

一般国道256号 ほりこしとうげ 堀越峠道路
(道路事業)

説明資料

令和7年12月11日

中部地方整備局
岐阜国道事務所

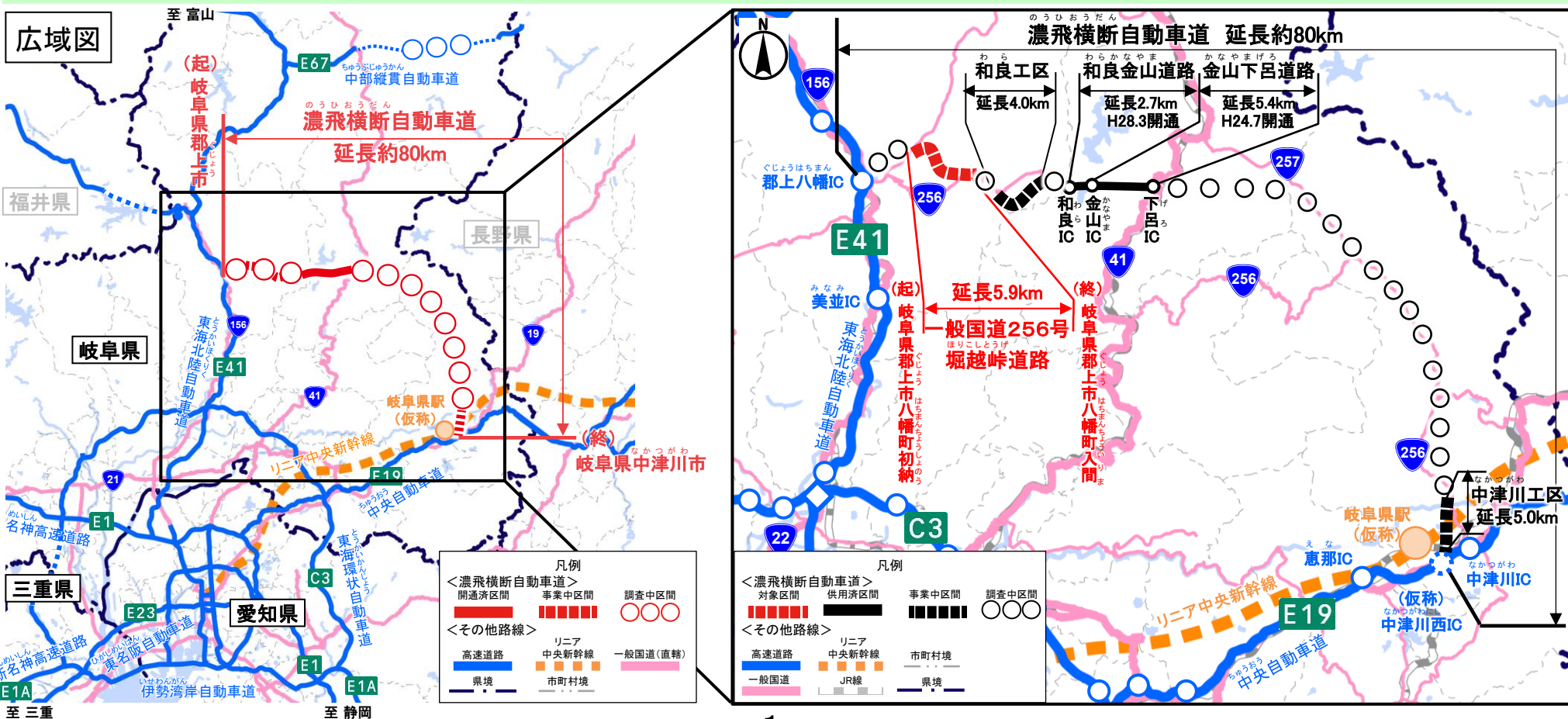
目 次

1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点	P 3
3. 事業費の見直しについて	P 4
4. 費用対効果分析	P 6
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 8
6. 対応方針(原案)	P 8

(1)事業目的

- 濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上市を起点とし、中津川市に至る延長約80kmの高規格道路です。
 ■このうち、一般国道256号堀越峠道路は、岐阜県郡上市八幡町初納から郡上市八幡町入間に至る延長5.9kmの道路です。
 ■本事業は、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を確保するとともに、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、リニア中央新幹線開業効果を広域に波及させるアクセス強化を目的に計画された道路です。

