

【道路建設課所管 再評価審議資料】

○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	・・・ p. 2
○再評価実施箇所（附図）	・・・ p. 3
○説明資料（パワーポイント）	
・公共事業再評価について	・・・ p. 5
1）道路改築事業（交付金事業分） 「(国) 418 号 丸山バイパス工区」	・・・ p. 6
2）道路改築事業（交付金事業分） 「(国) 156 号 福島バイパス工区」	・・・ p. 14

令和6年度 再評価対象箇所一覧表 12月25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			全体事業費 (百万円)		実施済み額 (百万円)		進捗率 (%)		経過年数 (R6.3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 果分析	対応方針 (案)	特記事項
						全体事業量 (km)	実施済事業量 (km)	事業 実施率	用地補償費 工事費等	用地補償費 工事費等	用地補償費 工事費等	工事費等											
1	道路改築事業 (交付金事業 分)	(国)418号 丸山バイパス工区	八百津町～ 恵那市	H5	R15	12.70	9.70	76.4%	7,000 130 6,870	6,110 130 5,980	87.0% 100.0% 87.0%	31	・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 ・隘路・線形不良 箇所の解消による 円滑な交通の確 保	—	・新丸山ダム事 業 ・事業継続、早 期完成を要望	希少猛禽類 への配慮	現場発生土 の有効活用	1.5 (2.1)	継続	前回 再評価 R1			
2	道路改築事業 (交付金事業 分)	(国)156号 福島バイパス工区	白川村	H16	R13	1.64	0.00	0.0%	7,501 122 7,379	5,164 122 5,042	69.0% 100.0% 68.0%	20	・隘路・線形不良 箇所の解消による 円滑な交通の確 保 ・災害時に有効に 機能するネット ワークの確保 ・観光交流や産業 振興の推進	—	・東海北陸自動 車の4車線化 ・事業継続、早 期完成を要望	希少猛禽類 への配慮	残土処分場 の変更	1.1 (1.2)	継続	前回 再評価 R1			

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

令和 6 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	
	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 ≧	・ 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＋道路構造物の更新に要する事業費※ 現在価値算出のための社会的割引率：4%（参考値として2%及び1%を記載） 基準年次：評価時点 検討年数：50年間 ※道路構造物の更新に要する事業費は、評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する	
	費用便益比の基準	原則費用便益比（B／C）1. 0 以上	

令和6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 一般国道418号 丸山バイパス
事業実施箇所	やおつちよう やおつ～えなし いいじちよう 八百津町 八百津～恵那市 飯地町		事業主体 岐阜県
採択年度	平成5年度	完了予定年度	令和15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（経過措置）		
事業目的	一般国道418号は、福井県大野市を起点とし、長野県飯山市に至る延長約178kmの幹線道路で、当該事業区間は第二次緊急輸送道路にも指定される重要な路線である。 当該事業は、新丸山ダムの整備により水没する現道の付替工事として、八百津町八百津から恵那市飯地町の12.7km区間のバイパスを整備するものであり、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、隘路・線形不良区間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：12.7km 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.50m（片側（A区間のみ、B区間は設置なし）） 主要構造物：新旅足橋L=462m、鷲ヶ峰トンネルL=417m、6号橋L=97m 等		
概要図	一般国道418号 丸山バイパス 起点 加茂郡八百津町八百津 L=12.7km A区間 L=9.2km H22年開通 B区間 L=3.5km L=3.0km 整備中 L=0.5km R6.9開通 終点 恵那市飯地町 新丸山ダム整備後水没区間 【凡例】 - 事業区間 - 一般国道 - 主要地方道 - 一般県道		

令和6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 一般国道156号 福島バイパス
事業実施箇所	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		事業主体 岐阜県
採択年度	平成16年度	完了予定年度	令和13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	一般国道156号は岐阜県岐阜市を起点とし、富山県高岡市へ至る延長約215kmの幹線道路である。当該事業はこのうち大野郡白川村福島から牧までの2,345m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、観光交流や産業振興の推進を目的としている。		
事業概要	事業延長：2,345m 車道幅員：一般部 3.00m×2車線 トンネル部 3.00m×2車線 主要構造物：（仮称）福島第1トンネルL=176m 福島第2トンネルL=234m 福島第3トンネルL=333m （仮称）第1橋梁L=68m		
概 要 図	位置図 事業箇所 一般国道156号 福島バイパス L=2,345m 起点 大野郡白川村福島 終点 大野郡白川村牧 写真① (仮称)福島第1トンネル L=176m 写真② 福島第2トンネル L=234m 写真③ 福島第3トンネル (平成22年8月完成) L=333m （仮称）第1橋梁 L=68m 御母衣湖 御母衣ダム 至岐阜 至富山 写真① (仮称)福島第1トンネル (C)岐阜県 新トンネル (令和2年12月貫通) 写真② 福島第2トンネル 幅員減少 この先 写真③ 福島第3トンネル 新トンネル (平成22年8月完成) 旧トンネル		

