

【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）	
・公共事業再評価について	・・・ p. 5
1）道路改築事業（地域高規格道路補助）	
「（一）扶桑各務原線 新愛岐道路」	・・・ p. 7
2）道路改築事業（高規格 IC アクセス道路補助）	
「（国）256号 高富バイパス工区」	・・・ p. 17

令和5年度 再評価対象箇所一覧表 11月15日審議箇所

〔国土整備部 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) 用地補償費 工事費等	実施済み額 (百万円) 用地補償費 工事費等			進捗率 (%) 用地補償費 工事費等		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)	実施事業量 (km)	事業 実施率		用地補償費	工事費等	用地補償費	工事費等	用地補償費									
1	道路改築事業 (地域高規格 道路補助)	(一)扶桑各務原線 新愛成道路	愛知県丹羽 郡扶桑町～ 各務原市	H17	R11	1.80	0.00	0.0%	17,600 1,790 15,810	8,400 1,780 6,620	48.0% 99.0% 42.0%	18	・渋滞緩和による 円滑な交通の確 保 ・隣接県との観光・ 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	—	・周辺開発の進 展 ・事業継続、早 期完成を要望	・河川環境へ の配慮	・他工事流用 土の活用 ・合理的な上 部工形式の 採用	1.5 (1.7)	継続	前回 再評価 R3 事業費増 及び事業 期間の延 長のため			
2	道路改築事業 (高規格のアク セス道路補助)	(国)256号 高富ハイパス工区	山県市	H8	R13	3.83	2.75	71.8%	15,500 3,927 11,573	12,995 3,168 9,827	84.0% 81.0% 85.0%	32	・東海環状自動車 道へのアクセス向 上と産業振興の推 進 ・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	—	・東海環状自動車 道の整備、早 期完成を要望	環境負荷低 減	現場発土 の流用	1.3 (1.4)	継続	前回 再評価 R2 事業期間 の延長の ため			

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	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5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（地域連携推進事業） 一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路
事業実施箇所	愛知県丹羽郡扶桑町小淵 ～岐阜県各務原市鷺沼大伊木町		事業主体 岐阜県
採択年度	平成17年度	完了予定年度	令和11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	<p>一般県道扶桑各務原線は、愛知県丹羽郡扶桑町を起点とし各務原市に至る路線である。当該事業はこのうち木曾川渡河部の1.8km区間を整備するものであり、渋滞緩和による円滑な交通の確保、隣接県との産業振興の推進、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：L=1,800m 車道幅員：3.25m×2車線 自転車歩行者道幅員：3.0m（土工部両側、橋梁部片側）</p> <p>主要構造物：新愛岐大橋（仮称）L=870m</p>		
概要図			
位置図			

令和5年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	2	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道256号 高富バイパス
事業実施箇所	やまがたしきが やまがたしいきみ 山県市佐賀～山県市伊佐美		事業主体 岐阜県
採択年度	平成8年度	完了予定年度	令和13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	<p>一般国道256号は、岐阜県岐阜市を起点とし、山県市、中濃及び東濃地域を經由して、長野県飯田市に至る延長約247km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、このうち岐阜市・山県市境から山県市内の約3.8kmのバイパスを整備するものであり、東海環状自動車道「山県IC」へのアクセス向上、産業振興の推進、渋滞緩和によ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 L=3,830m</p> <p>車道幅員：3.25×4車線（山県IC以南）：3.25×2車線（山県IC以北）</p>		
概要図			

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11月15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

