

## 【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）	
・公共事業再評価について	・・・ p. 7
1) 道路改築事業（交付金事業分） 「(国) 303号 西横山バイパス工区」	・・・ p. 9
2) 道路改築事業（交付金事業分） 「(主) 豊田多治見線 滝呂バイパス工区」	・・・ p. 17
3) 道路改築事業（道路メンテナンス補助） 「(主) 川島三輪線 藍川橋工区」	・・・ p. 25



令和5年度 再評価対象箇所一覧表 10月12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 年度	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 (R5.3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		用地補償費	工事費等	用地補償費	工事費等	用地補償費									
5	道路改築事業 (交付金事業 分)	(国)303号 西横山ハイパス工 区	揖斐川町	H25	R12	2.65	0.00	0.0%	10,589	6,495	3	61.0%	100.0%	10	・観光交流や産業 振興の推進 ・災害時に有効に 機能するネット ワークの確保	-	・道路ネット ワークの整備 ・事業継続、早 期完成を要望	・環境負荷低 減 ・発少延禽類 への配慮	現場養生土 の流用	1.1 (1.2)	継続	前回 再評価 H30	
6	道路改築事業 (交付金事業 分)	(主)豊田多治見線 滝呂ハイパス工区	多治原市	H9	R17	1.54	0.00	0.0%	2,775	1,118	617	40.0%	99.0%	26	・災害時に有効に 機能するネット ワークの確保 ・産業振興の推進	-	・新たな地域開 発による交通 集中への対応 ・事業継続、早 期完成を要望	環境負荷低 減	現場養生土 の流用	1.1 (1.3)	継続	前回 再評価 H30	
7	道路改築事業 (道路メンテナンス 補助)	(主)川島三輪線 藍川橋工区	岐阜市	H30	R12	1.20	0.00	0.0%	9,499	2,532	502	27.0%	30.0%	5	・災害時に有効に 機能するネット ワークの確保 ・渋滞緩和による 円滑な交通の確 保	-	・道路ネット ワークの整備 ・事業継続、早 期完成を要望	特定天然記 念物への配 慮	現地採取土 の流用	1.2	継続		

費用対効果分析：( )は前回再評価時の投資効果率

令和 5 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	効果の項目	うち貨幣換算する項目 ≧ B ≦	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益</li> <li>・ 走行経費減少便益</li> <li>・ 交通事故減少便益</li> </ul>
		その他項目	
* 費用便益	費用 ≧ C ≦ の算定	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* 現在価値算出のための社会的割引率：4% 基準年次：評価時点 検討年数：50年間 ※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	
	B/C * 費用便益比の基準	原則費用便益比 (B/C) 1.0 以上	

# 令和5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 一般国道303号 西横山バイパス
事業実施箇所	揖斐郡揖斐川町西横山地内 ～揖斐郡揖斐川町坂内坂本地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	令和12年度
再評価の実施基準	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（経過措置）		
事業目的	<p>一般国道303号は、岐阜県岐阜市を起点とし、福井県三方上中郡若狭町に至る延長約109kmの幹線道路である。本工区は、観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的とし、バイパス整備するものである。</p>		
事業概要	<p>事業延長：2,650m 車道幅員：3.00m×2車線                  主要構造物：(仮称)鉄嶺トンネルL=2,420m</p>		
概要図			







# 令和5年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和5年10月12日

岐阜県 県土整備部 道路建設課



## 道路改築事業の整備方針

### 考え方

岐阜県では、平成18年度に策定した「県土整備ビジョン」を踏まえつつ、「**活力**」、「**安心・安全**」を重点目標とし、道路整備に取り組んでいます。

### 重点目標

#### 活力

- 物流・観光、地域経済の持続的発展の基礎となる道路整備
  - ・ 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
  - ・ 高速道路へのアクセス向上

#### 安全・安心

- 災害に強い県土づくりの根幹となる道路整備
- 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ネットワーク確保
  - ・ 雨量規制区間の解消
  - ・ 隘路・線形不良箇所の解消による円滑な交通の確保

# 道路改築事業の整備方針

## 重点施策(令和5年度)

### 地域にあふれる魅力と活力づくり

#### ◇物流・観光を支える道路ネットワークの構築

- 東海環状自動車道西回り区間及びICアクセス道路の整備促進
- 東海北陸自動車道等の4車線化と中部縦貫自動車道の整備促進
- 濃飛横断自動車道の整備推進
- 地域と地域をつなぐ幹線道路等の整備

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

### 健やかで安らかな地域づくり

#### ◇強靱な県土づくり

- 早期復旧を可能とする対策の推進

#### ◇生活を支えるインフラの整備

- 道路・河川・砂防施設の計画的な維持管理の推進

※道路建設課が所管する事業に関するものを抜粋

# 事業再評価 道路改築事業

## 一般国道303号 にしよこやま (西横山バイパス)

県土整備部 道路建設課  
令和5年10月12日



### 位置図 1



## 位置図 2



2

## 事業概要

- ◆ 起 終 点：揖斐郡揖斐川町西横山  
～ 揖斐郡揖斐川町坂内坂本
- ◆ 全体延長：2,650m（トンネル延長：2,420m）
- ◆ 総事業費：約106億円
- ◆ 事業着手：平成26年度
- ◆ 完成予定：令和12年度
- ◆ 幅 員：車道 3.00m×2車線、歩道なし
- ◆ 道路規格：第3種第3級



