



No. 4

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和元年度第1回

一般国道417号

かんむりやまとうげ

冠山峠道路

【再評価】

令和元年8月
近畿地方整備局

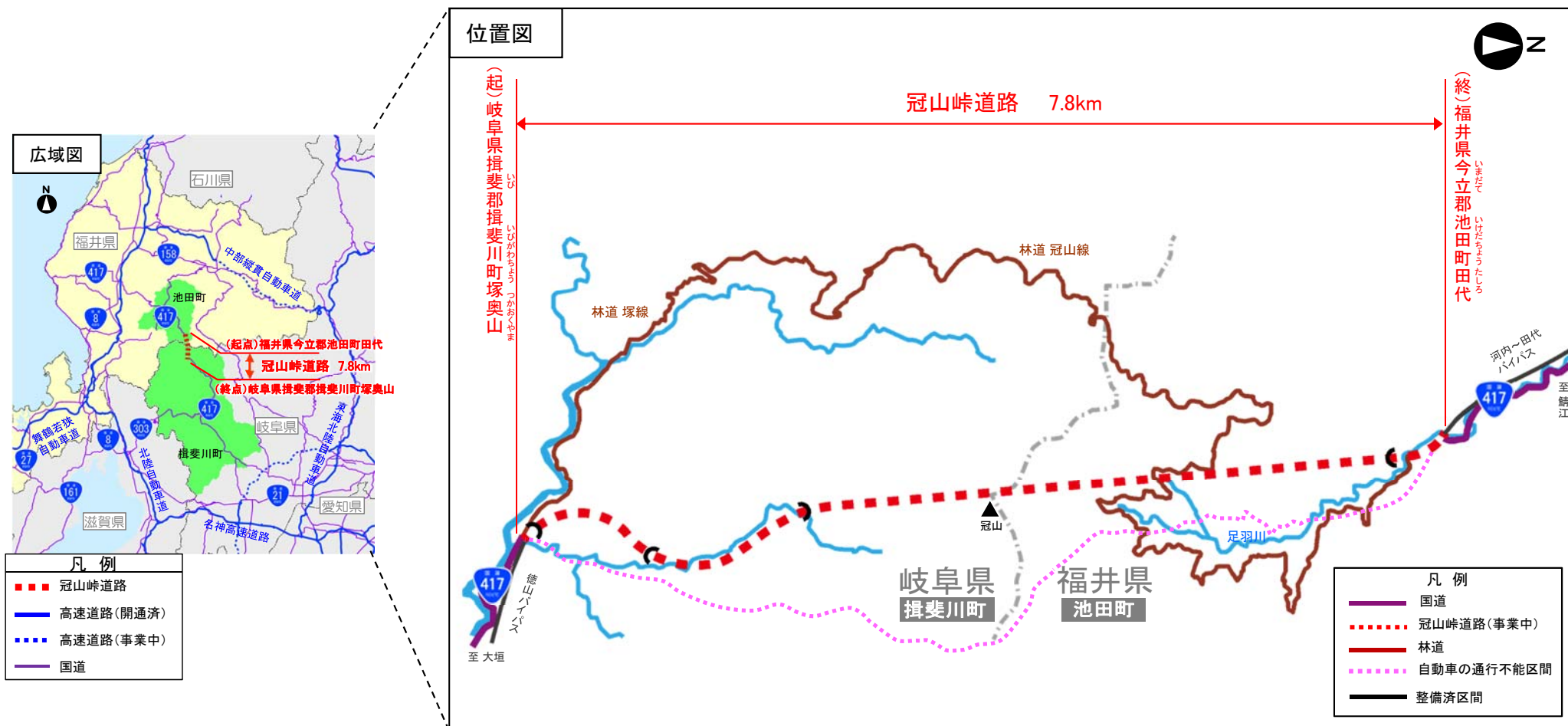
目次

1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業費の必要性等に関する視点
 - 1) 防災面の課題
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 防災技術の専門家による委員会の審議結果
 - 4) 事業の投資効果
4. 事業進捗の見込みの視点
5. 事業費の見直し
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

1. 事業全体図

一般国道417号は、岐阜県大垣市^{おおがき}を起点とし、福井県南越前町^{みなみえちぜんちょう}を終点とする道路です。このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠^{かんむりやま}付近は、交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止めのある林道が利用されています。

冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山^{いび いびがわちょうつかおくやま}から福井県今立郡池田町田代^{いまだて いけだちょう たしろ}を結ぶ7.8kmの道路で、岐阜県・福井県の交通不能区間の解消による安定した通行の確保を図ることを目的とした道路です。



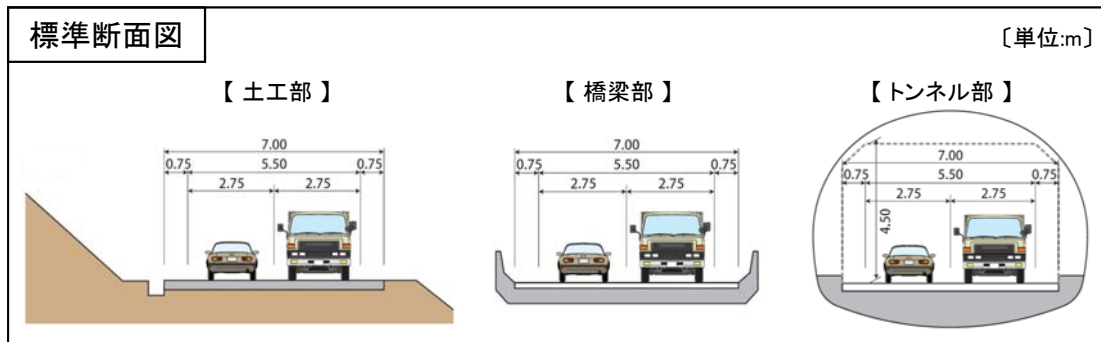
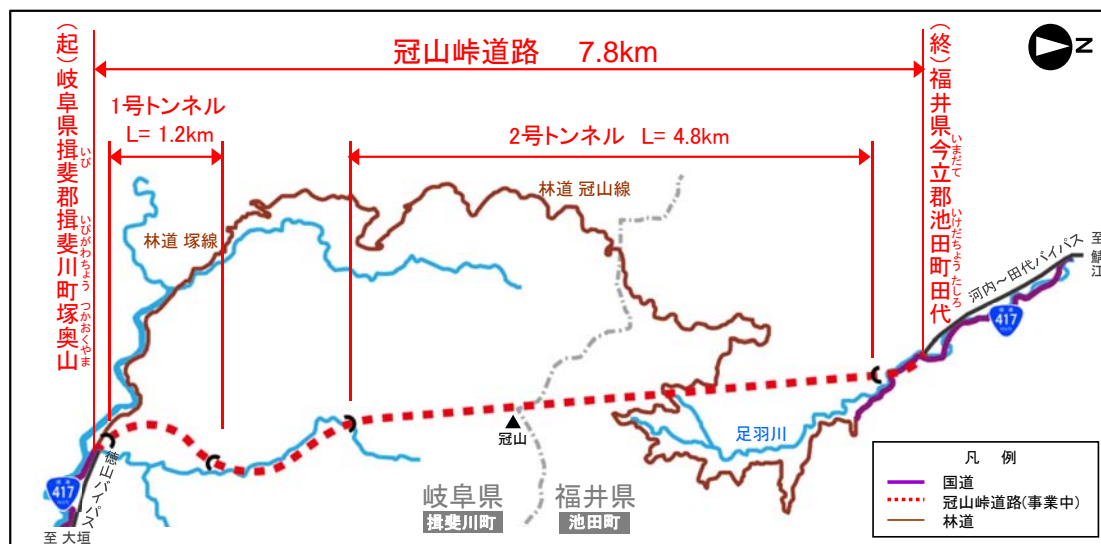
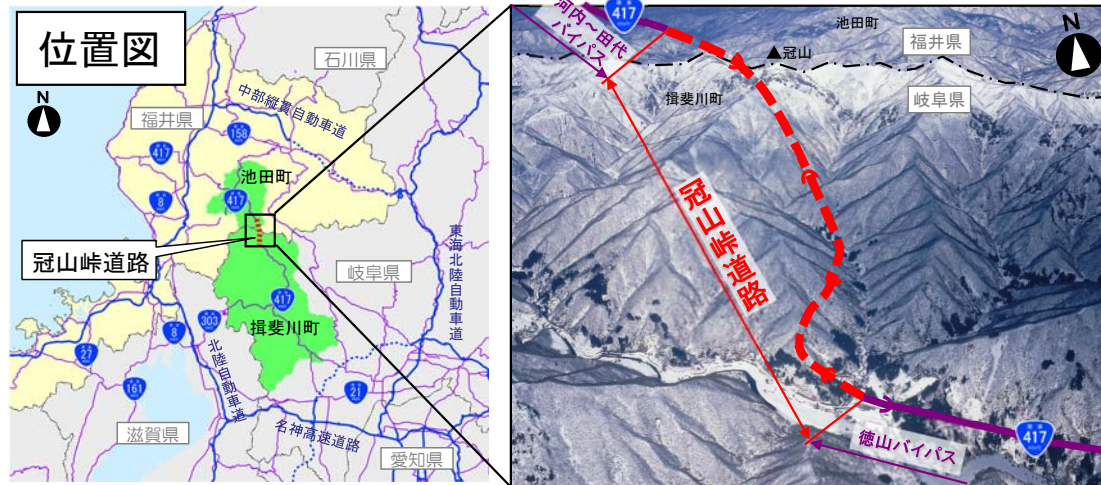
2. 事業の概要

