

【道路事業（県事業） 再評価審議資料】

- 再評価対象箇所一覧表 . . . p 1

- 平成 26 年度 再評価実施箇所
 - 道路改築事業（地域連携推進） . . . p 3
 - 1) 濃飛横断自動車道 和良金山道路 . . . p 5～p 16
 - 道路改築事業（社会資本整備総合交付金） . . . p 17
 - 2) 国道 156 号 福島バイパス . . . p 19～p 26
 - 3) 主要地方道 多治見白川線 伊岐津志 . . . p 27～p 34
 - 4) 一般県道 上野関線 大矢田・半道 . . . p 35～p 42

平成26年度 再評価対象箇所一覽表 9月2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		実施済み額 (百万円)	進捗率 (%)	経過年数 (年)(H27.3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 実分析	対応方針 (案)	特記事項
						全体事業量 (km)	実施済事業量 (km)											
1	道路改善事業	環状橋新 自動車道 和良釜山道路	郡上市 下呂市	H20	H27	2.70	0.00	8,266 94 8,172	66% 77% 66%	7年	東海環状自動車道 七ヶ浜上 環状橋新や産業振 興の促進 災害対策に有効に機 能するネットワーク 確保	-	建設発生土土管 埋設工事完成と 汚染度発生対 策への事前準備 促進要望強い	周辺住民に 対する防音 措置実施	コンパクト カー搭載型 重機採用 LEDトンネル 照明採用	1.02 (1.2)	継続	
2	道路改善事業	(国)156号 福島バイパス	白川村	H16	H30 以降	2.50	0.31	4,483 63 4,420	40% 92% 39%	11年	災害時に有効に機 能するネットワーク 確保 防音・線形不良箇 所の整備による円 滑な交通の確保 地北支那や産業振 興の促進	-	東海北陸自動車 道全線開通に伴 う交通経路に対 応した整備方針 の策定 促進要望強い	青少年類に 配慮した工 事推進	事業計画全 体の見直し	1.2 (1.5)	継続	
3	道路改善事業	(主)多治見 白川線 伊敷津志	八百津町 御嵩町	H7	H28	2.47	0.00	6,770 694 6,076	73% 100% 70%	20年	災害時に有効に機 能するネットワーク 確保 防音・線形不良箇 所の整備による円 滑な交通の確保	-	東海環状自動 車道(東回り) 開通 促進要望強い	周辺住民に 対する防音 措置実施	坑門形式の 見直し LEDトンネル 照明採用	1.4 (1.5)	継続	
4	道路改善事業	(一)上野園線 大矢田・半道	美濃市	H15	H30 以降	3.00	0.38	3,347 228 3,119	16% 92% 10%	12年	東海環状自動車 道七ヶ浜上 環状橋新や産業振 興の促進 災害対策に有効に機 能するネットワーク 確保 防音・線形不良箇 所の整備による円 滑な交通の確保	-	美濃市都市計 画マスタープラ ンの策定 (H26.7月) 促進要望強い	河川護岸に維 生に配慮した ブロックを採 用し、水生生 物の環境保全 に配慮	構造物の形 状及び平面 線形の見直 し	1.4 (1.6)	継続	

費用対効果分析()は前回再評価時の投資効果果章

平成26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

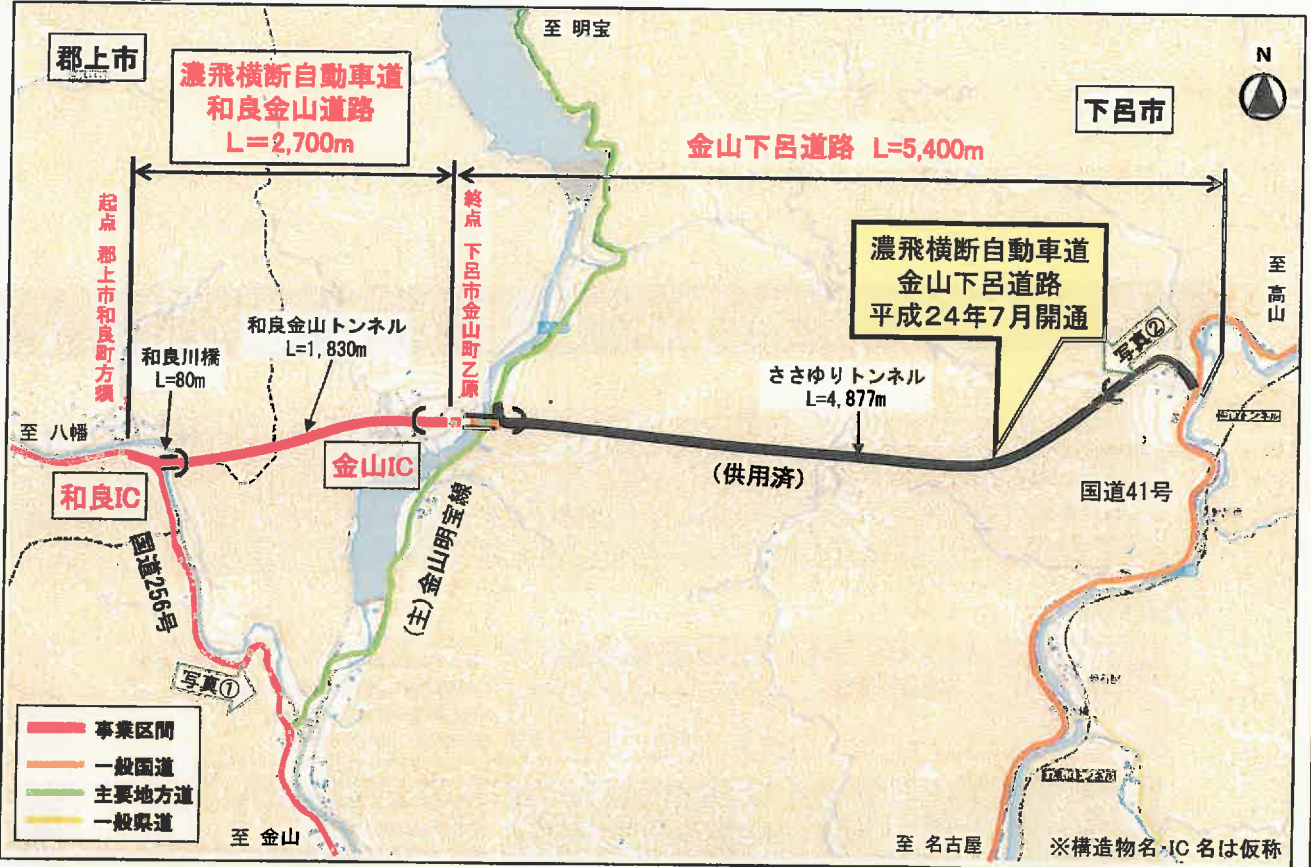
○事業制度について	事業名	道路改築事業（地域連携推進）	
	事業目的	高規格幹線道路、地域高規格道路及び空港・港湾等へのアクセス道路等地域の交流・連携を促進すること。	
	採択基準	地域間の交流・連携を促進するために行われる地域高規格道路の整備。	
	概要 (メニュー)	現道の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設	
○費用対効果の分析について *費用便益 B/C*	効果の項目	うち貨幣換算する項目 ≧B ≦	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益
		その他項目	
	費用 ≧C ≦ の算定	・費用の積み上げ基準＝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以上	

平成26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) 濃飛横断自動車道 和良金山道路
事業実施箇所	郡上市和良町方須 ～下呂市金山町乙原	事業主体	岐阜県
採択年度	平成20年度	完了予定年度	平成27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生じた事業		
事業目的	濃飛横断自動車道は郡上市を起点とし、中津川市へ至る延長約80kmの道路である。当該事業はこのうち郡上市和良町方須から下呂市金山町乙原の2,700m区間についてバイパスを整備するものであり、県土1,700km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、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。		
事業概要	事業延長：2,700m 車道幅員：3.25m×2車線 主要構造物：和良川橋L=80m、和良金山トンネルL=1,830m (※構造物名は仮称)		

概要図



平成26年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

平成26年9月

岐阜県 県土整備部 道路建設課

0

道路改築事業の政策と位置付け

考え方

道路は、災害に強い県土づくりなど安全・安心の面でも、産業振興や観光交流など「活力」を支える基盤としても、また、適学路や福祉施設へのアクセス整備など教育や福祉の面においても、多面的に県民の生活を守り支えているものであり、その整備は、国や県の重要な責務として着実に推進することが基本である。

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

- ・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・線形不良箇所解消による円滑な交通の確保

重点施策(平成26年度)

ぎふの未来につながる
社会資本の重点整備

◇東海環状自動車道、東海北陸自動車道、濃飛横断自動車道などの高規格幹線道路等とアクセス道路の整備
◇地域活性化や安全・安心につながる幹線道路等の整備

○東海環状自動車道及びアクセス道路の整備促進
○東海北陸自動車道四車線化の整備促進
○濃飛横断自動車道の整備促進
○地域活性化や地域の安全・安心につながる幹線道路等の整備

