

岐阜県の道路整備について

平成23年11月

岐阜県 県土整備部 道路建設課

0

岐阜県における道路の整備方針

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進

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の確保

雨量規制区間の解消

隘路・線形不良箇所による円滑な交通の確保

1

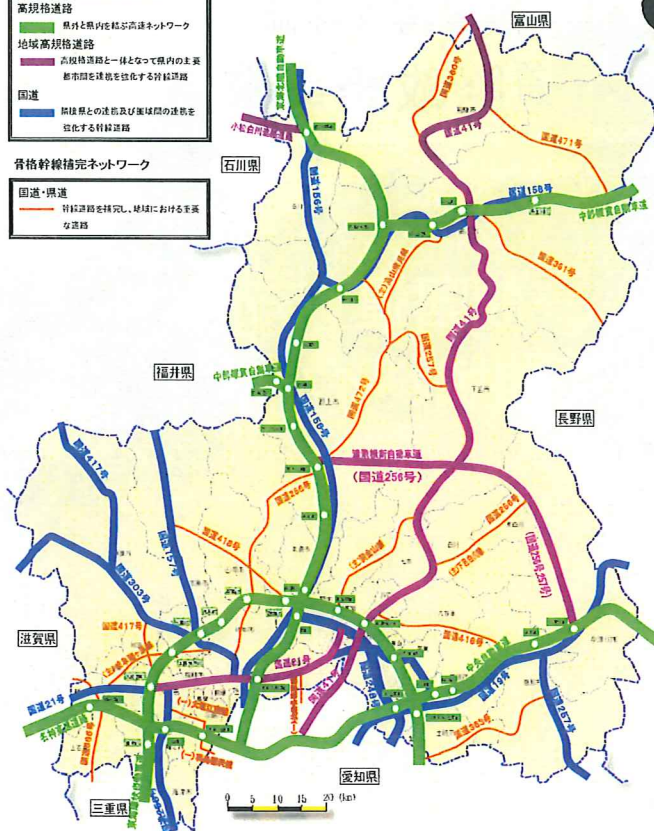
県土1700km骨格幹線ネットワーク構想

主要骨格幹線ネットワーク

- 高規格道路
 - 県内を縦横に結ぶ高速ネットワーク
 - 地域高規格道路
- 高規格道路と一体となって県内の主要都市間を連絡を強化する幹線道路
- 国道
 - 隣県との連絡及び圏域間の連絡を強化する幹線道路

骨格幹線補完ネットワーク

- 国道・県道
 - 幹線道路を補完し、接続における不安定な道路

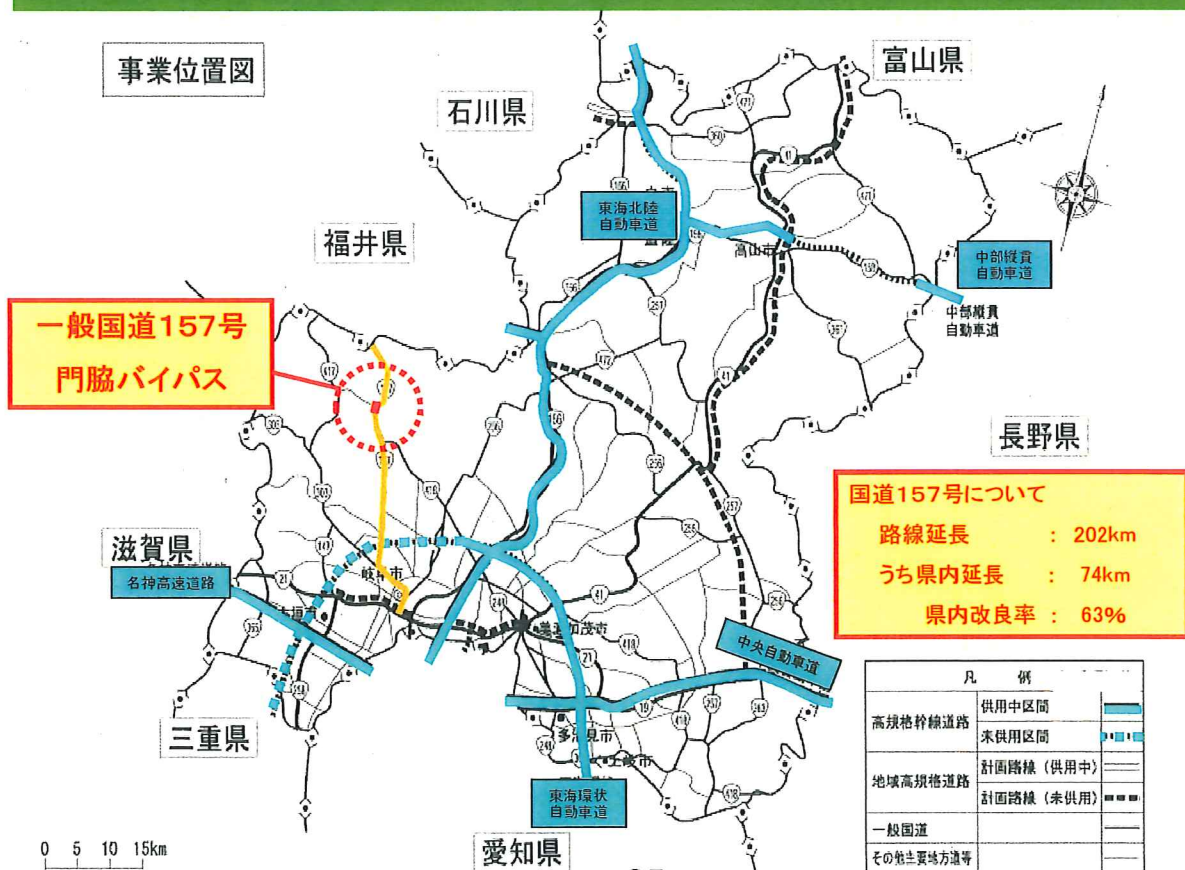


事業再々評価
道路改築事業

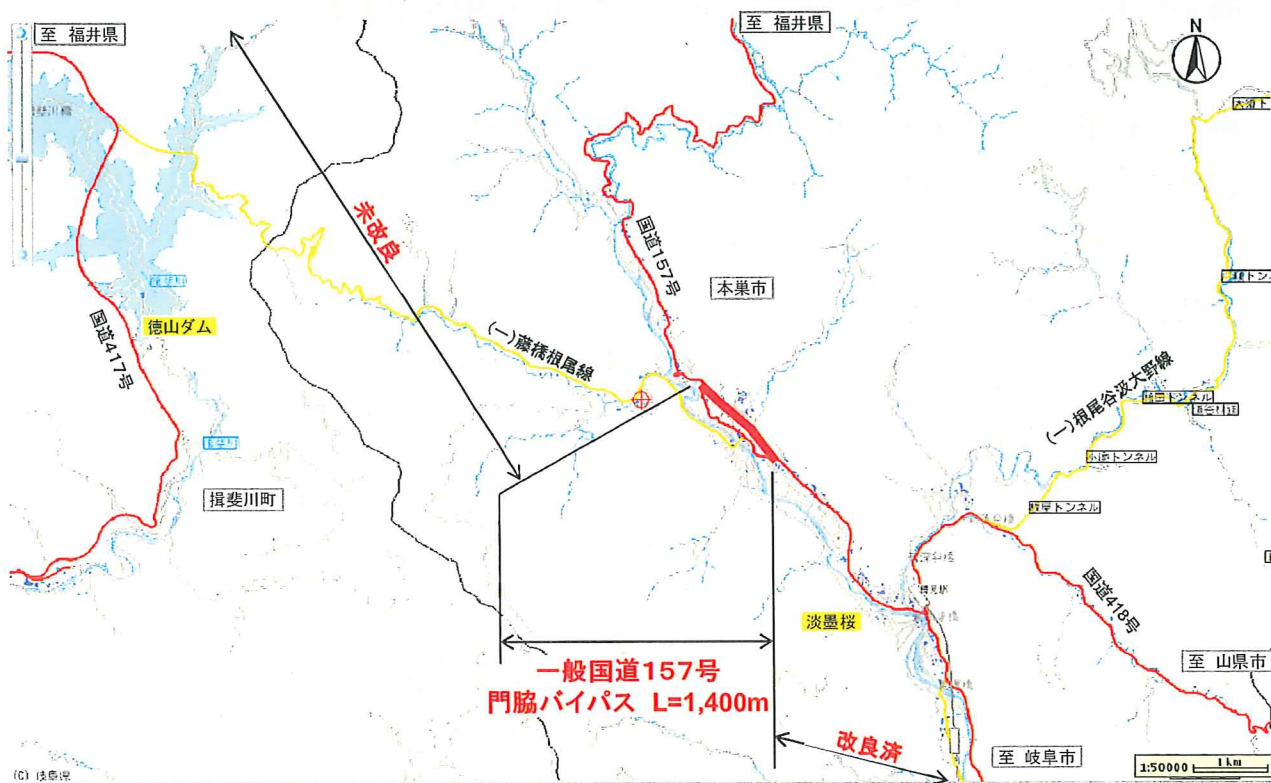
一般国道157号
門脇バイパス

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図 ①



位置図②



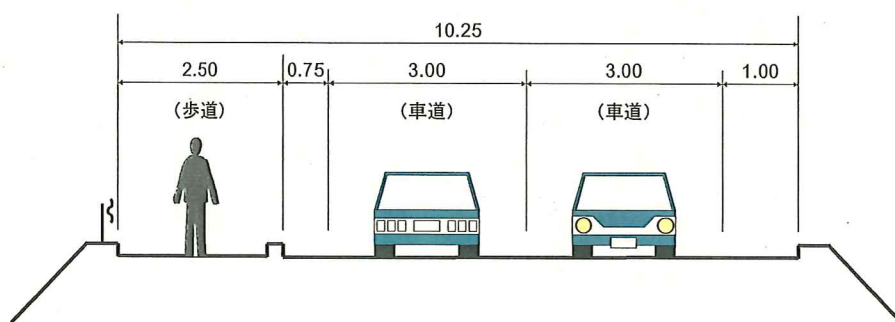
2

位置図③



事業概要

- ◆起終点：本巢市根尾長嶺～本巢市根尾越卒
もとすし ねお ながみね もとすし ねお おつそ
- ◆全体延長：1,400m
- ◆総事業費：約23億円
- ◆事業着手：平成8年度
- ◆完成予定：平成24年度
- ◆幅員：車道 3.00×2車線
 歩道 2.50m (片側)
- ◆標準横断面図



4

事業の目的

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
 地域間の観光交流や産業振興の推進

安全・安心

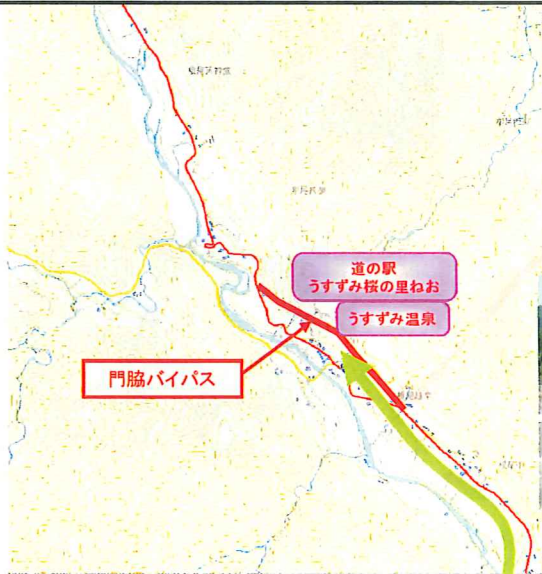
災害に強い県土づくりの根幹となる道路整備
 地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

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

事業の目的①

◆地域間の観光交流や産業振興の推進

- 門脇バイパスの整備により、沿線の道の駅「うすずみ桜の里ねお」などの観光レジャー施設へのアクセスが向上し、観光客の増加が期待できる。



■年間観光入込客数【※1】

うすずみ桜の里ねお : 4.5万人
うすずみ温泉 : 9.1万人

【※1】岐阜県観光レクリエーション動態調査(H22)



うすずみ桜の里ねお



うすずみ温泉

6

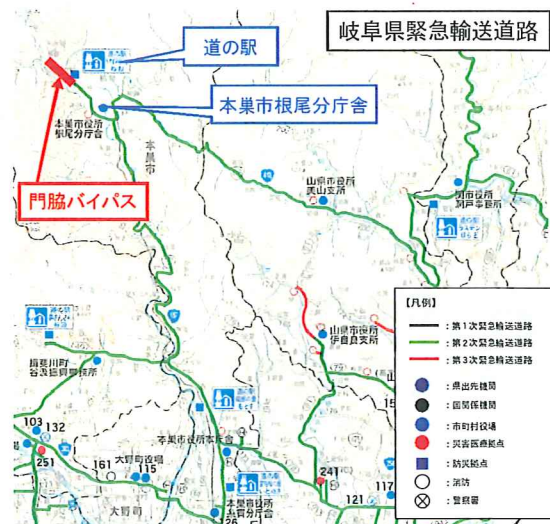
事業の目的②

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 国道157号は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間は、防災拠点である道の駅「うすずみ桜の里ねお」と本巣市根尾分庁舎を接続する経路



- 災害時の緊急活動を支援する道路として門脇バイパスを整備



事業の目的 ③

◆隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保



8

進捗状況

全体進捗率 92% ※

用地補償進捗率 100% ※

※ 平成22年度末事業費ベース

工事進捗率 91% ※



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 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%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 \text{ (全体)} \quad \left(\begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(H17年度)} \\ 1.3 \text{ (全体)} \\ 2.6 \text{ (残事業)} \end{array} \right)$$

