖斐川線
福島～長良工区

歩道設置により
歩行者・自転車の安全確保

出典：地理院地図

■標準横断図



3

事業の目的②

活力：高速道路へのアクセス向上、産業振興の推進

- 東海環状自動車道大野神戸IC、（仮称）糸貫ICへの更なるアクセス向上
- 両ICの周辺では企業の立地が進み、大野神戸IC周辺では病院の整備が進む
- 道路整備により、周辺地域の経済活性化や医療体制強化を支援



事業の目的③

安心・安全：災害時に有効に機能するネットワーク確保

- 「災害時応急対策用資機材備蓄拠点：（揖斐拠点）」が当該事業沿線に整備
- 道路整備により、今後想定される大規模な自然災害発生時の応急対策を支援



事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆大野神戸IC周辺の開発計画

- 東海環状自動車道大野神戸IC周辺では、開発計画を推進。
- 大野町と地元企業が企業立地協定を締結し、工場用地を整備。
- 揖斐厚生病院と西美濃厚生病院が統合し、令和5年に西濃厚生病院が開院予定。
- 神戸町西座倉土地区画整理事業では、工業地を形成し、企業誘致を推進。



6

事業の進捗状況

全体進捗率 95%[※]

用地補償取得率 100%[※]

工事進捗率 93%[※]

※ 令和4年度末事業費ベース



出典:地理院地図

7

コスト縮減の取り組み

- ・発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取入れた上で、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、コスト縮減にむけ継続的に検討していく。

8

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 89%
- 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 2%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.6 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(H29年度)} \\ 1.9 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

9

今後の方針(案)

○一般県道 本庄揖斐川線 福島～長良工区の完成は、渋滞緩和による円滑な交通の確保、安全で快適な歩行空間の確保、高速道路へのアクセス向上、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にアクセス向上に寄与する。

○地元住民および関係市町から事業の継続、早期完成の要望がある。



=事業継続=

令和4年度第3回
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】 3) 道路改築事業「(一)本庄揖斐川線 福島～長良工区」

■事業内容

バイパス整備 延長L=1.63Km、幅員W=18.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H29)	(基準年：R4)	
事業期間		H25～H40	H25～R6	
費用 (億円)	事業費	16.2	22.3	
	維持管理費	0.4	0.5	
	合計 (C)	16.5	22.8	
	効果 (億円)	29.1	33.3	
	走行経費減少便益	2.3	3.4	
	交通事故減少便益	0.1	0.9	
	合計 (B)	31.4	37.6	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.9	1.6	

※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・地域整備局/R4.2

■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を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が短縮されたことによる影響（完成年度：R10→R6）

【C=+6.3億円】

【便益】

- ・将来OD表の変更による、計画交通量の変更に伴う影響
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R4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う影響
- ・便益を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が短縮されたことによる影響（完成年度：R10→R6）

【B=+6.2億円】

事業再評価 道路改築事業

一般国道257号 かおれ 川上Ⅱ期バイパス

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和4年8月22日



0



1

位置図 2

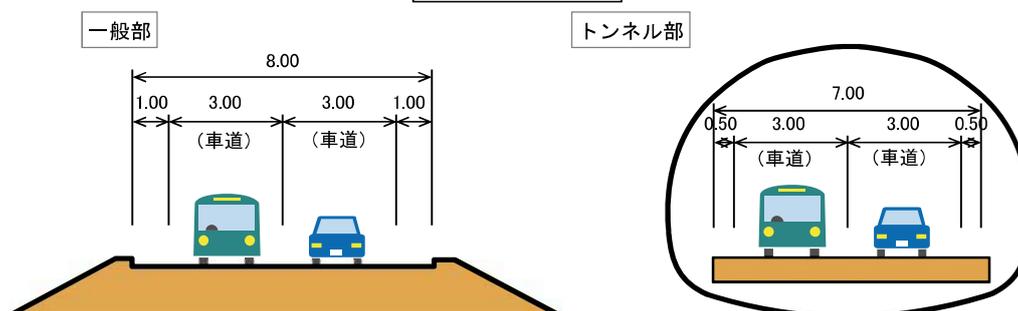


2

事業概要

- げろしまぜかおれ
- ◆ 起 終 点 : 下呂市馬瀬川上
 - ◆ 全体延長 : 1,800m (トンネル延長 L = 1,215m)
 - ◆ 総事業費 : 約 64 億円
 - ◆ 事業着手 : 平成 20 年度
 - ◆ 完成予定 : 令和 7 年度
 - ◆ 道路規格 : 第 3 種 第 4 級
 - ◆ 幅 員 : 車道 3.00m × 2 車線

標準横断図



3

事業の目的①

活力：観光交流や産業振興の推進

- 下呂市から高山市、郡上市にかけて複数の観光・レジャー施設、温泉地が立地しており、例年1,500万人以上が来訪。
- 川上Ⅱ期バイパスの整備により観光地間のアクセス性が向上し、周遊ルートとして機能することで観光客の更なる増加に期待。



