

一般国道258号

^{だい そう}
大桑道路

【4車線拡幅事業】

(道路事業)

説明資料

平成18年12月15日

国土交通省中部地方整備局

岐阜国道事務所

北勢国道事務所

目 次

1. 大桑道路の概要及び目的	P 1
(1)大桑道路の事業概要	P 1
1)大桑道路について	P 1
2)事業の目的	P 1
3)計画概要	P 1
(2)事業の進捗状況	P 3
1)事業進捗状況及び進捗率	P 3
2)事業進捗の見込み	P 3
2. 事業の必要性	P 4
(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化	P 4
1)慢性的な交通混雑等	P 4
2)四日市港等との関連交通の増加	P 5
3)拠点都市間のネットワーク強化の必要	P 6
4)観光、産業を支えるネットワーク強化の必要	P 7
(2)事業の投資効果	P 8
1)交通混雑緩和	P 8
2)地域間の交流支援	P 8
3)費用便益費(B/C)	P 9
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	P 10
(1)コスト縮減	P 10
(2)代替案の立案等	P 10
4. 対応方針(原案)	P 11

1. 大桑道路の事業概要

(1) 大桑道路の事業概要

1) 大桑道路について

一般国道258号は、岐阜県大垣市を起点として三重県桑名市に至る延長約42kmの主要幹線道路であり、岐阜県西濃地域と三重県北勢地域を結ぶ重要な南北交通ネットワークです。

大桑道路は、岐阜県西濃地域～三重県北勢地域間における円滑な交通の確保及び地域開発支援を目的としており、昭和49年度には事業区間の全線暫定2車線を供用し、現在は順次4車線化整備を実施しています。

2) 事業の目的

大桑道路は、岐阜県大垣市を起点として三重県桑名市に至る道路で、次の3点を目的として事業を推進しています。

- 交通混雑の緩和
- 地域間交流・連携の強化
- 地域産業の支援

3) 計画概要

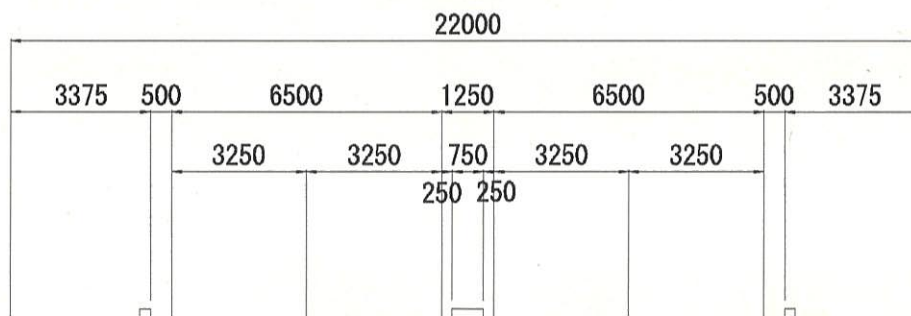
- 事業名 : 一般国道258号 大桑道路
- 起終点 : (起点) 岐阜県大垣市楽田町
(終点) 三重県桑名市大字小貝須字柳原
- 延長 : 41.6 km
- 道路規格 : 第4種第1級、第3種第2級
- 設計速度 : 60km/h
- 車線数 : 完成4車線
- 都市計画決定 : 昭和43年度(平成8年度一部変更)
- 事業化 : 昭和40年度
- 用地着手年度 : 昭和40年度
- 工事着手年度 : 昭和40年度
- 全体事業費 : 約290億円(全線暫定2車線供用後の残事業費)

大桑道路の位置図



大桑道路の標準断面図

一般部(4車線)



(2) 事業の進捗状況

1) 進捗状況及び進捗率

- 大桑道路の事業進捗率は約82%、用地取得率は約96%に至っています。
(平成18年度末見込み)
- これまでに、市街地部および交差点部の4車化を順次推進してきました。(完成供用L=22.4km, 暫定供用L=19.2km)

2) 事業進捗の見込み

- 暫定2車線区間L=19.2kmについて、交通混雑の著しい**主な交差点から逐次4車化を推進**しています。



4車線化							
暫定2車線	(全線暫定2車線供用済)						