事業の目的

安定した通行の確保（交通不能区間の解消）

事業の概要・進捗状況

区 間	自) 岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山 至) 福井県今立郡池田町田代
道路延長	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	7.0m
計画交通量	1,400台/日
全体事業費	300億円
事業化	平成15年度
都市計画決定	—
用地着手	平成19年度
工事着手	平成20年度
開通延長	—
事業進捗率	約68% (平成31年3月末現在)
用地進捗率	100% (面積ベース, 同上)

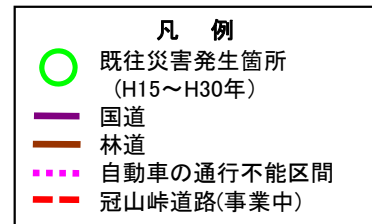


3. 事業の必要性等に関する視点

1) 防災面の課題

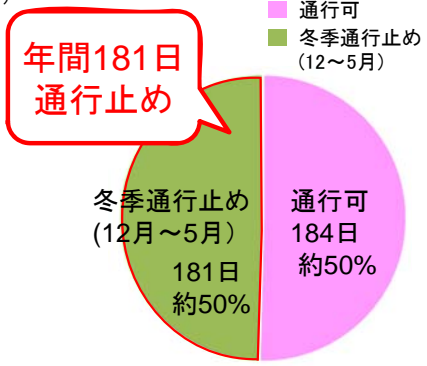
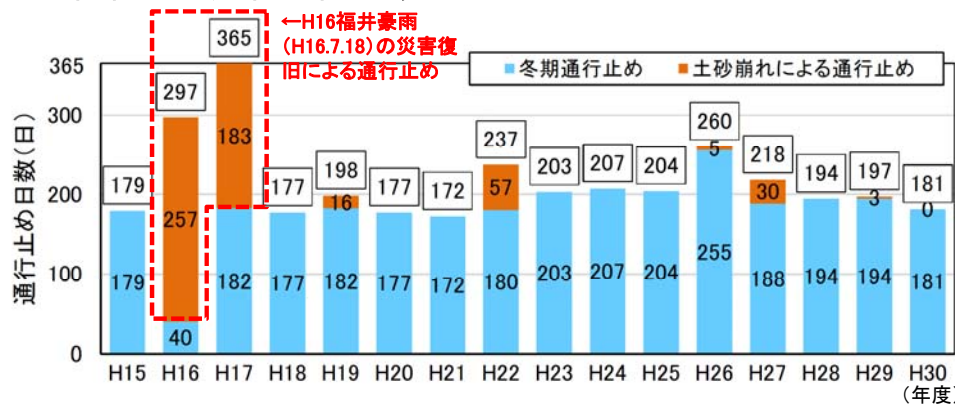
- 福井県と岐阜県をつなぐ国道417号のうち冠山峠付近(L=7.6km)が唯一の自動車通行不能区間。
- 国道の代替路である林道(林道塚線、林道冠山線)は冬期や悪天候時には全面通行止めになる。
- 周辺の道路も通行不能区間が多く、道路ネットワークが脆弱。

■ 通行不能区間と代替林道の既往災害発生位置



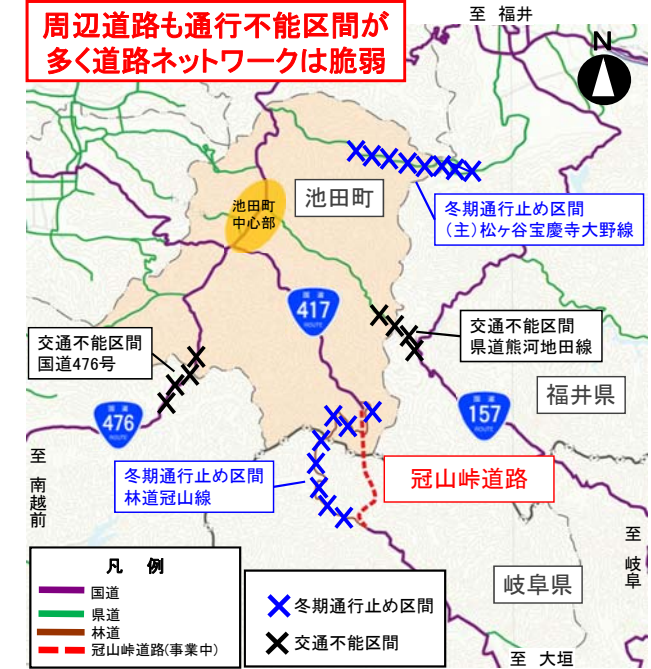
資料) 福井県池田町土整備課 被災箇所調査(平成30年) 岐阜県揖斐川町建設課 被災箇所調査(平成30年)

