

平成20年度第6回岐阜県事業評価監視委員会

【道路建設課所管事業審議資料】

○ 再評価対象箇所一覧表 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	
交通円滑化事業 2
地域連携推進事業 3
○ 平成20年度 再評価実施箇所（附図）	
交通円滑化事業（一般国道248号 関 ^{せき} ハ ^ハ イ ^ス ） 4
地域連携推進事業（一般国道257号 三尾河 ^{みおご} ハ ^ハ イ ^ス ） 5
○ パワーポイント	
交通円滑化事業（一般国道248号 関 ^{せき} ハ ^ハ イ ^ス ）6~13
地域連携推進事業（一般国道257号 三尾河 ^{みおご} ハ ^ハ イ ^ス ）14~19

平成20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	路線・河川名	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 (H20.3現在)	地元の意向	関連事業の進捗状況	社会経済情勢等の変化	環境との調和への配慮事項	事業費縮減	費用対効果分析	対応方針 (案)	特記事項	
						全体事業量 (km)	実施済み事業量			事業実施率	用地補償費 工事費等										用地補償費 工事費等
	公共道路改築 (交通円滑化)	一般国道248号	関市	H6	H22	5.3	1.8	34.0%	15,435	11,644	75.4%	14	促進要望 強い	H19年度 木田BP 完成	東海環状 自動車道 東ルート 開通	生活環境 への配慮 (粉じん防 止等)	橋梁構造 の見直し 歩道計画 の見直し	全体 2.8 残事業 15.5	継続		
	公共道路改築 (地域連携推 進)	一般国道257号	高山市	H11	H30	7.5	0.8	10.7%	8,776	976	11.1%	9	促進要望 強い	H19年度 川上BP 完成	東海北陸 自動車道 全線開通	事前(希少 生物調査を 実施)	道路規格 の見直し トンネル延 長を短縮	全体 2.4 残事業 2.8	見直して 継続		

○事業制度について	事業名	交通円滑化事業（道路改築事業）
	事業目的	道路交通の円滑化を図ること等を目的に、現道の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設を行う。
	採択基準	一次改築 ・事業着手からおおむね8年以内に完成することを目標に整備する。（国道） 二次改築（公共交通支援事業：バス関連走行空間改築事業） ・事業着手からおおむね8年以内に完成することを目標に整備する。 特殊改良事業 ・局部的に線形等が不良のため交通障害となっている区間の除却、人家連たん区間等における植樹帯の設置等の小規模な改良工事で緊急に施工する必要のあるもの。事業着手からおおむね4年以内に完成することを目標に整備する。
	概要 (メニュー)	・一次改築事業（未改良、未舗装の道路を整備する。） ・二次改築事業（公共交通支援事業：バス関連走行空間改築事業） 道路交通の円滑化を図るため、バスの走行区間の改善等を目的とした道路の整備をする ・特殊改良1種事業（局部的に線形等が不良のため交通障害となっている区間の除去）
○費用対効果の分析について *費用便益B/C*	効果の項目	・走行時間短縮便益 ・走行費用低減便益 ・交通事故減少便益
	その他項目	・環境改善（大気汚染、騒音、エネルギー） ・住民生活保全 ・地域経済の発展
	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 ・単価基準（国土交通省道路局より原単位を提示） ・評価期間は40年間
	費用便益費の基準	道路事業の評価においては、投資効果を示す指標として費用便益比（B/C）を用いており、新規採択においては $B/C \geq 1.0$ であることを事業採択の前提条件としている。再評価においては、残事業および事業全体の費用便益分析を実施する。

