

道路事業（県事業）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
道路改築事業（社会資本整備総合交付金） . . . p 2

- 平成 25 年度 再評価実施箇所（附図）
 - 道路改築事業（主）豊田多治見線【滝呂バイパス】 . . . p 3
 - 道路改築事業（一）御岳山朝日線【落合・日和田工区】 . . . p 4
 - 道路改築事業（主）可児金山線【飯高工区】 . . . p 5
 - 道路改築事業（国）418号【肥田瀬拡幅】 . . . p 6

- パワーポイント
 - 道路改築事業（主）豊田多治見線【滝呂バイパス】 . . . p 7～p 13
 - 道路改築事業（一）御岳山朝日線【落合・日和田工区】 . . . p 14～p 19
 - 道路改築事業（主）可児金山線【飯高工区】 . . . p 20～p 26
 - 道路改築事業（国）418号【肥田瀬拡幅】 . . . p 27～p 33

平成25年度 再評価対象箇所一覧表11月1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		実施済み額		経過年数 (H26.3現在)	政策上の 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	事業費縮減	費用対効果 分析	対応方針 (案)	特記事項	
						全体事業量 (km)	事業実施量 (km)	用地補償費 (百万円)	工事費 (百万円)	用地補償費 (百万円)	工事費 (百万円)										進捗率 (%)
1	道路改築事業 (社会資本整備 総合交付金)	(主)豊田 多治見線 高品バイパス	多治見市	H18	H29 以降	1.54	0.00	2,773 743 1,810	794 567 14	29% 76% 1%	8年	現道の円滑な交 通を支援	-	多治見市南部 の交通量増 大、大規模集 客施設出店 促進要望強い	在来種によ る法面保護	縦断線形の 見直しに伴う 土工縮減	1.5 (-)		継続		
2	道路改築事業 (社会資本整備 総合交付金)	(一)御岳山 朝日線 落合・日和田 工区	高山市	H12	H29 以降	7.59	3.15	2,645 68 2,177	2,395 68 1,927	91% 100% 89%	14年	観光交流や産業 振興の推進 施設・線形不良 箇所の解消によ る円滑な交通の 確保	-	県条例の独自 基準である1.5 車線化改良の 推進 促進要望強い	法面マルチ ング工推進	1.5車線改良	1.6 (-)		継続		
3	道路改築事業 (社会資本整備 総合交付金)	(主)可児 金山線 飯高工区	加茂郡 七宗町	H19	H29 以降	0.70	0.31	1,406 460 845	623 460 85	44% 100% 10%	7年	災害時に事前に構 造するネットワーク の確保、線形不良 箇所の解消による円 滑な交通の確保	-	雨量規制や災 害規制解除が 進んでいない 促進要望強い	希少魚類に 配慮した工 事推進	他事業にお ける現場発 生土の有効 利用	1.1 (-)		継続		
4	道路改築事業 (社会資本整備 総合交付金)	(国)418号 肥田瀬拡幅	関市	H19	H27	1.00	0.00	1,301 837 381	848 765 0	65% 91% 0%	7年	県土1700km帯 幹線ネットワーク の推進 施設・線形不良箇 所の解消による円 滑な交通の確保	-	周辺の道路整 備が進み、交 通量が増加し ている 促進要望強い	工事期間中 の通学経路 対策実施	踏床安定処 理工法の採 用	1.8 (-)		継続		

費用対効果分析:(-)は前回再評価時の投資効果基準

平成25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（社会資本整備総合交付金）	
	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 *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 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益
		その他項目	
	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 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 	
		費用便益比の基準	費用便益比（B/C）≧1.0

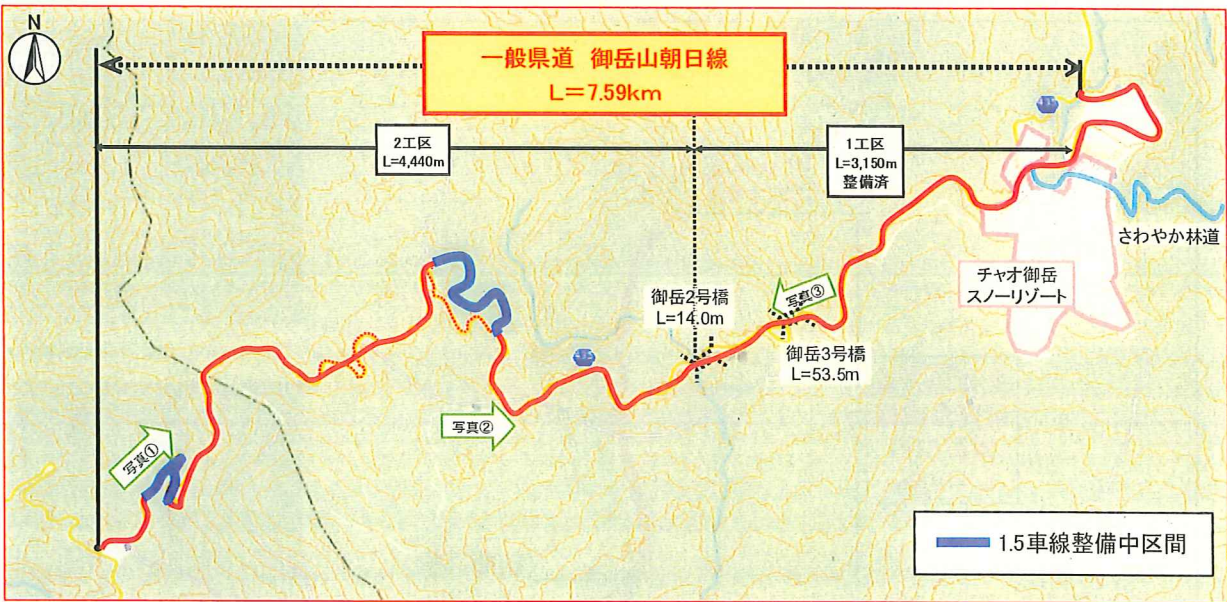

平成25年度 再評価実施箇所（附図）

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（社会資本整備総合交付金） 主要地方道 豊田多治見線 滝呂バイパス
事業実施箇所	多治見市天畑町～多治見市滝呂		事業主体 岐阜県
採択年度	平成18年度	完了予定年度	平成29年度以降
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（経過措置）		
事業目的	<p>主要地方道豊田多治見線は、愛知県豊田市を起点とし多治見市に至る路線である。当該事業はこのうち1.54km区間をバイパス整備するものであり、多治見市中心街と旧笠原地区の交通円滑化及び連絡強化を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1540m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.50m（片側）</p> <p>主要構造物：1号橋L=88.0m、2号橋L=31.8m、3号橋L=20.0m</p>		
概要図			

平成25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） 一般県道 御岳山朝日線 落合・日和田工区
事業実施箇所	下呂市小坂町落合 ～高山市朝日町小瀬ヶ洞		事業主体 岐阜県
採択年度	平成12年度	完了予定年度	平成29年度以降
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（経過措置）		
事業目的	<p>一般県道御岳山朝日線は、下呂市小坂町を起点とし高山市高根町に至る延長33kmの路線である。当該事業はこのうち7.59km区間を整備するものであり、幅員狭小区間の解消による円滑な交通確保、観光施設間のアクセス性が向上を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：7590m</p> <p>1工区 車道幅員：2.75m×2車線 歩道幅員：3.00m（片側）</p> <p>2工区 車道幅員：4.00m×1車線＋路肩</p> <p>主要構造物：御岳2号橋L=14.0m、御岳3号橋L=53.5m</p>		
概要図	 <p>至 長野県</p> <p>至 下呂市</p> <p>1.5車線整備中区間</p>		
写真①	写真②	写真③	
			

平成25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） 主要地方道可児金山線 飯高工区
事業実施箇所	加茂郡七宗町上麻生 ～加茂郡七宗町上麻生	事業主体	岐阜県
採択年度	平成19年度	完了予定年度	平成29年度以降
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（経過措置）		
事業目的	<p>主要地方道可児金山線は岐阜県可児市を起点とし、岐阜県下呂市金山町へ至る延長約39kmの道路である。当該事業はこのうち加茂郡七宗町上麻生の700m区間についてバイパスを整備するものであり、災害時に有効に機能するネットワークの確保、雨量規制区内で発生する孤立の解消、隘路区間の解消による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：700m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.50m（片側）</p> <p>主要構造物：新飯高橋L=58m ※構造物名は仮称</p>		
概要図	<p>概要図</p> <p>至 下呂市</p> <p>終点 七宗町上麻生 写真①</p> <p>主要地方道 可児金山線 飯高工区 L=700m</p> <p>七宗町</p> <p>新飯高橋 L=58m</p> <p>起点 七宗町上麻生</p> <p>写真②</p> <p>七宗町役場 上麻生小学校</p> <p>至 川辺町</p> <p>写真①: 終点側現道の状況</p> <p>写真②: 現道の状況</p> <p>■ 事業区間 — 一般国道 — 主要地方道 — 一般県道</p>		

平成25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) 一般国道418号 肥田瀬拡幅
事業実施箇所	せきしひだせ 関市肥田瀬～関市肥田瀬		事業主体 岐阜県
採択年度	平成19年度	完了予定年度	平成27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(経過措置)		
事業目的	<p>一般国道418号は福井県大野市を起点とし、長野県飯田市へ至る延長約180kmの道路である。当該事業は、このうち関市肥田瀬地内の1,000m区間を2車線拡幅するものであり、県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の推進、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：1,000m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：2.50m(両側)</p>		
概要図			
	(写真①: 起点側現道の状況)	(写真②: 現道の状況)	(写真③: 終点側の状況)

事業再評価
道路改築事業

主要地方道 豊田多治見線 滝呂工区

県土整備部 道路建設課
平成25年10月

位置図 ①



位置図②

路線全体(岐阜県)

