

【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
○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. 7
1) 道路改築事業（交付金事業分） 「(主) 岐阜県南大野線 下磯～麻生工区」	・・・p. 9
2) 道路改築事業（交付金事業分） 「(一) 土岐南多治見インター線 下石工区」	・・・p. 19
3) 道路改築事業（交付金事業分） 「(一) 養老垂井線 橋爪工区」	・・・p. 27
4) 道路改築事業（交付金事業分） 「(国) 361号 下之向工区」	・・・p. 35

令和5年度 再評価対象箇所一覧表 8月7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			実施済み額			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	(百万円) 用地補償費	(百万円) 工事費等	(百万円) 用地補償費	(百万円) 工事費等	(%) 用地補償費	(%) 工事費等											
1	道路改築事業 (社会資本整備 備総合交付 金)	(主)岐阜県南大野 線 下藤～麻生工区	大野町	H25	R8	2.04	0.00	0.0%	2,210	1,496	68.0%	10	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 ・円滑な交通の確 保	-	・東海環状自動 車道の整備 ・事業継続、早 期完成を要望	・環境負荷低 減	残土処理費 の削減	1.1 (1.4)	継続	前回 再評価 H30					
2	道路改築事業 (社会資本整備 備総合交付 金)	(一)土岐南多治見 インター線 下石工区	土岐市	H24	R12	0.40	0.00	0.0%	1,500	1,144	76.0%	11	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 ワークの確保	-	・新たな地域開 発による交通 集中への対応 ・事業継続、早 期完成を要望	環境負荷低 減	残土処理費 の削減	1.5 (1.9)	継続	前回 再評価 H30					
3	道路改築事業 (社会資本整備 備総合交付 金)	(一)養老垂井線 橋爪工区	養老町	H27	R7	0.35	0.00	0.0%	3,100	2,131	69.0%	8	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	-	・東海環状自動 車道の整備 ・事業継続、早 期完成を要望	環境負荷低 減	盛土の流用、 残土処分費 の削減	1.7 (2.3)	継続	前回 再評価 R1					
4	道路改築事業 (社会資本整備 備総合交付 金)	(国)361号 下之向工区	高山市	H30	R11	0.80	0.00	0.0%	2,443	293	12.0%	5	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	-	・中新線重自動 車道や国道41 号の整備、モ デル観光地の指 定 ・事業継続、早 期完成を要望	環境負荷低 減	土砂購入費 の削減	1.5 (-)	継続						

費用対効果分析：(-)は前回再評価時の投資効果率

令和 5 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 B/C *	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	
	費用便益比の基準	原則費用便益比 (B/C) 1.0 以上	

令和5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 岐阜県南大野線 下礪～麻生工区
事業実施箇所	揖斐郡大野町下礪地内 ～揖斐郡大野町麻生地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25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>主要地方道岐阜県南大野線は、岐阜県岐阜市を起点とし、岐阜県揖斐郡大野町へ至る延長約22kmの幹線道路である。本工区は、揖斐郡大野町下礪から麻生までの3交差点（下礪交差点、五之里交差点、麻生交差点）を改良するものである。</p> <p>東海環状自動車道へのアクセス向上と地域振興、災害時に有効に機能するネットワークの確保、円滑で安全な交通環境の確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：2,040m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：3.50m（両側）</p>		
概要図			

令和5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 一般県道 土岐南多治見インター線 (下石工区)
事業実施箇所	土岐市下石町 ～土岐市下石町	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>一般県道土岐南多治見インター線は岐阜県土岐市下石町を起点とし、岐阜県土岐市土岐津町へ至る延長約3.4kmの道路である。当該事業はこのうち土岐市下石町の400m区間をバイパス整備するものであり、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の確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：400m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：3.00m (片側)</p>		
概要図	<p>位置図</p> <p>写真①: 起点部付近の状況</p> <p>写真②: 終点部付近の状況</p> <p>未供用区間 主要地方道 一般県道 一般国道 高速道路</p> <p>市町庁舎 商業施設</p> <p>一般県道 土岐南多治見インター線 下石工区 延長: 400m</p> <p>起点 土岐市下石町</p> <p>終点 土岐市下石町</p>		

令和5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7年度
再評価の実施基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要があると判断をした事業		
事業目的	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。		
事業概要	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		
概要図	<p>The map shows the project location on the Yoro-Chuwa Line (yellow line) near the Yoro Smart IC (blue circle) and the Maki River (blue line). The project area is highlighted in red. The map includes an inset map of the region and a legend for road types: 高速道路 (Expressway), 一般国道 (General National Road), 主要地方道 (Main Prefectural Road), 一般県道 (General Prefectural Road), and 事業区間 (Project Area).</p>		

令和5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361号 (下之向工区)
事業実施箇所	たかやましたかねまちしものむかい 高山市高根町下之向地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成30年度	完了予定年度	令和11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>一般国道361号は、岐阜県高山市松之木町を起点とし、長野県伊那市高遠へ至る県内延長約45kmの幹線道路である。</p> <p>該事業はこのうち高山市高根町下之向地内の800m区間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>計画延長：L=800m 車道幅員：3.0m×2車線 自転車歩行者道：なし</p>		
概要図	<p>至 長野県木曾郡木曾町</p> <p>至 高山市街地</p> <p>写真①: 下之向大橋(現橋)</p> <p>凡例 — 事業対象区間 — 改良済区間</p>		

令和5年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和5年8月7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5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
- 自然災害に備える避難対策や防災対策の推進

◇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
- 安全・安心な通学路等の整備の推進

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

事業再評価 道路改築事業

主要地方道 岐阜巣南大野線

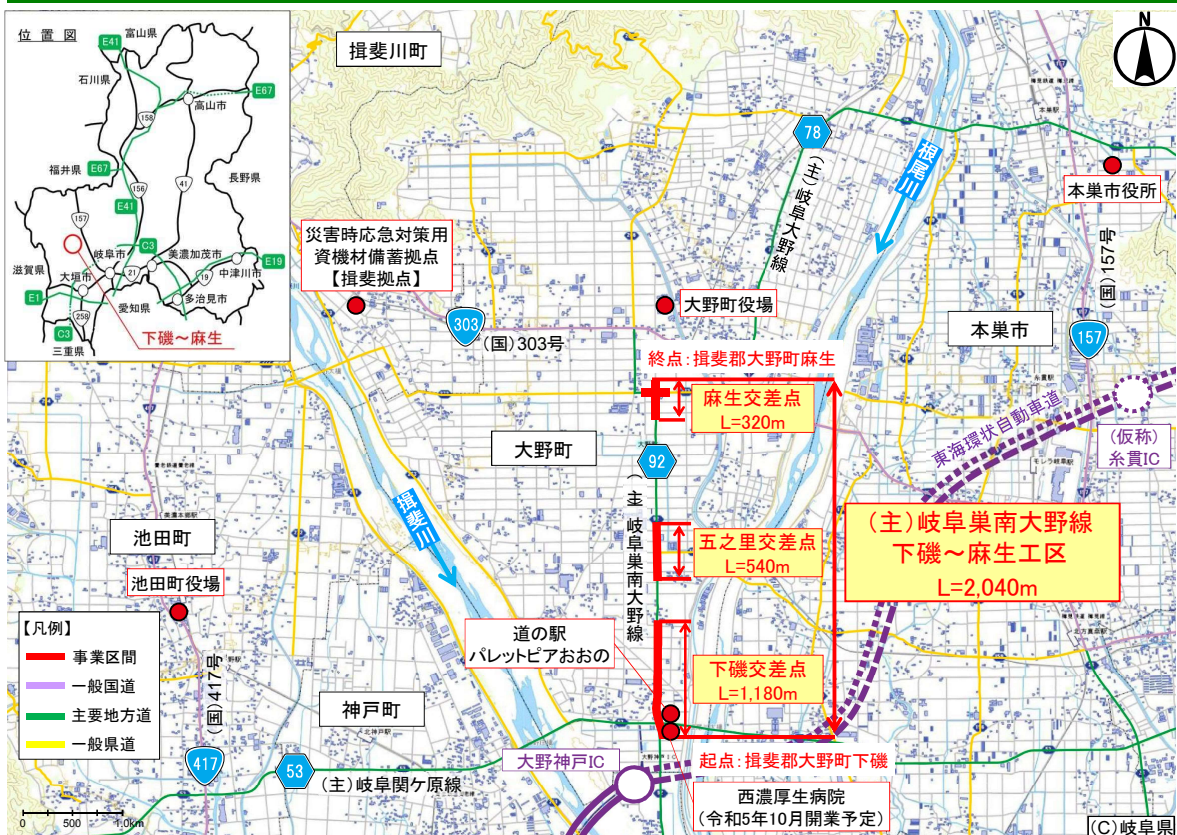
しも いそ あ そう
(下磯～麻生工区)

