

【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）
 - 1) 道路改築事業
 - 「(一) 屋井黒野線 見延・下西郷工区」 ··· p. 5
 - 2) 道路改築事業
 - 「(主) 可児金山線 飯高2・3工区」 ··· p. 14

令和7年度 再評価対象箇所一覧表 10月29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 予定期 限	事業概要			全体事業費 (百万円) 用地補償費 工事費等	実施済み額 (百万円) 用地補償費 工事費等	進捗率 (%) 用地補償費 工事費等	経過年数 (R7.3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	事業費縮減	費用対効 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														
1	道路改築事業 (交付金事業 分)	(一)屋井黒野線 見延・下西郷工区	本巣市～岐阜 市	R2	R14	1.90	0.00	0.0%	4,450 1,030 3,420	708 312 396	16.0% 30.0% 12.0%	5	・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	—	・東海環状自動車道の開通(山県IC～大野神戸IC) ・早期完成の要望有り	LED照明の採用による環境への配慮	発生土を路床盛土に有効活用	1.6 (1.9)	継続			
2	道路改築事業 (交付金事業 分)	(主)可児金山線 飯高2・3工区	七宗町	R2	R16	1.18	0.00	0.0%	3,100 800 2,300	63 0 63	2.0% 0.0% 3.0%	5	・災害時に有効に機能する道路ネットワーク確保 ・緊急輸送道路や孤立地域・雨量規制区間を解消する道路の整備	—	・飯高1工区の完了により雨量規制区間が短縮(約1.2km～約0.3km) ・早期完成の要望有り	絶滅危惧種である「ネコギギ」に配慮した工事の実施	他工事における現場発生土の有効活用	2.1 (1.7)	継続			

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効率

令和7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≈	<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	<p>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*</p> <p>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</p>
	費用便益比の基準	* 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
		原則費用便益比（B／C）1.0以上

令和7年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	5	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般県道 屋井黒野線 見延・下西郷工区
事業実施箇所	本巣市見延～岐阜市下西郷	事業主体	岐阜県
採択年度	令和2年度	完了予定年度	令和14年度
再評価の実施基準	現在着工している事業(一部供用されている事業を含む)のうち、事業着手年度から5年間が経過した時点で継続中の事業		
事業目的	<p>一般県道屋井黒野線は、岐阜県本巣市屋井を起点とし岐阜県岐阜市黒野に至る幹線道路であり、当該工区は、東海環状自動車道本巣ICにアクセスする道路として3.4km区間の整備を行うものである。なお、事業区間のうち1.9kmを県で施工を行う。</p> <p>当該事業は、東海環状自動車道「本巣IC」へのアクセス確保、災害時に有効に機能するネットワークの確保、円滑な交通と通学路の安全確保を目的とするものである。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,900m 車道3.25m×4車線、歩道4.50m、車道3.00m×2車線、歩道3.50m 主要構造物：（仮称）下西郷大橋 L=47m</p>		
概要図			

令和7年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番号	6	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 主要地方道可児金山線 飯高2～3工区
事業実施箇所	加茂郡七宗町上麻生地内	事業主体	岐阜県
採択年度	令和2年度	完了予定年度	令和16年度
再評価の実施基準	新規事業採択時評価を実施した後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	<p>主要地方道可児金山線は岐阜県可児市を起点とし、岐阜県下呂市金山町へ至る延長約39kmの道路である。当該事業はこのうち加茂郡七宗町上麻生の約1,180m区間にについて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、雨量規制区間の解消を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：約1,180m（2工区 約610m、3工区 約570m） 車道幅員：3.00m×2車線 主要構造物：2工区（仮称）1号橋L=56m、（仮称）2号橋L=73m</p>		
概要図			

事業再評価 道路改築事業

一般県道 屋井黒野線 (見延・下西郷工区)

国土整備部 道路建設課
令和7年10月29日



道路改築事業の政策と位置付け

令和7年度 県土整備部 基本方針

過去に学び、次世代に繋ぎ、未来を拓く県土づくり ~継続開來~

◎:R7新規
●:継続

1 過去（災害の歴史）に学び、活かす

岐阜県では古来、あまたの大災害が発生、災害は激甚化・頻発化の一途（H30、R2、R3、R6と2年に一度のペース）
また、南海トラフ地震臨時情報が初めて発表されるなど、巨大地震への備えが不可欠

各事業を第3期「岐阜県強靭化計画」に位置付け、県民の安全・安心を確保するため、防災・減災対策を計画的に推進

ハード対策

- 「緊急輸送道路ネットワーク整備計画」に基づく道路整備・斜面対策・橋梁耐震・段差対策
- 「新五流域総合治水対策プラン」に基づく流域治水
- 「八山系砂防総合整備計画」に基づく土砂災害対策
- 「新丸山ダム（国）」「長良川遊水地（国）」「新・旧木門川排水機場の統合（国）」「内ヶ谷ダム（県）」、「木曽川水系連絡導水路（水資源機構）」等の整備
- 災害復旧対応（川島大橋：R3被災、乗敷スカイライン：R4被災）
- 管理延長が全国トップクラスである道路・河川施設等の計画的な維持管理、長寿命化
- 温室効果ガス削減に向けた、道路照明のLED化・トンネル照明への太陽光発電設備の導入

