

国道258号

だいそう

大桑道路

(道路事業)

説明資料

平成22年10月13日

岐阜国道事務所

北勢国道事務所

# 目 次

1. 国道258号大桑道路の事業概要	
(1) 事業の目的	P. 1
(2) 計画概要	P. 2
2. 費用対効果分析	P. 3
3. 前回評価時との比較表	P. 4
4. 評価の視点	
①事業の必要性等に関する視点	
(1) 交通混雑の緩和	P. 5
(2) 物流効率化の支援	P. 6
②事業の進捗の見込みの視点	P. 7
③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P. 8
5. 県・政令市への意見聴取結果	P. 9
6. 対応方針（原案）	P. 10

# 1. 国道258号大桑道路の事業概要

## (1) 事業目的

国道258号は、岐阜県大垣市を起点とし、岐阜県海津市を経て三重県桑名市に至る延長約42kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。

本事業の大桑道路は、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う産業道路であり、下記の2点を主な目的として事業を推進しています。

- ①交通混雑の緩和
- ②物流効率化の支援

### 国道258号大桑道路の全体位置図

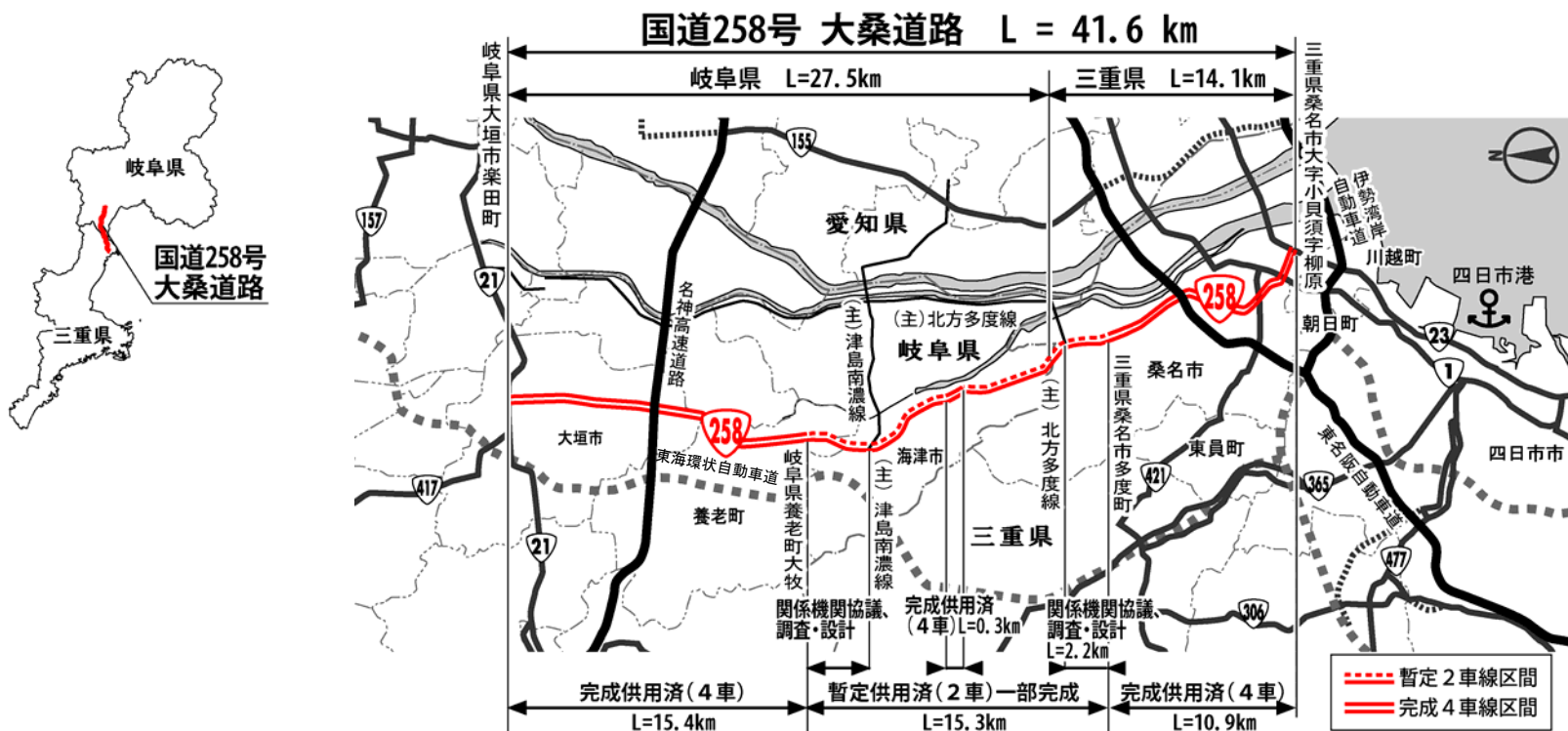


図1 国道258号大桑道路全体位置図

## (2) 計画概要

- 事業名 : 国道258号<sup>だいそう</sup>大桑道路
- 起終点 : (起点) 岐阜県大垣市<sup>ぎふ おおがき がくでん</sup>楽田町  
(終点) 三重県桑名市<sup>みえ くわな</sup>大字  
小貝須<sup>こがいす</sup>字柳原<sup>やなぎはら</sup>