調査・設計中
主要な交差点から逐次4車化を推進
L=19.2km

2. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

1) 慢性的な交通混雑等

■ 現況の交通状況

- ・海津市内の暫定2車線供用区間の日交通量は14,000台/日に及び、交通容量不足により、**慢性的な交通混雑**が発生しています。(混雑度1.75)
- ・桑名市内の香取南交差点は、交通集中により**第4次渋滞ポイント箇所**となっています。
- ・渋滞損失時間は岐阜県区間、三重県区間ともに県平均を大きく上回っています。
(岐阜県区間:73.1千人時間/年・km 三重県区間:31.4千人時間/年・km)



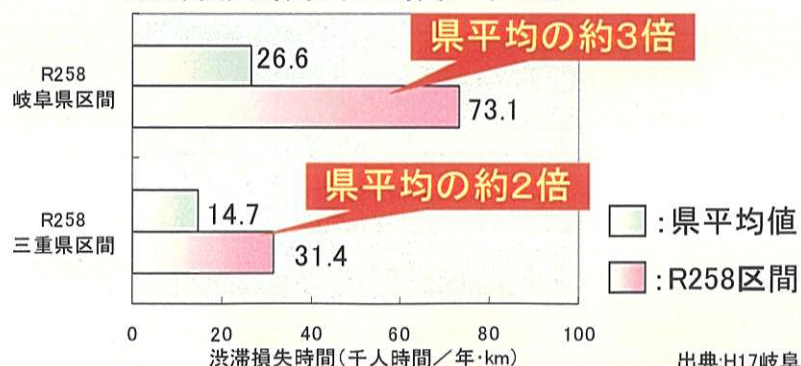
<岐阜県養老町根古屋(写真①)>



<三重県多度町(写真②)>



<渋滞損失時間(千人時間/年・km)>

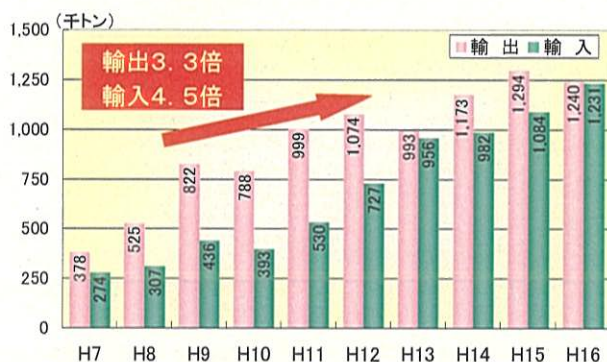


2) 四日市港等との関連交通の増加

- 四日市港(スーパー中枢港湾)の外貿コンテナ貨物量は年々増加(H7→H16:輸出3.3倍、輸入4.5倍)しています。
- また、名古屋港の外貿コンテナ貨物量も同様に増加(H7→H16:輸出1.2倍、輸入1.8倍)しています。
- 並行路線を含めた桑名方面～大垣方面の大型車の断面交通量は約3割と大幅に増加しています。(H9→H17: 6,500台/日→8,200台/日)
- 大桑道路は、四日市港及び名古屋港と岐阜県西濃地域を連絡する物資輸送ルートとして位置づけられ、重要性が増しています。