ソフト対策

- 命を守るための避難行動に繋がる迅速かつ正確な情報の提供（危機管理体制、水位計、監視カメラ、「川の防災情報」、「土砂災害警戒情報ポータル」）
- 能登半島地震の事象を踏まえた道路啓開訓練の実施
- 迅速な復旧を可能とする対策（災害時応急対策用資機材備蓄拠点の追加、早期復旧に向けた岐阜モデルの実践、堤防復旧のための盛土拠点整備、バトロールシステムを活用した被災状況把握の迅速化）
- 道の駅の防災機能の強化（コンテナの配備、防災トイレの整備、デジタルサイネージの導入）
- 国や関係機関と連携した除雪体制の強化による冬期交通の安全確保
- 42市町村とのホットラインの構築
- 土砂災害警戒区域の指定と見直し

2 次世代に繋ぎ、未来を拓く（経済・観光・人）

道路ネットワークは、緊急輸送道路の機能に加え、経済の発展や観光振興に大きく寄与

社会インフラ整備の重要性、建設業の魅力等を若い世代に伝え繋ぎ、将来にわたり持続可能な暮らしを実現

人とモノをつなぐ

- 早期全線開通に向けた「東海環状自動車道」の整備
- 全線4車線化に向けた「東海北陸自動車道」の整備
- 全線開通に向けた「中部縦貫自動車道」の整備
- リニア中央新幹線駅の開業効果を県下へ広げる「濃飛横断自動車道」の整備
- 慢性的な交通渋滞と事故多発箇所の解消に向けた「岐阜市内立体」の整備
- 地域がもつ潜在的なボテンシャルを最大限に引き出す、各地のまちづくりに資する道路・河川・砂防事業の推進
- 岐阜県と周辺県、地域間をつなぐ幹線道路、ICアクセス道路等の整備
- 観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進（「自転車活用推進計画」の推進）

人を確保する・人を育てる

- 若者・女性・転職者・外国人材を含む幅広い建設人材の確保※「ぎふ建設人材育成・確保連携協議会」、「建設ICT人材育成センター」「ぎふ建設人材育成リーディング企業認定制度」
- 建設業における外国人才の活用促進
- ぎふの土木フォト＆動画コンテストの開催
- 防災教育（総合学習）、中学生等を対象とした出前授業
- 砂防を活用した防災啓発「ダイナミックSABOinGIFU」の推進（砂防副読本）
- 建設現場の生産性向上のための建設分野のDX推進（ICTモデル工事、ドローン等新技術を活用した点検等）
- 社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）の育成・活用
- 高校生への社会基盤メンテナンスソーター（MS）の委嘱
- 子供たちを守る安全安心な通学路の整備
- 市町村の建設行政全般に対する総合支援

道路改築事業の整備方針

重点目標

岐阜県国土整備部では、基本目標である「過去に学び、次世代に繋ぎ、未来を拓く県土づくり～継続開來～」を推進するため、下記の重点目標を掲げて道路整備に取り組みます。

安全・安心

●岐阜県強靭化計画に基づく、県民の安全・安心を確保する道路整備

●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道路ネットワーク確保
- ・緊急輸送道路や孤立地域・雨量規制区間を解消する道路の整備
- ・隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保

活力

●経済の発展や観光振興に寄与する道路整備

- ・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

2

位置図 1



位 置 図 2

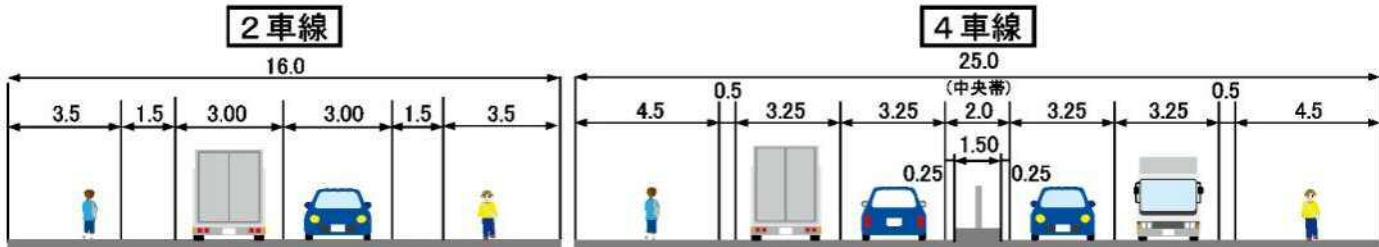


事業概要

あとすしのみのべ　ぎふしもさいこう

- ◆起終点：本巣市見延～岐阜市下西郷
 - ◆全体延長：1,900m
 - ◆総事業費：約45億円
 - ◆事業着手：令和3年度
 - ◆完成予定：令和14年度
 - ◆道路規格：第4種第2級、第4種第1級
 - ◆幅員：2車線　車道3.00m　歩道3.50m（両側）
4車線　車道3.25m　歩道4.50m（両側）

