

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 <small>あさひかわ もんべつ</small> 旭川・紋別自動車道（一般国道450号） <small>まるせつぶ えんがる</small> 丸瀬布遠軽道路	事業区分	一般国道 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自：北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸 <small>ほつかいどうもんべつ えんがるちようまるせつぶみなみまる</small> 至：北海道紋別郡遠軽町豊里 <small>ほつかいどうもんべつ えんがるちようとよさと</small>	延長 18.0 km				
事業概要 旭川・紋別自動車道は、比布町を起点として愛別町、上川町、遠軽町、湧別町を經由し、紋別市に至る延長約130kmの一般国道の自動車専用道路である。 このうち丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による地域間の連絡機能強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化の支援を目的とした、丸瀬布ICから遠軽豊里IC（仮称）に至る、延長18.0kmの事業である。					
H18年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H19年度用地補償着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約492億円	事業進捗率	約53%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	6,600～6,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 187/530億円 (事業費：141/484億円) 維持管理費：46/46億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 594/594億円 (走行時間短縮便益：474/474億円) (走行経費減少便益：82/82億円) (交通事故減少便益：38/38億円)	基準年 平成27年
	(残事業)	3.2			
感度分析の結果 <small>事業全体および残事業について感度分析を実施</small> 【事業全体】交通量：B/C=0.97～1.3(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.8～3.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=3.0～3.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.1～3.3(事業期間±20%)					
事業の効果等 事業の必要性及び効果					
①主要都市間の利便性向上 ・道北圏の主要都市である旭川市と遠軽町の所要時間短縮により、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②物流通利便性向上 ・オホーツクで水揚げされたホタテの流通利便性向上が期待される。 ・オホーツクで飼育された生体牛の流通利便性向上が期待される。 ③安全性向上 ・走行環境の向上により、道路交通の安全性向上が期待される。 ・エゾシカロードキルの事故減少による道路利用者の安全性の向上が期待される。 ④観光地への利便性向上 ・年間を通じてオホーツク圏の観光地への速達性及び安全性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・高度な医療機能を有する旭川市への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥血液搬送の安定性向上 ・血液製剤供給の安定性向上が期待される。 ⑦都市間バスの利便性向上 ・都市間バスの安定性及び快適性が確保され、バス利用者の利便性向上が期待される。 ⑧災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模災害時において住民の避難路を確保するとともに、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量2,113(t-CO2/年)の削減が期待される。					

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 <small>あさひかわとかち</small> 旭川十勝道路（一般国道38号） <small>ふらの</small> 富良野道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局	
起終点 自： <small>ほっかいどうふらの</small> 北海道富良野市字学田三区 <small>がくてんさんく</small> 至： <small>ほっかいどうふらの</small> 北海道富良野市字上五区 <small>かみごく</small>	延長 8.3 km		
事業概要 旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等を目的とした、富良野市字学田三区から字上五区に至る延長8.3kmの事業である。			
H14年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H15年度用地着手	H18年度工事着手
全体事業費	約437億円	事業進捗率	70%
計画交通量	9,600～9,900台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.04	総費用： <small>(残事業)/事業全体</small> 107/485億円 事業費：77/455億円 維持管理費：31/31億円
	(残事業)	4.7	
総便益： <small>(残事業)/事業全体</small>		507/507億円	
基準年：		平成27年	
(走行時間短縮便益：418/418億円) (走行経費減少便益：67/67億円) (交通事故減少便益：22/22億円)			
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.0～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.0～1.0（事業期間±20%）			
【残事業】交通量：B/C=4.2～5.2（交通量±10%） 事業費：B/C=4.5～5.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=4.7～4.8（事業期間±20%）			
事業の効果等 事業の必要性及び効果			
①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市の所要時間が夏期で4分（冬期は9分）短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。			
②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、主要渋滞区間の解消などによる交通混雑の緩和が期待される。			
③主要な観光地への利便性向上 ・確実性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。			
④物流の利便性向上 ・富良野・美瑛地域から札幌市や道外へ出荷される青果物（にんじん、たまねぎ等約33,000t/年）の流通利便性向上が期待される。			
⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。			
⑥道路交通の安全性向上 ・富良野市街地に集中する交通の分散が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。			
⑦地域連携プロジェクトの支援 ・観光庭園間の速達性の高い移動経路が確保され、地域連携による観光振興への支援が期待される。			
⑧救急搬送の安定性向上 ・搬送時間の短縮とともに、冬期の視程障害が緩和され、救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。			
⑨CO ₂ 排出量の削減 ・自動車からのCO ₂ 排出量3,329（t-CO ₂ /年）の削減が期待される。			

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：

富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路（中富良野町～富良野市間）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、より一層、効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針について、北海道開発局案を妥当と判断する。

なお、道路事業の総事業費の設定に当たっては、当初調査の充実や地質変動リスクの適切な反映などについて検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が十勝清水IC～夕張ICまで開通
- ・シーニックバイウェイ北海道大雪・富良野ルート指定
- ・富良野・美瑛広域観光圏整備実施計画認定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率70%となっている。
(平成27年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

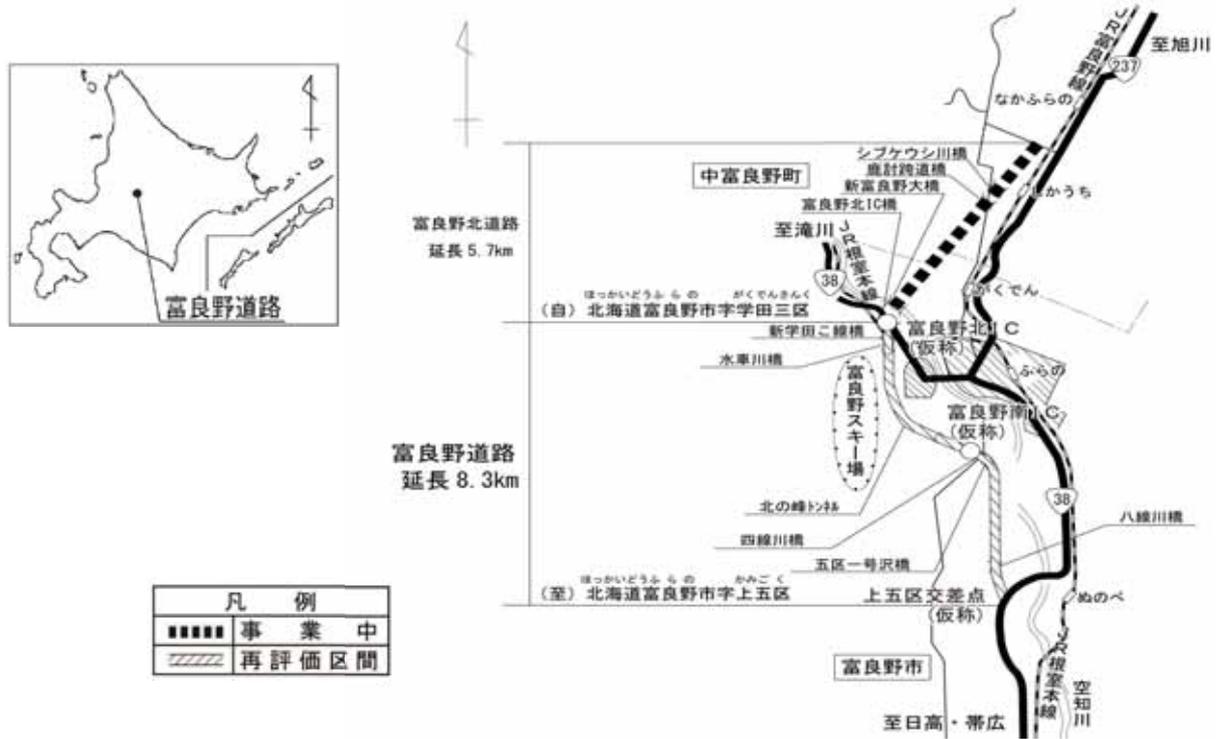
・トンネル掘削パターンの変更、トンネル補助工法及びトンネル止水注入工の追加、舗装工の変更により事業費が増加している。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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、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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 <small>あさひかわとかち</small> 旭川十勝道路（一般国道237号） <small>ふらののきた</small> 富良野北道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自： <small>ほっかいどうそらち なかふらの なかふらの</small> 北海道空知郡中富良野町字中富良野 至： <small>ほっかいどうふらの がくでんさんく</small> 北海道富良野市字学田三区	延長 5.7 km				
事業概要 旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等を目的とした、中富良野町字中富良野から富良野市字学田三区に至る延長5.7kmの事業である。					
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H22年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	約176億円	事業進捗率	25%		
計画交通量	5,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 147/155億円 事業費：131/139億円 維持管理費：16/16億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 175/175億円 (走行時間短縮便益：144/144億円) (走行経費減少便益：17/17億円) (交通事故減少便益：13/13億円)	基準年 平成24年
	(残事業)	1.2			
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.0~1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=1.1~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.3（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市の所要時間が夏期で7分（冬期は14分）短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、夏期渋滞時に字中富良野から字学田三区にて14分短縮されるとともに、主要渋滞区間の解消などによる交通混雑の緩和が期待される。 ③主要な観光地への利便性向上 ・夏期渋滞時に字中富良野から字上五区にて22分短縮されるなど、確実性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 ・富良野・美瑛地域から札幌市や道外へ出荷される青果物（にんじん、たまねぎ等約33,000t/年）の流通利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 ・富良野市街地に集中する交通の分散が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦地域連携プロジェクトの支援 ・観光庭園間の速達性の高い移動経路が確保され、地域連携による観光振興への支援が期待される。 ⑧CO ₂ 排出量の削減 ・自動車からのCO ₂ 排出量1,989（t-CO ₂ /年）の削減が期待される。					

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：

富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

地域ネットワークの構築により、富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野・美瑛地域の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成など、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路（中富良野町～富良野市間）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、引き続き効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針について、北海道開発局案を妥当と判断する。

