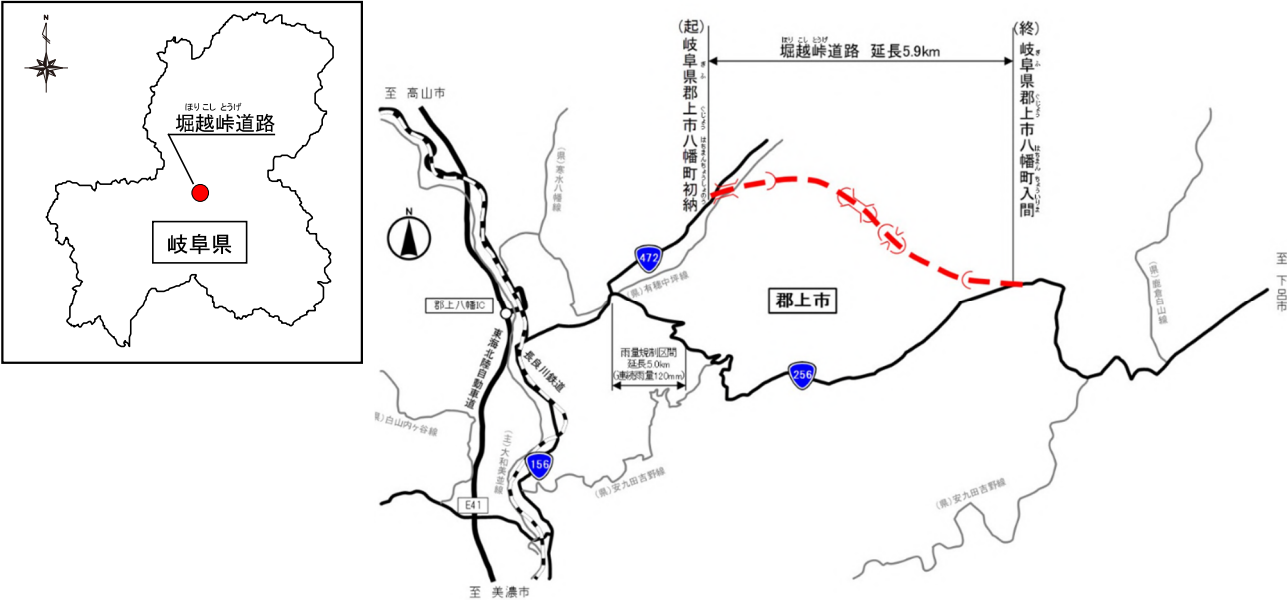


再評価結果(令和 8 年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道256号 堀越峠道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県郡上市八幡町初納 至：岐阜県郡上市八幡町入間					延長	5.9km	
事業概要								
一般国道256号・257号濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上市を起点とし、岐阜県中津川市に至る延長約80kmの高規格道路です。 本事業の一般国道256号堀越峠道路は、岐阜県郡上市八幡町初納を起点とし、郡上市八幡町入間に至る延長5.9kmの道路であり、東海北陸自動車道・国道41号を東西で結び、災害時等における代替性の確保を図るとともに、山間地域の暮らしを支える信頼性の高い道路機能の確保、リニア中央新幹線の観光活性化効果を広域に波及させるためのアクセス強化を目的に計画された道路です。								
令和5年度事業化			令和3年度都市計画決定		用地取得未着手		工事未着手	
全体事業費		約448億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約1%		供用済延長 0.0km
計画交通量		約4,300台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 757/1,617億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,642/2,401億円		基準年	
	1.5(0.8)	5.9%(2.6%)	事業費：672/1,517億円		走行時間短縮便益：1,531/2,223億円		令和7年	
	2.2(1.1) [2%]		維持管理費：51/61億円		走行経費減少便益：105/171億円			
	2.7(1.4) [1%]		更新費：34/39億円		交通事故減少便益：5.6/6.9億円			
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	2.2(0.8)	2.2(0.8)		交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=2.0～2.4(±10%)	
3.1(1.1) [2%]	10.7%(2.6%)	事業費		B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.4(±10%)		
3.7(1.4) [1%]		事業期間		B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.2(±20%)		
事業の効果等								
①円滑なモビリティの確保								
・現道等の年間渋滞損失時間(人・時)間の削減が見込まれる。 ・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(八幡観光バス 和良線)が存在する。 ・特急停車駅(JR下呂駅)、新幹線駅(リニア岐阜県駅(仮称))、へのアクセス性向上が見込まれる。								
②国土・地域ネットワークの構築								
・高規格道路「濃飛横断自動車道」の一部として、高規格道路に位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間(郡上市、下呂市)を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市(和良地区～郡上市)へのアクセス向上が見込まれる。								
③個性ある地域の形成								
・拠点開発プロジェクト(和良地域振興施設基本構想)を支援する。 ・主要な観光地(下呂温泉等)へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設(新「道の駅 和良」)へ直結する道路である。								
④災害への備え								
・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落(和良地区)の解消が見込まれる。 ・第二次緊急輸送道路(岐阜県地域防災計画)に位置づけられている。 ・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。 ・現道等の事前通行規制区間の解消が見込まれる。								
⑤地球環境の保全								
・CO2排出量の削減が見込まれる。								
⑥生活環境の改善・保全								
・NO2・SPM排出量の削減が見込まれる。								
⑦他プロジェクトとの関係								
・岐阜県の「第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」(R5.3)において、岐阜県駅へのアクセス道路(第二次整備計画道路)に位置づけられている。								

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等： ・濃飛横断自動車道事業促進期成同盟会より、濃飛横断自動車道の早期整備の要望を受けている。 岐阜県知事の意見： ・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。 ・一般国道256号堀越峠道路は、標高差が大きくつづら折れで交通の難所となっている堀越峠を回避し、県中央部における東西交通軸の強化を図るうえで極めて重要な役割を果たす道路です。 ・堀越峠道路の早期開通に向け、着実な事業の推進をお願いします。 ・事業費については、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。	
事業評価監視委員会の意見	
・「事業継続」することは「妥当」である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・一般国道256号 和良工区が令和5年度に新規事業化。 ・郡上市・下呂市・中津川市では、令和2年・令和3年の新型コロナウイルス感染拡大により観光入込客数が減少したが、新規事業採択時評価実施時の令和4年度以降、令和5年にかけて観光入込客数が回復傾向。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗は約1%、用地取得率は0%。（令和7年3月末）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・令和5年度より事業着手しており、早期の工事着手に向けて調査・設計を推進していく。	
施設の構造や工法の変更等	
・3次元モデルを用いて構造を視覚的にイメージしやすすることで、地元や関係者と円滑な協議の推進を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。	
事業概要図	
 事業概要図は、岐阜県内での位置関係と、郡上市・中津川市間の堀越峠道路延長5.9kmのルートを示す地図である。左側の地図は岐阜県の位置を示し、右側の地図は郡上市・中津川市間のルートを示す。ルートは、郡上市八幡町初納（起）から、岐阜県郡上市八幡町入間（終）まで延長5.9kmのルートを示す。ルートは、郡上市八幡町初納（起）から、岐阜県郡上市八幡町入間（終）まで延長5.9kmのルートを示す。ルートは、郡上市八幡町初納（起）から、岐阜県郡上市八幡町入間（終）まで延長5.9kmのルートを示す。	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

※B/Cの値は、郡上～中津川を対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。