標準横断図



事業の目的①

活力：東海環状自動車道「本巣IC」へのアクセス確保

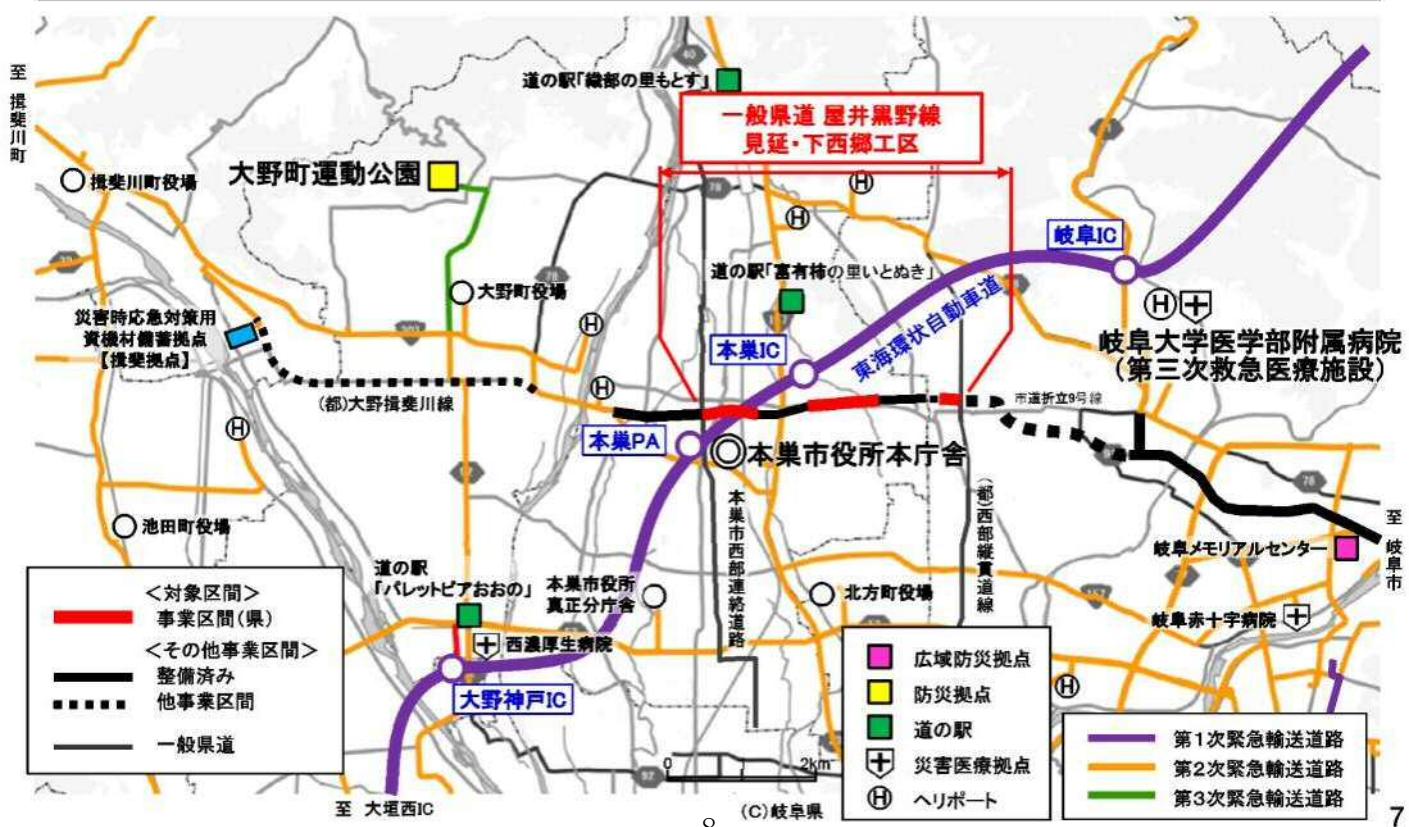
- 東海環状自動車道本巣ICのアクセスを担う東西の幹線道路がない
 - 各事業区間の整備により、産業拠点や沿線地域から本巣 ICへのアクセスを確保



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

- 第一次緊急輸送道路に位置付けられる東海環状自動車道へのアクセス道路
 - 東海環状自動車道の代替路として緊急時の道路ネットワーク機能を強化



事業の目的③

安全・安心：円滑な交通の確保と通学路の安全確保

- 現道の(一)屋井黒野線は、歩道がなく線形不良及び険路区間が多いなか、通学児童が現道を通行・横断している
- 本事業の整備により設置される歩道を通学路として活用することで、通学路の安全性向上を図る