令和6年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和6年12月25日

岐阜県 県土整備部 道路建設課



道路改築事業の整備方針

考え方

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

- ・ 主要骨格幹線ネットワークの整備推進
- ・ 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
- ・ 高速道路やリニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上

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確保
- ・ 緊急輸送道路や孤立集落・雨量規制区間を解消する道路の整備
- ・ 隘路・線形不良箇所を解消による円滑な交通の確保

事業再評価 道路改築事業

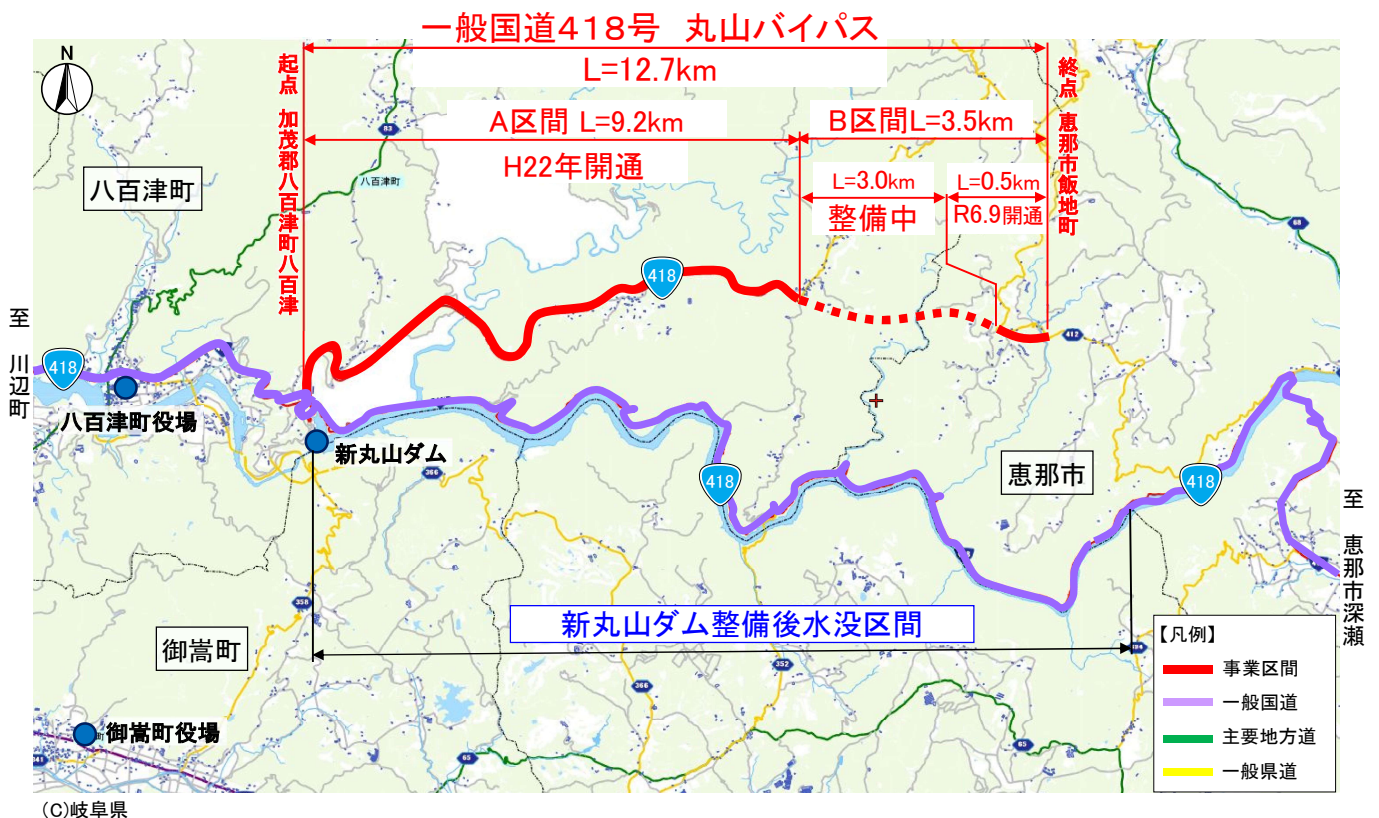
一般国道418号

まる やま
(丸山バイパス)

