



No. 9-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第2回

国道417号

かんむりやまとうげ

冠山峠道路

【再評価】

平成22年9月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業の整備効果
  - 2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 関係自治体の意見等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 対応方針(原案)

# 1. 事業の概要

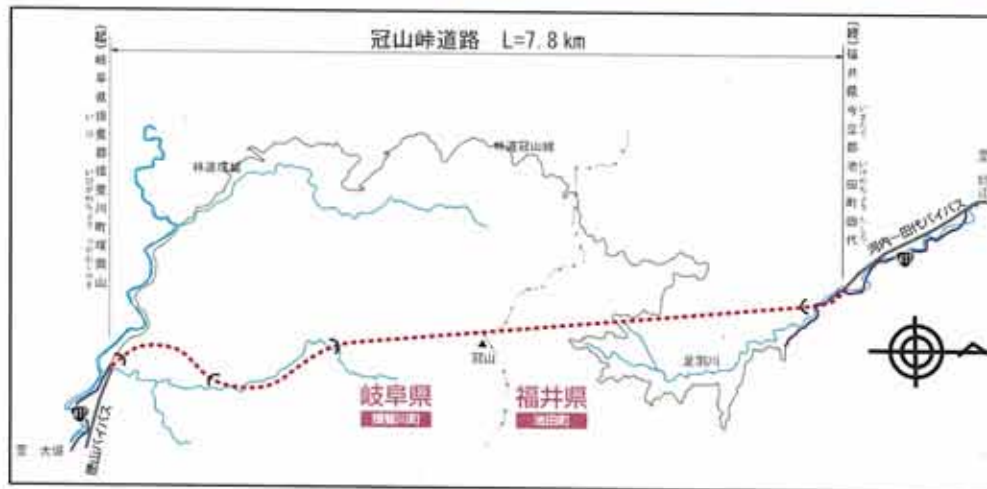
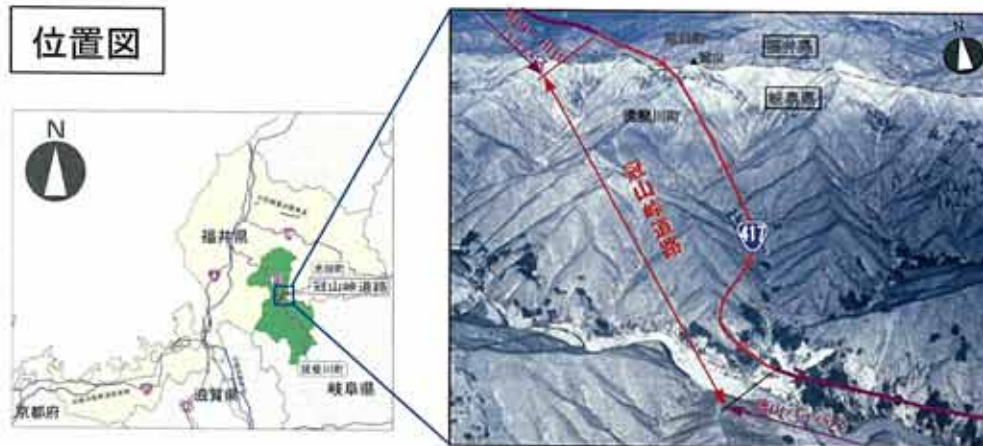
## 事業の目的

- 自動車交通不能区間解消
- 代替道路の確保 ■地域の活性化

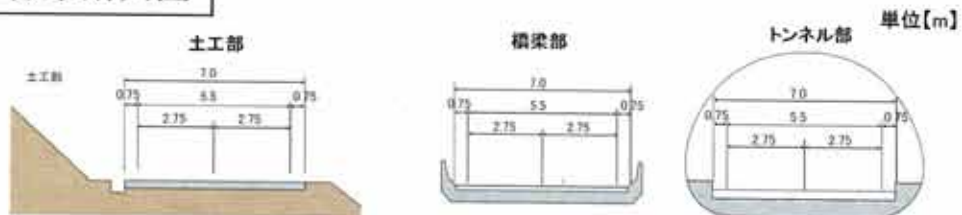
## 事業の概要、進捗状況

区間	(起)岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山 (終)福井県今立郡池田町田代
道路延長	L=7.8km
構造規格	第3種第4級
設計速度	50km/h
車線数	2車線
標準幅員	W=7.0m
計画交通量	1,100台/日
全体事業費	230億円
事業化	平成15年度
用地着手	平成19年度
工事着手	平成20年度
供用延長	—
事業進捗率	約4%(平成22年3月末現在)
用地取得率	約88%(面積ベース、同上)

位置図



標準断面図



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業の整備効果(自動車交通不能区間解消)