■ 代替林道の通行可能日数の状況



▲ 林道の通行状況 (平成30年度)
資料) 福井県池田町土整備課

■ 周辺道路の通行可能状況



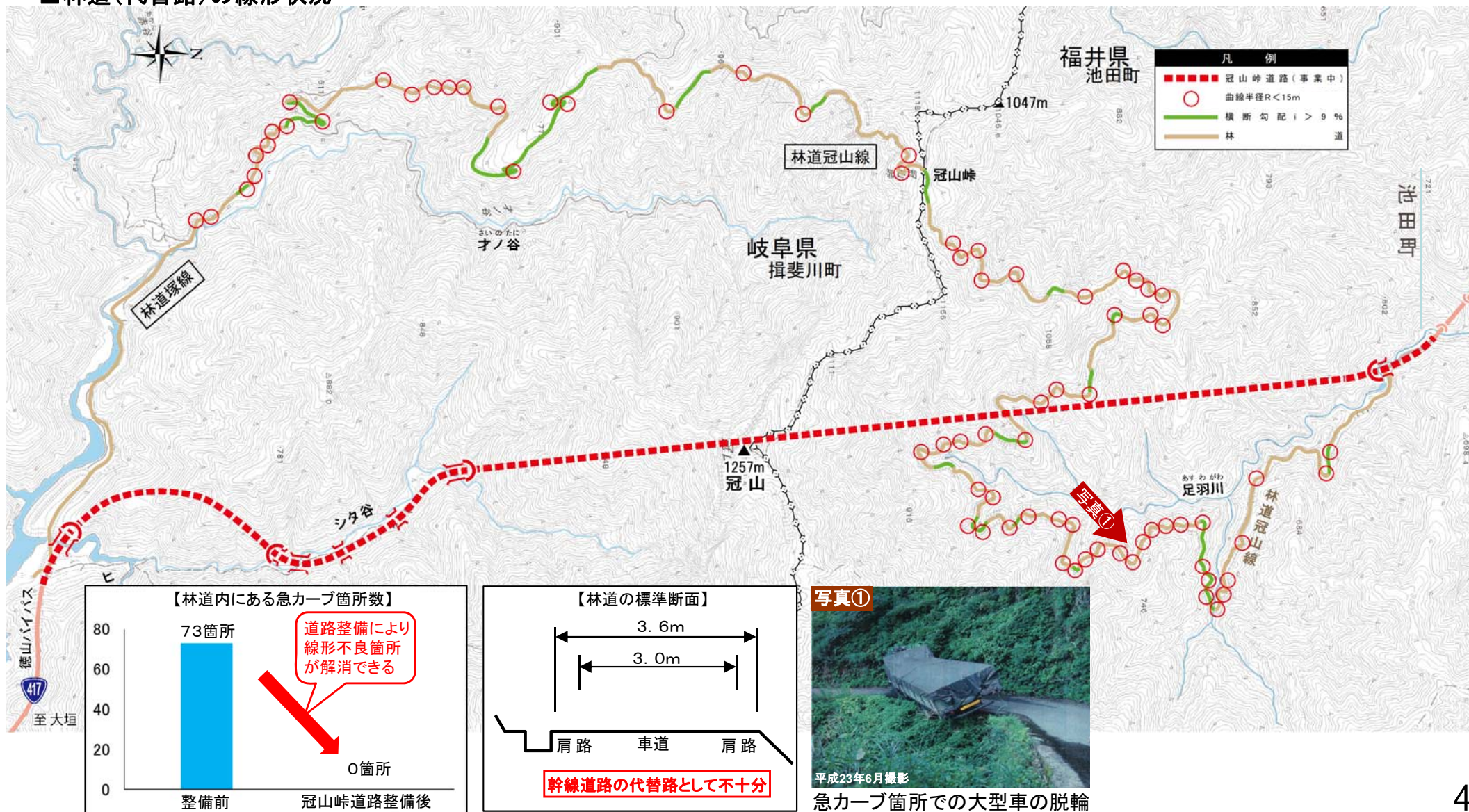
3. 事業の必要性等に関する視点

一般国道417号 冠山峠道路

1) 防災面の課題

- 国道の代替路である林道(林道塚線、林道冠山線)は、道幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続している。
- 急カーブ箇所は73箇所存在し、過去に大型車の脱輪による交通障害が発生している。

■ 林道(代替路)の線形状況



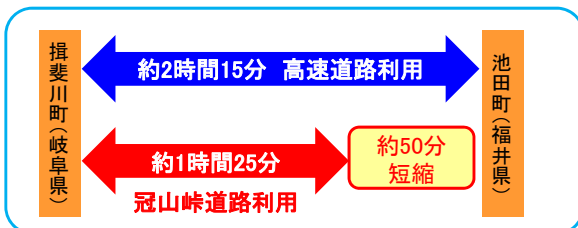
3. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(安定した交通の確保)

- 冠山峠道路の整備によりミッシングリンクが解消され、岐阜県揖斐川町から隣接する福井県池田町までの移動距離は約82.3km、所要時間は約50分短縮。
- 道路構造や気象条件による通行規制が解消し、道路の安全性の向上に期待。
- 災害時応援協定が締結されている大垣市～鯖江市、揖斐川町～池田町が国道417号で直接連絡され、北陸自動車道及び名神高速道路の通行止め時においても、代替ルートの確保に期待。

■ 所要時間短縮効果

通行不能区間解消により、岐阜県揖斐川町から福井県池田町までの**移動距離が82.3km、所要時間は約50分短縮**

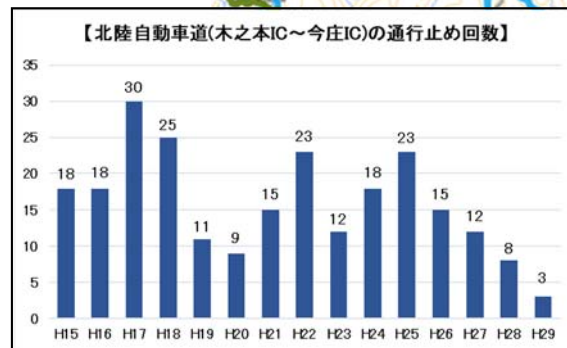
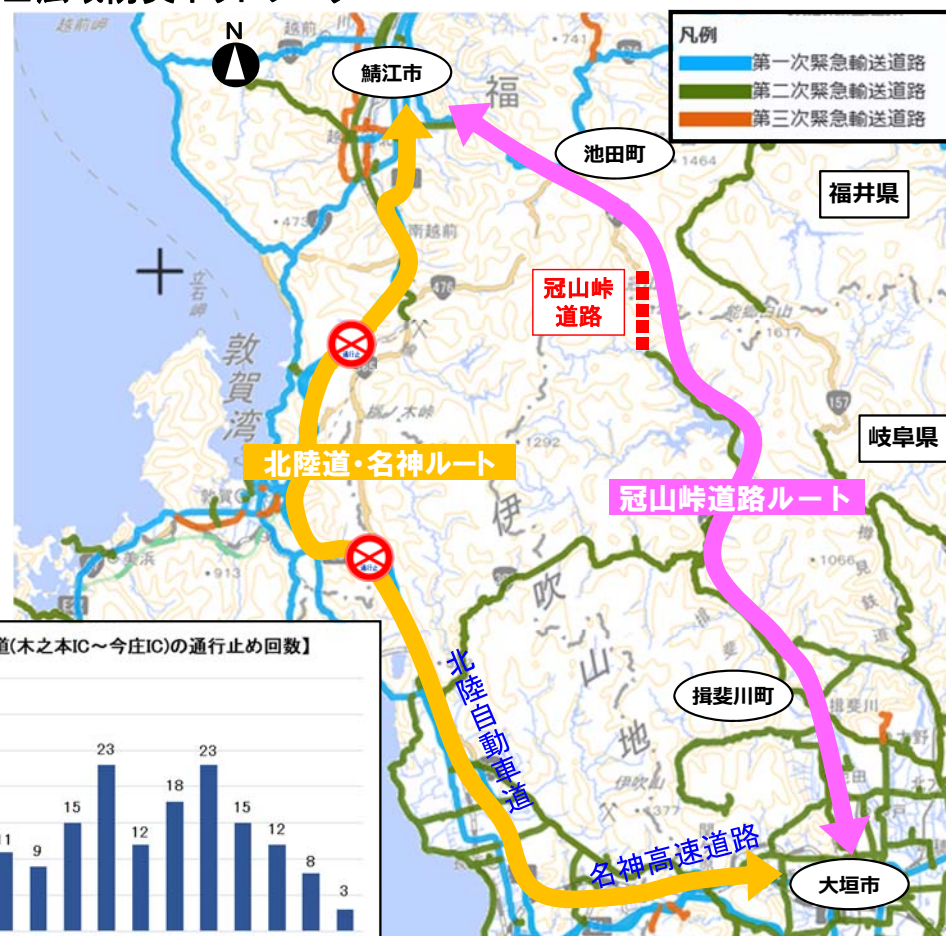


▲岐阜県揖斐川町～福井県池田町の所要時間
資料) 全国道路・街路交通情勢調査(H27)



▲所要時間の比較ルート

■ 広域防災ネットワーク



■ 道路の走行性・安全性・確実性の改善効果

	代替林道	冠山峠道路	効果
延長	林道冠山線 15.1km 林道塚線 4.3km 合計 19.4km	7.8km	11.6km短縮
幅員	W=3.6m (車道=3.0m)	W=7.0m (車道=5.5m)	すれ違い可
車両通行規制	マイクロバス: 要運行許可 (福井県側) マイクロバス以上: 通行不可 (岐阜県側)	規制なし(予定)	解消
冬期通行規制	約200日/年通行不可	規制なし(予定)	解消

3. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(【参考】広域周辺観光ゾーンの形成)

- 冠山道路整備により福井県と岐阜県を最短経路で結ぶため、両県にある多くの観光資源へのアクセス性が向上し、新たな広域周遊観光ゾーンが形成。
- アクセス性向上による岐阜県方面からの県外観光客の増加にも期待。

■ 冠山峠道路周辺の広域周遊観光ゾーン



ツリーピクニックアドベンチャー いけだ (福井県池田町)



かずら橋 (福井県池田町)