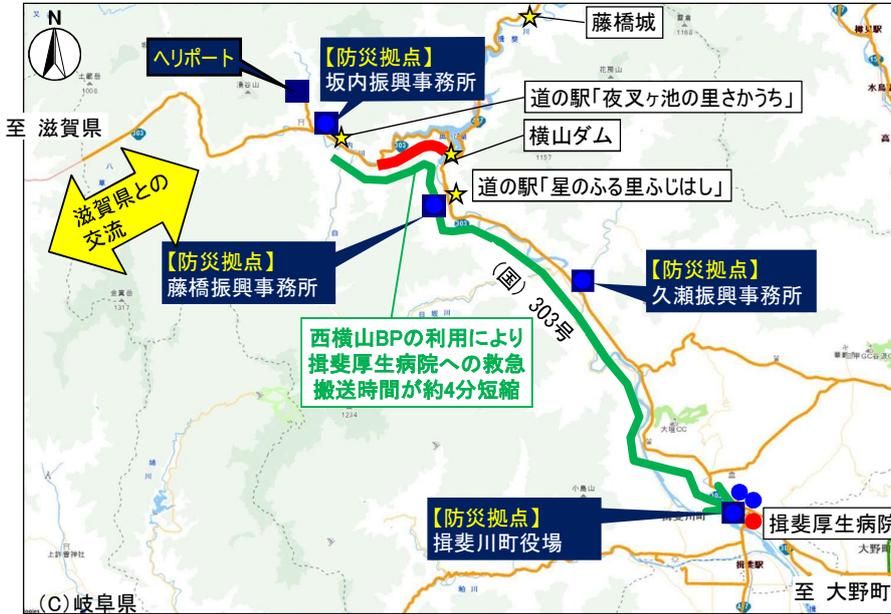
3

# 事業の目的

活力：観光交流や産業振興の推進

安全・安心：災害時に有効に機能するネットワーク確保

- 岐阜県と滋賀県ネットワークが強化されアクセス性が向上し地域間の観光交流や産業振興の推進に期待
- 西横山バイパスの整備により、緊急輸送時間が4分短縮
- 災害時のネットワーク強化による救急救命率の向上が期待



## 周辺観光地の様子



### 【凡例】

- 事業区間
- 第二次緊急輸送道路
- 防災拠点
- ★ 観光施設
- 医療施設
- 行政機関

# 事業の目的

安全・安心：災害時に有効に機能するネットワーク確保

- 現道は、落石や法面崩壊による通行止めや通行規制が度々発生
- 西横山バイパスの整備により、緊急輸送道路の機能を強化



# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆道路ネットワークの整備

- 東海環状自動車道では、岐阜県と三重県とを結ぶ西回り区間の整備が進められている
- 一般国道417号では、地域の道路網強化に寄与する冠山峠道路が供用開始予定

<東海環状自動車道（西回り）>



<一般国道417号冠山峠道路>



6

## 事業の進捗状況

全体進捗率 61%\*

用地補償進捗率 100%\*

工事進捗率61%\*

※ 令和5年度末事業費ベース



7

# 事業の施工状況



起点部付近の状況



終点部付近の状況

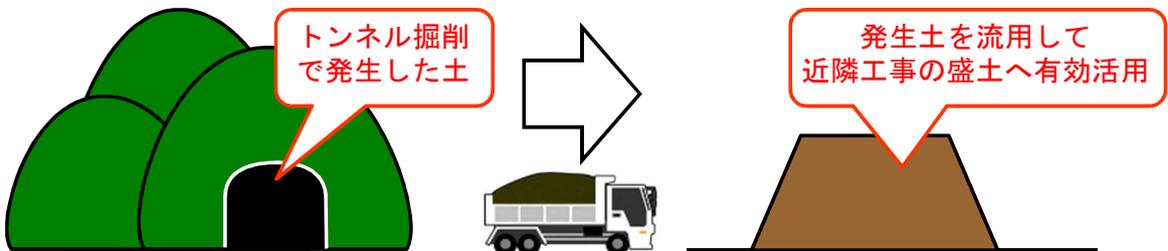
- ・起点部は、トンネル坑口工とその周囲を保護する法枠工、落石対策工を施工済み
- ・終点部は、坑口上部の法面对策工を施工済みであり、現在は、トンネル坑口付近の道路拡幅を実施中
- ・トンネル区間は1期工事(850m)、2期工事(800m)を施工済。今年度、3期工事(770m)に着手予定



## コスト縮減の取り組み

### ◆現場発生土の有効活用

■ (仮称) 鉄嶺トンネル掘削による発生土 (I 期工事分 5 万 m<sup>3</sup>、II 期工事分 4 万 m<sup>3</sup>) を近隣工事の盛土に流用 (有効利用) することにより、残土処理費の約 3.5 億円を削減



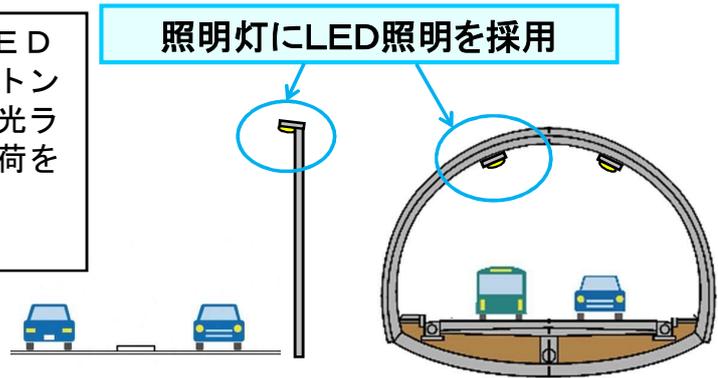
I 期	残土 約5万m <sup>3</sup>	×	処理単価 3,000円/m <sup>3</sup>	=	残土処理費 約3.5億円
II 期					