■主な周辺観光地点への入込客数



出典：平成17年～令和2年岐阜県観光入込客統計より作成

主な観光地点の入込客数		直近(R2)
下呂市	観光地点	137.0万人
	行祭事・イベント	16.7万人
郡上市	観光地点	383.2万人
	行祭事・イベント	0.4万人
高山市	観光地点	357.6万人
	行祭事・イベント	0.4万人
合計		895.3万人

出典：令和2年岐阜県観光入込客統計調査

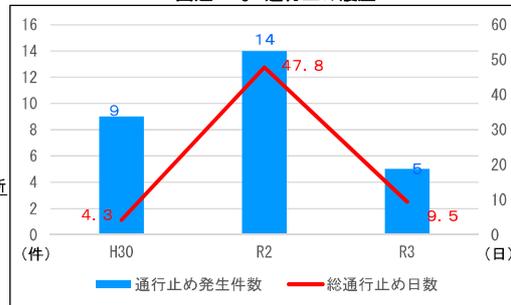
事業の目的②

安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 当該区間は第2次緊急輸送道路に指定。
- 国道41号は異常気象に伴う通行止めが直近5年間で28回(約62日)発生。
- 大型車通行不可(9m以上)区間の解消による災害発生時の緊急輸送路の確保、国道41号および東海北陸自動車道の代替路の確保が必要。



国道41号 通行止め履歴



下呂市「令和2年7月豪雨災害検証報告書」より国道41号崩落状況写真

- 第1次緊急輸送道路
- 第2次緊急輸送道路
- 第3次緊急輸送道路
- 地方公共団体(市町村庁舎)
- 現地機関
- 国土交通省関係(道路管理)
- 災害医療拠点
- ▲ 防災拠点(道の駅)
- Ⓜ ヘリポート(大型)
- Ⓜ ヘリポート(防災ヘリ)
- ✕ 被災箇所

事業を巡る社会経済情勢の変化

◆道路ネットワークの整備

- 周辺の基幹交通を担う東海北陸自動車道の4車線化整備および国道41号の線形改良が進行。
- これらの東西の2軸を補完する川上Ⅱ期バイパス整備により、観光客のさらなる増加および災害時のリダンダンシー機能を期待。



東海北陸道 4車線化整備状況



NEXCO中日本「東海北陸道 白鳥IC～飛騨清見IC(4車線化)事業概要」より

国道41号 上麻生防災整備概要



- 事業区間
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 東海北陸自動車道IC

岐阜国道事務所 公開資料より

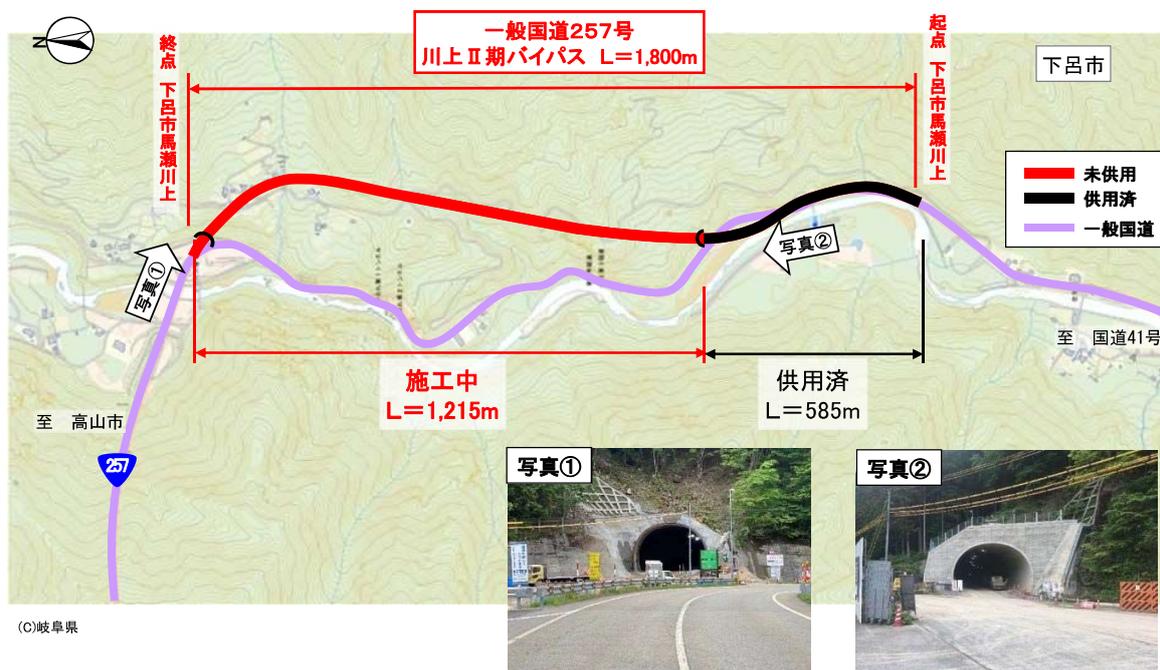
事業の進捗状況

全体進捗率 97%※

用地補償進捗率 100%※

工事進捗率97%※

※ 令和4年度末事業費ベース



(C)岐阜県

事業の施工状況((仮称)川上第2トンネル)