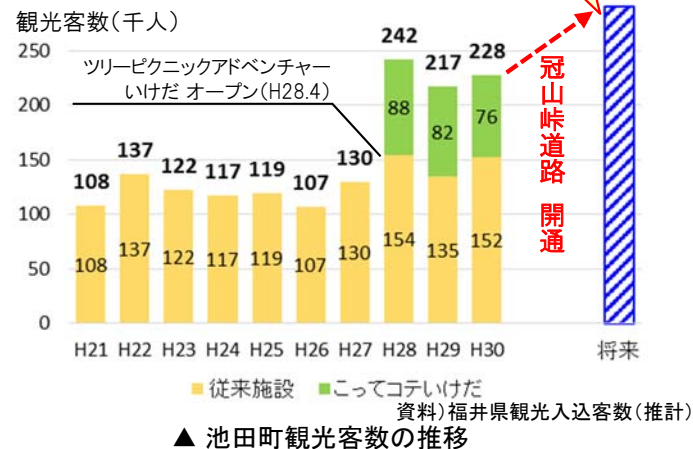


藤橋城 (岐阜県揖斐川町)

写真)冠山峠道路パンフレット

■ 池田町の観光動向

岐阜県方面からのアクセス性向上により観光客の増加が期待



地域の声



冠山峠道路の整備により観光客の増加に期待している。

池田町として、冠山峠道路の整備により増加する交通が池田町を周遊してもらうように町内の木材を活用した施設整備を進めている。

資料)ヒアリング調査結果(池田町役場)H30.12

3) 防災技術の専門家による委員会の審議結果

1. 委員会概要

開催日:平成25年10月28日 場所:近畿地方整備局

委員:関西大学 特任教授 大西 有三 (専門:地盤・岩盤工学)

神戸大学 名誉教授 沖村 孝 (専門:土質工学)

2. 必要性・緊急性に係る検討結果

- ・当該区間は、福井県と岐阜県との県境付近にあたり、美濃越前山地のほぼ中央に位置し、急峻で脆弱な地形、地質となっている。
- ・岐阜県から福井県に通じる国道417号は、冠山峠付近が自動車交通不能区間(7.6km)となっており林道冠山線・林道塚線が唯一の代替路であるが、林道には線形不良箇所が多数存在している。また、冬期は積雪のため通行止となる他、大雨や落石等による通行止も発生している。
- ・隣接市町と結ぶ道路が大雨等異常気象により被災し、通行止になることで池田町が孤立することが懸念される。
- ・冠山峠道路は、現道が無いため、道路としての機能が必要な事業であり、隣接自治体とのネットワークを早急に完成させる必要がある。

3. 対策内容の技術的妥当性に係る検討結果

- ・当該事業は、急峻な地形に位置し、既存の林道の拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体とした新設ルートで計画し、雪崩等の雪害を受けやすい斜面を避けていることから防災上妥当である。

4. 委員会の結論

- ・冠山峠道路の防災面を見た、事業の必要性、緊急性を確認した。
- ・冠山峠道路の対策内容は、技術的に妥当である。

4) 事業の投資効果

効果については、災害時の迂回解消を含む「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」について貨幣換算を行い算出。
費用については、道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■費用

□事業全体	316億円	□残事業	152億円
・事業費	284億円	・事業費	119億円
・維持管理費	33億円	・維持管理費	33億円

■算出条件等

基準年	: 令和元年度
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	: 令和12年度
交通量の推計手法	: 平成22年度 全国道路・街路 交通情勢調査
事業費	: 300億円
維持管理費	: 25百万円/km
作成主体	: 近畿地方整備局

■効果

災害時の迂回解消 を含む走行時間短縮等

・走行時間短縮	294億円	351億円
・走行経費減少	51億円	
・交通事故減少	6.5億円	

※ 災害時に林道(林道塚線、林道冠山線)が通行不能となった際、国道157号、国道365号、北陸自動車道等への迂回交通の解消

4. 事業進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

令和元年度事業内容

- ・現在、トンネル工事、改良工事、橋梁下部工事を実施しています。

進捗状況

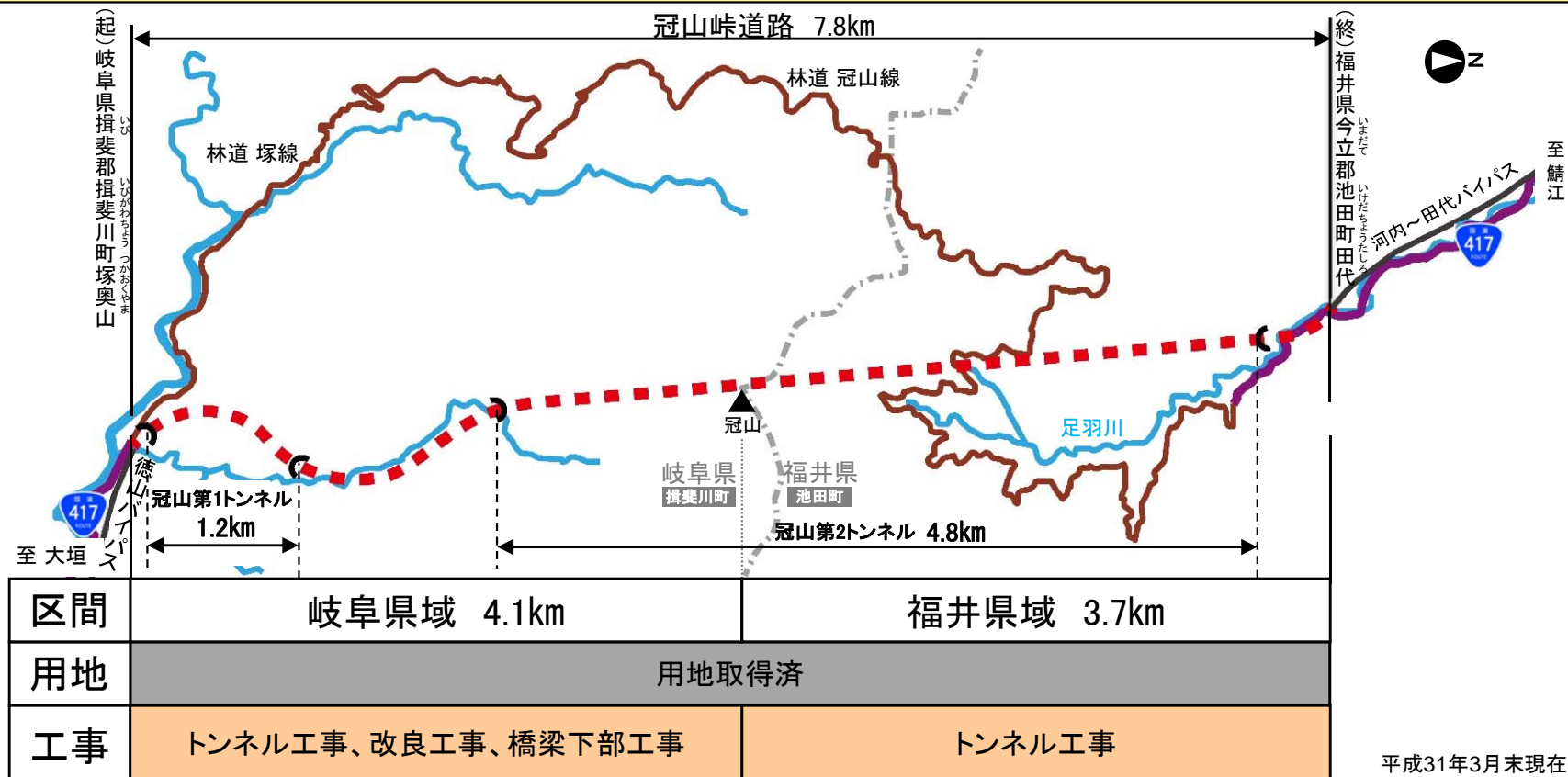
- ・平成30年度末までの進捗は、用地進捗率100%(面積ベース)、事業進捗率約68%(事業費ベース)です。

事業進捗上の課題

- ・大きな課題はありません。

2) 今後のスケジュール等

- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。



■事業費増額の見直し

○トンネルの支保パターン変更などにより約71億円の事業費の増額が生じたため、コスト縮減を図ったものの、全体事業費で約70億円の増額。

■事業費増額の要因

○地質調査の結果から、「トンネルの支保パターン及び補助工法の追加」、「橋梁区間の地質条件の変更」に伴う増額。

○トンネル掘削土の運搬距離の変更に伴う増額。

■コスト縮減の取組

○新技術の導入により約1億円のコスト縮減。

[単位：億円]