- 国道417号は冠山峠付近が自動車交通不能区間<sup>※1</sup>(L=7.6km)となっており、林道冠山線・林道塚線が代替路となっています。しかし、これらの代替路は道幅が狭く、急カーブ及び急勾配が連続しており、しばしば降雨等による土砂崩れが発生し、頻繁に全面通行止めとなっています。また、冬期間(例年: 12月1日~4月30日)は全面通行止めとなり、年間を通じての通行は不可能です。
- 冠山峠道路の整備により、冠山峠付近における自動車交通不能区間が解消されるとともに、災害に強い安全・安心な交通路が確保されます。

※1 供用開始を行っている未改良道路のうち、幅員、曲線半径、勾配その他道路状況により、最大積載量4tの貨物自動車が行きできない区間

【林道塚線・冠山線の既往災害発生位置図】



出典: 福井県池田町建設課 被災箇所調査 H22年  
岐阜県揖斐川町建設課 被災箇所調査 H22年

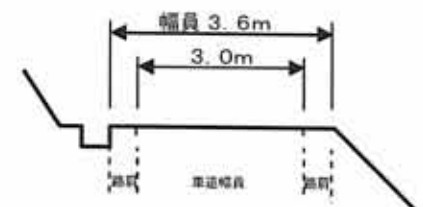
【林道冠山線の状況】



土砂崩れ、冬期通行止日数



林道の標準断面



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業の整備効果(代替道路の確保)

～福井豪雨(平成16年7月18日)の事例～

- 福井豪雨では道路が寸断し、福井県大野市、美山町(H18.2.1 福井市と合併)及び池田町の合計13集落が孤立。池田町では7集落114世帯 275人が孤立しました。
- 福井豪雨時の交通寸断状況に加え、池田町内の国道417号が寸断した場合、孤立人数は池田町の約7割にあたる 25集落 773世帯 2,504人となり、町外への行き来が不可能となります。
- 災害や冬期の雪害等で不通となった場合、岐阜県側と結ぶ代替道路として機能し、集落の孤立を招くことなく、地域住民の日常生活の維持が可能となります。

### 道路寸断 13集落孤立

### 濁流の爪痕、集落分断 美山、池田、大野



足羽川堤防 夜徹し修復



### 池田-美山-福井の幹線道

### 福井豪雨 全壊49世帯 27人避難

2人不明 復旧作業が本格化

福井県大野市、美山町、池田町の合計13集落が孤立。池田町では7集落114世帯 275人が孤立しました。福井豪雨では道路が寸断し、福井県大野市、美山町(H18.2.1 福井市と合併)及び池田町の合計13集落が孤立。池田町では7集落114世帯 275人が孤立しました。

### 福井豪雨 全壊49世帯 27人避難



①池田町内の町道流出

②池田町内の町道橋流出

出典：福井新聞 H16. 7. 20 (福井新聞社提供)

出典：福井豪雨 2004. 7. 18 報道記録集 福井新聞社刊 (福井新聞社提供)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業の整備効果(代替道路の確保)

- 福井県鯖江市と岐阜県大垣市は国道417号で結ばれ、両市間の距離は約80kmと適当な距離であることから、阪神大震災をきっかけに災害協定を締結しています。
- 現在は、北陸自動車道を利用する方法が最も早いルートですが、北陸自動車道が災害や冬期の雪害等で不通となった場合、代替路として機能し、両町及び両市を最短距離、最短時間で結ぶため、地域間交流及び迅速な災害復旧支援に寄与します。

### 災害時に相互救援 鯖江・大垣市が協定

26日調印

鯖江市と大垣市は、福井県鯖江市と岐阜県大垣市が、阪神大震災をきっかけに災害協定を締結している。両市間の距離は約80kmと適当な距離であることから、阪神大震災をきっかけに災害協定を締結している。現在は、北陸自動車道を利用する方法が最も早いルートですが、北陸自動車道が災害や冬期の雪害等で不通となった場合、代替路として機能し、両町及び両市を最短距離、最短時間で結ぶため、地域間交流及び迅速な災害復旧支援に寄与します。

鯖江市と大垣市は、福井県鯖江市と岐阜県大垣市が、阪神大震災をきっかけに災害協定を締結している。両市間の距離は約80kmと適当な距離であることから、阪神大震災をきっかけに災害協定を締結している。現在は、北陸自動車道を利用する方法が最も早いルートですが、北陸自動車道が災害や冬期の雪害等で不通となった場合、代替路として機能し、両町及び両市を最短距離、最短時間で結ぶため、地域間交流及び迅速な災害復旧支援に寄与します。

### 大垣市と福井県鯖江市 災害相互応援協定を締結

大垣市は、福井県鯖江市と災害相互応援協定を締結している。両市間の距離は約80kmと適当な距離であることから、阪神大震災をきっかけに災害協定を締結している。現在は、北陸自動車道を利用する方法が最も早いルートですが、北陸自動車道が災害や冬期の雪害等で不通となった場合、代替路として機能し、両町及び両市を最短距離、最短時間で結ぶため、地域間交流及び迅速な災害復旧支援に寄与します。