(仮称) 川上第2トンネル起点側坑口の状況 (R4.7)



(仮称) 川上第2トンネル貫通後の状況 (R4.7)



- 令和4年5月に(仮称)川上第2トンネルの掘削が完了
- トンネル本体工事の進捗率94%(令和4年7月末時点)
- 現在、トンネル内の舗装工および設備工の工事を推進

8

コスト縮減の取り組み

- 発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取り入れた上で、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、コスト縮減に向け継続的に検討していく。

9

自然環境への配慮

◆希少猛禽類に配慮した工事を実施

- 当該地域には希少猛禽類「クマタカ」が生息
- 学識経験者のアドバイスを受けてモニタリングを実施するなど、希少猛禽類に配慮しつつ工事を実施



川上2地区 成鳥
(撮影:令和4年1月)

クマタカ

◇分布

北海道、本州、四国、九州に分布するが西日本では減少しているという。国外では東アジア、台湾に分布する。県内では、飛騨市、高山市、郡上市、下呂市、揖斐川町、本巣市、八百津町などの山地帯で広く繁殖が確認されている。

◇貴重性

環境省絶滅危惧ⅠB類
岐阜県絶滅危惧Ⅱ類

10

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0.3%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.0$$

前回再評価時
(H29年度)
1.0

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

11

今後の方針(案)

○一般国道257号川上Ⅱ期バイパスは、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の確保に大きく寄与する。

○地元住民や関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



=事業継続=

令和4年度第3回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

道路改築事業 一般国道257号 川上Ⅱ期バイパス

■事業内容

延長L=1.8km、幅員3.00×2車線

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H29)	(基準年：R4)	
事業期間		H20～R7	H20～R7	
費用 (億円)	事業費	42.5	60.4	
	維持管理費	0.6	0.4	
	合計(C)	43.1	60.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	40.1	59.2	
	走行経費減少便益	4.7	3.4	
	交通事故減少便益	0.4	0.2	
	合計(B)	45.2	62.8	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.0	1.0	

※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／国土交通省 道路局 都市局/R4.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・トンネル工事費の増加
- ・費用を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
【C=+17.7億円】

【便益】

- ・将来OD表の変更による計画交通量の変更に伴う影響
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R4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う影響
- ・便益を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
【B=+17.6億円】