(C)岐阜県 8

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92%
- 走行経費減少便益 効果全体の約7%
- 交通事故減少便益 効果全体の約1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.6$$

新規事業採択時
(R2年度)
1.9

※費用便益分析マニュアル(R7.2 国土交通省)に基づき算出

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆東海環状自動車道の整備

- 令和7年4月に山県IC～本巣IC間が開通、令和7年8月30日に本巣IC～大野神戸IC間が開通
- 屋井黒野線は、周辺から本巣ICへのアクセス路線として機能
- 東海環状自動車道の整備に伴い、物流や観光として本巣ICの利用者の増加が予想されるため、アクセス道路の早期整備が必要



10

事業の進捗状況

全体進捗率 16%*

用地補償進捗率 30%*

工事進捗率 12%*

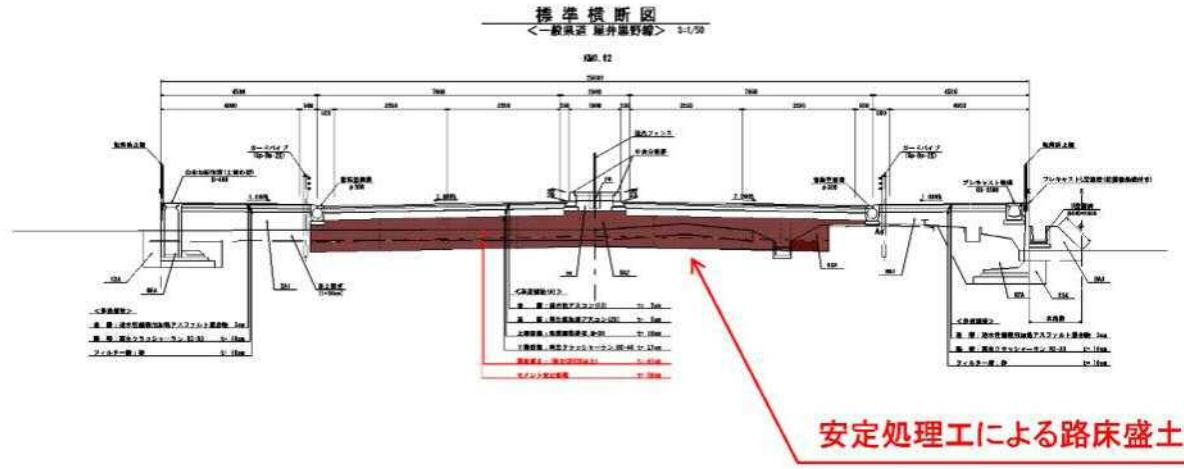
*令和7年度末 事業費ベース



コスト縮減の取り組み

◆発生土を路床盛土に有効利用

■発生土を残土処理場へ搬出せず、安定処理工で路床盛土に流用することで残土処理費を削減。



直工費約1,700万円のコスト縮減

12

自然環境への配慮

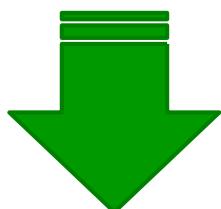
◆LED照明の採用による環境への配慮

■長寿命かつ低消費電力であるLED照明を交差点部の新設照明灯に採用し、蛍光ランプを用いた場合に比べ環境負荷を低減



対応方針（案）

- 一般県道屋井黒野線 見延・下西郷工区は、高速道路へのアクセス向上、災害時に有効に機能するネットワークの確保、円滑な交通の確保と通学路の安全確保に寄与する。
- 地元住民及び関係市から事業の継続、早期完成の要望がある。



=事業継続=

**令和7年度
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「(一)屋井黒野線 見延・下西郷工区」

■ 事業内容

延長L=1,900m

幅員 2車線区間（車道3.00m 歩道3.50m）、4車線区間（車道3.25m 歩道4.50m）

■ 費用対効果分析結果

区分	前回 (基準年：R2)	今回 (基準年：R7)	備考
費用 (億円)	事業費	51.8	69.4
	維持管理費	1.70	2.09
	合計 (C)	53.6	71.5
効果 (億円)	走行時間短縮便益	89.1	103.4
	走行経費減少便益	8.9	8.0
	交通事故減少便益	1.10	1.0
	合計 (B)	99.1	112.4
費用対効果分析結果 (B/C)		1.9	1.6

* 金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の価値に換算したもの。

■ 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/R7.8

■ 費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・工事費の増加、物価・労務費の高騰、および評価基準年の見直しにより費用の発生年度が近づいたことから、現在価値化した費用が増加した。【17.9億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更に伴い、事業箇所周辺の交通量が減少し、走行経費減少便益、便益が減少した。【▲12.7億円】
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R7年8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の変更に伴い、便益が増加した。【16.7億円】
- ・事業期間の延長に伴い、便益の発生がより後年になったことから、現在価値化した便益が減少した。【▲10.7億円】
- ・評価基準年の更新により、便益の発生年度が近づいたことから、現在価値化した便益が増加した。【20.0億円】