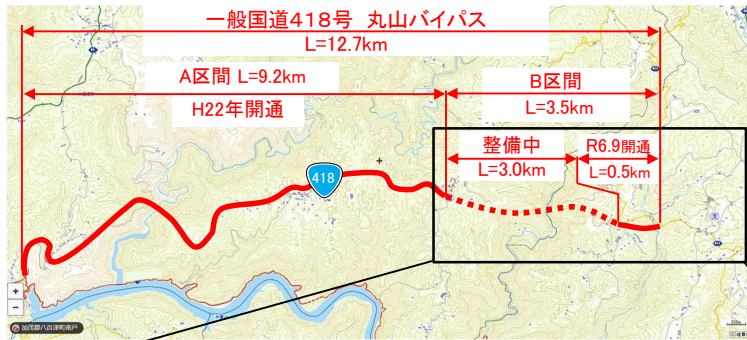
県土整備部 道路建設課
令和6年12月25日



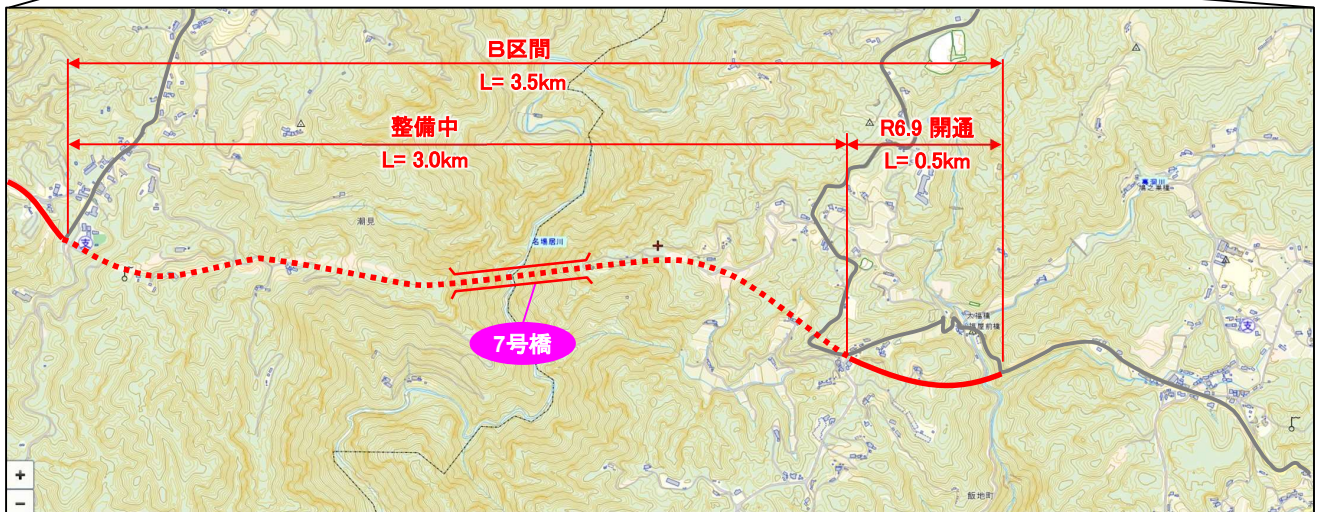
位置図 1



位置図 2



7号橋仮橋工事



(C)岐阜県

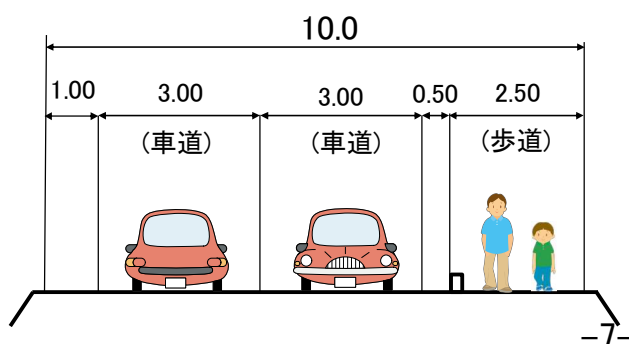
2

事業概要

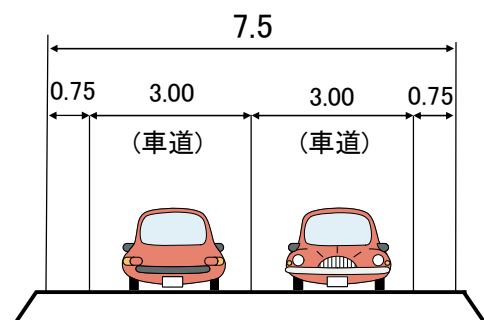
- ◆ 起 終 点 : 八百津町 八百津～恵那市 飯地町
- ◆ 全体延長 : 12.7km
- ◆ 総事業費 : 約70億円
- ◆ 事業着手 : 平成5年度
- ◆ 完成予定 : 令和15年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.00m×2車線、
歩道 2.50m×1車線 (A区間のみ、B区間歩道なし)
- ◆ 道路規格 : 第3種第3級

標準横断図

A区間



B区間



3

事業の目的①

活力：観光交流や産業振興の推進

- 国道418号沿線地域には観光施設が点在
- 周遊性向上により、沿線地域における観光客の増加や観光関連産業の活性化が期待



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

- 一般国道418号は、第二次緊急輸送道路に指定
- 空白区間の解消により緊急輸送道路ネットワークとして機能発現



5

事業の目的③

安全・安心：隘路・線形不良区間の解消による円滑な交通の確保

■隘路・線形不良区間の解消により、走行性を向上



6

事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ダム周辺工事進捗状況



●新丸山ダム事業の沿革(抜粋)