事業再評価 道路改築事業

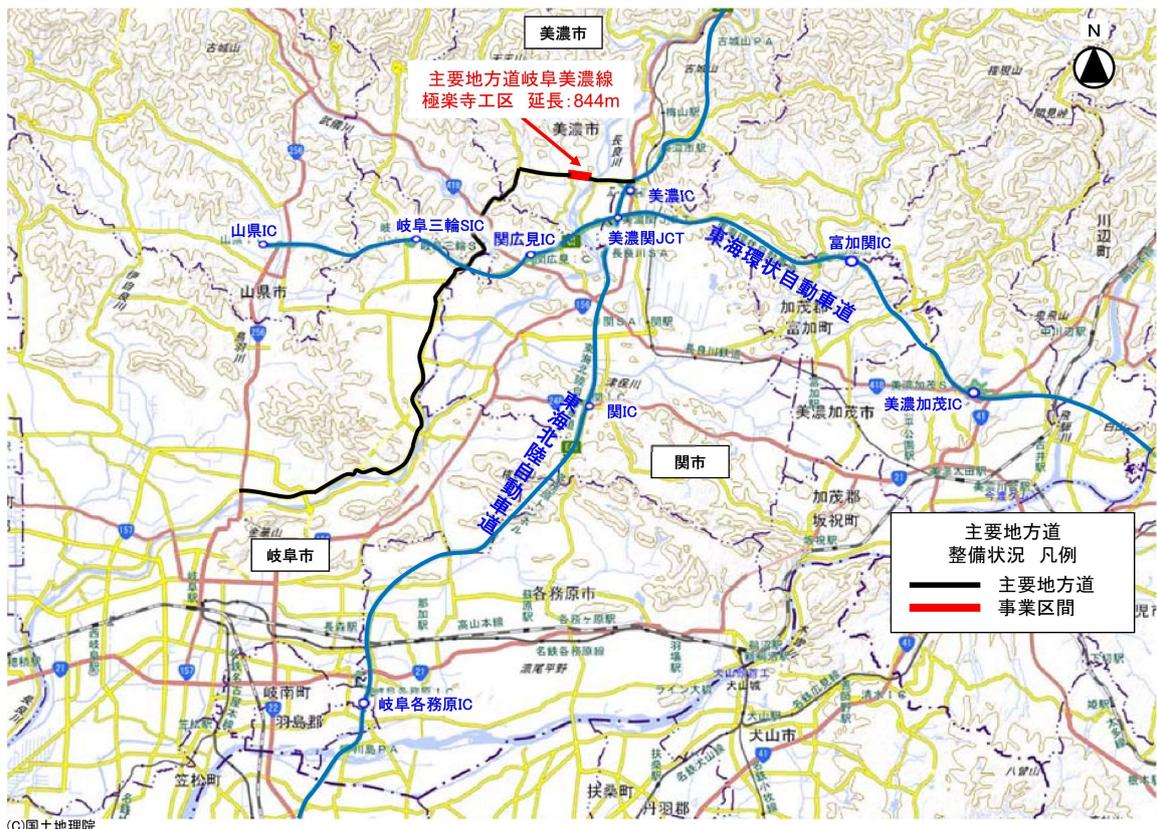
主要地方道 岐阜美濃線

こくらじ 極楽寺工区

県土整備部 道路建設課
令和4年8月22日



位置図 1



位置図 2

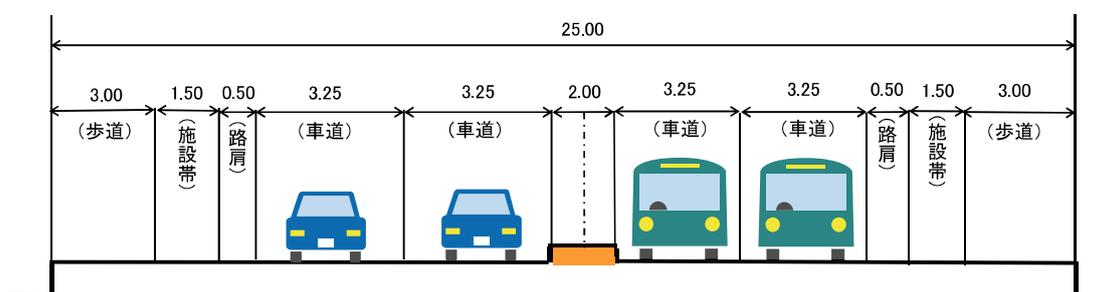


(C)岐阜県 2

事業概要

- ◆ 起 終 点 : みのしごらくじ 美濃市極楽寺地内
- ◆ 全体延長 : 844m
- ◆ 総事業費 : 約15億円
- ◆ 事業着手 : 平成25年度
- ◆ 完成予定 : 令和15年度
- ◆ 道路規格 : 第3種第2級
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m × 4車線
: 歩道 3.00m (両側)

標準横断図



3

事業の目的

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

- 本工区は美濃テクノパークをはじめとする美濃市楓台地区、関市武芸川町や岐阜市北部などからの東海北陸自動車道 美濃ICへのアクセス強化
- 本工区周辺は朝夕を中心に慢性的に混雑しており、整備によって混雑の緩和を図る
- また、近隣には第2次緊急医療機関である美濃市立美濃病院が立地しており、渋滞緩和による関市方面からの救急搬送ルートの円滑な交通を確保。



4

事業を巡る社会情勢等の変化

◆大矢田・極楽寺土地区画整理事業

- 岐阜美濃線の周辺では、良好な住環境の創出と企業誘致を推進するために、大矢田・極楽寺土地区画整理事業が計画
- 令和3年度に土地区画整理組合が設立され、今年度は換地設計準備などが実施される予定

事業概要

施工者の名称	美濃市大矢田・極楽寺土地区画整理組合	
設立認可公告	令和3年4月30日	
施行地区面積	11.40ha	
総事業費	1,518,000千円	
事業施行年度	令和3年度～令和12年度	
平均減歩率	合算減歩率	44.29%
	公共減歩率	17.85%
	保留地減歩率	26.44%

事業実施箇所



(C)岐阜県

今後の事業の流れ



令和4年度

出典：美濃市大矢田・極楽寺土地区画整理組合(岐阜県都市整備協会HPより)