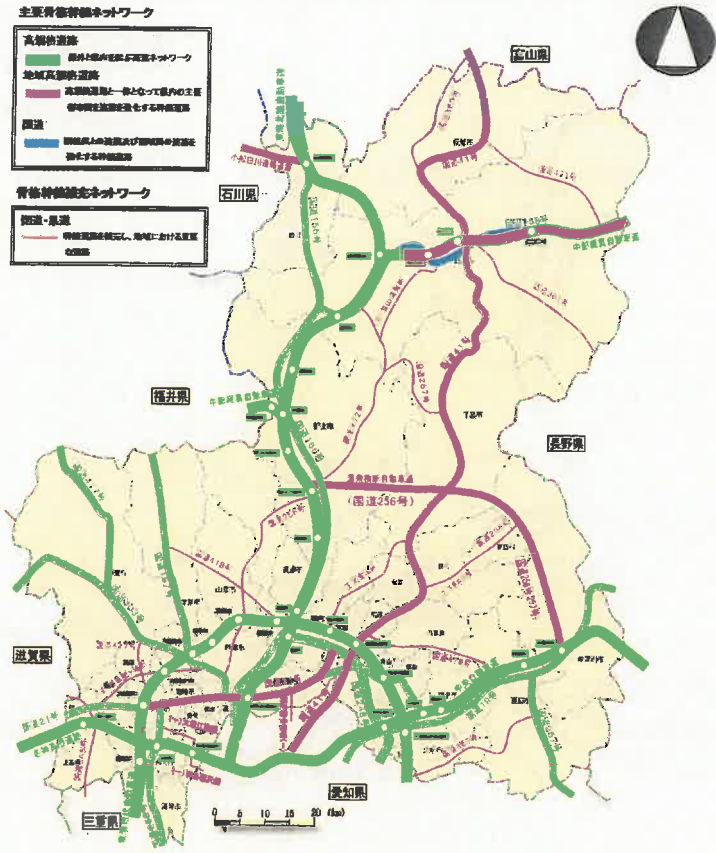
県民の命と暮らしを守る
防災・減災対策の強化

◇防災対策推進会議の議論を踏まえ、緊急輸送道路の震災対策を重点的に実施
◇近年頻発する短期的・局地的集中豪雨に備えた対策を推進

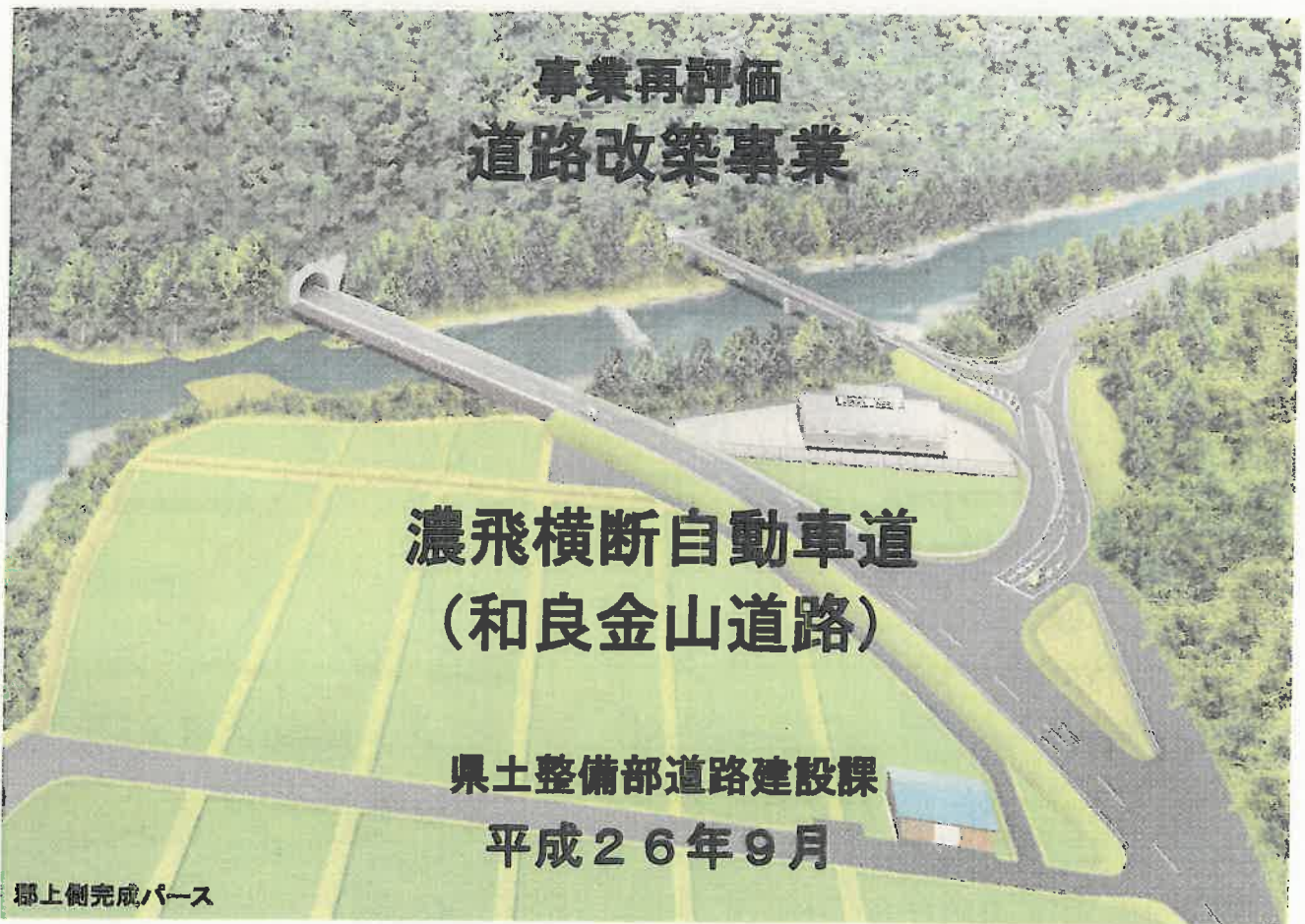
○緊急輸送道路の見直しに関する整備計画の策定
○道路の広幅員化の推進

1

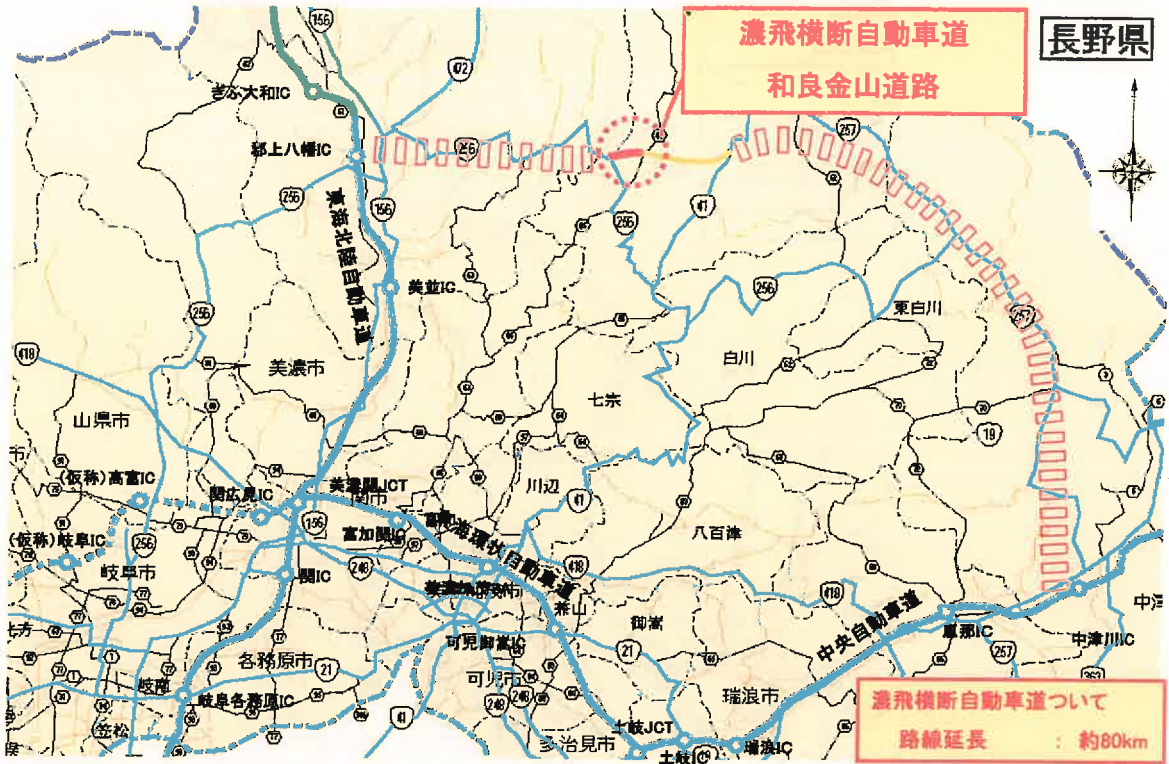
道路事業の整備方針 ～県土1700km骨格幹線ネットワーク構想～



2

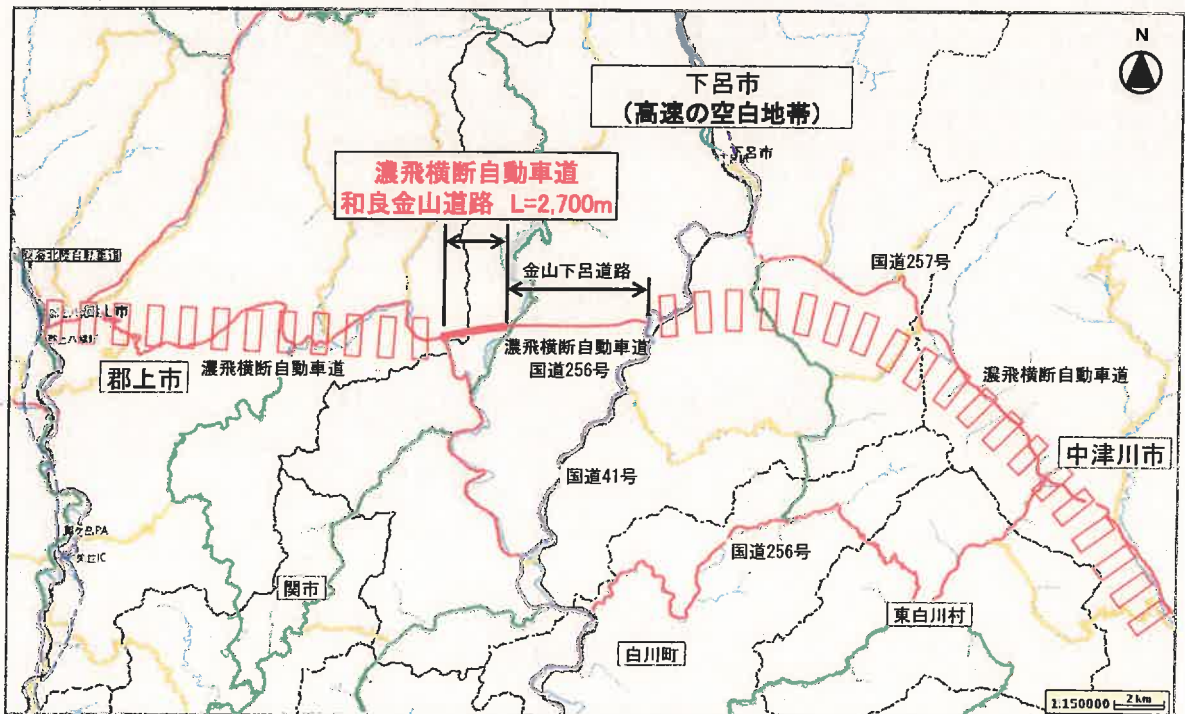


位置図 ①



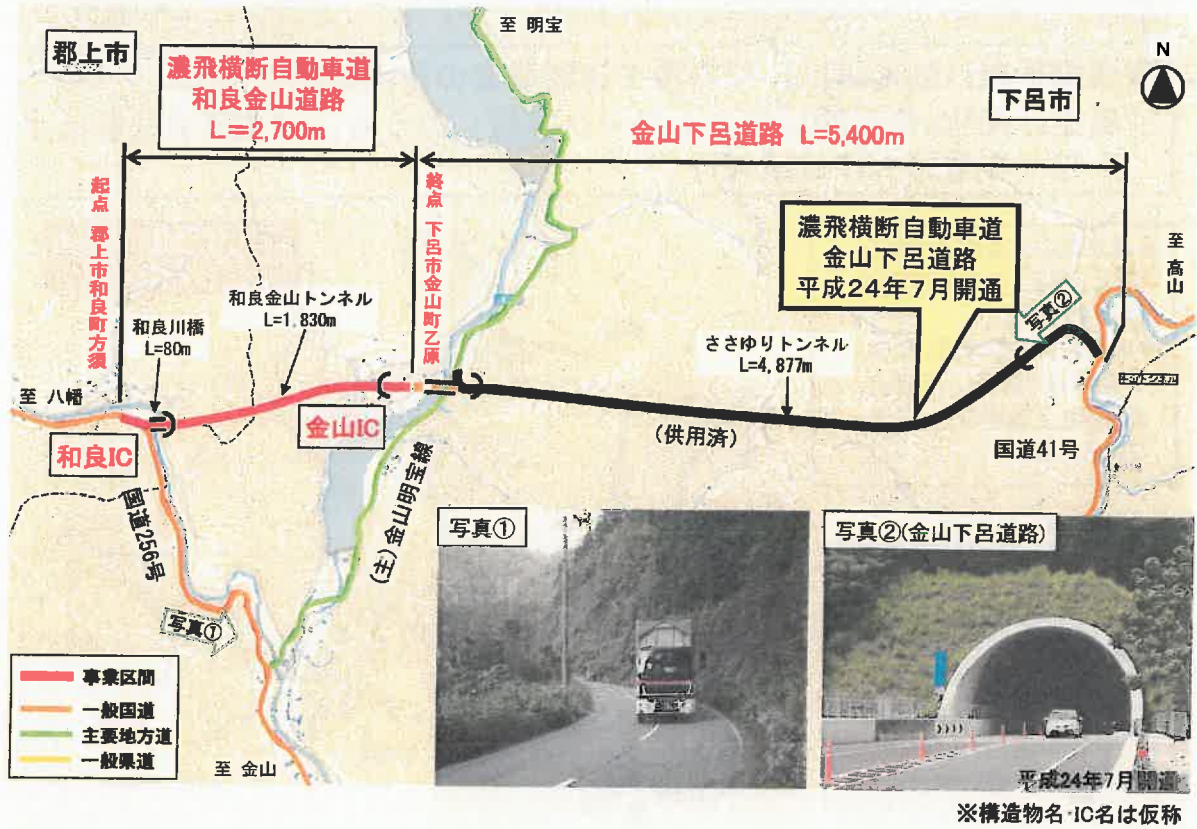
4

位置図 ②



5

位置図 ③

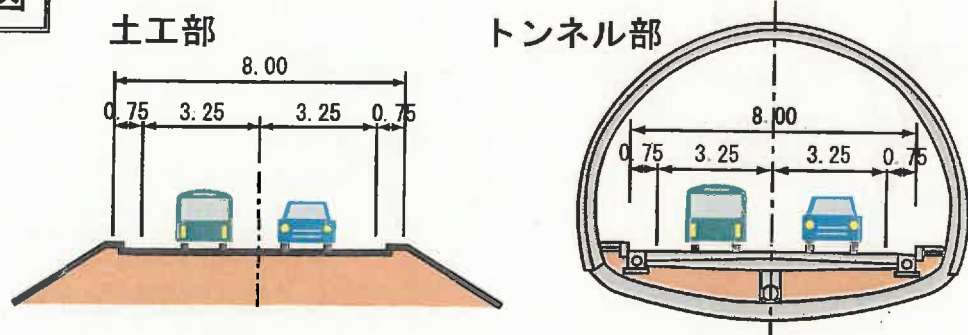


6

事業概要

- ◆ 起 終 点 : 郡上市和良町方須 ~ 下呂市金山町乙原
- ◆ 全体延長 : 2,700m
(トンネル延長 $L = 1,830m$ 、橋梁延長 $L = 80m$)
- ◆ 総事業費 : 約64億円 → 約83億円 (約19億円増額)
- ◆ 事業着手 : 平成20年度
- ◆ 完成予定 : 平成27年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m × 2車線

標準横断面図



7

事業の目的 ①

活力:「高速の空白地帯」への高速ネットワークサービス補完

- 濃飛横断自動車道は、岐阜県の道路事業の整備方針である「県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想」のうち、「主要骨格幹線ネットワーク道路」に位置付け

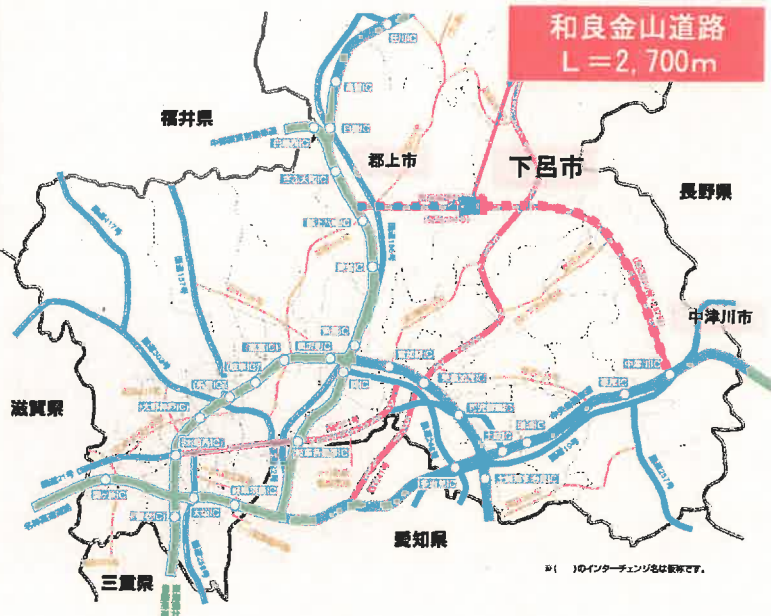
- ◆岐阜県の主要拠点である郡上、下呂、中津川の圏域間連携を強化
- ◆東海北陸自動車道、中央自動車道と連絡し、日本3名泉の「下呂温泉」へのアクセスを強化

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
- (地域間幹線道路) 高規格道路と一体になって県内の主要都市間の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) 県幹線道路を補完し、地域における重要な道路

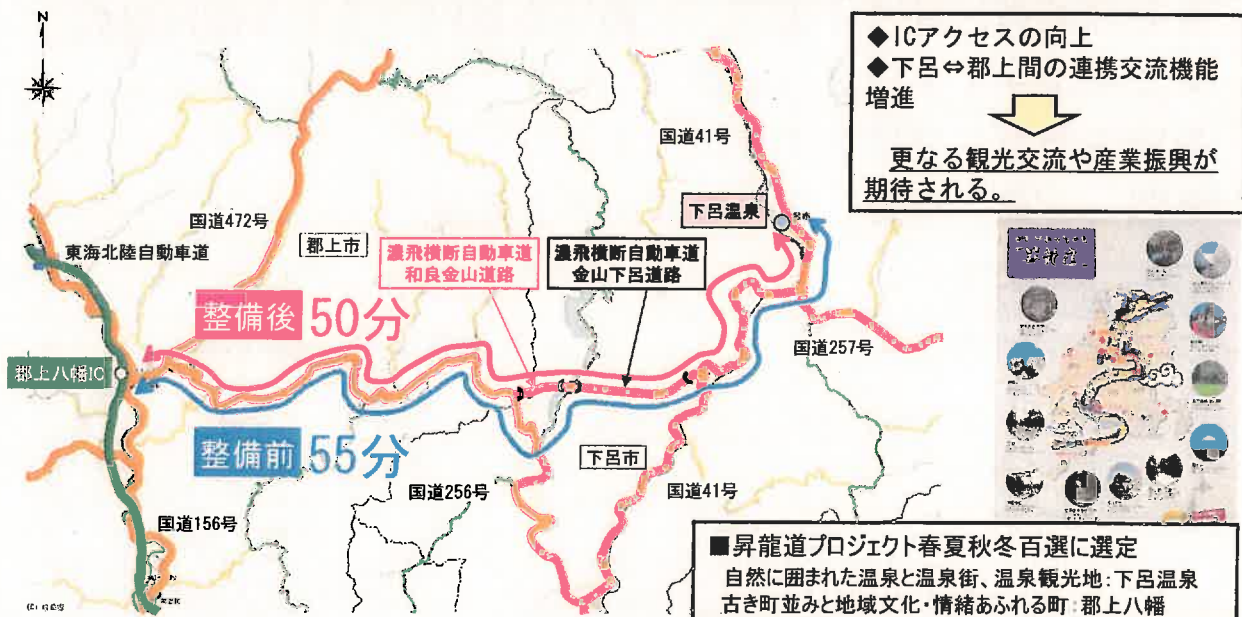


8

事業の目的 ②

活力:地域間の観光交流や産業振興の推進

- 濃飛横断道と和良金山道路の整備により、郡上八幡ICから『下呂温泉』へのアクセスが向上し、更なる観光の振興が期待される。
- 郡上八幡ICから下呂市までの所要時間が5分短縮(55分→50分)