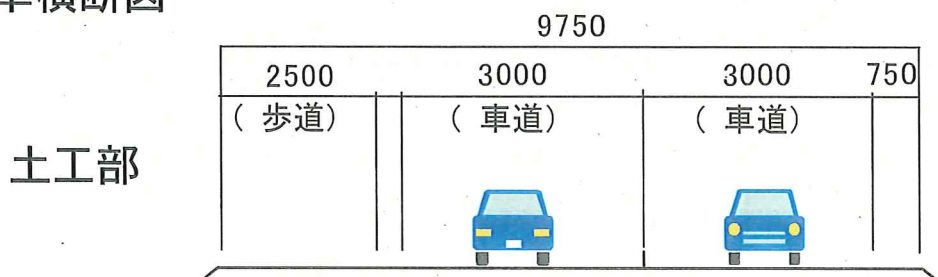


事業概要①

たじみし おおはたちょう たじみし たきろちょう

- ◆起 終 点：多治見市大畑町～多治見市滝呂町
- ◆全体延長：1 5 4 0 m (内橋梁延長：1 4 0 m)
- ◆総事業費：約 2 8 億円
- ◆事業着手：平成 1 8 年度
- ◆完成予定：平成 2 9 年度以降
- ◆幅 員：車道：3. 0 m × 2 車線
歩道：2. 5 m (片側)

標準横断面図



事業概要 ②



写真①



写真②



写真③



4

事業の目的

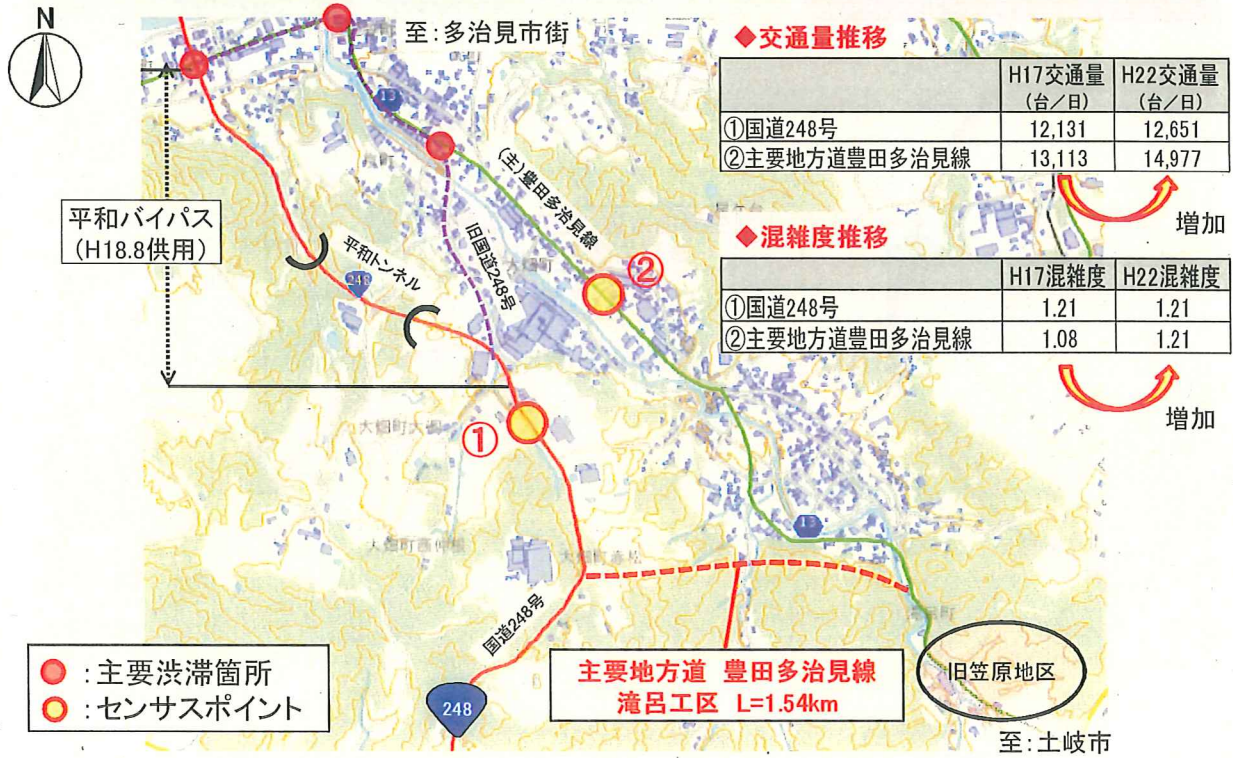
活力：多治見市中心街と旧笠原地区の交通円滑化及び連絡強化

- 国道248号と共に多治見市南部へ放射状に交通を受け持つ
- 多治見市と旧笠原町の合併に伴う市町間の連絡強化



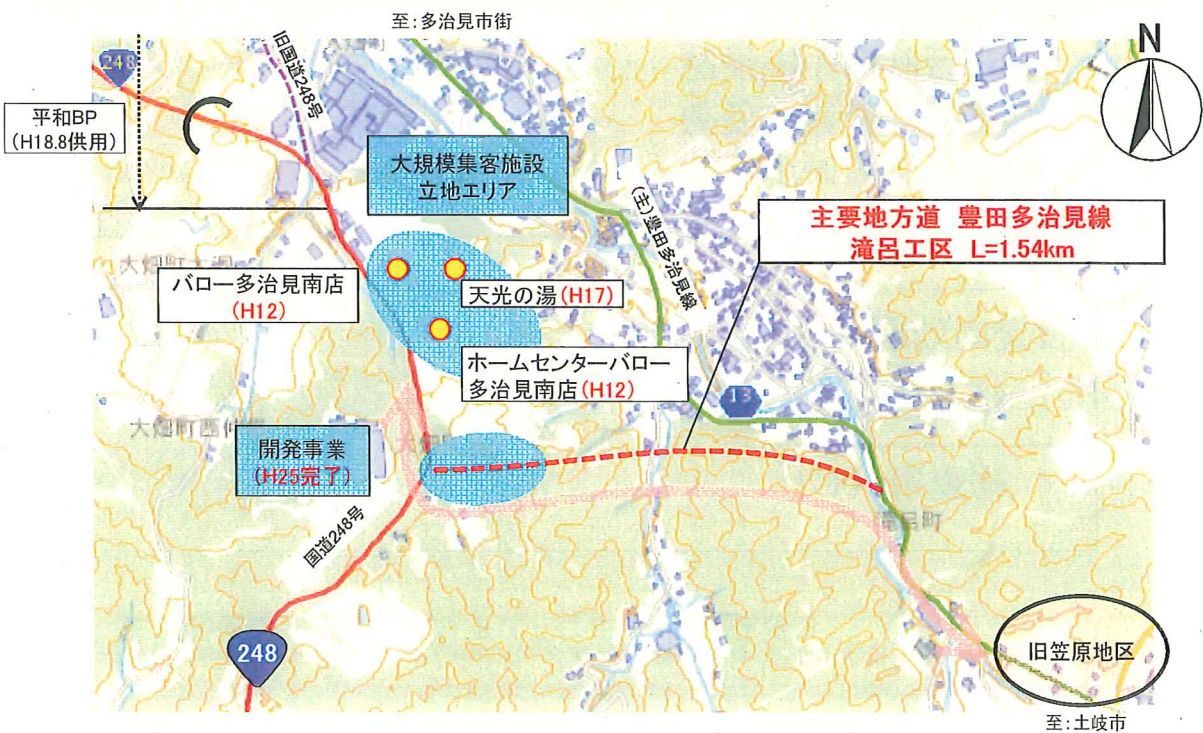
社会情勢の変化①

■多治見市南部の交通量増大



社会情勢の変化②

■国道248号沿線の大規模集客施設や開発事業の進出



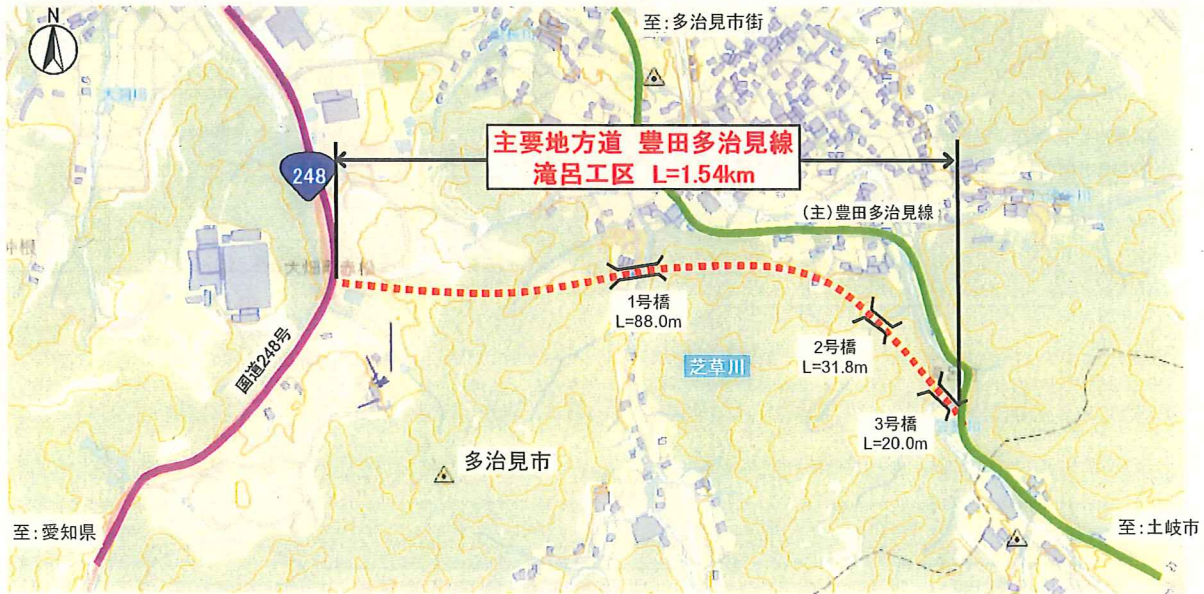
進捗状況

全体進捗率 29%*

用地補償進捗率76%*

工事進捗率0%*

※平成25年度末事業費ベース



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 83%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 14%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 3%