なお、道路事業の総事業費の設定に当たっては、当初調査の充実や地質変動リスクの適切な反映などについて検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が十勝清水IC～夕張ICまで開通
- ・シーニックバイウェイ北海道大雪・富良野ルート指定
- ・富良野・美瑛広域観光圏整備実施計画認定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率31%、事業進捗率25%となっている。
(平成27年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

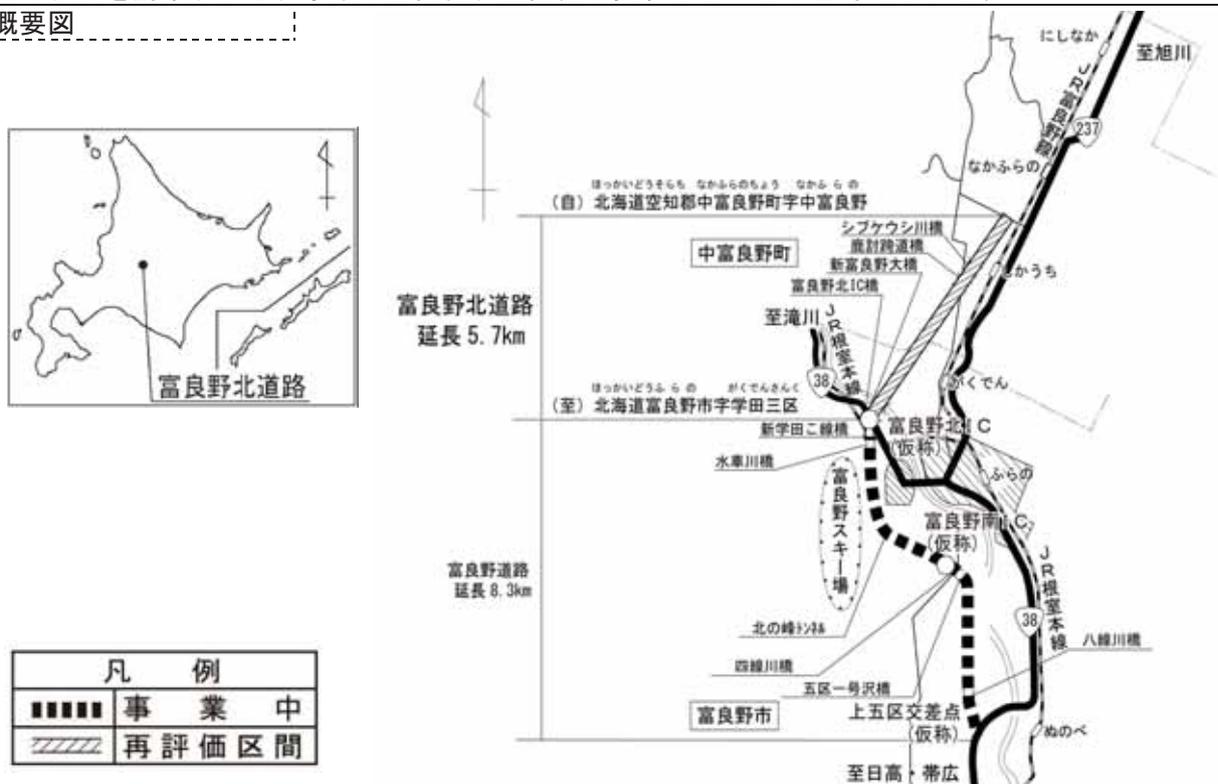
施設の構造や工法の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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、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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名： <small>どうおうけんれんらくどうろ</small> 道央圏連絡道路（一般国道337号） <small>ながぬまなんぼろ</small> 長沼南幌道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局		
起終点：自： <small>ほつかいどうゆうばり</small> 北海道夕張郡長沼町東10線 至： <small>ほつかいどうそらちなんぼろみなみせん</small> 北海道空知郡南幌町南15線	延長	14.6 km		
事業概要： 道央圏連絡道路長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、北海道縦貫自動車道、北海道横断自動車道と連携し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援を目的とした延長14.6 kmの事業である。				
H23年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地着手	H一年度工事着手	
全体事業費	約240億円	事業進捗率	5% 供用済延長	0.0 km
計画交通量	10,000台/日～18,500台/日			
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 3.0 (残事業) -	総費用： (残事業)/(事業全体) - / 231億円 (事業費：-/177億円) (維持管理費：-/53億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) - / 696億円 (走行時間短縮便益：-/474億円) (走行経費減少便益：-/148億円) (交通事故減少便益：-/73億円)	基準年 平成22年
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C= 2.6～3.1（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C= - 事業費：B/C= 2.8～3.3（事業費±10%） 事業費：B/C= - 事業期間：B/C= 2.9～3.2（事業期間±20%年） 事業期間：B/C= -				
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①物流拠点の利便性向上 ・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が夏期で3分（冬期で5分）短縮され、物流輸送の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②国際拠点港湾苫小牧港への利便性向上 ・並行道路を通過する貨物車の当該道路への転換が見込まれ、交通事故が減少するなど、苫小牧港への流通利便性向上が期待される。 ③拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・旭川市から新千歳空港への所要時間が夏期で6分（冬期で8分）短縮され利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、長沼町から江別市や札幌市への所要時間が夏期9分（冬期は10分）短縮し、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通の分散が図られるとともに、並行道路である国道337号の交通混雑の緩和が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 ・国道337号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通事故の減少など道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦歩行者・自転車交通の安全性向上 ・国道337号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、通学路の安全性向上が期待される。 ⑧異常気象時や冬期間の走行環境の安全性向上 ・国道274号、国道337号の冠水予想区間の通行止め解消並びに冬期視程障害を緩和し走行環境の安全性向上が期待される。 ⑨CO ₂ 排出量の削減 ・自動車からのCO ₂ 排出量3,799（t-CO ₂ /年）の削減が見込まれます。				

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：

江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市に至る地域高規格道路であり、交通混雑解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与し、また、長沼南幌道路は、中樹林道路及び泉郷道路と一体となって北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図ることから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路 道央圏連絡道路 長沼町～江別市間環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、引き続き効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針について、北海道開発局案を妥当と判断する。

なお、道路事業の総事業費の設定にあたっては、当初調査の充実や地質変動リスクの適切な反映などについて検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が夕張IC～トマムICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道 新千歳空港ICが開通
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地が稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に事業化し、平成25年度に用地補償に着手して、用地進捗率1%、事業進捗率5%となっている。(平成27年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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、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



凡 例	
■■■■■	事業中
////	再評価区間

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道230号 <small>じょうざんけい</small> 定山溪拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局																											
起終点	自：北海道札幌市南区定山溪温泉東1丁目 至：北海道札幌市南区定山溪	延長	2.8 km																													
事業概要																																
<p>一般国道230号は、札幌市を起点としせたな町へ至る延長約150kmの幹線道路です。 このうち、定山溪拡幅は札幌市内中心部と道内屈指の観光地である定山溪や洞爺湖を結ぶ区間に位置している当該区間の慢性的な交通混雑を低減し、都市部の交通円滑化を図ることを目的とした延長2.8kmの4車線拡幅事業である。</p>																																
H23年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地着手	H25年度工事着手																													
全体事業費	約125億円	事業進捗率	7%	供用済延長	2.8 km																											
計画交通量	11,300～14,300台/日																															
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.4		(残事業)	1.6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 80%;">101/114億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>92/106億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>8.5/8.5億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	101/114億円		事業費	92/106億円		維持管理費	8.5/8.5億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 80%;">162/162億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>135/135億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>23/23億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>4.6/4.6億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	162/162億円		走行時間短縮便益	135/135億円		走行経費減少便益	23/23億円		交通事故減少便益	4.6/4.6億円	基準年	平成27年
B/C	(事業全体)	1.4																														
	(残事業)	1.6																														
総費用	(残事業)/(事業全体)	101/114億円																														
	事業費	92/106億円																														
	維持管理費	8.5/8.5億円																														
総便益	(残事業)/(事業全体)	162/162億円																														
	走行時間短縮便益	135/135億円																														
	走行経費減少便益	23/23億円																														
	交通事故減少便益	4.6/4.6億円																														
感度分析の結果																																
事業全体および残事業について感度分析を実施																																
【事業全体】交通量		: B/C= 1.2～2.0 (交通量±10%)		【残事業】交通量																												
事業費		: B/C= 1.3～1.5 (事業費±10%)		事業費																												
事業期間		: B/C= 1.4～1.5 (事業期間±20%)		事業期間																												
		: B/C= 1.5～1.8 (事業費±10%)		事業期間																												
		: B/C= 1.6～1.6 (事業期間±20%)																														
事業の効果等																																
事業の必要性及び効果																																
①交通混雑の緩和																																
・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。																																
②主要な観光地への利便性向上																																
・交通混雑が緩和され、主要な観光地への利便性向上が期待される。																																
③農産品の流通利便性向上																																
・安定性の高い輸送ルートが確保され、札幌中央卸売市場への農産品（イチゴ：約25t/年）の流通利便性向上が期待される。																																
④水産品の流通利便性向上																																
・安定性の高い輸送ルートが確保され、札幌中央卸売市場への水産品（活ホタテ貝：約25t/年）の流通利便性向上が期待される。																																
⑤地域プロジェクトと一体となり地域活性化																																
・安全・快適な道路空間が確保され、地域プロジェクトと一体となって、地域活性化の推進が期待される。																																
⑥救急搬送の安定性向上																																
・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。																																
⑦広域救急搬送の安定性向上																																
・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。																																
⑧道路交通の安全性向上																																
・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待される。																																
⑨バスの利便性向上																																
・路線バスの確実性及び安定性が確保され、バスの利便性向上が期待される。																																
⑩CO ₂ 排出量の削減																																
・自動車からのCO ₂ 排出量1,886 (t-CO ₂ /年) の削減が見込まれる。																																