9

事業の目的 ③

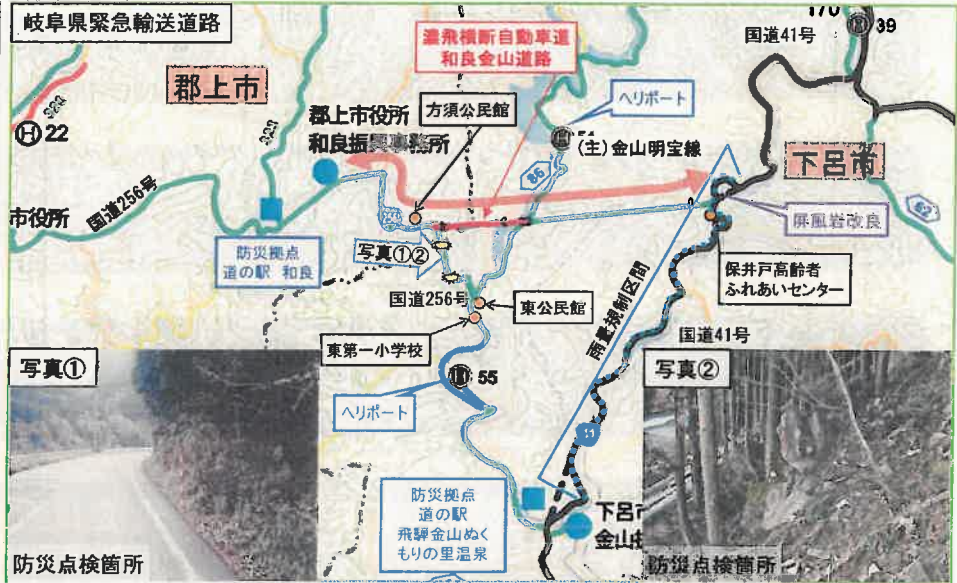
安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 国道41号、256号は緊急輸送道路に指定されており、当該区間は郡上一下呂を連絡し、有事にも各拠点間を往来できる信頼性の高い路線整備
- 国道256号には防災点検箇所が存在し、落石の危険性がある。

◆ 国道41号に雨量規制区間が存在するため、規制時に区間内の住民が、当該道路を利用して迂回することができる。

【凡例】

- : 第1次緊急輸送道路
- : 第2次緊急輸送道路
- : 市町村役場
- : 防災拠点
- Ⓜ : ヘリポート
- : 避難場所
- ⚙ : 防災点検箇所



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 **88%**
- 走行経費減少便益 効果全体の約 **8%**
- 交通事故減少便益 効果全体の約 **4%**

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.02$$

前回再評価時
(H24年度)
1.2

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

11

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

◆建設発生土管理基準改定と汚染土発生対策への事前準備

事業着手
時(H20)

・岐阜県建設発生土管理基準の制定

(人為的に汚染されている可能性がある土地の建設発生土を搬出する場合は、土壌検査を実施)⇒トンネル工事発生土の検査は対象外

H23

・下呂市の残土処分場より環境基準を超える砒素が検出

(近隣で施工されていた、ささゆりトンネルの残土が9割を占める残土処分地)

H24

・岐阜県建設発生土管理基準の改定

(5,000m³以上の建設発生土を搬出する工事については、土壌検査結果により環境基準の適否を確認)⇒5,000m³を超えるトンネル工事も検査の対象に

H24.9

・(仮称)伊岐津志トンネル工事現場より環境基準を超える砒素が検出

(事後対応となり、対応方針や残土処分地の確保に時間がかかり、トンネル工事は一時中止状態となった)

H26.1

・岐阜県建設発生土処理対策調査委員会への諮問

(汚染土が発生した場合に速やかに対応するため、事前に学識経験者を交えた委員会に諮り、対応方針について決定)⇒汚染土の発生を想定した事前準備

12

進捗状況

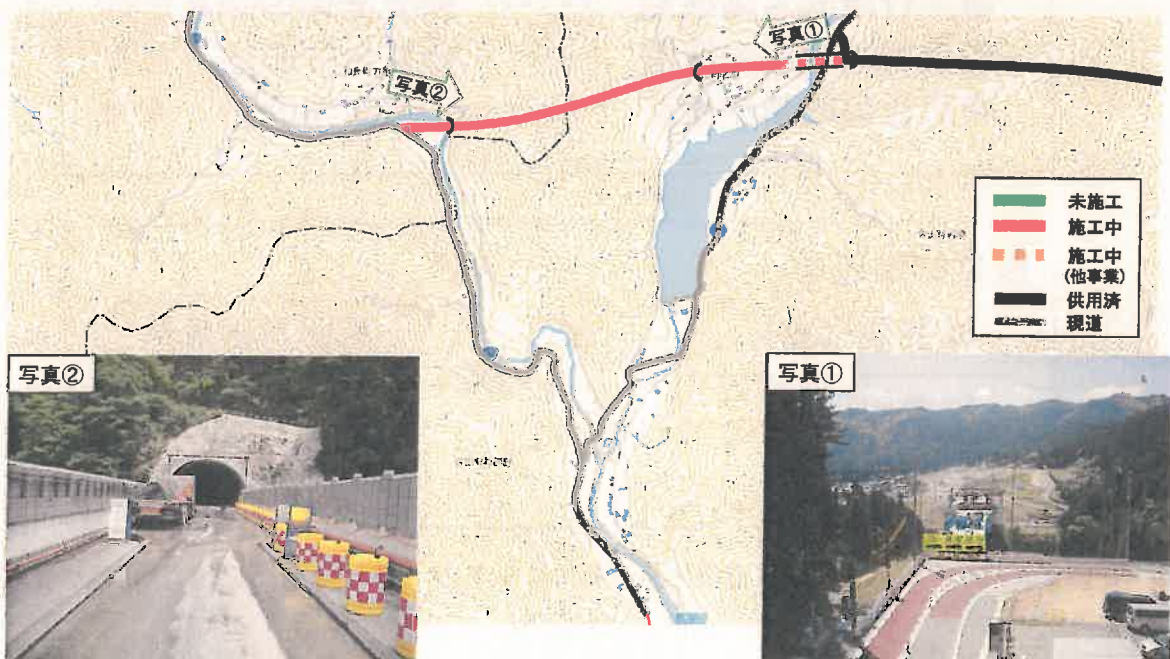
全体進捗率 66%*

用地補償進捗率 94%*

工事進捗率 66%*

(うち用地取得進捗率 100%)

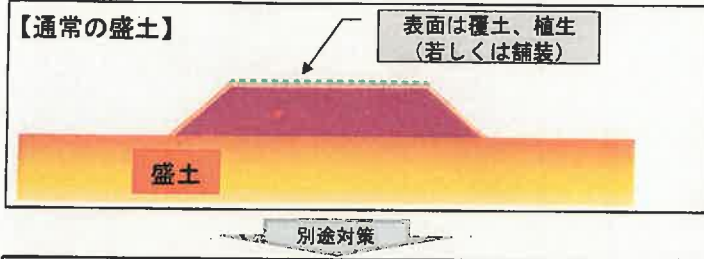
※ 平成26年度末事業費ベース



13

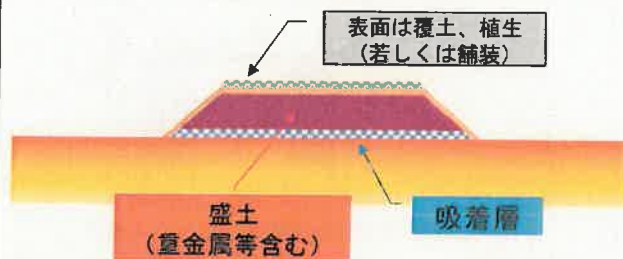
事業費増額理由①（汚染土処理）

◆岐阜県建設発生土管理基準の改定と、県内の汚染土発生実績を踏まえ、トンネル本体掘削による建設発生土について「吸着層によるヒ素対策」が必要となった。



【吸着層工法の概念】

重金属等を含む岩石・土壌の盛土基礎に吸着層を敷設することにより、重金属等が地下に浸透することを防止する対策を実施する



【処理場(候補地)】



【対策コスト】

	処分量(m3)	対策費(千円)	処理場
郡上①	4,400	92,822	現場内
郡上②	39,400	452,470	現場外
郡上③	18,200	232,596	現場外
下呂	40,800	308,450	現場内
合計	102,800	1,086,338	-

トンネル汚染土処分対策で約11.0億円の増額が必要

事業費増額理由②（法面追加対策）

◆平成25年度、金山IC付近の切土工事により多くの湧水が見受けられたため、対策を検討。現地の状況から、切土法面の安定のため、一部吹付砕工や鉄筋挿入工、連続繊維補強など別途追加対策が必要となった。

施工中の盛土において、多くの湧水が見受けられた。

全景：水路に堆積した土砂



近景：法面の湧水発生状況



写真：切土工事状況(金山IC付近)

別途対策

① 湧水なし
(植生による法面保護工)
植生工(植生マット工)

② 湧水あり
(構造物による法面保護工)
簡易吹付砕砕工+(砕内)植生基材吹付工

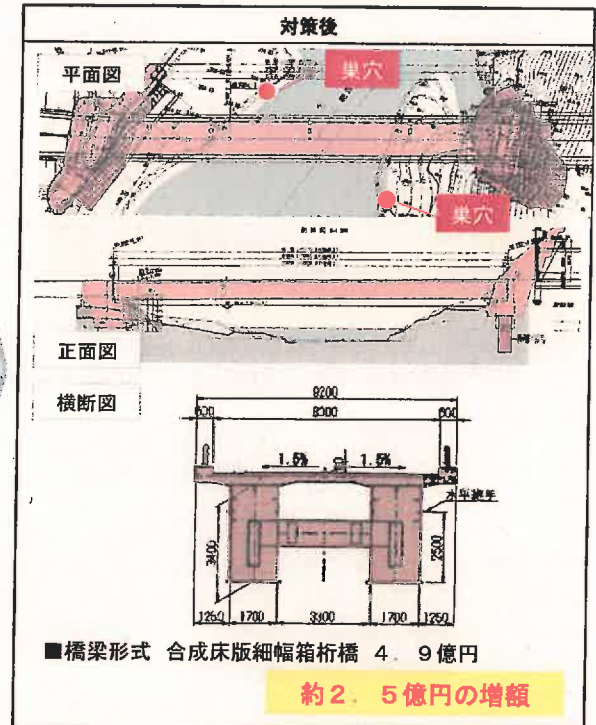
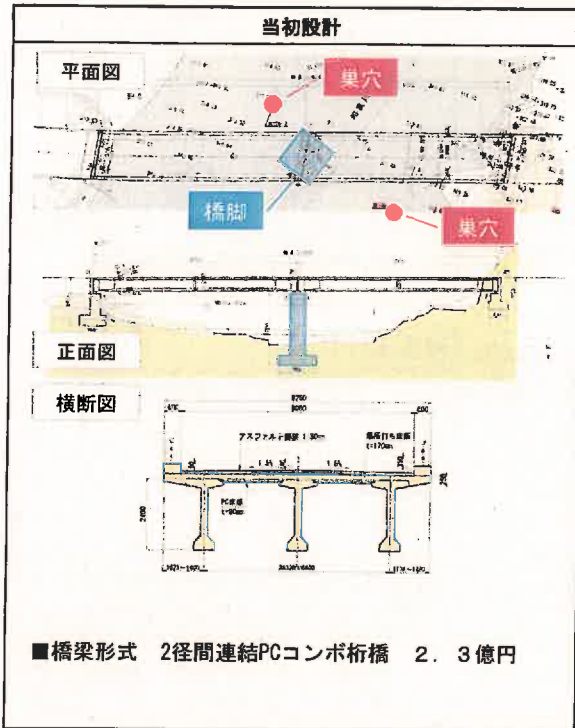
③ 湧水あり、浸食等あり
(構造物による法面保護工)
鉄筋挿入工+連続繊維補強土工+植生基材吹付工

	対策面積(m2)	対策費(千円)
法面対策①	2,400	11,232
法面対策②	1,900	37,411
法面対策③	8,099	345,982
合計	-	394,625

切土法面対策で約4.0億円の増額

事業費増額理由③（橋梁形式変更）

◆橋梁架設箇所付近に、オオサンショウウオの巣穴が2箇所あったため、専門家の意見を踏まえた上で対策を検討。良好な生息環境と思われる環境の改変を避けるため、橋脚が無い橋梁構造とした。そのため、橋梁の部材を大きく・強固にする必要があり、増額となった。



16

事業費増額理由④（消費税増税）

◆消費税率変更により、平成25年度以降の事業費のうち2,758百万円に対する増税分の支出が必要となる。

■平成25年度以降の事業費に対する、各消費税率別の事業費算出

単位:百万円

年 度	事 業 費	うち工事国債					
		うちゼロ国債		うち現年予算			
		消費税5%	消費税5%	消費税8%	消費税5%	消費税8%	消費税10%
平成24年度まで	1,174		100		1,074		
平成25年度	1,547	800	540		202	5	
平成26年度	2,740	1,890		800		50	
平成27年度	2,839	936					1,903
合 計	8,300	3,626	640	800	1,276	55	1,903

■消費税による増額分算出

単位:百万円

各種増税	増税対象費	5%に対する増税幅	増 税 分
消費税8%対応分	855	0.03	26
消費税10%対応分	1,903	0.05	95
合 計	2,758		121