- ・昭和61年度 新丸山ダム建設事業着手
- ・平成8年度 (国)418号付替道路工事着手
- ・平成21年度 (国)418号八百津～潮南区間供用開始
- ・平成22年度 ダム検証開始(～平成25年度)
- ・平成25年度 ダム事業「継続」の対応方針が決定
- ・令和3年度 新丸山ダム本体建設工事に着手
- ・令和4年度 新丸山ダム本体ゲート工事の契約締結
- ・令和5年度 新丸山ダム周辺地域振興ビジョン策定
- ・令和6年度 基本計画を変更(第3回変更)

①ダム本体 (八百津町、御嵩町)



②付替国道418号 (八百津町、恵那市)



③付替県道大西瑞浪線 (瑞浪市、八百津町)



④左岸管理用道路 (御嵩町)



⑤ダム周辺整備 (八百津町、御嵩町、恵那市、瑞浪市)



出典：令和6年度 事業概要
(新丸山ダム工事事務所)

7



事業の進捗状況

全体進捗率87%

用地補償取得率100%

工事進捗率87%

※ 令和6年度末 事業費ベース



①R5新丸山ダム国道418号7号橋仮橋工事



②R5新丸山ダム国道418号7号橋飯地下部工事



③R5新丸山ダム国道418号五明地区道路建設工事



写真:新丸山ダム工事事務所

8

事業の施工状況

整備中区分(起点側)の状況



整備中区分(終点側)の状況

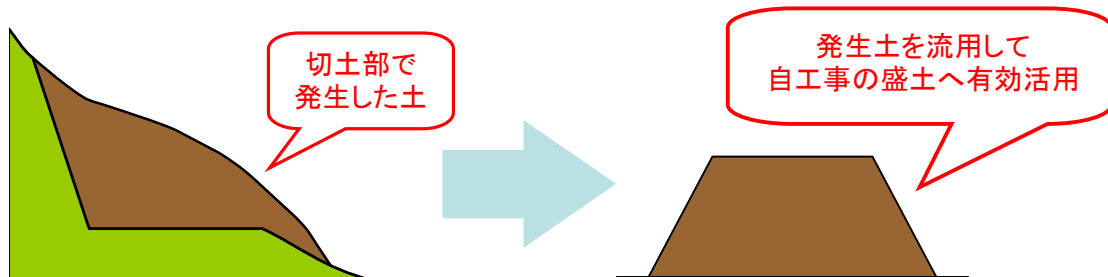


- 起点側は、6号橋を施工済み(R3)
- 終点側は、8号橋を施工済み(R5)
- 五明地区の道路整備を施工済み(R6.9)
- 7号橋の下部工事を施工中

コスト削減の取り組み

◆現場発生土の有効活用

- 切土による現場発生土（約4,600m³）を自工事の盛土部に有効活用することで、残土処理費の約1,900万円を削減

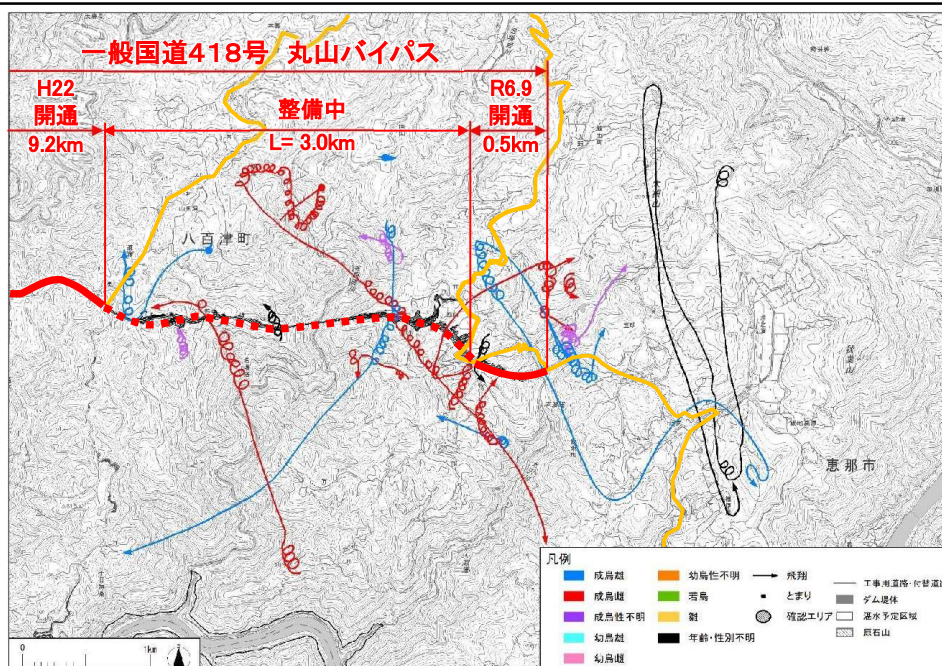


コスト削減額: 約1,900万円

10

自然環境への配慮

- 鳥類の生息状況と工事による関係の把握に向けては、生息・繁殖等の調査を実施
- 繁殖地の把握に向けて、付替道路418号線周辺で確認されている猛禽類（ハチクマ・サシバ）について、現在のところ営巣木は確認されておらず繁殖の可能性が低いものの、工事期間中の調査を継続