【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1.9から減少しているが、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。

事業再評価 道路改築事業

かにかなやま 主要地方道可児金山線 いいだか (飯高2~3工区)

県土整備部 道路建設課
令和7年10月29日



道路改築事業の政策と位置付け

令和7年度 県土整備部 基本方針

過去に学び、次世代に繋ぎ、未来を拓く県土づくり ~継続開來~

◎: R7新規
●: 繼続

1 過去（災害の歴史）に学び、活かす

岐阜県では古来、あまたの大災害が発生、災害は激甚化・頻発化の一途（H30、R2、R3、R6と2年に一度のペース）
また、南海トラフ地震臨時情報が初めて発表されるなど、巨大地震への備えが不可欠

各事業を第3期「岐阜県強靭化計画」に位置付け、県民の安全・安心を確保するため、防災・減災対策を計画的に推進

ハード対策

- 「緊急輸送道路ネットワーク整備計画」に基づく道路整備・斜面対策・橋梁耐震・段差対策
- 「新五流域総合治水対策プラン」に基づく流域治水
- 「八山系砂防総合整備計画」に基づく土砂災害対策
- 「新丸山ダム（国）」「長良川遊水地（国）」「新・旧水門川排水機場の統合（国）」「内ヶ谷ダム（県）」、「木曽川水系連絡導水路（水資源機構）」等の整備
- 災害復旧対応（川島大橋：R3被災、乗敷スカイライン：R4被災）
- 管理延長が全国トップクラスである道路・河川施設等の計画的な維持管理、長寿命化
- ◎ 温室効果ガス削減に向けた、道路照明のLED化・トンネル照明への太陽光発電設備の導入

ソフト対策

- 命を守るための避難行動に繋がる迅速かつ正確な情報の提供（危機管理体制、水位計、監視カメラ、「川の防災情報」、「土砂災害警戒情報ポータル」）
- 能登半島地震の事象を踏まえた道路啓開訓練の実施
- 迅速な復旧を可能とする対策（災害時応急対策用資機材備蓄拠点の追加、早期復旧に向けた岐阜モデルの実践、堤防復旧のための盛土拠点整備、バトロールシステムを活用した被災状況把握の迅速化）
- ◎ 道の駅の防災機能の強化（コンテナの配備、防災トイレの整備、デジタルサイネージの導入）
- 国や関係機関と連携した除雪体制の強化による冬期交通の安全確保
- 42市町村とのホットラインの構築
- 土砂災害警戒区域の指定と見直し

2 次世代に繋ぎ、未来を拓く（経済・観光・人）

道路ネットワークは、緊急輸送道路の機能に加え、経済の発展や観光振興に大きく寄与

社会インフラ整備の重要性、建設業の魅力等を若い世代に伝え繋ぎ、将来にわたり持続可能な暮らしを実現

人とモノをつなぐ

- 早期全線開通に向けた「東海環状自動車道」の整備
- 全線4車線化に向けた「東海北陸自動車道」の整備 } 高速3道
- 全線開通に向けた「中部縦貫自動車道」の整備
- リニア中央新幹線駅の開業効果を県下へ広げる「濃飛横断自動車道」の整備
- 慢性的な交通渋滞と事故多発箇所の解消に向けた「岐阜市内立体」の整備
- 地域がもつ潜在的なボテンシャルを最大限に引き出す、各地のまちづくりに資する道路・河川・砂防事業の推進
- 岐阜県と周辺県、地域間をつなぐ幹線道路、ICアクセス道路等の整備
- ◎ 観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進（「自転車活用推進計画」の推進）

人を確保する・人を育てる

- 老若者・女性・軽職者・外国人材を含む幅広い建設人材の確保※ 「ぎふ建設人材育成・確保連携協議会」、「建設ICT人材育成センター」「ぎふ建設人材育成リーディング企業認定制度」
- 建設業における外国人材の活用促進
- ぎふの土木フォト＆動画コンテストの開催
- 防災教育（総合学習）、中学生等を対象とした出前授業
- 砂防を活用した防災啓発「ダイナミックSABOinGIFU」の推進（砂防副読本）
- 建設現場の生産性向上のための建設分野のDX推進（ICTモデル工事、ドローン等新技術を活用した点検等）
- 社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）の育成・活用
- 高校生への社会基盤メンテナンスソーター（MS）の委嘱
- 子供たちを守る安全安心な通学路の整備
- 市町村の建設行政全般に対する総合支援