投資的效果率

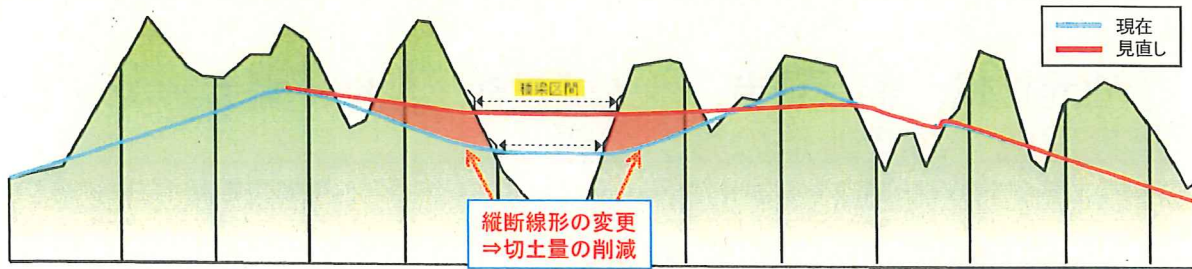
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.5(\text{全体})$$

※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

◆縦断線形の見直しに伴うコスト縮減 (実施予定)

■縦断線形の見直しに伴う、切土・残土費の変更により工事費全体のコスト縮減



◇現在
全体工事費: 約18.1億円



◇見直し
全体工事費: 約16.9億円

コスト縮減額: 約1.2億円

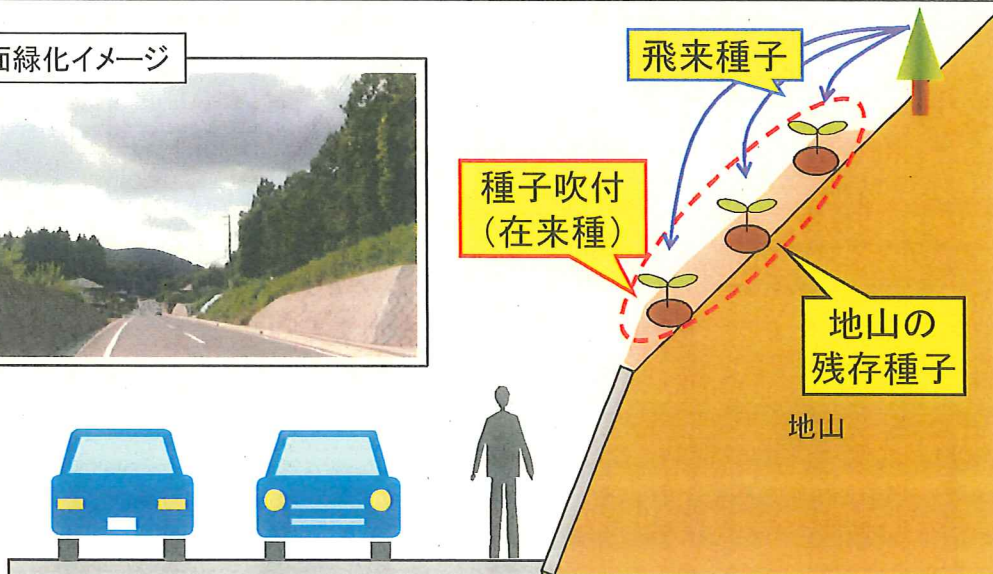
10

自然環境への配慮

◆切土法面の緑化による植生の再生 (実施予定)

■切土法面において、在来種による植生状況への回復を行い、緑地化を図る

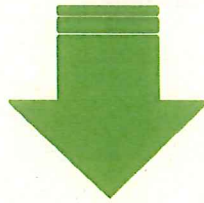
◇法面緑化イメージ



今後の方針

○滝呂バイパスの完成は、国道248号へのアクセス向上、旧笠原地区～多治見市街地の連絡強化、当地域の発展に大きく寄与する。

○地元住民、多治見市、地元建設促進期成同盟会等から早期完成・事業促進の強い要望



=事業継続=

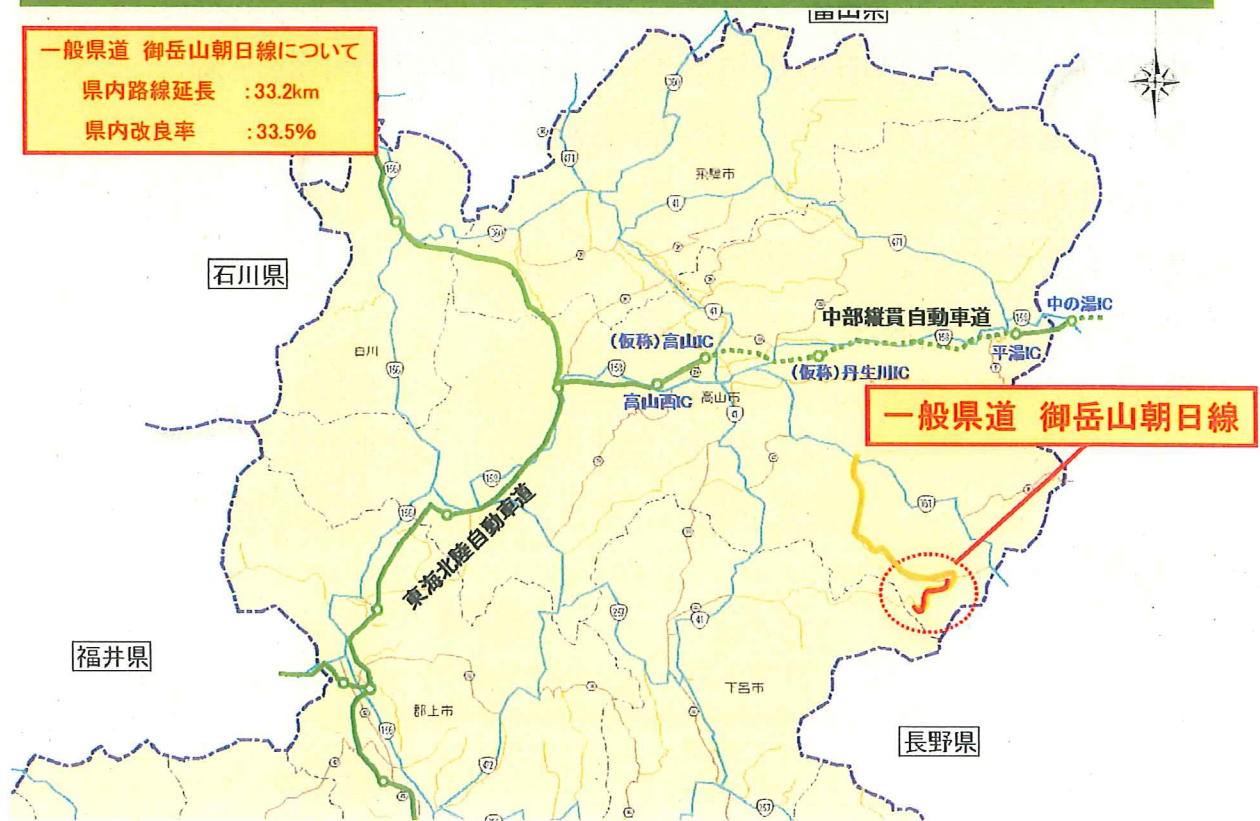
事業再評価
道路改築事業

一般県道 御岳山朝日線
落合・日和田

県土整備部道路建設課
平成25年10月

位置図 ①

一般県道 御岳山朝日線について
県内路線延長 : 33.2km
県内改良率 : 33.5%



位置図②

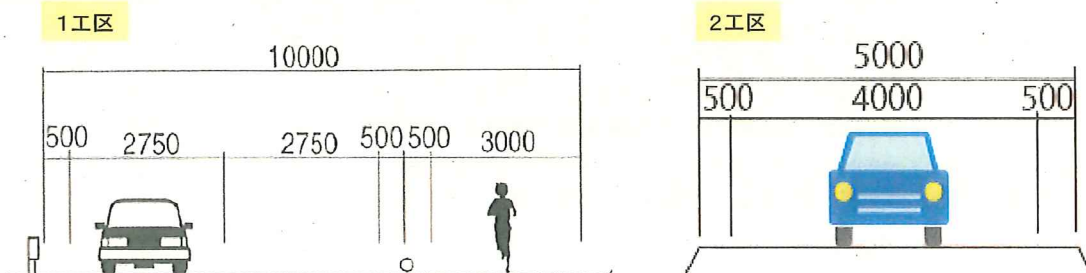


2

事業概要

- ◆起 終 点：下呂市小坂町落合～高山市朝日町小瀬ヶ洞
- ◆全体延長：7 5 9 0 m (内橋梁延長：6 7. 5 m)
- ◆総事業費：2 6 億円
- ◆事業着手：平成1 2 年度
- ◆完成予定：平成2 9 年度以降
- ◆幅 員：(1 工区) 車道：2. 7 5 × 2 車線
歩道：3. 0 m (片側)
(2 工区) 車道：4. 0 m × 1 車線 + 路肩

○標準横断面図



事業の目的①

安全・安心：幅員狭小区間の解消による円滑な交通確保

- 御岳山朝日線は、幅員が狭小であり大型車のすれ違いが不可能
- 幅員狭小区間を解消し、円滑な交通を確保することが課題



4

事業の目的②

活力：観光施設間のアクセス性が向上

- 濁河温泉、チャオ御岳スノーリゾート等、沿線に観光施設が存在
- 来訪客の円滑な交通を支援し、観光施設間のアクセス性が向上



濁河温泉宿泊施設～チャオ御岳スキー場はマイクロバスで連絡(現在は大型バスが通行不可)
⇒当該路線の整備により、大型バスの運行が可能になり、アクセス性が向上

社会情勢の変化

■ 地元が求める道路整備の変化

事業着手時(H12) ・大型車の円滑な交通(2車線改良)
 ・高地トレーニングコースとしての歩道整備

H18 ・2工区の暫定1.5車線化の方針を策定

県全体の道路新設に
 する投資額減少

H22 ・1工区の工事完了

H24 ・岐阜県県道の構造の技術的基準を定める条例
 ⇒3種5級整備(1.5車線的整備)を明確に行うことができる(※交付金事業適用可)