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：

千歳市など6市2町1村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等より、整備の要望を受けている。

市長の意見：

一般国道230号は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、その拡幅整備は道央圏のネットワーク強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針（原案）案」のとおり継続することについて異議はございません。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針について、北海道開発局案を妥当と判断する。なお、道路事業の総事業費の設定に当たっては、当初調査の充実や地質変動リスクの適切な反映などについて検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 小金湯拡幅 部分開通
- ・ 一般国道5号 倶知安余市道路（共和～余市間） 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に事業化し、平成25年度に用地補償及び工事に着手して、用地進捗率2%、事業進捗率7%となっている。（平成27年度3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

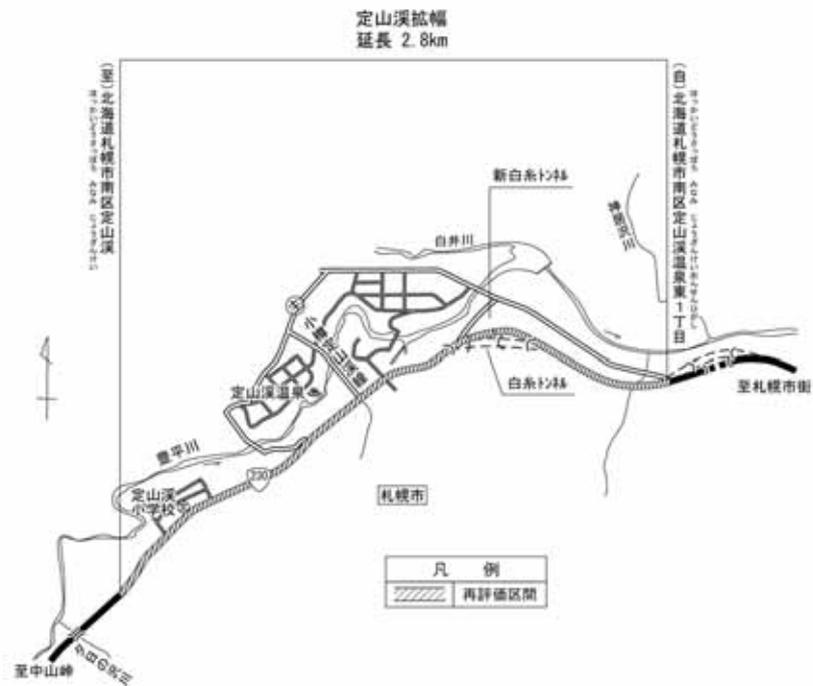
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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、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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道275号 <small>えべつきた</small> 江別北道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	自： <small>ほつかいどうえべつ</small> 北海道江別市角山 至： <small>ほつかいどうえべつ</small> 北海道江別市篠津			延長	3.5 km		
事業概要							
<p>一般国道275号は、札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由し浜頓別町に至る延長約282kmの幹線道路であり、道央圏と道北圏を連絡する重要な路線である。</p> <p>このうち江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑や交通事故低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長3.5kmの4車線拡幅事業である。</p>							
H20年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H22年度用地補償着手		H24年度工事着手	
全体事業費	約210億円		事業進捗率	17%		供用済延長	0.0 km
計画交通量	20,200～29,200台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)	1.2	(残事業/事業全体) 145/191億円 （事業費：136/182億円 維持管理費：9.0/9.0億円）	(残事業/事業全体) 222/222億円 （走行時間短縮便益：202/202億円 走行経費減少便益：17/17億円 交通事故減少便益：3.4/3.4億円）			平成27年
感度分析の結果							
事業全体および残事業について感度分析を実施							
【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量±10%）							
事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費±10%）							
事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）							
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が期待される。 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車線減少による通行車両の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 <p>③重要港湾への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。 <p>④食品雑貨等の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑な交通が確保され、食品雑貨の流通利便性向上が期待される。 <p>⑤救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への、救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 <p>⑥観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地への利便性向上が期待される。 <p>⑦冬期間の走行環境の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地吹雪の解消が図られ、冬期視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。 <p>⑧自動車からのCO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO2排出量1,643 (t-CO2/年) の削減が期待される。 							
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：							
千歳市など6市2町1村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等より、整備の要望を受けている。							
知事の意見：							
現道の4車線化により、2車線区間のボトルネックによる交通混雑や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。							
なお、事業の継続にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、より一層、効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。							

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針について、北海道開発局案を妥当と判断する。
なお、道路事業の総事業費の設定に当たっては、当初調査の充実や地質変動リスクの適切な反映などについて検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・道央圏連絡道路 豊栄ランプ～蕨岱ランプ開通
- ・一般国道275号 蕨岱拡幅全線開通
- ・当別バイパス 一部4車線開通
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、平成24年度に工事着手して、用地進捗率98%、事業進捗率17%となっている。(平成27年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

橋梁構造や軟弱地盤対策の見直し及び土工計画の変更により事業費が増加している。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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、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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率67%、事業進捗率29%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる
事業概要図	

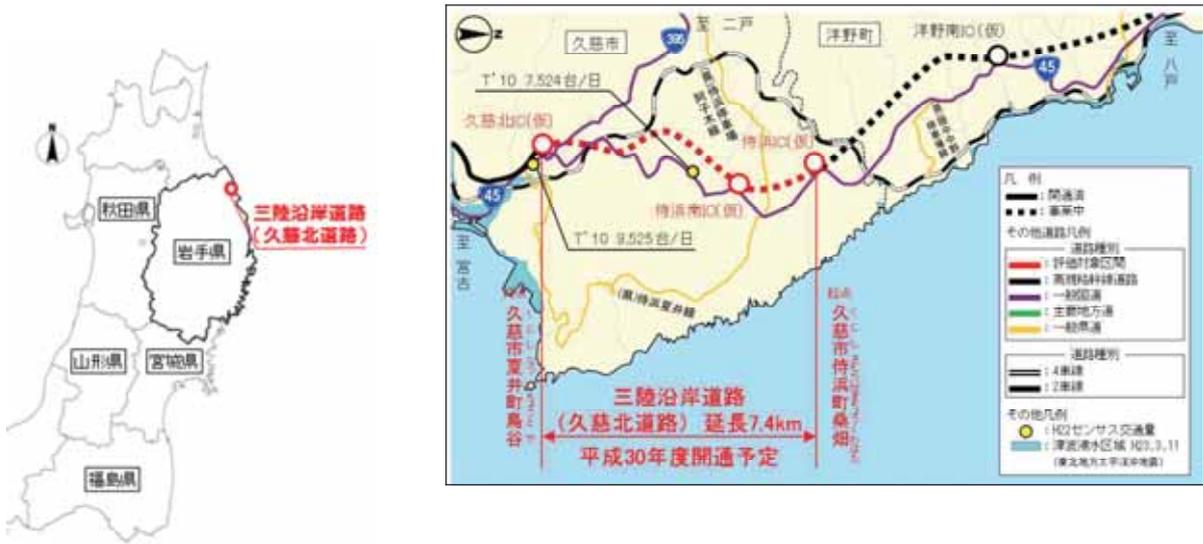
- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路）久慈北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県久慈市侍浜町桑畑 至：岩手県久慈市夏井町鳥谷			延長	7.4 km
事業概要 一般国道45号（三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT）は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 久慈北道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県久慈市侍浜町から岩手県久慈市夏井町鳥谷に至る延長7.4km、2車線の自動車専用道路である。				
H20年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費		約182億円	事業進捗率	56%
計画交通量		7,300台/日 [宮古～八戸]		
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,633億円 / 4,558億円 (事業費) : 2,390億円 / 4,225億円 (維持管理費) : 242億円 / 333億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,276億円 / 5,847億円 (走行時間短縮便益) : 4,203億円 / 4,671億円 (走行経費減少便益) : 825億円 / 898億円 (交通事故減少便益) : 248億円 / 278億円	基準年 平成27年
	(残事業)			
感度分析の結果 [宮古～八戸] 【全体事業】交通量変動 : B/C=1.2～1.4 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.2～1.3 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=1.8～2.2 (交通量 ±10%) B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%) B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：92分） ②物流効率化の支援 ・八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：68分） ③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性が向上（洋野町～久慈病院 現況：35分） ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会				
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成20年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率56%（平成27年3月末時点）
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業の進捗に係る問題はない 平成30年度：全線2車線開通予定
施設の構造や工法の変更等	○コスト縮減 ・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる
事業概要図	



※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>さんりく</small> 普代 <small>ふだい</small> ～久慈 <small>くじ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県下閉伊郡普代村第16地割 至：岩手県久慈市新井田			延長	25.0 km
事業概要 <p>一般国道45号（三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT）は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 普代～久慈は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡普代村第16地割から岩手県久慈市新井田に至る延長25.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>				
H23年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手	
全体事業費：約1,140億円		事業進捗率：21%	供用済延長：- km	
計画交通量：7,300台/日 [宮古～八戸]				
費用対効果分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.3 (0.97) (残事業) 2.0 (1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,633億円 / 4,558億円 (事業費) : 2,390億円 / 4,225億円 (維持管理費) : 242億円 / 333億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,276億円 / 5,847億円 走行時間短縮便益 : 4,203億円 / 4,671億円 走行経費減少便益 : 825億円 / 898億円 交通事故減少便益 : 248億円 / 278億円	基準年 平成27年
感度分析の結果 [宮古～八戸] 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.2～1.4 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.2～1.3 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=1.8～2.2 (交通量 ±10%) B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%) B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%)				
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分） ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：109分） ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（普代村～久慈病院 現況：36分） ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価] <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 				
関係する地方公共団体等の意見 <p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 				

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率21%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・橋梁下部の掘削について、竹割型構造物掘削工法を採用することで、掘削土量及び仮設材を削減	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	
事業概要図	

- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） ^{さんりく} 尾肝要～普代 ^{おかんよう ふだい}	事業区分	一般国道
事業主体	国土交通省 東北地方整備局		
起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村巢合 ^{しもへい たのほたむらすごう} 至：岩手県下閉伊郡普代村第11地割 ^{しもへい ふだいむらだい ちわり}		
事業概要	<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT）は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。</p> <p>尾肝要～普代は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村巢合から岩手県下閉伊郡普代村第11地割に至る延長8.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>		
H23年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手
全体事業費	約360億円	事業進捗率	30% 供用済延長
計画交通量	7,300台/日 [宮古～八戸]		
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.3 (0.96)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,633億円 / 4,558億円 (事業費) : 2,390億円 / 4,225億円 (維持管理費) : 242億円 / 333億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 5,276億円 / 5,847億円 (走行時間短縮便益) : 4,203億円 / 4,671億円 (走行経費減少便益) : 825億円 / 898億円 (交通事故減少便益) : 248億円 / 278億円
	(残事業) 2.0 (1.7)		基準年 平成27年
感度分析の結果 [宮古～八戸]	<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.2～1.4 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.8～2.2 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.2～1.3 (事業期間 ±20%) B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%)</p>		
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：109分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（田野畑村～久慈病院 現況：55分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 		
関係する地方公共団体等の意見	<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 		

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率90%、事業進捗率30%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる
事業概要図	

- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 田野畑南～尾肝要	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村大芦 至：岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑			延長	6.0 km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT）は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。</p> <p>田野畑南～尾肝要は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村大芦からを岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費	約360億円	事業進捗率	22%	供用済延長	— km
計画交通量	7,300台/日 [宮古～八戸]				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体)	総費用 (事業費)	総便益 (走行時間短縮)	基準年 平成27年	
	1.3 (0.9)	2,633億円 / 4,558億円	5,276億円 / 5,847億円		
	(残事業)	(維持管理費)	(走行経費減少)		
	2.0 (1.3)	242億円 / 333億円	825億円 / 898億円		
			248億円 / 278億円		
感度分析の結果 [宮古～八戸]					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.2～1.4 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.8～2.2 (交通量 ±10%)</p> <p> 事業費変動：B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%)</p> <p> 事業期間変動：B/C=1.2～1.3 (事業期間 ±20%) B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：109分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～久慈病院 現況：109分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率22%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・河川渡河部の工事用道路を仮栈橋から盛土（河川付替によるパイプ）構造に変更	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる
事業概要図	

- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路）田老～岩泉 <small>さんりく たろう いわいずみ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県宮古市田老字小堀内 <small>みやこ たろう こぼりない</small> 至：岩手県下閉伊郡岩泉町小本 <small>しもへい いわいずみちようおもと</small>			延長	6.0 km
事業概要 <p>一般国道45号（三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT）は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。</p> <p>田老～岩泉は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市田老字小堀内から岩手県下閉伊郡岩泉町小本に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>				
H23年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手	
H24年度工事着手				
全体事業費		約470億円	事業進捗率	34%
計画交通量		7,300台/日 [宮古～八戸]		
費用対効果分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.3 (1.1) (残事業) 2.0 (2.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,633億円 / 4,558億円 (事業費) 2,390億円 / 4,225億円 (維持管理費) 242億円 / 333億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,276億円 / 5,847億円 (走行時間短縮便益) 4,203億円 / 4,671億円 (走行経費減少便益) 825億円 / 898億円 (交通事故減少便益) 248億円 / 278億円	基準年 平成27年
感度分析の結果 [宮古～八戸] <p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.2～1.4(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2～1.4(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.2～1.3(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=1.8～2.2(交通量 ±10%) B/C=1.8～2.2(事業費 ±10%) B/C=1.9～2.1(事業期間 ±20%)</p>				
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分） ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：109分） ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～久慈病院 現況：109分） ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価] <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 				
関係する地方公共団体等の意見 <p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 				

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率34%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成29年度：全線2車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・仮設堤体構造の見直し	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	
事業概要図	

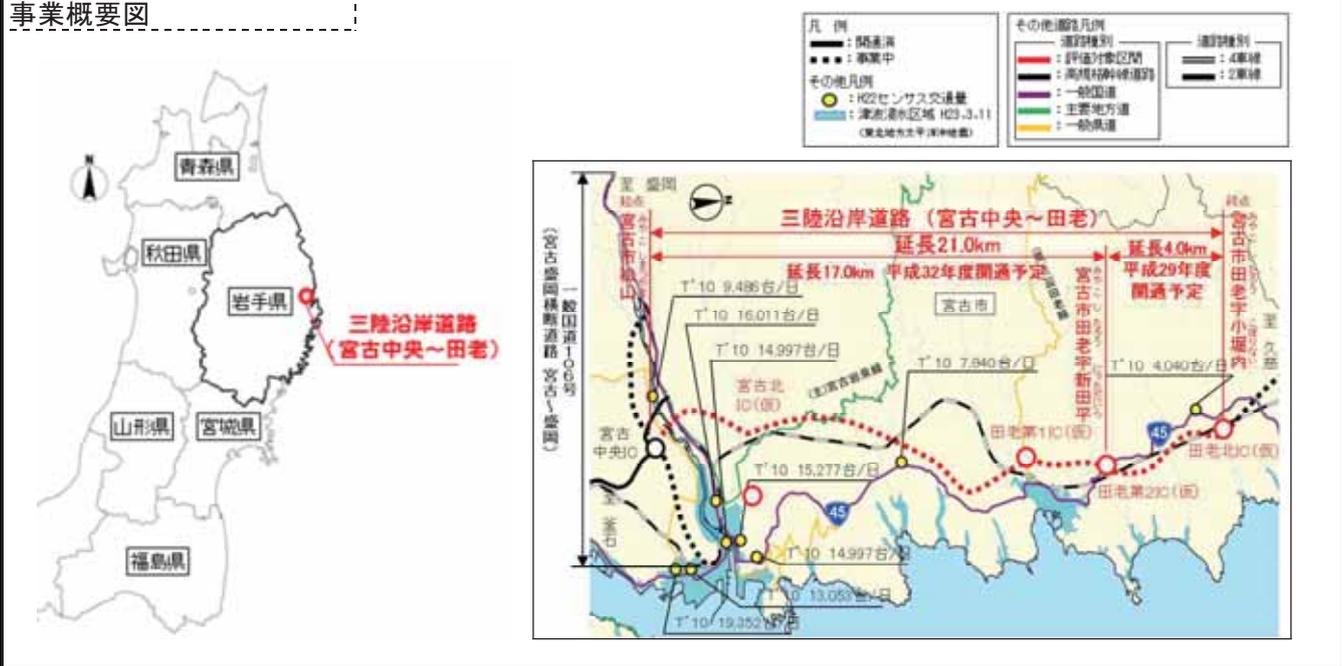
- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 宮古中央～田老	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県宮古市松山 至：岩手県宮古市田老字小堀内			延長	21.0km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT）は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。</p> <p>宮古中央～田老は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市松山から岩手県宮古市田老字小堀内に至る延長21.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H24年度用地着手	
				H24年度工事着手	
全体事業費		約1,210億円		事業進捗率	
				25%	
計画交通量		7,300台/日 [宮古～八戸]		供用済延長	
				- km	
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.3 (1.3)	(残事業) 2.0 (2.1)	(事業費) 2,633億円 / 4,558億円 (維持管理費) 2,390億円 / 4,225億円 242億円 / 333億円	(事業全体) 5,276億円 / 5,847億円 走行時間短縮便益: 4,203億円 / 4,671億円 走行経費減少便益: 825億円 / 898億円 交通事故減少便益: 248億円 / 278億円	平成27年
感度分析の結果 [宮古～八戸]					
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.2～1.4(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2～1.4(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.2～1.3(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】B/C=1.8～2.2(交通量 ±10%) B/C=1.8～2.2(事業費 ±10%) B/C=1.9～2.1(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：109分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～久慈病院 現況：109分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率25%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成29年度：田老第2IC（仮）～田老北IC（仮） 延長4.0km（2/2） 開通予定	
・平成32年度：全線2車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・本線を横断する市道の構造を、跨道橋形式から土工形式への変更	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	



※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 山田～宮古南	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県下閉伊郡山田町山田 至：岩手県宮古市金浜	延長	14.0 km		
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石JCT（仮）～宮古中央IC）は、岩手県釜石市～岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。</p> <p>山田～宮古南は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡山田町山田から宮古市金浜に至る延長14.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費	約570億円	事業進捗率	43%	供用済延長	— km
計画交通量	11,800台/日 [釜石～宮古]				
費用対効果 分析結果 [釜石～宮古]	B/C： (事業全体) 1.7 (2.0)	総費用： (事業費) / (事業全体) 478億円 / 1,228億円 (事業費) / (事業全体) 350億円 / 1,100億円 (維持管理費) / (事業全体) 128億円 / 128億円	総便益： (残事業) / (事業全体) 2,116億円 / 2,116億円 (走行時間短縮便益) / (事業全体) 1,666億円 / 1,666億円 (走行経費減少便益) / (事業全体) 302億円 / 302億円 (交通事故減少便益) / (事業全体) 149億円 / 149億円	基準年： 平成27年	
	(残事業) 4.4 (5.3)				
感度分析の結果 [釜石～宮古]					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.5～1.9(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=3.9～4.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.7～1.8(事業費 ±10%) B/C=4.1～4.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.7～1.8(事業期間 ±20%) B/C=4.3～4.6(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：162分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釜石市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：67分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～大船渡病院 現況：114分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（釜石市～宮古市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：27.3、弱点度：整備前22.2→整備後0.8） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号釜石～宮古」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率43%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成29年度：全線2車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・軟弱地盤置換工の材料変更	