<四日市港のコンテナ取扱量>

四日市港の外貿コンテナ貨物量の推移

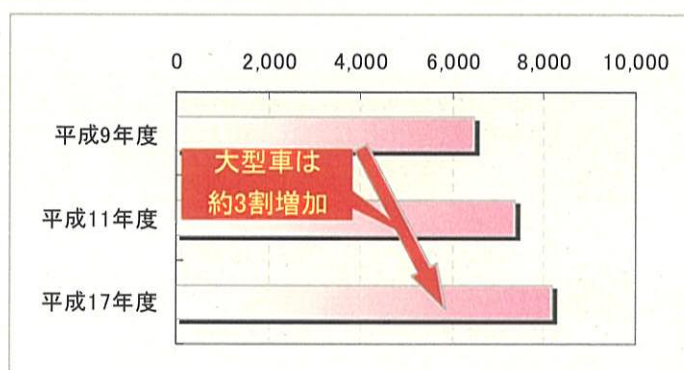


<名古屋港のコンテナ取扱量>

名古屋港の外貿コンテナ貨物量の推移



<桑名方面～大垣方面の大型車の断面交通量>



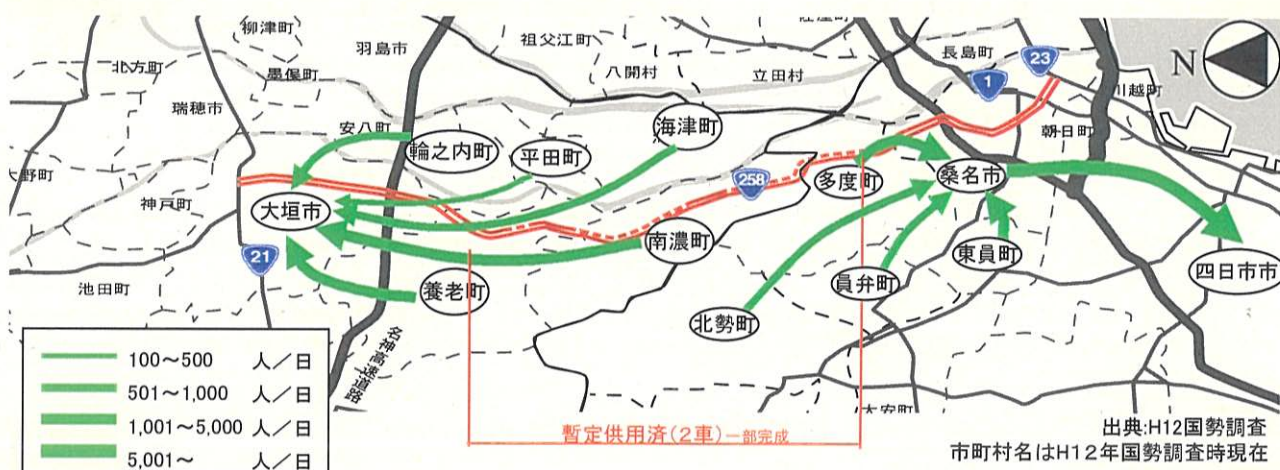
【対象路線】
国道258号
(主)岐阜南濃線
(県)木曽三川公園線
国道365号

出典：H9、H11、H17道路交通センサス

3) 拠点都市間のネットワーク強化の必要(通勤通学・医療)

- 起終点に、周辺地域の核となる拠点都市(大垣市、桑名市、四日市市)を有しており、沿線市町村からの通勤通学交通が集中しています。
- 沿線では高度医療機関(第3次救急医療施設)は大垣市のみであり、脳卒中、心筋梗塞等の重篤患者の搬送、転送のためにネットワーク強化が必要です。

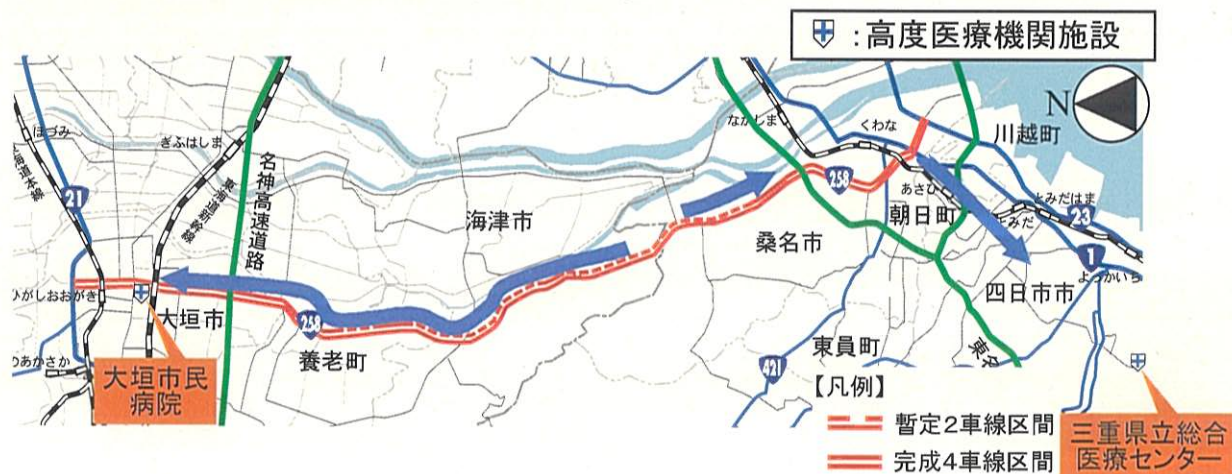
<通勤通学流動> 上位1位を示す(市町村内通勤を除く)