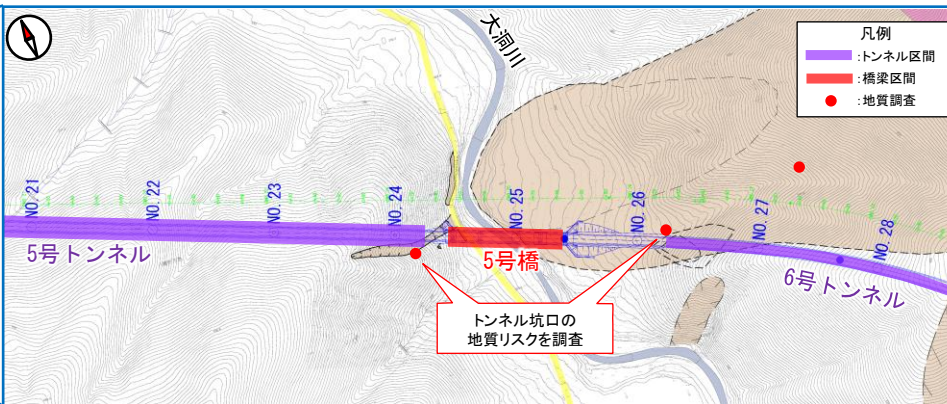
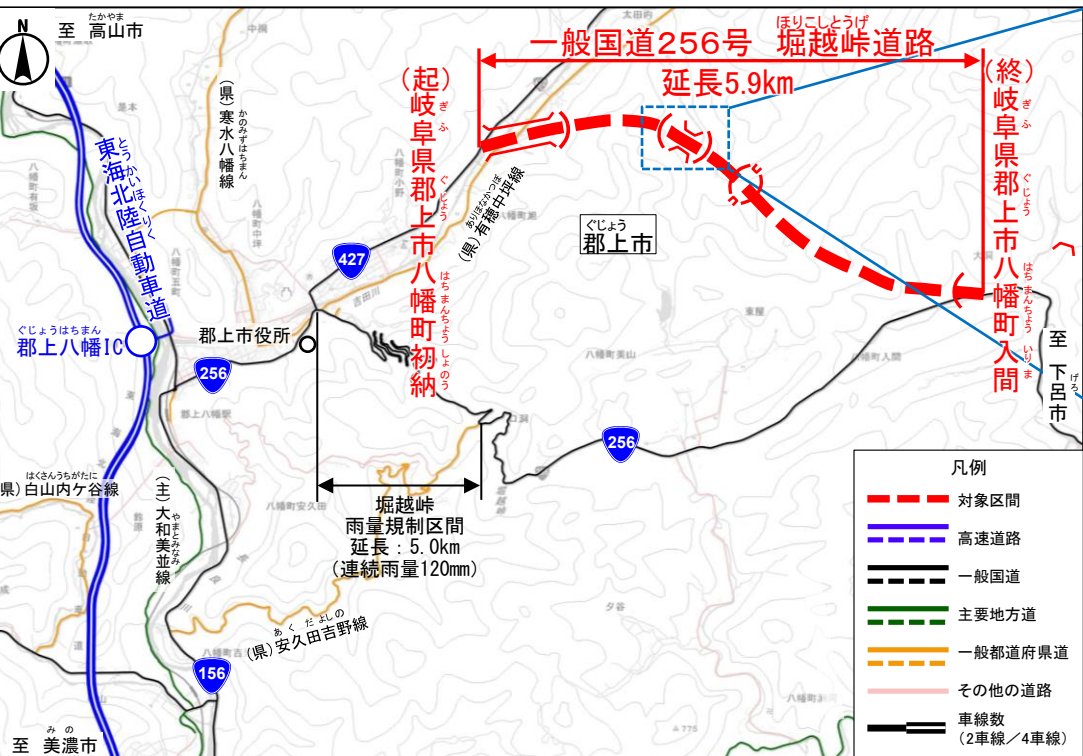
一般国道256号堀越峠道路の全体位置図