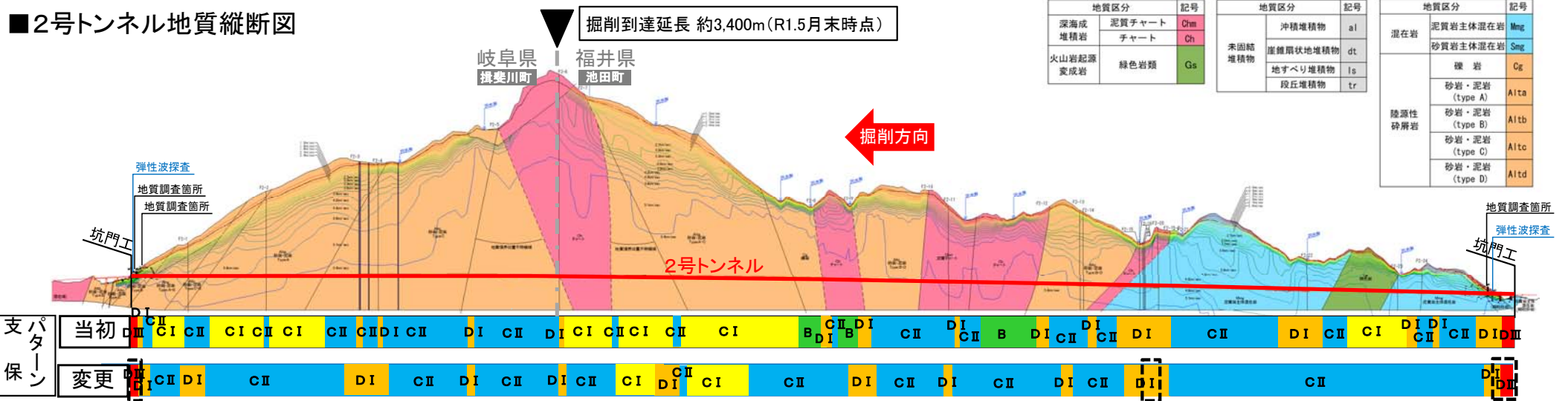
No.	主な変更理由		合計	備考
①	地質条件の変更に係るもの	切羽による岩判定の結果、トンネル施工の支保パターン及び補助工法の追加等が生じたことによる増	29	
②		橋梁区間の地質条件の変更に伴う増	4	
③	トンネル掘削土の運搬距離の変更による増		38	
④	新技術の導入によるコスト縮減		-1	
	合 計		70	

5. 事業費の見直し

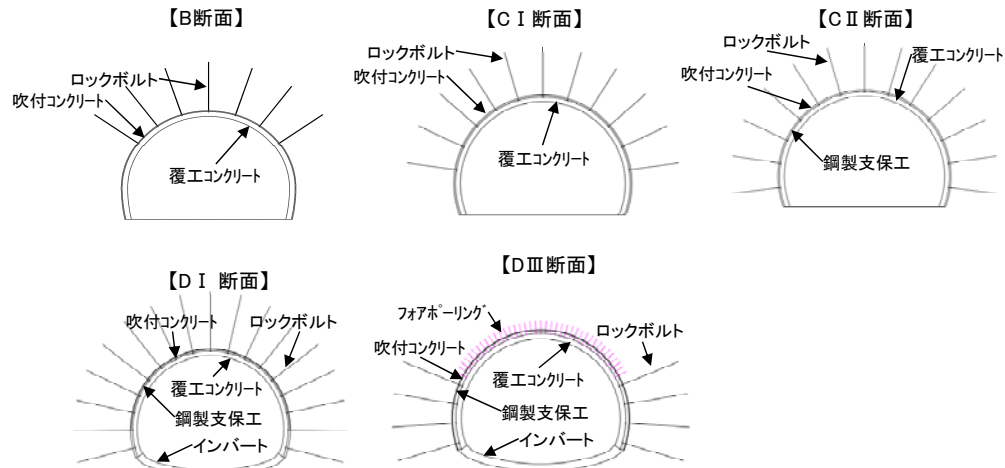
切羽による岩判定の結果、トンネルの支保パターン及び補助工法の変更等が生じたことによる増 (+29億円)

■当初はトンネル詳細設計に基づいた支保パターンを想定していたが、施工区間における切羽による岩判定の結果を踏まえ、今後の掘進区間に想定されるトンネル支保パターンの変更を想定したことによる増額。