<主な救急医療施設分布>

高度医療機関施設…大垣市(大垣市民病院)

高度医療機関施設…四日市市(三重県立総合医療センター)

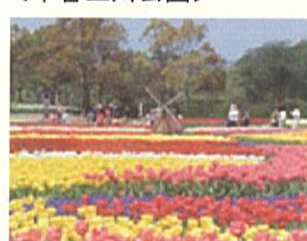


4) 観光、産業を支えるネットワーク強化の必要

■沿線には木曾三川公園、養老公園等の岐阜県、三重県でも有数の観光施設が立地しており、**観光支援ネットワーク強化**が必要です。

■沿線には化学製品、精密機械系等の企業・工業団地等が多数立地し、また開発計画も進められていることから、**産業を支えるネットワーク強化**が必要です。

<主な観光施設>



<主な企業・工業団地>

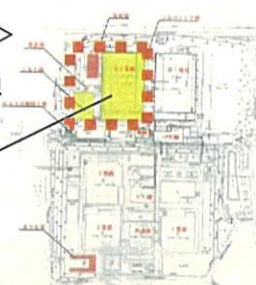


<太平洋工業東大垣工場>



<周辺工場の拡大>

多度工業団地富士通では半導体需要にあわせ工場を増築



(2) 事業の投資効果

1) 交通混雑緩和

■大桑道路整備により、交通混雑が大幅に緩和(混雑度1.39→0.60)することが見込まれます。

<混雑度の改善>

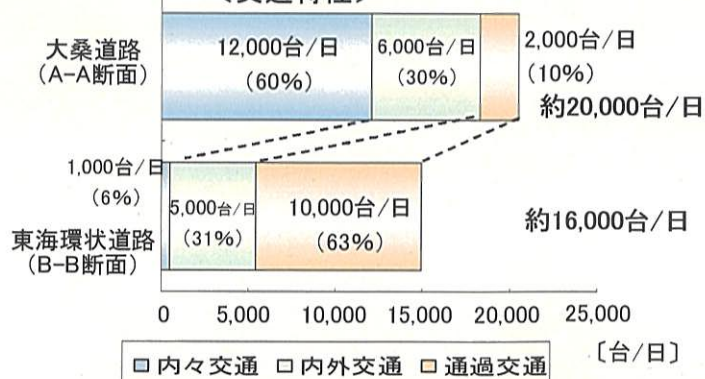


2) 地域間の交流支援

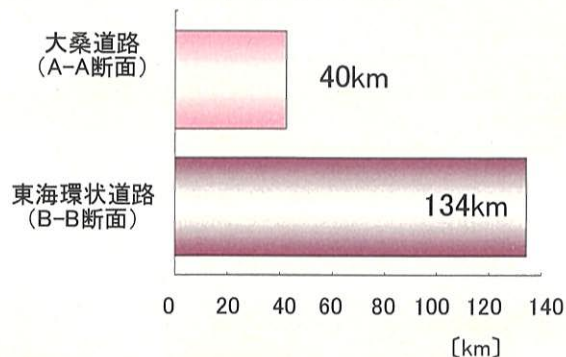
■大桑道路は将来においても、内々交通が約60%、平均トリップ長が約40kmとなっており、主に大垣・桑名周辺の近隣地域間の交流を支援します。



<交通特性>



<平均トリップ長>



内々地域：大垣市(旧墨俣町除く)、養老町、
海津市、桑名市、いなべ市、東員町

4) 費用便益費(B/C)

①事業全体の投資効率性の評価(暫定2車線→完成4車線化)

$$\begin{aligned}
 \diamond \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} \\
 &= \frac{2,245\text{億円} + 180\text{億円} + 51\text{億円}}{446\text{億円} + 450\text{億円}} \\
 &= \frac{2,476\text{億円}}{896\text{億円}} = 2.8
 \end{aligned}$$

※既投資分のコスト及び事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と追加的に発生する便益を対象として算出した。