◇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

事業再評価 道路改築事業

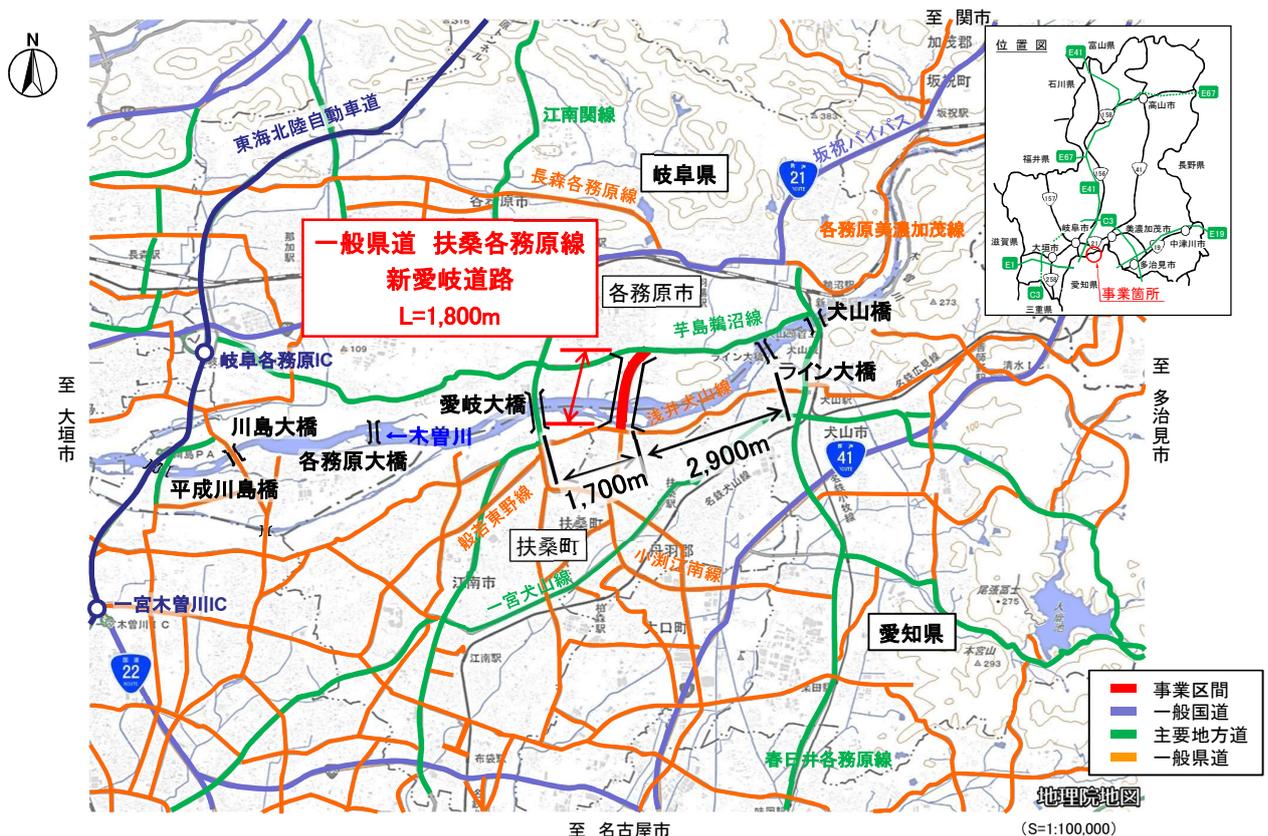
ふそう かかみがはら
一般県道 扶桑各務原線

しんあいぎ どうろ
新愛岐道路

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和5年11月15日



位置図 1



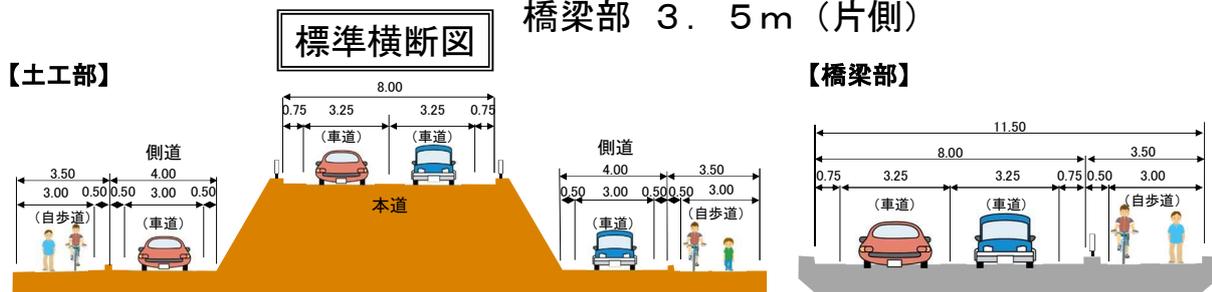
位置図 2



2

事業概要

- ◆起 終 点：愛知県丹羽郡扶桑町小淵～岐阜県各務原市鷺沼大伊木町
- ◆全体延長：1,800m（うち橋梁延長：870m）
- ◆総事業費：176億円（取付部：35億円、橋梁部：141億円）
 - 岐阜県：91億円（取付道路：35億円、橋梁部：56億円）
 - 愛知県：85億円（取付道路：0億円、橋梁部：85億円）
- ◆事業着手：平成17年度
- ◆完 成：令和11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 土工部 3.5m（両側）
 - 橋梁部 3.5m（片側）



3

事業の目的①

活力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 愛岐大橋、ライン大橋を中心に主要渋滞箇所が点在し、周辺道路では朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生
- 当該区間の整備により、木曾川渡河部の交通が転換し、円滑な交通を確保



主要渋滞箇所：岐阜県主要渋滞箇所（令和4年8月時点）
愛知県主要渋滞箇所（令和4年9月時点）

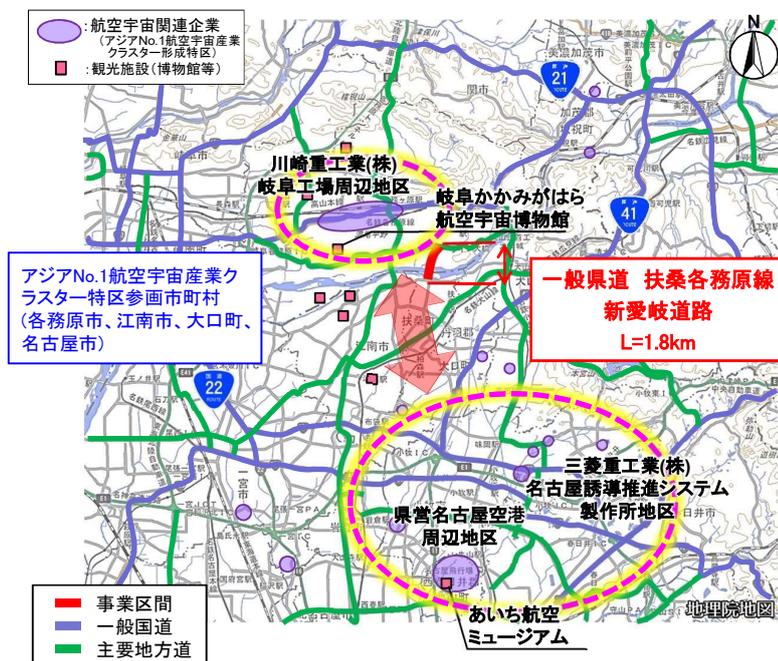
交通量：愛岐大橋の整備前交通量：平成27道路交通センサ
愛岐大橋の整備後交通量
及びライン大橋の交通量；新愛岐大橋（仮称）整備後の交通量推計結果（H27ODベース）