■ 2号トンネル地質縦断図



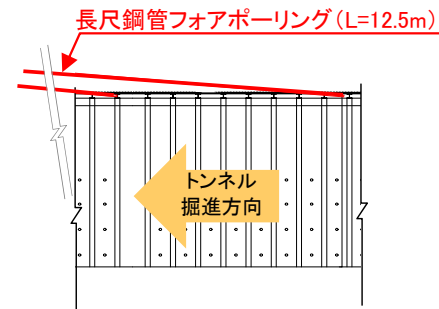
■ 断面図



支保パターン 凡例

B:	CI:	CII:
DI:	DIII:	補助工法

■ 補助工法



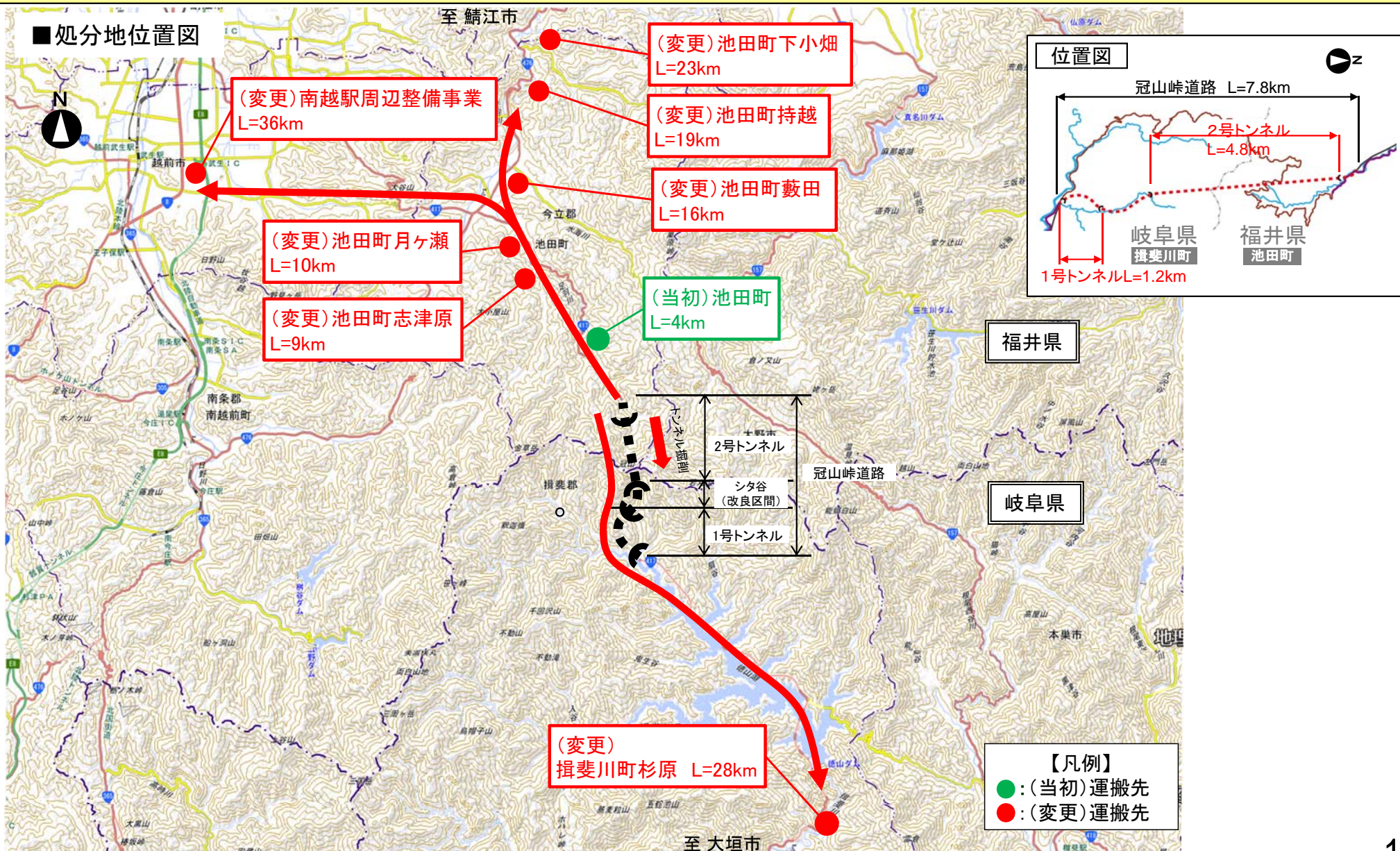
■ 岩判定状況



5. 事業費の見直し

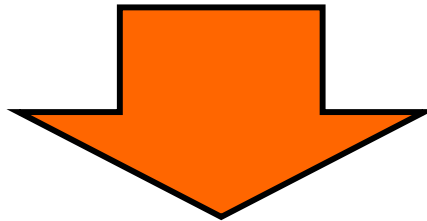
トンネル掘削土の運搬距離の変更による増 (+ 38億円)

■当初は、2号トンネルの掘削土は、池田町の運搬先を想定していた。しかし、受入れ地との調整条件の変化により池田町及び揖斐川町に運搬先の変更が生じたことによる増額。



6. 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。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していきます。

■福井県知事

令和元年7月22 土政推第167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)

- ・一般国道417号冠山峠道路の対応方針(原案)「事業継続」について異存ありません。
- ・冠山峠道路は、岐阜県境部の交通不能区間を解消し、中京圏から日本海側を最短で結ぶ道路である。岐阜・福井両県の観光や産業の活性化に大きく寄与し、北陸新幹線福井・敦賀開業の効果を広域に波及させるためにも、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めるべき事業である。
- ・引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、コスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

■岐阜県知事

令和元年7月19日 技第309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)

- ・対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・岐阜県及び福井県では、東海環状自動車道の開通や北陸新幹線の敦賀開業を控えており、今後更なる交流人口の拡大が見込まれます。岐阜県といたしましては、冠山峠道路は、交通不能区間の解消や両県の交流をより一層活性化する重要な道路と認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

◆ 沿線市町の期待

■ 福井県池田町長

(期待する効果)

総合的期待

・冠山峠道路は、福井・岐阜県の交通不能区間を解消し、中京地方との広域連携が図られ、地域間交流の促進や観光をはじめとした産業・経済の活性化、災害時の広域連携などに大きく貢献する事を期待している。

1 観光

・福井県の観光玄関口化による観光入り込み客数の増加

2 万が一の原発事故

・東日本大震災による原子力発電所の災害を踏まえ、国や事業者において安全対策の充実・強化が進められているが福井県には原子力事業所が、5事業所があり池田町は内2事業所が30km圏に該当している、万が一の事故の際に近隣市町も含めた、広域避難ルートとしても期待している。

(町の取組)

① 中山間地域の活性化(まちづくり)

・国道417号(冠山トンネル)の開通により福井県の玄関口となる池田町においては、通過交通とならないため、池田町地方創生総合戦略・池田町農村農業振興プランを策定して、すみか・しごと・なかまをキーワードとして、農村の価値の掘り下げた地域づくりの政策展開を進めている。

② 観光

・特に観光面において、池田町に古くから伝わる自然や伝統・文化を中心とした地域資源があり、大切に守られている、この地域資源を活用した施設「おもちゃハウス子どもと木」、初心者から本格志向までの木工体験施設「ウッドラボいけだ」、子どもから大人まですべての世代が森に親しむ入り口となることを目的とした施設「ツリーピクニックアドベンチャーいけだ」、杉材を使い廃校の小学校をリノベーションした滞在型宿泊施設「農村de合宿キャンプセンター」の整備を推進している。

また近隣市町へのアクセス向上のため、広域ネットワーク道路整備に合わせ、町内周遊の道整備の推進も図っている。

◆ 沿線市町の期待

■ 岐阜県揖斐川町長

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。

一般国道417号は、岐阜県と福井県を結ぶ重要な路線であり、歴史的にも両県の文化や産業などを支えた重要なルートである。

大規模災害時には、広域的な代替路として機能し、現在建設が進んでいる東海環状自動車道等を介して、日本海側と太平洋側を結ぶ緊急避難路になるとともに物流の生産性向上にも必要な路線である。

しかしながら、県境部における通行困難区間の解消が未だなされておらず、両地域の一層の文化交流や産業経済の相互発展を阻んでいる状況であり、安全で安心な地域社会を構築する上でも、通行困難区間の解消が喫緊の課題となっている。

このため、冠山峠道路が整備されると、いよいよ「北陸の潮風」が流れ込み、岐阜県と福井県が相互に周遊しやすくなるため、一般国道417号の沿線観光地へのアクセスが向上し、新たな産業や観光の活性化にもつながるものと考えている。

また、岐阜県揖斐川町と福井県池田町は「災害時相互応援協定」を締結しており、冠山峠道路は地域間を最短距離で結び、災害時の緊急避難や救援物資の輸送など相互の支援がより迅速かつ円滑に行えるものと期待している。

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・岐阜県から福井県嶺北南部地域に通じる国道417号は冠山峠付近が自動車交通不能区間となっている。
- ・代替路である林道は道幅が狭く、急カーブ及び急勾配が連続、土砂崩れが多発し、冬期は全面通行止めとなっている。
- ・冠山峠道路の整備により、自動車交通不能区間、冬期通行止め区間を解消するとともに、災害時の迂回解消含む走行時間短縮等、災害による被害の回避、地域住民の不安感の解消等の効果が期待される。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・用地進捗は100%で、トンネル工事、改良工事、橋梁下部工事を推進中。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

冠山峠道路は、事業の必要性に関する視点に変更はなく、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、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和元年度第1回

一般国道417号

かんむりやまとうげ

冠山峠道路

【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和元年8月
近畿地方整備局

(再評価)

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

事業名	一般国道417号 冠山峠道路
事業主体	近畿地方整備局

事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用 ・事業全体：事業費284億円（119億円）、維持管理費33億円（33億円） 効果 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 351億円（351億円） （ ）内の数値は残事業の効果 （注1）事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。 （注2）費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

事業の効果や必要性を評価するための指標

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 を に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間：74万人・時間/年（50630万人・時間/年 50556万人・時間/年） 区間b（当該区間 / 並行区間）について：一般国道156号 一般国道157号 一般国道365号 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：16万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：2割削減	
	現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
	現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する		
	新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
	農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
	現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		中心市街地内で行う事業である	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	越前市～大垣市
		現道等における交通不能区間を解消する	国道417号 L=7.6km
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	越前市～大垣市(所要時間：186分～157分)
	個性ある地域の形成	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	
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	池田町：こってこていけだ(年間観光客入込数：82千人/年 H29年) 揖斐川町：谷汲山華厳寺(年間観光客入込数：549.4千人/年 H29年)
		特別立法に基づく事業である	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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無電柱化を達成する	
安全で安心できる暮らしの確保		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が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、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	岐阜県緊急輸送道路ネットワーク計画(第2次緊急輸送道路 将来追加計画予定箇所)
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	国道8号、国道365号、国道21号(福井市～大垣市)
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量:6591.8t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):一般国道156号 一般国道157号 一般国道365号 排出削減量:23.31t/年、排出削減率:2割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてNOx排出増加量:9.08t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):一般国道156号 一般国道157号 一般国道365号 排出削減量:1.34t/年、排出削減率:2割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてSPM排出増加量:0.52t/年
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	揖斐川町第1次総合計画(町内外との連携向上)、揖斐川町第2次総合計画(幹線道路網の形成)、揖斐都市計画区域マスタープラン(近隣都市との連携強化)、池田町地域創生総合戦略(防災・物流成果の向上)、福井県道路の将来ビジョン(県境を越えた連携の強化)、岐阜県県土整備ビジョン(骨格幹線ネットワーク構想)
		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	