約3.5億円のコスト縮減

## 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照明をトンネル両坑口付近及びトンネル内部の照明灯に採用し、蛍光灯を用いた場合に比べ環境負荷を低減



### ◆希少猛禽類に配慮した工事を実施

■当地域には希少猛禽類「クマタカ（環境省絶滅危惧ⅠB類、岐阜県絶滅危惧Ⅱ類）」が生息  
 ■学識経験者のアドバイスを受けながら事業を進めている  
 ■トンネル3期工事は、終点側（坂内側）に生息するクマタカに配慮して起点側から掘削を実施予定  
 ■施工中はモニタリングを実施している



10

## 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 98%
- 走行経費減少便益 ..... 効果全体の約 2%
- 交通事故減少便益 ..... 効果全体の約 1%

### 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1$$

前回再評価時  
(H30年度)  
1.2

※費用便益分析マニュアル(R4.2 国土交通省)に基づき算出

11

## 対応方針（案）

○一般国道303号西横山バイパスの完成は、観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保に寄与する。

○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5年度第3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 一般国道303号 西横山バイパス

■事業内容

延長L=2.65km、車道幅員3.00m×2車線、歩道なし

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H30)	(基準年：R5)	
事業期間		H26～R12	H26～R12	
費用 (億円)	事業費	51.6	45.9	
	維持管理費	2.10	1.30	
	合計(C)	53.7	47.2	現道の防災対策費を考慮
効果 (億円)	走行時間短縮便益	58.8	48.9	
	走行経費減少便益	2.8	0.7	
	交通事故減少便益	0.2	0.1	
	合計(B)	61.8	49.7	
費用対効果分析結果(B/C)		1.2	1.1	

※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/R4.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・工事経費率の上昇に伴う増額や労務費・資材費の増額により事業費が増加した。【約43.5億円】
- ・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。【約8億円】
- ・バイパス未整備時の現道の防災対策費用の考慮により減少した【▲約58億円】

【便益の主な変化要因】

- ・費用便益分析マニュアルの改訂(R4年2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。【約0.4億円】
- ・評価基準年の更新(H30→R5)により、現在価値化した便益が増加した。【約10億円】
- ・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【▲約22.5億円】

【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1.2から1.1に減少したが、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

## 主要地方道 豊田多治見線

### たきろ (滝呂バイパス)

県土整備部 道路建設課  
令和5年10月12日



## 位置図



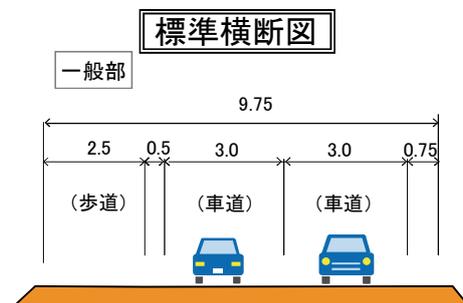
## 位置図 2



2

## 事業概要

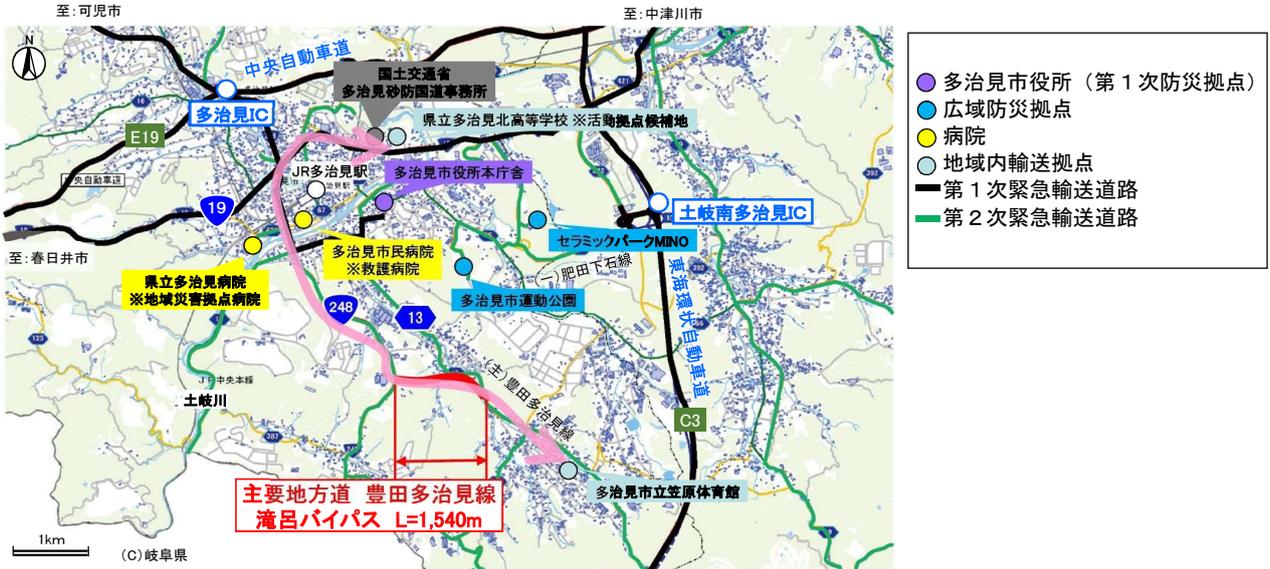
- たじみ おおはたちょう たじみ たきろちよう
- ◆起 終 点：多治見市大畑町～多治見市滝呂町
  - ◆全体延長：1, 540m
  - ◆総事業費：約28億円
  - ◆事業着手：平成9年度
  - ◆完成予定：令和17年度
  - ◆道路規格：第3種第3級
  - ◆幅 員：車道：3.0m×2車線  
歩道：2.5m（片側）