2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

- 一般国道256号堀越峠道路は、令和5年度より事業に着手し、測量、地質調査を実施しています。
- 引き続き、早期の工事着手に向けて、調査・設計を推進します。



○地質調査の実施状況



○測量の実施状況



区間	一般国道256号 堀越峠道路		
備考	【用地取得率】		
	—	⇒ 0%	(R5年度新規⇒ R6年度末)
備考	【事業進捗率】		
	—	⇒ 約1%	(R5年度新規⇒ R6年度末)

3. 事業費の見直しについて: 濃飛横断自動車道(堀越峠道路)

■ 事業費増加の要因

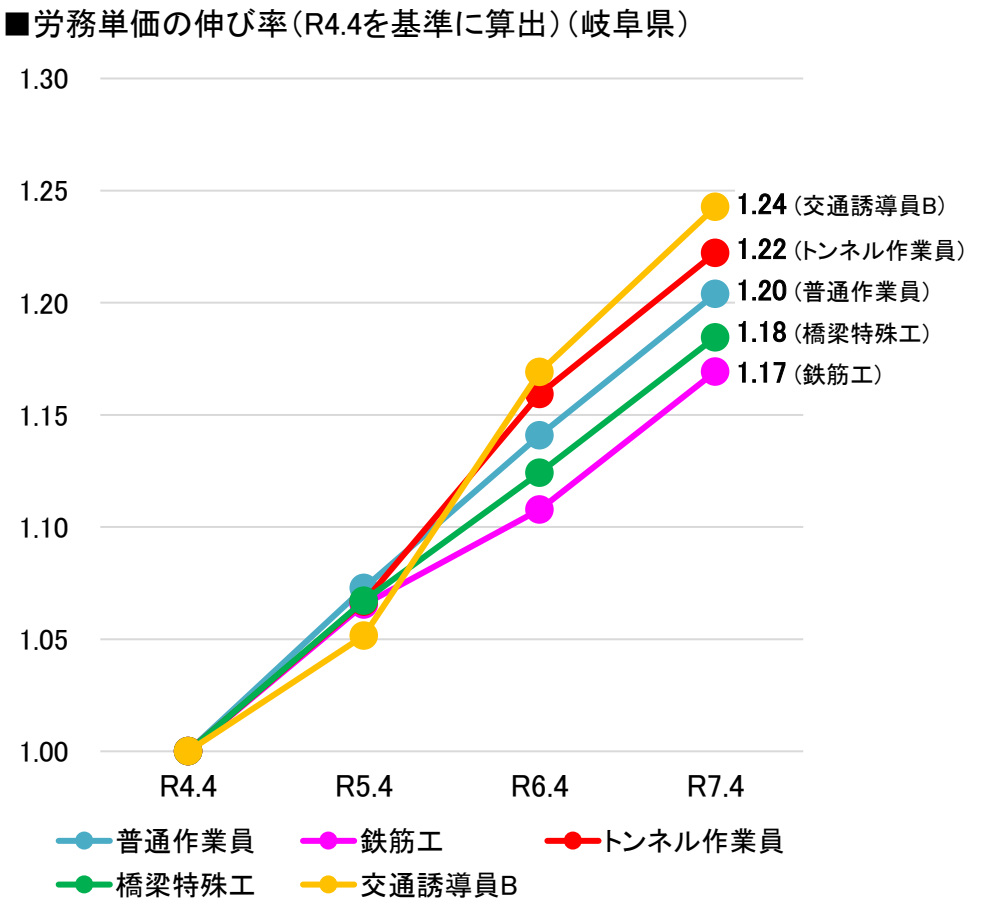
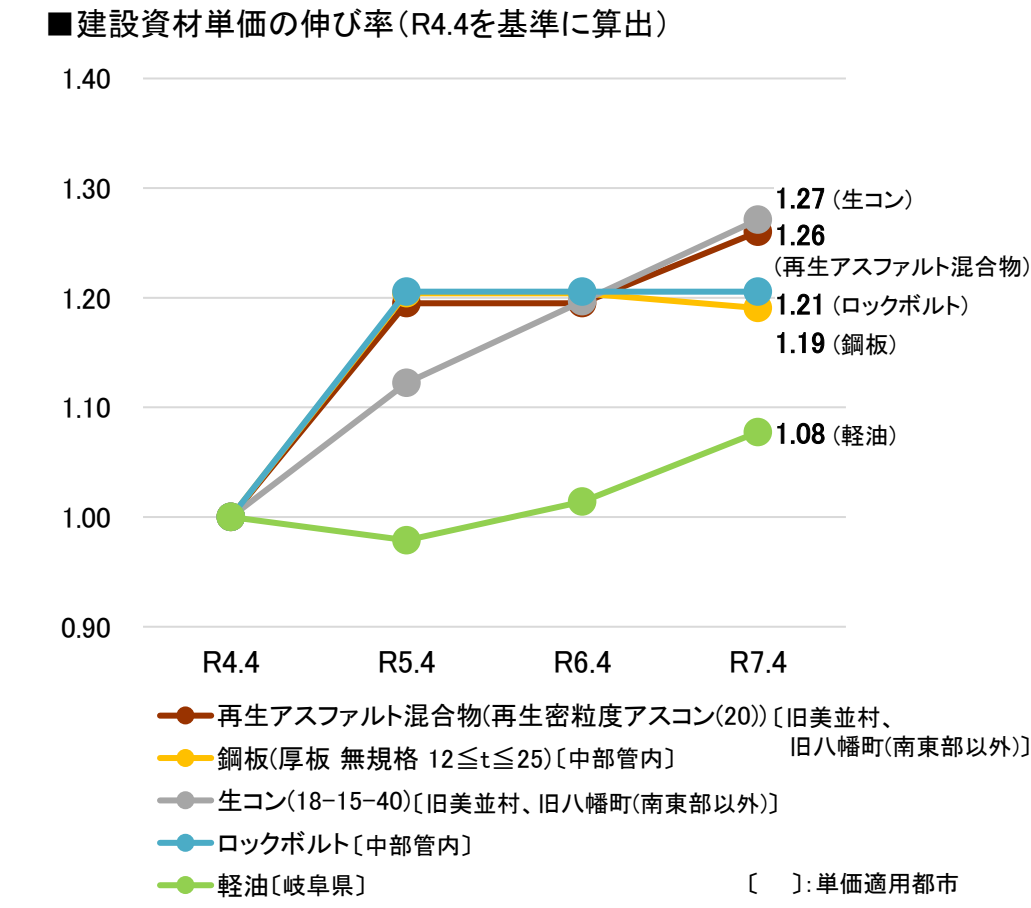
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加..... 合計58億円増額