道路改築事業の整備方針

重点目標

岐阜県国土整備部では、基本目標である「過去に学び、次世代に繋ぎ、未来を拓く県土づくり～継続開來～」を推進するため、下記の重点目標を掲げて道路整備に取り組みます。

安全・安心

- 岐阜県強靱化計画に基づく、県民の安全・安心を確保する道路整備
- 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道路ネットワーク確保
- ・緊急輸送道路や孤立地域・雨量規制区間を解消する道路の整備
- ・隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保

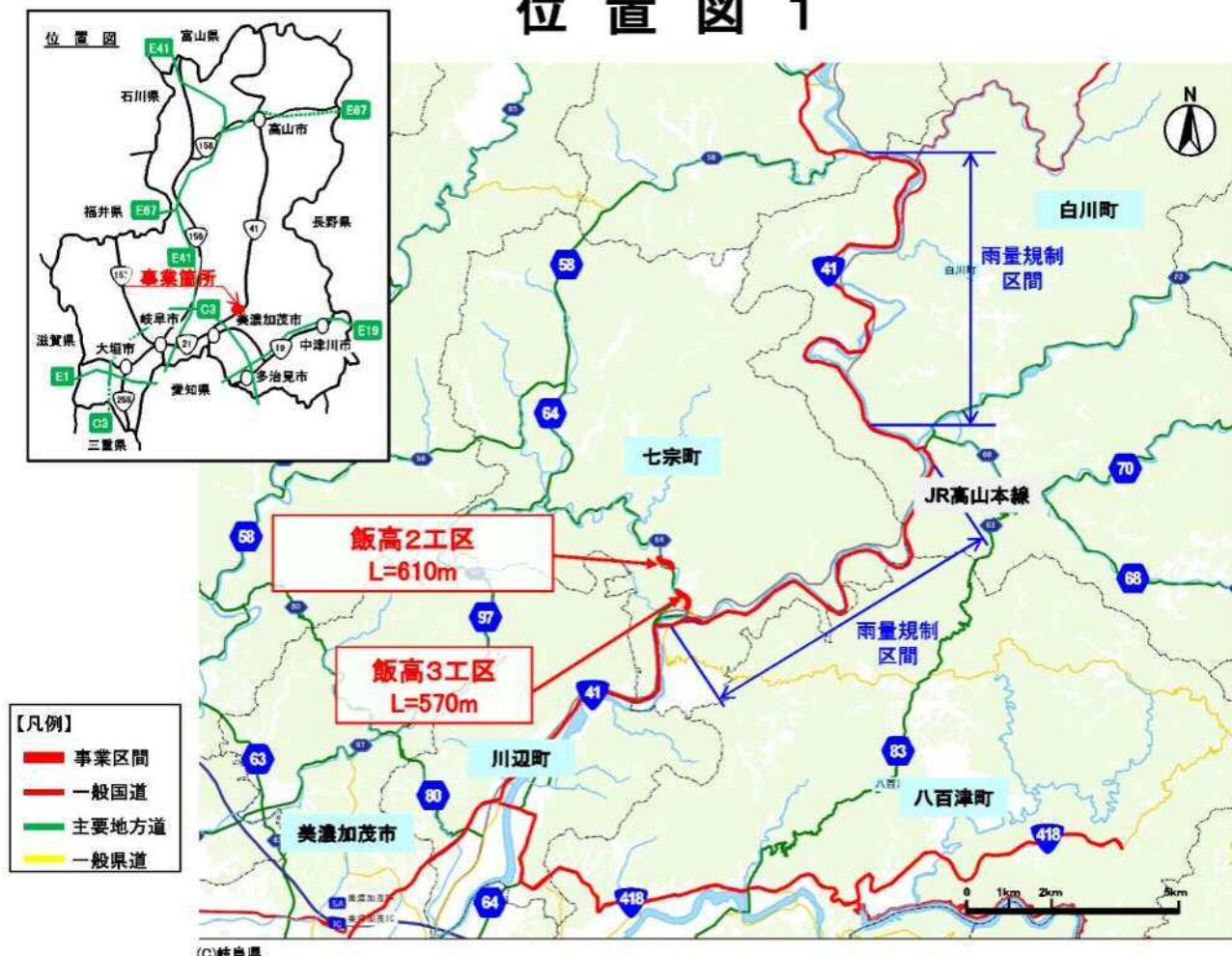
活力