# 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) 豊田多治見線は、東濃圏域のみならず、岐阜・愛知県を結ぶ**第2次緊急輸送道路**に指定され、整備により緊急輸送機能が向上
- 災害医療拠点や広域防災拠点などを結び、広域的な防災を支援

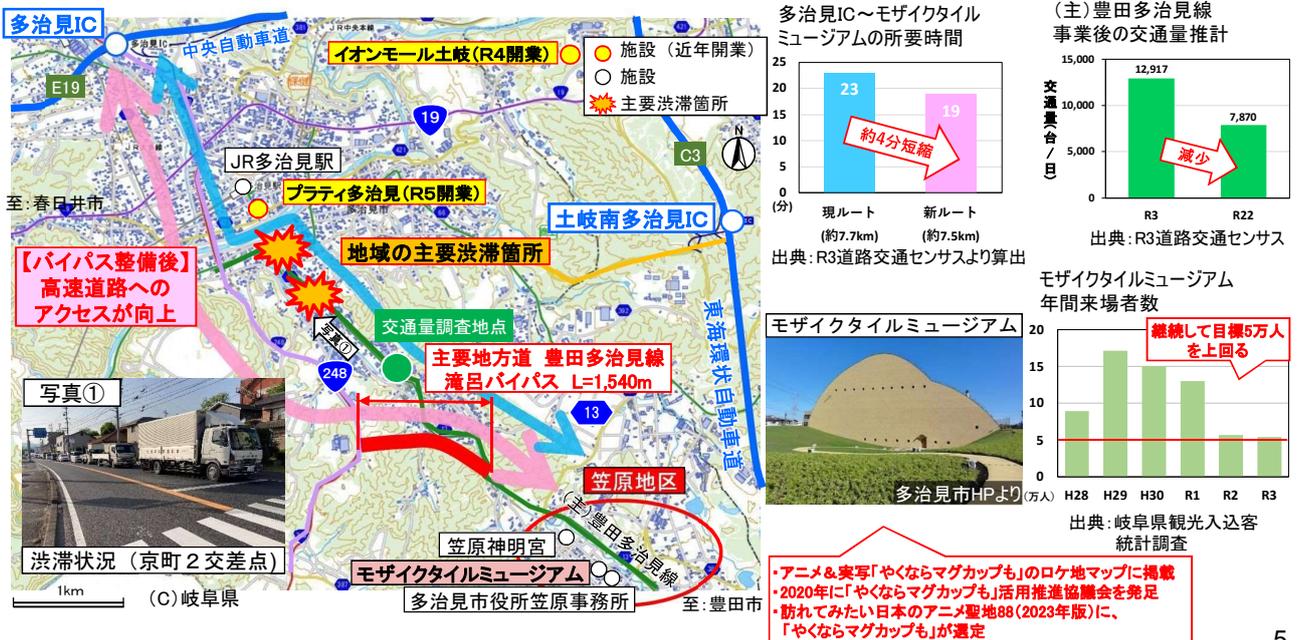


4

# 事業の目的②

活力：観光交流や産業振興の推進

- バイパス整備により中央自動車道 多治見ICへのアクセスが向上
- 観光施設へのアクセス強化により、**地域の活性化に寄与**

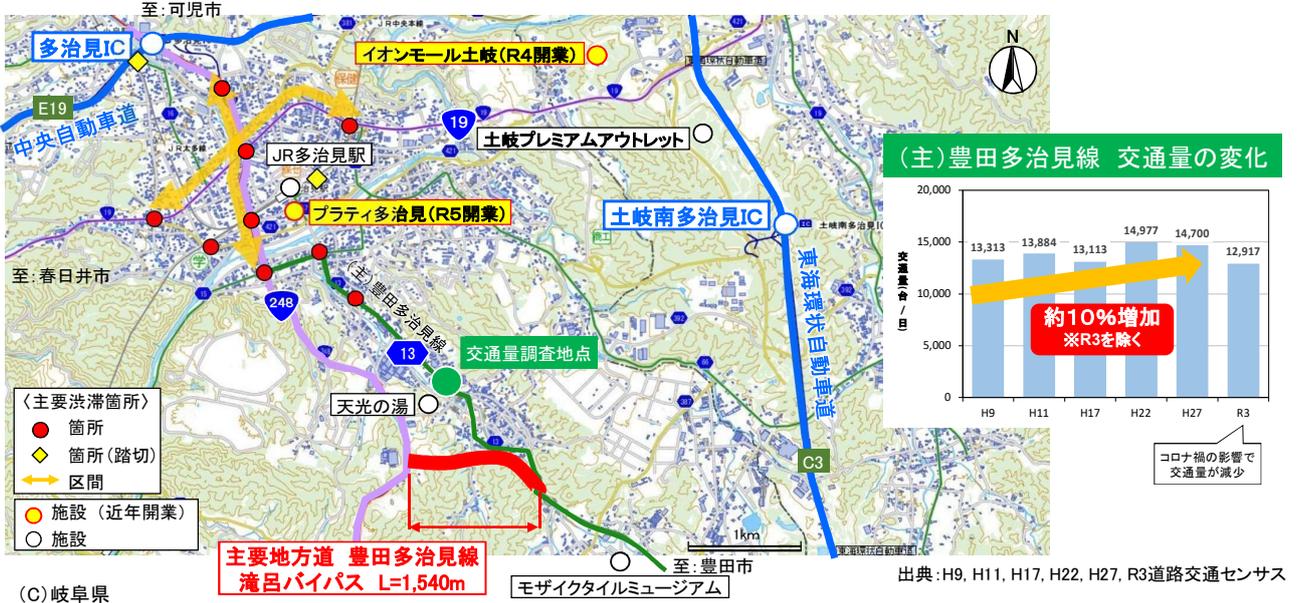


5

# 事業を巡る社会経済情勢の変化

◆新たな地域開発による交通集中への対応

■近年、大規模な商業施設（イオンモール土岐、プラティ多治見）が開業し、周辺の交通量増加が見込まれる



6

# 事業の進捗状況

全体進捗率 40%\*

用地補償進捗率99%\*

工事進捗率23%\*

※ 令和5年度末事業費ベース



写真①:(主)豊田多治見線 現道の状況



写真②:一級河川芝草川の渡河部周辺



写真③:終点:(主)豊田多治見線との接続予定箇所



7

# 事業の施工状況



写真①: 滝呂バイパス(終点: 多治見市滝呂町側)



写真②: 滝呂バイパス(終点: 多治見市滝呂町側)

- ・令和3年度から工事に着手し、滝呂バイパスの終点側から土工を施工中
- ・残る未買収の用地について、引き続き用地交渉を実施中

8

## コスト縮減の取り組み

### ◆現場発生土の有効利用

- 発生土の一部について、近隣事業への流用の調整を図る
- 近隣事業へ流用することによって残土処分費について縮減できる



**コスト縮減額: 約1.25億円**

9

## 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、蛍光灯を用いた場合に比べ環境負荷を低減



10

## 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 89%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 9%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 3%

### 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 (\text{全体})$$

前回再評価時  