事業費増額の要因	増額
① 物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■ 建設資機材の上昇によるトンネル、橋梁等の工事費の増加	58億円

3. 事業費の見直しについて: 濃飛横断自動車道(堀越峠道路)

①: 物価上昇による資機材及び労務単価の増加(+58億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回評価時(令和4年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、生コン、ロックボルト、鋼板等の価格が約1.1～1.3倍となっています。
- 労務単価についても、前回評価時から約1.2倍と増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、トンネル、橋梁等の工事費の増加が必要となりました。



5. 費用対効果分析

(1) 3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】濃飛横断自動車道(郡上～中津川)

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R4新規事業採択時評価時)	1,772	118	6.2	1,897	1,288	55	28	1,371	1.4
今回評価時	2,223	171	6.9	2,401	1,517	61	39	1,617	1.5
[参考]社会的割引率2%	3,577	274	12	3,862	1,574	105	109	1,789	2.2
[参考]社会的割引率1%	4,839	370	17	5,226	1,603	148	185	1,936	2.7

【残事業】濃飛横断自動車道(郡上～中津川)

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R4新規事業採択時評価時)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
今回評価時	1,531	105	5.6	1,642	672	51	34	757	2.2
[参考]社会的割引率2%	2,665	188	10	2,863	744	92	100	936	3.1
[参考]社会的割引率1%	3,724	265	14	4,004	781	131	172	1,083	3.7

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3 ～ 1.6
事業費	±10%	1.4 ～ 1.5
事業期間	±20%	1.4 ～ 1.5

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.0 ～ 2.4
事業費	±10%	2.0 ～ 2.4
事業期間	±20%	2.0 ～ 2.2

※1 便益算定に当たってのエリアは、「濃飛横断自動車道」周辺の主要な幹線道路(延長約3,238km)を対象として算出。

※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 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。