【災害協定を締結している鯖江市と大垣市の移動時間】



出典: 中日新聞 H7. 7. 12 西濃版

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 国道417号の沿線地域である南越地方生活圈(鯖江市・越前市・池田町)と大垣地方生活圈(大垣市・揖斐川町)では、古くは地域間の交流がありました。両地域を直結する道路整備が進まなかったため、両地域の関係が希薄となりました。
- 冠山峠道路の整備により、南越地方生活圈と大垣地方生活圈のアクセスが向上し、両地域の結びつきを強めることが期待されます。
- 冠山峠道路は海や山に豊かな観光資源を有する福井県と岐阜県をダイレクトに繋げることが可能となり、観光入込客数減少率が高い市町においては、観光振興等の地域活性化が期待されます。

【南越地方生活圈と大垣地方生活圈との交流】



【福井県観光入込客数の増加率の推移】



出典：福井県観光統計

【冠山峠道路周辺の観光地分布】



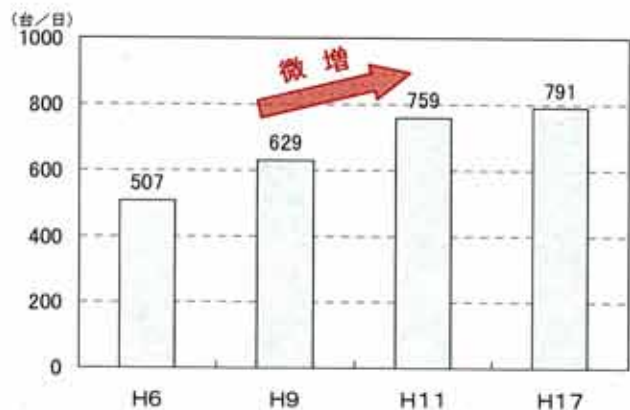
出典：岐阜県観光交流推進局 調査 H21年  
福井県産業労働部観光振興課 調査 H21年

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 国道417号の交通量は微増で推移しており、福井豪雨後の池田町の観光入込客数は増加しています。
- 福井県内の隣接市町と池田町を結ぶ道路は降雨等・土砂崩れにより、頻繁に通行止めとなっており、他市町に移動する際の安全な交通確保が必要です。

【池田町月ヶ瀬の交通量の推移】



【池田町の観光入込客数の推移】



【福井豪雨以降の土砂崩れによる被災箇所図(H17~H21)】





## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 3) 事業の投資効果

#### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■ 事業全体

便益(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	総便益	費用便益比(B/C)
	222億円	39億円	-4.5億円	257億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	192億円		9.1億円	201億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成22年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス  
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 230億円  
 維持管理費 : 7.5百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

#### ■ 残事業

便益(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	総便益	費用便益比(B/C)
	222億円	39億円	-4.5億円	257億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	175億円		9.1億円	184億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 4) 関係自治体の意見等