●経済の発展や観光振興に寄与する道路整備

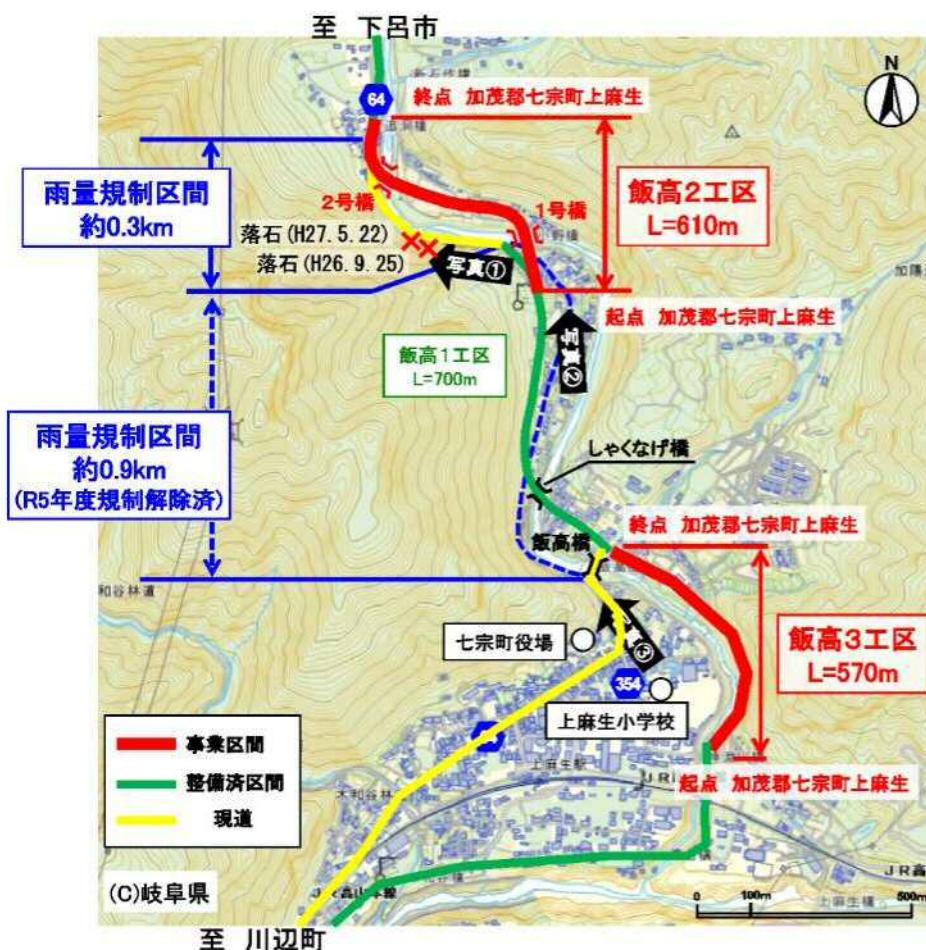
- ・主要骨格幹線ネットワークの整備推進
- ・渋滞緩和による円滑な交通の確保
- ・観光交流や産業振興の推進
- ・高速道路やリニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上

2

位置図 1



位置図 2



4

事業概要

- ◆ 起終点：加茂郡七宗町上麻生地内
- ◆ 全体延長：約 1,180 m
- ◆ 総事業費：約 31 億円
- ◆ 事業着手：令和3年度
- ◆ 完成予定：令和16年度
- ◆ 道路規格：第3種第3級
- ◆ 幅員：車道 3.00m × 2車線