事業の目的②

活力：隣接県との観光・産業振興の推進

- 周辺では航空宇宙産業の関連企業や博物館等の観光施設などが立地
- 木曾川渡河部のボトルネックを緩和し、観光・産業振興を促進



■岐阜かかみがはら航空宇宙博物館



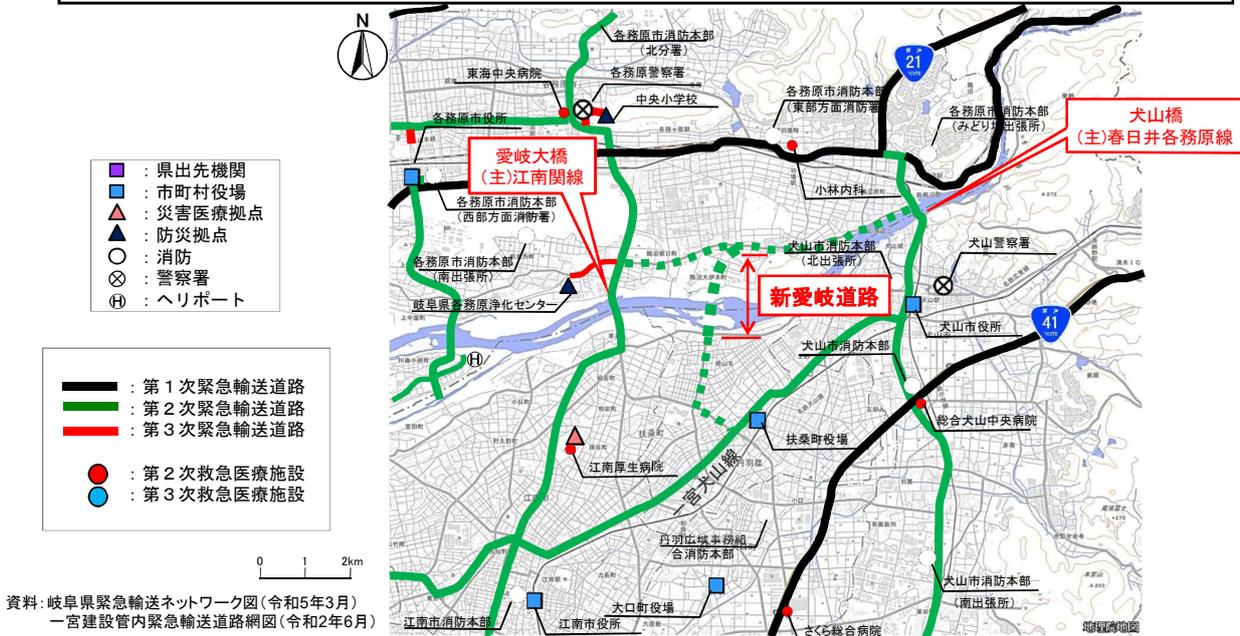
■あいち航空ミュージアム



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の確保

- 当該区間に並行し、上流側に犬山橋（春日井各務原線）、下流側に愛岐大橋（江南関線）が第2次緊急輸送道路に指定されている。
- 新愛岐道路の整備により、災害時の救急活動を支援（完成後、第2次緊急輸送道路に追加指定予定）



6

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆周辺開発の進展

- 新愛岐道路から北に約3 kmの地点にテックフォルテ各務原（旧各務山工業団地）を一部供用中。
- 周辺開発の進展により、岐阜県・愛知県間の物流需要の増加が見込まれる。