県土整備部 道路建設課

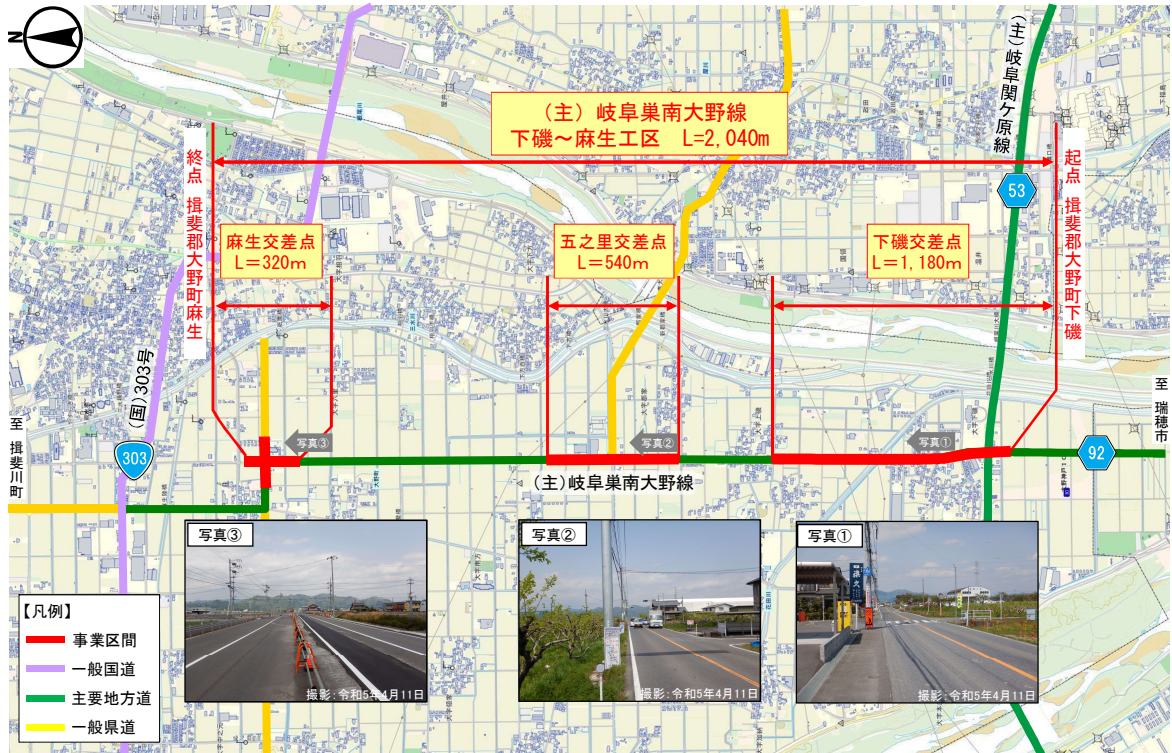
令和5年8月7日



位置図 ①



位置図 ②



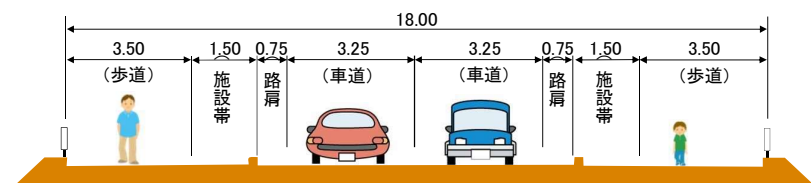
〔C〕岐阜県

2

事業概要

- いびぐんおおのちよう しもいそ いびぐんおおのちよう あそ
- ◆起 終 点：揖斐郡大野町下礪～揖斐郡大野町麻生
 - ◆全体延長：2,040m
 - ◆総事業費：約22億円
 - ◆事業着手：平成25年度
 - ◆完成予定：令和8年度
 - ◆道路規格：第3種第2級
 - ◆幅 員：車道 3.25m×2車線
：歩道 3.50m（両側）

標準横断面図

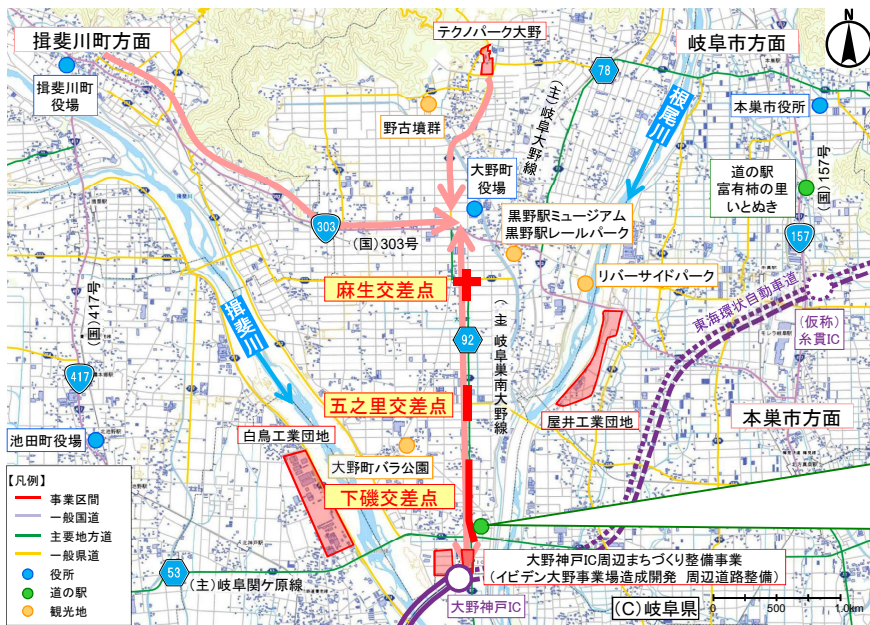


3

事業の目的①

◆東海環状自動車道へのアクセス向上と地域振興

- 東海環状自動車道大野神戸ICへのアクセスが向上。
- 道の駅パレットピアおおのを始めとした観光地のほか、周辺市町の市街地や工業団地などへのアクセスが向上することで、地域振興を支援。



4

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

- （主）岐阜県南大野線 下礪～麻生工区は、第二次緊急輸送道路に指定。
- 災害時緊急対策用資機材備蓄拠点【揖斐拠点】や防災道の駅である道の駅パレットピアおおのといった防災施設、令和5年10月開業予定の西濃厚生病院といった医療施設へのネットワークを強化。



■災害時緊急対策用資機材備蓄拠点
道路等の公共土木施設の応急対策に必要な資機材を調達し、備蓄する拠点

揖斐拠点

<備蓄する主な資機材>
大型土のう袋、ブルシート、連節ブロック、根固ブロック、袋詰玉石、発電機、投光機等
出典：岐阜県発表資料「災害時緊急対策用資機材備蓄拠点の運用開始について」(平成29年8月)

■広域防災拠点
物資収集能力や、消防・警察・自衛隊等の応援部隊の活動拠点機能を持つ拠点

広域防災拠点位置図

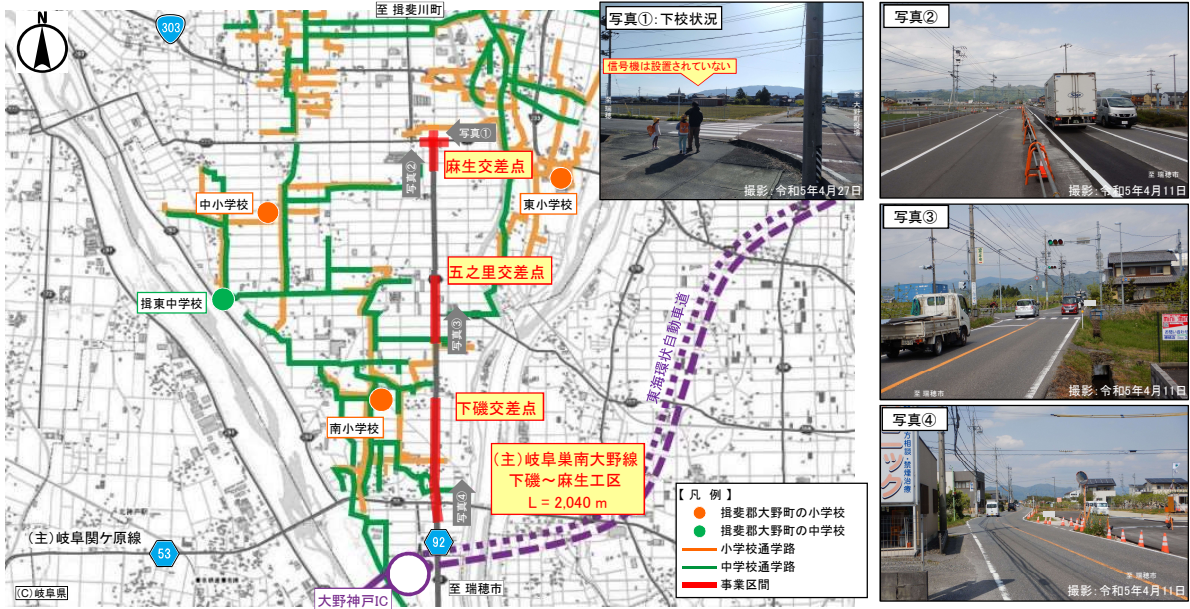
出典：岐阜県「岐阜県災害時広域受援計画」(令和4年3月)

5

事業の目的③

◆円滑で安全な交通環境の確保

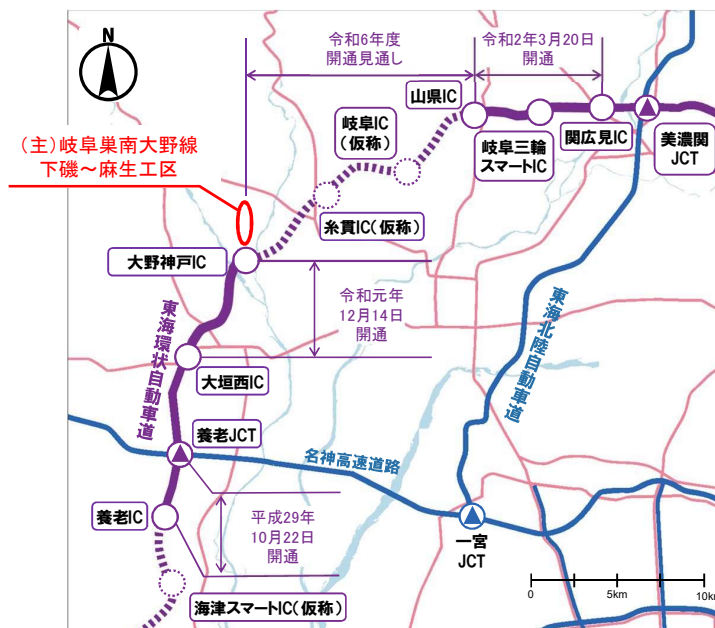
- 事業区間は、全区間に渡り歩道が設置されていないが、通学路に指定されている区間があるため、早急な整備が求められている。
- （主）岐阜県南大野線の整備により、円滑で安全な交通環境を確保。



6

事業を巡る社会経済情勢等の変化①

- 東海環状自動車道（西回り区間）の養老JCT～養老IC間が平成29年度に開通。令和元年度に関広見IC～山県IC間、大野神戸IC～大垣西IC間が開通。令和6年度に山県IC～大野神戸IC間、令和8年度に北勢IC～養老ICを含む全線が開通見込み。



7

事業を巡る社会経済情勢等の変化②

■大野神戸IC周辺では、神戸町で「神戸町西座倉土地区画整理事業」、大野町で「大野神戸IC周辺まちづくり整備事業」により大規模工業施設の造成工事や「西濃厚生病院」建設が進められており、東海環状自動車道へのアクセス向上が求められる。