#### ■福井県知事

平成22年8月31日 土政推第319号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

1 冠山峠道路の対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

事業実施に当たっては、できる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。

また、トンネルの整備に当たっては、災害や緊急の際の通信通話環境を確保するため必要な措置を講じること。

#### ■岐阜県知事

平成22年8月30日 技第281号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

1. 国道417号冠山峠道路については、事業の継続をお願いします。

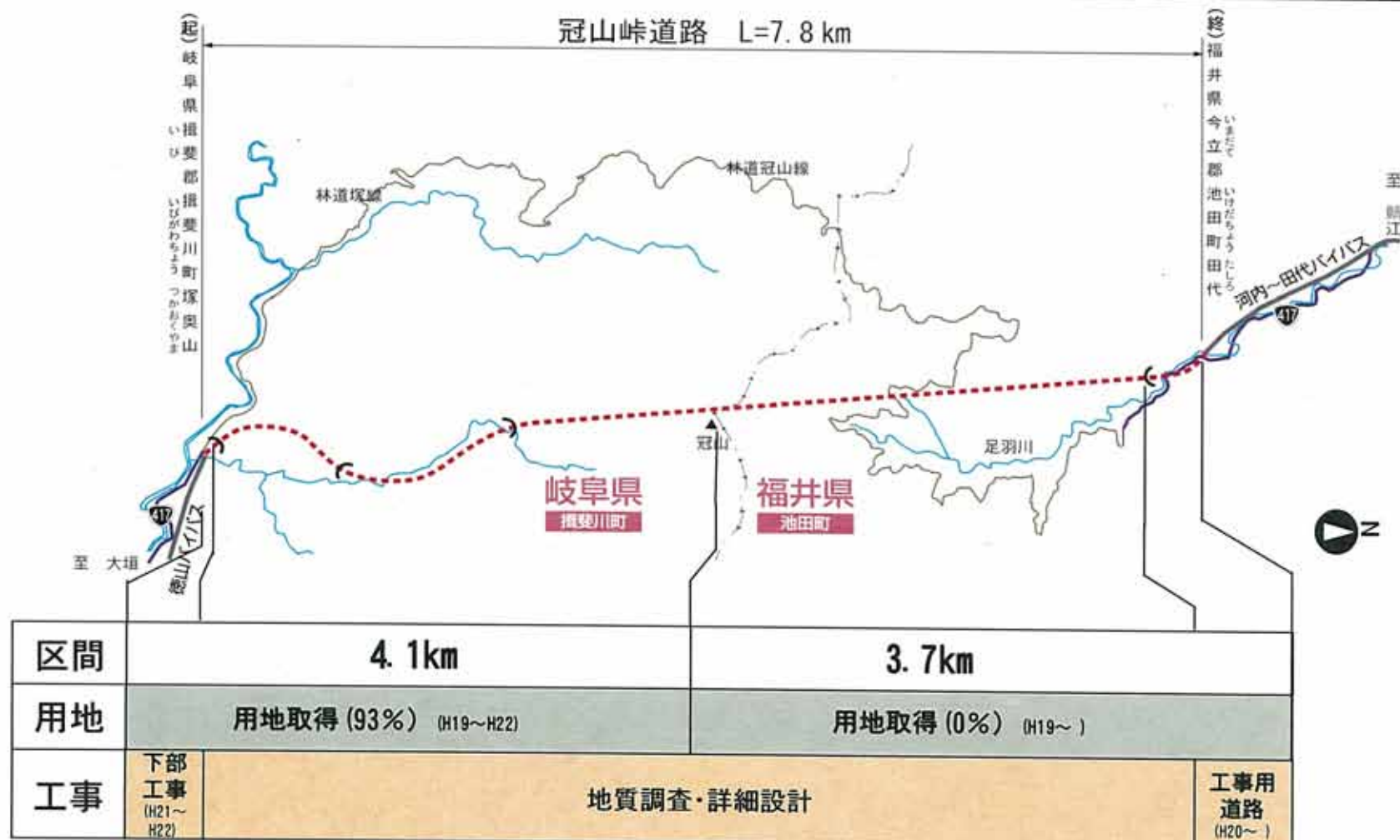
2. 事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。

#### 地域計画等への位置付け

- 県土整備ビジョン (岐阜県 : H19. 3) 、 ■ 道路の将来ビジョン (福井県 : H16. 1)
- 第1次総合計画 (揖斐川町 : H21. 2) 、 ■ 池田町第4次総合計画 (池田町 : H13. 6)
- 冠山トンネル (国道417号) 早期開通促進期成同盟会  
(H1. 12設立、大垣市長、揖斐川町長、鯖江市長、池田町長)
- 冠山トンネル (国道417号) 早期開通促進福井県連絡協議会  
(H11. 11設立、鯖江商工会議所会頭、池田町商工会長、越前市商工会長)
- 西濃地区商工団体連絡協議会 (H2. 4設立、大垣商工会議所会頭)

# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 冠山峠道路は、福井県側で工事用道路を、岐阜県側では橋梁下部工事を推進しています。
- 工事未着工区間については、用地取得及び詳細設計を推進しています。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



※用地進捗率は、平成22年3月末の面積ベース

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

冠山峠道路の計画は、福井県・岐阜県境における自動車交通不能区間の解消、災害時の交通確保等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境との調和を図りながら、事業を推進していきます。



トンネル残土の仮置き場をトンネル現場近くに確保する運搬計画の見直しを行い、また、トンネルの円形水路に新工法の薄型円形水路を採用する等、コスト縮減図って事業を推進していきます。

見直し前



見直し後



# 5. 対応方針(原案)

国道417号 冠山峠道路

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・国道417号は冠山峠付近が自動車交通不能区間であり、代替路は道幅が狭く、急カーブ急勾配が連続し、降雨等による土砂崩れにより頻繁に全面通行止めが生じており、また、冬期間は全面通行止めとなり、年間を通じての通行ができない状況となっている。
- ・平成16年の福井豪雨では道路が寸断し池田町等では集落が孤立するなどの被害が発生したが、整備により、岐阜県側と結ぶ代替道路として機能するため、福井県側で災害や雪害等が発生した場合でも孤立の危険性を回避できると期待できる。
- ・福井県鯖江市と岐阜県大垣市は阪神大震災をきっかけに災害協定を締結しており、北陸自動車道が災害や冬期の雪害で不通となった場合、代替路として機能するため、災害復旧支援に寄与すると期待される。
- ・海や山に豊かな観光資源を有する福井県と岐阜県をダイレクトに繋げることが可能となり、観光振興等の地域活性化が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は1.3。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・冠山峠道路は、福井県側で工事用道路を、岐阜県側では橋梁下部工事を推進しています。
- ・工事未着工区間については、用地取得及び詳細設計を推進しています。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。