7

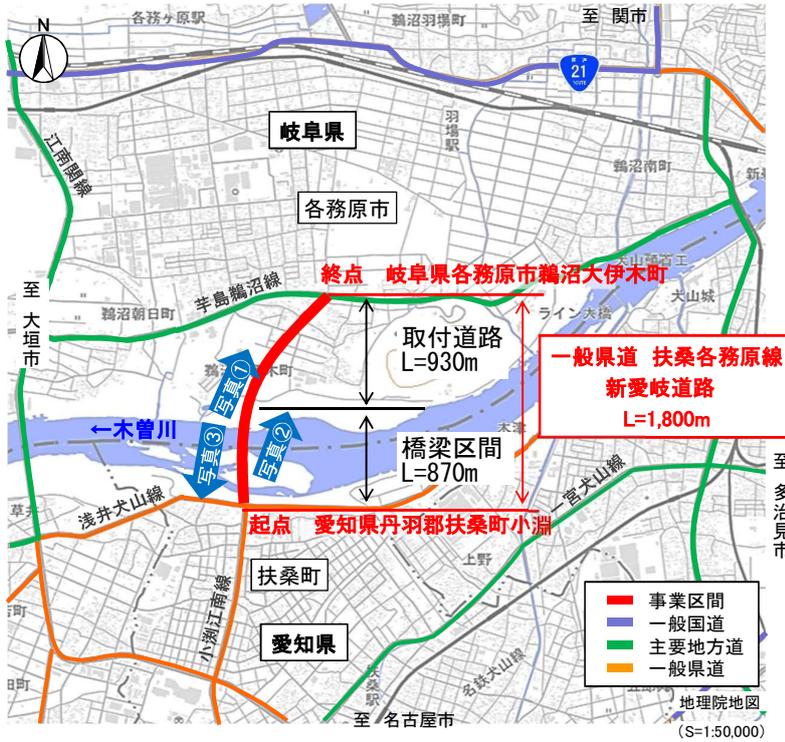
事業の進捗状況

全体進捗率 48%

用地補償進捗率 99%

工事等進捗率 42%

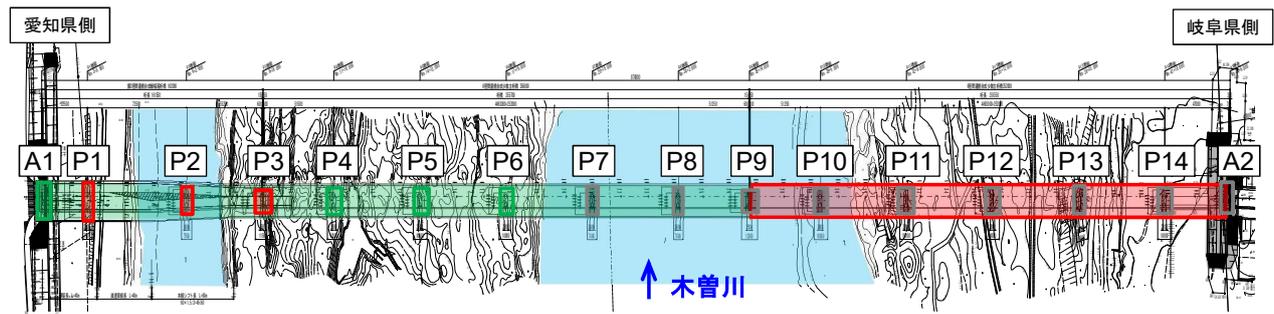
※ 令和5年度末事業費ベース



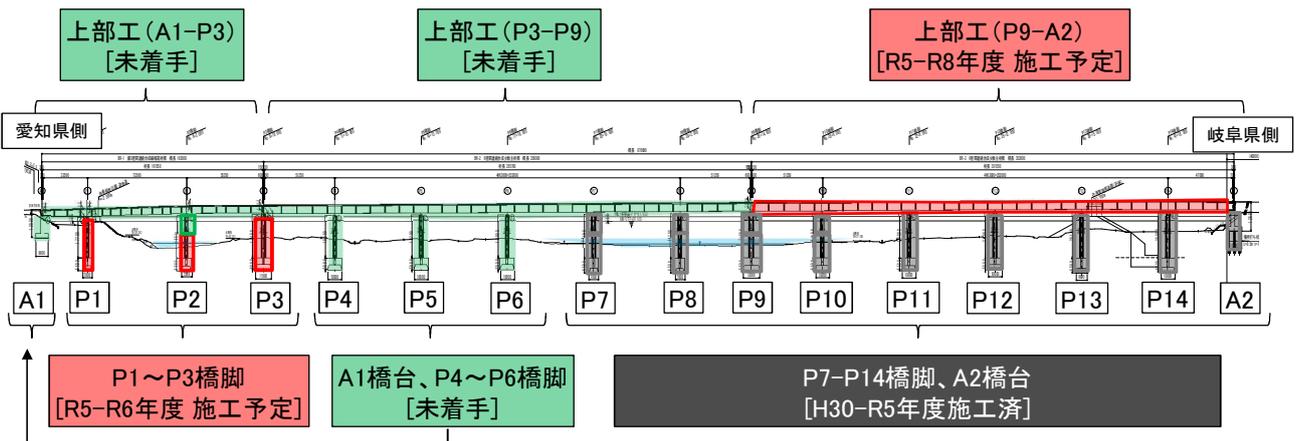
8

工事の進捗状況(橋梁区間)

【平面図】



【側面図】



9

事業の施工状況(橋梁区間)

下部工施工状況



下部工はP7～P14橋脚及びA2橋台を施工済み

10

事業の施工状況(取付区間)

岐阜県側施工状況



愛知県側施工状況



11

コスト縮減の取り組み

- ・ 取付道路の本線盛土の材料に他工事流用土を活用し、コスト縮減を実施



12

自然環境への配慮

◆学識経験者による委員会の設置

- 新愛岐大橋架橋予定の木曾川に、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）の生息を確認した。
- このため「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、河川環境に配慮した計画を立案した。
- 工事の施工に際しては、並行して河川環境調査を行い、濁水対策を行いながら施工を実施する。



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）

13

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 0.3%

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
(R3年度)
1.7]