8

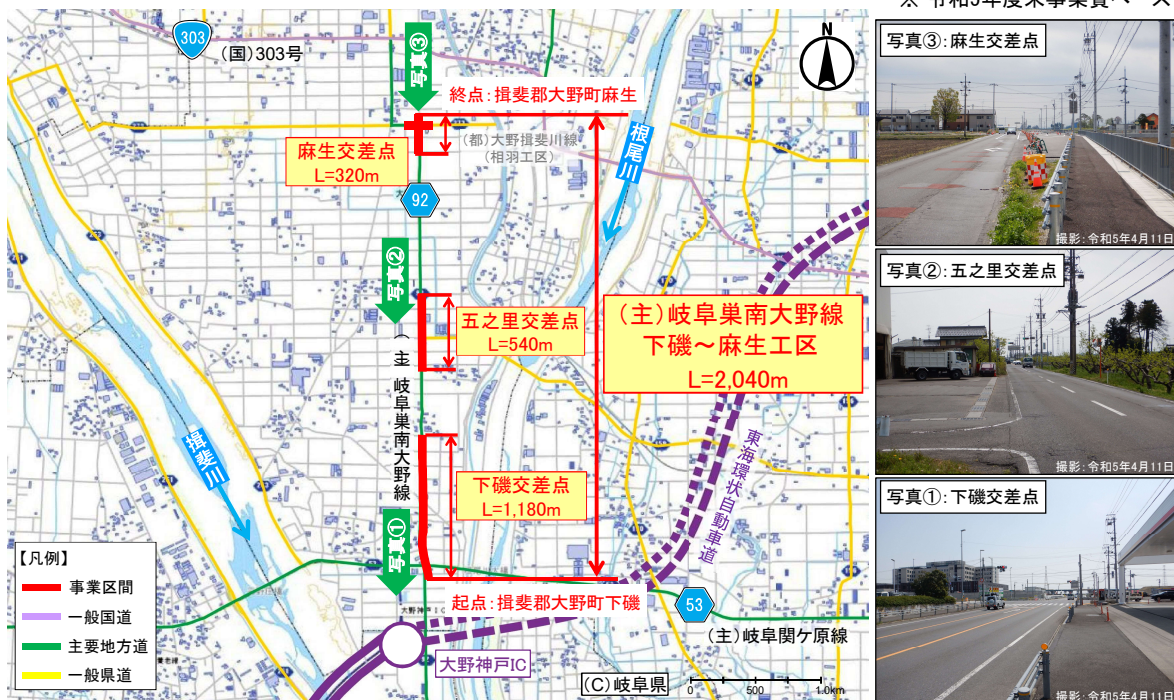
事業の進捗状況

全体進捗率 68%

用地補償取得率 68%

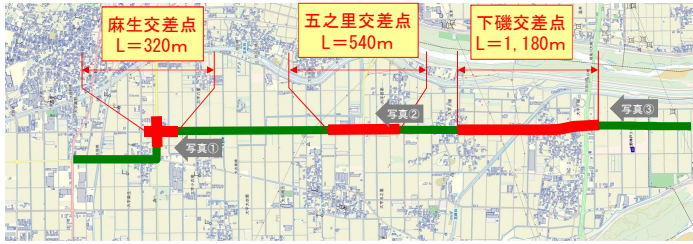
工事進捗率 68%

※ 令和5年度末事業費ベース



9

施工状況



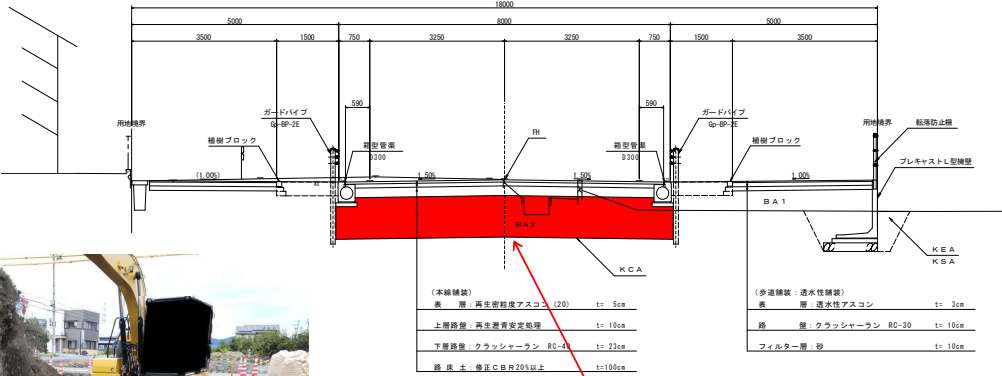
- ・麻生交差点、下磯交差点は、引き続き道路改良工事を実施
- ・五之里交差点は、用地買収を実施

10

コスト縮減の取り組み

◆発生土を安定処理工で路床盛土に流用

■発生土を処分場（サンドリサイクルセンター）へ搬出せず、安定処理工で路床盛土に流用することで残土処理費を削減。



安定処理工による路床盛土



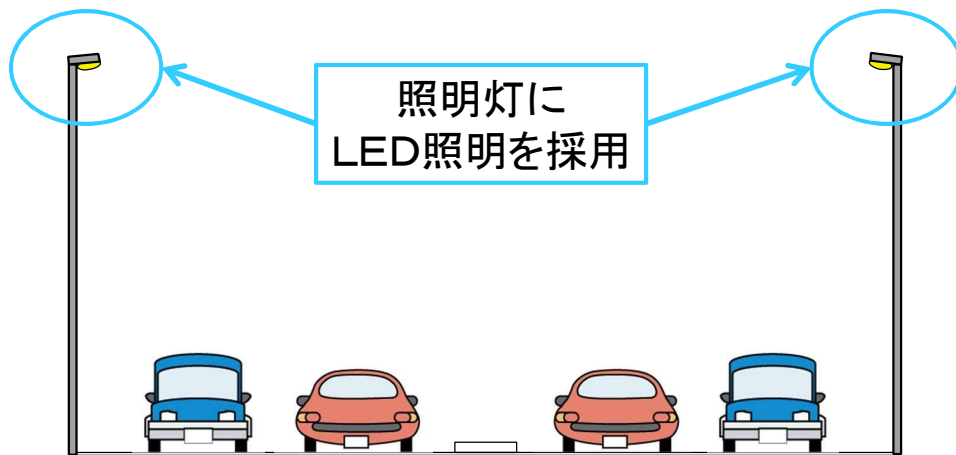
約1,300万円のコスト縮減

11

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照明を交差点部の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

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 13%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(平成30年度)} \\ 1.4 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

13

今後の方針（案）

○主要地方道 岐阜巣南大野線 下磯～麻生工区
の完成は、東海環状自動車道へのアクセス向上
と地域振興、災害時に有効に機能するネット
ワークの確保、円滑で安全な交通環境の確保に
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。



＝事業継続＝

令和5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「(主)岐阜県南大野線 下磯～麻生工区」

■事業内容

交差点改良 延長L=2.04km、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：H30)	(基準年：R5)	
事業期間		H25～R8	H25～R8	
費用 (億円)	事業費	15.7	22.4	
	維持管理費	0.5	0.6	
	合計(C)	16.2	23.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	18.7	22.2	
	走行経費減少便益	3.3	3.4	
	交通事故減少便益	0.1	0.2	
	合計(B)	22.1	25.7	
	費用対効果分析結果(B/C)	1.4	1.1	

※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

【費用の主な変化要因】

- ・工事経費率の上昇に伴う増額や労務費・資材費の増額により事業費が増加した。【3.2億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した費用が増加した。【3.6億円】

【便益の主な変化要因】

- ・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い、便益が増加した。【1.6億円】
- ・走行台キロの伸び率の更新に伴い、便益が減少した。【▲0.4億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した便益が増加した。【4.4億円】
- ・使用OD表の変更に伴い、便益が減少した【▲2.1億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の1.4から1.1に減少したが、費用便益比は1を上回っており、事業効果が確保される見通しである。

事業再評価 道路改築事業

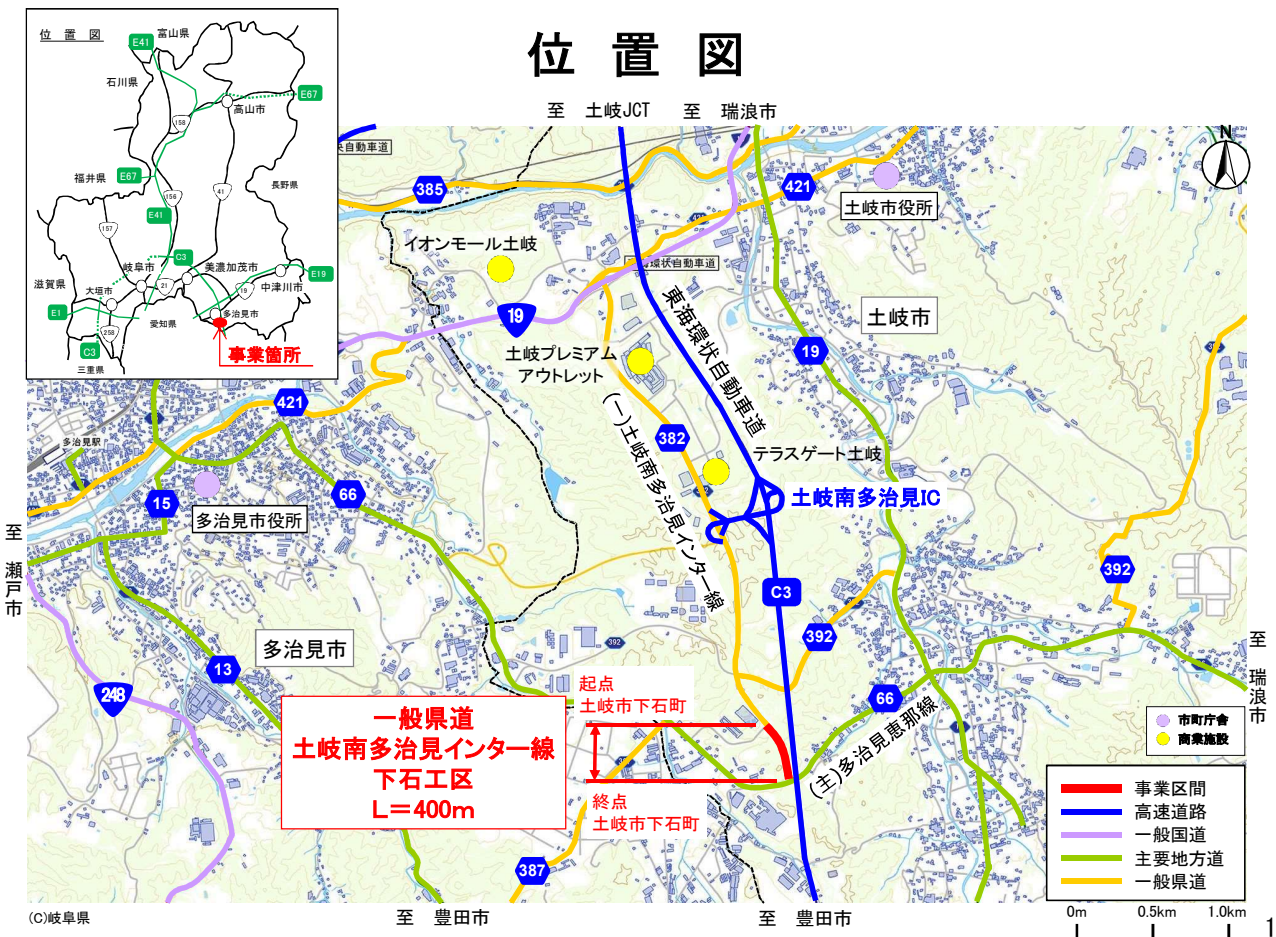
一般県道 土岐南多治見インター線

おろし
(下石工区)