(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・B P・ その他の別
一般国道417号	冠山峠道路	L = 7.8km	一次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,400	2車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和1年度		
単純合計	276億円	89億円	365億円
うち残事業分	133億円	89億円	222億円
基準年における 現在価値 (C)	284億円	33億円	316億円
うち残事業分	119億円	33億円	152億円

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	令和1年度			
供用年	令和6年度			
単年便益 (初年便益)	17億円	2.8億円	0.39億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	294億円	51億円	6.5億円	351億円
うち残事業分	294億円	51億円	6.5億円	351億円

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：冠山峠道路（事業全体）

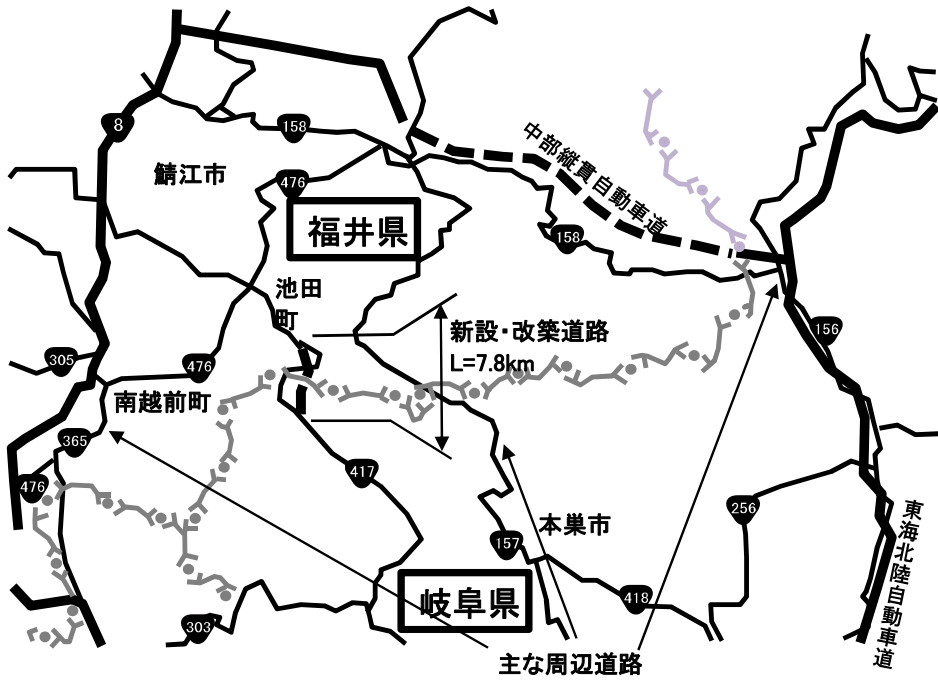
（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (7.8km)	交通量 ¹	[台/日]	0	1,400	
	走行時間 ²	[分]	0	15	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	4.66	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道 156号 (24.1km)	交通量	[台/日]	8,000	8,000
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	63.84	63.49
	一般国道 157号 (47.1km)	交通量	[台/日]	500	300
		走行時間	[分]	101	88
		走行時間費用	[億円/年]	11.49	5.11
	一般国道 365号 (10.7km)	交通量	[台/日]	6,500	5,400
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	26.69	20.30
		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	
その他道路合計 (8,544.1km)	走行時間費用	[億円/年]	27,434.96	27,426.62	

			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：8,633.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	27,536.98	27,520.17	16.81

- 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： 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()、()に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：冠山峠道路（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (7.8km)	交通量 ¹	[台/日]	0	1,400	
	走行時間 ²	[分]	0	15	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	4.66	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道 156号 (24.1km)	交通量	[台/日]	8,000	8,000
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	63.84	63.49
	一般国道 157号 (47.1km)	交通量	[台/日]	500	300
		走行時間	[分]	101	88
		走行時間費用	[億円/年]	11.49	5.11
	一般国道 365号 (10.7km)	交通量	[台/日]	6,500	5,400
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	26.69	20.30
		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	
その他道路合計 (8,544.1km)	走行時間費用	[億円/年]	27,434.96	27,426.62	

			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：8,633.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	27,536.98	27,520.17	16.81

- 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： 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()、()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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和1年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和12年)	
	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"/> (H22全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
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		
便益の算定	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				

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: 一般国道417号 冠山峠道路

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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.25	7.8	1.95	
-24年目	H 12	2.1068	113.8	0.50	0.94		
-23年目	H 13	2.0258	112.4	0.46	0.85		
-22年目	H 14	1.9479	110.5	0.73	1.33		
-21年目	H 15	1.8730	109.0	0.49	0.86		
-20年目	H 16	1.8009	107.9	0.76	1.31		
-19年目	H 17	1.7317	106.7	1.05	1.75		
-18年目	H 18	1.6651	105.9	2.29	3.70		
-17年目	H 19	1.6010	105.0	2.04	3.20		
-16年目	H 20	1.5395	104.4	2.04	3.10		
-15年目	H 21	1.4802	103.0	1.94	2.88		
-14年目	H 22	1.4233	101.3	2.86	4.13		
-13年目	H 23	1.3686	99.8	2.32	3.28		
-12年目	H 24	1.3159	99.0	4.96	6.79		
-11年目	H 25	1.2653	99.0	4.29	5.64		
-10年目	H 26	1.2167	101.5	1.85	2.29		
-9年目	H 27	1.1699	103.0	1.85	2.17		
-8年目	H 28	1.1249	102.8	31.17	35.13		
-7年目	H 29	1.0816	103.0	27.87	30.14		
-6年目	H 30	1.0400	103.0	32.41	33.70		
-5年目	R 1	1.0000	103.0	21.30	21.30		
-4年目	R 2	0.9615	103.0	27.82	26.75		
-3年目	R 3	0.9246	103.0	27.82	25.72		
-2年目	R 4	0.8890	103.0	20.64	18.35		
-1年目	R 5	0.8548	103.0	56.63	48.40		
供用開始年次	R 6	0.8219	103.0			1.77	1.46
1年目	R 7	0.7903	103.0			1.77	1.40
2年目	R 8	0.7599	103.0			1.77	1.35
3年目	R 9	0.7307	103.0			1.77	1.30
4年目	R 10	0.7026	103.0			1.77	1.25
5年目	R 11	0.6756	103.0			1.77	1.20
6年目	R 12	0.6496	103.0			1.77	1.15
7年目	R 13	0.6246	103.0			1.77	1.11
8年目	R 14	0.6006	103.0			1.77	1.06
9年目	R 15	0.5775	103.0			1.77	1.02
10年目	R 16	0.5553	103.0			1.77	0.98
11年目	R 17	0.5339	103.0			1.77	0.95
12年目	R 18	0.5134	103.0			1.77	0.91
13年目	R 19	0.4936	103.0			1.77	0.88
14年目	R 20	0.4746	103.0			1.77	0.84
15年目	R 21	0.4564	103.0			1.77	0.81
16年目	R 22	0.4388	103.0			1.77	0.78
17年目	R 23	0.4220	103.0			1.77	0.75
18年目	R 24	0.4057	103.0			1.77	0.72
19年目	R 25	0.3901	103.0			1.77	0.69
20年目	R 26	0.3751	103.0			1.77	0.66
21年目	R 27	0.3607	103.0			1.77	0.64
22年目	R 28	0.3468	103.0			1.77	0.61
23年目	R 29	0.3335	103.0			1.77	0.59
24年目	R 30	0.3207	103.0			1.77	0.57
25年目	R 31	0.3083	103.0			1.77	0.55
26年目	R 32	0.2965	103.0			1.77	0.53
27年目	R 33	0.2851	103.0			1.77	0.51
28年目	R 34	0.2741	103.0			1.77	0.49
29年目	R 35	0.2636	103.0			1.77	0.47
30年目	R 36	0.2534	103.0			1.77	0.45
31年目	R 37	0.2437	103.0			1.77	0.43
32年目	R 38	0.2343	103.0			1.77	0.42
33年目	R 39	0.2253	103.0			1.77	0.40
34年目	R 40	0.2166	103.0			1.77	0.38
35年目	R 41	0.2083	103.0			1.77	0.37
36年目	R 42	0.2003	103.0			1.77	0.36
37年目	R 43	0.1926	103.0			1.77	0.34
38年目	R 44	0.1852	103.0			1.77	0.33
39年目	R 45	0.1780	103.0			1.77	0.32
40年目	R 46	0.1712	103.0			1.77	0.30
41年目	R 47	0.1646	103.0			1.77	0.29
42年目	R 48	0.1583	103.0			1.77	0.28
43年目	R 49	0.1522	103.0			1.77	0.27
44年目	R 50	0.1463	103.0			1.77	0.26
45年目	R 51	0.1407	103.0			1.77	0.25
46年目	R 52	0.1353	103.0			1.77	0.24
47年目	R 53	0.1301	103.0			1.77	0.23
48年目	R 54	0.1251	103.0			1.77	0.22
49年目	R 55	0.1203	103.0			1.77	0.21
合計				275.91	283.69	88.64	32.58
単純事業費計				276.07		88.64	