※費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)に基づき算出

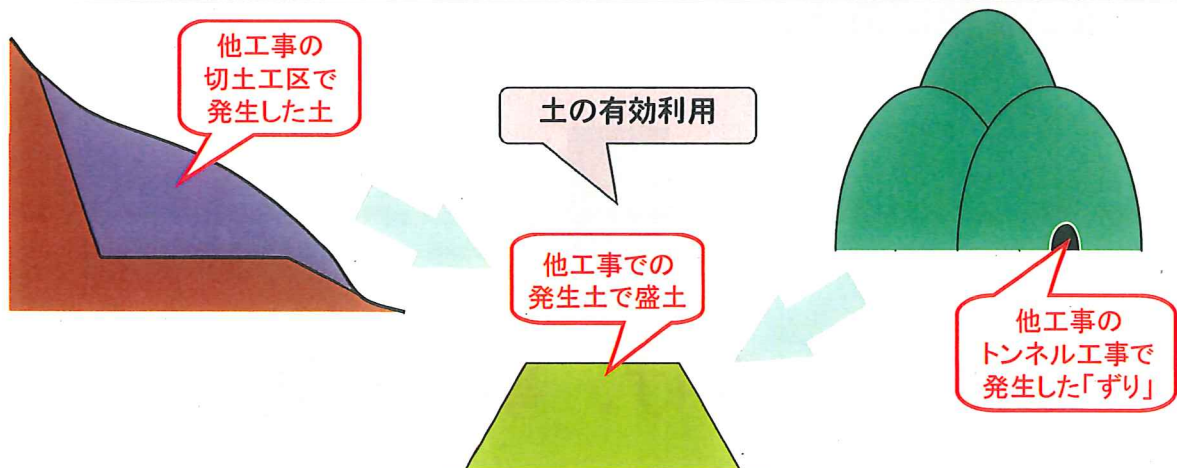
10

コスト縮減の取り組み

◆盛土材の有効利用

■他工事で発生したトンネルずりや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した

約0.5億円のコスト縮減



自然環境への配慮

◆法面の緑化

■沿線の自然環境との調和をはかるため、在来種による法面の緑化を実施した



切土法面の緑化状況



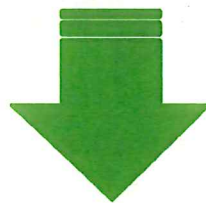
盛土法面の緑化状況

12

今後の方針

○門脇バイパスの供用は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。

○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。



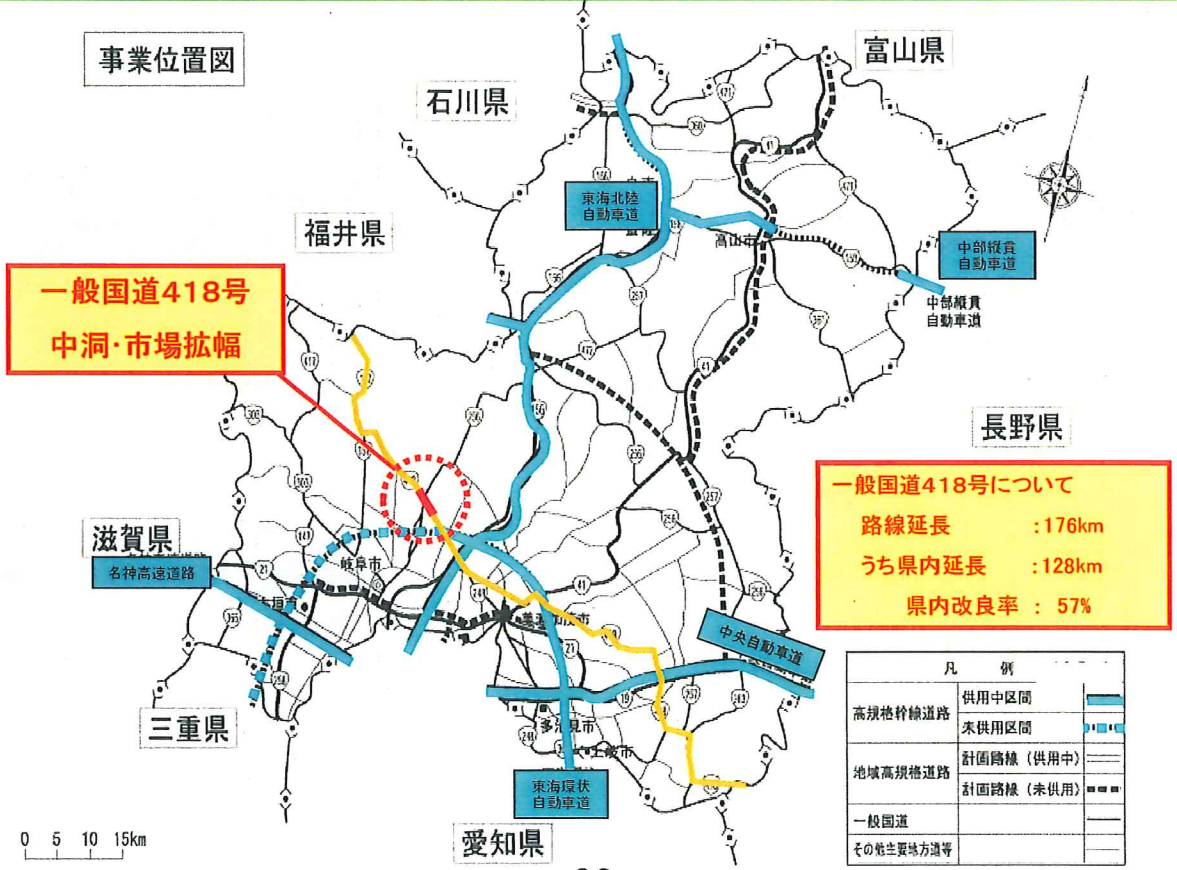
=供用に向け、事業継続=

事業再々評価
道路改築事業

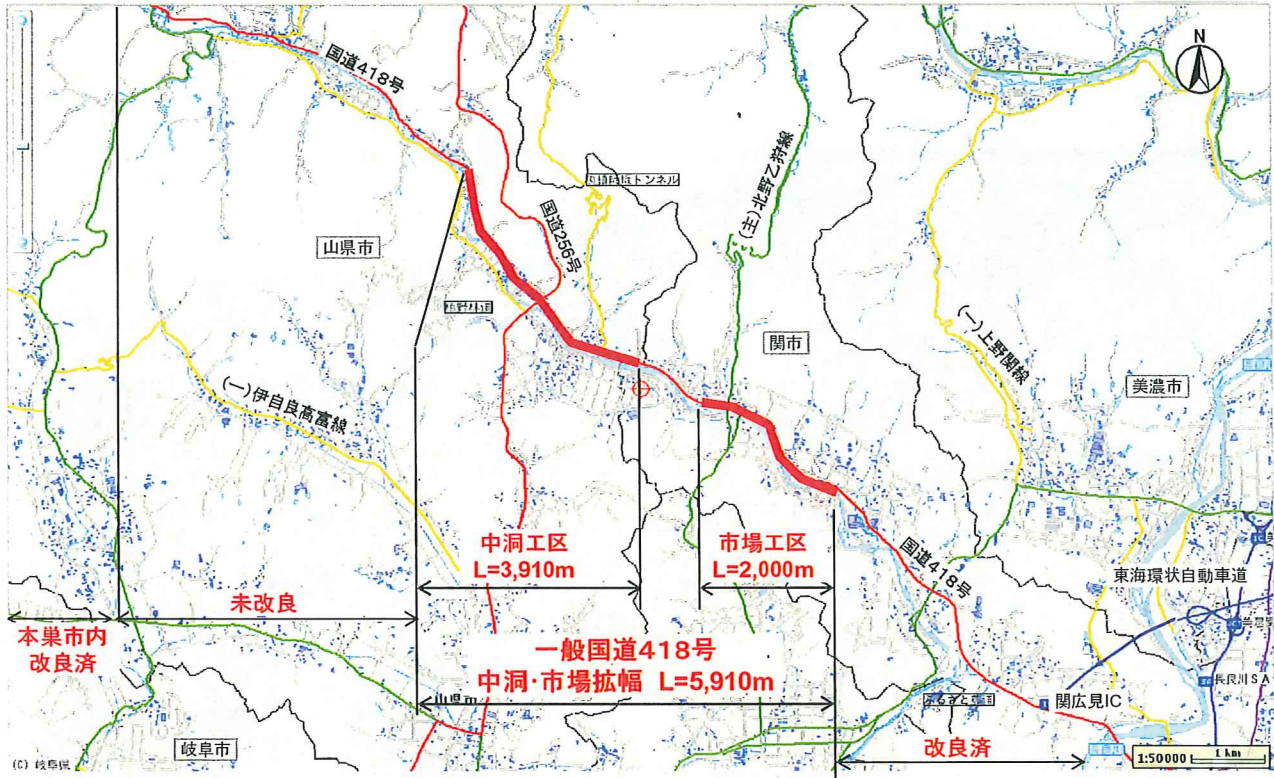
一般国道418号
中洞・市場拡幅

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図①

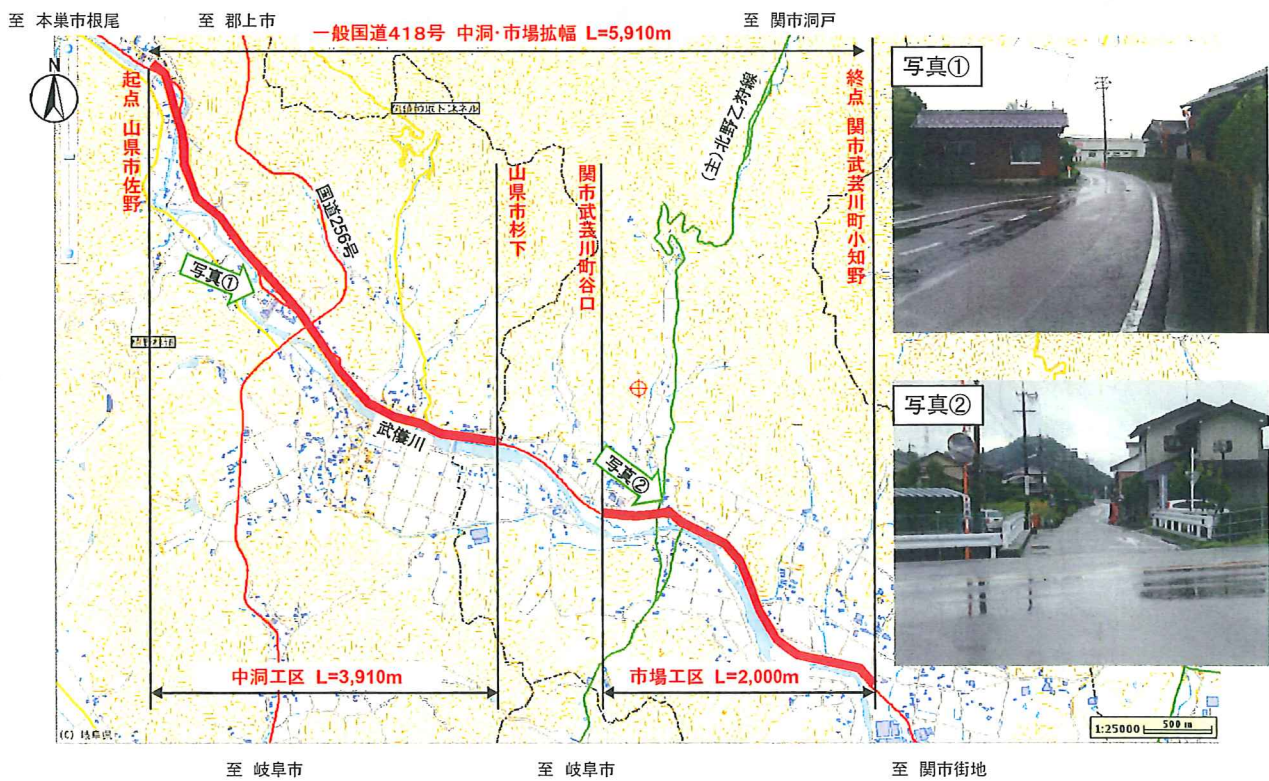


位置図②



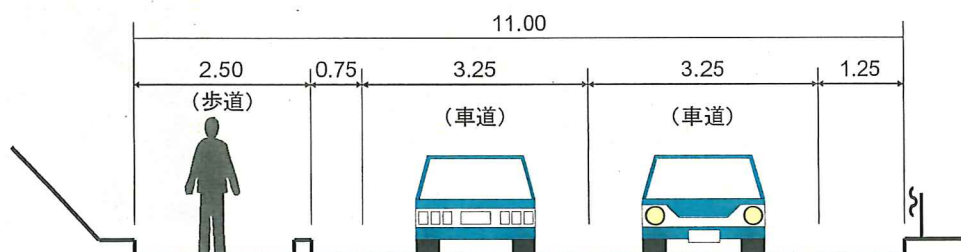
2

位置図③



事業概要

- ◆起終点：山やまがたし県市さの佐野～関せきし市武芸川町小知野むげがわちよう おじの
- ◆全体延長：5,910m
- ◆総事業費：約10.1億円
- ◆事業着手：平成3年度
- ◆完成予定：平成25年度
- ◆幅員：車道 3.25m×2車線
：歩道 2.50m (片側)
- ◆標準横断面図



4

事業の目的

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
地域間の観光交流や産業振興の推進

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の確保
隘路・線形不良箇所解消による円滑な交通の確保
安全で快適な歩行空間の確保

事業の目的①

◆地域間の観光交流や産業振興の推進

■中洞・市場拡幅の整備により、関広見ICからの淡墨桜などの観光レジャー施設へのアクセスが向上し、観光客の増加が期待できる。



6

事業の目的②

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 国道418号は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間は、関広見ICと本巣市根尾分庁舎、山県市美山支所、関市洞戸事務所を接続する経路