※費用便益分析マニュアル(R4.2 国土交通省)に基づき算出

14

今後の方針

○新愛岐道路の完成は、円滑な交通の支援、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 =

15

令和5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

【道路改築事業】 「扶桑各務原線 新愛岐道路工区」

■事業内容

延長L=1,800m(うち橋梁延長L=870m)、幅員3.25×2車線

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：R3)	(基準年：R5)	
事業期間		H17～R9	H17～R11	
費用 (億円)	事業費	125.5	178.3	
	維持管理費	3.5	3.1	
	合計(C)	129.0	181.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	204.2	258.6	
	走行経費減少便益	11.3	11.8	
	交通事故減少便益	3.3	0.9	
	合計(B)	218.8	271.3	
費用対効果分析結果(B/C)		1.7	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/国交省道路局 都市局/R4.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・工事費の増加【51億円】
- ・費用を現在価値化する際の基準年を令和3年度から令和5年度に変更したことによる影響【1億円】

【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。【18億円】
- ・事業期間が延長されたことに伴い便益が減少した。【▲20億円】
- ・使用OD表の変更に伴い交通量が増加し、便益が増加した。【35億円】
- ・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。【19億円】

【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1.7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

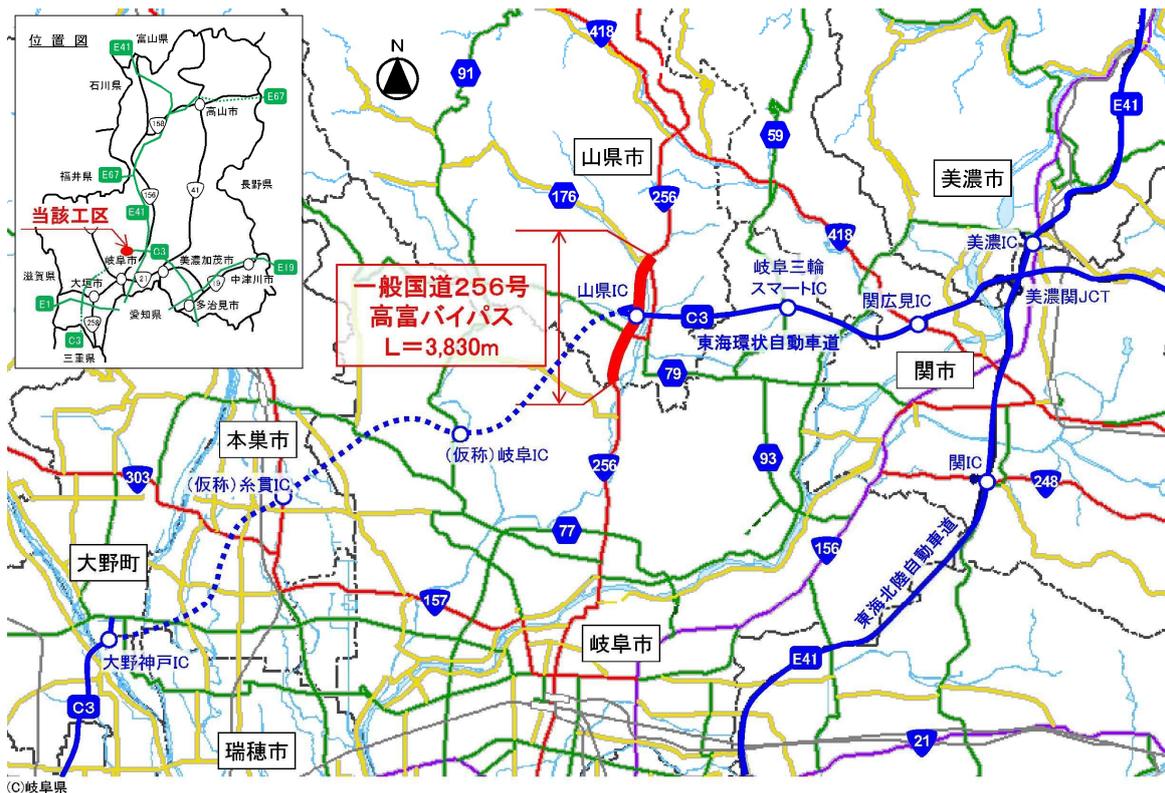
一般国道256号

たかとも 高富バイパス

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和5年11月15日



位置図 ①



(C)岐阜県

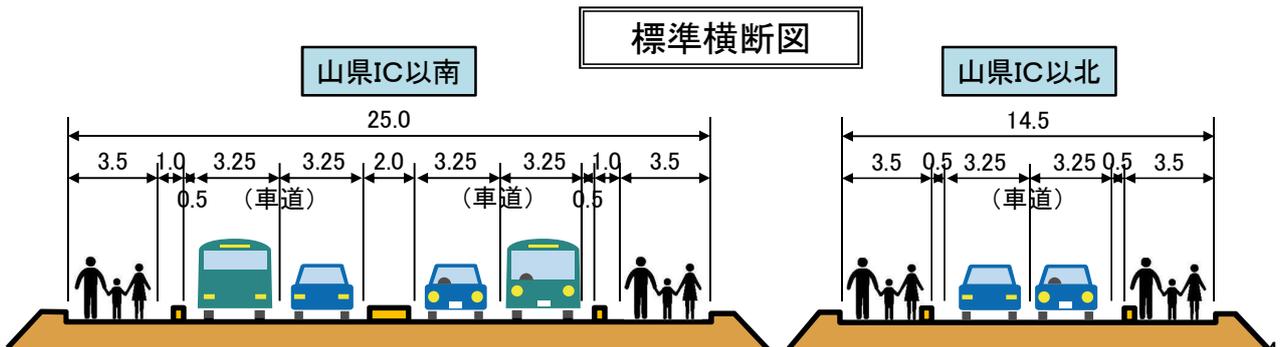
位置図 ②



3

事業概要

- * 起 終 点 : やまがたしさが いさみ
山県市佐賀地内 ~ 山県市伊佐美地内
- * 全体延長 : 3,830m
- * 総事業費 : 約155億円
- * 事業着手 : 平成8年度
- * 完成予定 : 令和13年度
- * 幅員 : 車道 3.25m × 4車線(山県IC以北は2車線) + 歩道
- * 道路規格 : 第4種第1級