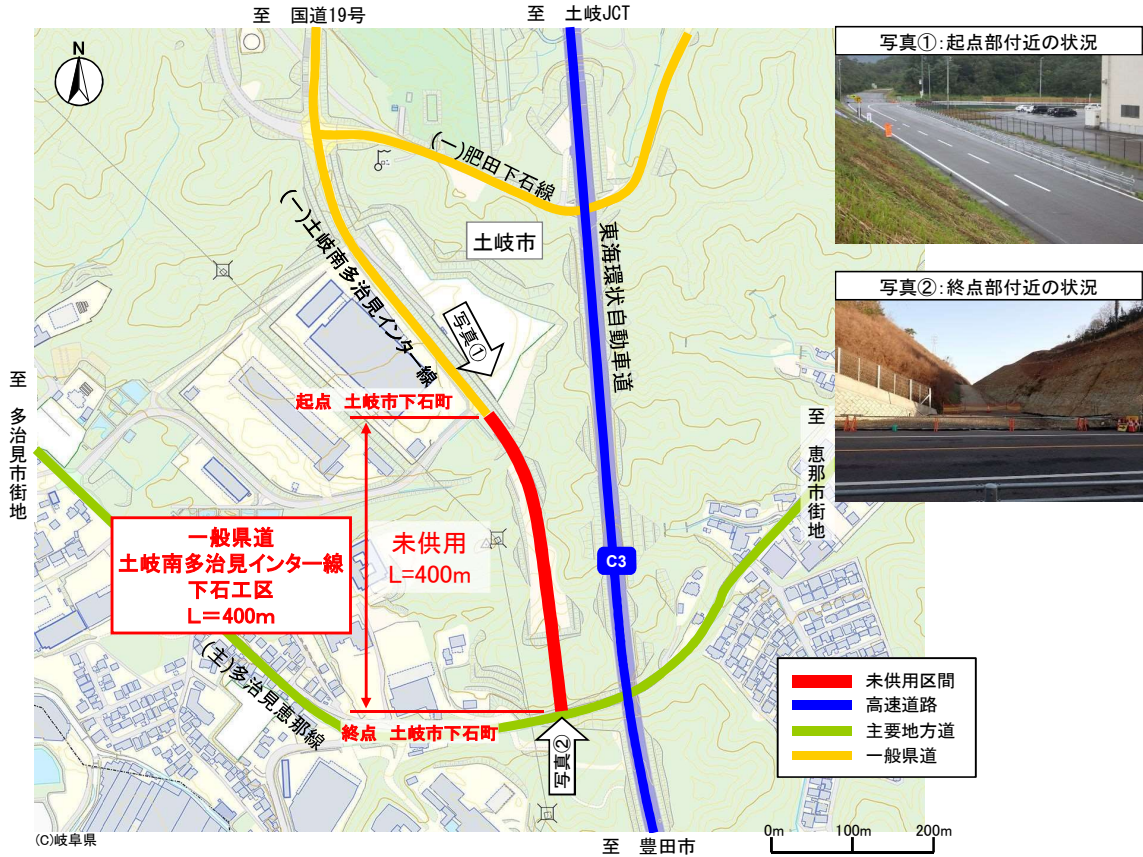
岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和5年8月7日



0



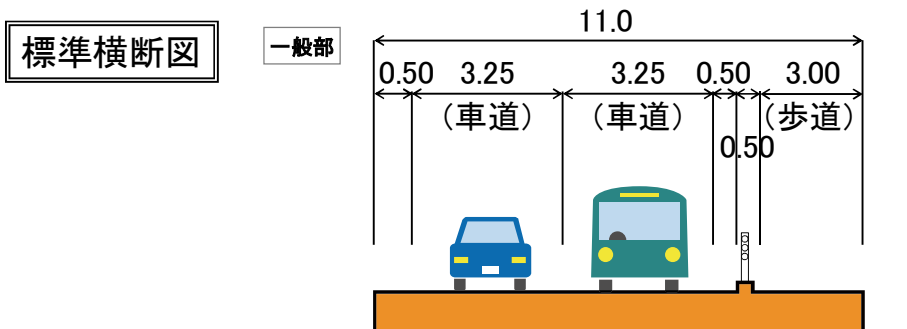
位置図 2



2

事業概要

- ◆ 起 終 点 : ときし おろしちよう 土岐市下石町地内
- ◆ 全体延長 : 400m
- ◆ 総事業費 : 約15億円
- ◆ 事業着手 : 平成24年度
- ◆ 完成予定 : 令和12年度
- ◆ 道路規格 : 第4種第1級
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m × 2車線
: 歩道 3.00m (片側)

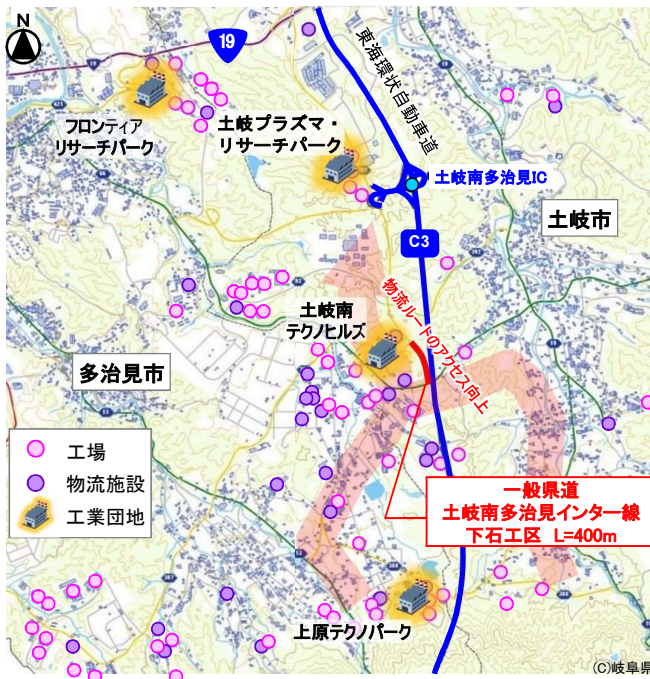


3

事業の目的①

活力：高速道路へのアクセス向上、産業振興の推進

- 東濃地域は日本最大の陶磁器生産拠点であり、窯業等出荷額が日本一。
- また、東海環状自動車道沿線は多くの工場や物流施設、工業団地が点在し、高速道路へのアクセス強化が重要。
- 土岐南多治見ICへのアクセス向上により、産業振興を支援。

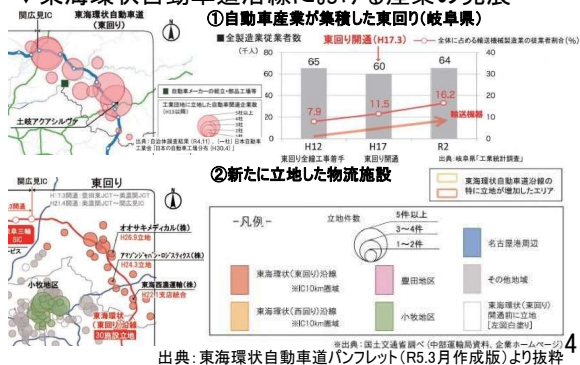


▼岐阜県における窯業等出荷額・全国シェア

品目	出荷額（百万円）	全国シェア
陶磁器製和飲食器	10,430	46.7%
陶磁器製洋飲食器	7,751	72.9%
内装タイル	4,771	76.3%
その他タイル	11,088	47.5%
陶磁器絵付品	1,154	39.5%
陶磁器用はい（坏）土	4,931	56.3%
上記6品目合計	40,125	54.1%