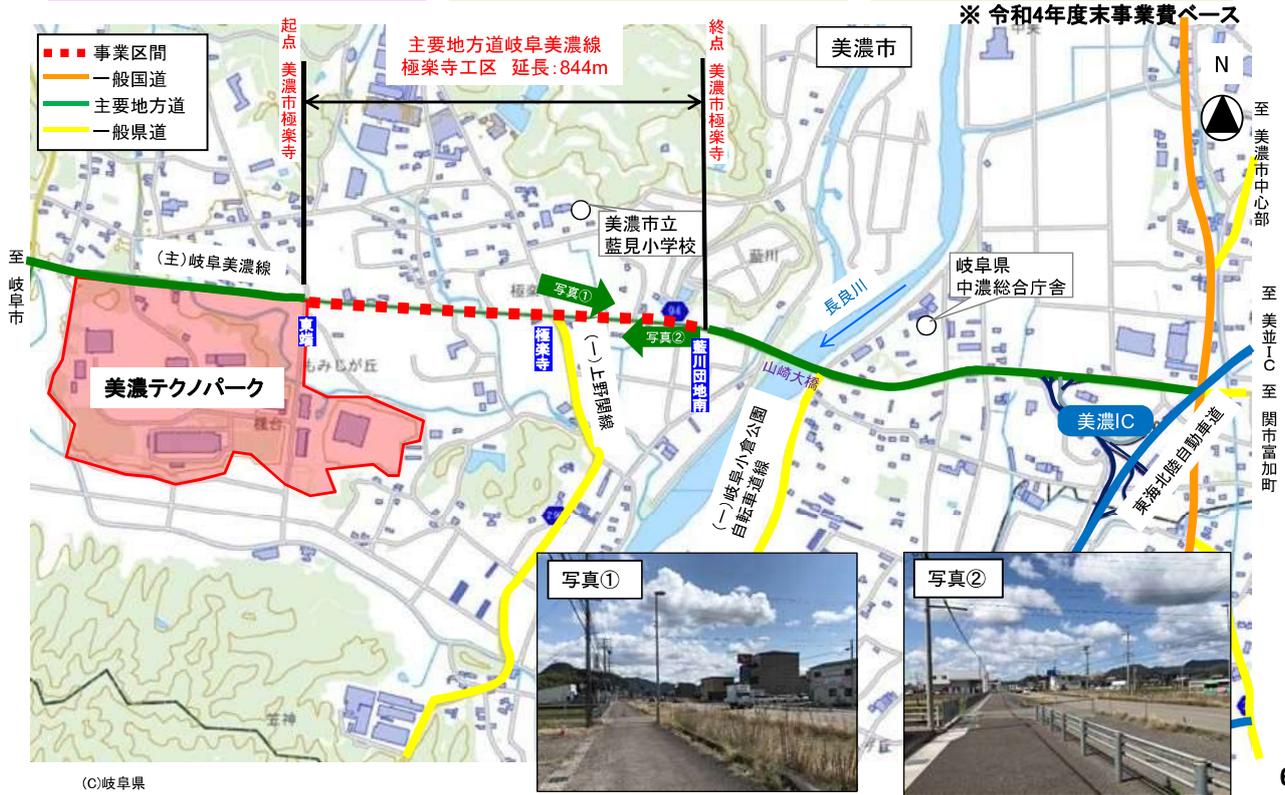
5

事業の進捗状況

全体進捗率 80%*

用地補償進捗率 66%*

工事進捗率 90%*



6

事業の施工状況



東端～極楽寺間



極楽寺～藍川団地南間

- ・ 東端～極楽寺では、一部区間で令和3年度までに舗装・設備工事が完了
- ・ 極楽寺～藍川団地南では、一部区間で令和3年度までに外側の排水工や歩道整備が完了
- ・ 現在は、残る未買収の用地について、買収に向け再算定を実施中。

コスト縮減の取り組み

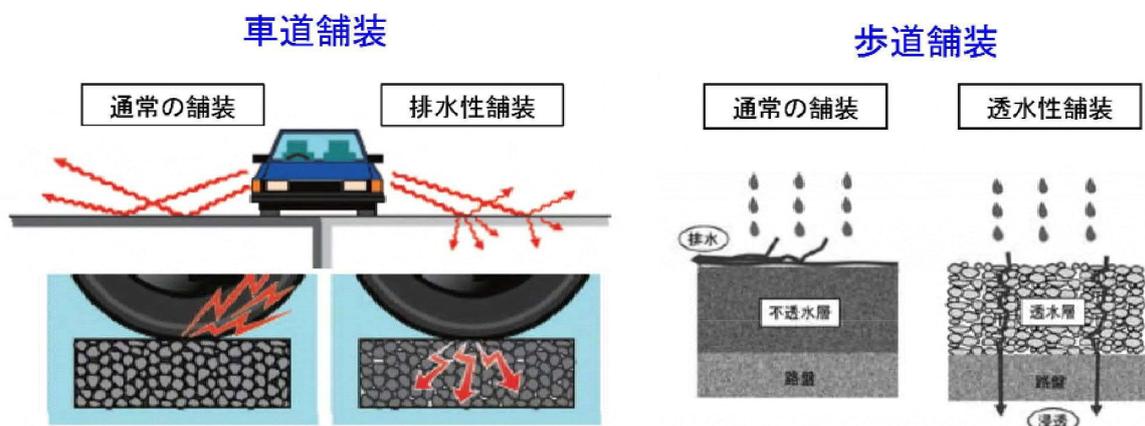
- ・発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取入れた上で、最適な計画で工事を実施していく。
- ・今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、コスト縮減にむけ継続的に検討していく。

8

自然環境への配慮

◆排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用

■騒音低減効果・地下水涵養効果等のある舗装材を用いる事で、沿線の環境に配慮



排水性舗装を採用することで、車両の走行に伴う騒音を低減、雨天時には、ハイドロプレーニングの減少の防止、水しぶき等の緩和・視認性の向上になる

透水性舗装を採用することで、雨天時の歩行者快適性の向上、地下水の涵養になる。

9

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 89%
- 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 2%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.7 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(H29年度)} \\ 4.0 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル(国土交通省R4.2)に基づき算出

10

今後の方針(案)

○(主)岐阜美濃線 極楽寺工区は、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町から事業の継続、早期完成の要望がある。



= 事業継続 =

11

令和4年度第3回
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 極楽寺工区」

■事業内容

バイパス整備 延長L=0.84Km、幅員W=25m

■費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：H29)	今回 (基準年：R4)	備考
事業期間		H25～R4	H25～R15	
費用 (億円)	事業費	13.6	18.0	
	維持管理費	0.2	0.1	
	合計 (C)	13.8	18.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	49.1	28.0	
	走行経費減少便益	5.0	3.0	
	交通事故減少便益	0.6	0.7	
	合計 (B)	54.7	31.6	
費用対効果分析結果 (B/C)		4.0	1.7	