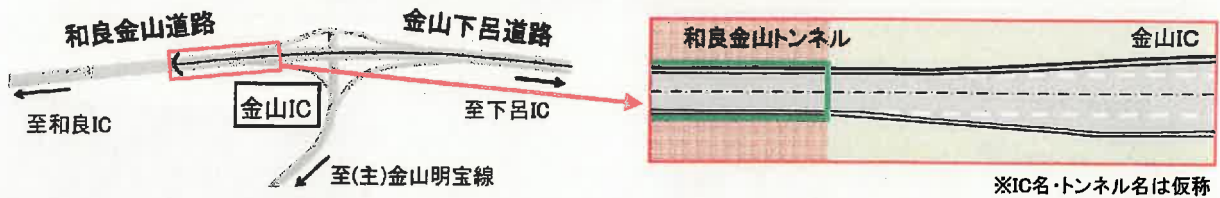
・消費税8%対応増額・・・26百万円
・消費税10%対応増額・・・95百万円

約1.2億円の増額

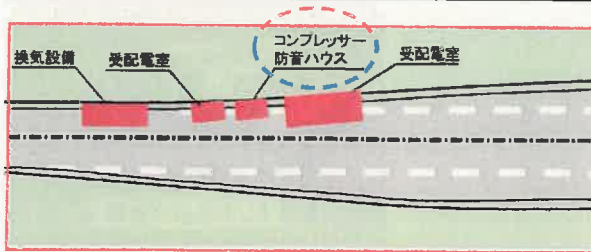
17

コスト縮減の取り組み①

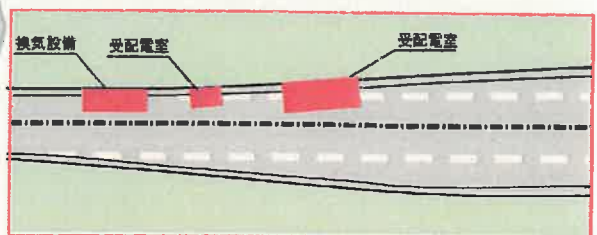
◆トンネル本体施工中、仮設備（コンプレッサー）の防音対策として、防音ハウス設置を計画していたが、コンプレッサー搭載型の掘削機械を採用し、防音ハウスの設置費用約10百万円を縮減。



コンクリート吹付に使用するためのコンプレッサーを坑外に設置する。近隣住民への配慮から、防音ハウスを設置し騒音の軽減を図る。



コンプレッサー搭載型ドリルジャンボを使用することによりコンプレッサーを坑外に設置する必要がなくなる。そのため、防音ハウスを設置する必要がなくなりコスト縮減が実現。





コスト縮減額：約10百万円

18

コスト縮減の取り組み②

◆トンネル照明にLED照明を採用し、維持管理費の縮減を図る。基本照明・入口照明合計で、20年間のトータルコストを比較した場合、20年後で約60百万円のコスト縮減

検討ケース	光源	初期投資 (千円)	維持管理費 (20年間) (千円)	20年間 トータルコスト (千円)	
ケース1	高圧ナトリウムランプ	64,990	50,125	115,115	
ケース2	LEDランプ	43,327	14,060	57,387	

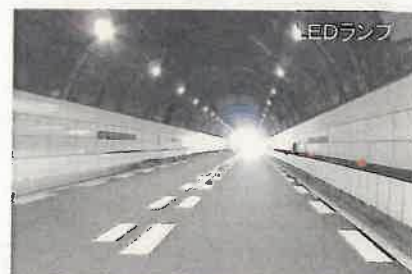


写真
名神高速道路の彦根トンネル(下り線:米原JCT~彦根IC間)の例
出典:NEXCO中日本ホームページ

コスト縮減額：約60百万円

19

周辺生活環境への配慮

■周辺住民の生活環境に配慮し、遮音壁を設置

- ◆当該工区の工事は、トンネルの掘削を要するため騒音が発生
- ◆周辺住民の生活に配慮し、遮音壁を設置して工事を実施



20

今後の方針

○和良金山道路の完成は、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。

○地元商工会、観光協会、下呂市及び郡上市等から地域間の観光交流や産業振興のための重要な路線として、早期完成・事業促進の強い要望がある。



＝供用に向け、事業継続＝

21

平成26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以上	

平成26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) 一般国道156号 福島バイパス
事業実施箇所	おのおのぐんしらかわむらまくしま 大野郡白川村福島 ～おのおのぐんしらかわむらまき 大野郡白川村牧		事業主体 岐阜県
採択年度	平成16年度	完了予定年度	平成30年度以降

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

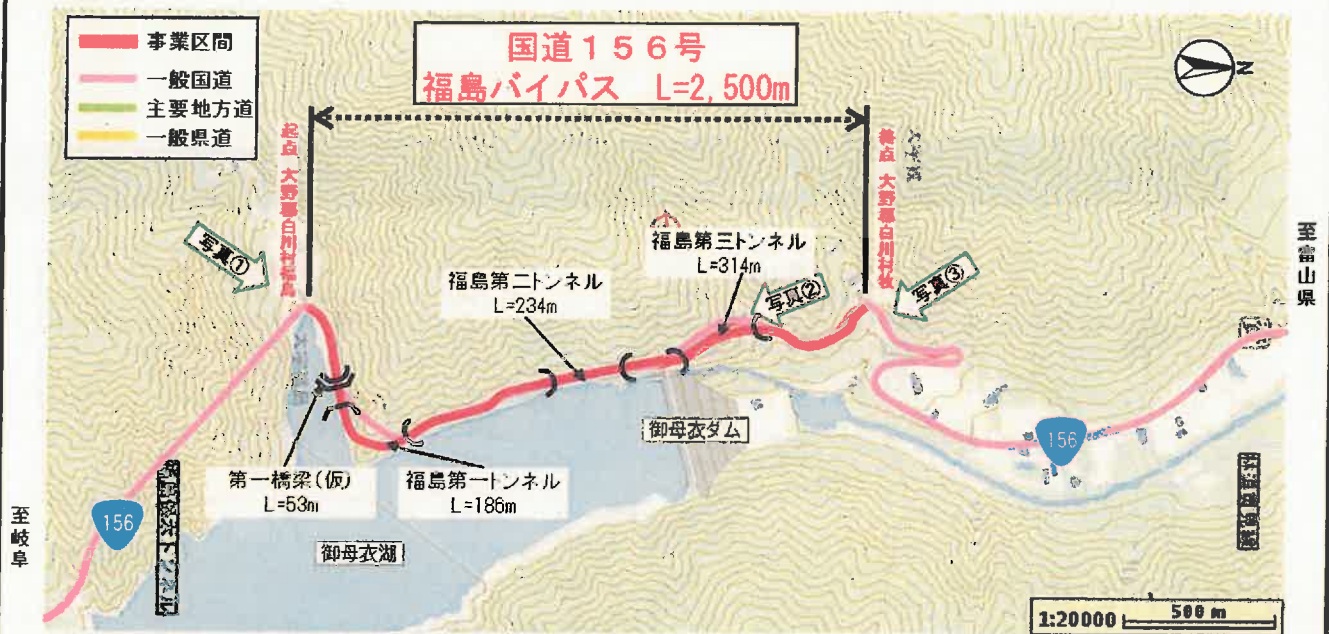
事業目的

一般国道156号は、岐阜県岐阜市を起点とし富山県高岡市に至る延長213kmの路線である。当該事業はこのうち2.5km区間を整備するものであり、隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通確保、災害時に有効に機能するネットワークの確保、観光施設へのアクセス性向上を目的としている。

事業概要

事業延長：2,500m 車道幅員：3.00m×2車線
 主要構造物：福島第1トンネルL=186m、福島第2トンネルL=234m
 福島第3トンネルL=314m、第1橋梁(仮称) L=53m

概要図



写真①



写真②

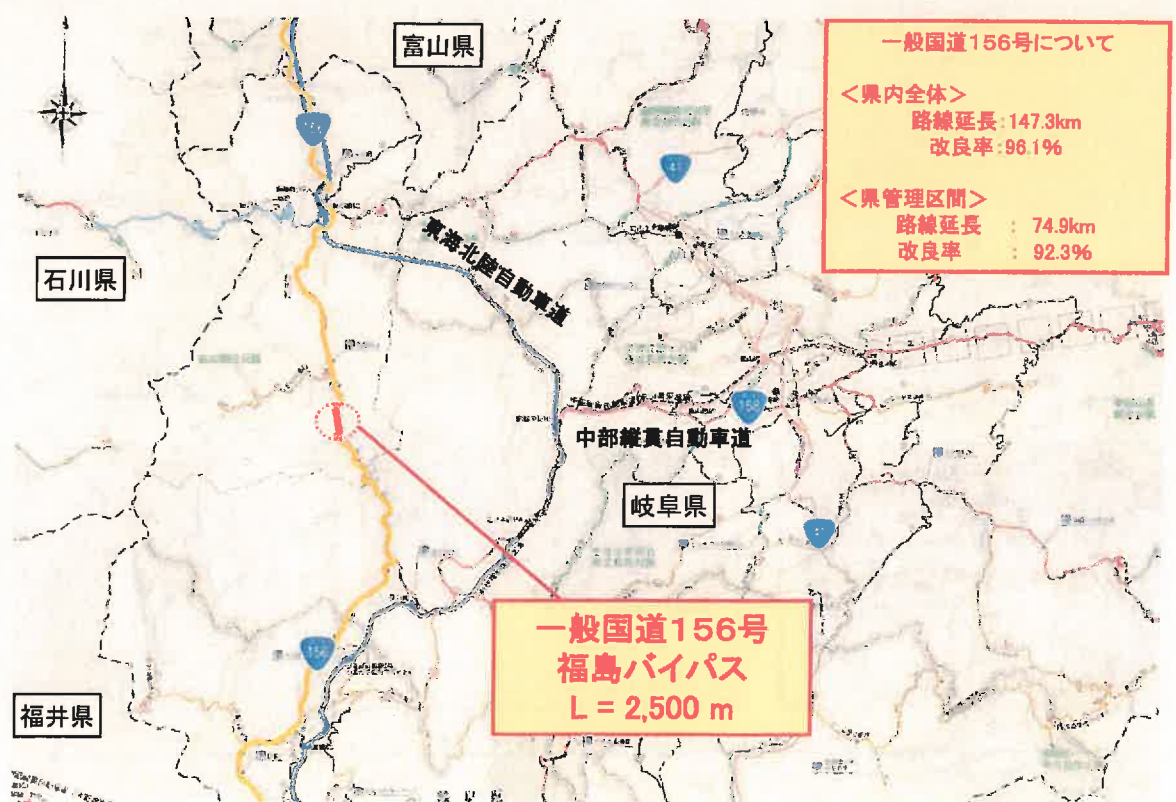


写真③

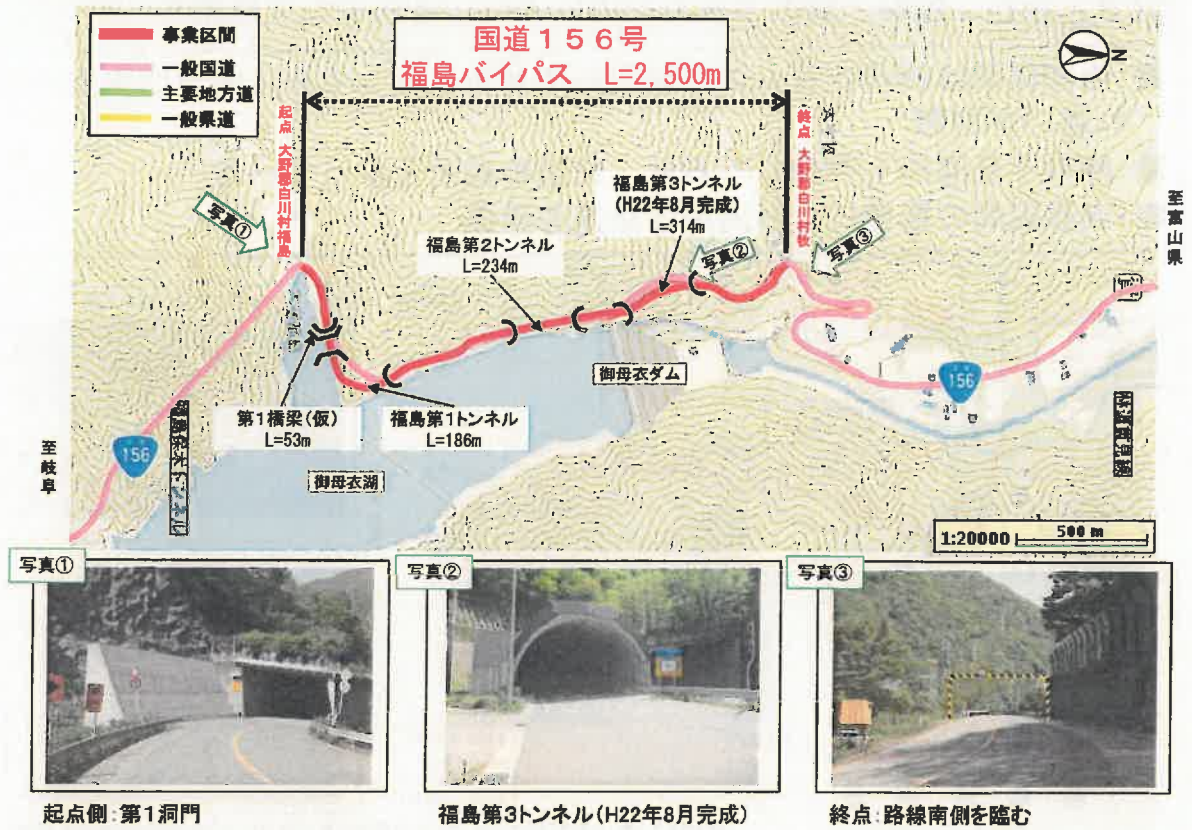




位置図 ①



位置図 ②

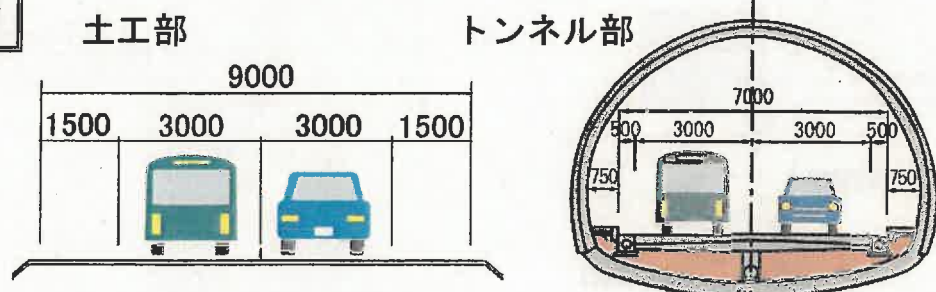


2

事業概要

- ◆起 終 点： おおのぐんしらかわむらふくしま 大野郡白川村福島 ~ おおのぐんしらかわむらまき 大野郡白川村牧
- ◆全体延長： 2, 500m
(橋梁延長： 53m, トンネル延長： 734m)
- ◆総事業費： 約45億円
- ◆事業着手： 平成16年度
- ◆完 成： 平成30年度以降
- ◆幅 員： 車道 3.0m × 2車線