- 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 : 60 km/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
- 前回の再評価 : 平成18年度  
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 310億円  
(全線暫定2車線供用後の残事業費)

### 標準断面図

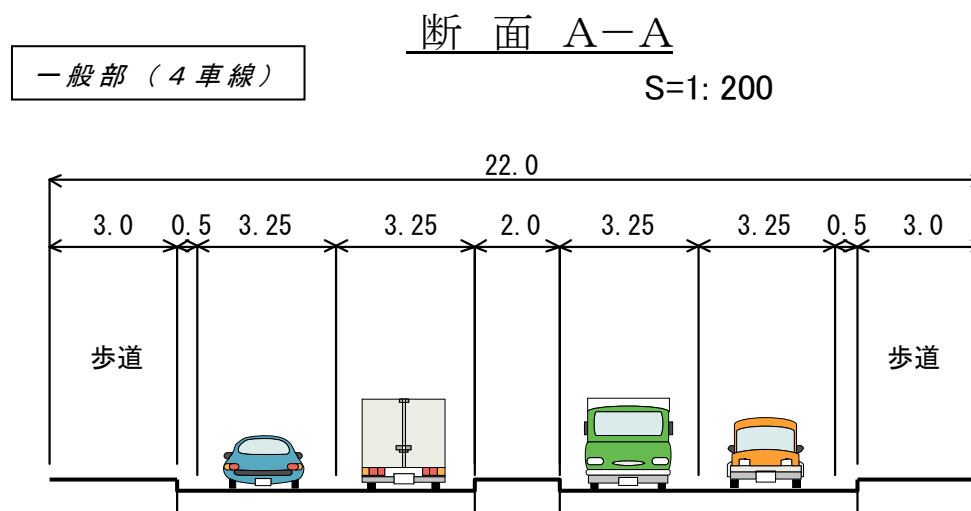


図2 国道258号大桑道路標準断面図

## 2. 費用対効果分析（費用便益比（B/C））

$$\diamond \text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

- 走行時間短縮便益：国道258号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、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：国道258号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、車両整備費、車両償却費等）から、整備した場合の走行経費を減じた差額（例：燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等）
- 交通事故減少便益：国道258号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（交通事故による社会的損失：運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額）
- 事業費：国道258号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：国道258号大桑道路を供用後の道路管理に要する費用（維持費、清掃費、照明費等）