※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・地域整備局/R4.2

■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を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が延長されたことによる影響（完成年度：R4→R15）

【C=+4.3億円】

【便益】

- ・将来OD表の変更による、計画交通量の増加に伴う影響
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（令和4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う影響
- ・便益を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が延長されたことによる影響（完成年度：R4→R15）

【B=-23.1億円】

事業再評価 道路改築事業

主要地方道 神岡河合線 たいえすぎさき 太江杉崎工区

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和4年8月22日



0

位置図



1

位置図 2

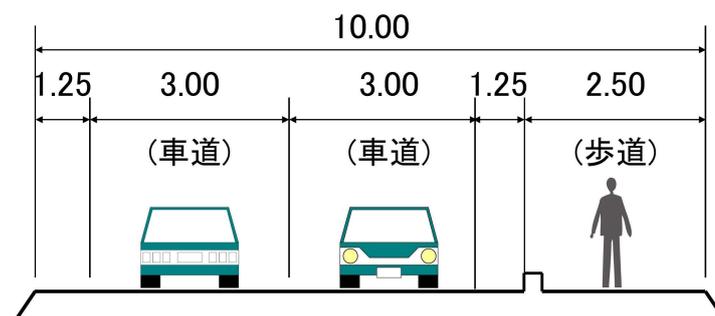


2

事業概要

- ひだしふるかわちようたいえ ひだしふるかわちようすぎさき
- ◆起 終 点：飛騨市古川町太江～飛騨市古川町杉崎
 - ◆全体延長：1, 4 8 0 m
 - ◆総事業費：約 2 0 億円
 - ◆事業着手：平成 1 4 年度
 - ◆完 成：令和 8 年度
 - ◆道路規格：第 3 種第 3 級
 - ◆幅 員：車道 3. 0 0 m × 2 車線
歩道 2. 5 0 m (片側)

標準横断面図



3

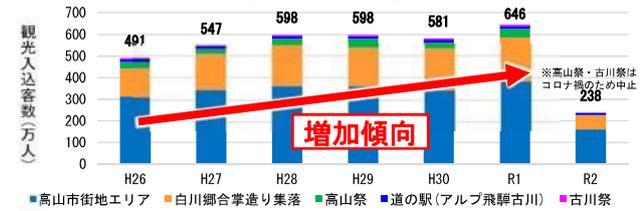
事業の目的①

活力：観光交流や産業振興の推進

- 従来より結びつきの強い富山～飛騨地域が太江杉崎バイパスの整備により、アクセスが向上。
- 東海北陸自動車道や北陸自動車道、北陸新幹線、国道41号などとの連携により、**国内外の観光客のさらなる増加が期待**
- 国道41号と連携した富山～飛騨地域の観光ルート（昇竜道ドラゴンコース）におけるダブルネットワークが強化され、**地域の産業振興が期待**



■ 主な周辺観光地における観光入込客数の推移



出典：地理院地図

事業の目的②

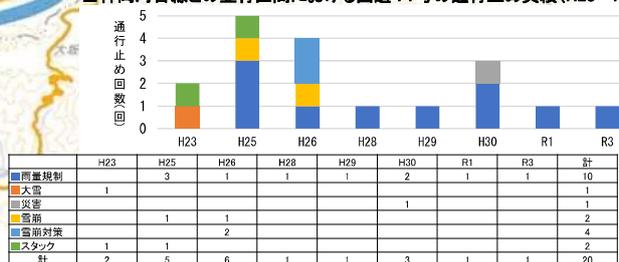
安全・安心：災害時に有効に機能するネットワーク確保

- 当該区間は第2次緊急輸送道路に指定
- 並行する国道41号では、異常気象等による通行止めが直近10年間で20回発生
- 太江杉崎バイパスの整備により、**災害時のダブルネットワークが強化**
- **災害発生時の緊急輸送路を確保し、緊急輸送道路の機能を強化**

■ 飛騨市周辺における緊急輸送道路指定状況



■ 神岡河合線との並行区間における国道41号の通行止め実績(H23～R3)