6

コスト縮減の取り組み

◆ 局所的な1.5車線的整備の採用によるコスト縮減

- 平成24年度 県道の構造の技術的基準を定める条例制定
- 2車線整備から局所的な1.5車線的改良を実施することでコスト縮減



約13.2億円のコスト縮減

7

進捗状況

全体進捗率91%※

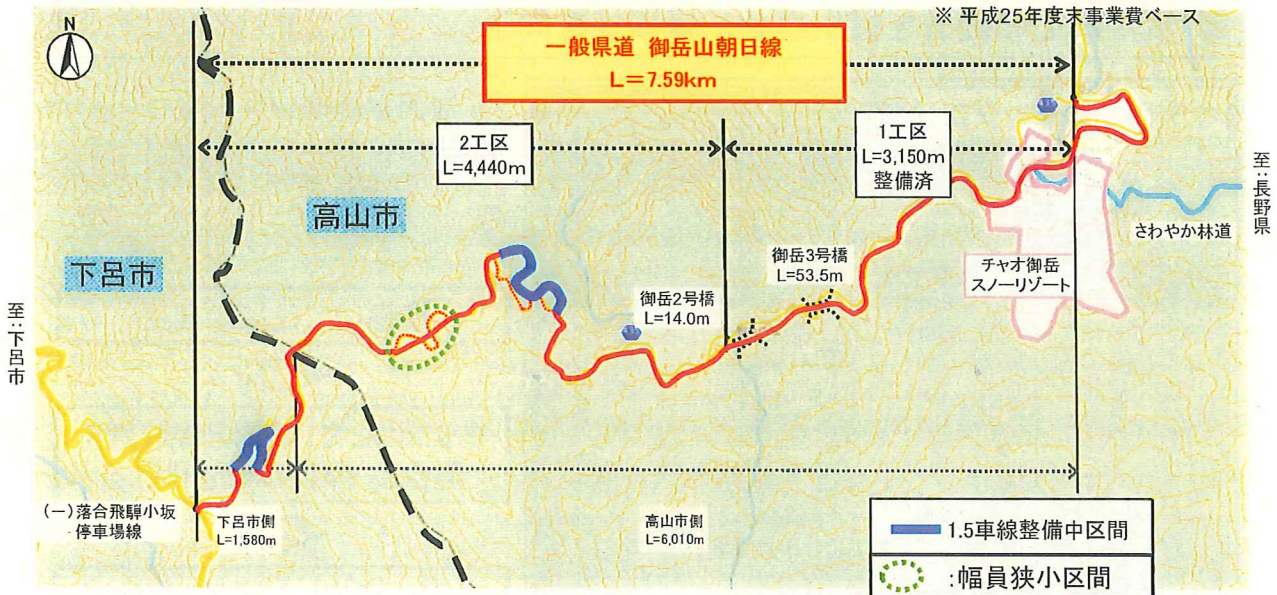
用地補償進捗率100%

工事進捗率89%※

(2工区のみ進捗70%)

(2工区のみ進捗70%)

※平成25年度末事業費ベース



8

費用対効果分析

着手時：費用対効果分析未実施
 今回：1工区は整備済、2工区のみを対象として費用対効果分析を実施

事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約 99%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 1%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 0%

投資的效果率

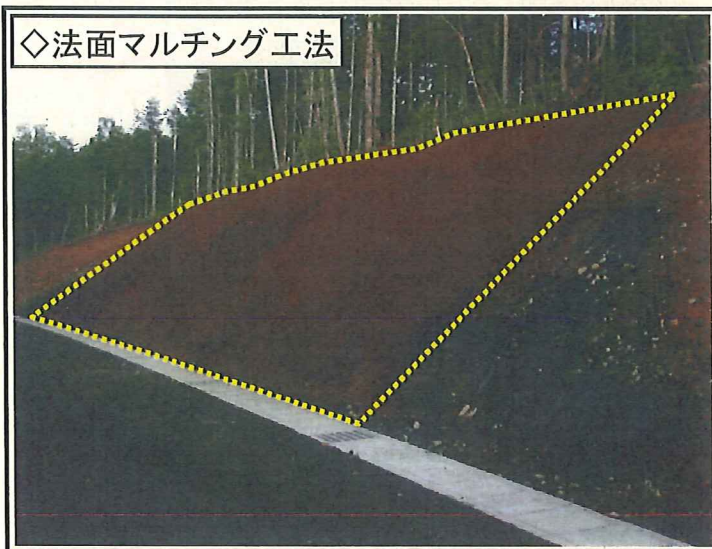
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.6(\text{全体})$$