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 釜石山田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県釜石市甲子町第13地割 至：岩手県下閉伊郡山田町船越			延長	23.0km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石JCT～宮古中央IC）は、岩手県釜石市から岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。</p> <p>釜石山田道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割から下閉伊郡山田町船越に至る延長23.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H5年度事業化		H8年度都市計画決定 (H一年度変更)		H13年度用地着手	
				H16年度工事着手	
全体事業費	約814億円	事業進捗率	65%	供用済延長	4.6km
計画交通量	11,800台/日 [釜石～宮古]				
費用対効果 分析結果 [釜石～宮古]	B/C： (事業全体) 1.7 (1.4)	総費用： (事業費) / (事業全体) 478億円 / 1,228億円 (事業費) / (事業費) 350億円 / 1,100億円 (維持管理費) / (維持管理費) 128億円 / 128億円	総便益： (残事業) / (事業全体) 2,116億円 / 2,116億円 (走行時間短縮便益) / (走行時間短縮便益) 1,666億円 / 1,666億円 (走行経費減少便益) / (走行経費減少便益) 302億円 / 302億円 (交通事故減少便益) / (交通事故減少便益) 149億円 / 149億円	基準年： 平成27年	
	(残事業) 4.4 (5.6)				
感度分析の結果 [釜石～宮古]					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.5～1.9 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=3.9～4.9 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.7～1.8 (事業費 ±10%) B/C=4.1～4.8 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.7～1.8 (事業期間 ±20%) B/C=4.3～4.6 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保 ・山田町から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：128分）</p> <p>②物流効率化の支援 ・山田町から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上（現況：39分）</p> <p>③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性が向上（宮古市～大船渡病院 現況：114分）</p> <p>④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号釜石～宮古」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・釜石港湾振興協議会 					

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通
- ・三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成5年度に事業化、用地進捗率86%、事業進捗率65%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度 釜石JCT（仮）～釜石両石IC 延長5.6km（2/2）開通予定
- ・平成30年度 大槌IC（仮）～山田南IC 延長8.0km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・新技術（高所法面掘削機による掘削工法）を採用

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 吉浜～釜石	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県大船渡市三陸町吉浜 至：岩手県釜石市甲子町第13地割			延長	14.0km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>吉浜～釜石は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県大船渡市三陸町吉浜～釜石市甲子町第13地割に至る延長14.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H24年度用地着手	
				H24年度工事着手	
全体事業費	約770億円		事業進捗率	33%	供用済延長
				- km	
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]				
費用対効果 分析結果 [登米～釜石]	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/維持管理費)		総便益 (走行時間短縮/走行経費減少/交通事故減少)	
	1.4 (1.7) 2.0 (3.5)	1,428億円 / 3,558億円 1,219億円 / 3,271億円 209億円 / 288億円		2,915億円 / 5,064億円 2,263億円 / 4,157億円 522億円 / 700億円 130億円 / 206億円	
感度分析の結果 [登米～釜石]					
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.3～1.6(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】B/C=1.7～2.5(交通量 ±10%) B/C=1.9～2.2(事業費 ±10%) B/C=2.0～2.1(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市吉浜地区から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：114分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上（現況：47分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（釜石市～大船渡病院 現況：43分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（大船渡市～釜石市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（大船渡市～釜石市）（改善度：2.7、弱点度：整備前2.2→整備後0.8） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号登米～釜石」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸都市会議 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・気仙沼市、南三陸町、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない 陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通 三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率88%、事業進捗率33%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に係る問題はない 平成30年度 吉浜IC～釜石JCT（仮） 延長14.0km（2/2） 開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
枝・抜根材を植生基材吹付チップへ利用	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	
事業概要図	

※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 唐桑北～陸前高田	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市唐桑町館 至：岩手県陸前高田市竹駒町相川			延長	10.0km
事業概要 一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 唐桑北～陸前高田は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市唐桑町館から岩手県陸前高田市竹駒町相川へ至る延長10.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H23年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H23年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約600億円	事業進捗率	41%	供用済延長	— km
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]				
費用対効果 分析結果 [登米～釜石]	B/C： (事業全体) 1.4 (0.97) (残事業) 2.0 (2.2)	総費用： (残事業)/ (事業全体) 1,428億円 / 3,558億円 (事業費)：1,219億円 / 3,271億円 (維持管理費)：209億円 / 288億円	総便益： (残事業)/ (事業全体) 2,915億円 / 5,064億円 (走行時間短縮便益)：2,263億円 / 4,157億円 (走行経費減少便益)：522億円 / 700億円 (交通事故減少便益)：130億円 / 206億円	基準年： 平成27年	
感度分析の結果 [登米～釜石] 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.6 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=1.7～2.5 (交通量 ±10%) B/C=1.9～2.2 (事業費 ±10%) B/C=2.0～2.1 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上 ②災害への備え ・宮城県、岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価（気仙沼市～大船渡市：現況 D → 整備後 B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.0、弱点度：整備前2.0→整備後1.0）					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。 ○岩手県知事の意見 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成を求めているところです。三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号登米～釜石」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、唐桑北～陸前高田の整備促進について要望あり ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市） ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					

事業の進捗状況、残事業の内容等																	
・平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率41%（平成27年3月末時点）																	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等																	
・事業の進捗に係る問題はない ・平成30年度：全線2車線開通予定																	
施設の構造や工法の変更等																	
・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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる																	
事業概要図																	
																	
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>●●●●</td> <td>事業中区分（評価対象区分）</td> </tr> <tr> <td>■■■■</td> <td>事業中区分</td> </tr> <tr> <td>■■■■</td> <td>開通済区分（評価対象区分）</td> </tr> <tr> <td>■■■■</td> <td>開通済区分</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>一般国道</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>主要地方道・県道</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>H22センサス交通量</td> </tr> </tbody> </table>		凡 例		●●●●	事業中区分（評価対象区分）	■■■■	事業中区分	■■■■	開通済区分（評価対象区分）	■■■■	開通済区分	—	一般国道	—	主要地方道・県道	●	H22センサス交通量
凡 例																	
●●●●	事業中区分（評価対象区分）																
■■■■	事業中区分																
■■■■	開通済区分（評価対象区分）																
■■■■	開通済区分																
—	一般国道																
—	主要地方道・県道																
●	H22センサス交通量																

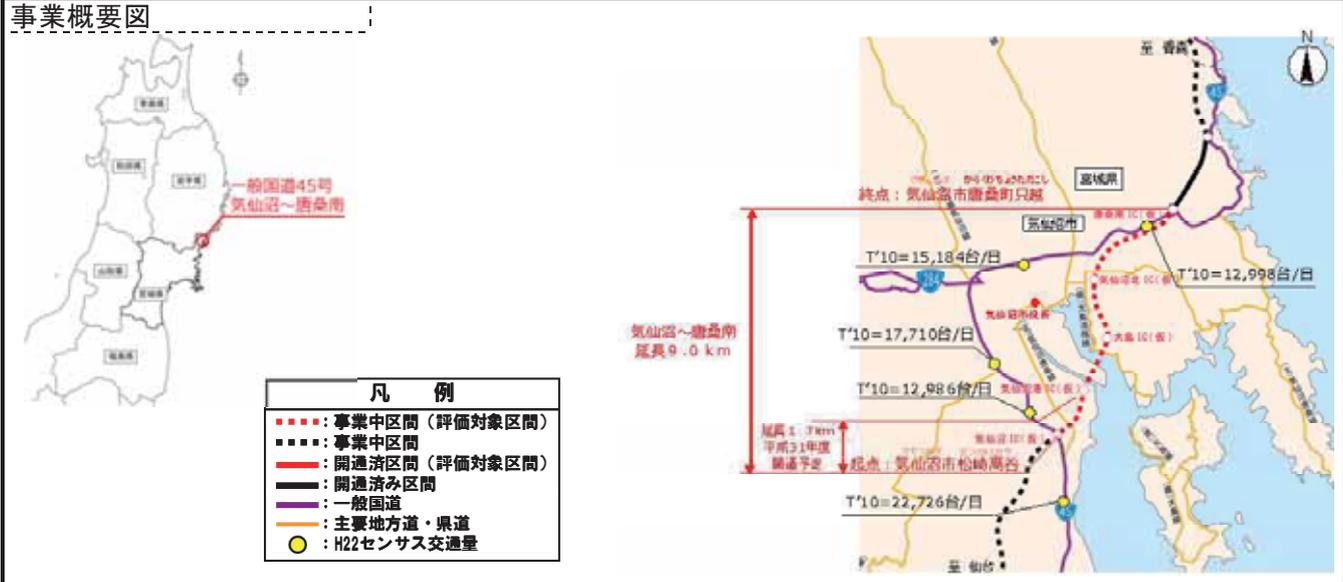
- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号 <small>（三陸沿岸道路）</small> 気仙沼～唐桑南	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局					
起終点	自：宮城県気仙沼市松崎高谷 至：宮城県気仙沼市唐桑町只越	延長	9.0 km							
事業概要	<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>三陸沿岸道路（気仙沼～唐桑南）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市松崎高谷から宮城県気仙沼市唐桑町只越に至る延長9.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>									
H23年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	H23年度用地着手	H25年度工事着手							
全体事業費	約670億円	事業進捗率	31%	供用済延長	— km					
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]									
費用対効果分析結果 [登米～釜石]	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C （事業全体） 1.4 (2.0)</td> <td style="width: 50%;">総費用 （残事業）/（事業全体） 1,420億円 / 3,558億円</td> </tr> <tr> <td>（残事業） 2.0 (3.8)</td> <td>（事業費）：1,219億円 / 3,271億円 （維持管理費）：209億円 / 288億円</td> </tr> </table>	B/C （事業全体） 1.4 (2.0)	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,420億円 / 3,558億円	（残事業） 2.0 (3.8)	（事業費）：1,219億円 / 3,271億円 （維持管理費）：209億円 / 288億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益 （残事業）/（事業全体） 2,915億円 / 5,064億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成27年</td> </tr> <tr> <td>（走行時間短縮便益）：2,263億円 / 4,157億円 （走行経費減少便益）：522億円 / 700億円 （交通事故減少便益）：130億円 / 206億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 （残事業）/（事業全体） 2,915億円 / 5,064億円	基準年 平成27年	（走行時間短縮便益）：2,263億円 / 4,157億円 （走行経費減少便益）：522億円 / 700億円 （交通事故減少便益）：130億円 / 206億円	
B/C （事業全体） 1.4 (2.0)	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,420億円 / 3,558億円									
（残事業） 2.0 (3.8)	（事業費）：1,219億円 / 3,271億円 （維持管理費）：209億円 / 288億円									
総便益 （残事業）/（事業全体） 2,915億円 / 5,064億円	基準年 平成27年									
（走行時間短縮便益）：2,263億円 / 4,157億円 （走行経費減少便益）：522億円 / 700億円 （交通事故減少便益）：130億円 / 206億円										
感度分析の結果 [登米～釜石]	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.3～1.6（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.3～1.5（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】B/C=1.7～2.5（交通量 ±10%） B/C=1.9～2.2（事業費 ±10%） B/C=2.0～2.1（事業期間 ±20%）</p>									
事業の効果等	<p>①安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分） <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる <p>③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（気仙沼市～大船渡市：現況 D → 整備後 B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.0、弱点度：整備前2.0→整備後1.0） 									
関係する地方公共団体等の意見	<p>○宮城県知事の意見</p> <p>「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。</p> <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市） ・気仙沼・南三陸町三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアスハイウェイ女性の集い委員会 									
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である</p>									
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない</p>									
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・平成23年度事業化、用地進捗率76%、事業進捗率31%（平成27年3月末時点）</p>									
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>・事業の進捗に係る問題はない</p> <p>・平成31年度：気仙沼IC（仮）～気仙沼港IC（仮）間 延長1.7km（2/2）開通予定</p>									
施設の構造や工法の変更等	<p>・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</p>									