(H30年度)  
1.3 (全体)

※費用便益分析マニュアル(R4.2 国土交通省)に基づき算出

11

## 今後の方針(案)

○滝呂バイパスの完成は、災害時に有効に機能するネットワークの確保、高速道路へのアクセス向上に大きく寄与する。

○地元住民、多治見市から滝呂バイパスの早期完成・事業促進の強い要望がある。



**= 供用に向け、事業継続 =**

令和5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「(主) 豊田多治見線 滝呂バイパス」

■事業内容

延長L=1.54km、車道幅員3.00m×2車線、歩道幅員2.5m（片側）

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H30)	(基準年：R5)	
事業期間		H9～R14	H9～R17	
費用 (億円)	事業費	25.4	30.0	
	維持管理費	0.6	0.7	
	合計（C）	26.0	30.7	
	効果 (億円)	31.6	28.8	
	走行経費減少便益	2.2	2.8	
	交通事故減少便益	0.2	0.8	
	合計（B）	34.1	32.5	
費用対効果分析結果（B/C）		1.3	1.1	

※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/R4.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・評価基準年次の更新により、現在価値化した事業費が増加した。【6.8億円】
- ・事業期間の延長に伴い、現在価値化した事業費が減少した。【▲2.1億円】

【便益の主な変化要因】

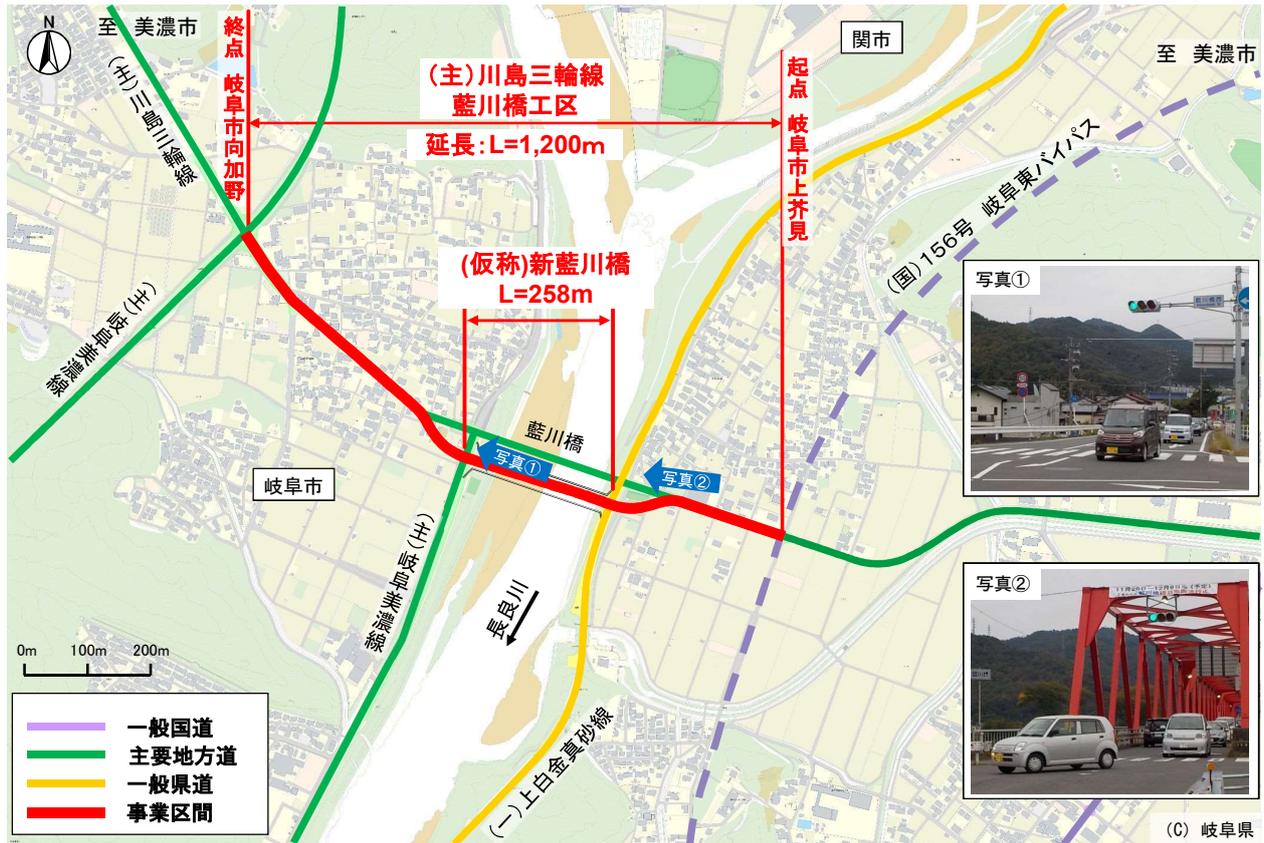
- ・評価基準年次の更新により、現在価値化した便益が増加した。【6.2億円】
- ・事業期間が延長されたことに伴い便益が減少した。【▲4.9億円】
- ・使用OD表の変更に伴い計画交通量が減少し、便益が減少した。【▲2.8億円】