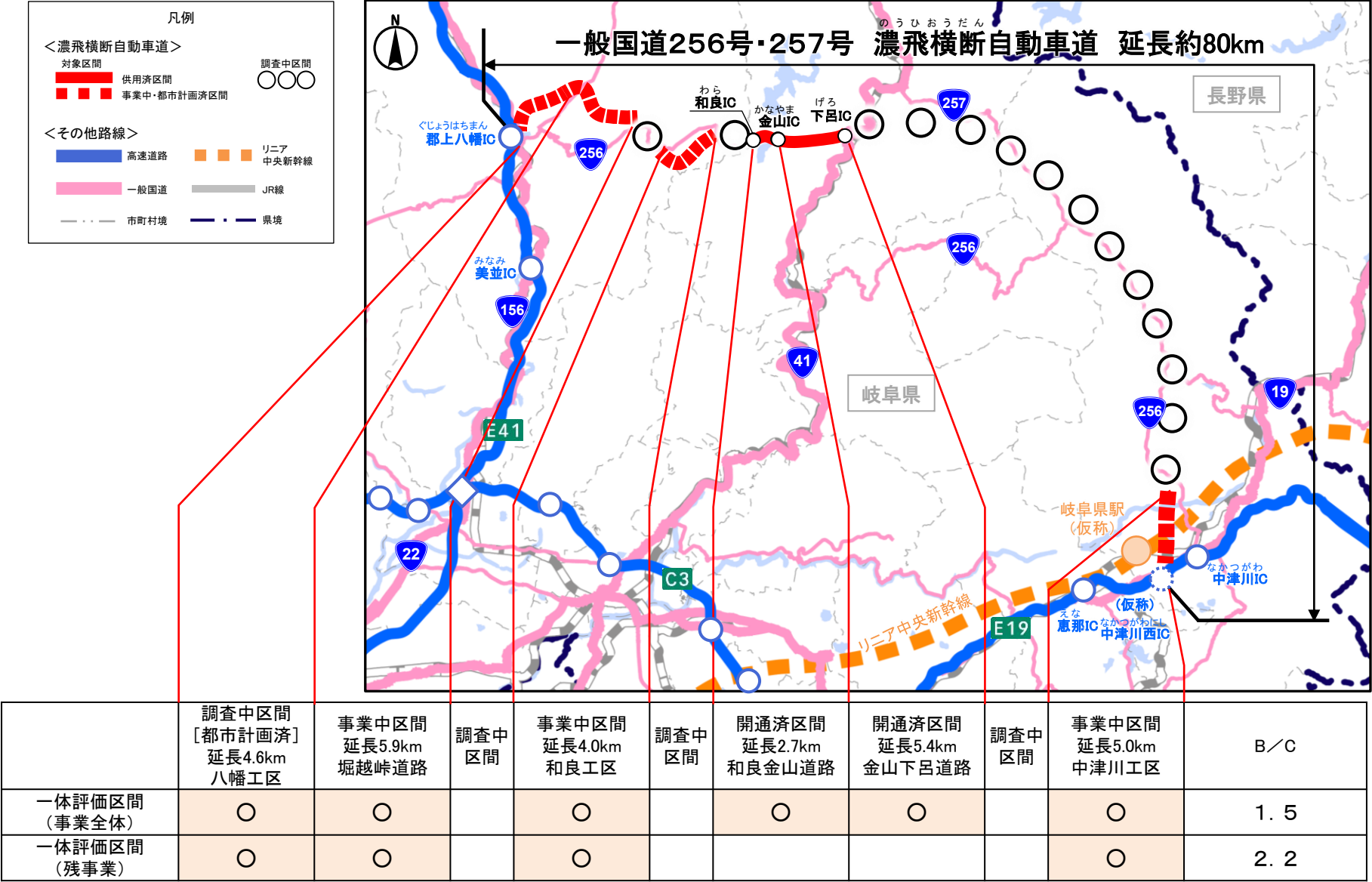
※4 事業区間を堀越峠道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】 0.8 【残事業】 0.8

【前回評価からの変更点】

1. 費用便益分析の基準年次を変更。(R4年度→R7年度)
2. 費用便益分析マニュアルの改定(R4マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
3. 費用便益分析のGDPデフレーターを更新(R4年度→R7年度)
4. 堀越峠道路の事業費増(58億円)

4. 費用対効果分析

(2) 一体評価区間の考え方



○印は費用便益分析の対象

5. 県・政令市への意見聴取結果

■岐阜県の意見（堀越峠道路）

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。

6. 対応方針（原案）

■濃飛横断自動車道（堀越峠道路）の事業を継続する。