※費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省)に基づき算出

自然環境への配慮

◆ 法面マルチング工法の採用

- 伐採材の有効活用を図り、法面マルチング工法の実施
- 現場周辺の種子を植生させ、景観性を向上



◇ 法面マルチング工法
廃棄物扱いされる木質系廃棄物を用い、セメント・骨材・強化剤とともに吹付造成を行うことにより雑草の発生を抑えるマルチング層を形成

現場にて伐採木発生



チップにして、肥料と接着剤を混合し、斜面に吹き付ける



自然に飛来した種子が根付く

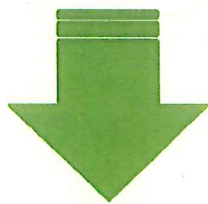
伐採木をチップにして林地還元するとともに、植生基盤として活用

10

今後の方針

○御岳山朝日線の完成は、観光施設へのアクセス向上に寄与し、当地域の発展に大きく寄与する。

○地元住民及び高山市、下呂市、地元温泉管理組合から早期完成・事業促進の強い要望



= 事業継続 =

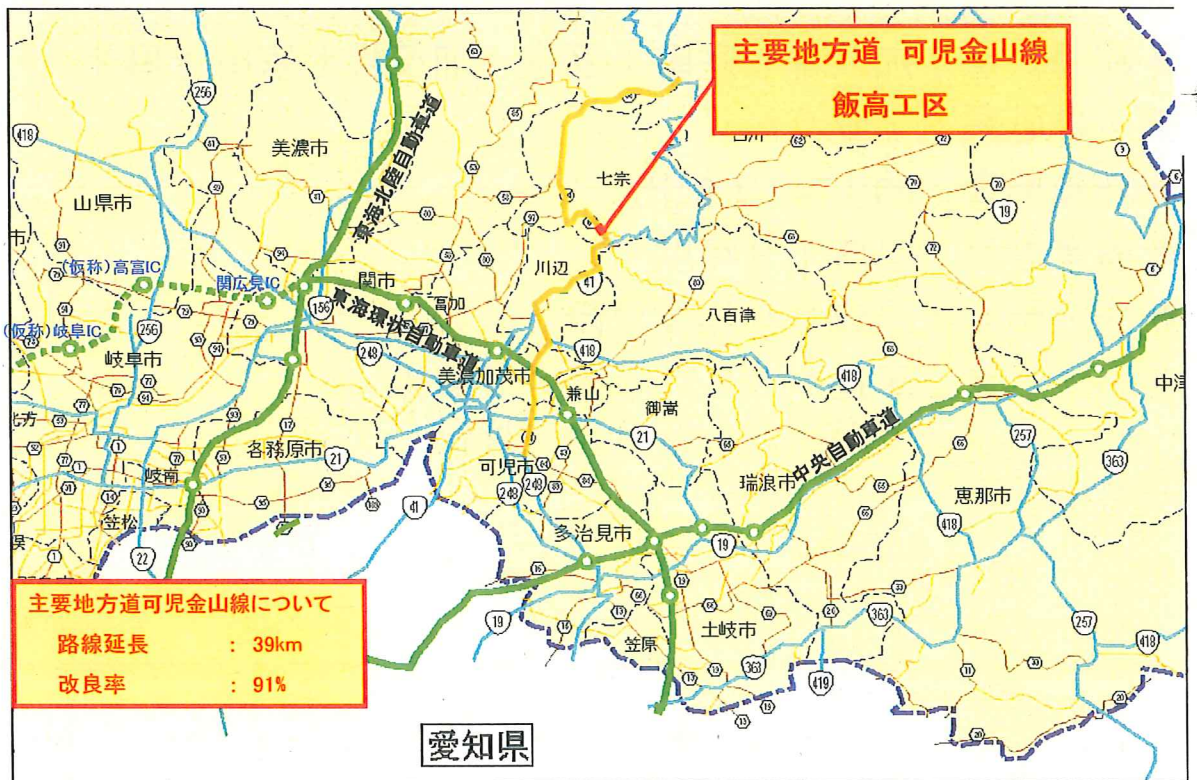


事業再評価
道路改築事業

主要地方道 可児金山線
飯高工区

県土整備部道路建設課
平成25年10月

位置図 ①



位置図②

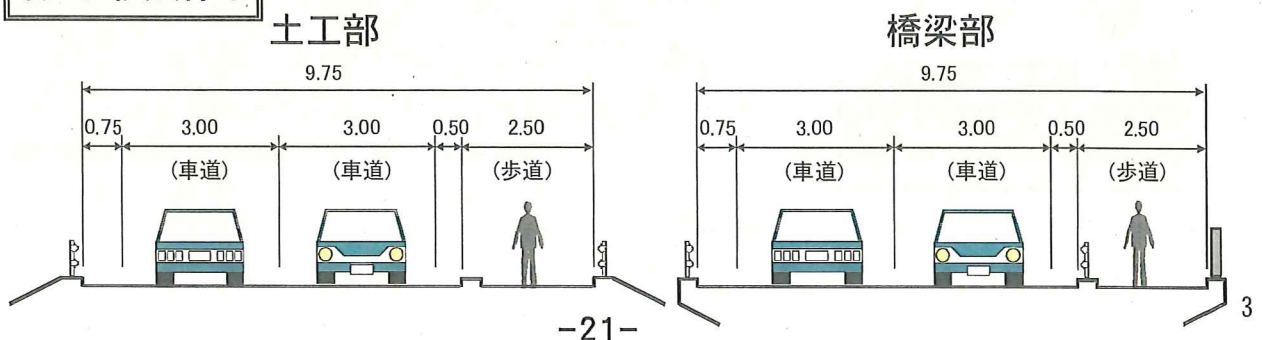


2

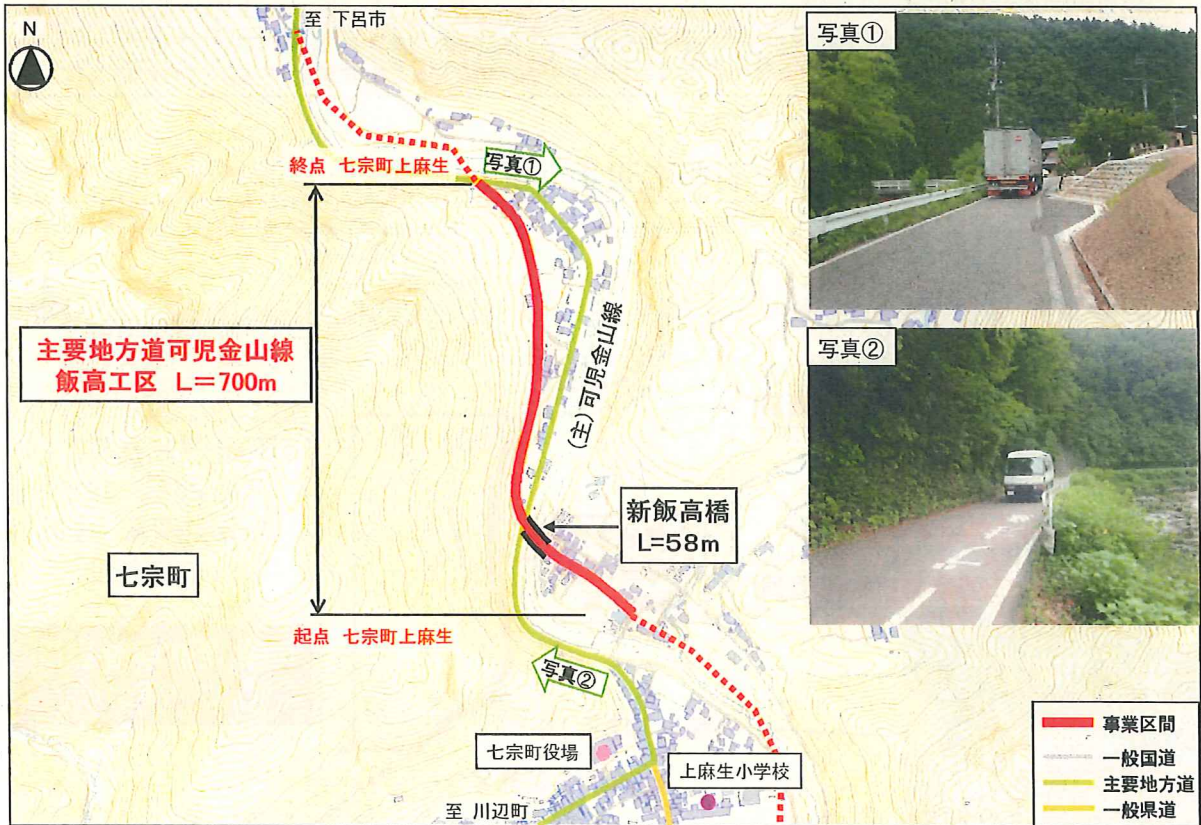
事業概要①

- ◆ 起 終 点 : か も ぐ ん ひ ち そ う ち ょ う か み あ そ う 加茂郡七宗町上麻生 ~ か も ぐ ん ひ ち そ う ち ょ う か み あ そ う 加茂郡七宗町上麻生
- ◆ 全体延長 : 700m
- ◆ 総事業費 : 約14.1億円
- ◆ 事業着手 : 平成19年度
- ◆ 完成予定 : 平成29年度以降
- ◆ 幅 員 : 車道 3.00m × 2車線
: 歩道 2.50m (片側)

標準横断図



事業概要 ②

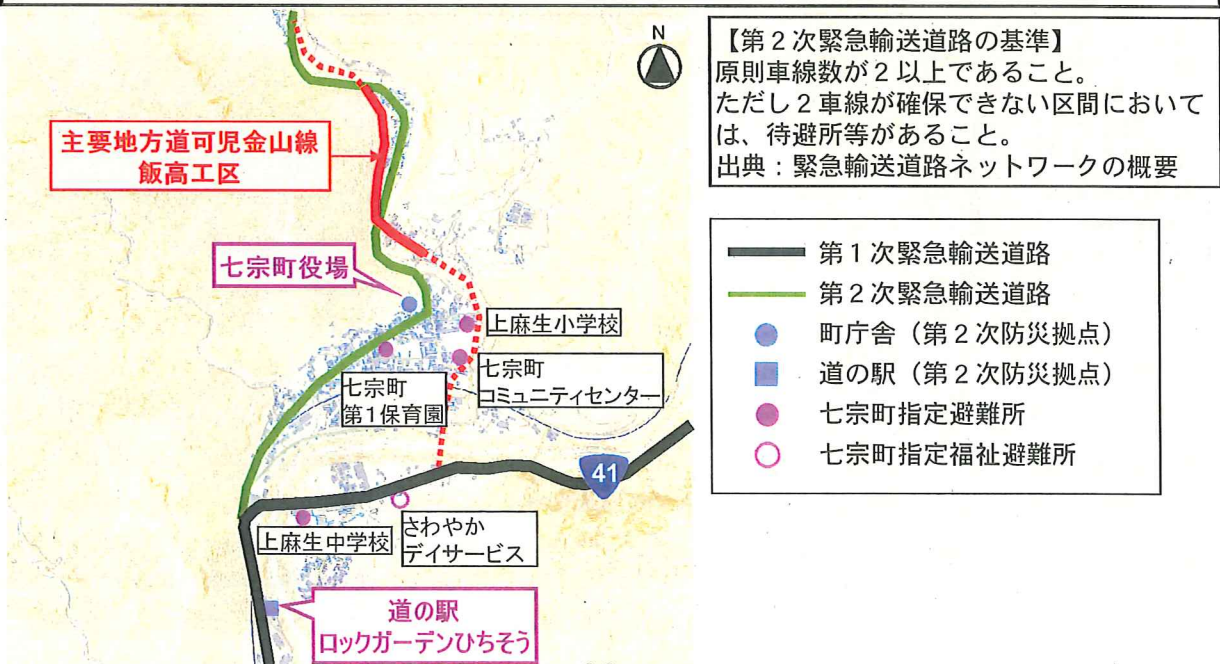


4

事業の目的 ①

安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 主要地方道可児金山線は第2次緊急輸送道路に指定
- 本工区は広幅員化及び落石対策が実施され、路線の信頼性が向上する。



事業の目的②

安全・安心：雨量規制区間で発生する孤立の解消

- 現道は雨量規制区間に指定
- 降雨による通行止めや落石等の災害が発生

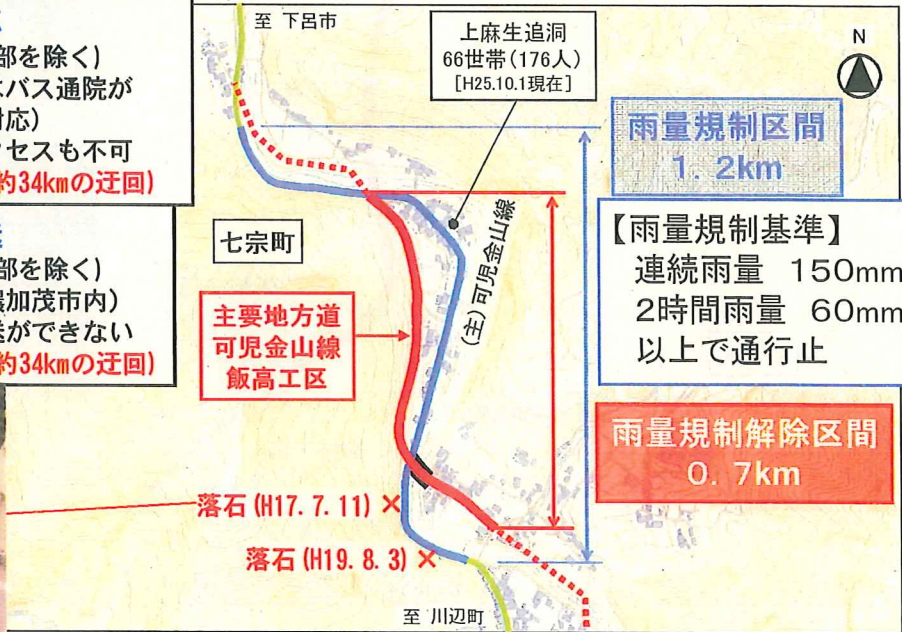
雨量規制時の住民対応

影響地区：神淵・上麻生（一部を除く）
 ● 学生はバス通学、高齢者はバス通院ができない（家族の送迎で対応）
 ● 高山本線上麻生駅へのアクセスも不可
 ⇒ 大きな迂回を強いられる（約34kmの迂回）

雨量規制時の救急搬送

影響地区：神淵・上麻生（一部を除く）
 ● 第二次救急医療施設（美濃加茂市内）へ国道41号経由での搬送ができない
 ⇒ 大きな迂回を強いられる（約34kmの迂回）