出典：R3年経済センサス

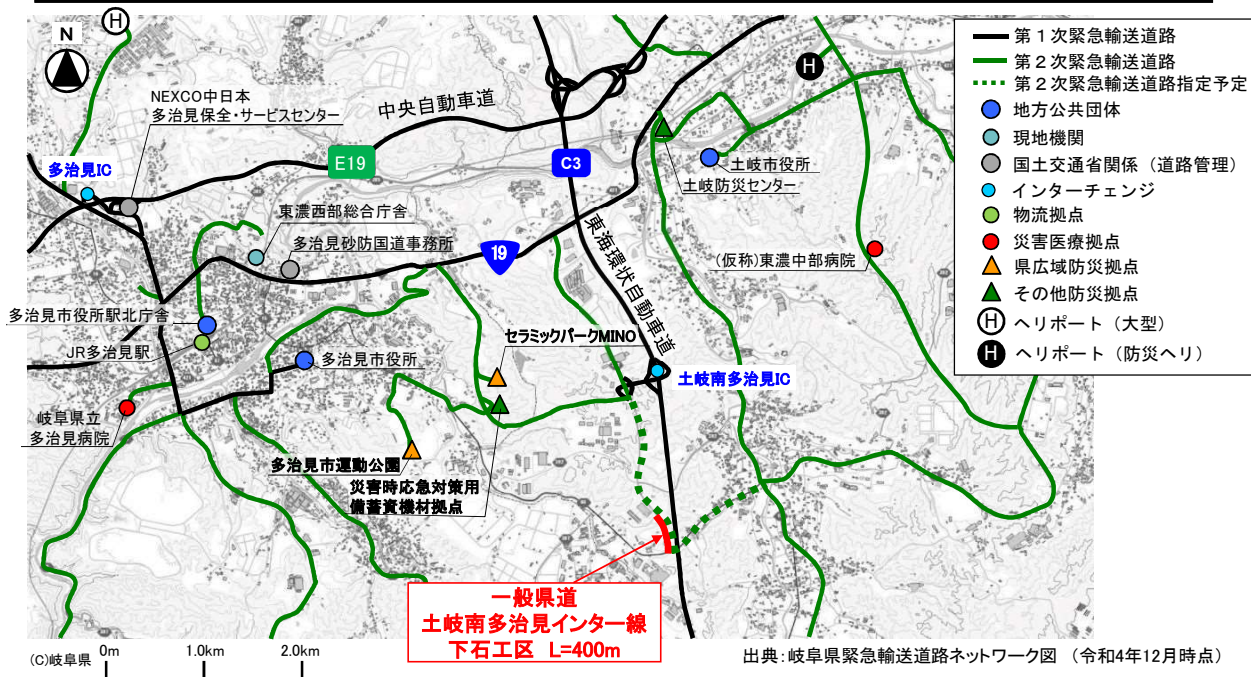
▼東海環状自動車道沿線における産業の発展



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

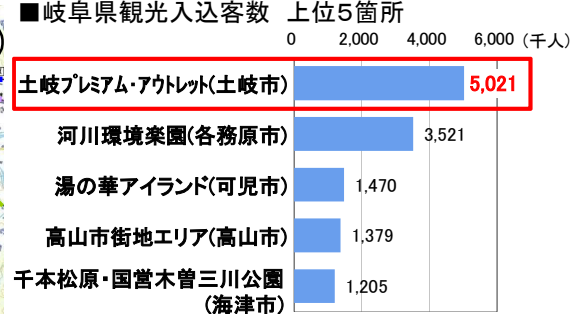
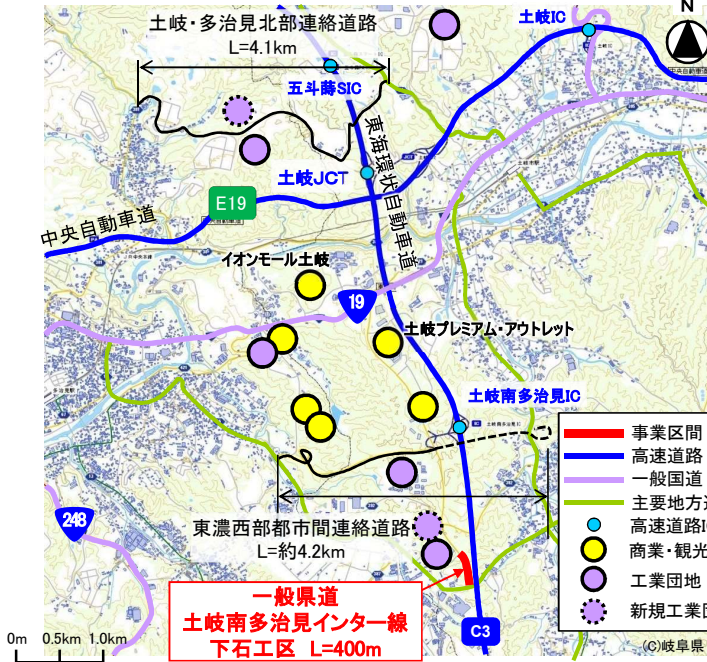
- 一般県道土岐南多治見インター線の土岐南多治見IC以北は第2次緊急輸送道路に指定。
- 当工区整備後は、土岐南多治見IC以南も第2次緊急輸送道路に指定予定。
- 土岐南多治見IC周辺には、防災拠点等があり、当工区の整備により災害時のネットワークを確保。



事業を巡る社会経済情勢の変化

◆新たな地域開発による交通集中への対応

- 周辺には県内で最も観光入込客数が多い大規模商業施設に加え、令和4年10月に東濃地区最大級の大型商業施設（イオンモール土岐）がオープン。
- さらに、新たな工業団地の整備も進んでいる。



事業の進捗状況

全体進捗率 76%*

用地補償進捗率 100%*

工事進捗率74%*



事業の施工状況

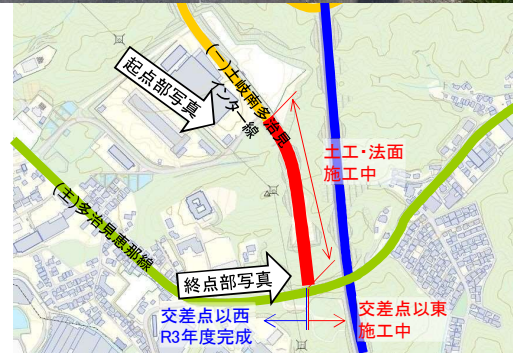


起点部付近の状況



終点部付近の状況

- ・土工および法面工を施工中
- ・終点部の多治見恵那線との交差部は、交差点以西の区間は令和3年度に完了し、現在は交差点以东の区間を施工中

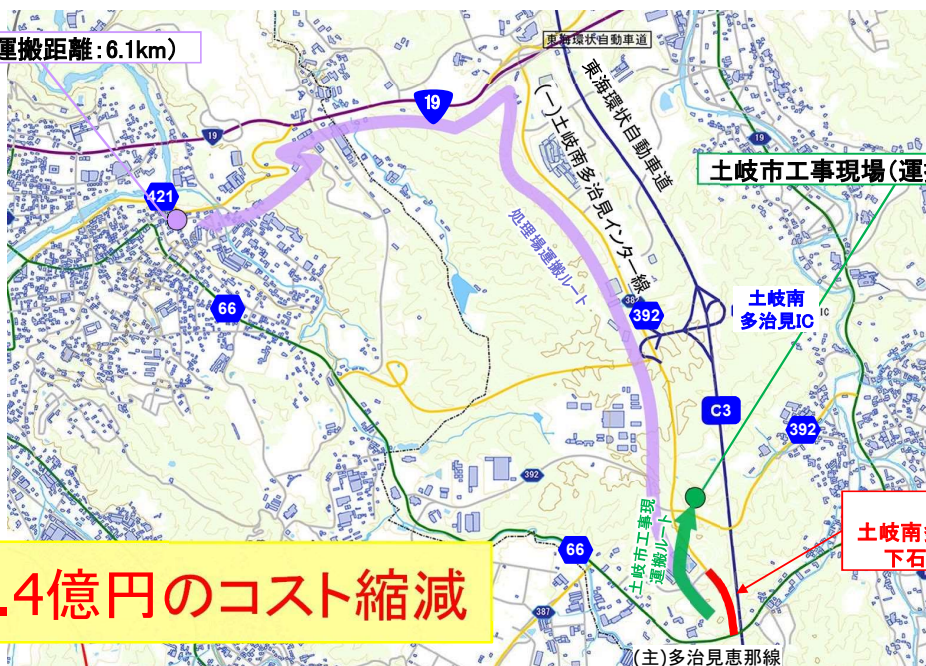


8

コスト縮減の取り組み

- ・発生土（約21.3万m³）を処理場へ搬出するのではなく、土岐市の工事に流用することで残土処理費の約10.4億円を削減

処理場(運搬距離:6.1km)



約10.4億円のコスト縮減

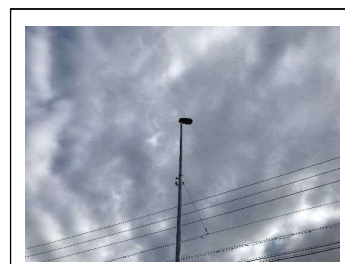
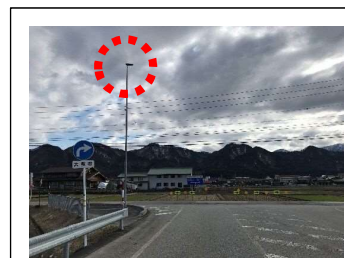
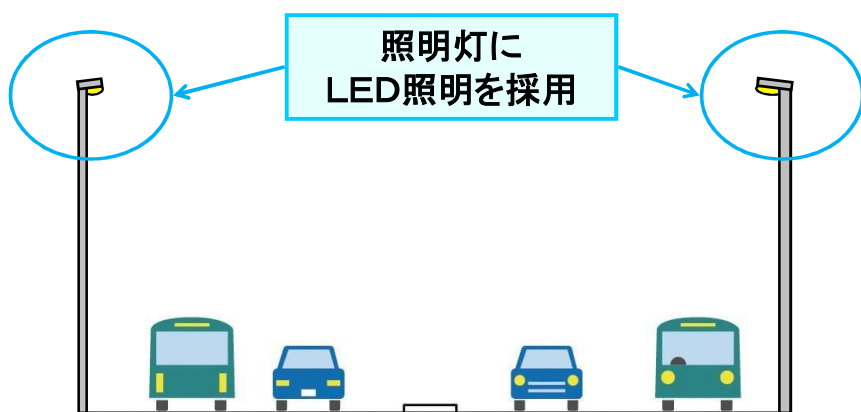
一般県道
土岐南多治見インター線
下石工区 L=400m

9

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照明を交差点部の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



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 86%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 13%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.5$$

前回再評価時
(H30年度)
1.9

※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)

○土岐南多治見インター線の完成は、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、早期完成の要望がある。



＝事業継続＝

令和5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 一般県道 土岐南多治見インター線

■事業内容

延長L=0.4km、車道幅員3.25m×2車線、歩道幅員3.00m（片側）

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H30)	(基準年：R5)	
事業期間		H24～R7	H24～R12	
費用 (億円)	事業費	10.9	16.0	
	維持管理費	0.1	0.1	
	合計（C）	11.0	16.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	17.6	20.2	
	走行経費減少便益	2.1	3.0	
	交通事故減少便益	0.8	0.2	
	合計（B）	20.5	23.4	
費用対効果分析結果（B／C）		1.9	1.5	

※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

【費用の主な変化要因】

- ・工事経費率の上昇に伴う増額や労務費・資材費の増額により事業費が増加した。【2.2億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した事業費が増加した。【2.9億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更に伴い計画交通量はやや減少したものの便益算定エリア拡大に伴い便益が増加した。【3.2億円】
- ・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い便益が増加した。【1.4億円】
- ・事業期間が延長されたことに伴い便益が減少した。【▲5.9億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した便益が増加した。【4.2億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の1.9から1.5に減少したが、費用便益比は1を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。