別紙1

○事業制度について	事業名	地域連携推進事業（道路改築事業）	
	事業目的	高規格幹線道路、地域高規格道路等へのアクセス道路地域の交流・連携を促進すること等を目的に、現道の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設を行う。	
	採択基準	一次改築 ・事業着手からおおむね8年以内に完成することを目標に整備する。（国道） 二次改築 ・事業着手からおおむね8年以内に完成することを目標に整備する。 特殊改良事業 ・局部的に線形等が不良のため交通障害となっている区間の除却、人家連たん区間等における植樹帯の設置等の小規模な改良工事で緊急に施工する必要があるもの。事業着手からおおむね4年以内に完成することを目標に整備する。	
	概要 (メニュー)	・一次改築事業（未改良、未舗装の道路を整備する。） ・二次改築事業 交通混雑が著しい箇所または踏切道など改善等を目的とした道路の整備をする ・特殊改良1種事業（局部的に線形等が不良のため交通障害となっている区間の除去）	
○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"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用低減便益 ・交通事故減少便益
		その他項目	<ul style="list-style-type: none"> ・環境改善（大気汚染、騒音、エネルギー） ・住民生活保全 ・地域経済の発展
	費用《C》の算定	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・単価基準（国土交通省道路局より原単位を提示） ・評価期間は40年間 	
	費用便益費の基準	<p>道路事業の評価においては、投資効果を示す指標として費用便益比（B/C）を用いており、新規採択においては$B/C \geq 1.0$であることを事業採択の前提条件としている。再評価においては、残事業および事業全体の費用便益分析を実施する。</p>	

平成20年度 再評価実施箇所（附図）

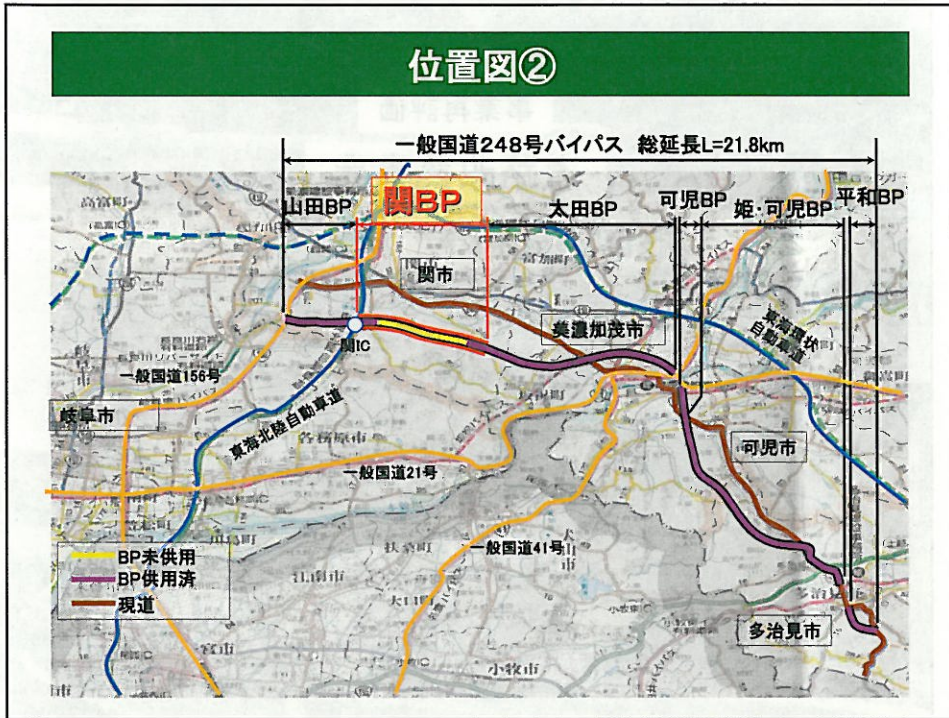
番 号		事 業 名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道248号
事業実施箇所	せきしにしたつら せきしくらち 関市西田原～関市倉知 (関バイパス)	事業主体	岐 阜 県
採択年度	平成 6 年	完了予定年度	平成 22 年
再評価の実施基準	再評価実施後5年が経過している事業		
事業目的	<p>一般国道248号は、愛知県蒲郡市を起点とし、岐阜県東濃地域、中濃地域を經由して岐阜市に至る延長89kmの幹線道路である。本路線は、県南部地域における県民生活の向上、産業経済の発展、地域の振興、観光交流の拡大を支える重要な路線である。</p> <p>関バイパスは、現国道沿線における住宅地の開発や各種企業の進出が旺盛で、人口の急激な増加や都市化の進展による交通量の増加により、通勤・通学時間を中心に慢性的な渋滞が発生し、日常生活に支障をきたしていることから、沿線の渋滞緩和を目的に計画したバイパス事業である。</p>		
事業概要	<p>事業延長：L=5.3km 車道幅員 W=7.0m (暫定2車線) [将来4車線] 歩道幅員 W=3.0m (暫定片側) [将来両側]</p> <p>主要構造物：橋梁10橋</p>		
概要図			
			