冠山峠道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 9-2

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第2回

国道417号

かんむりやまとうげ

冠山峠道路

【再評価】

平成22年9月  
近畿地方整備局

様式1 客観的評価指標による事業採択の前倒条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道417号 茨山峠道路
事業主体	茨城地方整備局

●事業採択の前倒条件を確認するための評価

評価項目	評価	指標チェックの状況
事業の必要性	● 受益が費用を上回っている	主要な：費用対効果 (B/C) = 1.3 (経済的経済利益率) (B-C) = 56億円、経済的內部収益率 (E1/B/C) = 5.2% 主要な：費用対効果 (B/C) = 1.4 (経済的経済利益率) (B-C) = 77億円、経済的內部収益率 (E1/B/C) = 5.5%

●事業の効果や必要性を確認するための評価

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載、効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの状況
1. 活かなるまちづくりの推進	● 現道の半環状交差点の削減及び削減率  <input type="checkbox"/> 現道等における現道歩行者通行速度が20km/h未満である区間の歩行者通行速度の改善が期待される  <input type="checkbox"/> 現道又は歩行区間等における歩行者交通量が10,000台/日以上かつ歩行者の歩留りもしくは交通改善が期待される  <input type="checkbox"/> 現道等に、当該区間の距離により歩行者の向上が期待できるバス路線が存在する  <input type="checkbox"/> 駅前駅前もしくは特定駅前へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 第一種交差点、第二種交差点、第三種交差点もしくは共同歩行者へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 駅前駅前もしくは特定駅前へのアクセス向上が見込まれる	区間A (費用対効果分析対象区間) について 茨城県歩道 (区間) : 66, 162万人・時間/年 茨城県歩道歩道 (区間) : 52万人・時間/年 (49%, 100万人・時間/年→60%, 651万人・時間/年) 区間B (当該区間等) について、国道157号、茨城県歩道、国道156号 歩行区間等の歩道歩留率 : 25万人・時間/年 歩行区間等の歩道歩留率 : 約3割程度
観光振興の促進	<input type="checkbox"/> 現道等における、歩留率25%の車両もしくは1000台以上の観光バスが通行できない区間を解消する	

1. 志力

<p>都市の再生</p>	<p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを実施する事業である</p>	
<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p><input type="checkbox"/> 地域連携推進計画の策定済みあり</p>	
	<p><input type="checkbox"/> 当該地域が隣接した自治体と共同で共同開発で連携する計画を確立する</p>	<p>越前市→大浜市</p>
	<p><input type="checkbox"/> 港湾等における交通不能区画を解消する</p>	<p>国道417号 1.7km</p>
	<p><input type="checkbox"/> 港湾等における大型車のすれ違い困難区画を解消する</p>	
<p>居住ある地域の形成</p>	<p><input type="checkbox"/> 日暮町農園の中心部部へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>越前市→大浜市 (所要時間：170分～180分)</p>
	<p><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</p>	
	<p><input type="checkbox"/> 県内開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する</p>	
	<p><input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p>	<p>深志温泉滞在 (年間観光客入込数：52千人/年 2011年)</p>
	<p><input type="checkbox"/> 新規開発の公共公益施設へ貢献する連携である</p>	
<p>2. 暮らし</p>	<p><input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合に該当する区画において、自転車利用空間を確保することにより、当該区画の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p>	
	<p><input type="checkbox"/> バリアフリー等は基づく公共交通機関が新たにバリアフリー化される</p>	
<p>居住者による新しい街づくりの形成</p>	<p><input type="checkbox"/> 対象区画が環境地帯化まちづくり計画に該当する計画あり</p>	
	<p><input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに景観性を確保する</p>	
<p>まちを心でまわすくらしの形成</p>	<p><input type="checkbox"/> 三次産業施設へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>福井県立病院 (所要時間：65分～65分)、大浜市民病院 (所要時間：170分～120分)</p>