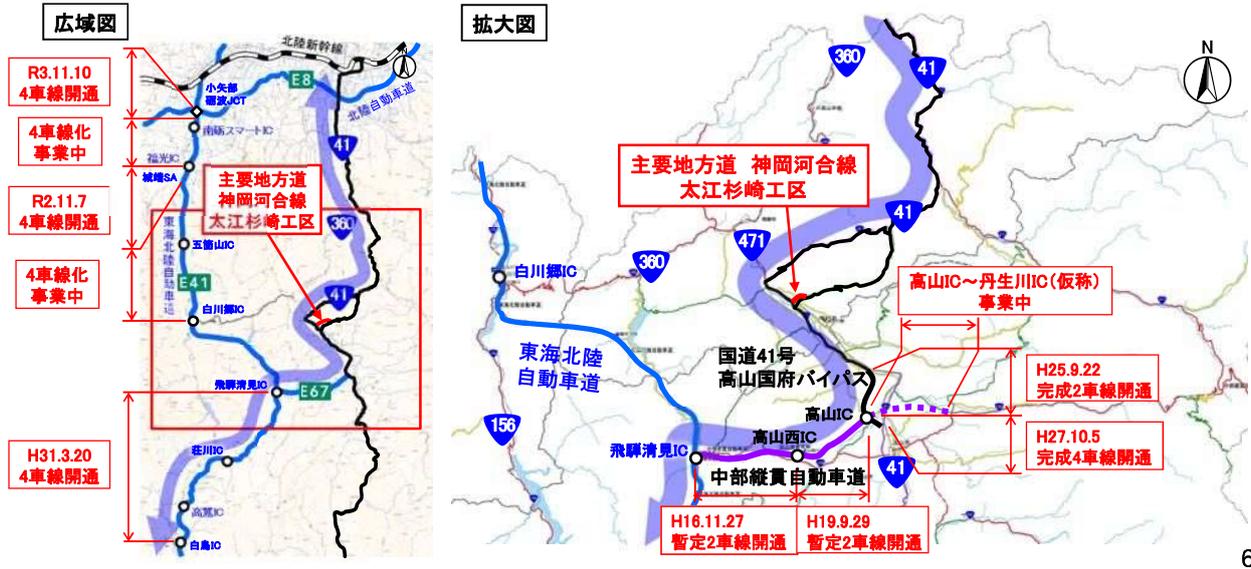
出典：地理院地図

出典：高山国道事務所 提供データより

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆道路ネットワークの整備

- 平成16年度及び平成19年度の中部縦貫自動車道 飛騨清見IC～高山ICの開通に加え、平成27年10月に国道41号高山国府バイパスが開通
- 道路網では東海北陸自動車道の4車線化、中部縦貫自動車道の整備、鉄道網では北陸新幹線などとの連携により、国内外の観光客のさらなる増加が期待



6

事業の進捗状況

全体進捗率 87%*

用地補償進捗率 99%*

工事進捗率 85%*

※ 令和4年度末事業費ベース



7

事業の施工状況

主要地方道神岡河合線太江杉崎工区の状況 (R4.3)



主要地方道神岡河合線太江杉崎工区の状況 (R4.3)



- ・平成26年5月30日に1,200m区間が完了し、供用開始
- ・現在、JRとの交差区間における踏切に関する協定について協議中

8

コスト縮減の取り組み

- ・発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取入れた上で、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、コスト縮減にむけ継続的に検討していく。

9

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 87%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 11%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

投資的效果率

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

[前回再評価時
(H29年度)
1.6 (全体)]

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

10

今後の方針(案)

○主要地方道神岡河合線太江杉崎工区は、観光交流や産業振興を推進し、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。

○地元住民及び関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝事業継続＝

11

令和4年度第3回
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)神岡河合線 太江杉崎工区」

■事業内容

バイパス整備 延長L=1.48Km、幅員W=10.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H29)	(基準年：R4)	
事業期間		H14～H39	H14～R8	
費用 (億円)	事業費	23.3	29.4	
	維持管理費	0.7	1.1	
	合計(C)	23.9	30.5	
	効果(B)	37.8	37.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	36.8	32.6	
	走行経費減少便益	0.7	4.1	
	交通事故減少便益	0.3	0.7	
	合計(B)	37.8	37.4	
	費用対効果分析結果(B/C)	1.6	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・地域整備局/R4.2

■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を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が短縮されたことによる影響(完成年度：R9→R8)

【C=+6.6億円】

【便益】

- ・将来OD表の変更による、計画交通量の増加に伴う影響
- ・費用便益分析マニュアルの改訂(令和4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う影響

- ・便益を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が短縮されたことによる影響(完成年度：R9→R8)

【B=-0.3億円】

事業再評価 道路改築事業

ぎふ すなみ おおの
主要地方道 岐阜巣南大野線
しげさと もり
(重里～森工区)

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和4年8月22日



位置図



位置図 2

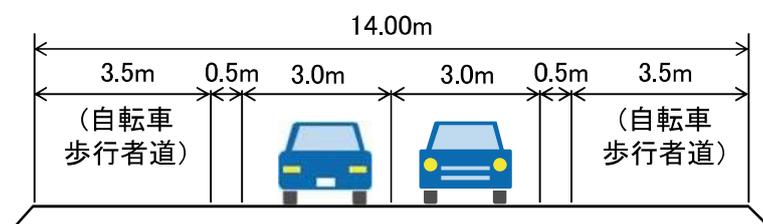


2

事業概要

- ◆起 終 点：瑞穂市^{みずほ}重里^{しげさと}～森^{もり}
- ◆全体延長：580m
- ◆総事業費：9.4億円
- ◆事業着手：平成24年度
- ◆完 成：令和12年度
- ◆道路規格：第3種第3級
- ◆幅 員：車道 3.00m×2車線
：自転車歩行者道 3.50m×2車線

標準横断面図



3

事業の目的①

活力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 並行する(主)岐阜関ヶ原線では朝夕ピーク時に交通渋滞が発生
- 当該工区の整備により、岐阜市中心部と周辺市町のアクセス性を強化し、並行路線の交通分散により円滑な交通を確保