平成20年度 再評価実施箇所（附図）

番 号		事 業 名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道257号
事業実施箇所	たかやましきよみちようむぎしま たかやまししろうかわちようみ おご 高山市清見町麦島～高山市莊川町三尾河 (三尾河バイパス)	事業主体	岐阜県
採択年度	平成 11 年	完了予定年度	平成 30 年
再評価の実施基準	事業採択後10年間に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、岐阜県恵那市、中津川市、下呂市を經由し、高山市に至る延長210kmの幹線道路である。本路線は、県内各地域の相互の交流や隣接県を含めた広域的な交流を支える県土1,700km骨格幹線ネットワークを補完する、地域における重要な道路として位置づけられている。本事業は、一般国道257号の通行不能区間を解消し、東濃圏域、飛騨南部圏域、飛騨北部圏域の地域連携を強化することを目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長 L=7.49km (うち三尾河トンネルL=1.30km) 車道幅員 W=6.0m (2車線、歩道なし) 全幅員 W=7.5m</p>		
概要図			



位置図②



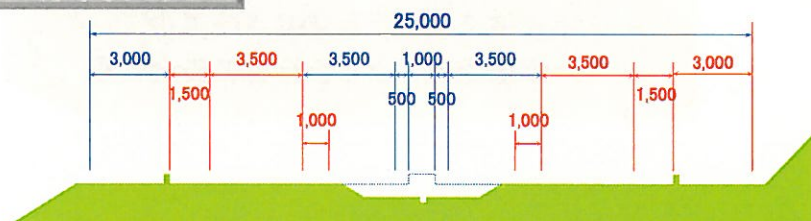
位置図③



事業概要

- ◇起・終点 = 関市西田原せき し にしたわら～関市倉知せき し くらち
- ◇全体延長 = 5,300m
- ◇全体事業費 = 154億円 (H20以降残事業費38億円)
- ◇事業期間 = 平成6年度～平成22年度
- ◇計画交通量 = 16,500台/日
- ◇供用目標 = 平成22年度予定 (1800m供用済)
- ◇幅員 = 暫定 7.0(14.0)m 完成14.0(25.0)m

標準横断面



事業の目的①

◆ 活力を与える地域づくり

➢ 慢性的な交通渋滞の解消

➢ =円滑な交通の確保

時間短縮
効果!

➢ 中濃地域と東濃地域の連携強化

➢ =産業・観光の発展に寄与

アクセス
効果!

事業の目的②

◆ 安全安心を与える地域づくり

- 災害時における安全な交通網の確保
 - = 第2次緊急輸送路の整備
- 交通事故対策
 - = 立体交差による交差点の減少
 - = 歩道整備による歩行者の安全確保

費用対効果分析

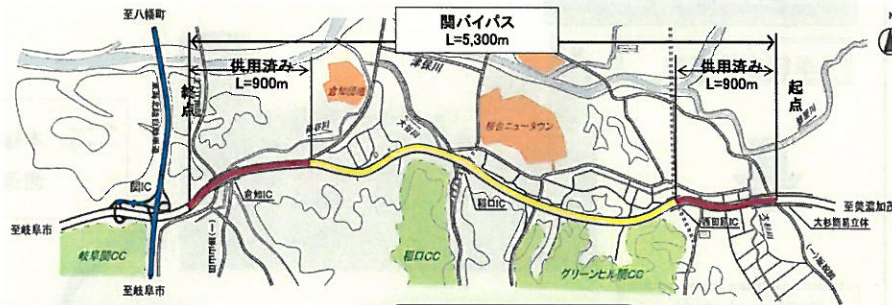
事業の効果(便益)

時間短縮便益	……効果全体の	98%
走行費用減少便益	……効果全体の	1%
交通事故減少便益	……効果全体の	1%

投資的効果率

$$\frac{\text{効果額}}{\text{事業費}} = 2.8$$

進捗状況①



全体進捗率

約75%

(平成19年度末)
(事業費ベース)