3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><input type="checkbox"/> 避難所等に避難者数が500名/階台キロ以上である区画がある場合において、交通量の減少、歩道の設置又は形状不良区画の解消等により、当該区画の安全性の向上が期待できる</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区画の自動車交通量が1,000台/24h以上（当該区画が通学路である場合は500台/24h以上）かつ歩行者交通量300人/日以上（当該区画が通学路である場合は卒業、開校が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が狭い又は狭小な区画に歩道が設置される</p> <p><input type="checkbox"/> 当該市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立する危険を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区画が、緊急避難経路の沿道、緊急避難経路ネットワーク区画又は防災型緊急避難経路整備計画に位置づけがある、又は当該緊急避難経路整備計画に位置づけのある区画（以下「緊急避難経路」という）として位置づけあり</p> <p><input type="checkbox"/> 緊急避難経路が通行しなくなった場合に大規模な迂回を強いられる区画の代替経路を創設する</p> <p><input type="checkbox"/> 単行する歩道ネットワークの代替経路として機能する（※経路としての位置づけがある場合）</p> <p><input type="checkbox"/> 避難所の防災性能又は防災性能向上計画所もしくは避難所の必要のある老朽廃棄における通行規制等が解除される</p> <p><input type="checkbox"/> 避難所の事前通行規制区画、特殊通行規制区画又は老朽交通規制区画を解消する</p>
4. 環境	<p>地球温暖化の低減</p>	<p>● 対象区画の削減により削減される自動車からのCO2排出量</p>
5. その他	<p>他のア67-41との関係</p> <p>その他</p>	<p>● 避難所における自動車からのCO2排出削減率  <small>(推計結果)        対象対象区画（歩行区画等）：距離157号、東海北陸道、距離156号        排出削減率：51%/年、排出削減率：14%/削減</small></p> <p>● 避難所における自動車からのCO2排出削減率  <small>(推計結果)        対象対象区画（歩行区画等）：距離157号、東海北陸道、距離156号        排出削減率：55%/年、排出削減率：15%/削減</small></p> <p><input type="checkbox"/> 避難所で騒音レベルが当該規制値を超過している区画について、新たに規制値を下回ることが期待される区画がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、騒音や振動上の効果が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 関連する大規模開発事業と一体的に整備する必要がある</p> <p>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>

※「岐阜市総合振興計画（交通環境の整備）」

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道417号	冠山峠道路	L=7.8km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,100	2車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	219億円	28億円	247億円
うち残事業分	204億円	28億円	232億円
基準年における 現在価値(C)	192億円	9.1億円	201億円
うち残事業分	175億円	9.1億円	184億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	14億円	2.4億円	-0.29億円	16億円
基準年における 現在価値(B)	222億円	39億円	-4.5億円	257億円
うち残事業分	222億円	39億円	-4.5億円	257億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	56億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	1.4
経済的純現在価値（残事業）	72億円
経済的内部収益率（残事業）	5.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	1,100台/日	±10%	1.3~1.5
事業費	204億円	±10%	1.3~1.5
事業期間	7年	±20%	1.4~1.4

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：冠山峠道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (7.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	1,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	13	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	3.02	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道157号 (38.4km)	交通量	[台/日]	500	100
		走行時間	[分]	118	70
		走行時間費用	[億円/年]	13.83	1.48
	東海北陸自動車道 (16.6km)	交通量	[台/日]	23,900	23,500
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	60.66	59.49
	国道156号 (23.1km)	交通量	[台/日]	6,300	6,100
		走行時間	[分]	49	48
		走行時間費用	[億円/年]	56.34	53.46
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (56,693.1km)	走行時間費用	[億円/年]	190,552.14	190,551.76	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：56,779.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,682.97	190,669.21	13.76

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 交通状況の変化

様式-3①

### 事業名：冠山峠道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (7.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	1,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	13	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	3.02	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道157号 (38.4km)	交通量	[台/日]	500	100
		走行時間	[分]	118	70
		走行時間費用	[億円/年]	13.83	1.48
	東海北陸自動車道 (16.6km)	交通量	[台/日]	23,900	23,500
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	60.66	59.49
	国道156号 (23.1km)	交通量	[台/日]	6,300	6,100
		走行時間	[分]	49	48
		走行時間費用	[億円/年]	56.34	53.46
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (56,693.1km)	走行時間費用	[億円/年]	190,552.14	190,551.76	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：56,779.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,682.97	190,669.21	13.76

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 費用便益分析の条件

事業名：冠山峠道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他( BPR関数と転換率式の併用による配分 )	<input checked="" type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