写真①

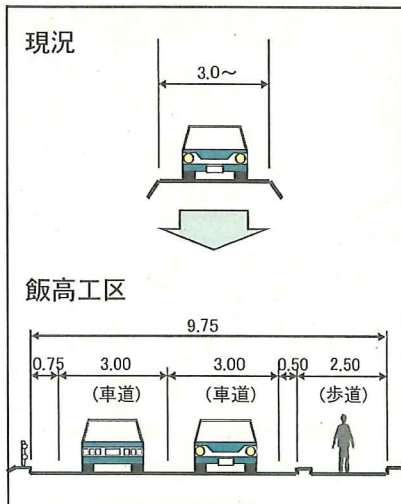


6

事業の目的③

安全・安心：狭隘区間の解消による円滑な交通の確保

- 狭隘区間が解消され走行性が向上
- 中学生の通学時における安全性が向上（現道は通学路に指定）



歩行者・自転車類
 35人台/12h

出典：道路交通センサス（平成17年）

写真①



写真②



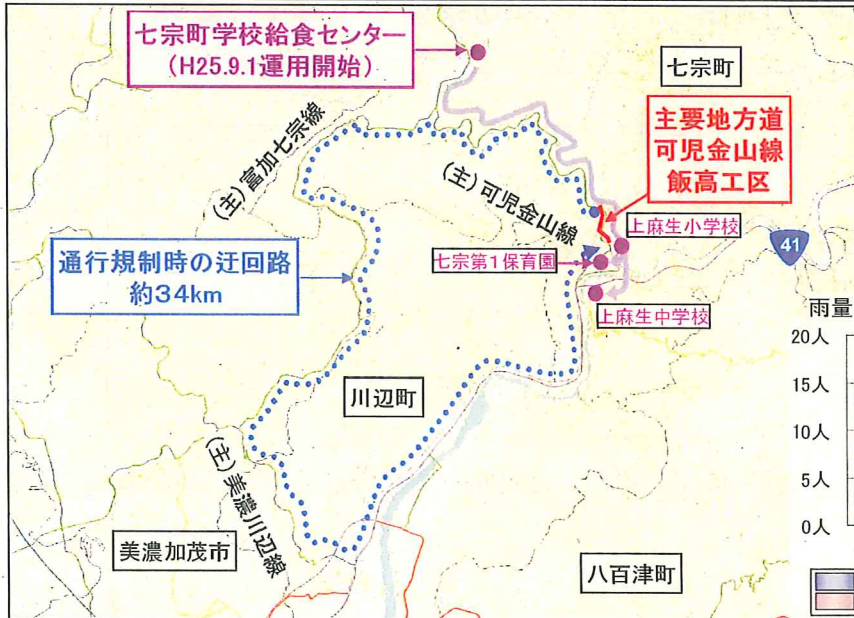
至 川辺町

7

社会情勢の変化

◆雨量規制区間や落石等危険箇所解消が進んでいない

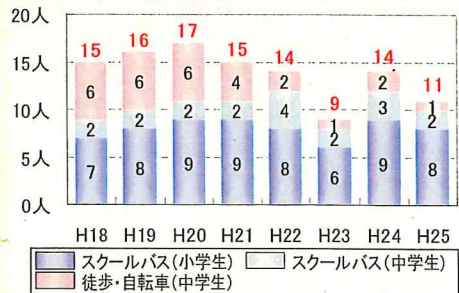
- 雨量規制や落石等の災害時の通行規制により大幅な迂回が必要
- 通行規制時には七宗町学校給食センターから小中学校・保育所への給食の配送ができない事態が生じる



【雨量規制回数】

平成22年度: 2回
 平成23年度: 3回
 平成25年度: 2回
全面通行止

雨量規制区間を利用する小中学生数の推移



進捗状況

全体進捗率 44%*

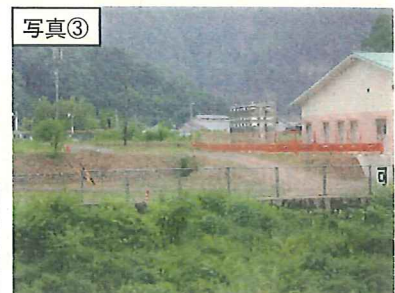
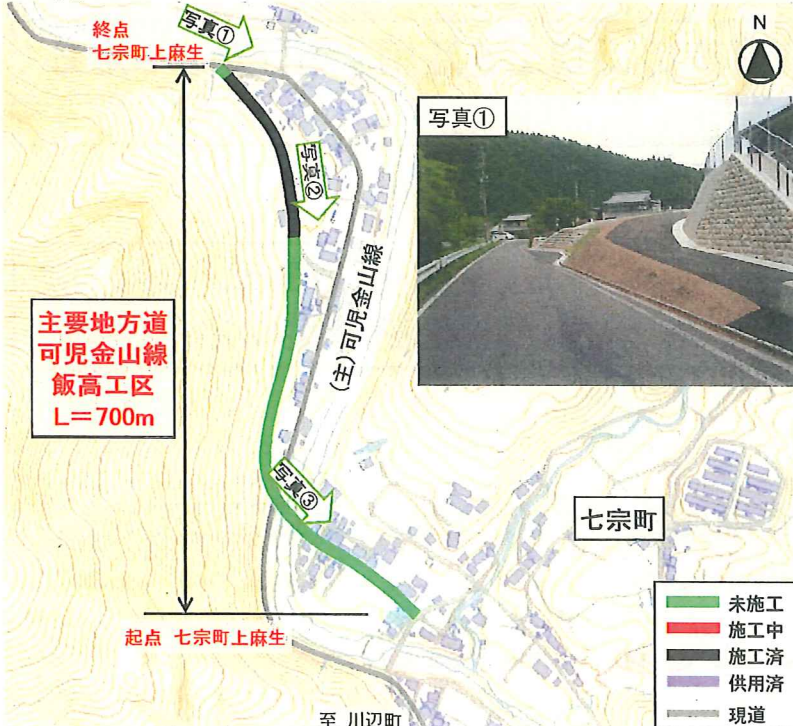
用地補償進捗率 100%*

工事進捗率 10%*

(うち用地取得進捗率 100%)

※平成25年度末事業費ベース

至 下呂市



- 未施工
- 施工中
- 施工済
- 供用済
- 現道

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 91%
- 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 2%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1$$

※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

◆他事業における現場発生土の有効活用

当初：盛土材は当該事業の山切土を活用するほか、不足分は購入する予定



見直後：近隣の白川福岡線バイパス工事(白川町黒川地内)における大規模山切の発生土を当該事業に活用予定



他事業における現場発生土約1,700m³を有効活用し、盛土購入費を縮減予定

約5百万円のコスト縮減

自然環境への配慮

◆希少魚類に配慮した工事推進

■工区周辺に希少魚類「ネコギギ」の生息が確認されたため、教育委員会等の関係機関と協議を行い、必要に応じ、モニタリング調査の実施及び有識者のアドバイスを受けるなど、希少魚類に配慮しつつ工事を実施予定。

<事前調査>

- ・周辺に配慮すべき生物（ネコギギ）確認



<専門家からのアドバイス>

- ・重機の河川内乗り入れ等による生息破壊の防止
- ・土砂の流入や流出による水深・流速分布変化の防止
- ・濁水やコンクリート成分の滲出による影響の防止



<関係機関と協議のうえ設計・工事を実施>

- ・河川内（水域部）を乱さないよう橋梁架設にあたり河川内に**ベント及び橋梁基礎（仮橋含む）を設置しない「トラッククレーンベント+送り出し工法併用」により施工**。これにより生息環境の保全を図る。

希少魚類「ネコギギ」



※ネコギギ（ナマズ目ギギ科）
●分布 [岐阜県HPより引用]
岐阜県、三重県、愛知県の河川中流域に分布
県内では、揖斐川、長良川、木曾川に分布
●貴重性
環境省RDL 絶滅危惧IB類
岐阜県RDL 絶滅危惧I類

12

今後の方針

○主要地方道可児金山線飯高工区の完成は、災害に強く、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、七宗町及び地元期成同盟会から災害に強い安全な道路整備を求め、早期完成の強い要望がある。