標準横断図



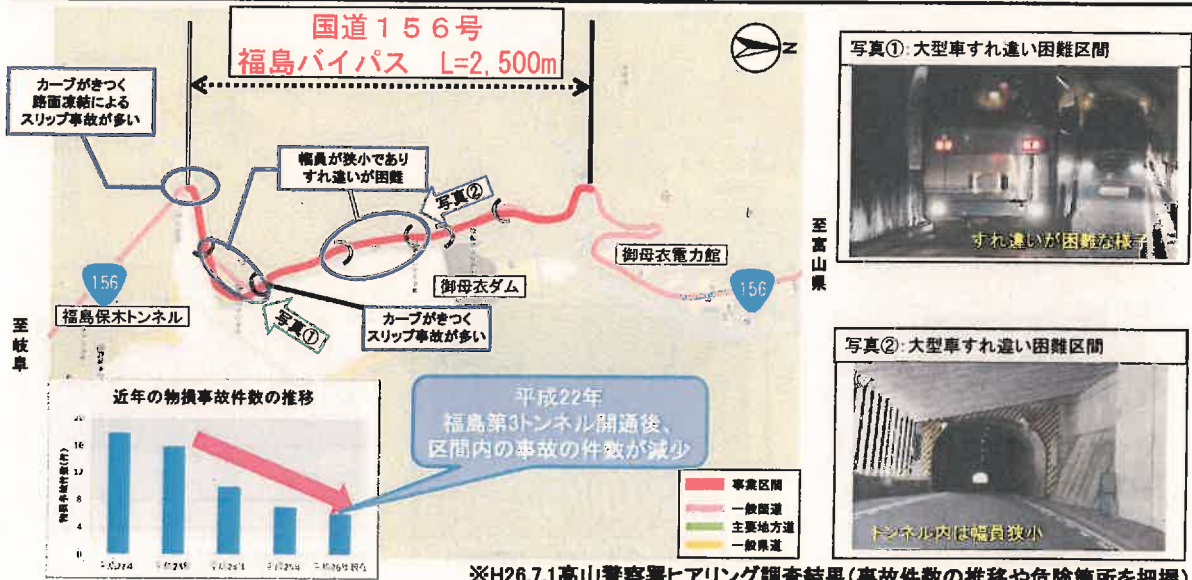
※土工部の路肩1.5m = 冬期路肩0.5m + 積雪地域Ⅱにおける一次堆雪帯1.0m (道路設計要領 中部地方整備局に基づく)

3

事業の目的①

安全・安心：隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通確保

- 当該区間は御母衣ダムの付替道路であり、トンネル区間では大型車すれ違いが困難
- 線形不良箇所も存在しており、交通の難所となっている
- 当該区間の整備により円滑な交通を確保

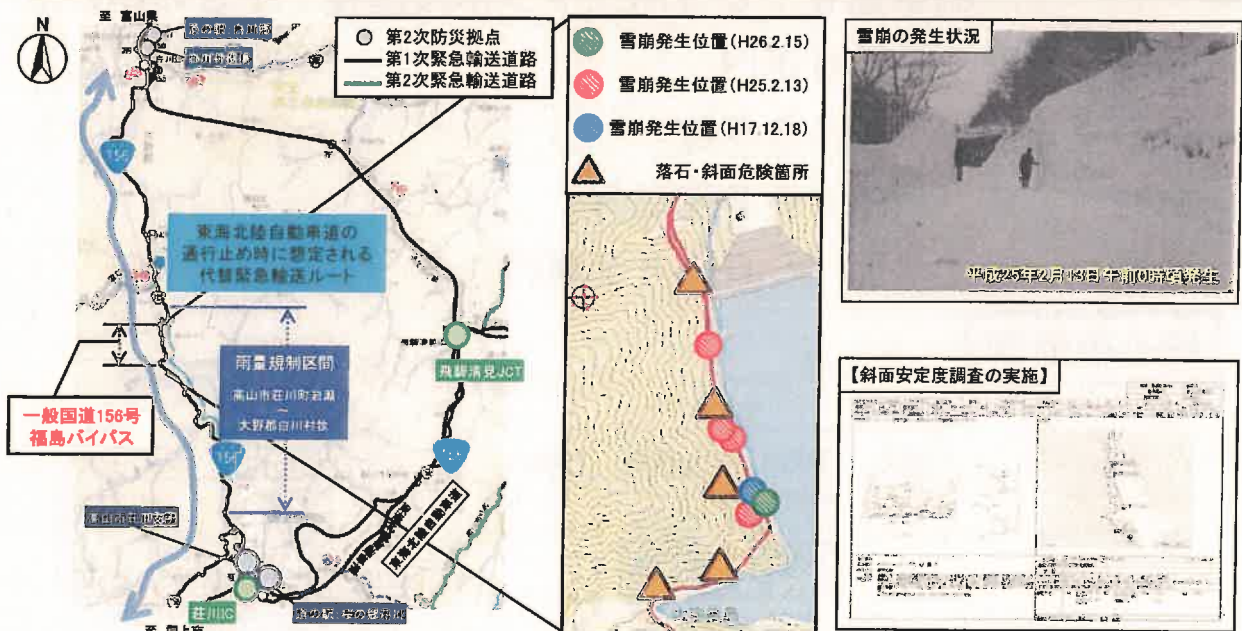


4

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

- 国道156号は第一次緊急輸送道路に指定
- 飛騨トンネルは危険物搭載車両通行規制のため、危険物搭載車両は当該路線を利用
- 岐阜県～北陸間を結ぶ災害時等の緊急輸送の信頼性確保のため、早急に整備が必要



5

事業の目的 ③

活力：観光施設へのアクセス性向上

- 国道156号（荘川～白川村間）沿線には多数の観光施設が存在
- 白川郷合掌造り集落をはじめ、沿線の観光周遊ルートの形成に寄与
- 観光シーズンの交通混雑を解消し、観光客の安全で円滑な通行を確保



写真①：白川郷合掌造り集落



写真②：平瀬温泉



6

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

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 (\text{全体})$$

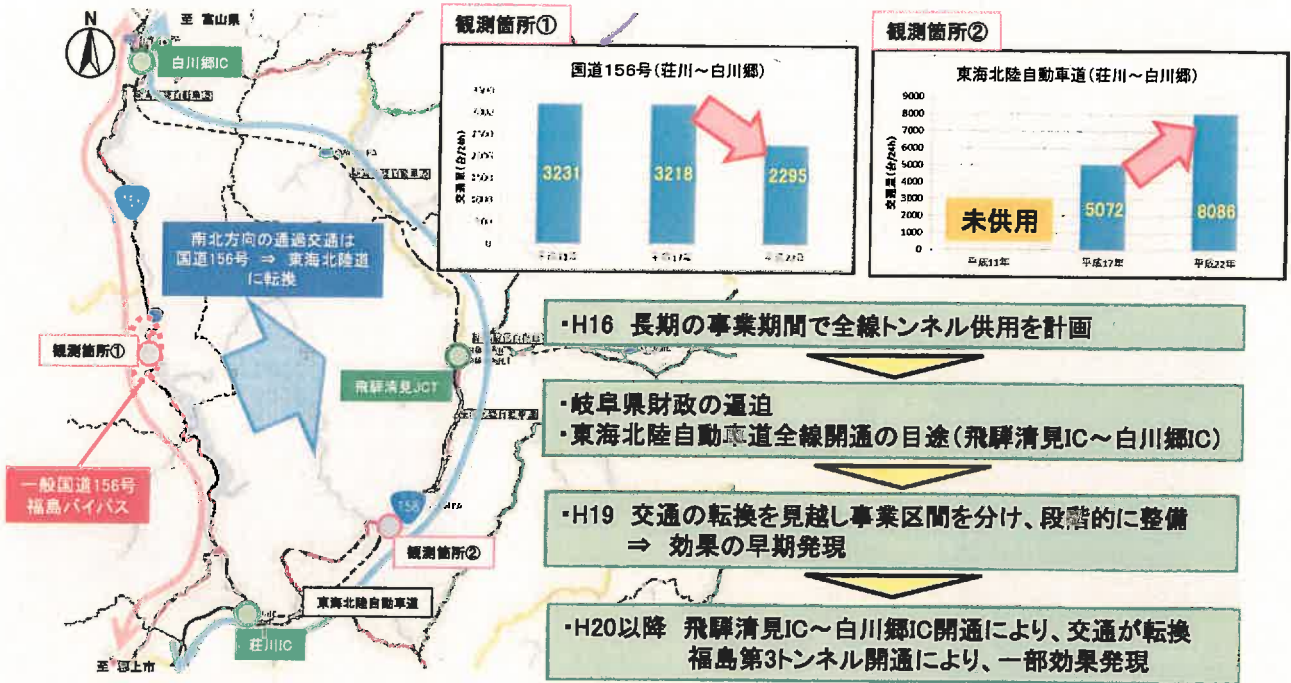
前回B/C点検時 (H21年度)
1.5

※費用便益分析マニュアル (H20.11 国土交通省) に基づき算出

7

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

- 東海北陸自動車道が平成20年に全線開通
- 富山方面への通過交通の多くは、国道156号から東海北陸自動車道へ交通転換
- 交通流の変化・財政状況を勘案し、整備効果の早期発現のため段階的に整備を実施



8

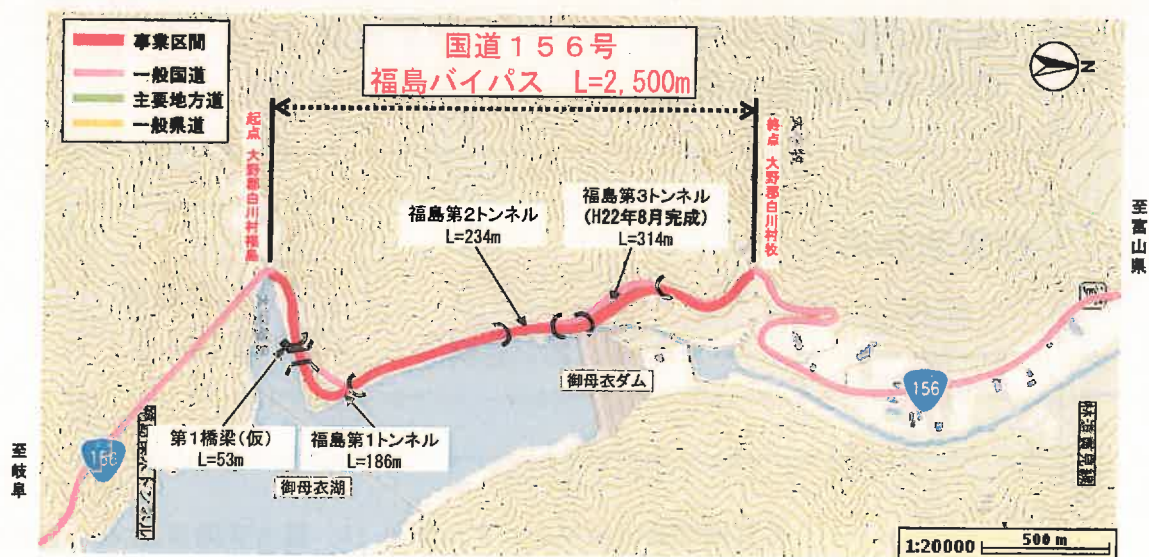
進捗状況

全体進捗率 40%*

用地補償進捗率92%*

工事進捗率39%*

※ 平成26年度末事業費ベース

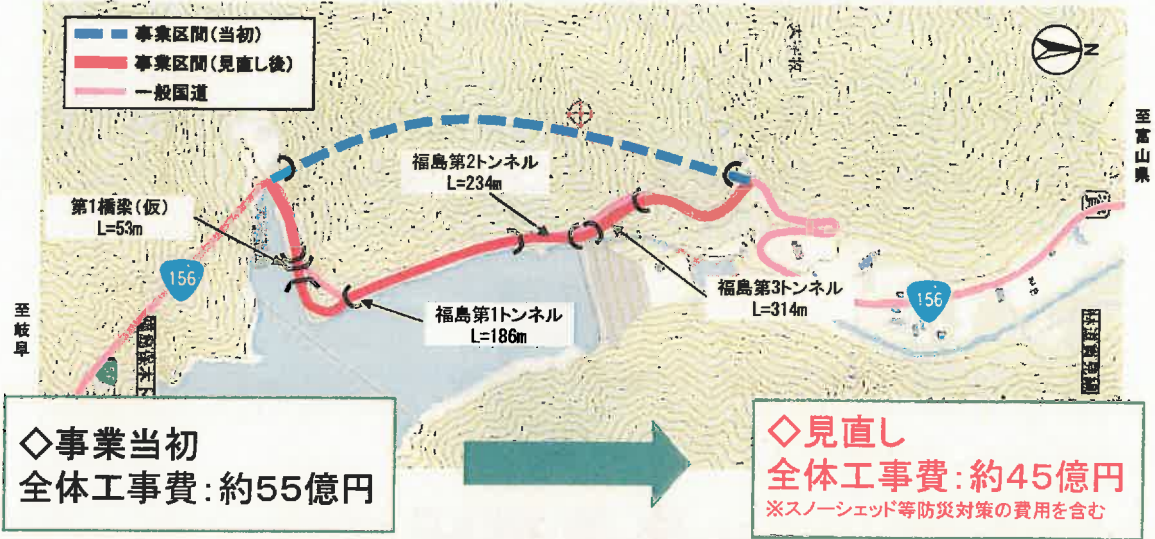


9

コスト縮減の取り組み

■事業計画の見直しに伴うコスト縮減

◆事業計画全体の見直し（全線トンネル計画から現道を有効活用した部分拡幅等）による事業費全体のコスト縮減



◇事業当初
全体工事費：約55億円

◇見直し
全体工事費：約45億円
※スノーシェッド等防災対策の費用を含む

コスト縮減額：約10億円

※コスト縮減額内訳
工事費：-12億円
間接経費：+1.7億円

10

自然環境への配慮

■希少猛禽類の生息調査を実施

- ◆ 福島第三トンネルの工事にあたり、当該工区周辺に生息する「クマタカ」を中心とする希少猛禽類に配慮し、生息調査を実施
- ◆ H22施工のトンネル工事の前後で、猛禽類の営巣場所、行動圏に変化がないことを確認、今後も生体に配慮しながら工事を進める

<事前調査>
・既存資料の整理により、着目すべき鳥類を確認

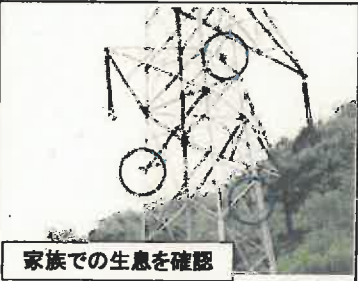
<専門家へのヒアリングおよび本調査>
・現地調査における留意事項について聞き取りを行い、調査計画を立案