用地取得率 約99%

工事進捗率 約34%

(平成19年度末)
(延長ベース)

平成19年度末まで

L=1,800m

供用済み

平成22年度

残りL=3,500m

全線完成目標

進捗状況②



① <倉知:供用済>



② <小迫間:施工中>

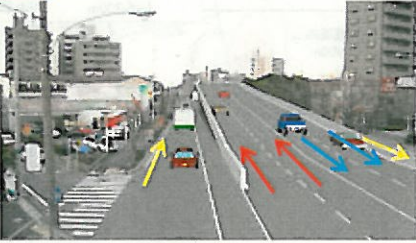



③ <西田原:供用済>

コスト削減の取組み①

主要構造物の見直し

4車線立体交差



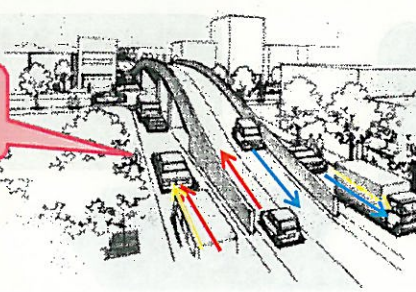


 本線
 側道

↓

2車線立体交差

側道の本線と兼用することで、工事費・用地費を縮減！

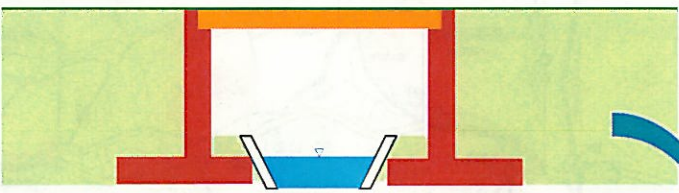


約1.4億円
の縮減！

コスト削減の取組み②

主要構造物の見直し

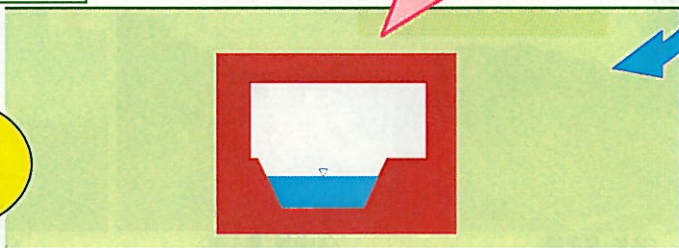
橋梁



↓

ボックスカルバート

経済比較し
施工コストを縮減！



約1.3億円
の縮減！

コスト削減の取り組み③

主要構造物の見直し

4車線立体
(C≒5.8億円)



2車線立体
(C≒4.4億円)

約1.4億円
削減

橋梁4橋
(C≒4.4億円)



BOXカルバート
(C≒3.1億円)

約1.3億円
削減

両側歩道を一部片側に見直し

両側歩道L=5,300m
(C≒2.7億円)



両側歩道L=1,840m
片側歩道L=3,460m
(C≒1.8億円)

約0.9億円
削減

約3.6億円の削減

環境への配慮

沿線住宅地の生活環境に配慮

- 粉じん対策(工事用道路や未舗装部の散水など)
- 騒音対策(低騒音の作業機械を導入など)
- 現場周辺の美化(路面清掃、周辺のゴミ清掃など)