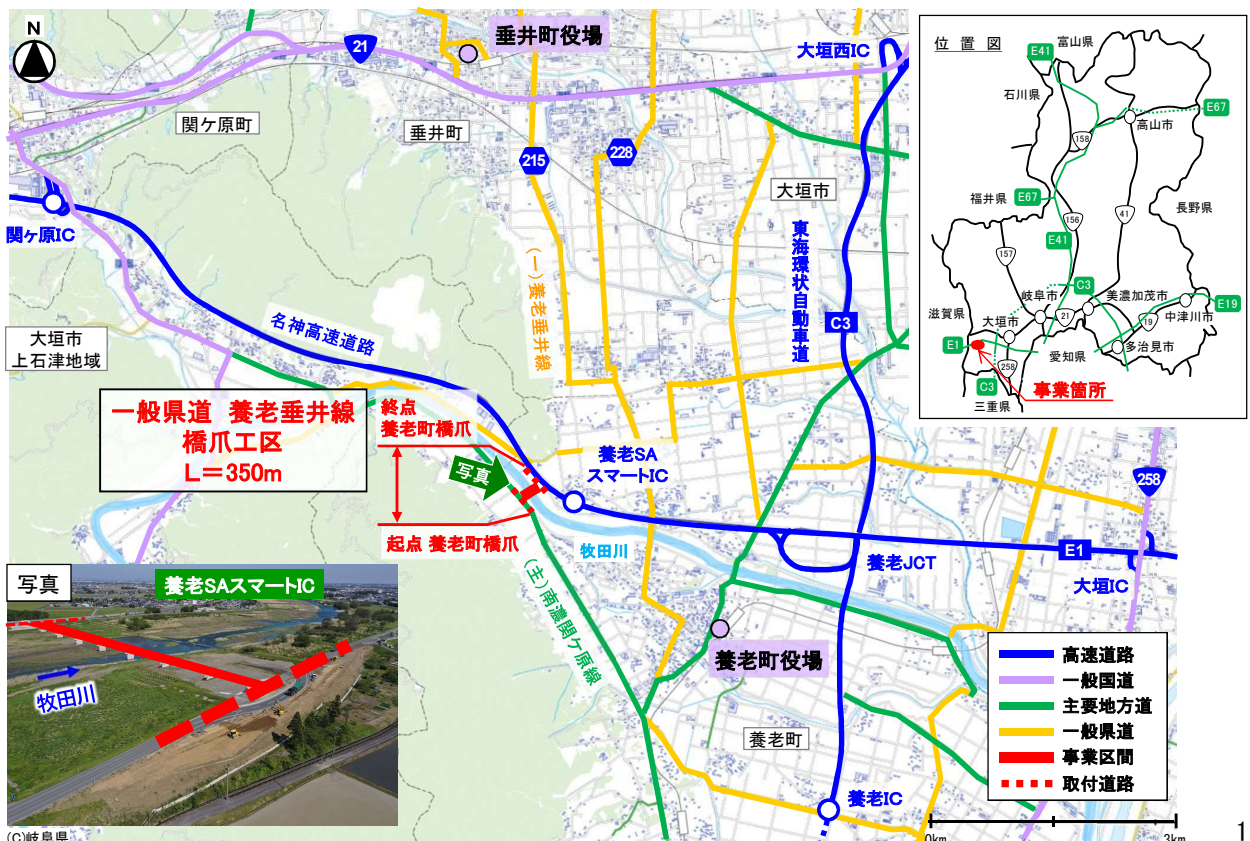
事業再評価 道路改築事業

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5年8月7日



位置図 1



位置図 2

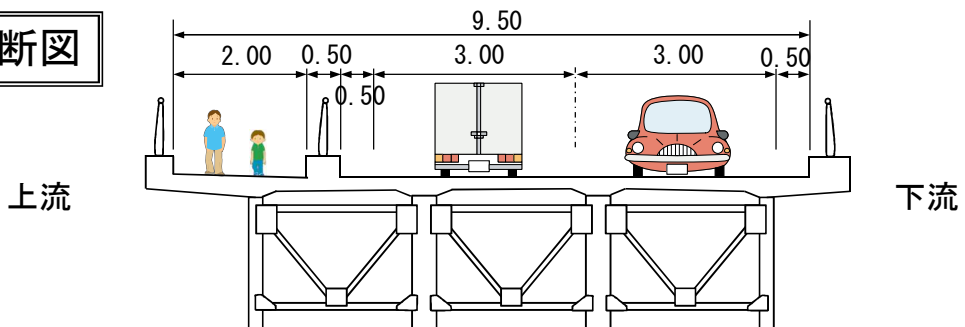


2

事業概要

- ようろうぐんようろうちょうはしづめ
- ◆ 起 終 点 : 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31億円
 - ◆ 事業着手 : 平成27年度
 - ◆ 完成予定 : 令和 7年度
 - ◆ 道路規格 : 第3種第3級
 - ◆ 幅 員 : 車道 3.00m × 2車線
: 歩道 2.00m (片側)

標準横断図

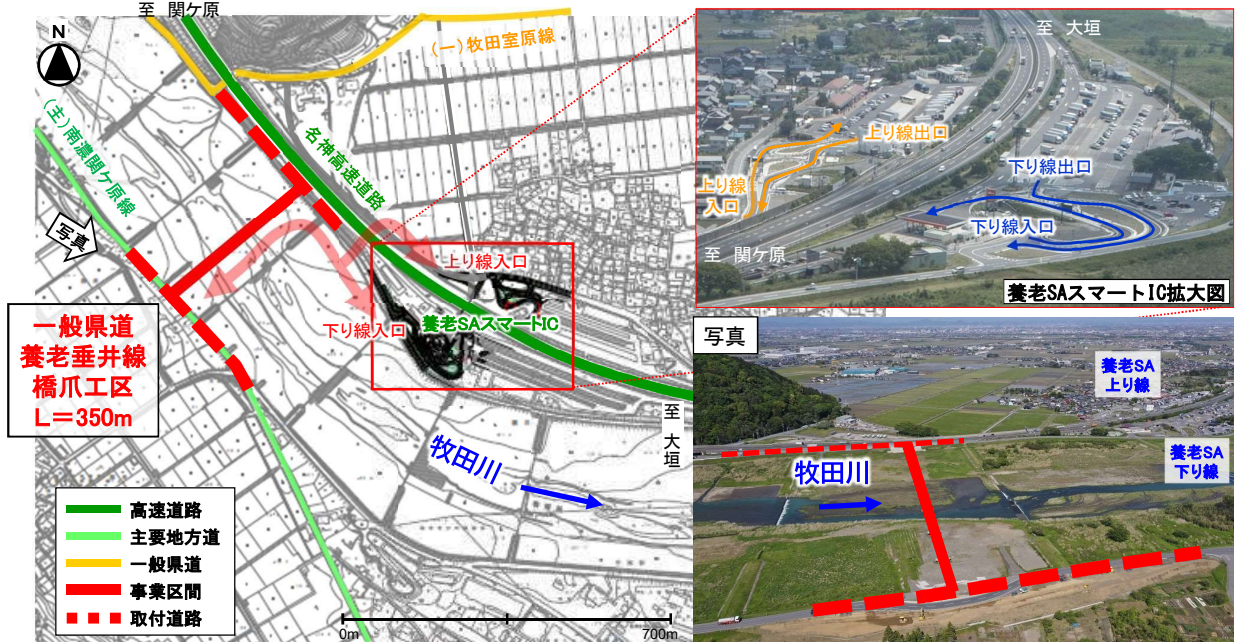


3

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

- 名神高速道路養老SAスマートICと連携した新たなネットワークを形成し、名神高速道路との連絡を強化

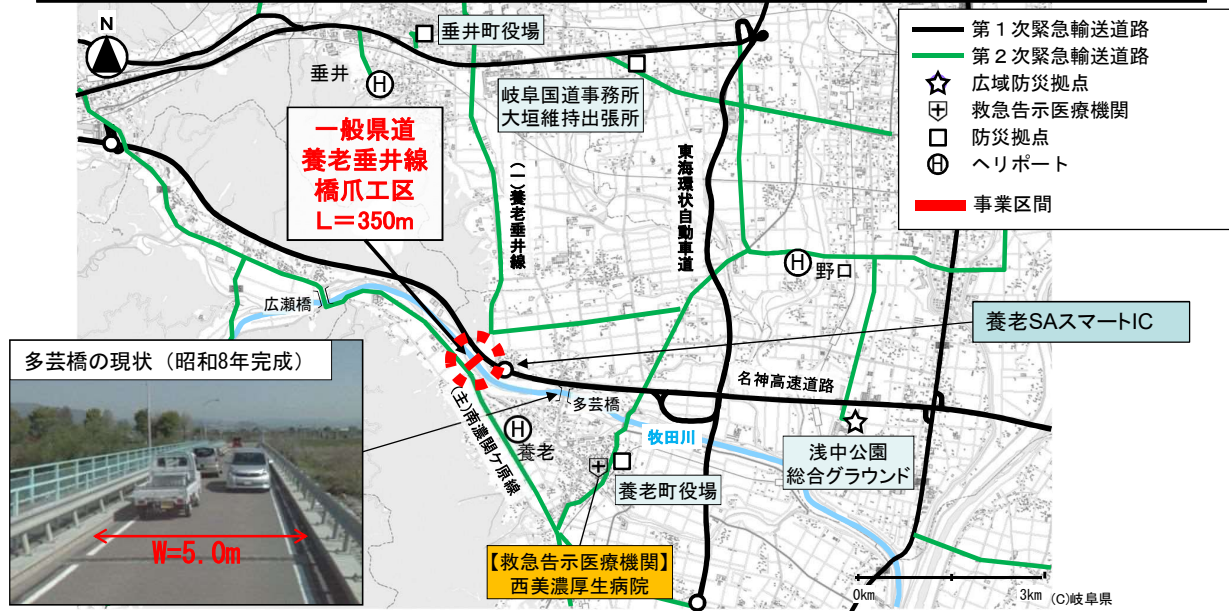


4

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 救急告示医療機関へのアクセスの向上による 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
- 救急告示医療機関へのアクセスの向上に寄与し、地域住民の安全性を確保