<調査結果>
・福島第3トンネル工事にクマタカの繁殖を確認
・営巣場所、猛禽類の行動圏に変化がないことを確認

<専門家へのヒアリング>
・現地調査結果をもとに、専門家より保全対策や今後の対応について助言を聴取



希少猛禽類「クマタカ」



家族での生息を確認

※クマタカ(タカ目タカ科)
●分布
北海道、本州、四国、九州に分布するが西日本では減少しているという。国外では東アジア、台湾に分布する。県内では、飛騨市、高山市、郡上市、下呂市、揖斐川町、本巣市、八百津町などの山地帯で広く繁殖が確認されている。
●貴重性
環境省RDL 絶滅危惧IB類
岐阜県RDL 絶滅危惧II類
種の保存法 国内希少野生動物種

11

今 後 の 方 針

○福島バイパスの完成は、隘路・線形不良箇所解消による円滑な交通確保、緊急輸送道路の確保など、当地域の発展に大きく寄与する。

○地元住民、高山市、白川村、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＝

平成26年度 再評価実施箇所 (附図)

担当課〔道路建設課〕

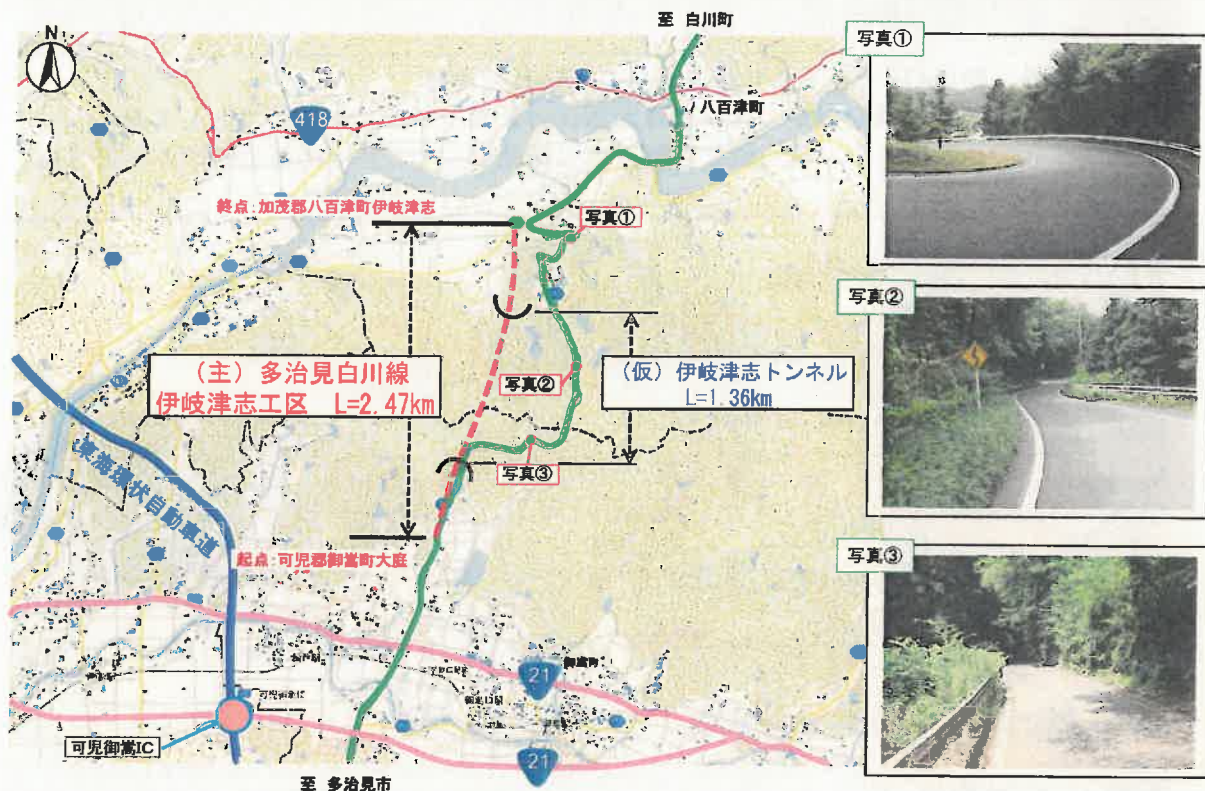
番号	3	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 (社会資本整備総合交付金) 主要地方道 多治見白川線 (伊岐津志)
事業実施箇所	可児郡御嵩町大庭 ~加茂郡八百津町伊岐津志		事業主体 岐阜県
採択年度	平成7年度	完了予定年度	平成28年度
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年間が経過した時点で継続中の事業		
事業目的	(主) 多治見白川線は、多治見市明和町を起点とし加茂郡白川町に至る延長40.1kmの路線である。当該事業はこの内2.47kmのバイパス区間を整備するものであり、東海環状自動車道(可児御嵩IC)へのアクセス性向上、災害時に有効に機能するネットワークの確保、線形不良・幅員狭小箇所の解消による円滑な交通確保を目的としている。		
事業概要	事業延長：2,470m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：3.50m (片側) トンネル部：2.00m (片側) 主要構造物：伊岐津志トンネルL=1,360m		
概要図			



位置図 ①



位置図 ②



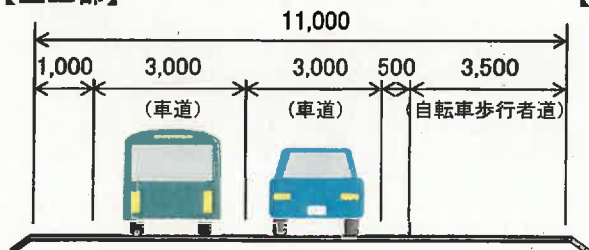
2

事業概要

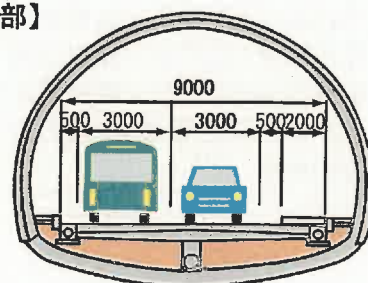
- ◆起 終 点：可児郡御嵩町大庭～加茂郡八百津町伊岐津志
- ◆全体延長：2,470m（内トンネル部延長：1,363m）
- ◆総事業費：約68億円
- ◆事業着手：平成7年度
- ◆完成予定：平成28年度
- ◆幅 員：車道 3.00m×2車線
歩道 3.50m トンネル部2.00m（片側）

標準横断図

【土工部】



【トンネル部】

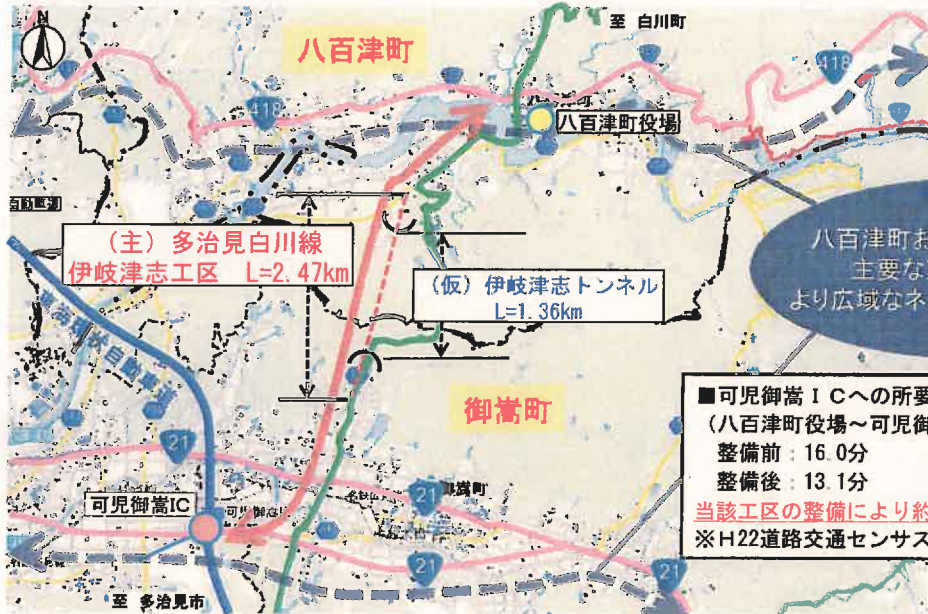


3

事業の目的①

活力：東海環状自動車道(可児御嵩IC)へのアクセス性向上

- 国道21号、国道418号を南北で結ぶ唯一の主要幹線道路
- 八百津町～御嵩町間を最短で結び、東海環状自動車道へのアクセス路として機能
- 当該工区の整備により、東海環状自動車道(可児御嵩IC)への所要時間が短縮され、アクセス性が向上



4

事業の目的②

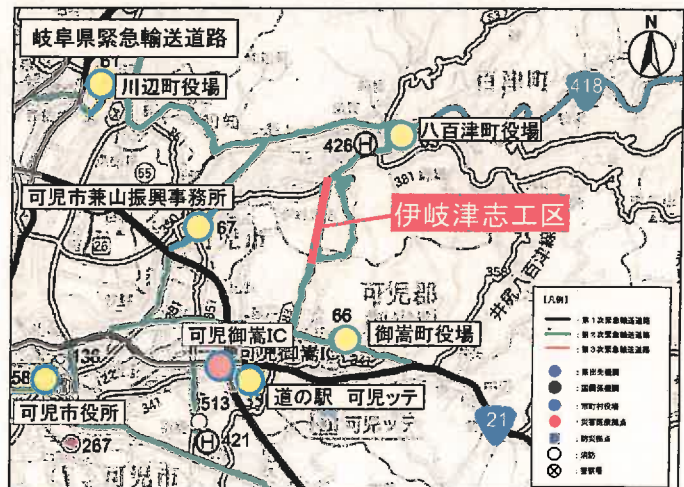
安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (主) 多治見白川線は第2次緊急輸送道路に指定
- 国道21号(第一次緊急輸送道路)、国道418号(第二次緊急輸送道路)を結ぶ主要幹線道路は当該路線のみ
- 八百津町～御嵩町間を最短で結ぶ経路であり、東海環状自動車道(第一次緊急輸送道路)へのアクセス路として緊急輸送ネットワークの形成を担う

◆ 災害時の緊急活動を支援する信頼度の高い道路を構築するため、当該工区の整備は重要である

◆ 現道の通行止め実績(災害)

- ・平成22年7月15日(法面崩壊)
 - ・平成23年1月31日(路面凍結)
 - ・平成23年9月20日(路面冠水)
- H22年以降、現道で3回の通行止めが発生



5

事業の目的 ③

安全・安心：隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通確保

- 現道区間は、幅員狭小、線形不良箇所の他、落石危険箇所があり危険
- 幅員が狭小なため、災害等の発生により道が塞がり、通り抜けが不可
- 当該路線の整備により、円滑で安全な交通を確保



写真①・幅員狭小区間



写真②・幅員狭小区間



6

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 13%
- 交通事故減少便益 効果全体の約 4%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.4 \text{ (全体)}$$

前回再評価時
(H21年度)
1.5

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

7

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

- 東海環状自動車道（豊田東JCT～土岐JCT区間）が暫定2車線供用
- 八百津町～東海環状自動車道のアクセスを支援し、広域交通網の形成に寄与
- 八百津町または御嵩町と遠方との交通において当該路線利用者の増加が見込まれる



8

進捗状況

全体進捗率 73%

用地補償進捗率 100%

工事進捗率 70%

※ 平成26年度末事業費ベース



9

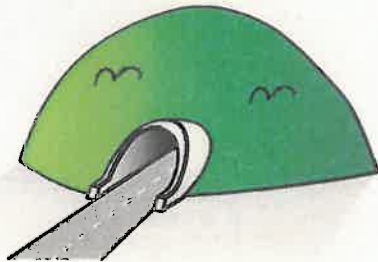
コスト削減の取り組み①

■坑門形式の見直しより、コストを削減

◆坑門形式の変更（竹割式⇒面壁式）

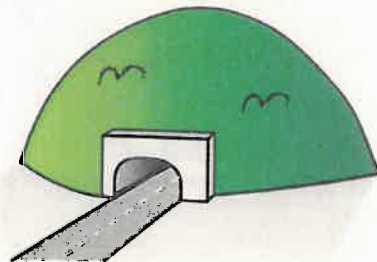
⇒坑口周辺の地形条件や地質状況から再検討し、面壁式を採用

【竹割式】



起点側：約25百万円
終点側：約29百万円

【面壁式】



起点側：約20百万円
終点側：約23百万円



コスト削減額：約10百万円

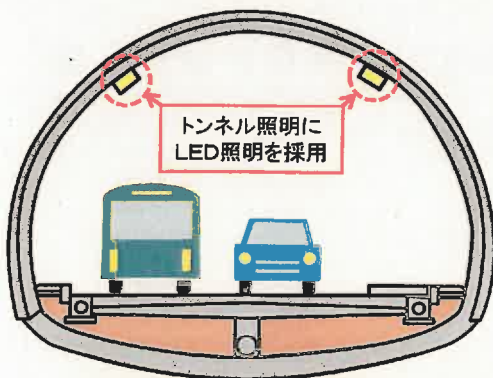
10

コスト削減の取り組み②

■トンネル照明にLED照明を採用し、コストを削減

■照明技術の進展や、灯具のコスト削減に伴い、LED照明の導入を検討し採用する予定である

■LED照明を採用し、ライフサイクルコストの削減を図る



経済性の比較【ナトリウム灯-LED照明】

照明	初期設備費 (百万円)	ランニングコスト 【20年間】 (百万円)	保守費 【20年間】 (百万円)	ライフサイクル コスト 【20年間】 (百万円)
ナトリウム 灯(従来)	43.7	83.6	9.1	136.4
LED照明	41.6	50.0	4.6	96.2

**コスト削減額
約40百万円**

LED照明の採用により約29%（設置後20年時点）のコストを削減
経過年数が大きくなるほど、ライフサイクルコストが減少

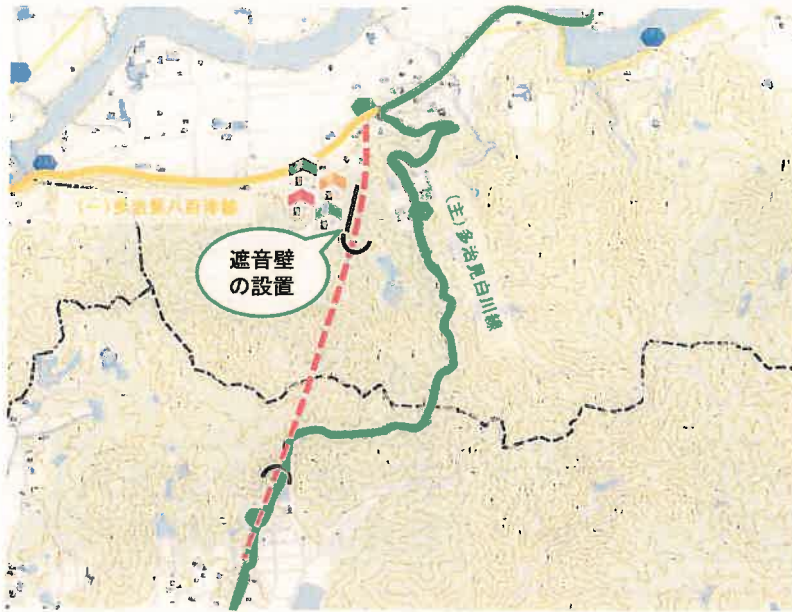
※削減額は、当該トンネルと同程度の規格を有するトンネルの照明設置事例を参考に試算
※ライフサイクルコスト＝初期設備費用＋ランニングコスト＋保守費