【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1.3から1.1に減少したが、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。



## 位置図 2

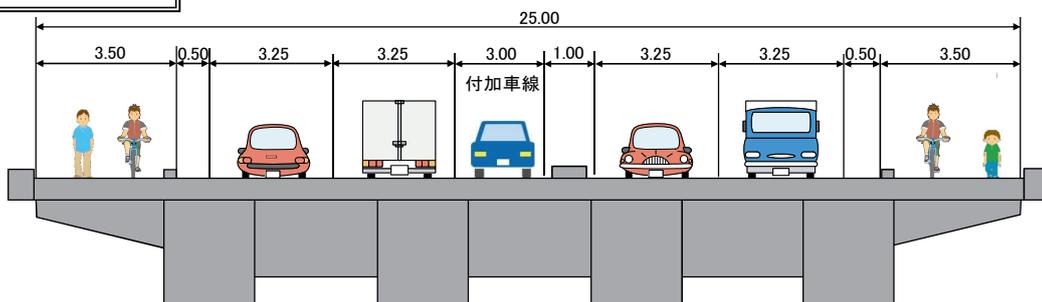


2

## 事業概要

- ぎふしかみあくとみ ぎふしむかいかの
- ◆起 終 点：岐阜市上芥見～岐阜市向加野
  - ◆全体延長：1,200m（うち橋梁258m）
  - ◆総事業費：約95億円
  - ◆事業着手：平成31年度
  - ◆完成予定：令和12年度
  - ◆道路区分：第3種2級
  - ◆幅 員：車道 3.25m×4車線  
：歩道 3.50m（両側）

### 標準横断図



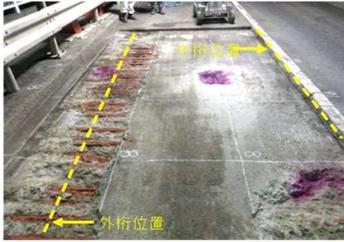
3

# 事業の目的①

安心・安全：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- 藍川橋は昭和43年の建設から55年が経過し、老朽化が顕著化
- 橋梁の機能を維持し安全・安心な通行を確保するため、抜本的な対策が必要

## H28.11 補修工事の状況



床板(上面)：土砂化、鉄筋腐食



床板(上面)：脆弱部の補修状況

## 老朽化の状況



横桁の腐食(孔開き)、防食機能の劣化



床版の鉄筋露出



床版のひびわれ、遊離石灰

平成30年度橋梁点検：判定Ⅲ

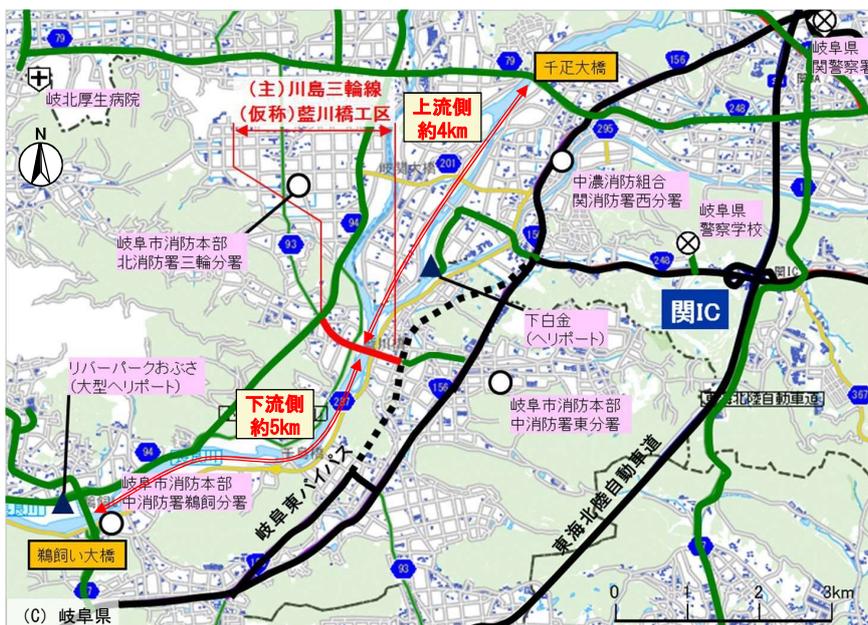
(判定Ⅲ) 早期措置段階  
道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態