交通流推計



(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:国道417号 冠山峠道路

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.075		7.8	0.59
-18年目	H 12	1.4802	99.7	0.50	0.67		
-17年目	H 13	1.4233	98.4	0.46	0.60		
-16年目	H 14	1.3686	96.6	0.73	0.95		
-15年目	H 15	1.3159	95.4	0.49	0.61		
-14年目	H 16	1.2653	94.4	0.76	0.93		
-13年目	H 17	1.2167	93.2	1.05	1.25		
-12年目	H 18	1.1699	92.5	2.29	2.64		
-11年目	H 19	1.1249	91.7	2.04	2.28		
-10年目	H 20	1.0816	91.3	2.04	2.20		
-9年目	H 21	1.0400	91.3	2.47	2.57		
-8年目	H 22	1.0000	91.3	1.90	1.90		
-7年目	H 23	0.9615	91.3	29.19	28.07		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	29.19	26.99		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	29.19	25.95		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	29.19	24.95		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	29.19	23.99		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	29.19	23.07		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	29.19	22.18		
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3			0.56	0.41
1年目	H 31	0.7026	91.3			0.56	0.39
2年目	H 32	0.6756	91.3			0.56	0.38
3年目	H 33	0.6496	91.3			0.56	0.36
4年目	H 34	0.6246	91.3			0.56	0.35
5年目	H 35	0.6006	91.3			0.56	0.33
6年目	H 36	0.5775	91.3			0.56	0.32
7年目	H 37	0.5553	91.3			0.56	0.31
8年目	H 38	0.5339	91.3			0.56	0.30
9年目	H 39	0.5134	91.3			0.56	0.29
10年目	H 40	0.4936	91.3			0.56	0.28
11年目	H 41	0.4746	91.3			0.56	0.26
12年目	H 42	0.4564	91.3			0.56	0.25
13年目	H 43	0.4388	91.3			0.56	0.24
14年目	H 44	0.4220	91.3			0.56	0.24
15年目	H 45	0.4057	91.3			0.56	0.23
16年目	H 46	0.3901	91.3			0.56	0.22
17年目	H 47	0.3751	91.3			0.56	0.21
18年目	H 48	0.3607	91.3			0.56	0.20
19年目	H 49	0.3468	91.3			0.56	0.19
20年目	H 50	0.3335	91.3			0.56	0.19
21年目	H 51	0.3207	91.3			0.56	0.18
22年目	H 52	0.3083	91.3			0.56	0.17
23年目	H 53	0.2965	91.3			0.56	0.17
24年目	H 54	0.2851	91.3			0.56	0.16
25年目	H 55	0.2741	91.3			0.56	0.15
26年目	H 56	0.2636	91.3			0.56	0.15
27年目	H 57	0.2534	91.3			0.56	0.14
28年目	H 58	0.2437	91.3			0.56	0.14
29年目	H 59	0.2343	91.3			0.56	0.13
30年目	H 60	0.2253	91.3			0.56	0.13
31年目	H 61	0.2166	91.3			0.56	0.12
32年目	H 62	0.2083	91.3			0.56	0.12
33年目	H 63	0.2003	91.3			0.56	0.11
34年目	H 64	0.1926	91.3			0.56	0.11
35年目	H 65	0.1852	91.3			0.56	0.10
36年目	H 66	0.1780	91.3			0.56	0.10
37年目	H 67	0.1712	91.3			0.56	0.10
38年目	H 68	0.1646	91.3			0.56	0.09
39年目	H 69	0.1583	91.3			0.56	0.09

40年目	H	70	0.1522	91.3			0.56	0.08
41年目	H	71	0.1463	91.3			0.56	0.08
42年目	H	72	0.1407	91.3			0.56	0.08
43年目	H	73	0.1353	91.3			0.56	0.08
44年目	H	74	0.1301	91.3			0.56	0.07
45年目	H	75	0.1251	91.3			0.56	0.07
46年目	H	76	0.1203	91.3			0.56	0.07
47年目	H	77	0.1157	91.3			0.56	0.06
48年目	H	78	0.1112	91.3			0.56	0.06
49年目	H	79	0.1069	91.3	-0.16	-0.02	0.56	0.06
合計					218.89	191.78	27.86	9.12
単純事業費計					219.05		27.86	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 国道417号 冠山峠道路