11

周辺生活環境への配慮

■周辺住民の生活環境に配慮し、遮音壁を設置

- ◆当該工区の工事は、トンネルの掘削を要するため騒音が発生
- ◆周辺住民の生活に配慮し、遮音壁を設置して工事を実施



12

今後の方針

○（主）多治見白川線 伊岐津志工区の開通は、東海環状自動車道へのアクセス性向上、幅員狭小区間の解消による円滑な交通の確保に大きく寄与する。

○地元住民および御嵩町、八百津町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



=開通に向け、事業継続=

13

平成26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) 一般県道 上野関線 (大矢田・半道)
事業実施箇所	美濃市 大矢田 ~ 美濃市 半道	事業主体	岐阜県
採択年度	平成15年度	完了予定年度	平成30年度以降

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

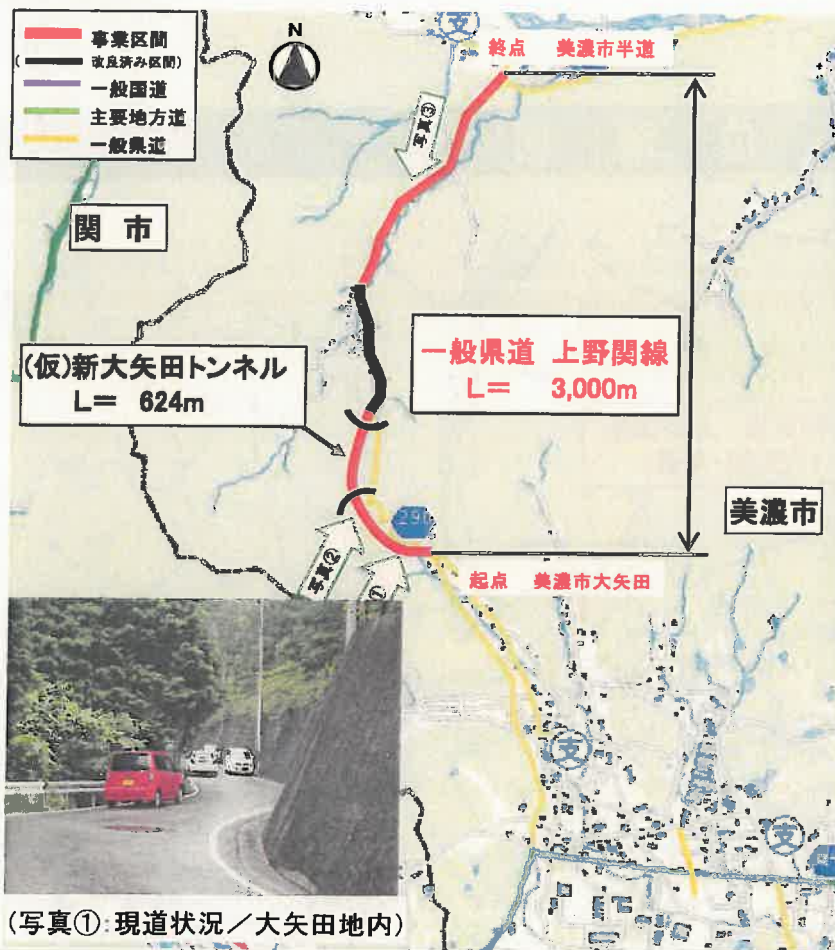
一般県道上野関線は、美濃市上野を起点とし、関市小瀬に至る延長約11.9kmの路線である。当該事業はこのうち3km区間について現道拡幅及びバイパス整備するものであり、災害時に有効に機能するネットワークの確保、美濃ICまでのアクセス向上、隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保を目的としている。

事業概要

事業延長：3,000m 車道幅員：2.75m×2車線
歩道幅員：2.50m (片側)

主要構造物：(仮)新大矢田トンネルL=624m (※構造物名は仮称)

概要図



(写真③: 現道状況 / 半道地内)



(写真②: 現道状況 / 大矢田トンネル)



(写真①: 現道状況 / 大矢田地内)

事業再評価
道路改築事業

一般県道 上野関線
(大矢田・半道)

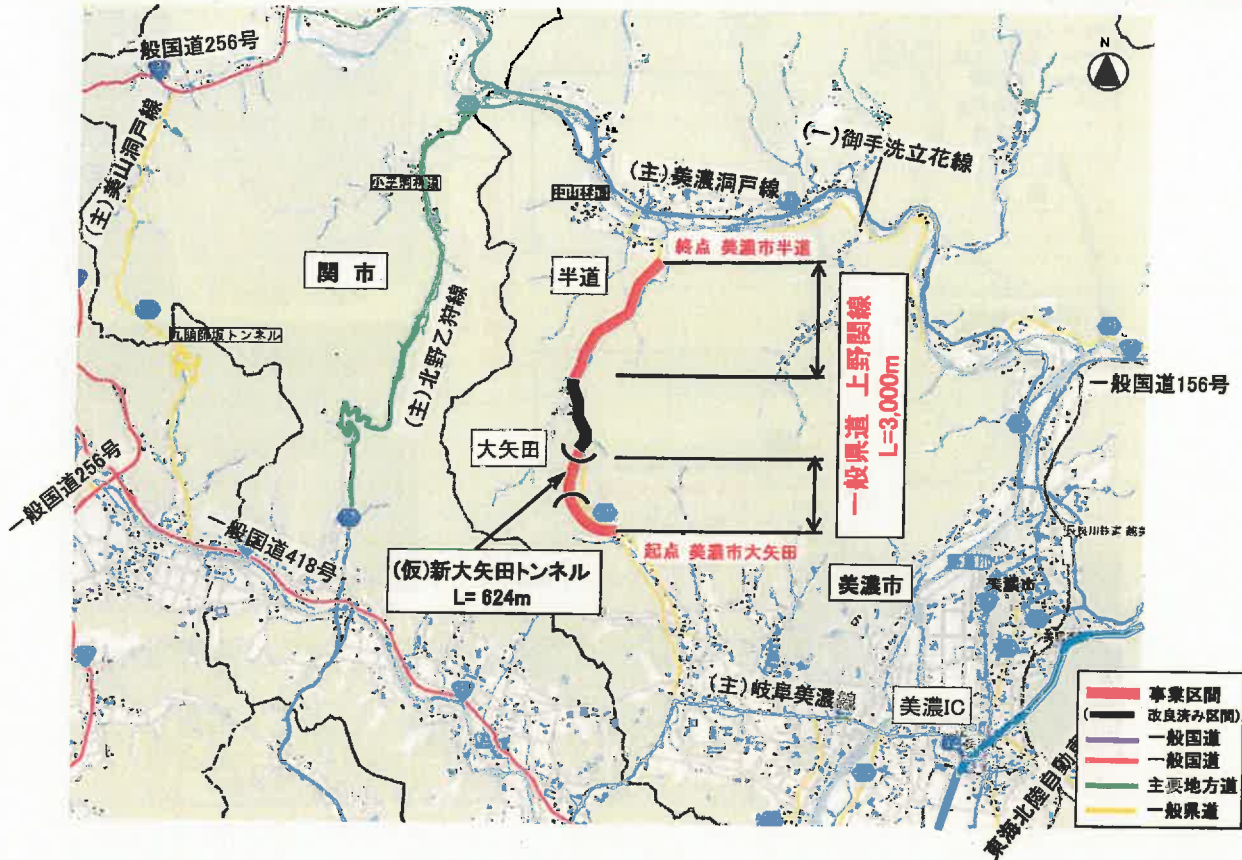
県土整備部道路建設課

平成26年9月

位置図 ①



位置図 ②

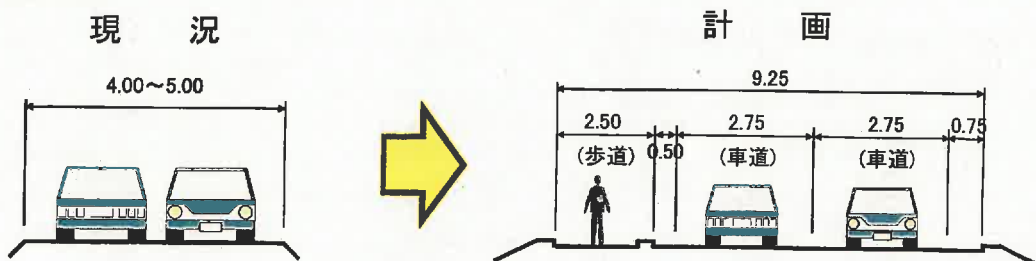


2

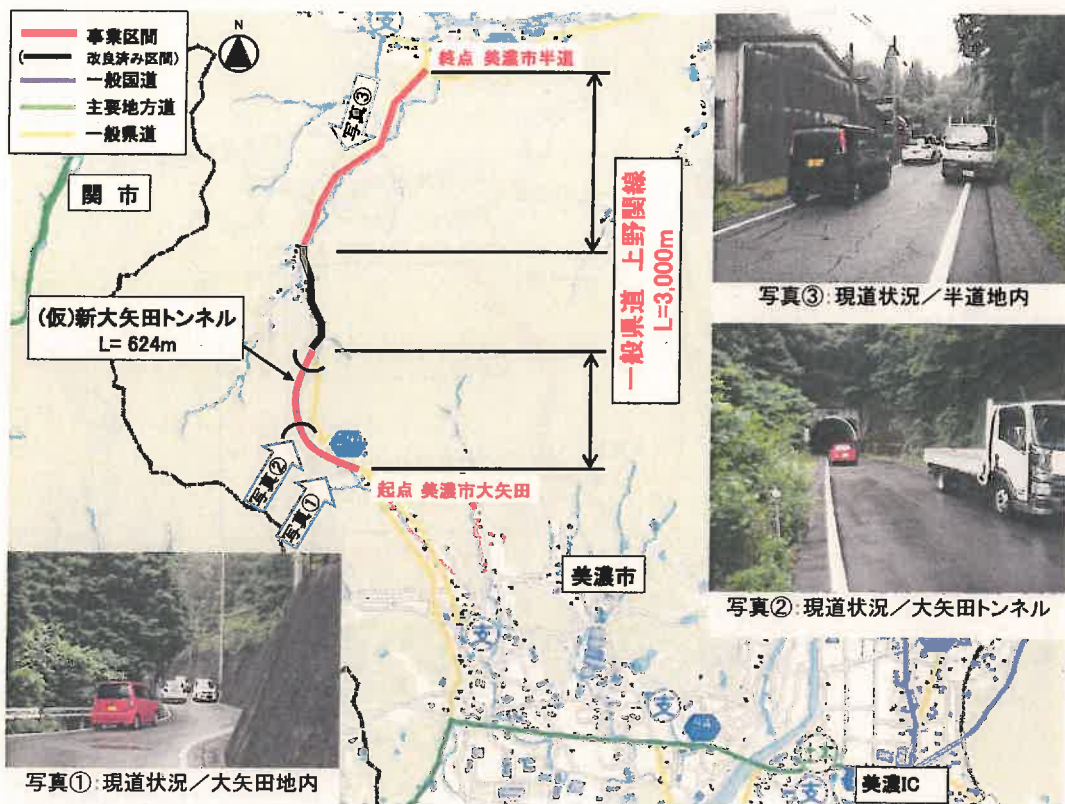
事業概要 ①

- ◆ 起 終 点 : 美濃市大矢田 ~ 美濃市半道
- ◆ 全体延長 : 3, 000 m
- ◆ 総事業費 : 約 33 億円
- ◆ 事業着手 : 平成 15 年度
- ◆ 完成予定 : 平成 30 年度以降
- ◆ 幅 員 : 車道 2.75 m × 2 車線
: 歩道 2.50 m (片側)

標準横断図



3



写真①: 現道状況/大矢田地内

写真③: 現道状況/半道地内

写真②: 現道状況/大矢田トンネル

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

- 一般県道上野関線は第2次緊急輸送道路に指定
- 関市北部を関市・美濃市中心部を連絡する緊急輸送路の信頼性を強化



- ◆ 有事に関市板取地区や洞戸地区から関市・美濃市の中心地まで連絡する信頼性の高い道路整備
- ◆ 特に当該地区の起点側にはヘリポートがあるため、有事の際、関市北部及び関市・美濃市の中心部へ物資輸送を担う道路となる