標準横断図

一般部



橋梁部



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

- 主要地方道可児金山線は第2次緊急輸送道路に指定
- 災害時における円滑な救援活動、救援物資輸送の向上など、緊急輸送道路のネットワークを強化

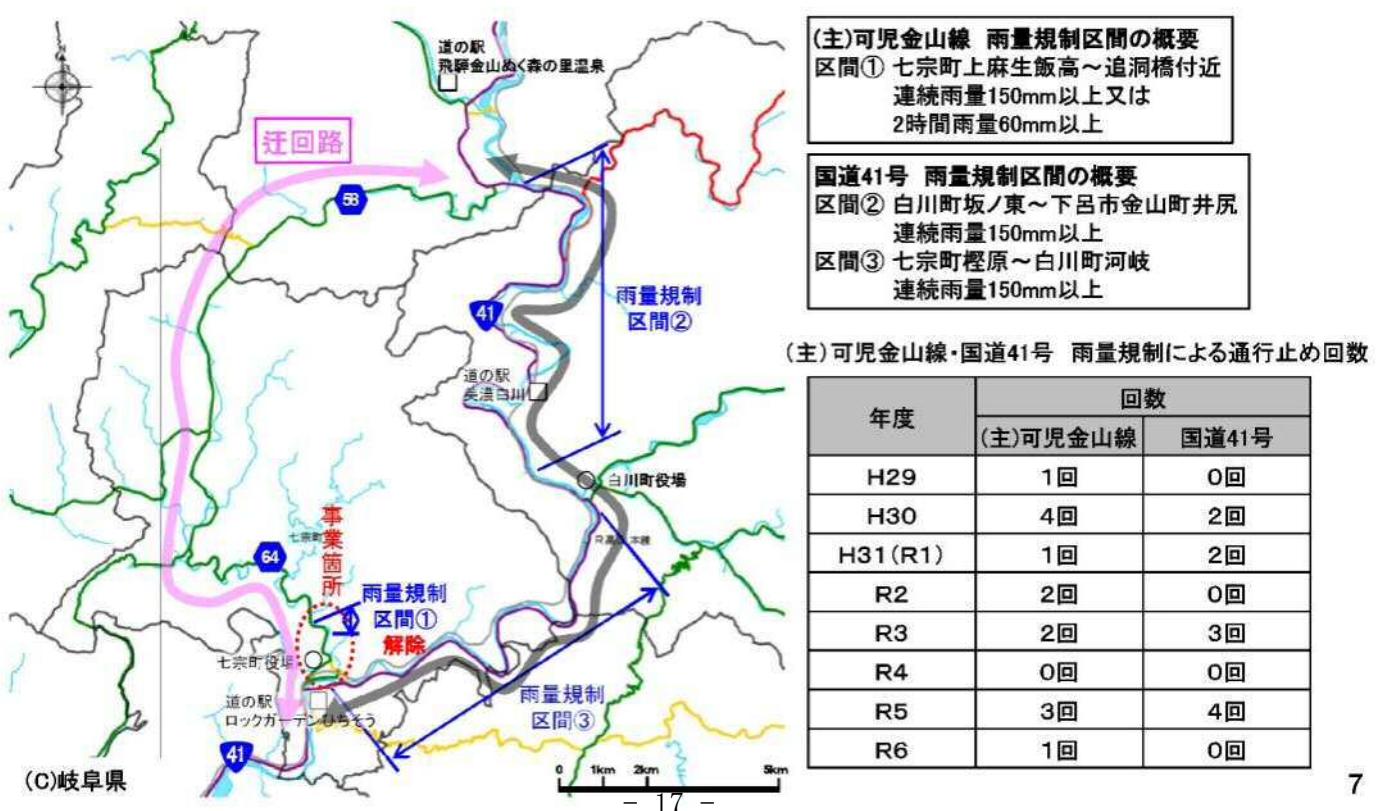


6

事業の目的②

安全・安心：雨量規制区間の解消と国道41号の迂回路としての機能

- 当該工区の整備により雨量規制区間が解消され常時通行可能
- 国道41号の雨量通行規制時に迂回路として機能



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 95%
- 走行経費減少便益 効果全体の約 4%
- 交通事故減少便益 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.1$$

新規事業採択時
(R2年度)
1.7

※費用便益分析マニュアル(R7.8 国土交通省)に基づき算出

8

事業の進捗状況

全体進捗率 2%*

用地補償進捗率 0%*

工事進捗率 3%*

※令和7年度末 事業費ベース



コスト縮減の取り組み

◆他工事における現場発生土の有効活用

- 他工事における現場発生土（2,430m³）を盛土部に有効活用することで盛土材購入費の約1,800万円を削減予定



10

環境への配慮

◆絶滅危惧種「ネコギギ」

- 当該工区周辺で絶滅危惧種である「ネコギギ」の生息を確認
- モニタリング調査の実施及び有識者のアドバイスを受けるなど「ネコギギ」に配慮した工事を実施



○ネコギギの個体数

調査箇所番号	H17.10	H18.9	H26.10	H27.6	R4.6	R4.10
1	0個体	0個体	1個体	5個体	—	—
2	0個体	0個体	6個体	9個体	—	—
3	0個体	3個体	—	22個体	—	—
4	0個体	0個体	—	23個体	45個体	15個体
5	0個体	1個体	—	75個体	201個体	54個体

(R4調査抜粋)

出典：H26ネコギギ生息調査

対応方針（案）

○主要地方道可児金山線の完成は、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7年度第4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 主要地方道可児金山線 飯高2～3工区

■ 事業内容

延長L=1.18km (2工区L=0.61km, 3工区L=0.57km)、車道幅員3.00m×2車線

■ 費用対効果分析結果

区分		【参考】新規事業採択時 (基準年:R2)	今回 (基準年:R7)	備考
事業期間		R3～R16	R3～R16	
費用 (億円)	事業費	19.5	22.0	
	維持管理費	0.6	0.7	
	合計 (C)	20.1	22.7	
	走行時間短縮便益	33.2	44.2	
効果 (億円)	走行経費減少便益	1.4	2.0	
	交通事故減少便益	0.1	0.2	
	合計 (B)	34.7	46.4	
	費用対効果分析結果 (B/C)	1.7	2.1	

* 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/R7.8

■ 費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・詳細設計での事業費の精査により増額となった。加えて労務費・資材費の高騰により事業費が増加したものの、年度別事業費の割振変更（事業期間後半の割振増加）に伴い、現在価値化した事業費が減少した。【▲1.4億円】

- ・評価基準年の更新により、現在価値化した事業費が増加した。【4.0億円】

【便益の主な変化要因】

- ・使用OD表の変更に伴い計画交通量が減少し、便益が減少した。【▲2.9億円】
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R7年8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の変更に伴い便益が増加した。【7.2億円】
- ・評価基準年の更新により、現在価値化した便益が増加した。【7.4億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用の増加以上に便益が増加したため、費用対効果分析結果は前回の1.7から2.1に増加した。