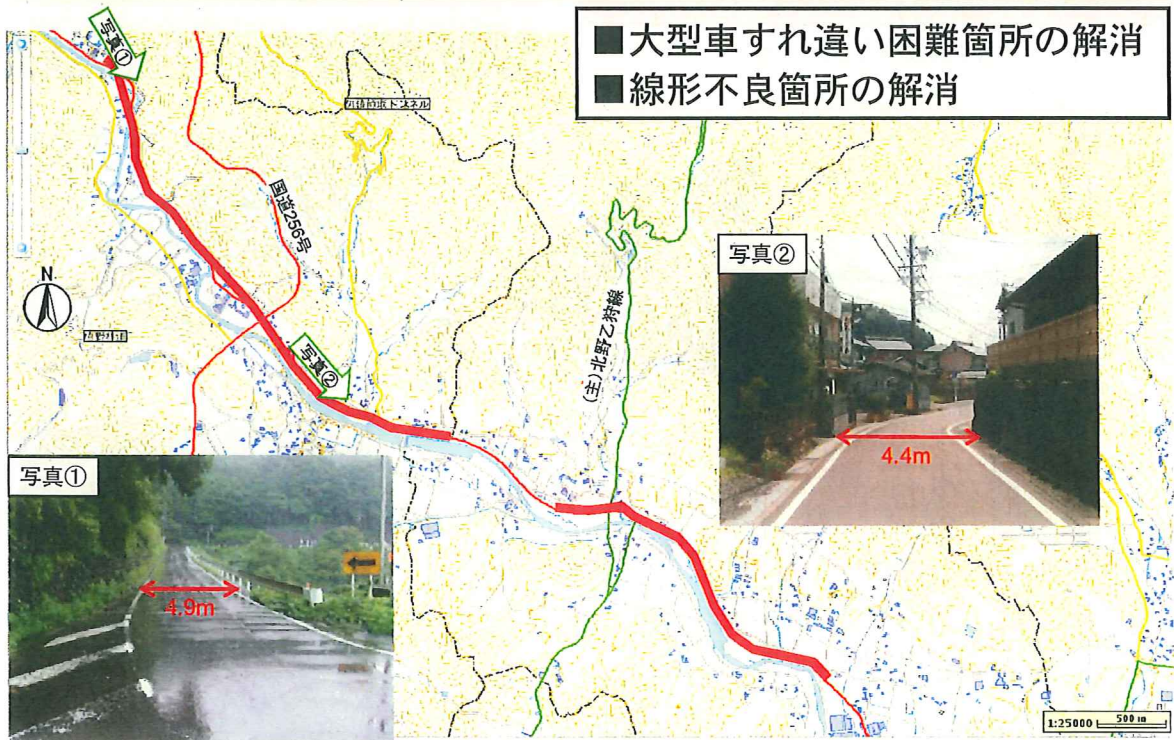


- 災害時の緊急活動を支援する道路として中洞・市場拡幅を整備



事業の目的③

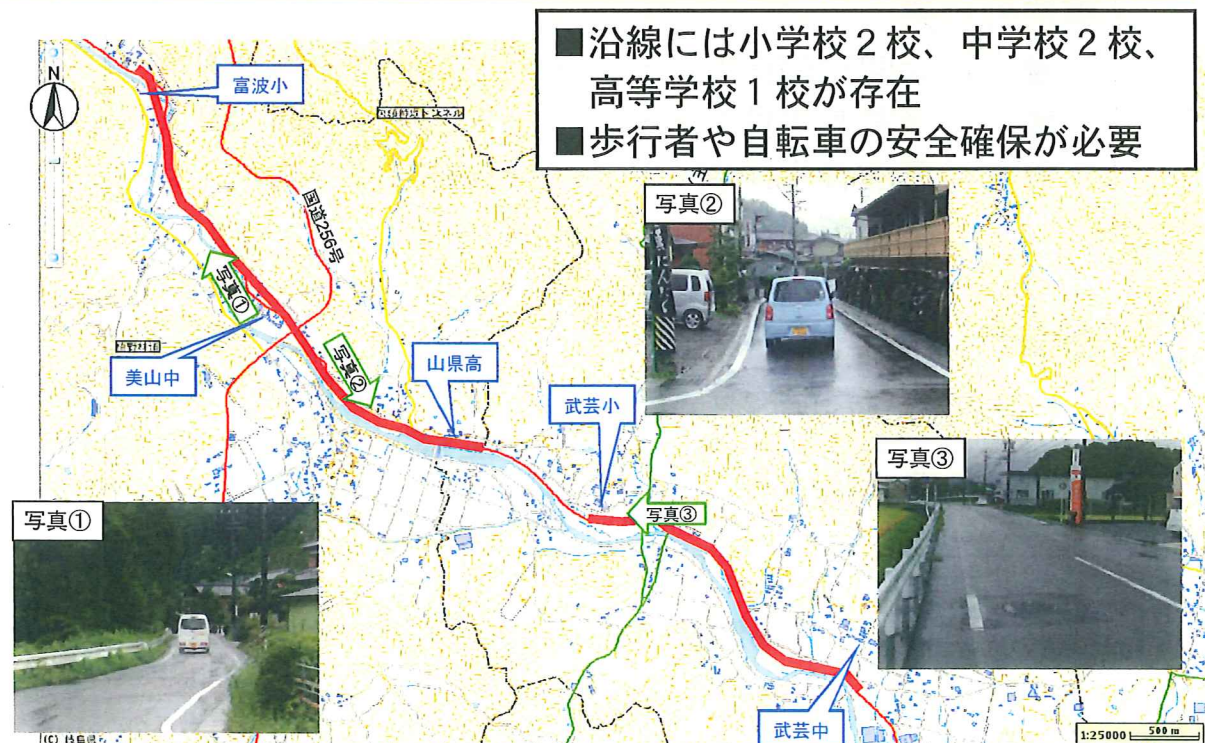
◆隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保



8

事業の目的④

◆安全で快適な歩行空間の確保



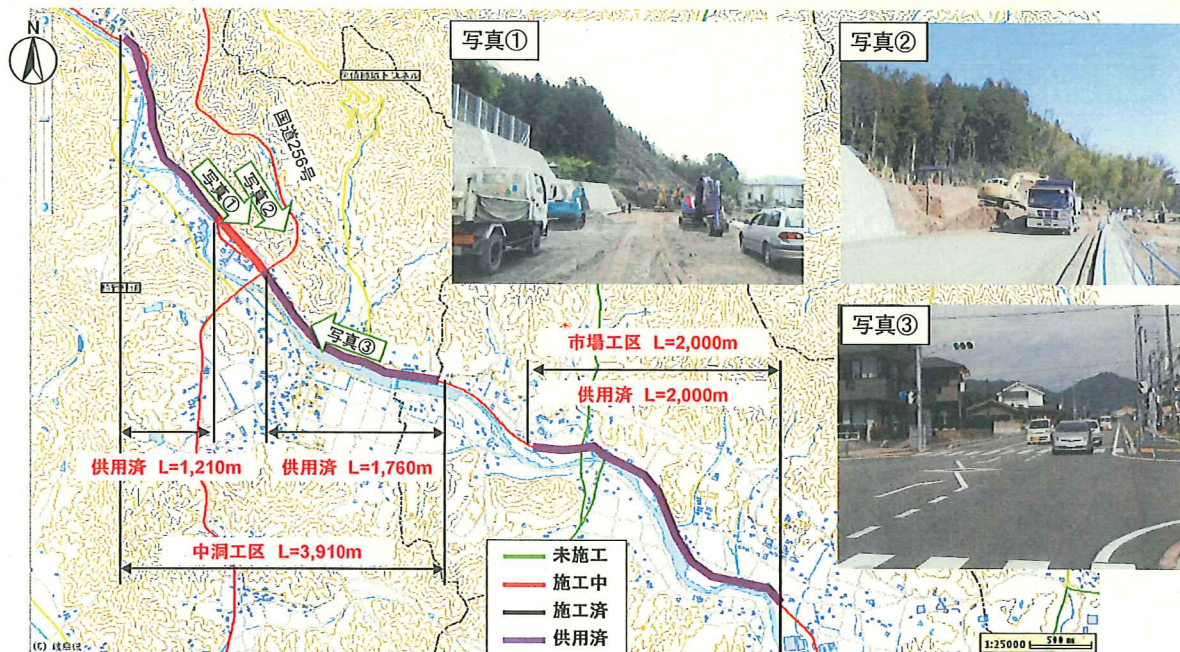
進捗状況

全体進捗率 95% ※

※ 平成22年度末事業費ベース

用地補償進捗率 98% ※

工事進捗率 91% ※



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 **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

| | |
|--|---|
| $\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 \text{ (全体)}$ | <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 前回再評価時 (H17年度) 2.2(全体) 3.1(残事業) </div> |
| $= 1.4 \text{ (残事業)}$ | |

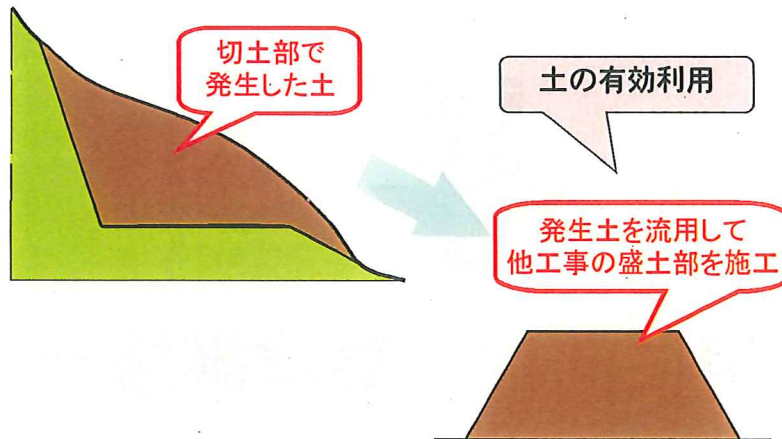
※費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)に基づき算出

コスト縮減の取り組み

◆盛土材の有効利用

■切土による発生土(約2.1万 m^3)を他工事の盛土に流用することにより、処理費を削減した

約0.2億円のコスト縮減

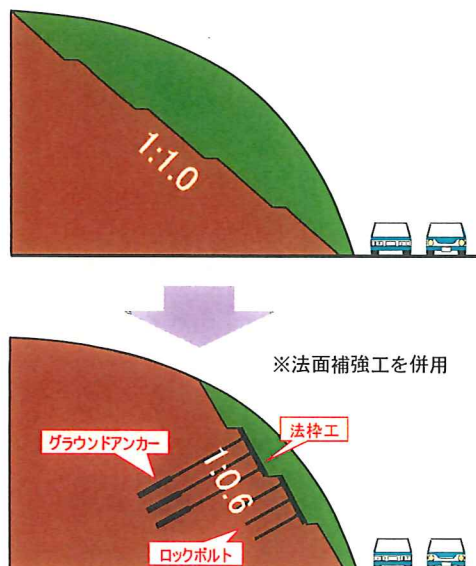


12

自然環境への配慮

◆切土面積の縮小

■構造物により切土勾配を急にすることで、切土面積を縮小し、地形の改変を抑えた。

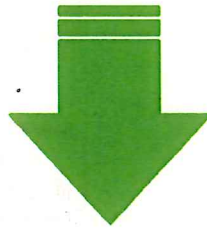


13

今後の方針

○中洞・市場拡幅の整備は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。

○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＝

事業再評価 道路改築事業

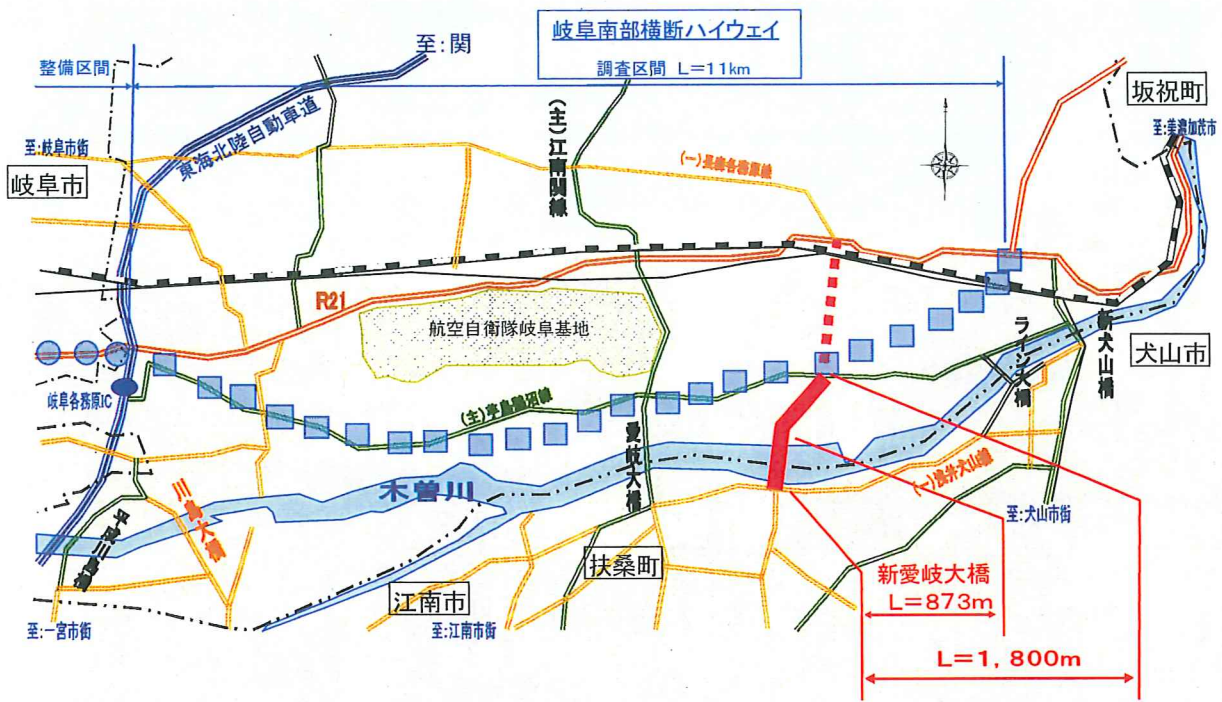
一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図①