### ○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C (事業全体)} = \frac{1,262 \text{ 億円} + 72 \text{ 億円} + 58 \text{ 億円}}{569 \text{ 億円} + 121 \text{ 億円}} = \frac{1,392 \text{ 億円}}{691 \text{ 億円}} = 2.0$$

$$\diamond \text{B/C (残事業)}^* = \frac{285 \text{ 億円} + 48 \text{ 億円} + 21 \text{ 億円}}{52 \text{ 億円} + 121 \text{ 億円}} = \frac{355 \text{ 億円}}{174 \text{ 億円}} = 2.0$$

※未整備区間において、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。

### ○前回評価時の費用便益（B/C）との比較

前回の再評価時 全体事業＝2.8 残事業＝2.3      今回の再評価時 全体事業＝2.0 残事業＝2.0

#### 【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂
  - ①便益算出の検討年数を40年から50年に変更      ②便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
2. 交通流推計に用いるデータの変更
  - ①OD表ベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
  - ②将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率の変更
3. 事業費の増加
  - ①耐震設計基準の改訂に伴い、暫定2車線区間における橋梁構造を変更見直し

### 3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H18再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費	290億円	310億円	・全体事業費を見直したため (耐震基準変更に伴う橋梁構造の変更)
費用対効果 (B/C)	2.8	2.0	
全体事業	総費用 (C)	896億円	・費用便益分析マニュアルの改訂 ・全体事業費を見直したため
	総便益 (B)	2,476億円	・費用便益分析マニュアルの改訂 ・交通流推計に用いるデータの変更
費用対効果 (B/C)	2.3	2.0	
残事業	総費用 (C)	118億円	・費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益 (B)	277億円	・費用便益分析マニュアルの改訂 ・交通流推計に用いるデータの変更
事業を巡る社会情勢等の変化	旅行速度 (H17プローブ) 33.4 km/h (三重・岐阜県内の国道平均 以下: 44.2 km/h)	旅行速度 (H20プローブ) 27.7 km/h (三重・岐阜県内の国道平均 以下: 42.3 km/h)	
	大型車交通量 (H17センサス) 10,400台/日	大型車交通量 (H20交通量調査) 9,600台/日	
事業の進捗状況	事業 約82% 用地 約96%	事業 86% 用地 99%	・新たに2区間延べ4.2kmが4車線化 (桑名市内、養老町内)

# 4. 評価の視点

## ① 事業の必要性等に関する視点

### (1) 交通混雑の緩和

#### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化（交通混雑状況）

■国道258号大桑道路の渋滞損失時間は三重・岐阜県内の国道平均の約2.6倍と高い状況です。

#### 2) 事業の投資効果（交通混雑の緩和）

■国道258号大桑道路の全線4車線化により、渋滞損失時間が約1割削減されることが期待でき、交通混雑の緩和に寄与します。

■国道258号大桑道路の渋滞損失時間は、三重・岐阜県内の国道平均の約2.6倍

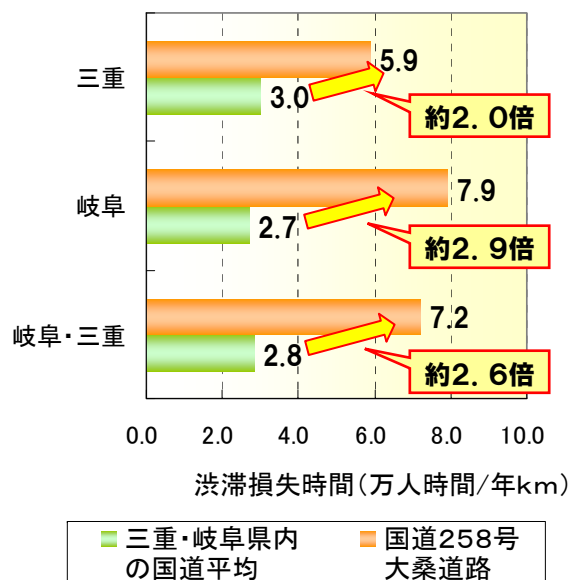


図3 国道258号大桑道路の渋滞損失時間  
出典：渋滞損失時間確定値（H20）

■国道258号大桑道路の渋滞により、円滑な交通が阻害



写真1 国道258号大桑道路香取南交差点付近の渋滞  
出典：北勢国道事務所資料

香取南交差点は第4次主要渋滞ポイントに指定

■国道258号大桑道路の全線4車線化に期待する声  
(国道258号大桑道路に関するアンケート調査（H21）から)