外来生物繁殖拡大の防止

- 法面植生工に外来種の種子を除いて施工

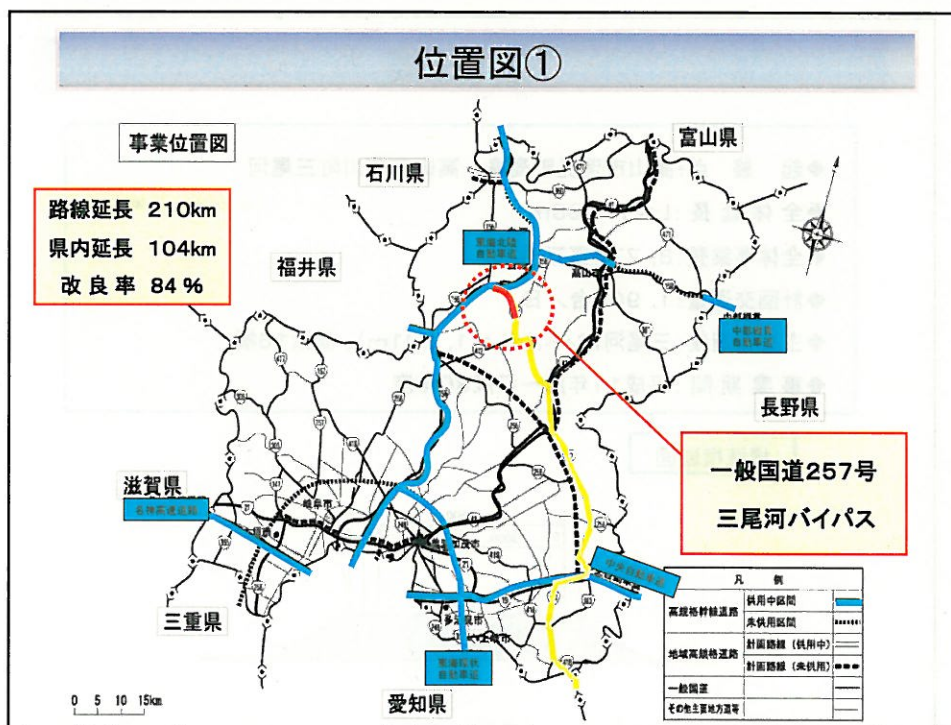
今後の方針

■地元住民及び関係市(関市・美濃加茂市・可児市・多治見市)からも事業継続、早期完成が強く求められている。

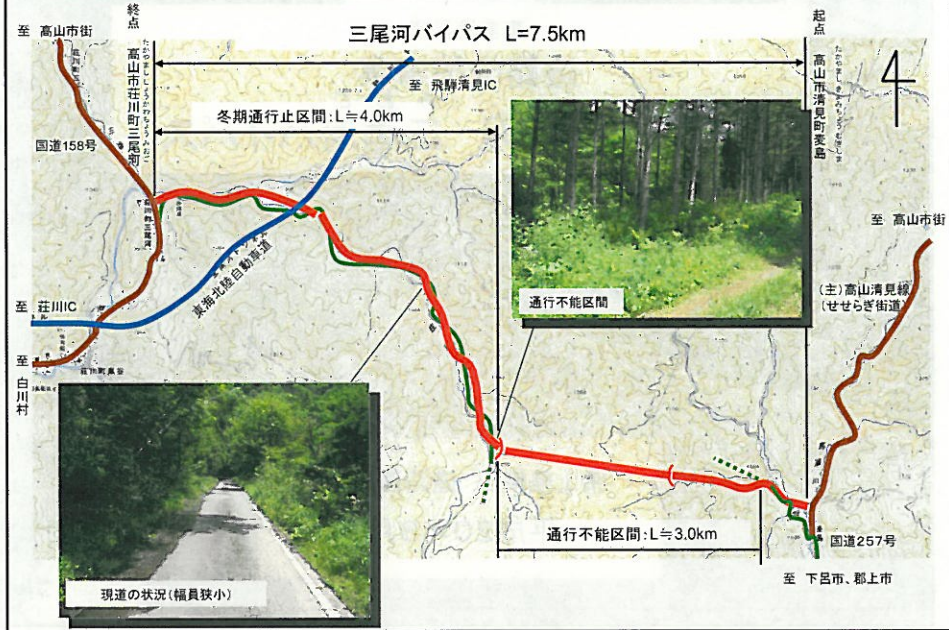
■中濃地域の安全で円滑な交通の確保に加え、県南部地域の発展にも大きく寄与する。



=全線供用に向け、事業継続=



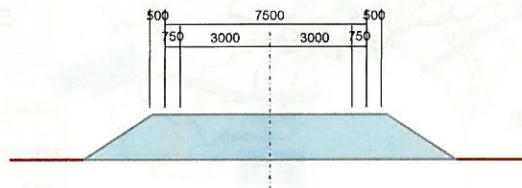
位置図②

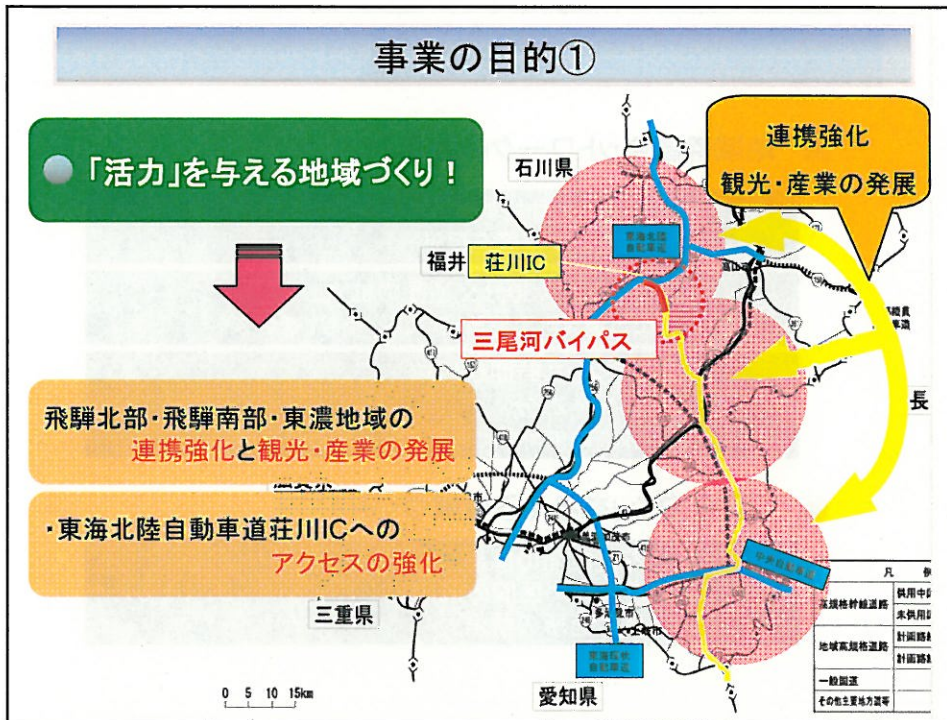


事業概要

- ◆起 終 点:高山市清見町麦島～高山市荘川町三尾河
- ◆全体延長: L=7,488m
- ◆全体事業費: 8,776百万円
- ◆計画交通量: 1,900台/日
- ◆主要構造物: 三尾河トンネル(L=1,301m)、橋梁16橋
- ◆事業期間: 平成11年度～平成30年度

標準横断面図





事業の効果

● 地域幹線ネットワークの強化

・県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想
対象路線の整備を促進

・高速ICアクセス30分交通圏の拡大
高山市清見町南部地域(大原、榑谷、巢野俣)

・高速ICアクセス時間が短縮
53分 → 29分
(※高山市清見町大原地区～最寄の高速IC)