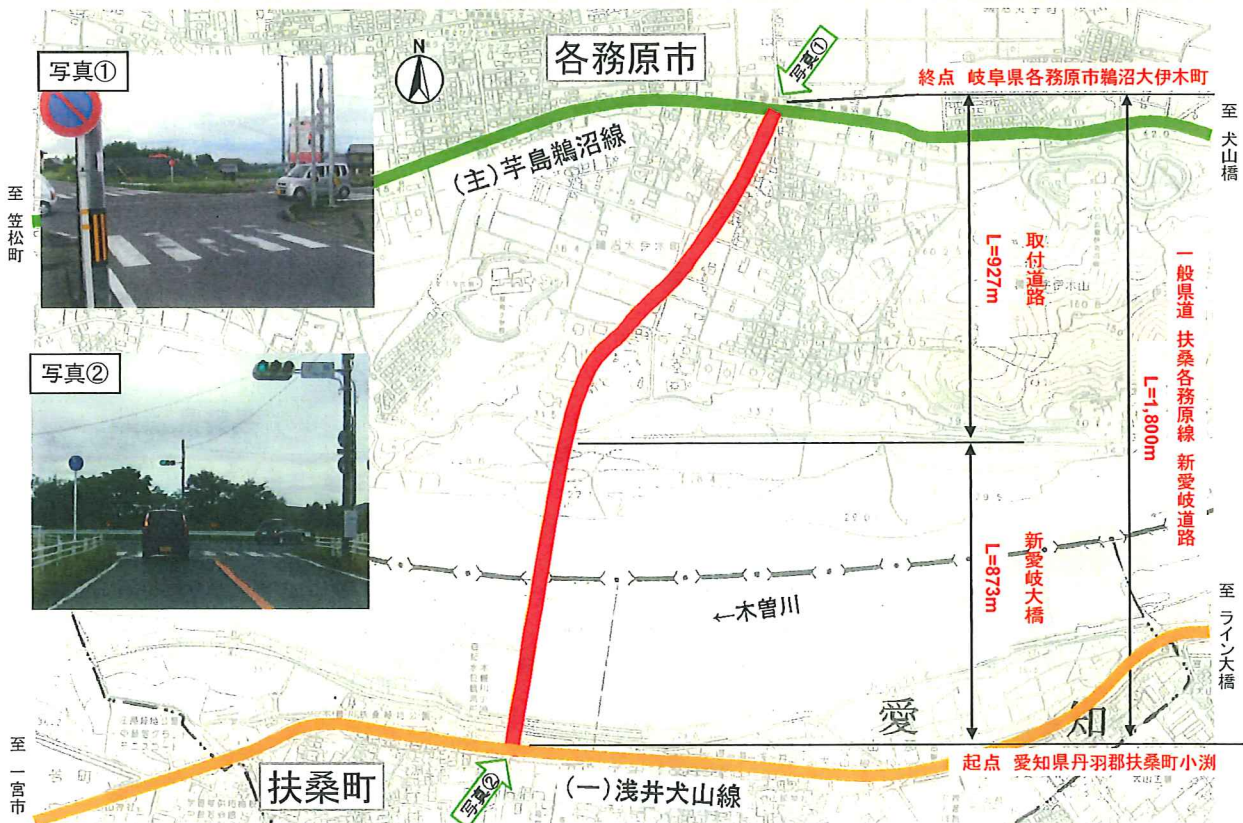


位置図②



2

位置図③



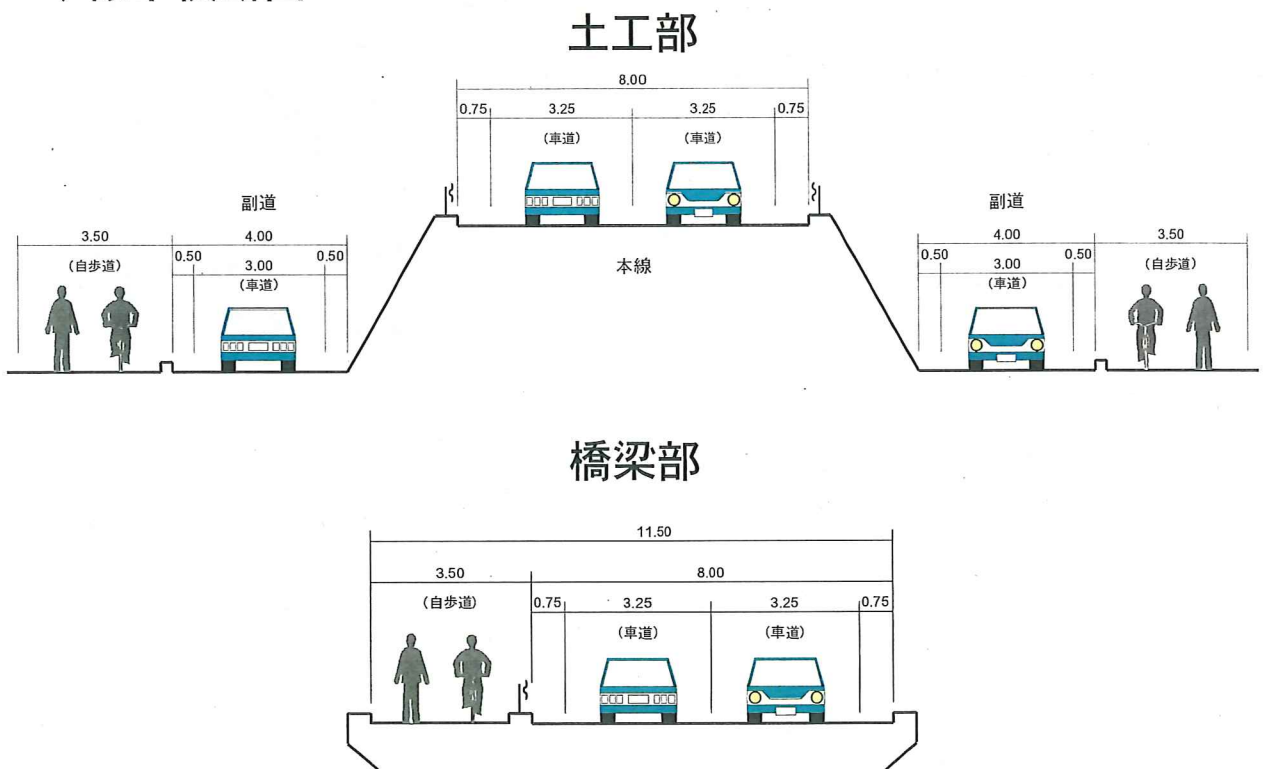
事業概要

- ◆起 終 点：愛知県丹羽郡扶桑町小湊にわぐん ふそうちょう おぶち
かがみはらし うぬまおいぎちよう
 ～岐阜県各務原市鵜沼大伊木町
- ◆全体延長：1, 800 m
- ◆総事業費：約55億円
- ◆事業着手：平成17年度
- ◆完成予定：平成27年度以降
- ◆幅 員：車道 3.25 m × 2車線
 : 自転車歩行者道
 土工部 3.50 m (両側)
 橋梁部 3.50 m (片側)

4

事業概要

◆標準横断図



事業の目的

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
渋滞緩和による円滑な交通の確保
隣接県との観光交流や産業振興の推進

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の確保

6

事業の目的①

◆渋滞緩和による円滑な交通の確保

- ほとんどの橋梁で混雑度(※1)が1.00以上
- 愛岐大橋南交差点、前渡東町7交差点は、第4次渋滞対策プログラム(※2)の主要渋滞ポイント

愛岐大橋の渋滞状況



※1：交通量(24h)÷交通容量(24h)
1.00～1.25：混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)
1.25～1.75：ピーク時のみの混雑から日中に連続的混雑が生じる状態
※2：平成18年度に、中部地方整備局、中部運輸局、岐阜県、岐阜県警察本部、NEXCO中日本により策定された今後の渋滞対策の指針

上段：橋梁名 路線名
下段：H17センサス平日交通量・混雑度

事業の目的②

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 愛岐大橋(江南関線)は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間に並行し木曾川を渡河する緊急輸送道路は、上流側に春日井各務原線、下流側に国道22号



- 災害時の緊急活動を支援する道路として新愛岐道路を整備



8

進捗状況

全体進捗率 36% ※

用地補償進捗率 85% ※

※ 平成22年度末事業費ベース
(岐阜県分のみ)

工事進捗率 14% ※



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 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%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = \begin{matrix} 2.3 \text{ (全体)} \\ 3.2 \text{ (残事業)} \end{matrix}$$

※費用便益分析マニュアル (H20.11 国土交通省) に基づき算出

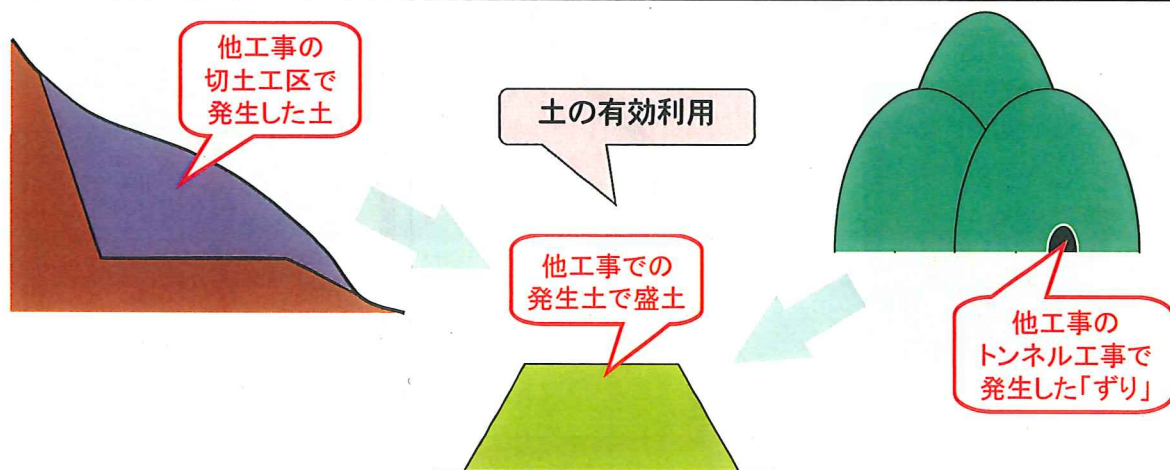
10

コスト縮減の取り組み

◆盛土材の有効利用

■ 他工事で発生したトンネルずりや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する

約3億円のコスト縮減



自然環境への配慮

- 道路建設事業を実施する上で必要な希少生物・自然環境の保全対策等について、学識経験者等から成る「一般県道扶桑各務原線自然環境保全対策検討委員会」を設置し、専門的な見地から検討を行った。
- 検討結果に基づき、オオサンショウウオ（環境省絶滅危惧Ⅱ類、岐阜県絶滅危惧Ⅱ類、愛知県絶滅危惧ⅠB類）などの希少生物や自然環境に配慮をしながら事業を実施していく。



自然環境保全対策検討委員会(H22)



オオサンショウウオ

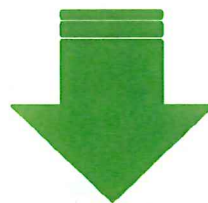


委員との現地調査(H20)

12

今後の方針

- 新愛岐道路の完成は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。
- 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。



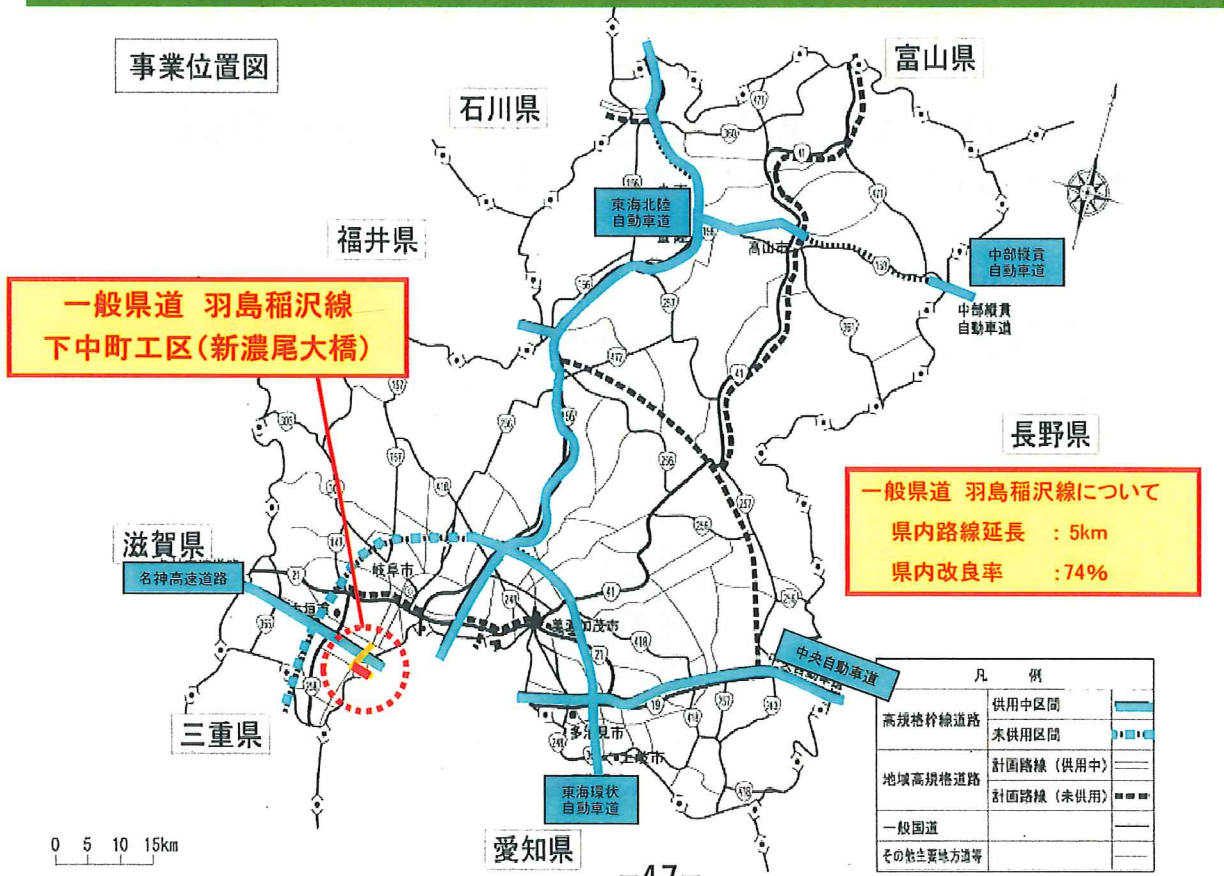
＝供用に向け、事業継続＝

事業再評価 道路改築事業

一般県道 羽島稲沢線 下中町工区(新濃尾大橋)