※岐阜県橋梁点検マニュアルより(R2.3)

# 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

- 主要地方道川島三輪線藍川橋工区は「第2次緊急輸送道路」に指定され、災害時の救援活動や支援物資輸送のために重要な路線
- 本工区の整備により岐阜市北部地域の災害時における円滑な救援活動に寄与する



周辺の長良川を渡河する緊急輸送道路上の橋梁  
上流の千足大橋は約4km  
下流の鶴飼い大橋は約5km

藍川橋は災害時の道路ネットワークとして大きな役割を担う

## 事業の目的②

### 活力：渋滞緩和による円滑な交通の確保

- 藍川橋は長良川を渡河する橋梁であり、交通集中により平日の朝晩を中心に慢性的な渋滞が発生
- 本工区の整備により渋滞が緩和され、交通の円滑化が期待できる

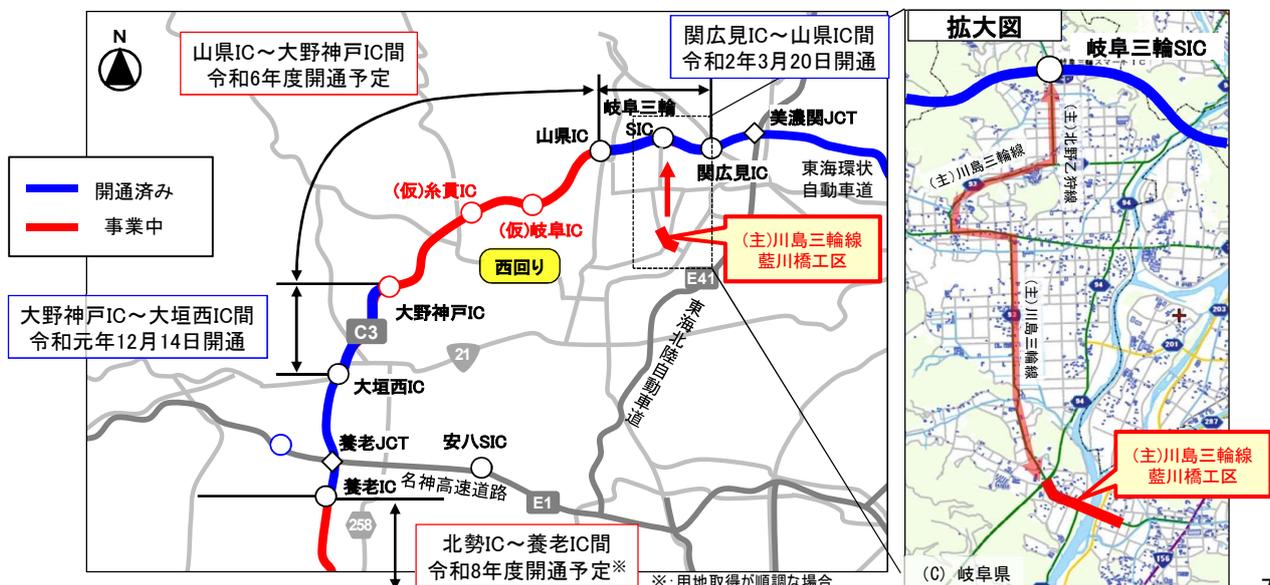


6

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化①

### ◆道路ネットワークの整備

- 東海環状自動車道（西回り区間）において、令和6年度までに山県IC～大野神戸IC間、令和8年度までに北勢IC～養老ICが開通し、全線が開通
- 東海環状自動車道 岐阜三輪SICへのアクセス道路としても機能する

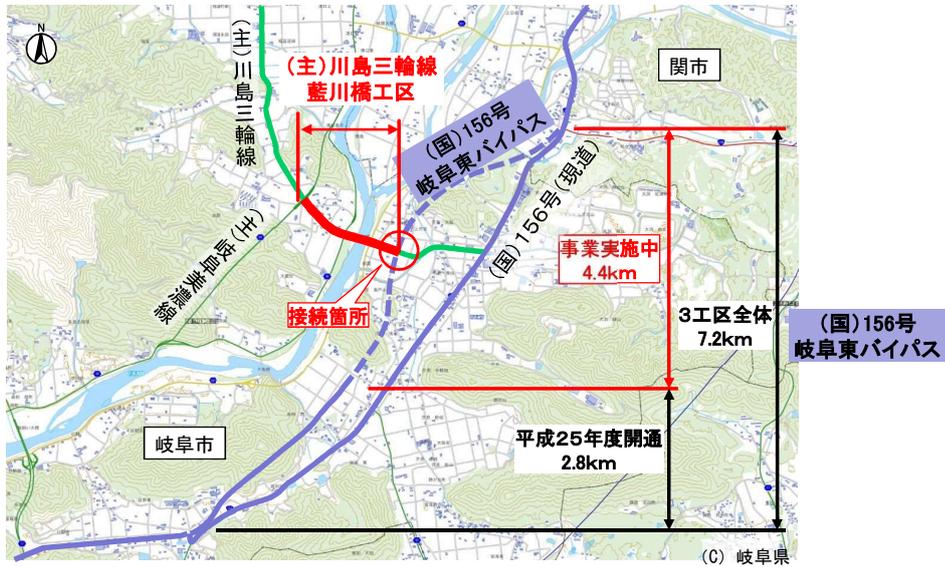


7

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化②

## ◆国道156号岐阜東バイパスの整備促進

- 国土交通省岐阜国道事務所で（国）156号岐阜東バイパスの整備が進められており、これまでに2.8km区間が開通済
- 川島三輪線藍川橋工区と接続する計画となっており、岐阜東バイパスと一体的に整備を進めることで、岐阜市北部と関市周辺の渋滞緩和の相乗効果が期待される