付替国道418号線沿いにおけるハチクマの確認状況

出典: 環境保全への取り組みについて 令和3年3月
(国土交通省 中部地方整備局 新丸山ダム工事事務所)

11

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89.9%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 9.3%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 0.9%

投資的效果率

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

前回再評価時
(R1年度)
2.1

※費用便益分析マニュアル(R5.12 国土交通省)に基づき算出

12

対応方針(案)

○一般国道418号丸山バイパスの完成は、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、隘路・線形不良区間の解消による円滑な交通の確保に寄与する。

○地元住民及び関係自治体からの早期完成の要望がある。



＝供用に向け、事業を継続＝

令和6年度第6回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

道路改築事業「一般国道418号 丸山バイパス」

■事業内容

延長L=12.7km、幅員W=7.5～10.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：R1)	(基準年：R6)	
事業期間		H5～R10	H5～R15	
費用 (億円)	事業費	80.4	120.9	
	維持管理費	7.2	7.8	
	合計（C）	87.6	128.7	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	175.5	174.6	
	走行経費減少便益	11.0	18.0	
	交通事故減少便益	-0.5	1.7	
	合計（B）	186.0	194.3	
費用対効果分析結果（B／C）		2.1	1.5	

※上記の事業費は、国のマニュアルに基づき社会的割引率を用いて現在価値に換算しているため、実際の事業費と異なる。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国土交通省 道路局 都市局/R5.12

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・地質条件による橋梁の構造変更や仮設工法の変更により費用が増加した。【15.8億円】
- ・評価基準年の変更により、現在価値化した費用が増加した。【24.7億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更に伴い便益が減少した。【▲11.2億円】
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R5年12月）による時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式、交通量配分手法の変更に伴い、便益が増加した。【13.0億円】
- ・評価基準年の変更により、現在価値化した便益が増加した。【54.2億円】
- ・事業期間が延長されたことに伴い、便益が減少した。【▲47.7億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の2.1から1.5に減少したが、費用便益比は1を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。

位置図 2



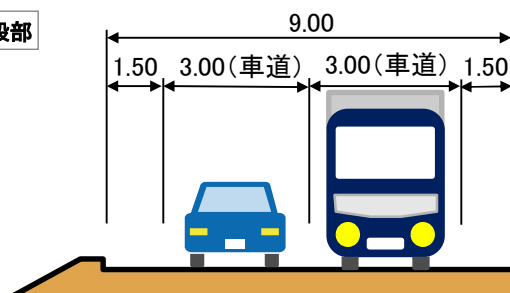
2

事業概要

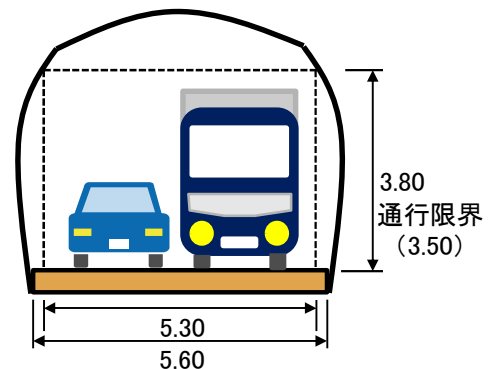
- ◆ 起 終 点 : おおのぐんしらかわむらふくしま おおのぐんしらかわむらまき
大野郡白川村福島～大野郡白川村牧
- ◆ 全体延長 : 2,345m (トンネル延長 $L = 176\text{m} + 234\text{m} + 333\text{m}$)
- ◆ 総事業費 : 約75億円
- ◆ 事業着手 : 平成16年度
- ◆ 完成予定 : 令和13年度
- ◆ 幅 員 : 車道3.0m×2車線
- ◆ 道路規格 : 第3種第3級

標準横断図

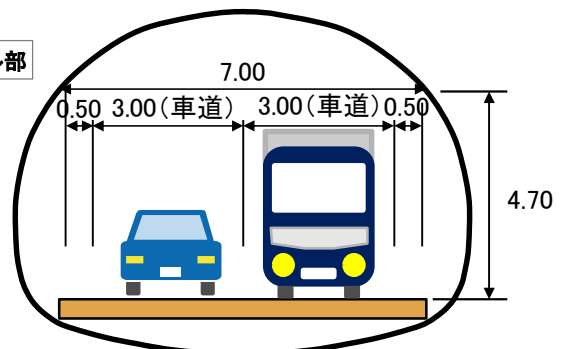
一般部



トンネル部
(現況)