● 「安全安心」を与える地域づくり

・通行不能区間の解消
・冬期通行止め区間の解消
・防災点検箇所の解消

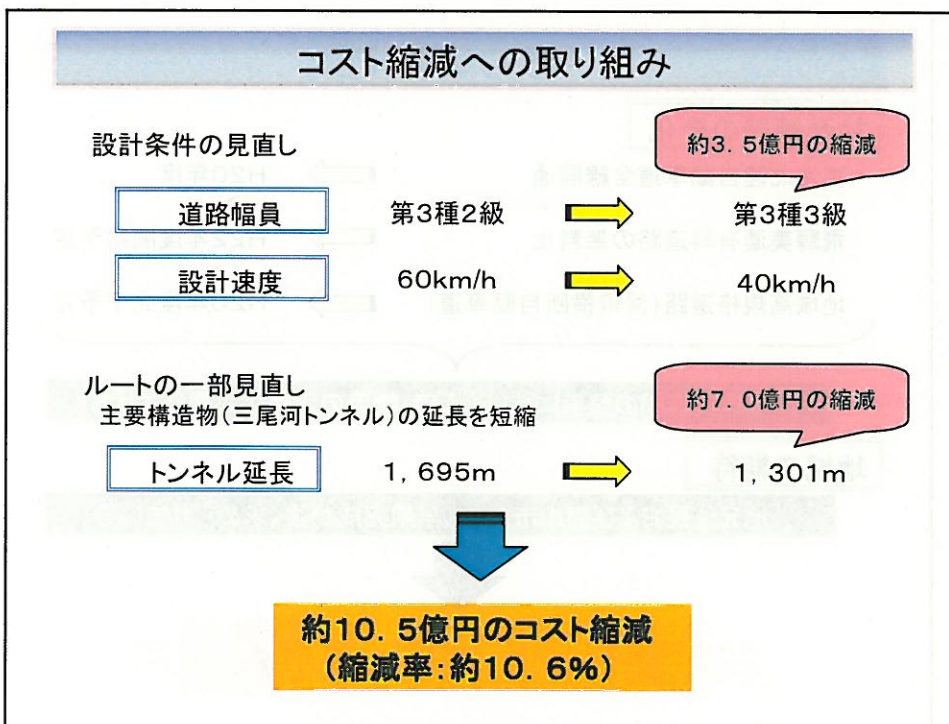
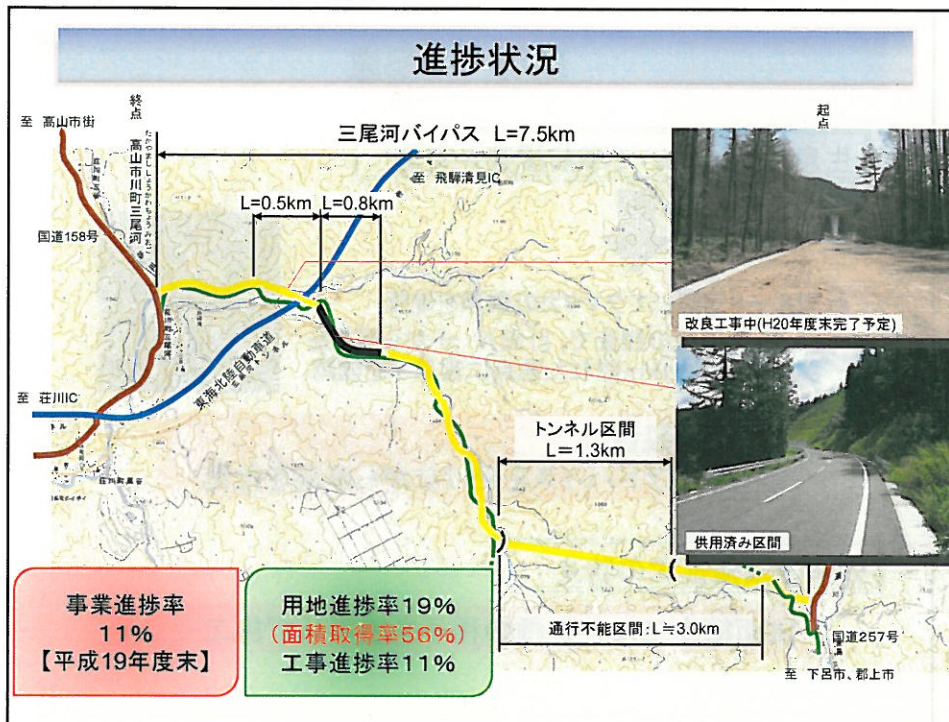
費用対効果分析

事業の効果

時間短縮便益	……効果全体の	71%
走行費用減少便益	……効果全体の	29%
交通事故減少便益	……効果全体の	1%未満

投資的效果率

効果額	=	2.4
事業費		



環境への配慮

生息生物について事前調査を実施



計画ルート周辺にてクマタカの飛翔を確認
※その後の調査で、計画ルートから尾根を挟んで約1km離れた地点に営巣木を確認



委員会を設置し、
専門家のアドバイスを受けながら事業を推進

外来種繁殖拡大の防止

法面植生工に外来種の種子を使用せず施工

今後の事業計画

社会情勢の変化

東海北陸自動車道全線開通	➡	H20年度
飛騨美濃有料道路の無料化	➡	H22年度開始予定
地域高規格道路(濃飛横断自動車道)	➡	H26年度完了予定

高速交通網の整備に伴い、人流・物流の活発化が期待される

地域の期待

地元住民および高山市からも早期完成が強く求められている



＝全線供用に向け、事業継続＝