8

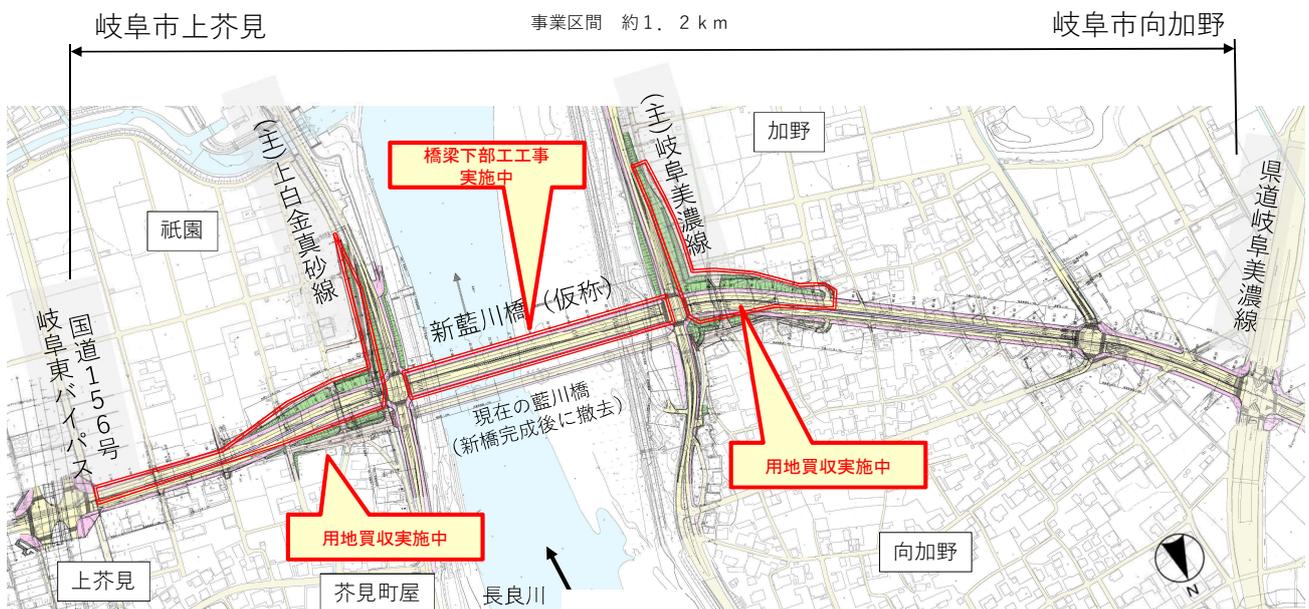
# 事業の進捗状況①

全体進捗率 27%

用地補償進捗率 30%

工事進捗率 26%

※ 令和5年度末事業費ベース



9

## 事業の進捗状況②

- 藍川橋は令和2年度より下部工工事に着手し、令和4年度末時点でA2橋台およびP3橋脚が完成
- 現在、P2橋脚工事を実施中



10

## コスト縮減の取り組み

### ◆ 仮設盛土に現地採取土砂を流用

- 仮設盛土に現地採取土砂を利用し、工事費を縮減
- 縮減額：約2,400万円



約2,400万円のコスト縮減

11

# 自然環境への配慮

## ◆オオサンショウウオに配慮した取組

- 設計段階の生息状況調査により、オオサンショウウオ（国の特定天然記念物）の生息が確認されている
- 工事着手前に現地調査を行い、オオサンショウウオが発見された場合、工事区間外へ避難させる対策を行っている
- 水面上の作業で、水質汚濁が懸念される工事においては、仮棧橋、汚濁防止フェンスを設置するなど濁水防止対策を行っている



工事着手前の現地調査



仮棧橋、汚濁防止フェンスの設置状況

12

# 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 90%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 9%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

## 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

13

## 今後の方針

○藍川橋の架け替えは、円滑な交通の支援、災害時に有効に機能するネットワークの確保に大きく寄与する。

○地元住民および関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**＝供用に向け、事業継続＝**

令和5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

【道路改築事業】 「川島三輪線 藍川橋工区」

■事業内容

延長L=1,200m、幅員3.25m×4車線

■費用対効果分析結果

区分		新規事業採択時	今回	備考
		(基準年：H30)	(基準年：R5)	
事業期間		H31～R12	H31～R12	
費用 (億円)	事業費	68.8	78.8	
	維持管理費	0.9	1.0	
	合計(C)	69.7	79.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	79.4	84.2	
	走行経費減少便益	4.4	8.8	
	交通事故減少便益	0.5	0.2	
	合計(B)	84.3	93.2	
費用対効果分析結果(B/C)		1.2	1.2	

※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／国交省道路局 都市局/R4.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

・費用を現在価値化する際の基準年を平成30年度(前回)から令和5年度(今回)に更新したことによる影響【10.1億円】

【便益の主な変化要因】

・費用便益分析マニュアルの改訂(R4.2)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。【5.4億円】  
・使用OD表の変更に伴い計画交通量が増加し、便益が増加した。【3.5億円】

【費用対効果分析結果の変化】

・費用対効果分析結果は、新規事業採択時と同様1.2と費用便益比は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。