トンネル部

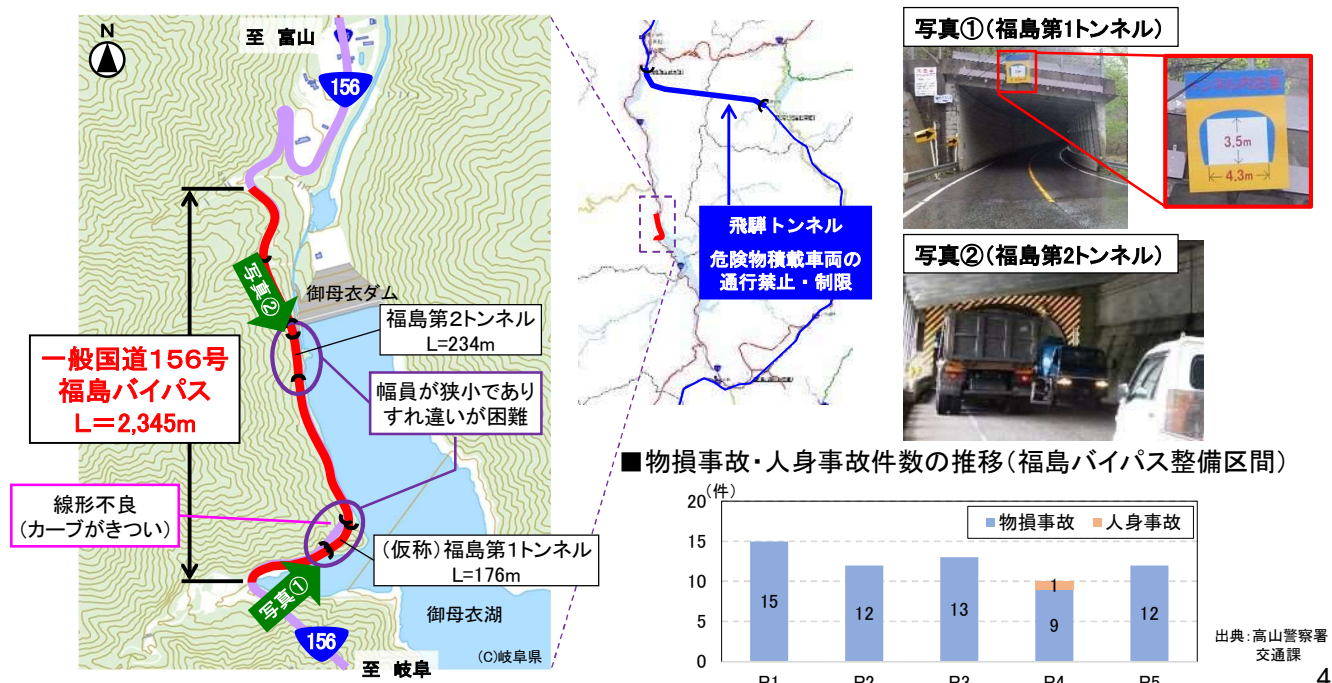


3

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の確保

■線形不良箇所・トンネル狭小区間の解消により、大型車や危険物搭載車両等の走行性が向上

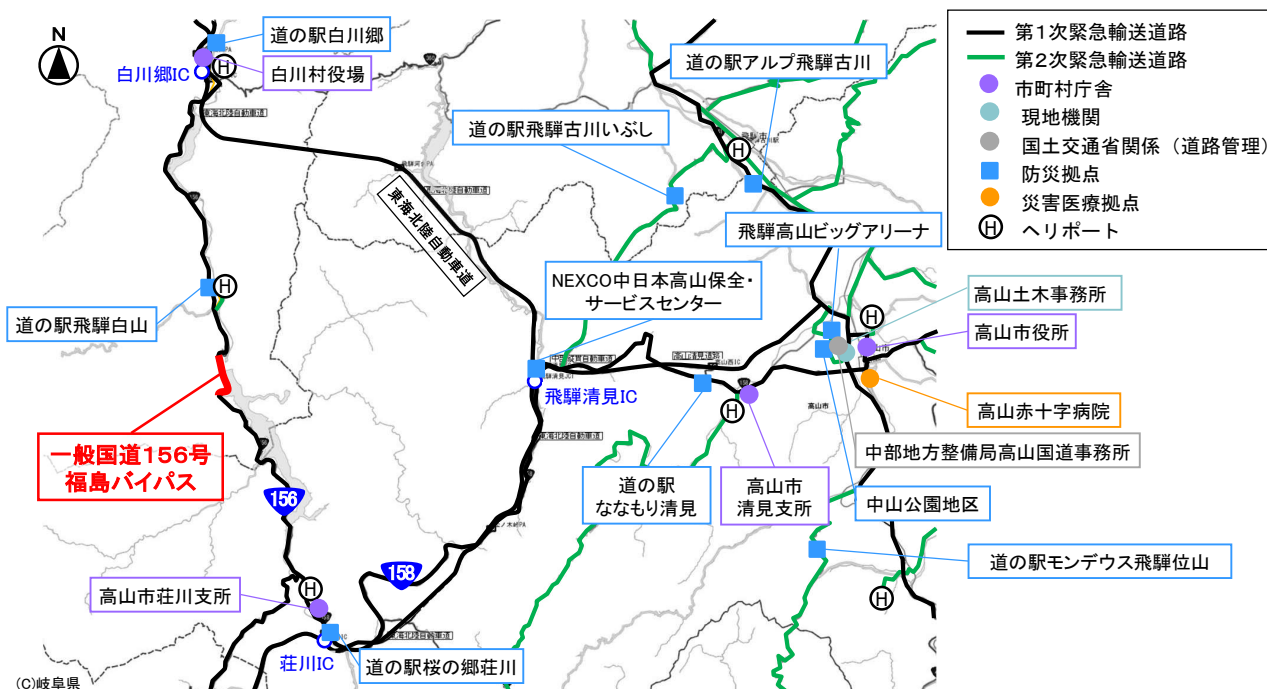


4

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

■一般国道156号は第1次緊急輸送道路に指定
■本区間の整備により緊急輸送道路としての機能向上に寄与



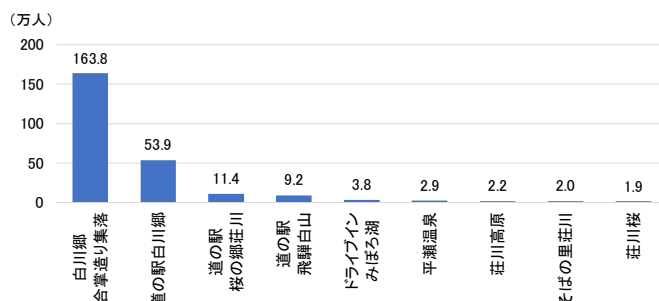
事業の目的③

活力：観光交流や産業振興の推進

- 白川郷合掌造り集落や荘川桜等多くの観光施設へのアクセス性向上に寄与
- 観光シーズンの交通混雑の解消に寄与



■ 周辺の観光施設の入込客数(R5)



出典：岐阜県観光入込客統計調査(R5)



写真①

出典：白川郷観光協会



写真②

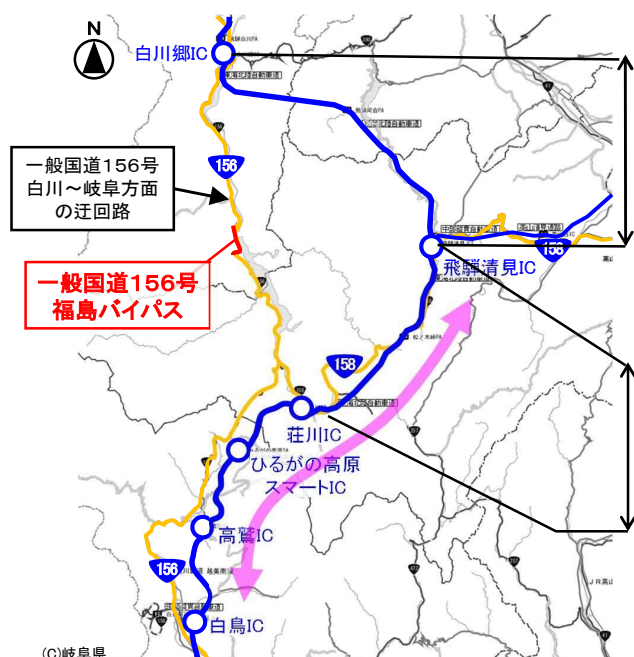