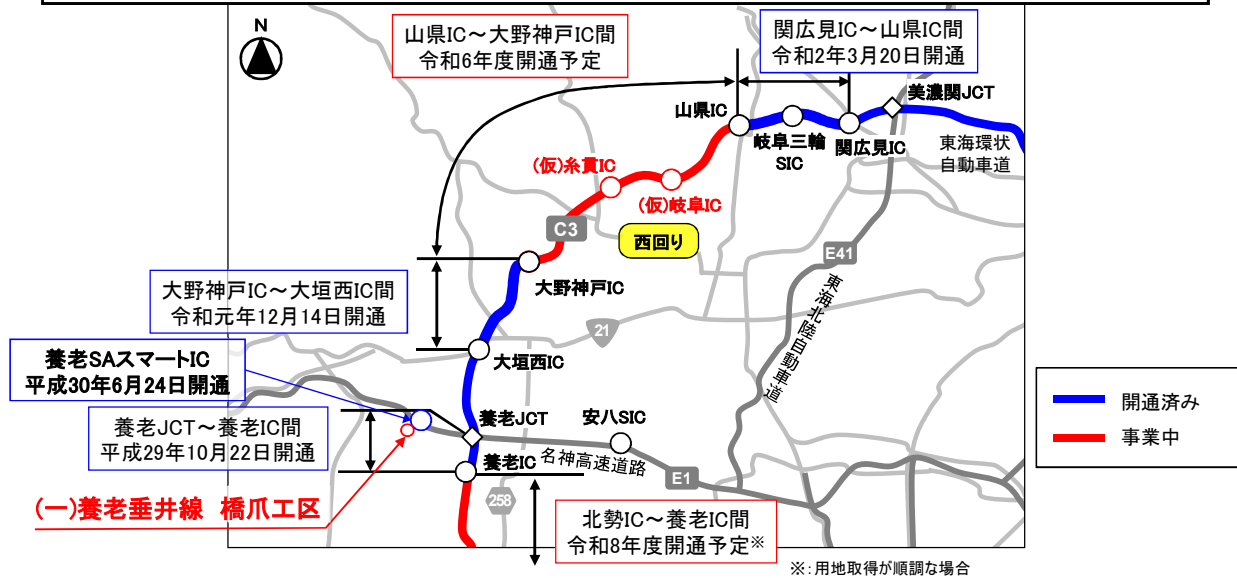


5

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

- 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。また令和元年度に関広見IC～山県IC間、大野神戸IC～大垣西IC間が開通。その後も令和6年度までに山県IC～大野神戸IC間、令和8年度までに北勢IC～養老ICを含む全線が開通する見込み
- 養老SAスマートICを経由した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

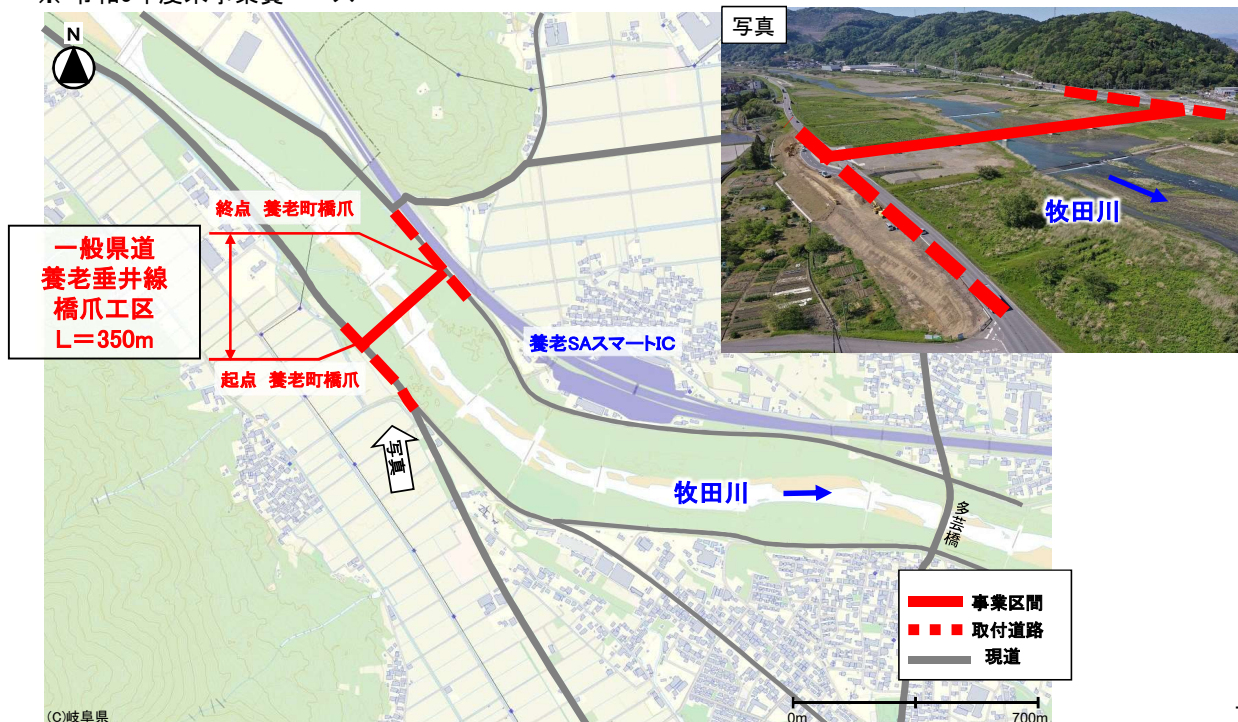
事業の進捗状況

全体進捗率 69%※

用地補償進捗率 100%※

工事進捗率 68%※

※ 令和5年度末事業費ベース



7

事業の施工状況



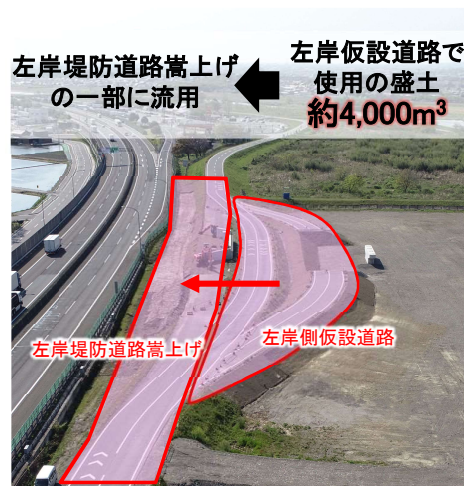
- ・令和5年5月に橋梁の下部工が完了
- ・橋梁本体工事の進捗率約40%(令和5年3月末時点)
- ・現在、橋梁の上部工(製作中)および堤防道路の工事を推進

8

コスト縮減の取り組み

◆左岸仮設道路の盛土を左岸堤防道路の嵩上げに流用

- 左岸堤防道路の嵩上げの一部に左岸仮設道路の盛土(約4,000m³)を流用
- 盛土等の流用、残土処分費の削減により、約4,800万円のコストを縮減



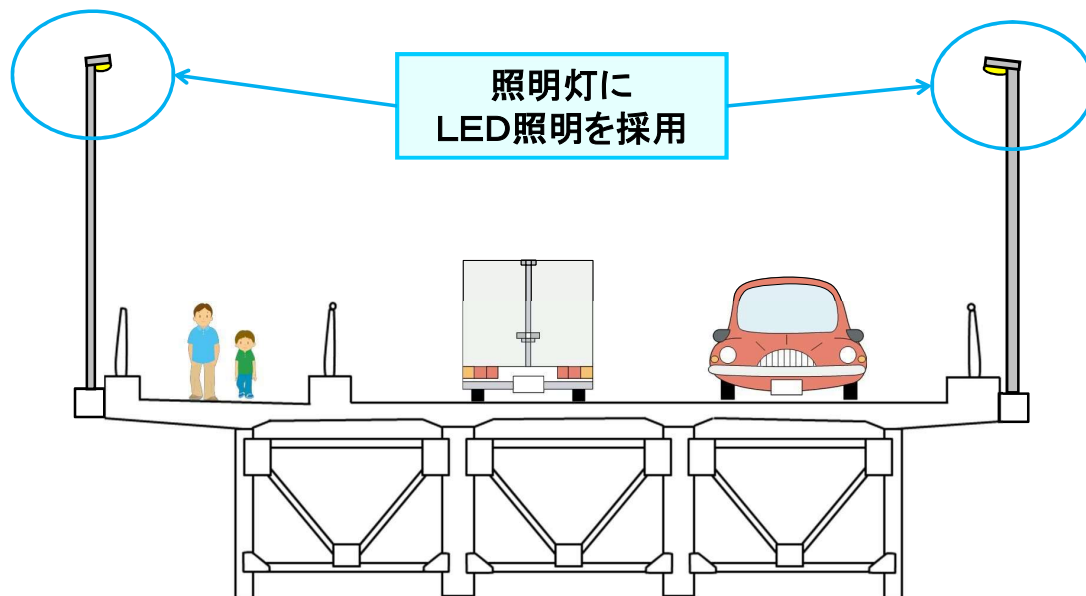
約4,800万円のコスト縮減

9

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低減



10

自然環境への配慮

◆河川内への橋脚設置における河川環境への配慮

- 極力、瀬替えを行わないよう、現状の滞筋を活かし、左岸側からと右岸側からそれぞれ施工。
- 河川環境へ配慮し、工事で発生する濁水进行处理するために沈砂池を設置。



沈砂池の設置

11

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 85%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 13%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.7 \text{ (全体)} \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(R1年度)} \\ 2.3 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル(国土交通省R4.2)に基づき算出

12

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＝

13

令和5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 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：R1)	(基準年：R5)	
事業期間		H26～R5	H26～R7	
費用 (億円)	事業費	22.1	31.0	
	維持管理費	1.4	1.5	
	合計(C)	23.5	32.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	46.1	47.1	
	走行経費減少便益	6.3	7.6	
	交通事故減少便益	1.1	1.0	
	合計(B)	53.5	55.7	
費用対効果分析結果(B/C)		2.3	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】

- ・橋梁工事費の増加【6.0億円】
- ・費用を現在価値化する際の基準年を令和元年度から令和5年度に変更したことによる影響【3.0億円】

【便益】

- ・評価基準年の更新により、現在価値化した便益が増加した。【7.3億円】
- ・事業期間が延長されたことに伴い便益が減少した。【▲4.7億円】
- ・使用OD表の変更に伴い計画交通量が減少し、便益が減少した。【▲0.7億円】
- ・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い便益が増加した。【0.3億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の2.3から1.7に減少したが、費用便益比は1を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。