事業の目的①

活 力：東海環状自動車道へのアクセス向上と産業振興の推進

- * 東海環状自動車道 山県ICへのアクセス向上
- * 山県IC周辺整備構想による新たな市街地、IC周辺の工場用地、山県バスロータリーへのアクセスが向上することで地域振興を支援

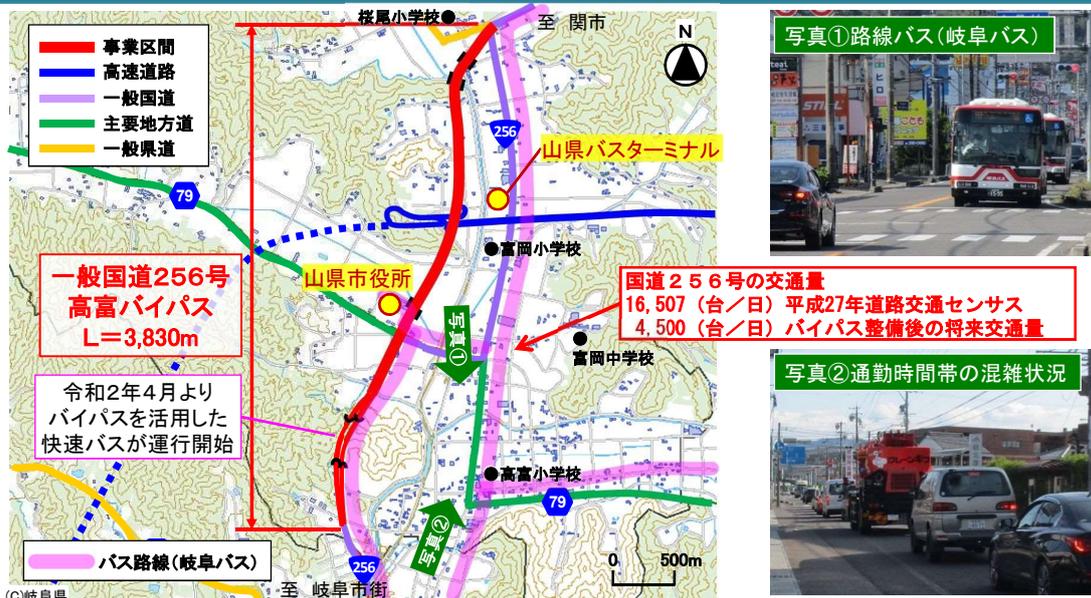


5

事業の目的②

活 力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

- * 山県市内における国道256号は通過交通と地域交通が混在し混雑
- * 国道256号は、岐阜市内と山県市内を結ぶバス路線に指定
- * 交通混雑を緩和し、安全で円滑な交通が確保されると期待

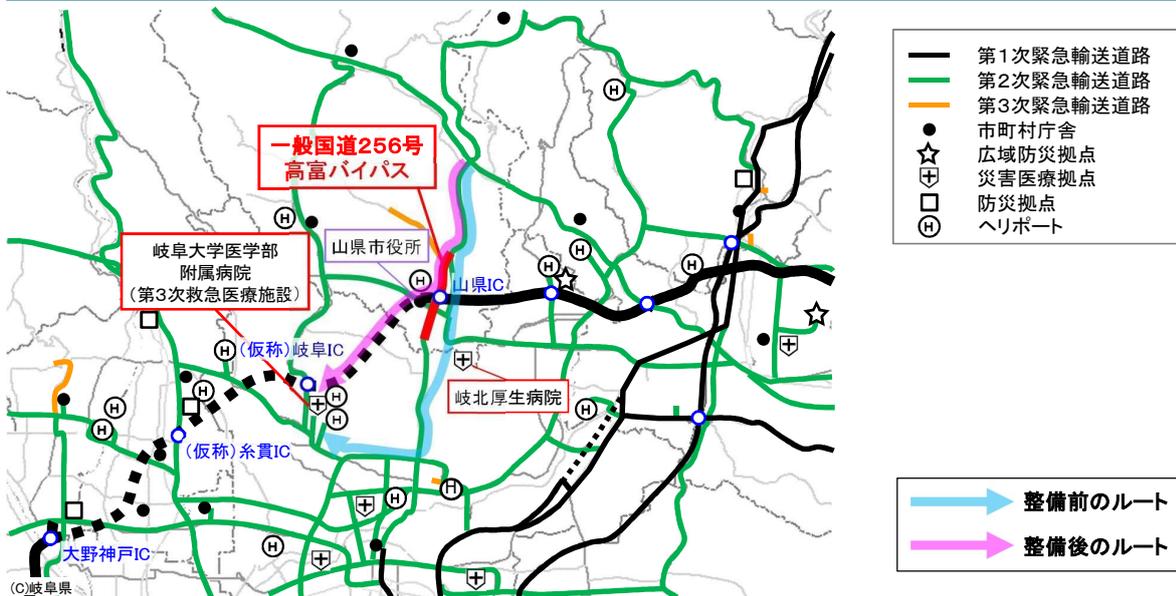


6

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

- * 東海環状自動車道(第1次緊急輸送道路)に接続し、災害時に有効に機能するネットワークを構築
- * 山県市北部から第3次緊急医療施設までのアクセス時間短縮に寄与