出典：荘川観光協会

6

事業を巡る社会情勢等の変化

◆ 東海北陸自動車道の4車線化

- 並行する東海北陸自動車道は、令和元年～令和3年の間に計9回豪雨により通行止め
- 一般国道156号は、東海北陸自動車道が通行止めの際の迂回路として重要



東海北陸自動車道：飛騨清見IC～白川郷IC

令和3年8月の豪雨により通行止め
(計1回：約14時間)

東海北陸自動車道：飛騨清見IC～荘川IC

令和元年8月の豪雨により通行止め
(計1回：約5時間)

令和2年7月の豪雨により通行止め
(計5回：約45時間)

令和3年8月の豪雨により通行止め
(計2回：約28時間)

出典：NEXCO中日本

事業の進捗状況

全体進捗率 69%※

用地補償進捗率 100%※

工事進捗率 68%※

※ 令和6年度末事業費ベース

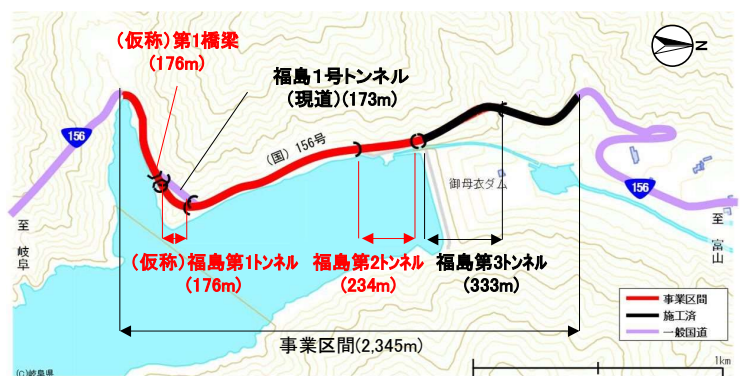


8

事業の施工状況



- ・(仮称)福島第1トンネル(176m)は掘削工が施工済、(仮称)第1橋梁を施工中
- ・福島第2トンネル(234m)は未施工
- ・福島第3トンネル(333m)は施工済