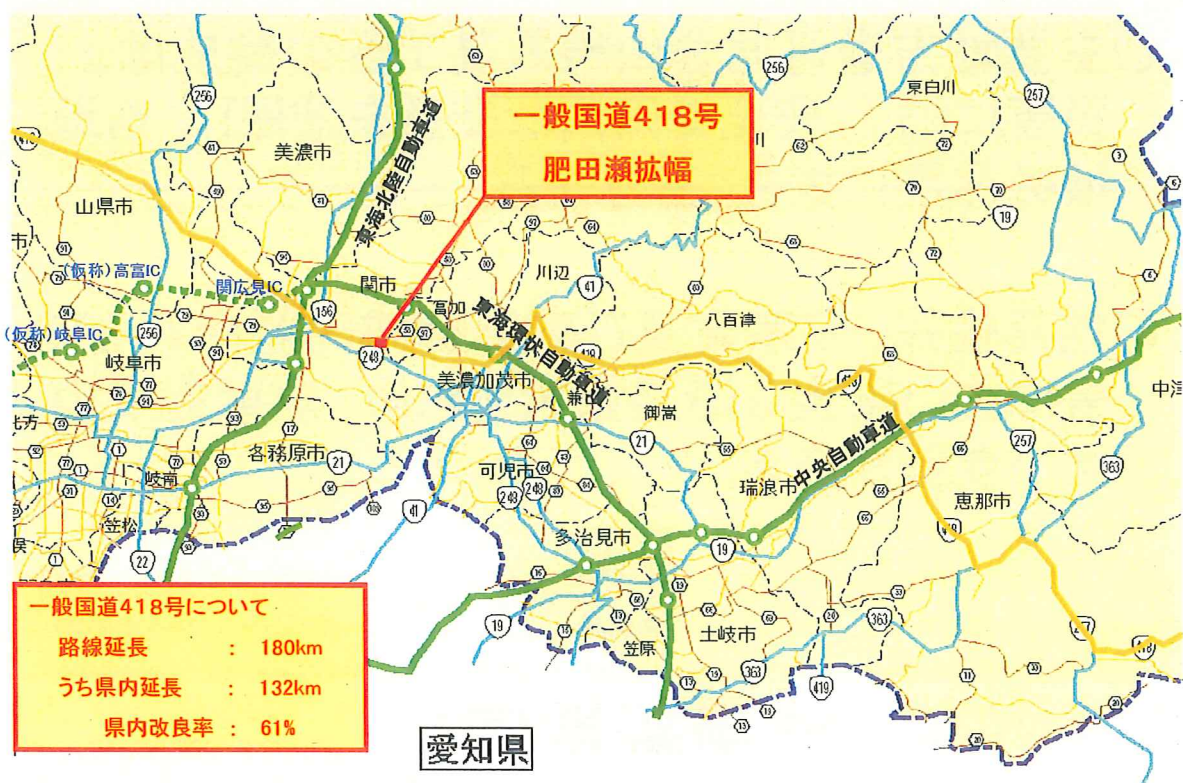
= 事業継続 =

事業再評価
道路改築事業

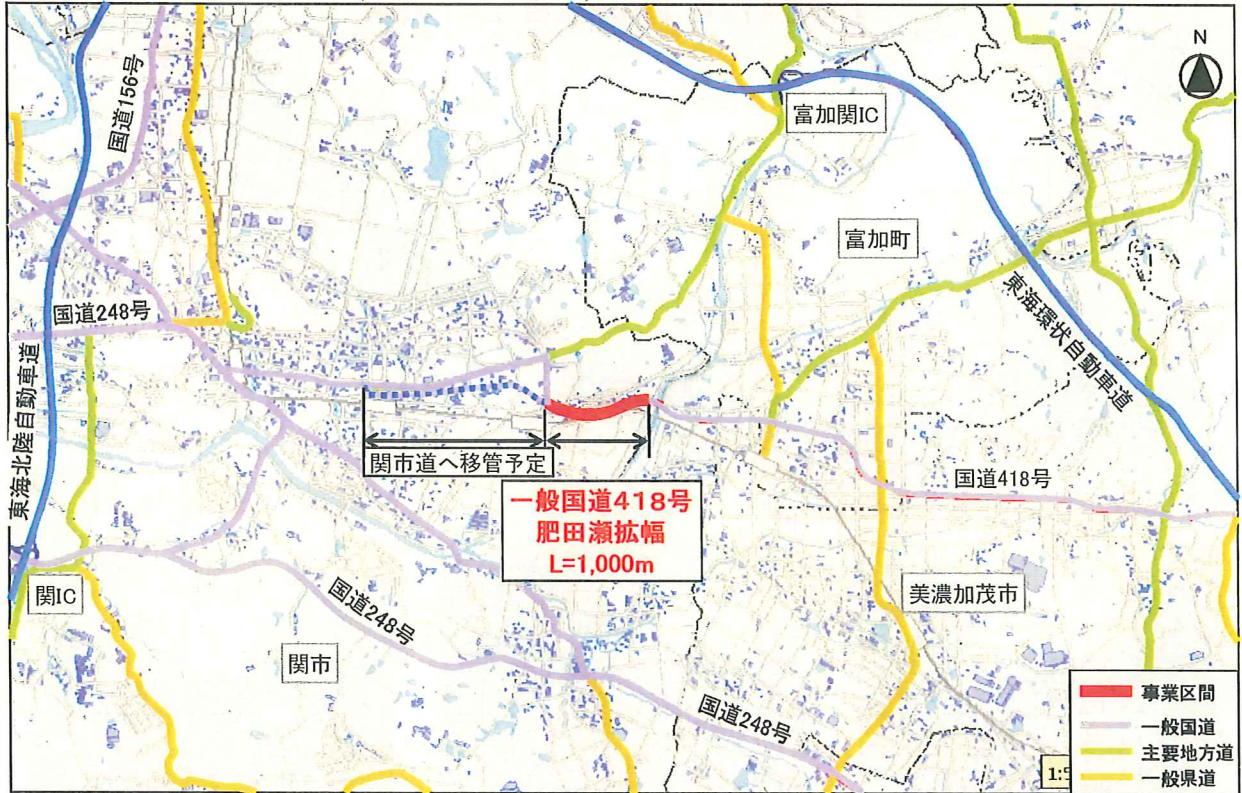
一般国道418号
肥田瀬拡幅

県土整備部道路建設課
平成25年10月

位置図①



位置図②

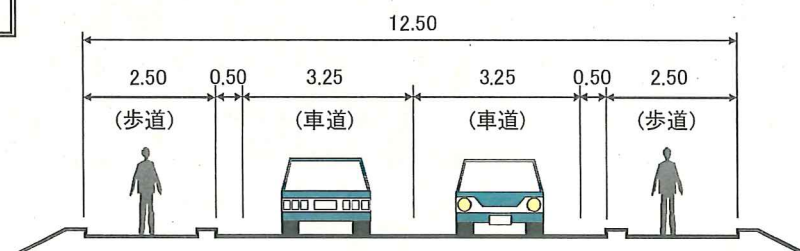


2

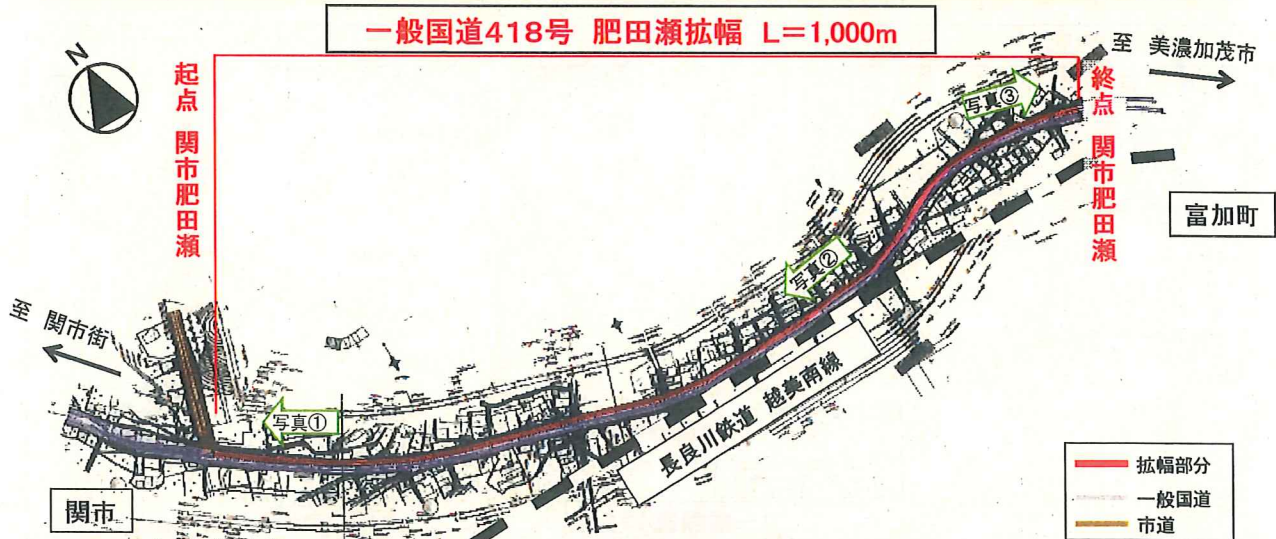
事業概要①

- ◆ 起 終 点 : 関市肥田瀬^{せきしひだせ}～関市肥田瀬^{せきしひだせ}
- ◆ 全体延長 : 1,000m
- ◆ 総事業費 : 約13.0億円
- ◆ 事業着手 : 平成19年度
- ◆ 完成予定 : 平成27年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m×2車線
: 歩道 2.50m (両側)

標準横断面



事業概要 ②



4

事業の目的 ①

活力: 圏域間の連携強化に寄与

■ 国道418号は、岐阜県の道路事業の整備方針である「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」のうち、「骨格幹線補完ネットワーク道路」に位置づけ。

主要骨格幹線ネットワーク

- 高規格道路**
 - 県外と県内を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携を強化する幹線道路
- 国道**
 - 隣接県との連携及び圏域間の連携を強化する幹線道路