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図①



位置図 ②



位置図 ③



事業概要

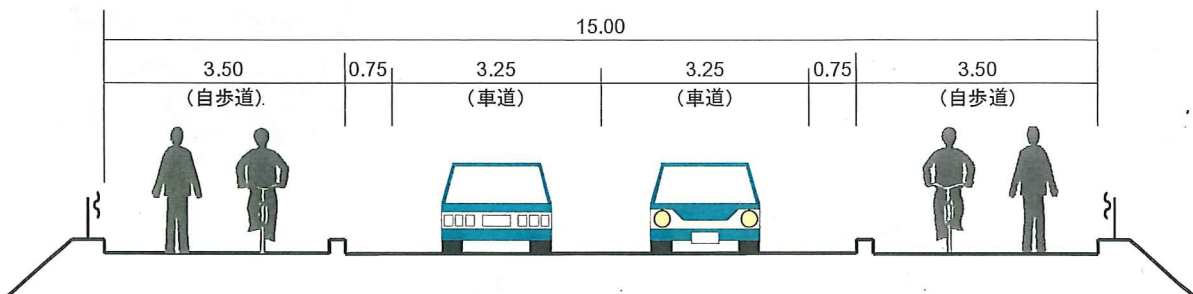
- はしまし しもなかちょう いちのみやし ひがしかがのい
- ◆起 終 点：羽島市下中町～一宮市東加賀野井
 - ◆全体延長：1, 495 m
 - ◆総事業費：約63億円
 - ◆事業着手：平成13年度
 - ◆完成予定：平成27年度以降
 - ◆幅 員：車道 3.25 m × 2車線
 : 自転車歩行者道
 土工部 3.50 m (両側)
 橋梁部 3.50 m (片側)

4

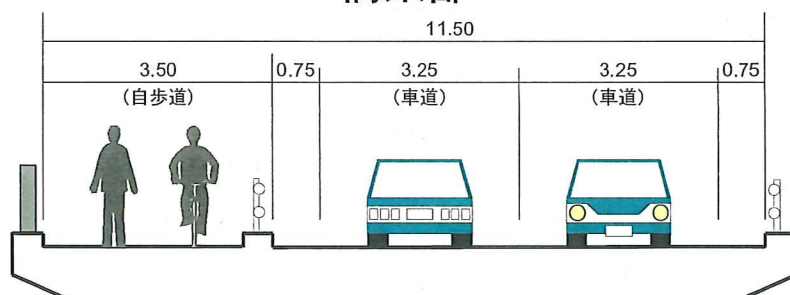
事業概要

◆標準横断面図

土工部



橋梁部



事業の目的

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
 渋滞緩和による円滑な交通の確保
 隣接県との観光交流や産業振興の推進

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

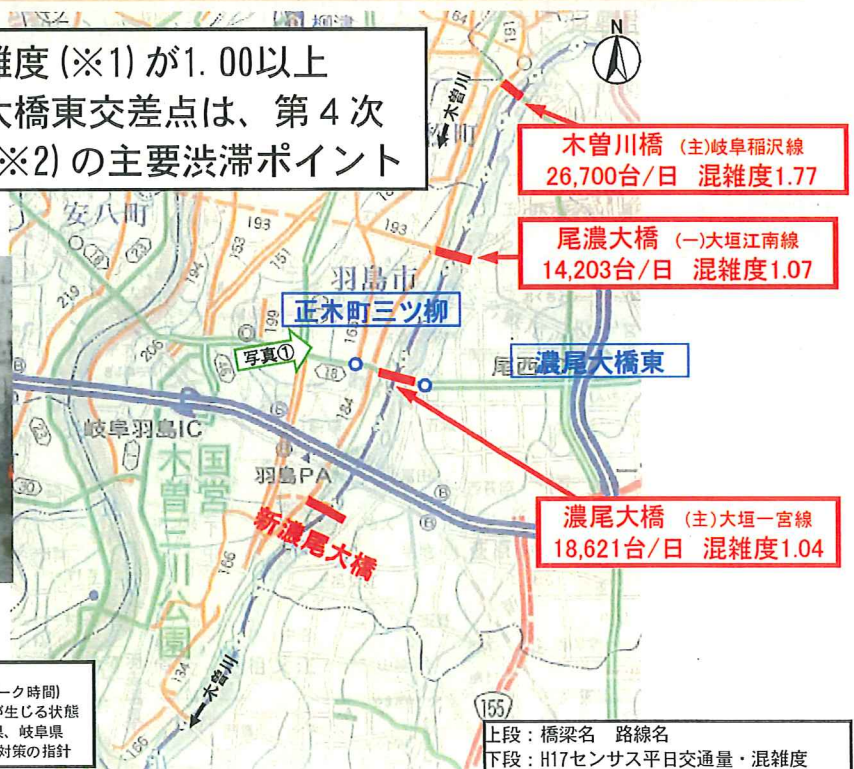
災害時に有効に機能するネットワークの確保

事業の目的①

◆渋滞緩和による円滑な交通の確保

- ほとんどの橋梁で混雑度(※1)が1.00以上
- 正木町三ツ柳、濃尾大橋東交差点は、第4次渋滞対策プログラム(※2)の主要渋滞ポイント

写真①



※1：交通量(24h)÷交通容量(24h)
 1.00～1.25：混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)
 1.25～1.75：ピーク時のみの混雑から日中に連続的混雑が生じる状態
 ※2：平成18年度に、中部地方整備局、中部運輸局、岐阜県、岐阜県警察本部、NEXCO中日本により策定された今後の渋滞対策の指針

上段：橋梁名 路線名
 下段：H17センサス平日交通量・混雑度

事業の目的②

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 大垣一宮線(濃尾大橋)は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間に並行する緊急輸送道路は、上流側に岐阜稲沢線、下流側に津島南濃線



- 災害時の緊急活動を支援する道路として下中町工区(新濃尾大橋)を整備



8

進捗状況

全体進捗率 25% ※

用地補償進捗率 99% ※

※ 平成22年度末事業費ベース(岐阜県分のみ)

工事進捗率 8% ※



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 12%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = \begin{matrix} 1.4 & (\text{全体}) \\ 1.6 & (\text{残事業}) \end{matrix}$$

※費用便益分析マニュアル (H20. 11 国土交通省) に基づき算出

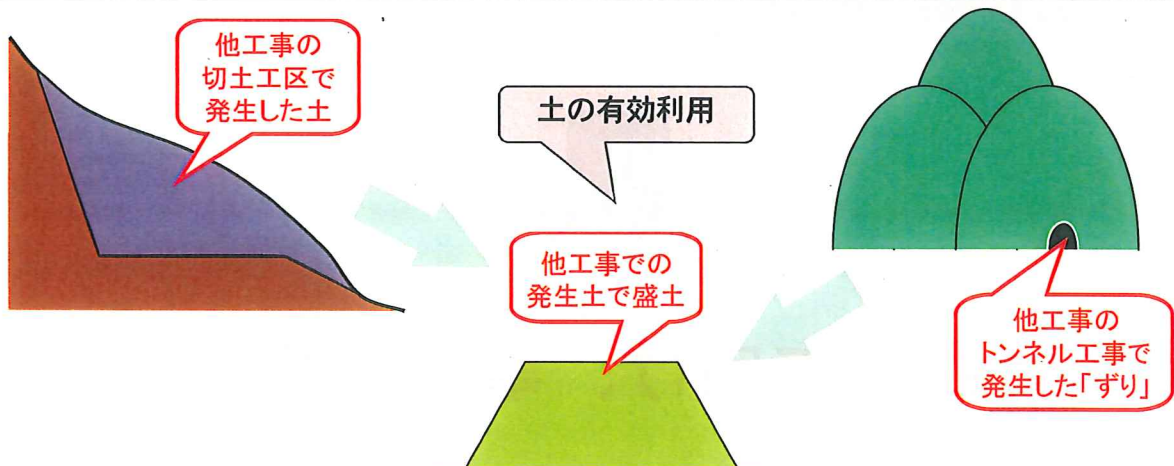
10

コスト削減の取り組み

◆盛土材の有効利用

■ 他工事で発生したトンネルずりや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する

約1.2億円のコスト削減



自然環境への配慮

- 新濃尾大橋架橋予定の木曾川中流域に、イタセンパラ (環境省絶滅危惧ⅠA類、岐阜県絶滅危惧Ⅰ類、愛知県絶滅危惧ⅠA類) 等の生息を確認した
- このため「新濃尾大橋 (仮称) 架橋に伴う環境影響検討委員会」を設置し、河川環境に配慮した計画を立案した



環境影響検討委員会 (H22)



イタセンパラ

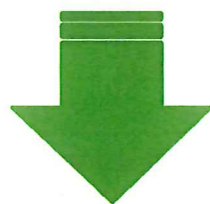


魚類相調査 (H22)

12

今後の方針

- 新濃尾大橋の完成は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。
- 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。