②残事業の投資効率性の評価

$$\begin{aligned}
 \diamond \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} \\
 &= \frac{224\text{億円} + 34\text{億円} + 19\text{億円}}{54\text{億円} + 64\text{億円}} \\
 &= \frac{277\text{億円}}{118\text{億円}} = 2.3
 \end{aligned}$$

※再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を除き、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出した。

■ 走行時間短縮便益: 大桑道路の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、全線を整備した場合の走行時間費用を減じた差額

■ 走行経費減少便益: 大桑道路の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車輛整備費、車輛償却費等)から、全線を整備した場合の走行経費を減じた差額

■ 交通事故減少便益: 大桑道路の整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額

■ 事業費: 大桑道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)

■ 維持管理費: 大桑道路を維持するために要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減

■ 橋梁・擁壁の構造形式の見直しにより、約2.7億円(残事業の約1%)のコスト縮減を図っています。主なコスト縮減の内容は以下のとおりです。

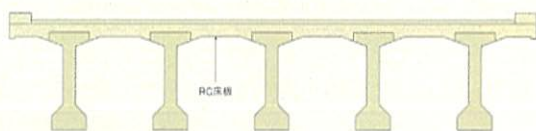
- ・ 橋梁の構造形式の見直し約1.0億円
- ・ 擁壁構造の見直し約1.7億円

引き続きコスト縮減に努めていきます。

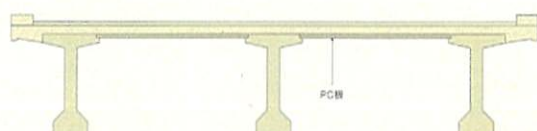
橋梁形式の見直し

少数主桁構造の採用

従来工法(RC床版・桁数多い)

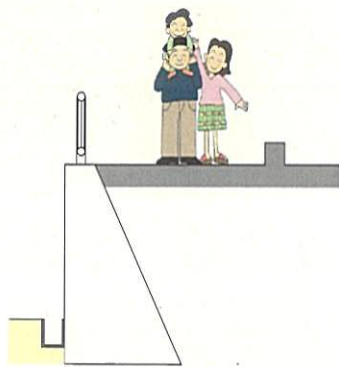


新工法(PC合成床版・桁数少ない)

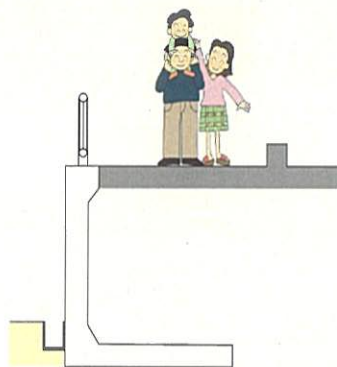


擁壁の構造の見直し

従来工法(重力式擁壁)



新工法(プレキャスト逆T擁壁)



(2) 代替案の立案等

■ 当計画は完成区間も含めて全線暫定2車線供用されている区間の4車線拡幅事業であることから、計画の変更は困難です。

4. 対応方針(原案)

平成13年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

1)事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢の変化

- 暫定2車線供用区間の交通容量不足により慢性的な混雑が発生(混雑度1.75)
- 四日市港や名古屋港の関連輸送が増加し、アクセス性の向上が必要
- 通勤通学や医療など拠点都市(大垣市、桑名市)への依存が高い
- 沿線に大規模観光施設や企業・工業団地が多数立地し、ネットワークの強化が必要

事業の投資効果

- 交通混雑の緩和
- 地域間の交流支援
- 費用便益比(B/C) ①事業全体の投資効率性の評価=2.8
②残事業全体の投資効率性の評価=2.3

事業の進捗状況

- 事業進捗率は約82%(平成18年末見込み)
- 用地取得率は約96%(平成18年末見込み)

2)事業進捗の見込みの視点

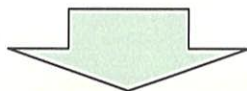
事業進捗の見込み

- 主要な交差点から逐次4車線化を推進

3)コスト縮減・代替案立案の可能性

コスト縮減・代替案立案の可能性

- 橋梁・擁壁の構造形式の見直しにより、約2.7億円のコスト縮減
- 当計画は完成区間も含めて全線暫定2車線供用されている区間の4車線拡幅事業であることから、計画の変更は困難



以上のことから大桑道路の事業を継続する