4車線化が進むことは渋滞の解消につながるため、今後も引き続き4車線化事業を進めてほしい。  
(桑名市在住)



■国道258号大桑道路の全線4車線化により、約1割（1km当たり0.9万人時間）の渋滞損失時間削減が期待できます。

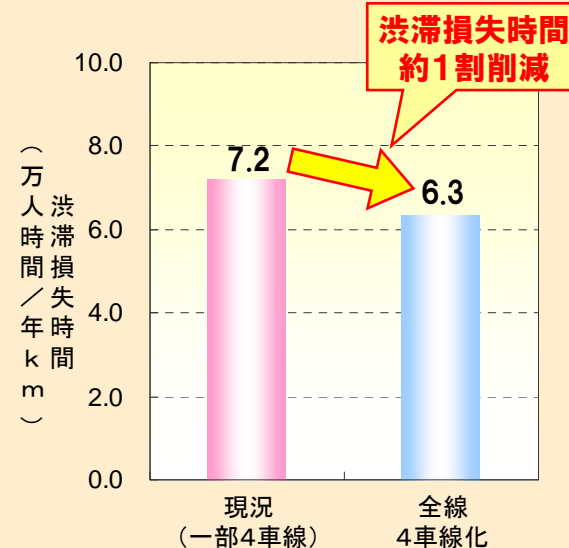


図4 国道258号大桑道路の全線4車線化による渋滞損失時間の削減効果  
出典：渋滞損失時間確定値（H20）、交通量推計データ

※渋滞損失時間の算定方法  
現況（一部4車線）：プローブデータ（H20）による時間損失に車種別の平均乗車人数を乗じて算定。  
全線4車線化：交通量推計により整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乘じて算定。



# 4. 評価の視点

## (2) 物流効率化の支援

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化（四日市港・名古屋港の発展）

- 国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から四日市港・名古屋港への物流軸を担う産業道路として機能しています。
- 四日市港・名古屋港では、近年、外貿コンテナが好調であり、10年間の貨物量変化は、四日市港で2.0倍、名古屋港で1.7倍となっています。



### 2) 事業の投資効果（四日市港・名古屋港へのアクセス性向上）

- 国道258号大桑道路の全線4車線化により、四日市港・名古屋港への所要時間が約13分短縮します。これにより、四日市港・名古屋港へのアクセス性が向上し、物流の効率化が期待できます。

