

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担 当 課：環境安全・防災課
担当課長名：野田 勝

事業名 高規格 I C アクセス 主要地方道岐阜関ヶ原線 宗慶・温井Ⅱ期		事業区分 地方道	事業主体 岐阜県
起終点 自：岐阜県本巣市宗慶 至：岐阜県本巣市軽海		延長	1. 8 4 km
事業概要 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県不破郡関ヶ原町に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約 1. 8 4 km を整備する。			
H 2 4 年度事業化	都市計画決定 無	H 2 4 年度用地着手	H 2 4 年度工事着手
全体事業費	4 4 億円	事業進捗率	6 7 % 供用済延長 — km
計画交通量	3 0, 0 0 0 台/日		
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1. 8 (残事業) 5. 6	総費用 (残事業)/(事業全体) 14 / 43 億円 事業費：13 / 42 億円 維持管理費：0. 61/0. 61億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 75/ 75 億円 走行時間短縮便益：70/ 70 億円 走行経費減少便益：0. 51/0. 51 億円 交通事故減少便益：4. 0/ 4. 0 億円
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1. 6~2. 0(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=5. 1~6. 2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1. 6~2. 0(事業費 ±10%) 事業費：B/C=5. 2~6. 2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1. 6~1. 9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5. 4~5. 9(事業期間±20%)			
事業の効果等 ① 東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜関ヶ原線から東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援助物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）大野・神戸インターチェンジの開通に伴い交通量の増加が推測されるが、4車線化整備及び踏切除去により渋滞の緩和が図れる。			
関係する地方公共団体等の意見 ・当該工区の整備は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセス向上のため、地元住民及び関係自治体から早期完成の強い要望がある。			
事業評価監視委員会の意見 ・事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成29年度に東海環状自動車道 養老JCT～養老IC間が供用した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率：約93%、事業進捗率：約67%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る用地の取得を継続しており、(仮称)大野・神戸インターチェンジの供用にあわせて整備する。

施設の構造や工法の変更：盛土材の有効利用

- ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。

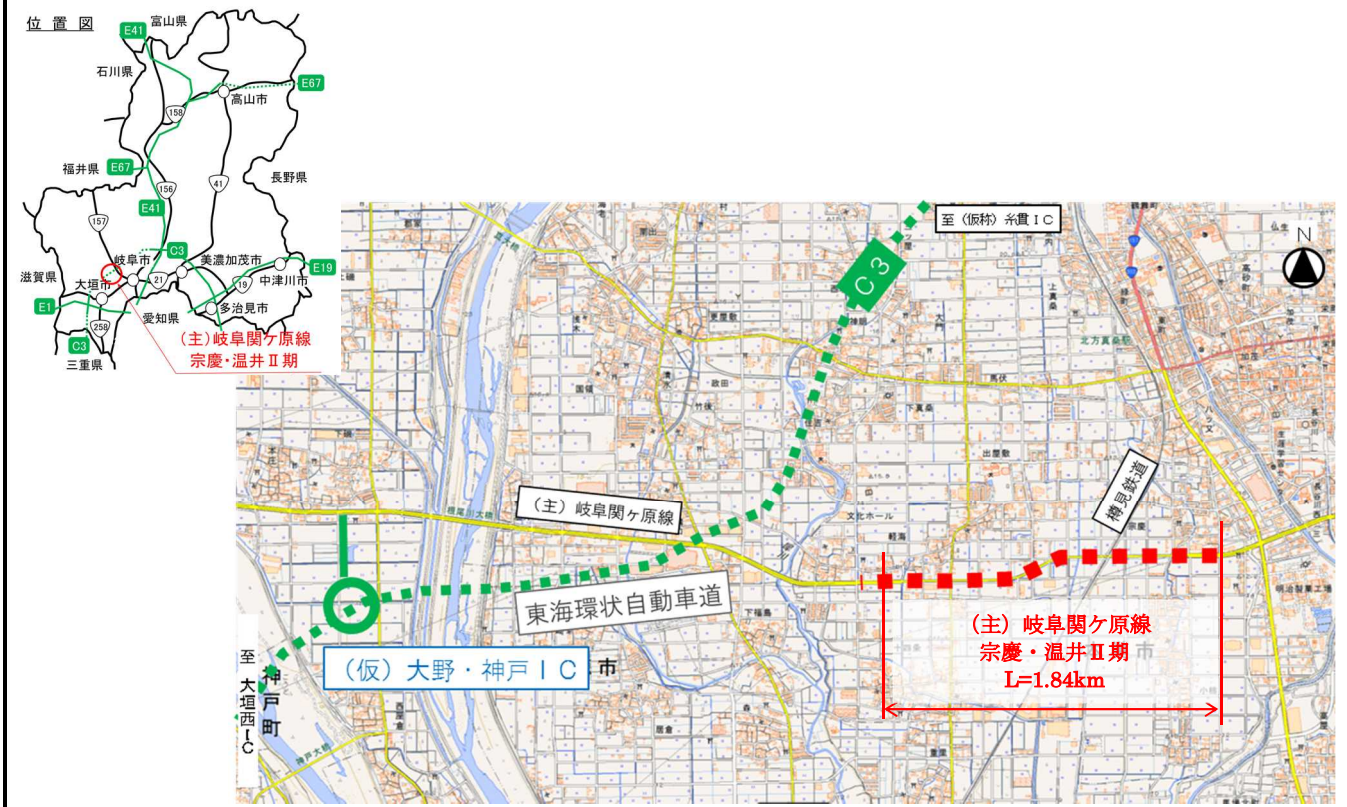
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。