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる



※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号(三陸沿岸道路)本吉気仙沼道路 <small>さんりく もとよしけせんぬま</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市本吉町九多丸 至：宮城県気仙沼市松崎高谷 <small>けせんぬま もとよしちようだまるたまる けせんぬま まつぎたかや</small>	延長	7.1 km		
事業概要 一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 本吉気仙沼道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市本吉町九多丸から宮城県気仙沼市松崎高谷に至る延長7.1km、2車線の自動車専用道路である。					
H18年度事業化		H18年度都市計画決定 (H-1年度変更)		H20年度用地着手	
				H21年度工事着手	
全体事業費	約217億円	事業進捗率	88%	供用済延長	— km
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]				
費用対効果 分析結果 [登米～釜石]	B/C (事業全体)	総費用 (事業費)	総便益 (走行時間短縮便益)	基準年：平成27年	
	1.4 (1.8)	1,428億円 / 3,558億円	2,915億円 / 5,064億円		
	(残事業)	(事業費)	(走行経費減少便益)		
	2.0 (8.4)	209億円 / 288億円	522億円 / 700億円		
感度分析の結果 [登米～釜石] 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.6(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5(事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分) ②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針(原案)」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸沿岸都市会議(八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市) ・気仙沼・南三陸町三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアスハイウェイ女性の集い委員会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成18年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率88%(平成27年3月末時点)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度：全線2車線開通予定					
施設の構造や工法の変更等 ・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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



凡 例	
●●●●	事業中区分間（評価対象区分間）
●●●●	事業中区分間
■■■■	開通済み区分間（評価対象区分間）
■■■■	開通済み区分間
—	一般国道
—	主要地方道・県道
○	H22センサス交通量



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号 <small>さんりく</small> （三陸沿岸道路） <small>もとよしけせんぬま</small> 本吉気仙沼道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 至：宮城県気仙沼市本吉町九多丸			延長	4.0 km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>本吉気仙沼道路（Ⅱ期）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市本吉町津谷長根から宮城県気仙沼市本吉町九多丸に至る延長4.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H18年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約199億円	事業進捗率	75%	供用済延長	— km
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]				
費用対効果 分析結果 [登米～釜石]	B/C： (事業全体)	総費用： (残事業) / (事業全体)	総便益： (残事業) / (事業全体)	基準年： 平成27年	
	1.4 (1.4) (残事業) 2.0 (4.2)	1,428億円 / 3,558億円 (事業費：1,219億円 / 3,271億円) (維持管理費：209億円 / 288億円)	2,915億円 / 5,064億円 (走行時間短縮便益：2,263億円 / 4,157億円) (走行経費減少便益：522億円 / 700億円) (交通事故減少便益：130億円 / 206億円)		
感度分析の結果 [登米～釜石]					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.6 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=1.7～2.5 (交通量 ±10%) B/C=1.9～2.2 (事業費 ±10%) B/C=2.0～2.1 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分） <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる <p>③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○宮城県知事の意見</p> <p>「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。</p> <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市） ・気仙沼・南三陸町三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアスハイウェイ女性の集い委員会 					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率75%（平成27年3月末時点）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業の進捗に係る問題はない					
施設の構造や工法の変更等					
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる
事業概要図	 <div data-bbox="491 651 790 833" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> ●●●●●: 事業中区分 (評価対象区分) ●●●●●: 事業中区分 ●●●●●: 開通済み区分 (評価対象区分) ●●●●●: 開通済み区分 ●●●●●: 一般国道 ●●●●●: 主要地方道・県道 ●: H22センサス交通量 </div> 

※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうち I C間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>うたつ もとよし</small> 歌津～本吉	事業区分	一般国道 主体 東北地方整備局
起終点 自：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山 <small>もとよし みなみさんりくちよううたつ しらやま</small> 至：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 <small>けせんぬま もとよしちようつ やながね</small>	延長	12.0km
事業概要 ： 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る幹線道路である。 三陸沿岸道路（歌津～本吉）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町から宮城県気仙沼市へ至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。		
H23年度事業化	—	H23年度用地着手 H24年度工事着手
全体事業費 ：約500億円 事業進捗率 ：36% 供用済延長 ：— km		
計画交通量 ：11,500台/日 [登米～釜石]		
費用対効果分析結果 <small>[登米～釜石]</small>	B/C ： (事業全体) 1.4 (1.7) (残事業) 2.0 (3.4)	総費用 ： <small>(残事業) / (事業全体)</small> 1,428億円 / 3,558億円 <small>(事業費)</small> 1,219億円 / 3,271億円 <small>(維持管理費)</small> 209億円 / 288億円
		総便益 ： <small>(残事業) / (事業全体)</small> 2,915億円 / 5,064億円 <small>(走行時間短縮便益)</small> 2,263億円 / 4,157億円 <small>(走行経費減少便益)</small> 522億円 / 700億円 <small>(交通事故減少便益)</small> 130億円 / 206億円
基準年 ：平成27年		
感度分析の結果 [登米～釜石]： 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.6 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=1.7～2.5 (交通量 ±10%) B/C=1.9～2.2 (事業費 ±10%) B/C=2.0～2.1 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等 ①安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市本吉～石巻赤十字病院 現況：73分→整備後：51分） ②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 <small>[防災機能の評価]</small> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（登米市～気仙沼市：現況 D → 整備後 B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：13.9、弱点度：整備前11.4→整備後0.8）		
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市） ・気仙沼・南三陸町三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアスハイウェイ女性の集い委員会		
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度事業化、用地進捗率97%、事業進捗率36%（平成27年3月末時点）		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成30年度：歌津IC（仮）～歌津北IC（仮）間 延長4.0km（2/2）開通予定		
施設の構造や工法の変更等 ・関係機関協議による函渠の統合		
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



凡 例	
●●●●	事業中区分間（評価対象区分間）
●●●●	事業中区分間
■■■■	開通済み区分間（評価対象区分間）
■■■■	開通済み区分間
——	一般国道
——	主要地方道・県道
●	H22センサス交通量



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路）南三陸道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森 至：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山			延長	7.2 km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森から宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山に至る延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H20年度事業化		H-年度都市計画決定（H-年度）		H22年度用地着手	
				H23年度工事着手	
全体事業費	約257億円		事業進捗率	82%	
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]				
費用対効果分析結果 [登米～釜石]	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体)		総便益 (残事業)/ (事業全体)	基準年 平成27年
	1.4 (2.1) (残事業) 2.0 (8.8)	1,428億円 / 3,558億円 (事業費: 1,219億円 / 3,271億円) (維持管理費: 209億円 / 288億円)		2,915億円 / 5,064億円 (走行時間短縮便益: 2,263億円 / 4,157億円) (走行経費減少便益: 522億円 / 700億円) (交通事故減少便益: 130億円 / 206億円)	
感度分析の結果 [登米～釜石]					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.6 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.7～2.5 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3～1.6 (事業費 ±10%) B/C=1.9～2.2 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±20%) B/C=2.0～2.1 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：95分） <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（南三陸町歌津～石巻赤十字病院 現況：59分→整備後：42分） <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる <p>④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○宮城県知事の意見</p> <p>「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。</p> <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアスハイウェイ女性の集い委員会 					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成20年度事業化、用地進捗率95%、事業進捗率82%（平成27年3月末時点）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない ・平成28年度：志津川IC（仮）～南三陸海岸IC（仮）間 延長3.0km（2/2）開通予定 ・平成29年度：全線2車線開通予定 					

施設の構造や工法の変更等

・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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



凡 例	
●●●●	事業中区分 (評価対象区分)
■■■■	事業中区分
■■■■	開通済区分 (評価対象区分)
■■■■	開通済区分
—	一般国道
—	主要地方道・県道
●	H22センサス交通量