#### ■ 国道258号大桑道路周辺及び西濃・滋賀方向から四日市港・名古屋港への産業道路として機能

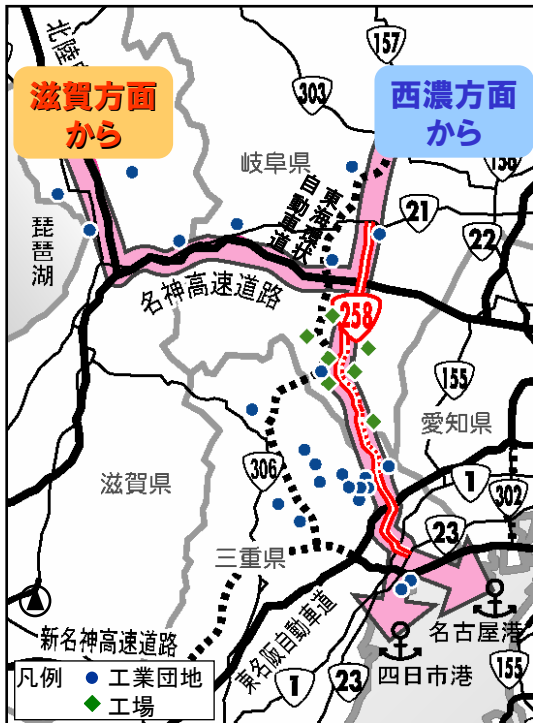


図5 大桑道路周辺の工場・工業団地の立地状況

#### ■ 四日市港・名古屋港は、近年、外貿コンテナ貨物量が大幅に増加

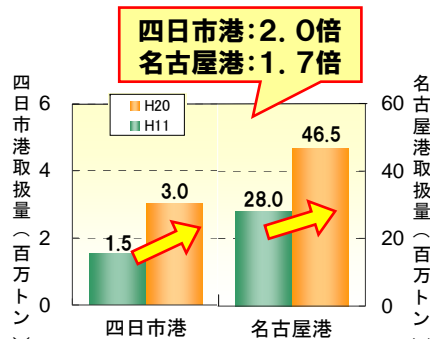


図6 四日市港・名古屋港における外貿コンテナ貨物量の推移  
出典：四日市港・名古屋港統計年報 (H12、H20)



写真1 大桑道路を走行するコンテナトレーラー  
出典：北勢国道事務所資料

#### ■ 国道258号大桑道路の全線4車線化を期待する声（H21北勢管内整備効果検討業務 物流企業ヒアリングから）

国道258号大桑道路を利用し、40フィートコンテナで月40台程度、彦根市から四日市港へ製品を輸送しています。所要時間が短縮すれば、現在神戸港に出している貨物を四日市港に転換させることも考えられます。（彦根市 製造業B社）



#### ■ 国道258号大桑道路の全線4車線化により、大垣市中心部から四日市港への所要時間が約13分短縮し、物流の効率化が期待できます。

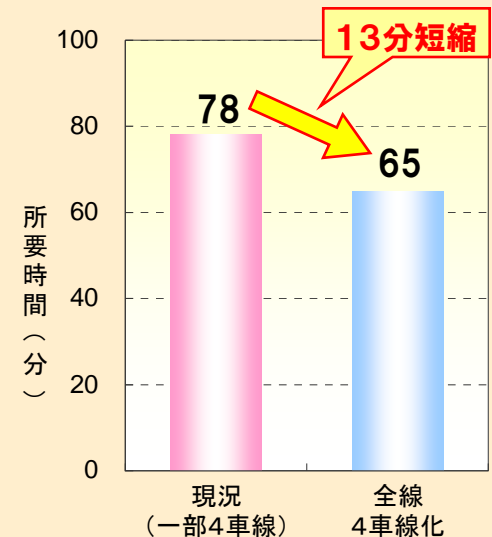


図7 国道258号大桑道路の全線4車線化による四日市港への所要時間短縮

※所要時間算定方法  
現況 (一部4車線) : プローブデータ (H20)  
全線4車線化 : 4車線化区間を規制速度と仮定し算定 (既4車線区間はプローブデータ (H20) による)



## 4. 評価の視点

### 3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は86%、用地取得率は99%に至っています。(平成22年度末 見込み)
- 現在2車線である三重県桑名市多度町～(主)北方多度線の2.2km区間、及び岐阜県養老町大牧～(主)津島南濃線について、関係機関協議、調査・設計を実施中です。
- (参考) 前回評価時：事業進捗率は82%、用地取得率は96%

### ② 事業の進捗の見込みの視点

- 現在41.6km中26.6kmが4車化済であり、用地については99%が確保されています。
- 調査設計及び関係機関との協議を推進し、暫定2車線区間について早期4車化を目指します。