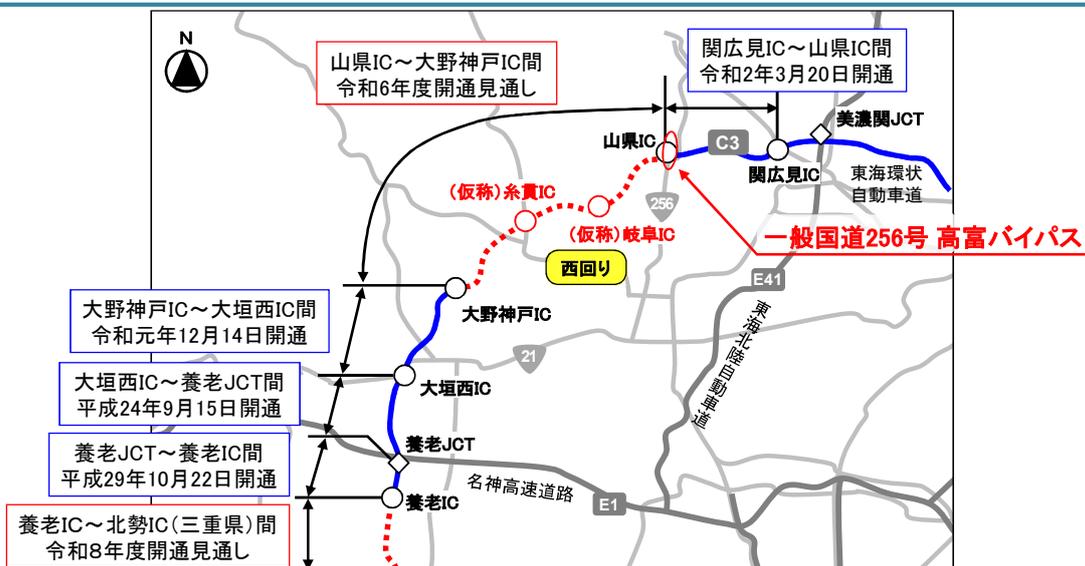


7

事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 東海環状自動車道の整備

- * 東海環状自動車道(関広見IC～山県IC)が令和2年3月に開通
 - * 東海環状自動車道へのアクセスを支援し、広域交通網の形成に寄与
 - * 令和6年度に山県IC～大野神戸IC間が、令和8年度には北勢IC～養老ICを含む全線が開通する見込み
- ⇒山県ICへのアクセス道路となる当該工区の必要性がより一層高まっている