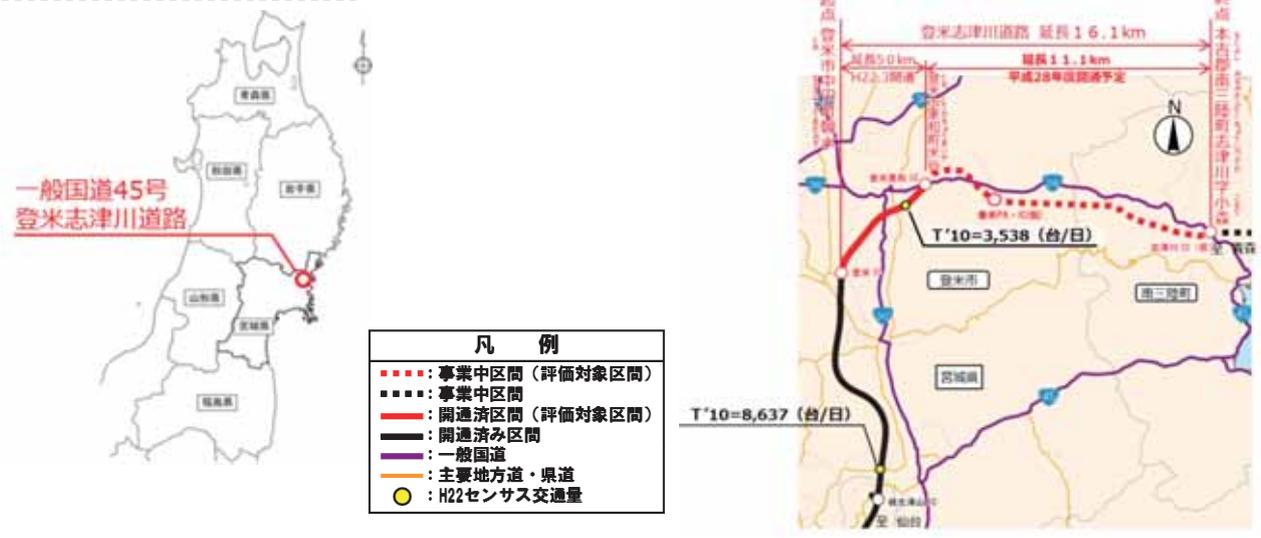


※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区分のうち IC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号(三陸沿岸道路)登米志津川道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県登米市中田町浅水 至：宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森			延長	16.1km
事業概要 一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 登米志津川道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県登米市中田町浅水から宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森に至る延長16.1km、2車線の自動車専用道路である。					
H6年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H15年度用地着手	
				H16年度工事着手	
全体事業費		約401億円		事業進捗率	
				97%	
				供用済延長	
				5.0km	
計画交通量：11,500台/日 [登米～釜石]					
費用対効果 分析結果 [登米～釜石]	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体)		総便益 (残事業)/ (事業全体)	
	1.4 (2.5)	1,428億円 / 3,558億円		2,915億円 / 5,064億円	
	(残事業)	(事業費)		(走行時間短縮便益)	
	2.0 (4.8)	209億円 / 288億円		2,263億円 / 4,157億円	
		維持管理費		走行経費減少便益	
				522億円 / 700億円	
				交通事故減少便益	
				130億円 / 206億円	
感度分析の結果 [登米～釜石] 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.6(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5(事業期間 ±20%)					
【残事業】 B/C=1.7～2.5(交通量 ±10%) B/C=1.9～2.2(事業費 ±10%) B/C=2.0～2.1(事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町志津川から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上(現況：102分→整備後：92分) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(南三陸町～石巻赤十字病院 現況：49分→整備後：39分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる ④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針(原案)」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアスハイウェイ女性の集い委員会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成6年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率97%(平成27年3月末時点) ・平成21年度：登米IC～登米東和IC間 延長5.0km(2/2) 開通					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成28年度：全線2車線開通予定					
施設の構造や工法の変更等 ・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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる																
事業概要図	 <p>The figure consists of two maps. The left map shows the location of the project on National Route 45 (登米志津川道路) within the Tohoku region of Japan. The right map is a detailed view of the project area, showing the project route (red dashed line) and the opening area (red solid line). It includes traffic volume data for H22: $T'_{10}=3,538$ (台/日) for the project area and $T'_{10}=8,637$ (台/日) for the opening area. A legend (凡例) defines the symbols used in the maps.</p> <table border="1" data-bbox="494 638 790 828"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>--- (Red dashed line)</td> <td>事業中区間 (評価対象区間)</td> </tr> <tr> <td>--- (Black dashed line)</td> <td>事業中区間</td> </tr> <tr> <td>--- (Red solid line)</td> <td>開通済区間 (評価対象区間)</td> </tr> <tr> <td>--- (Black solid line)</td> <td>開通済み区間</td> </tr> <tr> <td>--- (Blue line)</td> <td>一般国道</td> </tr> <tr> <td>--- (Orange line)</td> <td>主要地方道・県道</td> </tr> <tr> <td>● (Yellow circle)</td> <td>H22センサス交通量</td> </tr> </tbody> </table>	凡例		--- (Red dashed line)	事業中区間 (評価対象区間)	--- (Black dashed line)	事業中区間	--- (Red solid line)	開通済区間 (評価対象区間)	--- (Black solid line)	開通済み区間	--- (Blue line)	一般国道	--- (Orange line)	主要地方道・県道	● (Yellow circle)	H22センサス交通量
凡例																	
--- (Red dashed line)	事業中区間 (評価対象区間)																
--- (Black dashed line)	事業中区間																
--- (Red solid line)	開通済区間 (評価対象区間)																
--- (Black solid line)	開通済み区間																
--- (Blue line)	一般国道																
--- (Orange line)	主要地方道・県道																
● (Yellow circle)	H22センサス交通量																

- ※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号(三陸沿岸道路) <small>やもといしのまき</small> 矢本石巻道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：宮城県東松島市川下 <small>ひがしまつしま かわくだり</small> 至：宮城県石巻市桃生町太田 <small>いしのまき ものう ちようおた</small>		延長 26.5 km		
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る幹線道路である。 矢本石巻道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県東松島市から宮城県石巻市へ至る延長26.5km、4車線の自動車専用道路である。				
S60年度事業化		H4年度都市計画決定 (H-年度変更)	H1年度用地着手 H1年度工事着手	
全体事業費 約1,553億円		事業進捗率 98%		供用済延長 14.4 km
計画交通量 36,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.4 (残事業) 3.3	総費用： (残事業)/(事業全体) 94億円/2,469億円 (事業費) 59億円/2,311億円 (維持管理費) 35億円/157億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 310億円/5,878億円 (走行時間短縮便益) 306億円/5,010億円 (走行経費減少便益) 4.7億円/593億円 (交通事故減少便益) 0.16億円/274億円	基準年： 平成27年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=2.1~3.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7~3.1(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=2.7~3.9(交通量 ±10%) B/C=3.1~3.5(事業費 ±10%) B/C=3.3~3.3(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・石巻市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：75分→整備後：53分） ②物流効率化の支援 ・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：60分→整備後：38分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（登米市～石巻赤十字病院 現況：38分→整備後：22分） ④災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる				
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、矢本石巻道路の整備促進について要望あり ・宮城県知事 ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会				
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和60年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率98%（平成27年3月末時点） ・平成19年度まで：矢本石巻道路全線 延長26.5 km (2/4) 部分開通 ・平成26年度：鳴瀬奥松島IC～石巻女川IC間 延長14.4 km (4/4) 開通 ・平成27年度：石巻女川IC開通				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成28年度：全線4車線開通予定				

施設の構造や工法の変更等
 ・防草板への新技術（ポリプロピレン製中空積層板）の活用

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道283号（東北横断自動車道釜石 ^{かまいし} 秋田線 ^{あきた} 釜石～花巻 ^{はなまき} ）遠野住田～遠野 ^{とおの すみた とおの}	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県遠野市上郷町平倉 ^{とおの かみごうちょうひらくら} 至：岩手県遠野市綾織町新里 ^{とおの あやおりちょうにいさと}			延長	11.0km
事業概要					
<p>一般国道283号（東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻）は、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る約80kmの高規格幹線道路である。</p> <p>遠野住田～遠野はその一部を形成し、岩手県遠野市上郷町平倉から遠野市綾織町新里に至る延長11.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費：約310億円 事業進捗率：35% 供用済延長：— km					
計画交通量：9,000台/日 [釜石～花巻]					
費用対効果分析結果 [釜石～花巻]	B/C (事業全体) 2.1 (1.7) (残事業) 2.8 (3.0)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 291億円 / 784億円 (事業費) : 241億円 / 634億円 (維持管理費) : 51億円 / 150億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 805億円 / 1,668億円 走行時間短縮便益 : 690億円 / 1,498億円 走行経費減少便益 : 68億円 / 84億円 交通事故減少便益 : 46億円 / 86億円	基準年 : 平成27年	
感度分析の結果 [釜石～花巻]					
<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=2.0～2.1 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.7～2.9 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=2.1～2.2 (事業費 ±10%) B/C=2.6～3.0 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%) B/C=2.7～2.9 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釜石市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：89分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上（現況：90分） <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ラグビーワールドカップ2019釜石会場での円滑な大会運営を支援（花巻空港～釜石鶴住居復興スタジアム(予定地) 現況：100分） <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（釜石市～岩手県高度救命救急センター 現況：122分） <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県地域防災計画において、国道283号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 <p>⑥災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（釜石市～盛岡市：現況 D → 整備後 B） ・市町村間等の連結性評価（改善度1.3、弱点度：整備前1.2→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・東北横断自動車道釜石秋田線一般国道283号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 					

○以下の団体等から、東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進について要望あり

- ・東北横断自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会
- ・東北横断自動車道釜石秋田線沿線市町村連絡協議会
- ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議
- ・釜石港湾振興協議会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・宮守IC～東和IC 延長23.7km（2/4）が平成24年11月に開通
- ・遠野IC～宮守IC 延長9.0km（2/2）が平成27年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率97%、事業進捗率35%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・機能補償道路の横断方法の変更