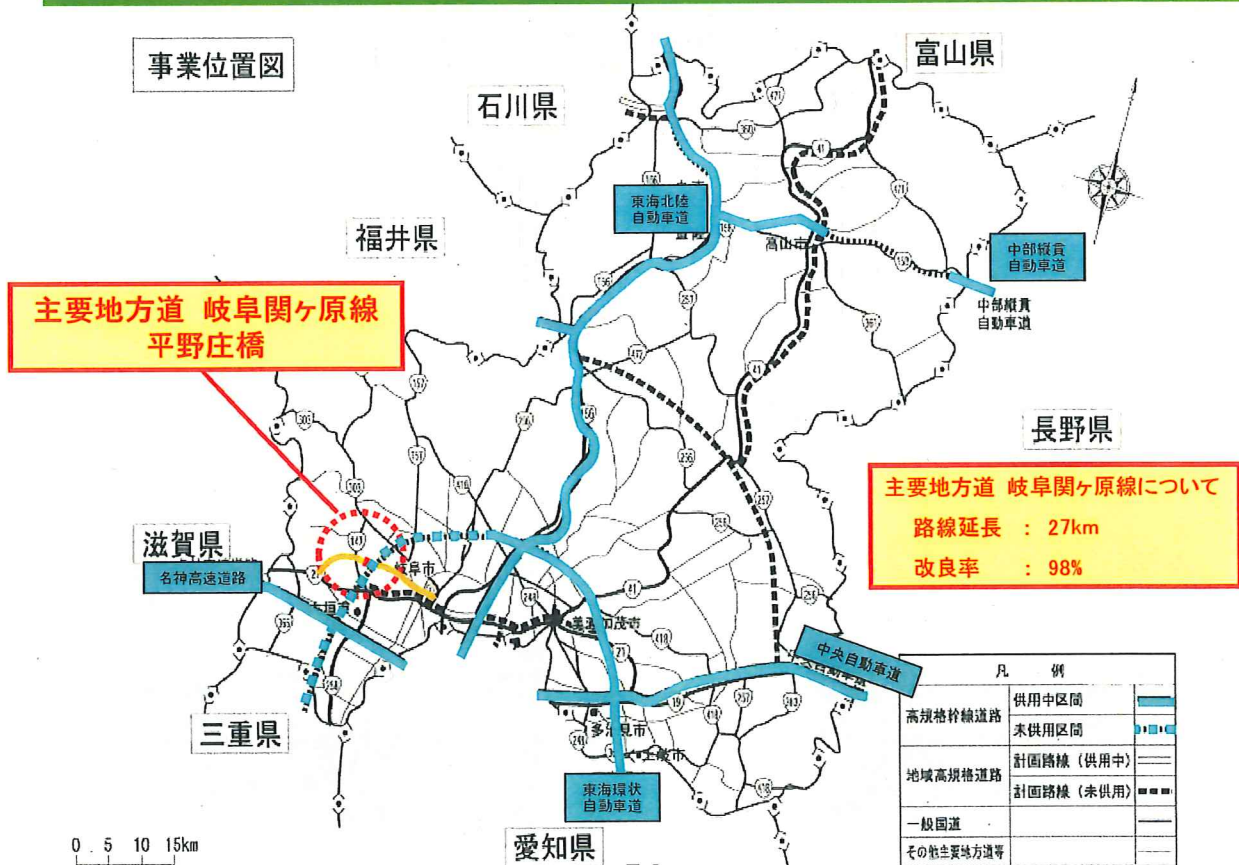
＝供用に向け、事業継続＝

事業再評価
道路改築事業

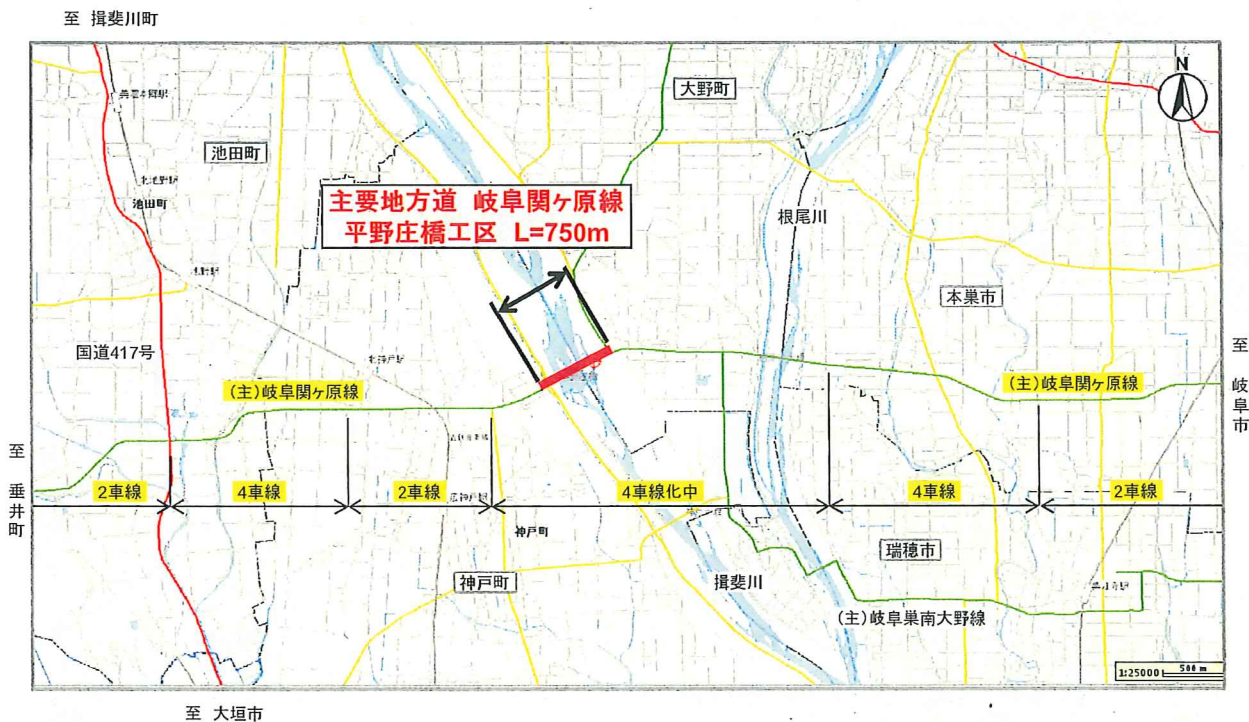
主要地方道 岐阜関ヶ原線
平野庄橋工区

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図①

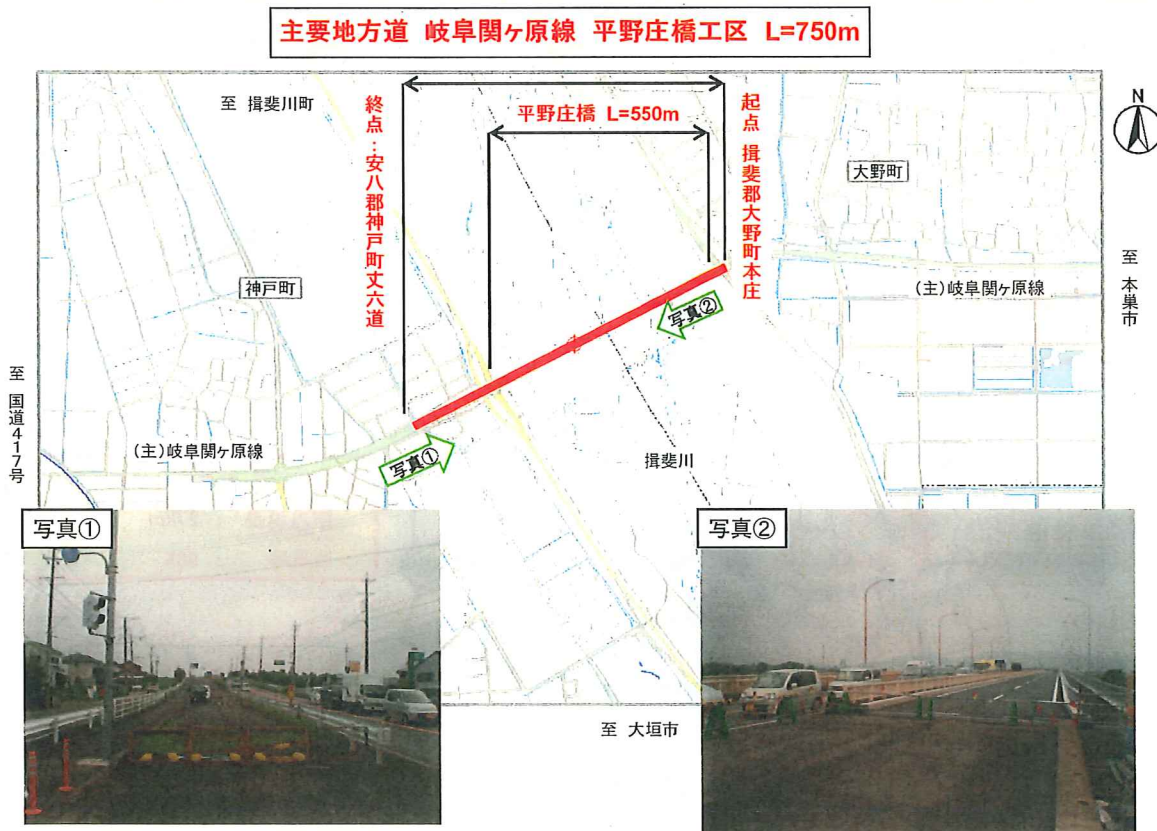


位置図②



2

位置図③

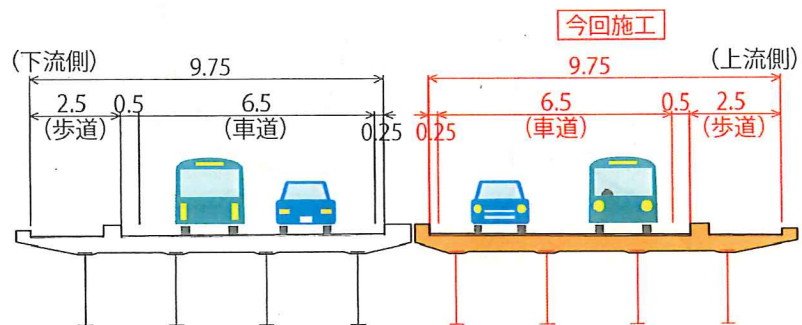


3

事業概要

- ◆起終点：揖斐郡大野町本庄いびぐんおおのちょうほんじょう～安八郡神戸町丈六道あんぱちぐんごうどちょうじょうろくどう
- ◆全体延長：750m
- ◆総事業費：約27億円
- ◆事業着手：平成14年度
- ◆完成予定：平成25年度
- ◆幅員：車道 3.25m×2車線
：歩道 2.50m

標準横断図



4

事業の目的

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進
東海環状自動車道（仮称）大野神戸IC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・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の確保

5

事業の目的①

◆東海環状自動車道(仮称)大野神戸ICへのアクセス向上

- 主要地方道岐阜関ヶ原線には、東海環状自動車道(仮称)大野神戸ICが接続
- 揖斐川町、池田町、神戸町から東海環状自動車道への重要なアクセス道路として機能

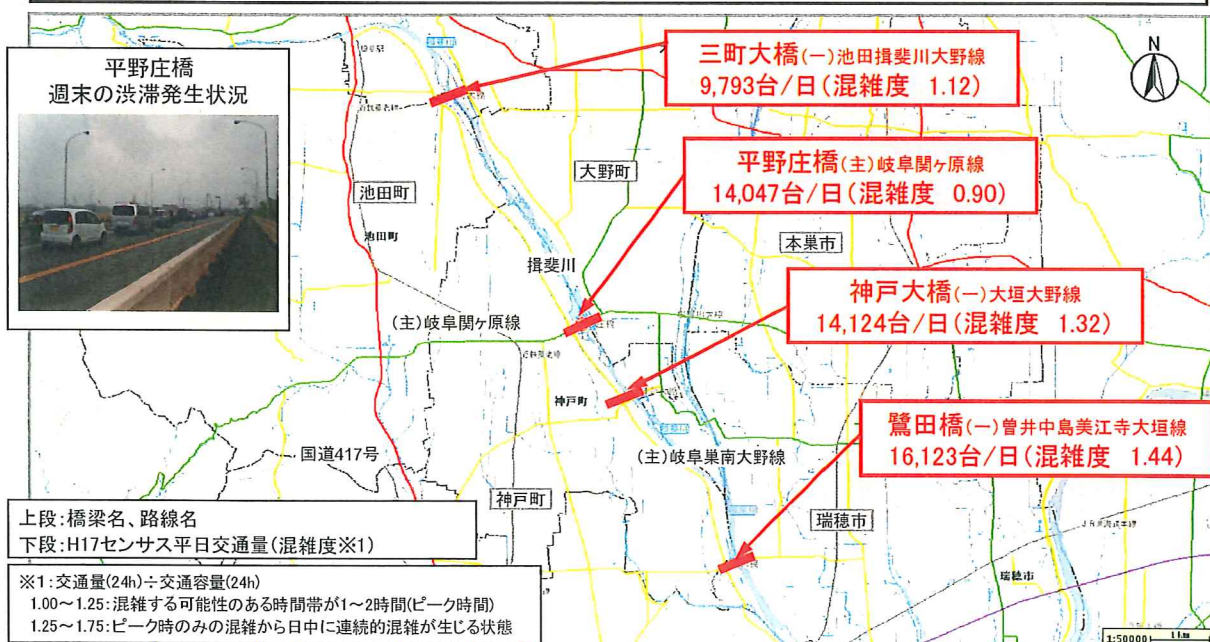


6

事業の目的②

◆渋滞緩和による円滑な交通の確保

- ほとんどの橋梁で混雑度が1.00以上
- 4車線化事業により、快適な生活環境と産業活動を支援



7

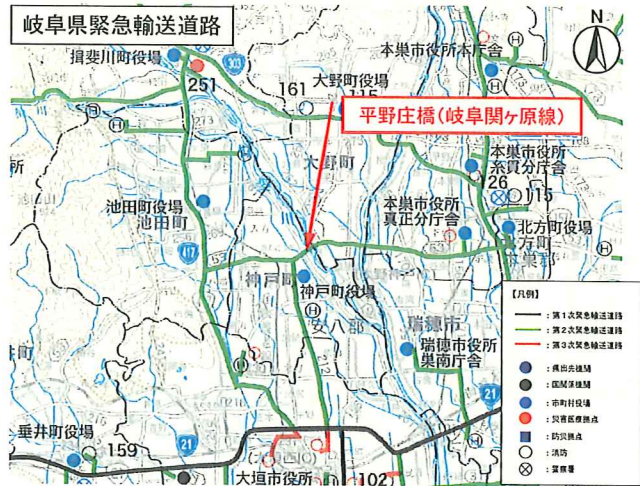
事業の目的③

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 平野庄橋工区(岐阜関ヶ原線)は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間に並行し揖斐川を渡河する緊急輸送道路は、上流側に国道417号、下流側に国道21号
- 当該区間は、本巢市～大野町～西濃北部地域を結ぶ唯一の渡河部



- 災害時の緊急活動を支援する道路として平野庄橋工区を整備



8

進捗状況

全体進捗率 61%*

用地補償進捗率100%*

工事進捗率61%*

※平成22年度末事業費ベース



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 92%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 7%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = \frac{2.3 \text{ (全体)}}{8.6 \text{ (残事業)}}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

10

コスト縮減の取り組み

◆ 既設橋梁の耐震補強方法の検討

■ 既設橋梁の上部工を連続化した上で、免震支承を採用することで、耐震性能向上対策の総コストを縮減した

上部工の連続化および免震
支承の採用による性能向上



上部構造改築工（連続化、免震
支承、など） [+5.8億円]



下部工補強工やそれに伴う
仮設工を最小限に
[▲7.0億円]



約1.2億円のコスト縮減



11

自然環境への配慮

◆ LED照明の採用による環境への配慮

■長寿命かつ低消費電力であるLED照明を既設照明灯および新設照明灯に採用し、蛍光ランプを用いた場合に比べ環境負荷を低減する



12

今後の方針

- (主) 岐阜関ヶ原線 平野庄橋工区の4車線化は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。
- 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。