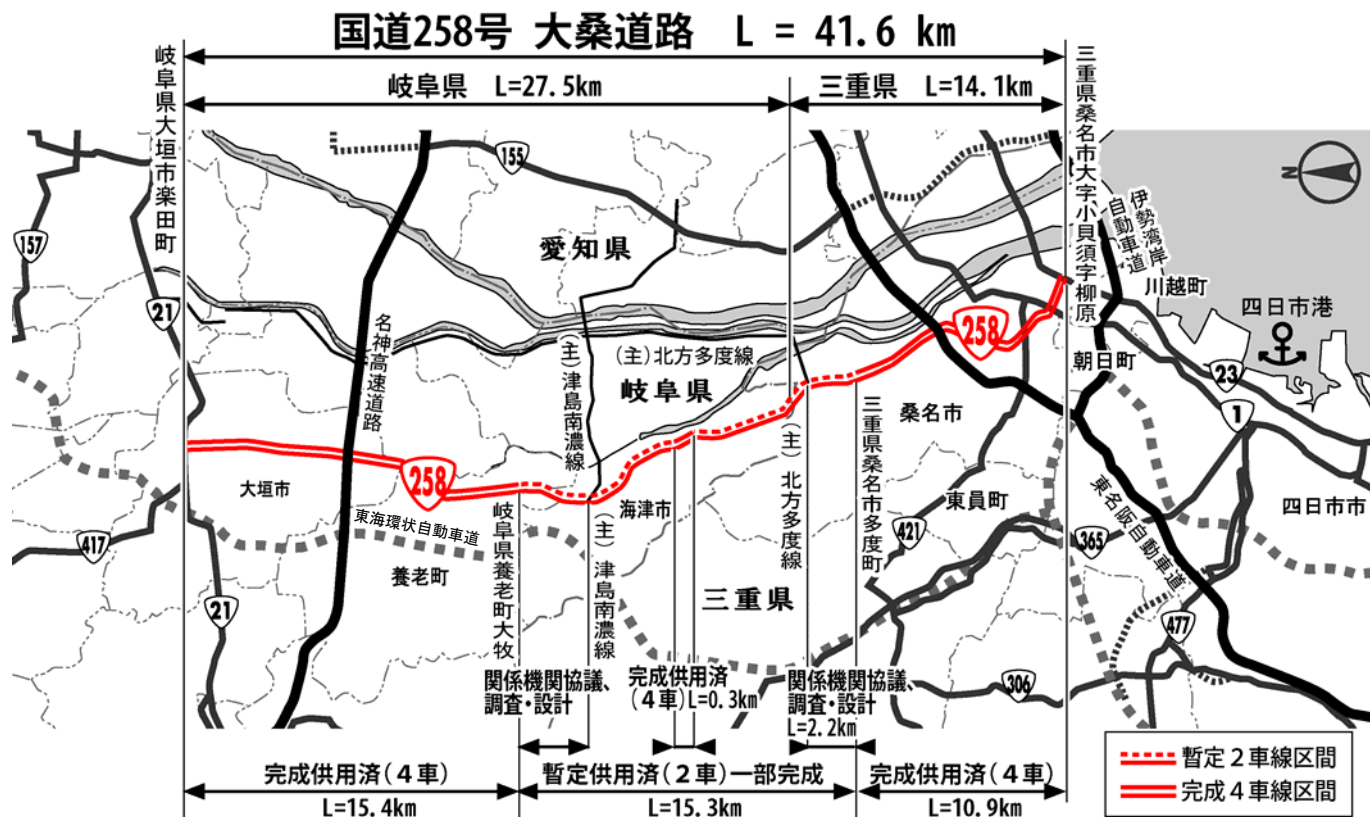


図8 国道258号大桑道路全体位置図

## 4. 評価の視点

### ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

#### 1) コスト削減

- 全体事業費約310億円のうち、約0.7億円のコスト削減を図っています。
- そのうち、主な削減内容は、以下の通りです。  
擁壁設置位置の見直し（施工中、側道の通行止めも回避）・・・約0.7億円
- 引き続き、技術進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら、事業を推進していきます。