骨格幹線補完ネットワーク

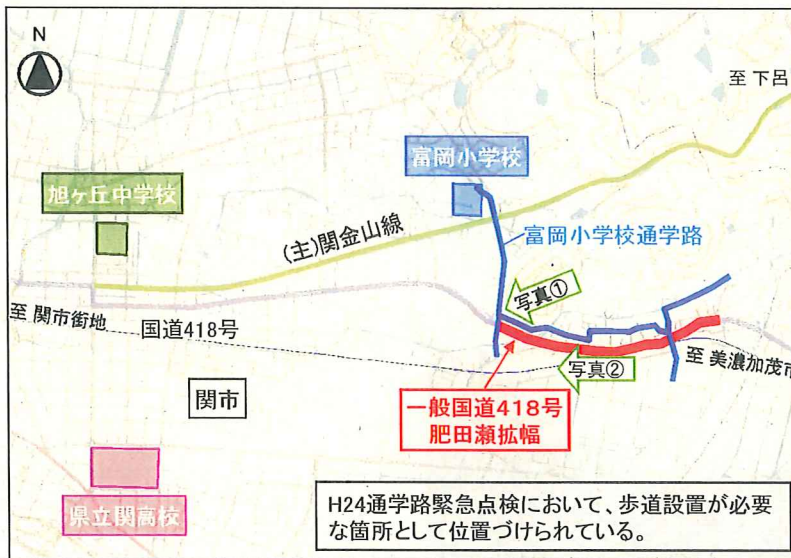
- 国道・県道**
 - 幹線道路を補完し、地域における重要な道路



事業の目的②

安全・安心：安全で快適な歩行空間の確保

■ H24 通学路緊急点検において、歩道設置が必要な箇所として位置付けられている。

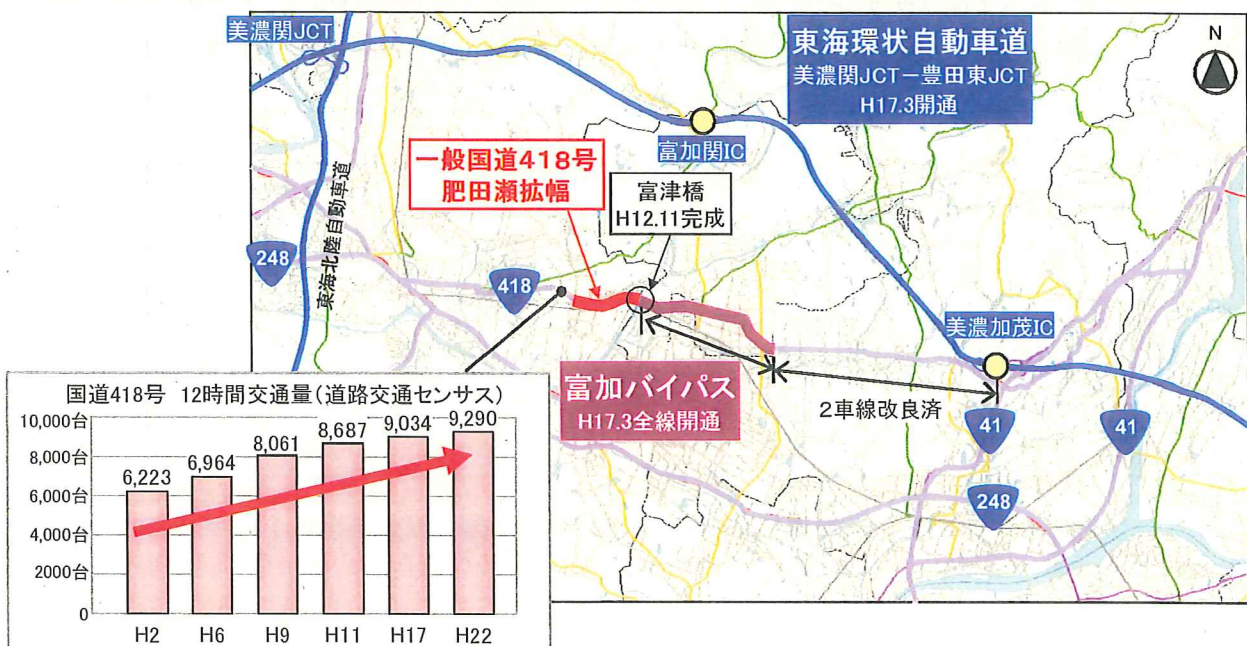


6

社会情勢の変化

◆ 周辺の道路整備

■ 美濃加茂 I C の開通や国道 418 号富加バイパスの整備に伴い、国道 418 号の交通量が年々増加



進捗状況

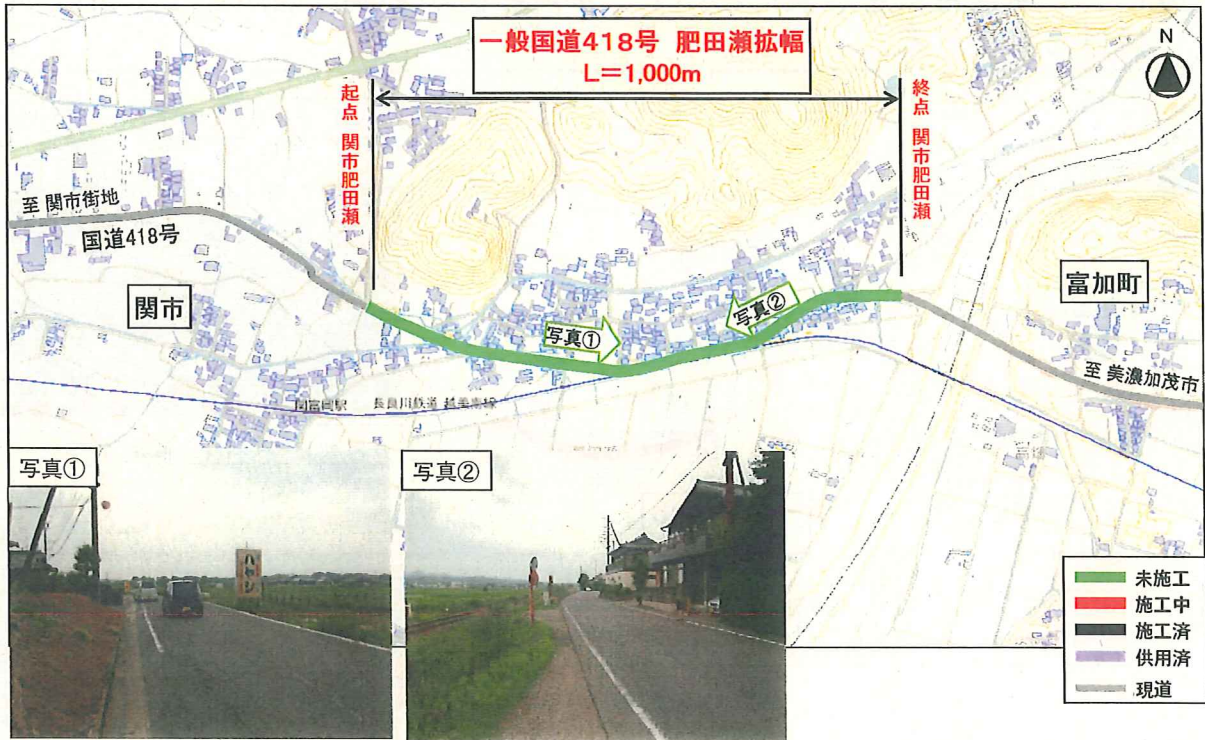
全体進捗率 65%*

用地補償進捗率 91%*

工事進捗率 0%*

(うち用地取得進捗率 72%)

※平成25年度末事業費ベース



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 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

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.8$$

※費用便益分析マニュアル(国土交通省H20.11)に基づき算出

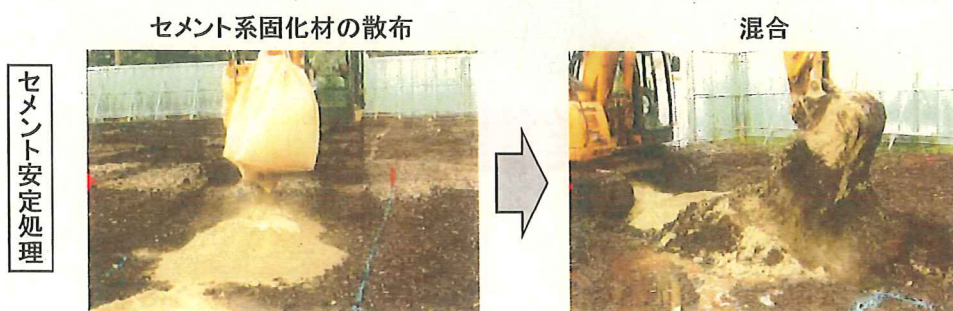
コスト縮減の取り組み

◆路床安定処理工法の採用

路床改良の経済比較（購入土置き換えと安定処理工法）

路床改良約8,500m²において
安定処理工法（セメント安定処理）を採用し、コスト縮減予定

約1百万円のコスト縮減

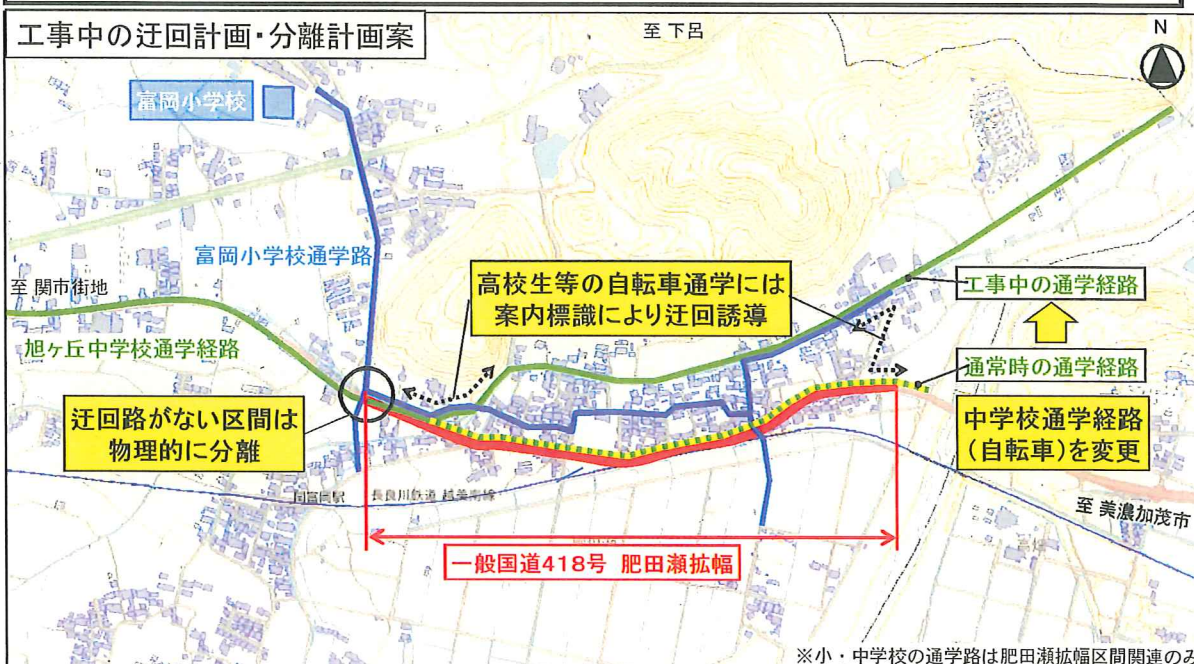


10

生活環境への配慮

◆工事中の通学経路対策の実施

■学生の通学経路に指定されているため、工事中は迂回計画・分離計画を立案し、安全対策を実施予定



今後の方針

- 国道418号肥田瀬拡幅の完成は、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、関市及び国道418号整備促進期成同盟会から拡幅による走行性向上や安全性向上のため、早期完成の強い要望がある。



＝事業継続＝