写真①：馬場交差点の混雑状況(西向き)



写真②：馬場交差点の混雑状況(南向き)



4

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

- 狭隘区間の解消により、走行性を向上
- 自転車歩行者道の設置により、歩行者・自転車の安全・安心な歩行空間を確保



写真①：現道の狭隘区間



写真②：現道の歩行者の通行状況



5

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆道路ネットワークの整備

- 令和元年12月に東海環状自動車道大垣西IC～大野神戸ICの開通し、大野神戸IC～山県IC間の整備も推進中
- さらに令和3年3月に主要地方道岐阜関ヶ原線（宗慶・温井Ⅱ期工区）4車線整備されており、当該の整備により、さらなる地域間の連携を強化



6

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆周辺開発の進展

- 周辺地域では、土地区画整理事業が進み、大規模商業施設が進出
- 当該区間の整備により、地域間のアクセスが向上し、物流強化や商業施設利用者の増加が促進



7

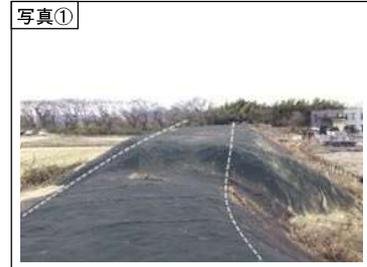
事業の進捗状況

全体進捗率 45%*

用地補償進捗率 99%*

工事進捗率38%*

※ 令和4年度末事業費ベース



8

コスト縮減の取り組み

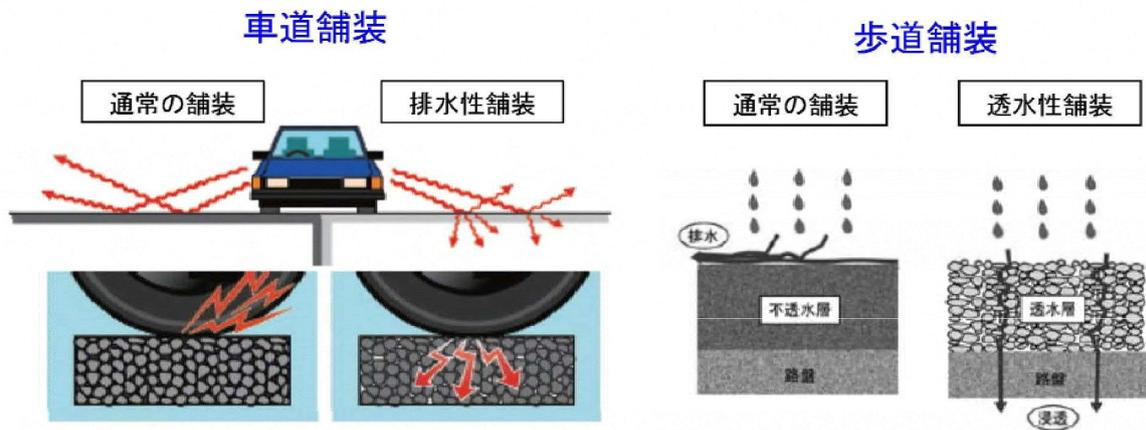
- ・ 発生土の流用等によるコスト縮減は計画段階から取り入れた上で、最適な計画で工事を実施していく。
- ・ 今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、コスト縮減にむけ継続的に検討していく。

9

自然環境への配慮

◆排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用

■騒音低減効果・地下水涵養効果等のある舗装材を用いる事で、沿線の環境に配慮



排水性舗装を採用することで、車両の走行に伴う騒音を低減、雨天時には、ハイドロプレーニングの減少の防止、水しぶき等の緩和・視認性の向上になる

透水性舗装を採用することで、雨天時の歩行者快適性の向上、地下水の涵養になる。

10

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 89%
- 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 1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.1 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(H29年度)} \\ 2.3 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル(R4.2 国土交通省)に基づき算出

11

今後の方針(案)

○主要地方道岐阜県南大野線は、渋滞緩和による地域間の連携を強化し、安全で円滑な交通の確保等、当地域の発展や安全に大きく寄与する。

○地元住民および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＝

令和4年度第3回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

【道路改築事業】 「主要地方道 岐阜県南大野線 重里～森工区」

■事業内容

延長L=580m、幅員3.00×2車線

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H29)	(基準年：R4)	
事業期間		H24～R4	H24～R12	
費用 (億円)	事業費	8.0	8.9	
	維持管理費	0.8	0.7	
	合計 (C)	8.8	9.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	17.3	18.2	
	走行経費減少便益	2.4	2.1	
	交通事故減少便益	0.3	0.3	
	合計 (B)	20.0	20.7	
費用対効果分析結果 (B/C)		2.3	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／国土交通省 道路局 都市局/R4.2

■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を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が延長されたことによる影響

【C=+0.8億円】

【便益】

- ・将来OD表の変更による、計画交通量の増加に伴う影響
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R4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う影響
- ・便益を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響
- ・事業期間が延長されたことによる影響

【B=+0.7億円】