#### ■擁壁設置位置の変更

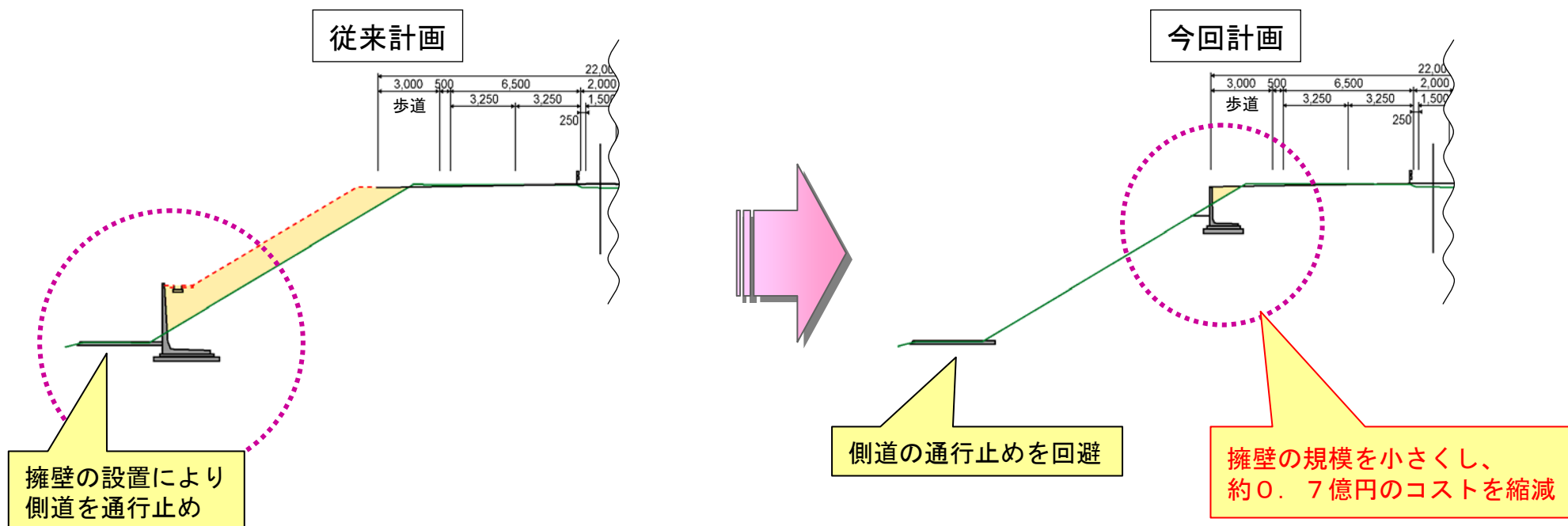


図9 コスト削減内容（擁壁設置位置の変更）

#### 2) 代替案立案等

- 国道258号大桑道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通混雑の緩和や物流効率化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難です。

## 5. 県・政令市への意見聴取結果

### ■岐阜県の意見

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹底をお願いします。

### ■三重県の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、暫定2車線の早期4車化に向けた事業の推進をお願いいたします。

## 6. 対応方針（原案）

平成18年度の事業評価監視委員会から一定期間（4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事業の必要性等に関する視点

#### 1) 事業を巡る社会情勢の変化

- 国道258号大桑道路の渋滞損失時間は、三重・岐阜県内の国道平均の約2.6倍と高く、円滑な交通が阻害されている。
- 国道258号大桑道路は、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から四日市港・名古屋港への物流軸を担う産業道路としての機能に期待が寄せられている。

#### 2) 事業の投資効果

- 国道258号大桑道路の全線4車線化により、現在より約1割の渋滞損失時間削減が期待でき、交通混雑に緩和に寄与する。
- 西濃・滋賀方向から四日市港・名古屋港へのアクセス向上により、物流の効率化が期待できる。
- 費用便益比（B/C） 事業全体の投資効率性の評価 = 2.0

#### 3) 事業の進捗状況

- 用地取得率は99%（平成22年度末見込み）
- 全体の事業進捗率は86%（平成22年度末見込み）

### ②事業の進捗の見込みの視点

- 調査設計及び関係機関との協議を推進し、暫定2車線区間について早期4車化を目指す。

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 擁壁設置位置の変更によりコストを削減する。
- 国道258号大桑道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通混雑の緩和や物流効率化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難です。



以上のことから国道258号大桑道路の事業を継続する。