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.075	7.8	0.59

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-7年目	H 23	0.9615	91.3	29.19	28.07		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	29.19	26.99		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	29.19	25.95		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	29.19	24.95		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	29.19	23.99		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	29.19	23.07		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	29.19	22.18		
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3			0.56	0.41
1年目	H 31	0.7026	91.3			0.56	0.39
2年目	H 32	0.6756	91.3			0.56	0.38
3年目	H 33	0.6496	91.3			0.56	0.36
4年目	H 34	0.6246	91.3			0.56	0.35
5年目	H 35	0.6006	91.3			0.56	0.33
6年目	H 36	0.5775	91.3			0.56	0.32
7年目	H 37	0.5553	91.3			0.56	0.31
8年目	H 38	0.5339	91.3			0.56	0.30
9年目	H 39	0.5134	91.3			0.56	0.29
10年目	H 40	0.4936	91.3			0.56	0.28
11年目	H 41	0.4746	91.3			0.56	0.26
12年目	H 42	0.4564	91.3			0.56	0.25
13年目	H 43	0.4388	91.3			0.56	0.24
14年目	H 44	0.4220	91.3			0.56	0.24
15年目	H 45	0.4057	91.3			0.56	0.23
16年目	H 46	0.3901	91.3			0.56	0.22
17年目	H 47	0.3751	91.3			0.56	0.21
18年目	H 48	0.3607	91.3			0.56	0.20
19年目	H 49	0.3468	91.3			0.56	0.19
20年目	H 50	0.3335	91.3			0.56	0.19
21年目	H 51	0.3207	91.3			0.56	0.18
22年目	H 52	0.3083	91.3			0.56	0.17
23年目	H 53	0.2965	91.3			0.56	0.17
24年目	H 54	0.2851	91.3			0.56	0.16
25年目	H 55	0.2741	91.3			0.56	0.15
26年目	H 56	0.2636	91.3			0.56	0.15
27年目	H 57	0.2534	91.3			0.56	0.14
28年目	H 58	0.2437	91.3			0.56	0.14
29年目	H 59	0.2343	91.3			0.56	0.13
30年目	H 60	0.2253	91.3			0.56	0.13
31年目	H 61	0.2166	91.3			0.56	0.12
32年目	H 62	0.2083	91.3			0.56	0.12
33年目	H 63	0.2003	91.3			0.56	0.11
34年目	H 64	0.1926	91.3			0.56	0.11
35年目	H 65	0.1852	91.3			0.56	0.10
36年目	H 66	0.1780	91.3			0.56	0.10
37年目	H 67	0.1712	91.3			0.56	0.10
38年目	H 68	0.1646	91.3			0.56	0.09
39年目	H 69	0.1583	91.3			0.56	0.09
40年目	H 70	0.1522	91.3			0.56	0.08
41年目	H 71	0.1463	91.3			0.56	0.08
42年目	H 72	0.1407	91.3			0.56	0.08
43年目	H 73	0.1353	91.3			0.56	0.08
44年目	H 74	0.1301	91.3			0.56	0.07
45年目	H 75	0.1251	91.3			0.56	0.07
46年目	H 76	0.1203	91.3			0.56	0.07
47年目	H 77	0.1157	91.3			0.56	0.06
48年目	H 78	0.1112	91.3			0.56	0.06
49年目	H 79	0.1069	91.3	0.00	0.00	0.56	0.06
合計				204.33	175.20	27.86	9.12
単純事業費計					204.33		27.86

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

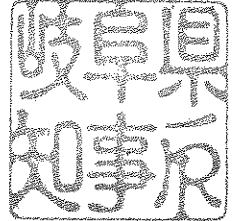




技 第 281 号  
平成22年8月30日

近畿地方整備局長 様

岐阜県知事

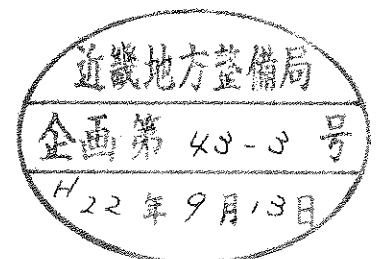


近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について (回答)

平成22年8月9日付け国近整企画第20号で照会のありました直轄道路事業の再評価にかかる対応方針(原案)案に対する本県の意見について、下記のとおり回答します。

記

1. 国道417号冠山峠道路については、事業の継続をお願いします。
2. 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、コスト縮減の徹底をお願いします。

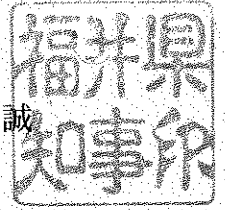




土政推第 319 号  
平成22年8月31日

近畿地方整備局長 様

福井県知事 西川一誠



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）  
の作成に係る意見照会について（回答）

平成22年8月9日付け国近整企画第20号で照会のありました国道417号冠山峠道路の再評価に係る対応方針（原案）について、下記のとおり回答します。

記

- 1 冠山峠道路の対応方針（原案）「事業継続」については異存なし。  
事業実施に当たっては、できる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。  
また、トンネルの整備に当たっては、災害や緊急の際の通信通話環境を確保するため必要な措置を講じること。
- 2 その他の意見
  - イ 中部縦貫自動車道の整備促進（ミッシングリンクの早期解消）  
永平寺大野道路については、平成24年度供用が示された勝山・大野間の確実な開通に加え、それ以外の未開通区間の整備スケジュールの明確化を図るとともに、平成28年度までの早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保すること。  
大野油坂道路については、未事業化区間（大野・大野東間、和泉・油坂峠間）の一日も早い事業化の決定を行い、今後10年から15年での全線開通を図ること。特に、新規事業化された大野・和泉間については速やかに用地買収・工事に着手すること。
  - ロ 地方への意見聴取  
直轄事業負担金の負担者として、事業全体を見て判断する必要があるため、意見聴取に当たっては、今回のように個別箇所だけではなく事業全体の見通しについても意見を述べる機会とすること。
- ハ 事業評価監視委員会  
事業評価監視委員会の委員選定に当たっては、地方を代表する委員を選定すること。