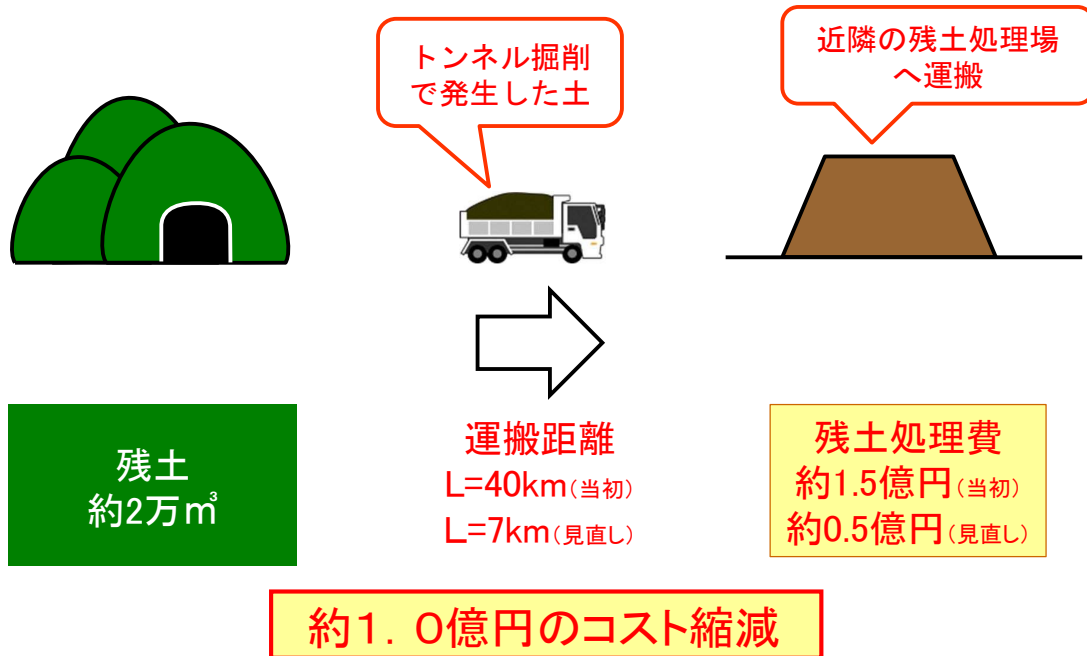


9

コスト縮減の取り組み

◆残土処理場の変更

- トンネル工事による発生土（約2万 m^3 ）を近隣の残土処理場へ運ぶことにより、残土処理費の約1.0億円を削減



10

自然環境への配慮

◆希少猛禽類に配慮した工事を実施

- 当地域には希少猛禽類「クマタカ（環境省絶滅危惧ⅠB類、岐阜県絶滅危惧Ⅱ類）」が生息
- 学識経験者のアドバイスを受けながら事業を進めている
- 低騒音の重機を使用する等して、生息環境に配慮
- 施工中はモニタリングを実施し、クマタカの繁殖状況を確認しながら事業を進めている



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 94.3%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 5.6%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 0.1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 \text{ (全体)} \quad \begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(R1年度)} \\ 1.2 \end{array}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R5.12）に基づき算出

12

今後の方針(案)

○福島バイパスの整備は、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、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がある。



＝事業継続＝

令和6年度第6回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

【道路事業】 道路改築事業「(国)156号 福島バイパス」

■事業内容

バイパス整備 延長L=2,345m、幅員W=9.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：R1)	(基準年：R6)	
事業期間		H16～R11	H16～R13	
費用 (億円)	事業費	54.1	71.6	
	維持管理費	0.9	1.1	
	合計（C）	55.0	72.7	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	62.7	72.7	
	走行経費減少便益	2.2	4.4	
	交通事故減少便益	-0.05	0.04	
	合計（B）	64.8	77.2	
費用対効果分析結果（B／C）		1.2	1.1	

※上記の事業費は、国のマニュアルに基づき社会的割引率を用いて現在価値に換算しているため、実際の事業費と異なる。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国土交通省 道路局 都市局/R5.12

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・工事経費率の上昇に伴う増額や労務費・資材費の高騰により事業費が増加した。【5.8億円】
- ・評価基準年の変更により、現在価値化した費用が増加した。【11.9億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更に伴い便益が増加した。【1.5億円】
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R5年12月）による時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式、交通量配分手法の変更に伴い、便益が増加した。【4.8億円】
- ・事業期間が延長されたことに伴い、便益が減少した。【▲1.7億円】
- ・評価基準年の変更により、現在価値化した便益が増加した。【7.8億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回再評価時の1.2から1.1に減少したが、費用便益比は1.0を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。