10

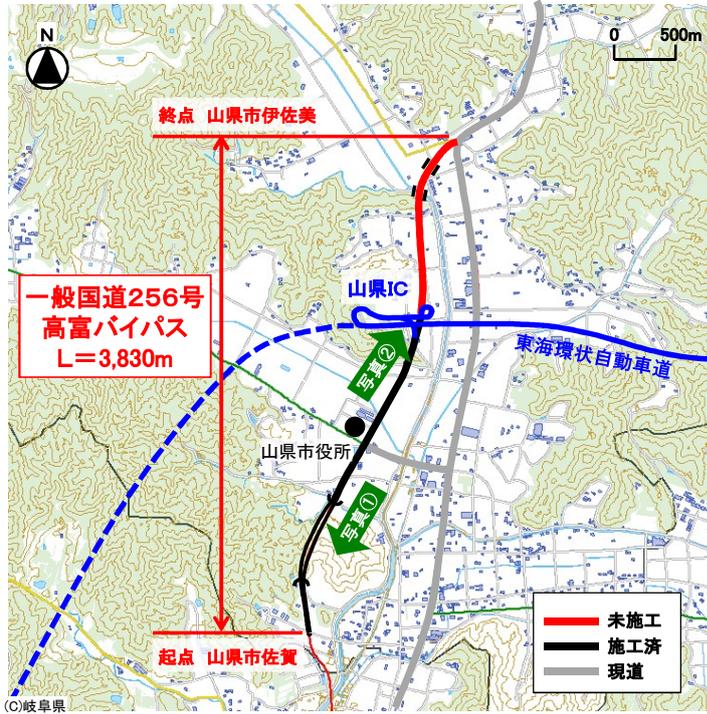
進捗状況

全体進捗率 84%※

用地補償進捗率 81%※

工事進捗率 85%※

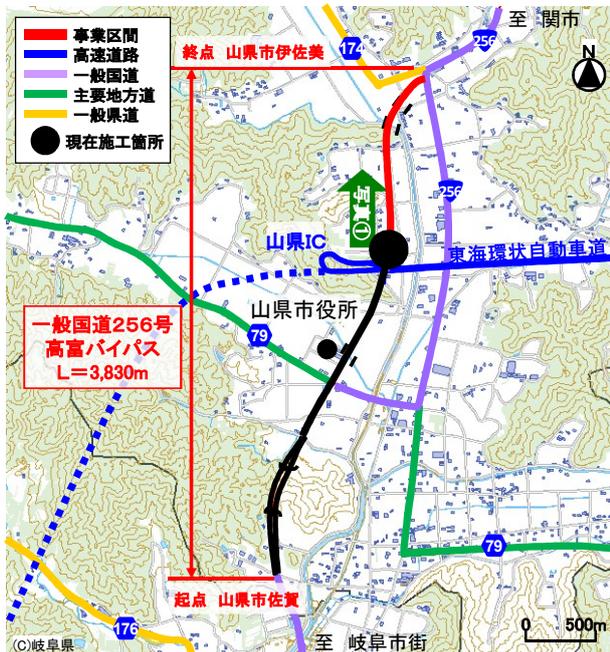
※ 令和5年度末事業費ベース



11

事業の施工状況

施工箇所位置図



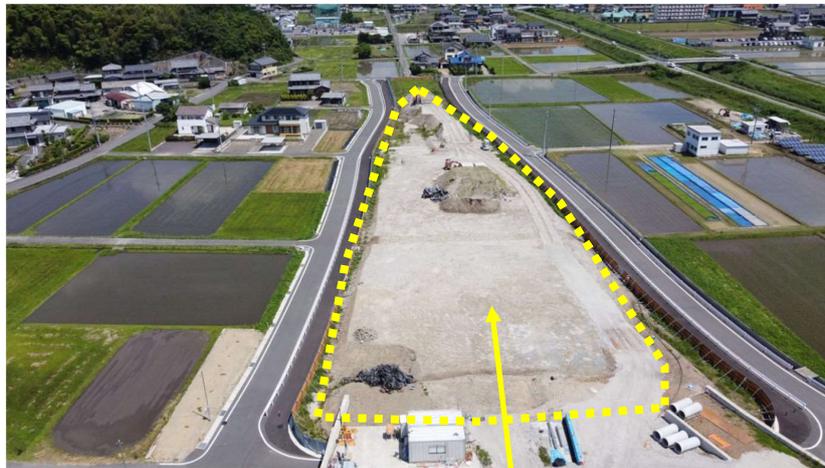
現在の状況



12

コスト縮減の取り組み

- ◆ 路体盛土・路床盛土に流用土を活用し、工事費コスト縮減を実施



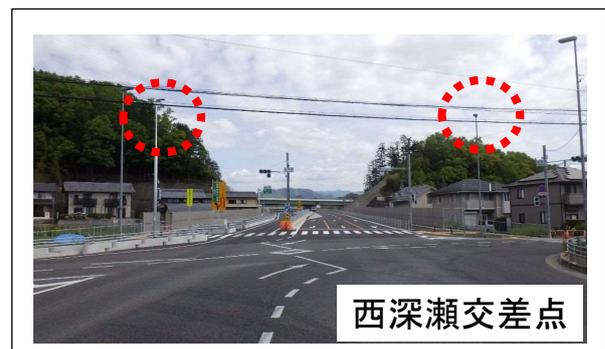
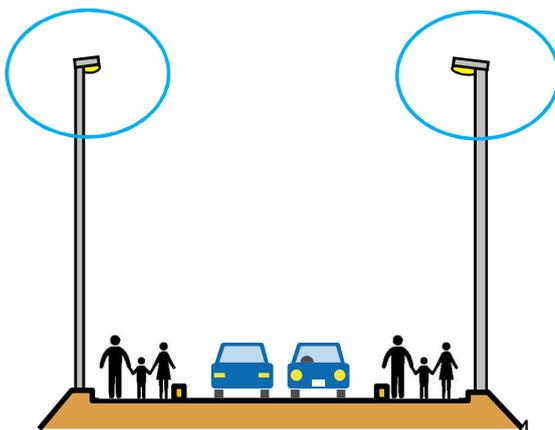
流用土活用による縮減額1700万円

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

照明灯に
LED照明を採用



西深瀬交差点

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96%
- * 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 3%
- * 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

◆ 投資的效果率

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

[前回再評価時
(R2年度)
1.4]

※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

対応方針(案)

○高富バイパスの整備は、東海環状自動車道山県ICへのアクセス向上と産業振興の推進、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など、当地域の発展に大きく寄与する

○地元住民及び関係市（山縣市）からの早期完成の要望がある



＝供用に向け、事業継続＝

14

令和5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

【道路改築事業】「一般国道256号 高富バイパス」

■事業内容

延長L=3,830m、幅員3.25×4車線（山県IC以南）、3.25×2車線（山県IC北部）

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：R2)	(基準年：R5)	
事業期間		H8～R6	H8～R13	
費用 (億円)	事業費	223.5	252.0	
	維持管理費	1.9	1.4	
	合計（C）	225.4	253.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	309.6	308.4	
	走行経費減少便益	8.8	28.2	
	交通事故減少便益	5.3	3.3	
	合計（B）	323.7	339.9	
費用対効果分析結果（B／C）		1.4	1.3	

※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/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】

・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。【28.0億円】

【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。【16.2億円】
 ・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。【37.7億円】
 ・使用OD表の変更に伴い、便益が減少した【▲43.8億円】

【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1.3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。