= 4車線化に向け、事業継続 =

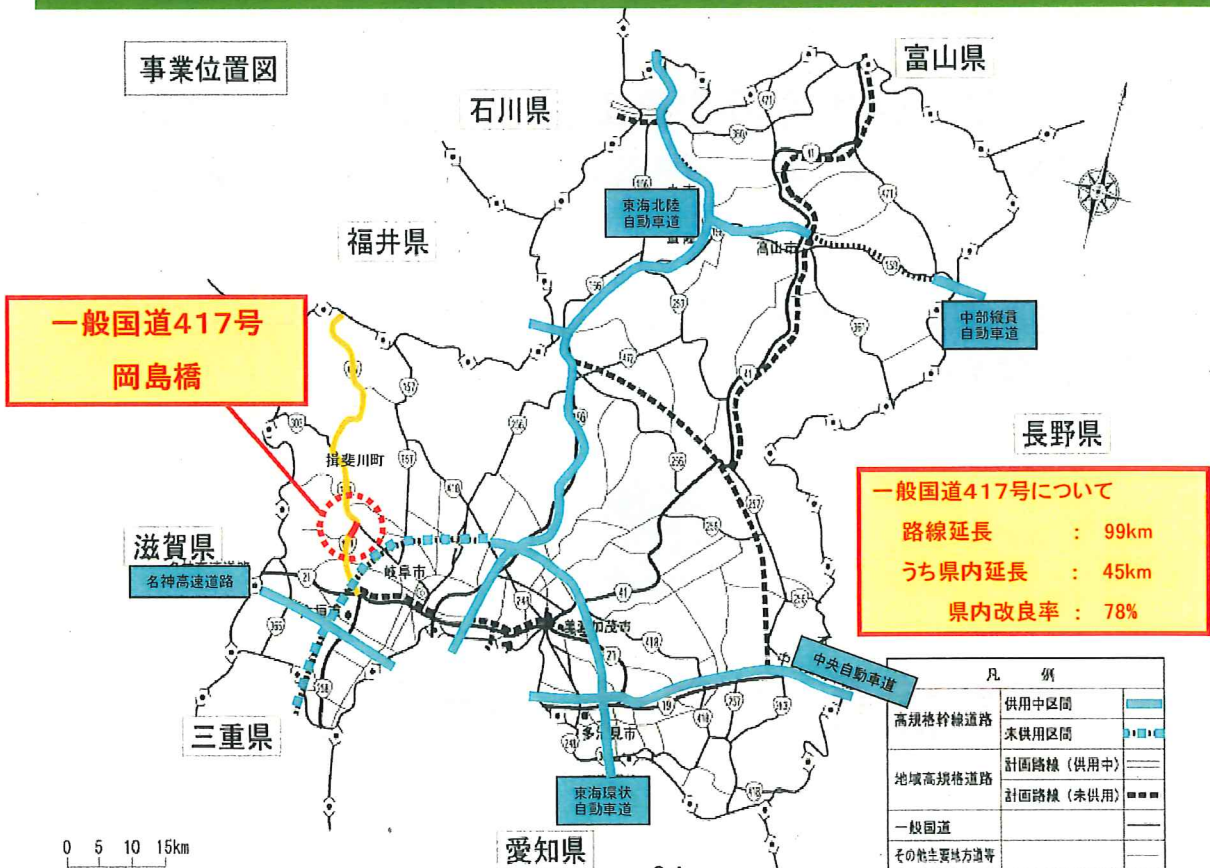
13

事業再評価
道路改築事業

一般国道417号
岡島橋

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図①



位置図②



2

位置図③



※構造物名は仮称

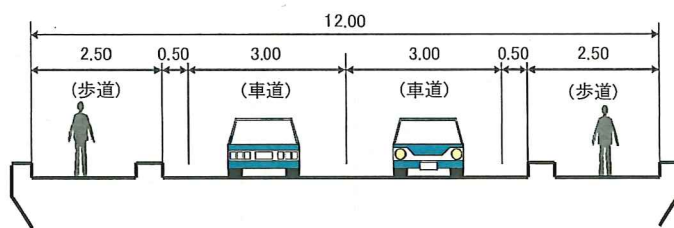
3

事業概要

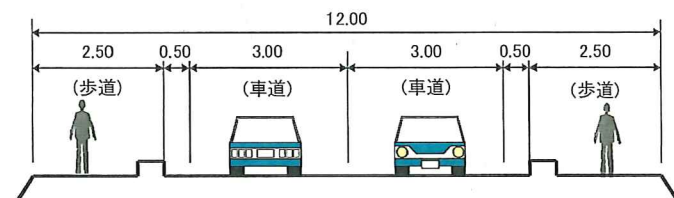
- ◆起終点：揖斐郡揖斐川町下岡島～揖斐郡揖斐川町三輪
- ◆全体延長：570m
- ◆総事業費：約30億円
- ◆事業着手：平成19年度
- ◆完成予定：平成26年度
- ◆幅員：車道 3.00m×2車線
歩道 2.50m（両側）

標準横断図

(橋梁部)



(土工部)



4

事業の目的

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

県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進

渋滞緩和による円滑な交通の確保

地域間の観光交流や産業振興の推進

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

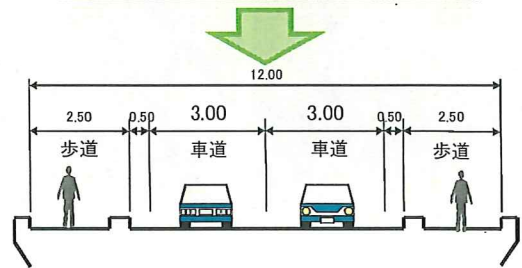
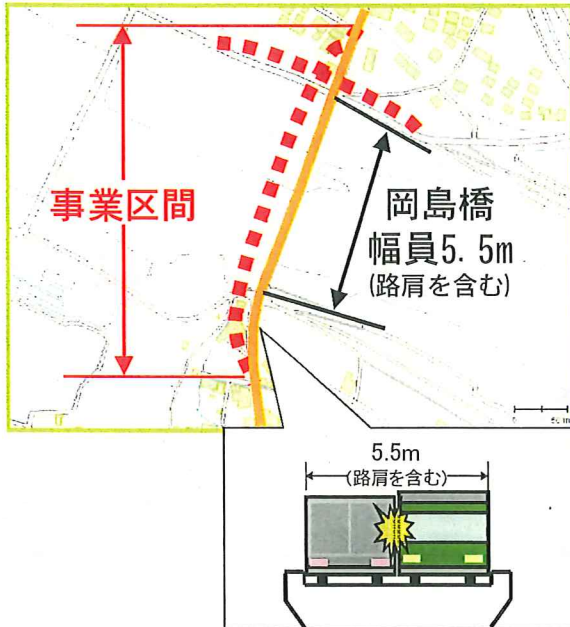
災害時に有効に機能するネットワークの確保

安全で快適な歩行空間の確保

事業の目的①

◆渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 大型車のすれ違いが困難なため、離合待ちによる渋滞が発生
- 拡幅により、安全・円滑な交通を確保



6

事業の目的②

◆地域間の観光交流や産業振興の推進

- 岡島橋の整備により、大垣市方面から谷汲山華厳寺など揖斐川町内の観光・レジャー施設へのアクセスが向上し、観光客の増加や関連産業の活性化が期待できる



■年間観光入込客数【※1】

| | |
|-----------|----------|
| 谷汲山華厳寺 | : 78.8万人 |
| 徳山ダム | : 17.5万人 |
| いび川温泉藤橋の湯 | : 14.1万人 |
| 両界山横蔵寺 | : 12.4万人 |

【※1】岐阜県観光レクリエーション動態調査(H22)



-64- 谷汲山華厳寺



徳山ダム

7

事業の目的③

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 国道417号は第2次緊急輸送道路に指定
- 地震時における落橋の危険性を回避するとともに、幅員狭小区間の解消により、安全・円滑な緊急輸送道路を確保



- 災害時の緊急活動を支援する道路として岡島橋を整備

岡島橋(既設橋)：昭和14年架橋
破損状況



8

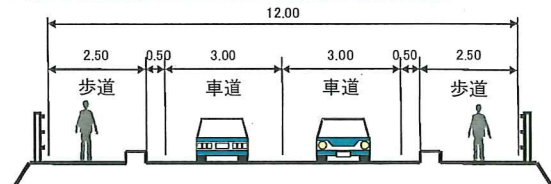
事業の目的④

◆安全で快適な歩行空間の確保

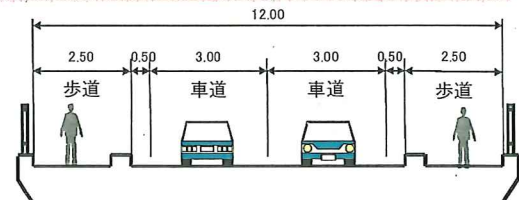
- 取付道路部への歩道の新設、橋梁部の歩道拡幅により歩行者等の安全性を向上



取付道路部への歩道の新設



橋梁部の歩道拡幅 (1.5m→2.5m)



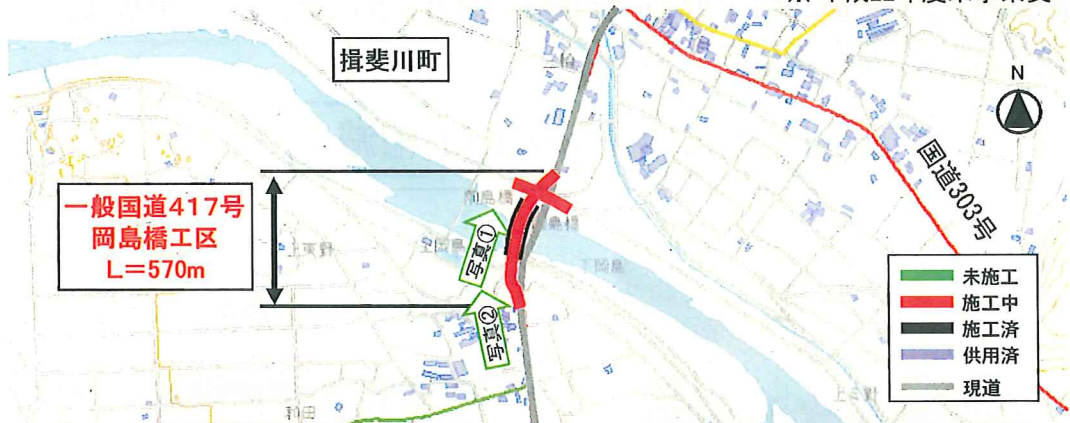
進捗状況

全体進捗率 54%※

用地補償進捗率 99%※

工事進捗率 37%※

※平成22年度末事業費ベース



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 77%
- 走行経費減少便益 効果全体の約 20%
- 交通事故減少便益 効果全体の約 3%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = \frac{2.0 \text{ (全体)}}{8.5 \text{ (残事業)}}$$

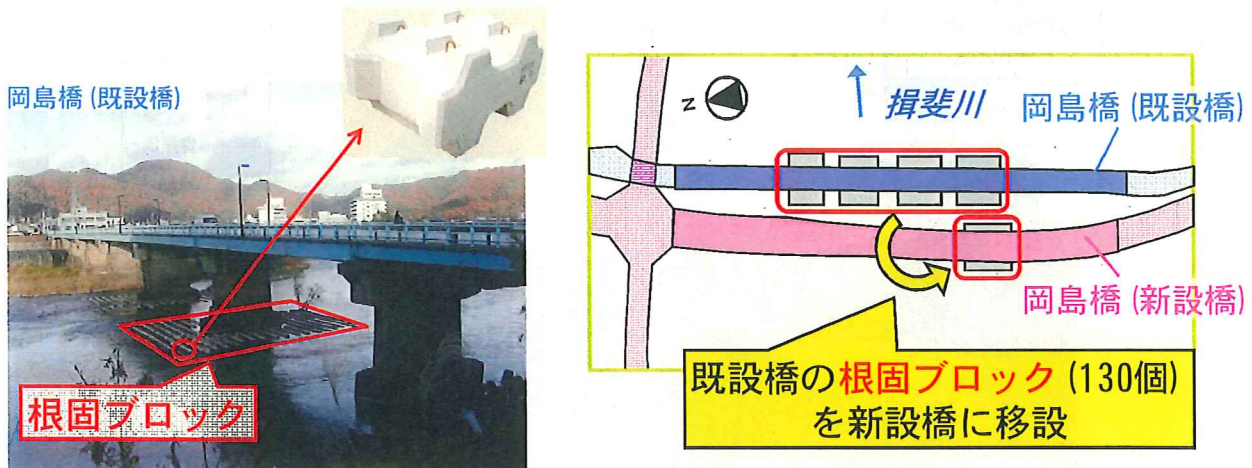
※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

コスト削減の取り組み

◆根固ブロックの再利用

- 既設橋の根固ブロックを再利用することで、運搬費、廃材処理費を削減する

約0.1億円のコスト削減

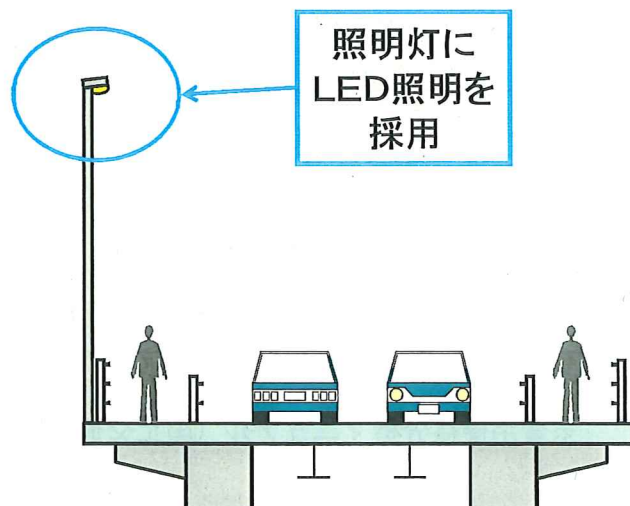


12

自然環境への配慮

◆LED照明の採用による環境への配慮

- 長寿命かつ低消費電力であるLED照明を新設照明灯に採用し、蛍光ランプを用いた場合に比べ環境負荷を軽減する



今後の方針

○岡島橋の完成は、安全で円滑な交通を確保し、当地域の発展に大きく寄与する。

○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＝

事業再評価 道路改築事業

主要地方道 春日揖斐川線 下ヶ流工区

県土整備部道路建設課
平成23年11月

位置図①



位置図②



2

位置図③



3

事業概要

◆起終点：揖斐郡揖斐川町春日下ヶ流～

揖斐郡揖斐川町春日下ヶ流

◆全体延長：1, 134 m

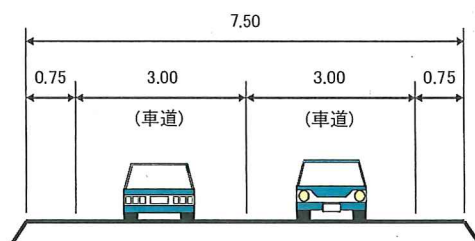
◆総事業費：約31億円

◆事業着手：平成12年度

◆完成予定：平成25年度

◆幅員：車道 3.00 m × 2車線

標準横断面図



4

事業の目的

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

観光交流や産業振興の推進

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

災害により集落が孤立化することを解消

災害時に有効に機能するネットワークの確保

安全で快適な歩行空間の確保

事業の目的①

◆観光交流や産業振興の推進

- 下ヶ流工区の整備により、かすがモリモリ村など揖斐川町春日地区の観光・レジャー施設へのアクセスが向上し、観光客の増加や関連産業の活性化が期待できる



■年間観光入込客数[※1]

| | |
|-----------|---------|
| かすがモリモリ村 | : 5.8万人 |
| 国見岳スキー場 | : 0.8万人 |
| 長者の里キャンプ場 | : 0.2万人 |