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)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道417号 冠山峠道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.25	7.8	1.95

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-4年目	R 2	0.9615	103.0	27.82	26.75		
-3年目	R 3	0.9246	103.0	27.82	25.72		
-2年目	R 4	0.8890	103.0	20.64	18.35		
-1年目	R 5	0.8548	103.0	56.63	48.40		
供用開始年次	R 6	0.8219	103.0			1.77	1.46
1年目	R 7	0.7903	103.0			1.77	1.40
2年目	R 8	0.7599	103.0			1.77	1.35
3年目	R 9	0.7307	103.0			1.77	1.30
4年目	R 10	0.7026	103.0			1.77	1.25
5年目	R 11	0.6756	103.0			1.77	1.20
6年目	R 12	0.6496	103.0			1.77	1.15
7年目	R 13	0.6246	103.0			1.77	1.11
8年目	R 14	0.6006	103.0			1.77	1.06
9年目	R 15	0.5775	103.0			1.77	1.02
10年目	R 16	0.5553	103.0			1.77	0.98
11年目	R 17	0.5339	103.0			1.77	0.95
12年目	R 18	0.5134	103.0			1.77	0.91
13年目	R 19	0.4936	103.0			1.77	0.88
14年目	R 20	0.4746	103.0			1.77	0.84
15年目	R 21	0.4564	103.0			1.77	0.81
16年目	R 22	0.4388	103.0			1.77	0.78
17年目	R 23	0.4220	103.0			1.77	0.75
18年目	R 24	0.4057	103.0			1.77	0.72
19年目	R 25	0.3901	103.0			1.77	0.69
20年目	R 26	0.3751	103.0			1.77	0.66
21年目	R 27	0.3607	103.0			1.77	0.64
22年目	R 28	0.3468	103.0			1.77	0.61
23年目	R 29	0.3335	103.0			1.77	0.59
24年目	R 30	0.3207	103.0			1.77	0.57
25年目	R 31	0.3083	103.0			1.77	0.55
26年目	R 32	0.2965	103.0			1.77	0.53
27年目	R 33	0.2851	103.0			1.77	0.51
28年目	R 34	0.2741	103.0			1.77	0.49
29年目	R 35	0.2636	103.0			1.77	0.47
30年目	R 36	0.2534	103.0			1.77	0.45
31年目	R 37	0.2437	103.0			1.77	0.43
32年目	R 38	0.2343	103.0			1.77	0.42
33年目	R 39	0.2253	103.0			1.77	0.40
34年目	R 40	0.2166	103.0			1.77	0.38
35年目	R 41	0.2083	103.0			1.77	0.37
36年目	R 42	0.2003	103.0			1.77	0.36
37年目	R 43	0.1926	103.0			1.77	0.34
38年目	R 44	0.1852	103.0			1.77	0.33
39年目	R 45	0.1780	103.0			1.77	0.32
40年目	R 46	0.1712	103.0			1.77	0.30
41年目	R 47	0.1646	103.0			1.77	0.29
42年目	R 48	0.1583	103.0			1.77	0.28
43年目	R 49	0.1522	103.0			1.77	0.27
44年目	R 50	0.1463	103.0			1.77	0.26
45年目	R 51	0.1407	103.0			1.77	0.25
46年目	R 52	0.1353	103.0			1.77	0.24
47年目	R 53	0.1301	103.0			1.77	0.23
48年目	R 54	0.1251	103.0			1.77	0.22
49年目	R 55	0.1203	103.0	0.00	0.00	1.77	0.21
合計				132.90	119.22	88.64	32.58
単純事業費計				132.90		88.64	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道417号	冠山峠道路	2	7.8km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	27,346	
	改良費		式	1	6,395	
		土工	m ³	728,200	5,800	切土(30万m ³)、盛土(42万m ³)
		軟弱地盤改良工	本			
		法面工	式	1	21	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	573	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
	雑工	式				
	橋梁費		式	1	3,543	
		橋梁	m	410	3,543	PC橋3橋、鋼橋4橋
	トンネル費		式	1	15,120	
		NATM	m	6,100	15,120	2本(上下線)、仮設含む
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	1,692	
		車道舗装	m ²	54,600	1,692	
		歩道舗装	m ²			
付帯施設費		式	1	596		
	付帯工事費	式	1	596	標識工、防護柵工、道路照明等	
②用地及補償費					27	
	用地費		m ²	79,888	16	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²	288	1	
		山林・原野	m ²	79,600	15	
		その他	m ²			
補償費	式	1	11			
③間接経費		式	1	2,627	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				30,000		

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道417号	冠山峠道路	2	7.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.8	2,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,900	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,750	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道417号	冠山峠道路	2	7.8km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	15,474	
	改良費		式	1	3,209	
		土工	m ³	728,200	2,765	切土(30万m ³)、盛土(42万m ³)
		軟弱地盤改良工	本			
		法面工	式	1	20	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	424	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
	雑工	式				
	橋梁費		式	1	3,370	
		橋梁	m	410	3,370	PC橋3橋、鋼橋4橋
	トンネル費		式	1	6,607	
		NATM	m	6,100	6,607	2本(上下線)、仮設含む
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	1,692	
		車道舗装	m ²	54,600	1,692	
歩道舗装		m ²				
付帯施設費		式	1	596		
	付帯工事費	式	1	596	標識工、防護柵工、道路照明等	
②用地及補償費	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費	式				
③間接経費		式	1	1,326	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				16,800		

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道417号	冠山峠道路	2	7.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.8	2,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,900	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,750	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

国近整企画第45号
令和元年 7月 9日

福井県知事 殿

近畿地方整備局長



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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和元年8月1日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和元年7月24日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【ダム事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
足羽川ダム建設事業	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道417号冠山峠道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

土政推第 167 号
令和元年7月22日

近畿地方整備局長 様

福井県知事 杉本 達治



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)

令和元年7月9日付け国近整企画45号で照会のありました標記の件について、下記のとおり回答します。

記

- 1 足羽川ダム建設事業の対応方針(原案)案「事業継続」については異存ありません。
足羽川ダムは、福井豪雨により甚大な被害を受けた県都福井市の中心部を含む重要な地域を洪水から守るために必要であり、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めるべき事業である。
引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、コスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。
- 2 一般国道417号冠山峠道路の対応方針(原案)案「事業継続」については異存ありません。
冠山峠道路は、岐阜県境部の交通不能区間を解消し、中京圏から日本海側を最短で結ぶ道路である。岐阜・福井両県の観光や産業の活性化に大きく寄与し、北陸新幹線福井・敦賀開業の効果を広域に波及させるためにも、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めるべき事業である。
引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、コスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

国近整企画第45号
令和元年 7月 9日

岐阜県知事 殿

近畿地方整備局長



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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和元年8月1日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和元年7月24日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道417号冠山峠道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

技第309号
令和元年7月19日

近畿地方整備局長 様

岐阜県知事 古田 肇



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）

令和元年7月9日付け国近整企画第45号で依頼のありました標記のこと
については、下記のとおり回答します。

記

1. 一般国道417号 冠山峠道路について

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・岐阜県及び福井県では、東海環状自動車道の開通や北陸新幹線の敦賀開業を控えており、今後更なる交流人口の拡大が見込まれます。岐阜県といたしましては、冠山峠道路は、交通不能区間の解消や両県の交流をより一層活性化
する重要な道路と認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業
であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。