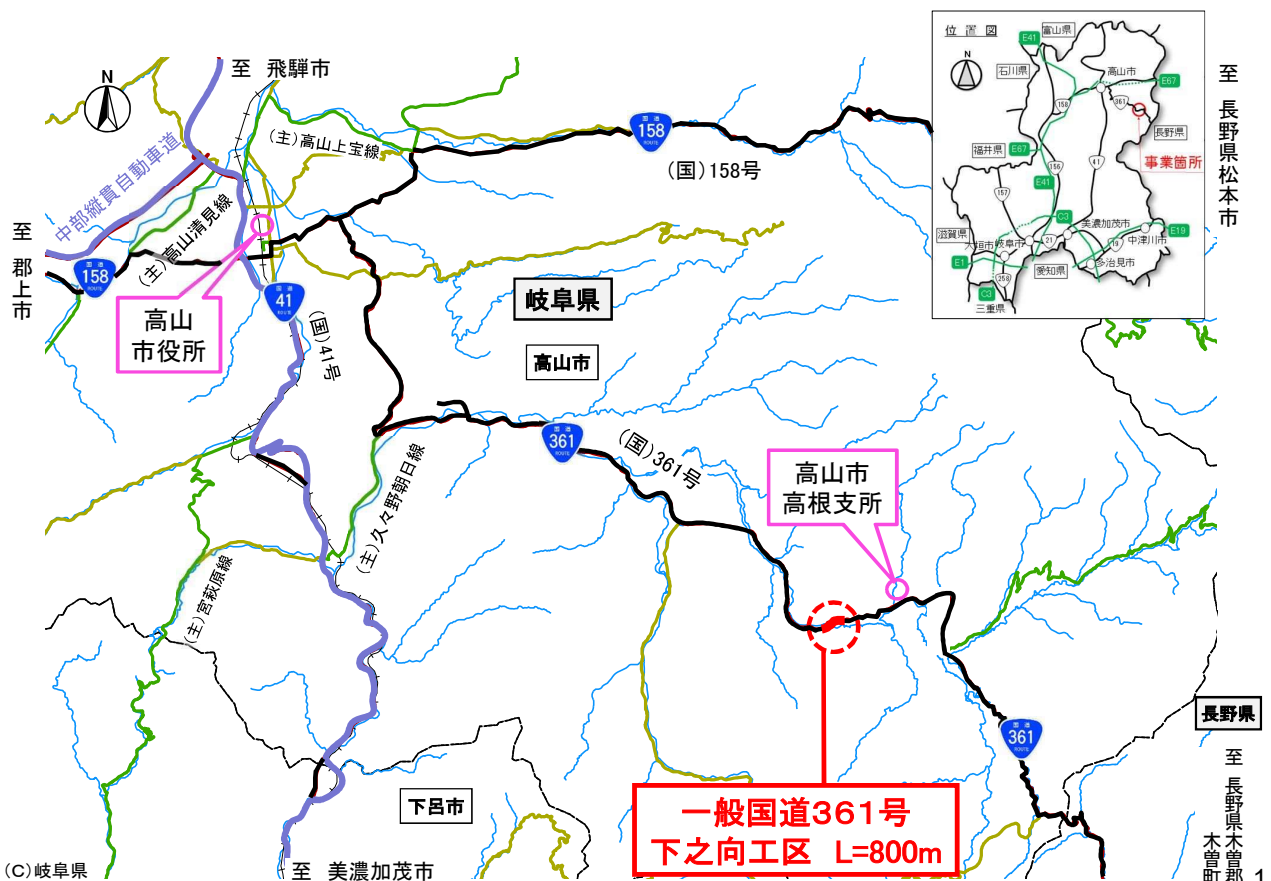
事業再評価 道路改築事業

一般国道361号 しものむかい (下之向工区)

県土整備部 道路建設課
令和5年8月7日



位置図 1



位置図 2

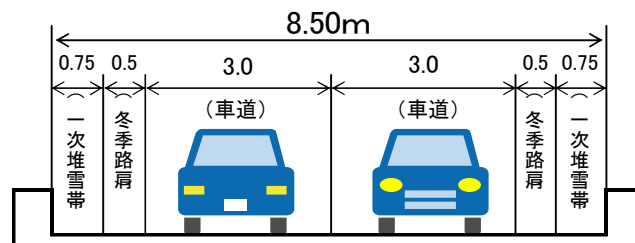


2

事業概要

- ◆起 終 点 : たか やま し たか ね まち しものむかい 高山市高根町下之向
- ◆全体延長 : 800m (うち橋梁延長 : 150m)
- ◆総事業費 : 約24億円
- ◆事業着手 : 平成30年度
- ◆完成予定 : 令和11年度
- ◆道路規格 : 第3種第3級
- ◆幅 員 : 車道 3.0m × 2車線
自歩道 なし
一次堆雪帯 0.75m × 2車線

標準横断面図

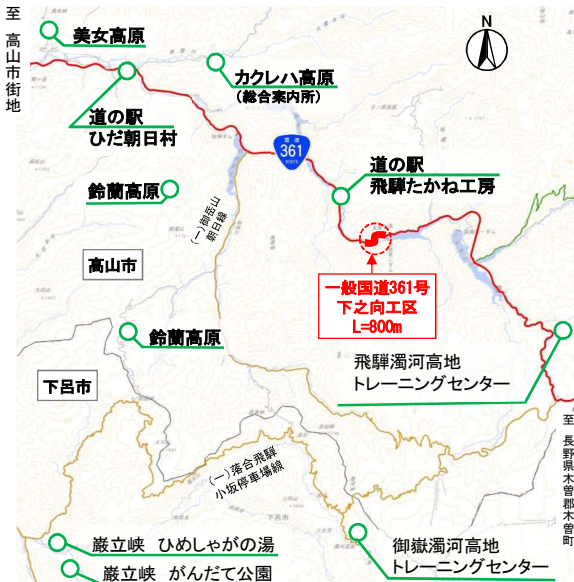


3

事業の目的①

活力：観光交流や産業振興の促進

- 高山市高根町周辺は観光施設が点在しており、県内外から多くの観光客が来訪。
- 本事業の整備により、国道361号が連続的に2車線整備され、観光周遊による観光客の増加や関連産業の活性化が期待。



◆ 周辺観光施設の観光入込客数

観光施設	市町村	観光入込客数(R3)
道の駅「ひだ朝日村」	高山市	2.5万人
道の駅「飛騨たかね工房」	高山市	0.9万人※
鈴蘭高原・カクレハ高原 ・美女高原	高山市	3.0万人

※R3 観光入込客数未調査につき、R2年の観光入込客数
出典：岐阜県観光入込客統計調査(R3、R2)



道の駅「ひだ朝日村」

道の駅「飛騨たかね工房」

美女高原

出典：飛騨高山市観光公式サイト

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

- 本路線は、第二次緊急輸送道路に指定されており、狭隘区間を解消することにより、災害時の緊急輸送機能が向上。

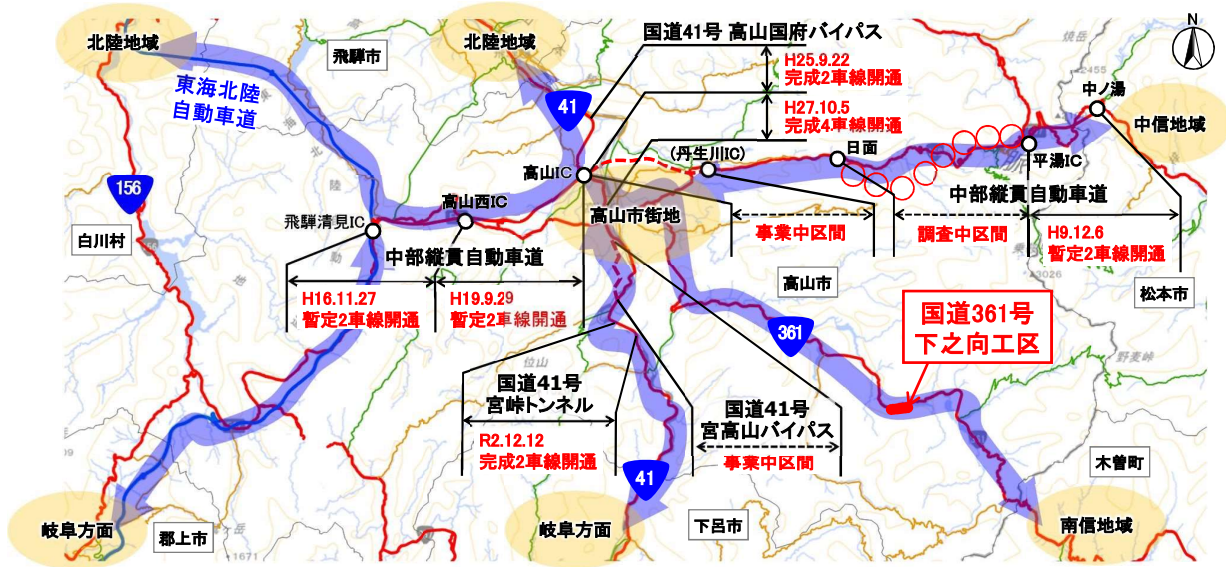


- 【凡例】
- 第1次緊急輸送道路
 - 第2次緊急輸送道路
 - 行政機関
 - 医療施設
 - 防災拠点

事業を巡る社会情勢等の変化

◆周辺主要路線の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、令和2年12月に国道41号宮峠トンネルが開通。現在も多くの地域、路線で、道路ネットワークの整備が推進。
- また、地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりモデル観光地として、「松本・高山エリア」が令和5年3月28日に指定されるなど、道路ネットワーク整備の必要性が増加。



6

事業の進捗状況

全体進捗率 12%*

用地補償進捗率 100%*

工事進捗率 11%*

※ 令和5年度末事業費ベース



7

事業の施工状況



- ・ 令和4年度より取付道路区間における盛土工事に着手
- ・ 令和5年度中に工区内全区間の用地買収・補償完了予定



至 長野県木曾郡木曾町

コスト縮減の取り組み

- ・ 近隣の災害復旧工事からの発生土を活用することにより、土砂購入費約1.3億円を削減。



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、新設する橋梁部の照明灯に採用し、蛍光灯を用いた場合に比べ、環境負荷を低減。



凡例
— 事業対象区間
— 改良区間



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 93.4%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 6.4%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 0.2%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.5 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

11

今後の方針(案)

○一般国道361号 下之向工区は、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



=事業継続=

令和5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「(国)361号 下之向工区」

■事業内容

バイパス整備 延長L=0.8km、幅員W=8.5m

■費用対効果分析結果

区分		新規事業採択時	今回	備考
		(基準年：H30)	(基準年：R5)	
事業期間		H31～H38	H30～R11	
費用 (億円)	事業費	11.1	19.5	
	維持管理費	0.8	0.8	
	合計(C)	11.9	20.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	15.5	27.5	
	走行経費減少便益	1.2	1.9	
	交通事故減少便益	0.1	0.1	
	合計(B)	16.8	29.5	
費用対効果分析結果(B/C)		1.4	1.5	

※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。

■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

【費用の主な変化要因】

- ・工事経費率の上昇に伴う増額や労務費・資材費の増額により事業費が増加した。【4.8億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した費用が増加した。【3.6億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更に伴い計画交通量はやや減少したものの、便益算定エリアの見直しに伴い便益が増加した。【5.4億円】
- ・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い、便益が増加した。【2.0億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した便益が増加した。【5.3億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、新規事業採択時の1.4から1.5に増加し、費用便益比は1.0を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。