[※1]岐阜県観光レクリエーション動態調査(H22)



かすがモリモリ村



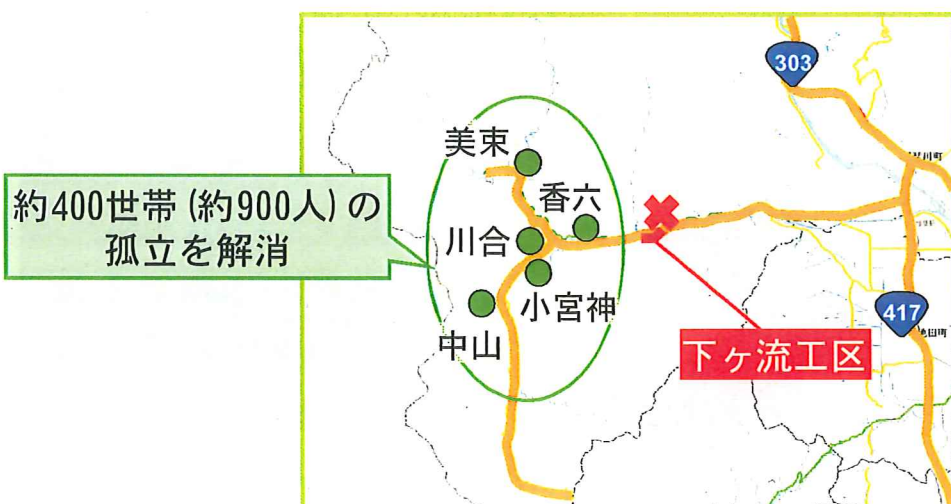
国見岳スキー場

6

事業の目的②

◆災害により集落が孤立化することを解消

- 当該区間は、幅員狭小のため、わずかな土砂崩壊等で通行が不能となった場合、迂回路がなく集落が孤立
- 道路の拡幅により、土砂崩壊等の際の早期復旧が可能となり、集落の孤立化を解消



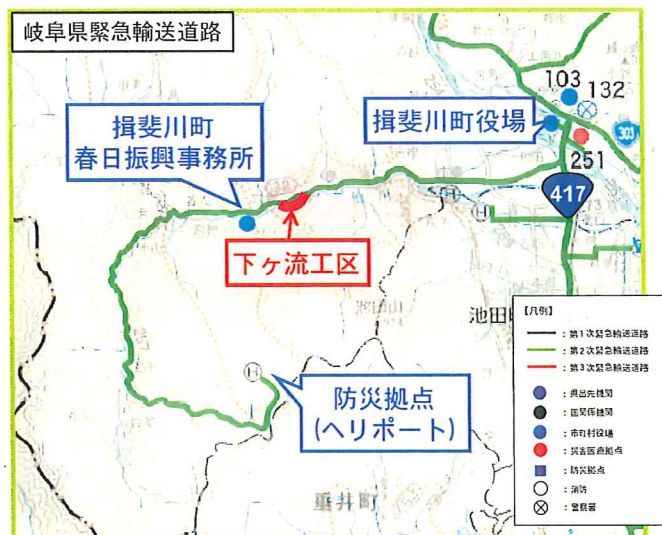
事業の目的③

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 春日揖斐川線は第2次緊急輸送道路に指定
- 当該区間は、国道417号と揖斐川町春日振興事務所を接続する経路



- 災害時の緊急活動を支援する道路として下ヶ流工区を整備

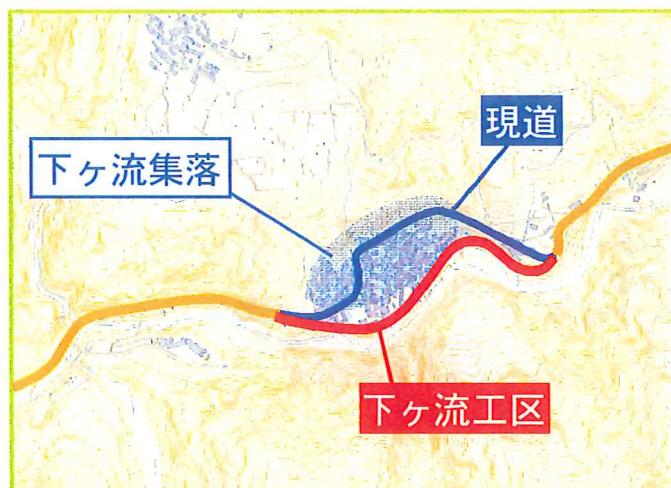


8

事業の目的④

◆安全で快適な歩行空間の確保

- 幅員狭小区間に通過交通と下ヶ流集落の生活交通が混在
- 下ヶ流工区の整備により、通過交通が転換し、現道における歩行者等の安全性が向上



幅員狭小区間の通行状況



進捗状況

全体進捗率 81%*

用地補償進捗率 96%*

工事進捗率 81%*

※平成22年度末事業費ベース



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 95%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 5%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 0%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = \frac{0.8 \text{ (全体)}}{8.3 \text{ (残事業)}}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

(参考) その他の便益・効果

◆ 3 便益以外の「その他の便益・効果」の一覧

| 番号 | カテゴリ | 評価項目 | 該当項目 |
|----|----------|-------------------------------------|------|
| ① | 観光・産業 | 休日の観光交通を考慮した効果 | |
| ② | 観光・産業 | 観光消費額の増加効果 | |
| ③ | 観光・産業 | 通行止時の観光消費額減少の抑制効果 | ○ |
| ④ | 通行止による迂回 | 通行止解消による他路線への迂回避効果 (異常気象時、冬期、災害) | |
| ⑤ | 通行止による迂回 | 並行路線通行止時の影響抑制効果 (異常気象時、冬期、災害) | |
| ⑥ | 通行止による迂回 | 通行止に対する不安解消効果 (迂回の解消) | |
| ⑦ | 救命 | 救急医療施設へのアクセス向上効果 | ○ |
| ⑧ | 救命 | 通行止解消による救急医療施設へのアクセス向上効果 | |
| ⑨ | 冬期 | 冬期の速度低下を考慮した効果 | |
| ⑩ | 環境 | 沿道環境の改善効果 | ○ |
| ⑪ | 快適性 | 走行の快適性向上効果 | |
| ⑫ | 防災対策 | 要対策箇所の対策費用の削減効果 | |
| ⑬ | 防災対策 | 災害復旧費の削減効果 | |

12

(参考) その他の便益・効果

◆ 3 便益以外の「その他の便益・効果」

③通行止時の観光消費額減少の抑制効果
通行止めの解消により観光客の減少を回避 **約0.1億円**

⑦救急医療施設へのアクセス向上効果
大垣市民病院までの搬送時間が短縮 **約0.3億円**

⑩沿道環境の改善効果
CO2排出量が年間200t削減 **約0.4億円**



■その他の便益・効果 (合計) **約0.8億円**

(参考) その他の便益・効果①

③通行止時の観光消費額減少の抑制効果

■通行止の解消により、観光客や観光消費額の減少を抑制



- 年間観光客数
約6.8万人【※1】
- 1人当たり観光消費額
2,864円/日(西濃)【※1】
- 通行止日数
1.0日/年【※2】

【※1】岐阜県観光レクリエーション動態調査(H22)
【※2】過去に発生した災害等の実績がないため、
現地状況、近年の気象状況を考慮して設定

■通行止時の観光消費額の抑制効果
年間観光客数×1人当たり観光消費額×通行止日数
供用後50年間の便益額として試算した値

約0.1億円

(参考) その他の便益・効果②

⑦救急医療施設へのアクセス向上効果

■春日地区から大垣市民病院までの搬送時間が短縮



春日地区→大垣市民病院

- 受益人口：約1,300人
- 疾患発生確率：0.6%/年
- 医療施設までの所要時間
春日地区西部 春日地区東部
整備前：41.9分 35.3分
整備後：41.6分 35.0分
- 救命改善率：0.05%
- 人命価値：2.26億円/人

約0.3分
短縮

疾患発生確率：岐阜大学の研究成果による
救命改善率：日本臨床救急医学会誌の救命曲線による救命率による
人命価値：交通事故の被害・損失の経済分析に関する調査研究報告書による

■救急医療施設へのアクセス向上効果
受益人口×疾患発生確率×救命改善率×人命価値
供用後50年間の便益額として試算した値

約0.3億円

(参考) その他の便益・効果③

⑩沿道環境の改善効果

■ 走行速度の向上により、CO2の排出量が削減



■ CO2排出削減量
約200t/年
■ 換算単価
10,600円/t[※1]

[※1]公共事業評価の費用便益分析に関する
技術指針(共通編)(H21.6 国土交通省)



■ 沿道環境の改善効果
CO2排出削減量×換算価値
供用後50年間の便益額として
試算した値

約0.4億円

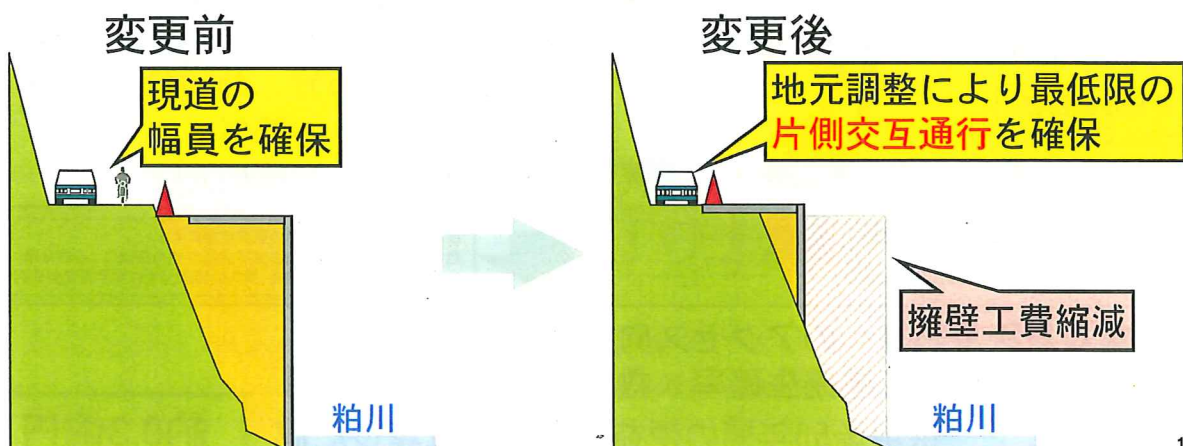
16

コスト削減の取り組み

◆ルートの変更による擁壁工費削減

■ 現道への取付区間約100mについて、工事期間中は最低限の片側交互通行とするよう地元調整したことによりルートの一部を山側へ寄せることが可能になり、**擁壁の工費**を削減した

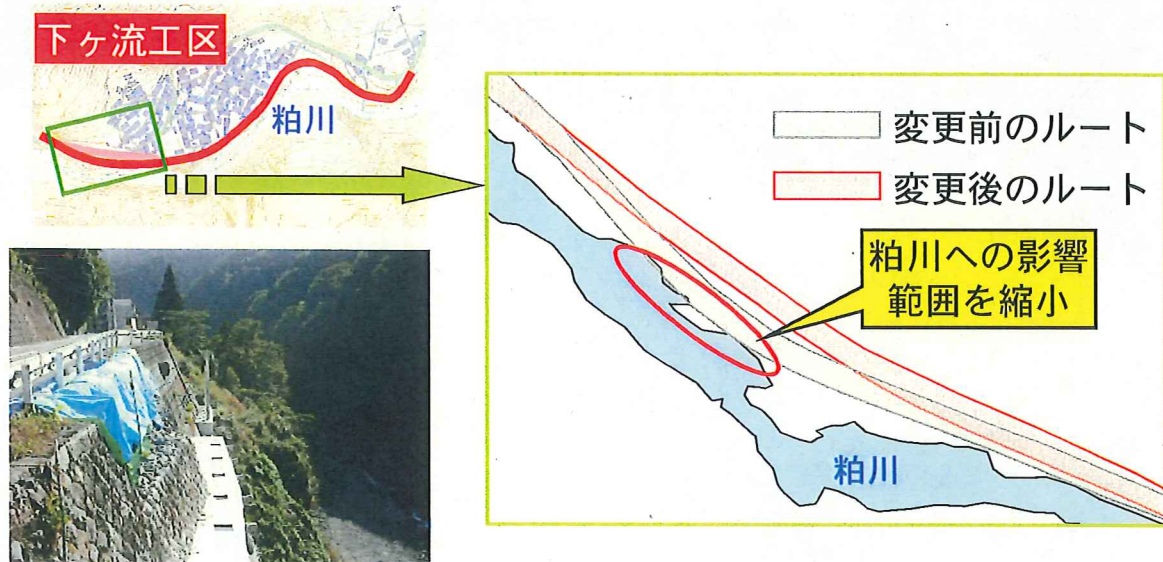
約3.0億円のコスト削減



自然環境への配慮

◆河川への影響範囲の縮小

■ルートの一部を山側へ寄せることにより、河川への影響範囲を縮小するとともに、地形の改変量を減少した



18

今後の方針

○(主)春日揖斐川線 下ヶ流工区は交付金事業であり、費用便益比が事業採択の条件となっていない。今回初めて費用便益比を求めたところ、0.8となったが、災害時の孤立化を解消し、さらに緊急活動を支援する道路として整備する必要がある。

○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、更なるコスト縮減に努め、事業継続＝