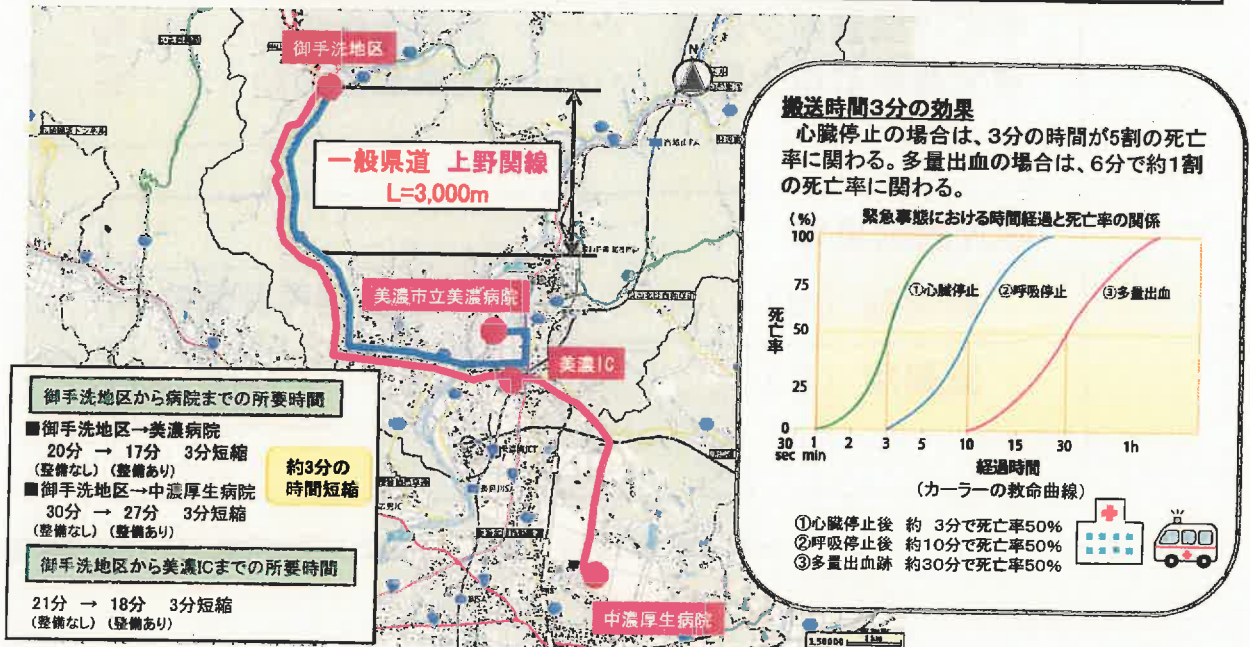
(凡例)
 1次緊急輸送道路
 2次緊急輸送道路

5

事業の目的 ②

活力: 東海北陸自動車道美濃ICまでのアクセス向上
安心・安全: 県民の命を守る道路整備

■ 関市北部から美濃IC及び中枢病院までのアクセス時間短縮に寄与

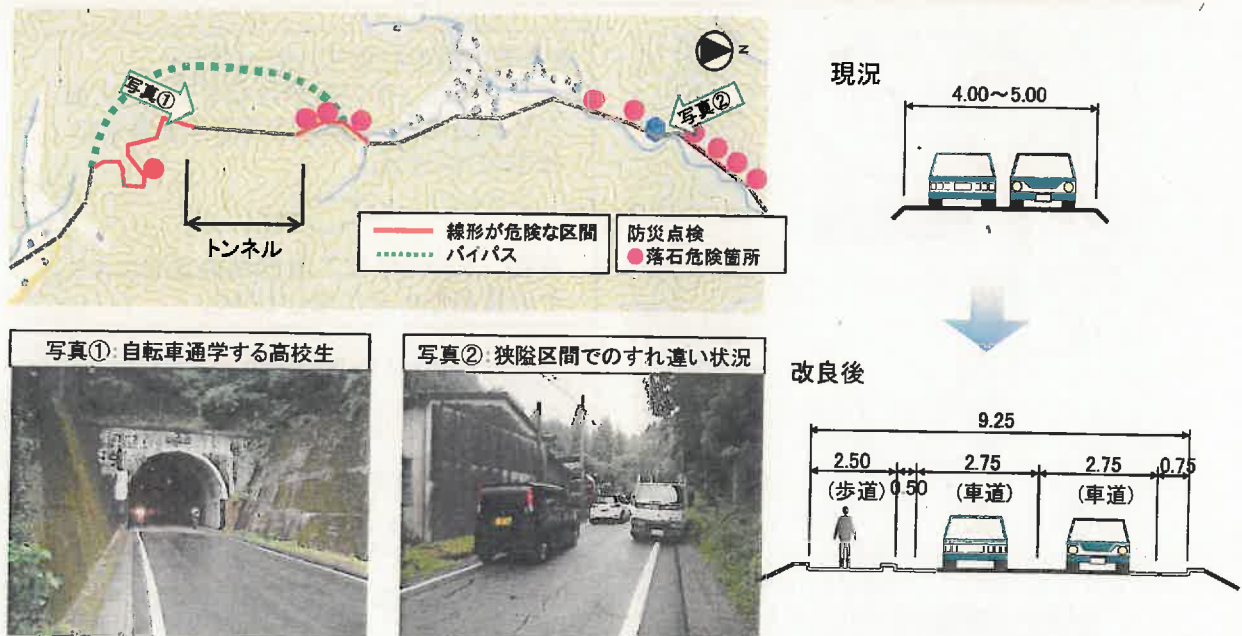


6

事業の目的 ③

安全・安心: 狭隘区間、落石危険箇所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
 ■ 落石危険箇所の解消により高校生の通学時における安全性が向上



7

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 94%
- 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 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.4$$

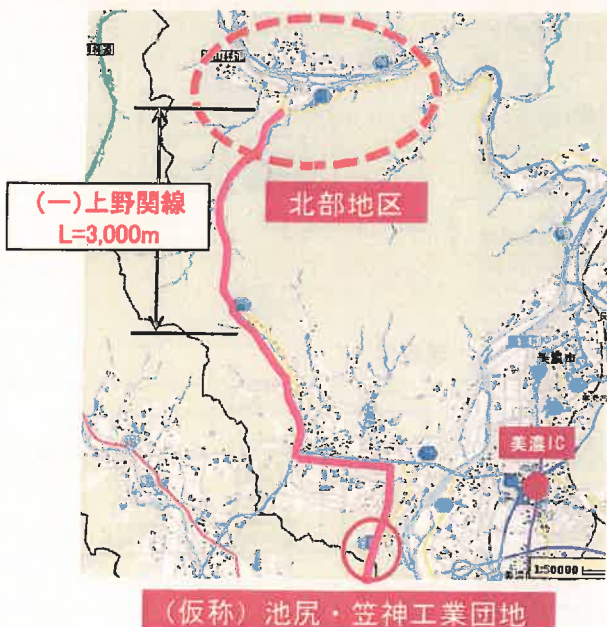
前回再評価時
(H21年度)
1.6

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

美濃市都市計画マスタープランの策定(H26年7月)

■美濃市北部地域を活性化させることを目的に、（仮称）池尻・笠神工業団地の生産機能をサポートする関連企業の誘致を促進することが美濃市都市計画マスタープランにて明記された。



◆美濃市都市計画マスタープラン

上野関線は、市の経済活動を支える主要な物流経路として整備を促進する路線に位置付けられる。



今後、上野関線は工業団地の進出により、その重要性が更に増していく。

(仮称)池尻・笠神工業団地開発事業概要および進捗状況

[事業概要]

・事業主体 岐阜県(岐阜県土地開発公社)、関市、美濃市の共同事業
(環境アセスまで実施予定。以後の事業主体は未定)

・事業規模 約84ha
(内、平場約43ha/区間数 8区間 2ha~11ha)

・総事業費 約130億円

・農地面積 農振農用地/約8.5ha、白地/約1.2ha、その他/約5.1ha

・目標年度 2020年度分譲完了

[進捗状況]

・H20年度/基本構想策定

・H23、24年度/基本設計、地質調査、地下水調査の実施。

・関係部署との協議および調整中

進捗状況

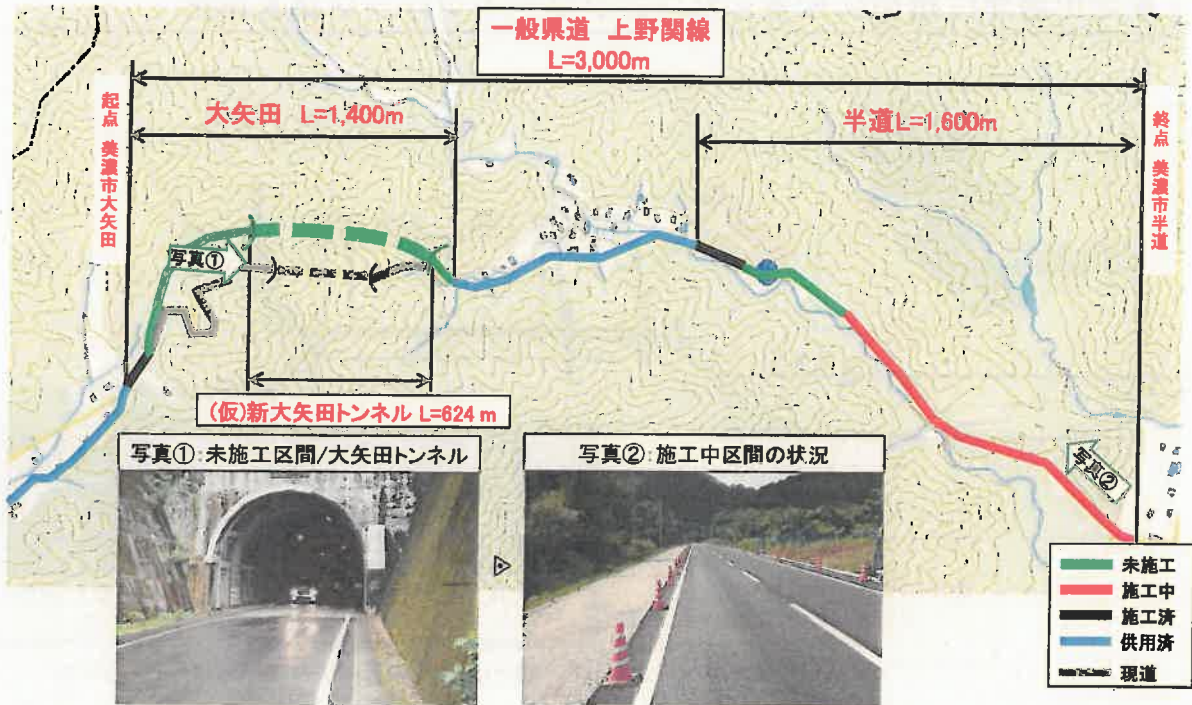
全体進捗率 16%*

用地補償進捗率 92%*

工事進捗率 10%*

(うち用地取得進捗率 99%)

※ 平成26年度末事業費ベース

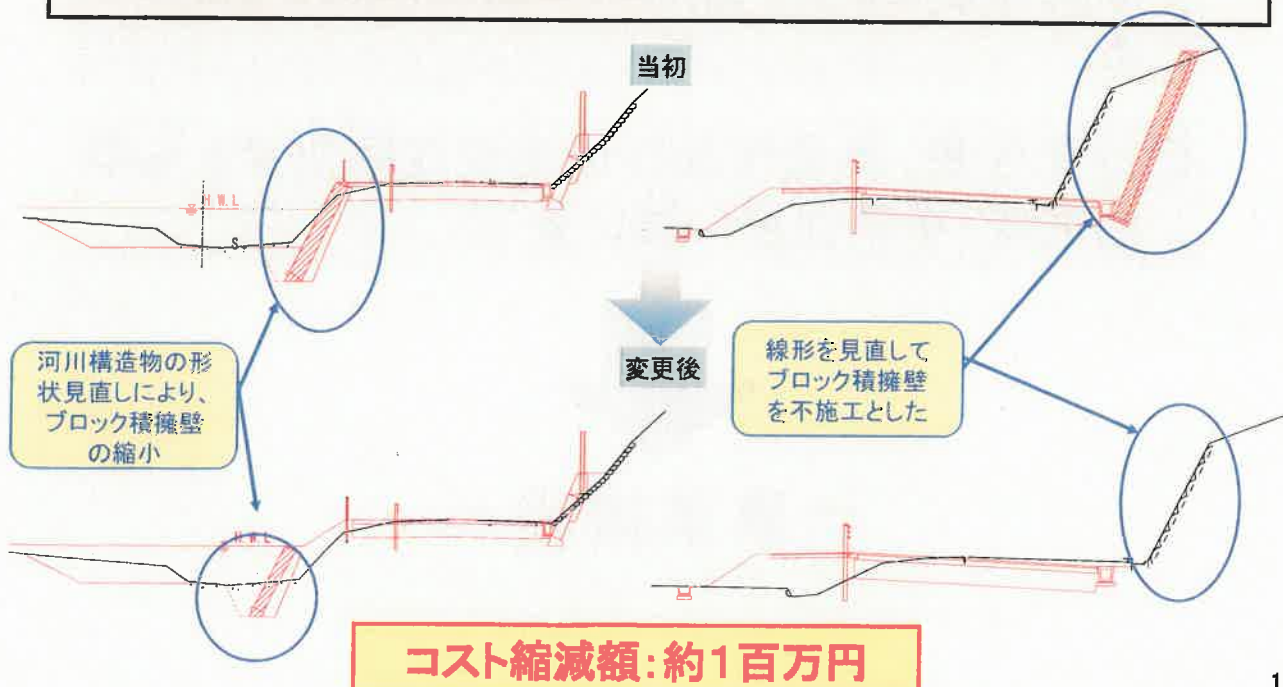


10

コスト削減の取り組み

■ 構造物の形状及び平面線形の見直し

- ◆ 河川管理者と協議を行い、河川沿いの道路構造を見直した。
- ◆ 計画平面線形を部分的に見直した。

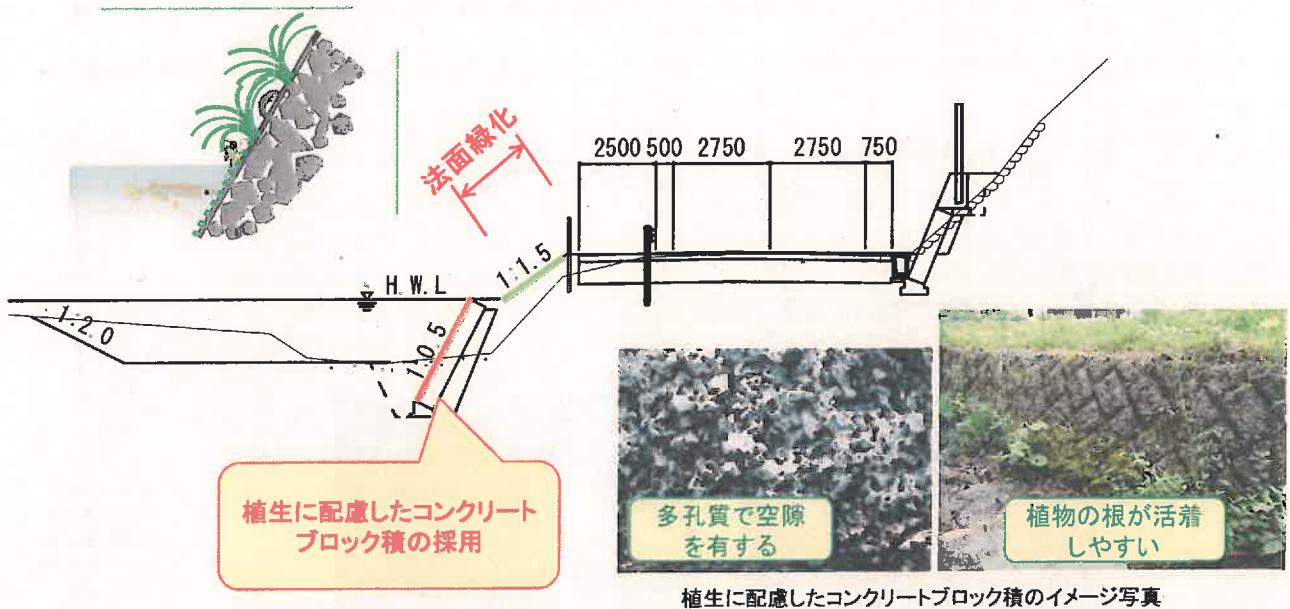


11

自然環境への配慮

■自然環境負荷の低減

- ◆法面緑化による環境保全
- ◆河川護岸に植生に配慮したコンクリートブロック積を採用



12

今後の方針

- 上野関線の完成は、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、美濃市及び地元期成同盟会から早期完成・事業促進の強い要望



＝事業継続＝

13