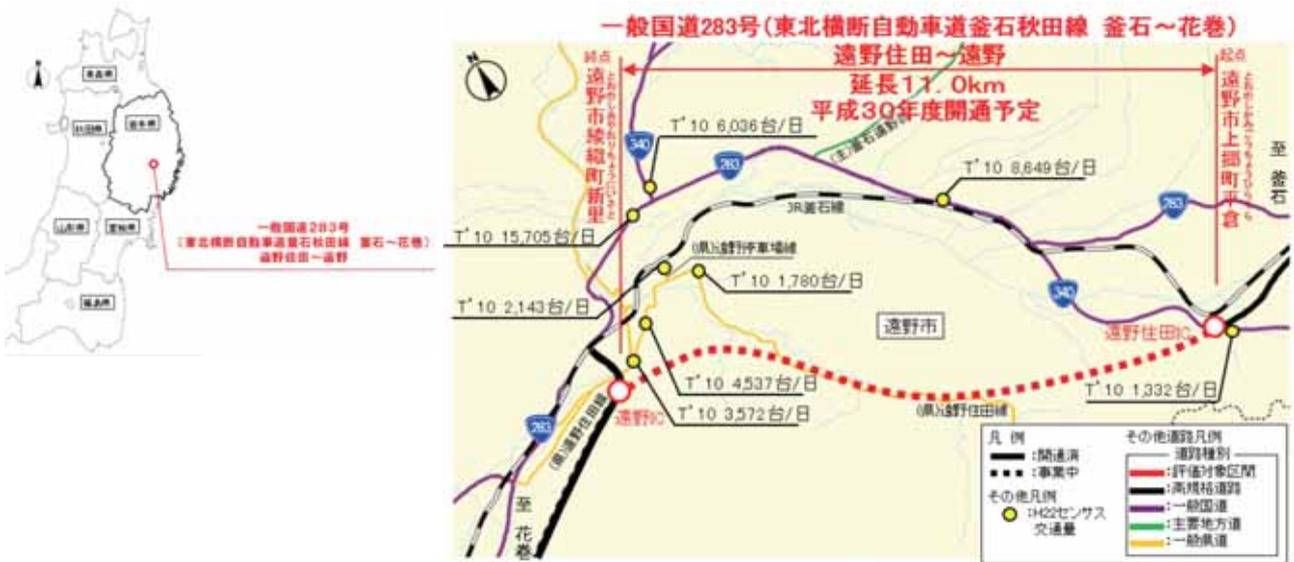
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道283号（東北横断自動車道 <small>かまいし</small> 釜石 <small>あきた</small> 秋田線 <small>かまいし</small> 釜石～花巻 <small>はなまき</small> 釜石～釜石西 <small>かまいし</small> 釜石 <small>かまいしにし</small> 西）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県釜石市甲子町第13地割 至：岩手県釜石市甲子町第7地割			延長	6.0 km
事業概要					
<p>一般国道283号（東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻）は、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る延長約85 kmの高規格幹線道路である。</p> <p>釜石～釜石西は、東北横断自動車道釜石秋田線の一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割～岩手県釜石市甲子町第7地割に至る延長6.0 km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手	
				H24年度工事着手	
全体事業費		約226億円		事業進捗率 ：39%	
計画交通量		9,000台/日 [釜石～花巻]		供用済延長 ：— km	
費用対効果分析結果 [釜石～花巻]	B/C (事業全体)	総費用 (残事業) / (事業全体)		総便益 (残事業) / (事業全体)	
	2.1 (1.1)	291億円 / 784億円		805億円 / 1,668億円	
	(残事業)	事業費：241億円 / 634億円		走行時間短縮便益：690億円 / 1,498億円	
	2.8 (2.5)	維持管理費：51億円 / 150億円		走行経費減少便益：68億円 / 84億円	
				交通事故減少便益：46億円 / 86億円	
感度分析の結果 [釜石～花巻]					
【全体事業】 交通量変動：B/C=2.0～2.1 (交通量 ±10%)					
【残事業】 B/C=2.7～2.9 (交通量 ±10%)					
事業費変動：B/C=2.1～2.2 (事業費 ±10%)					
B/C=2.6～3.0 (事業費 ±10%)					
事業期間変動：B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%)					
B/C=2.7～2.9 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・釜石市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：89分）					
②物流効率化の支援					
・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上（現況：90分）					
③個性ある地域の形成					
・ラグビーワールドカップ2019釜石会場での円滑な大会運営を支援（花巻空港～釜石鶴住居復興スタジアム(予定地) 現況：100分）					
④安全で安心できるくらしの確保					
・三次医療施設へのアクセス性が向上（釜石市～岩手医科大学附属病院 現況：122分）					
⑤災害への備え					
・岩手県地域防災計画において、国道283号が「第一次緊急輸送道路」に指定					
⑥災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価]					
・主要都市・拠点間の防災機能評価（釜石市～盛岡市：現況 D → 整備後 B）					
・市町村間等の連結性評価（改善度1.3、弱点度：整備前1.2→整備後0.9）					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見					
・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。					
・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。					
・東北横断自動車道釜石秋田線一般国道283号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。					

○以下の団体等から、「東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進について」要望あり

- ・東北横断自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会
- ・東北横断自動車道釜石秋田線沿線市町村連絡協議会
- ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議
- ・釜石港湾振興協議会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・宮守IC～東和IC 延長23.7km（2/4）が平成24年11月に開通
- ・遠野IC～宮守IC 延長9.0km（2/2）が平成27年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率80%、事業進捗率39%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度 釜石JCT（仮）～釜石西IC（仮） 延長6.0km（2/2） 開通予定
- ・平成30年度 遠野住田IC～遠野IC 延長11.0km（2/2） 開通予定

施設の構造や工法の変更等

○事業費増

- ・トンネル掘削支保パターンの変更
- ・法面安定対策の変更
- ・巨大転石の破砕

○コスト縮減

- ・トンネル路側側溝の見直し

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

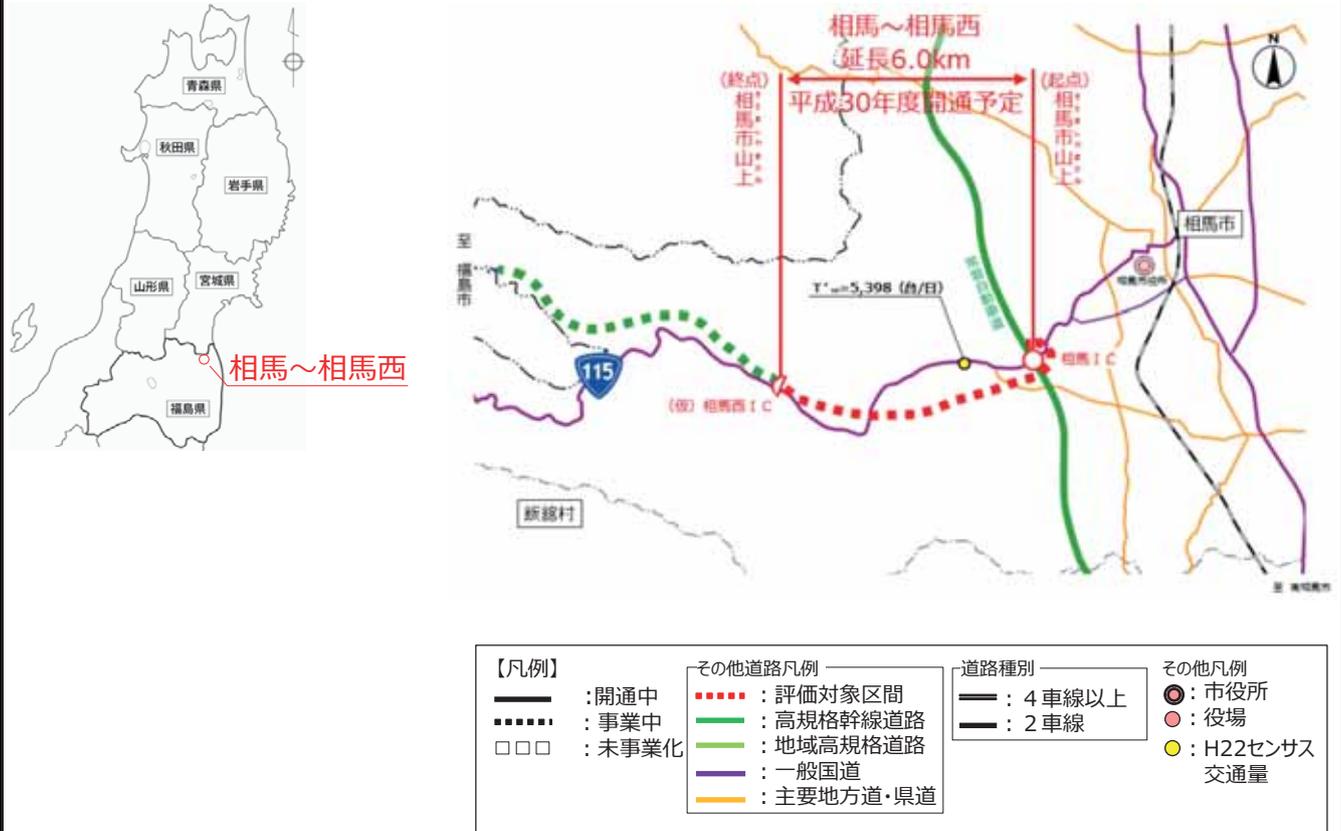
事業名	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬 ～福島）相馬～相馬西	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県相馬市山上 至：福島県相馬市山上	延長	6.0 km		
事業概要 一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 相馬～相馬西は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県相馬市山上から福島県相馬市山上に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H23年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H24年度用地着手	
				H24年度工事着手	
全体事業費	約220億円	事業進捗率	37%	供用済延長	— km
計画交通量	10,500台/日 [相馬～福島]				
費用対効果 分析結果 [相馬～福島]	B/C: (事業全体) 1.4 (1.5)	総費用: (残事業)/(事業全体) 674億円 / 1,434億円 (事業費: 561億円 / 1,322億円 維持管理費: 113億円 / 113億円)	総便益: (残事業)/(事業全体) 1,947億円 / 1,947億円 (走行時間短縮便益: 1,622億円 / 1,622億円 走行経費減少便益: 192億円 / 192億円 交通事故減少便益: 133億円 / 133億円)	基準年: 平成27年	
	(残事業) 2.9 (4.0)				
感度分析の結果 [相馬～福島] 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.3~1.5 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.3~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=2.7~3.2 (交通量 ±10%) B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) B/C=2.8~3.0 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分） ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価（相馬市～福島市: 現況 D → 整備後 B） ・市町村等の連結性評価（改善度：1.4、弱点度：整備前1.5→整備後1.1）					
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に務めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島の間整備促進について」要望あり ・福島県（福島県知事） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率37%（平成27年3月末時点）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成30年度開通予定					
施設の構造や工法の変更等 ・スリップフォーム側溝の採用 ・コンパクト支承の採用					

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島） 阿武隈東道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県相馬市山上 至：福島県相馬市東玉野	延長	10.7km		
事業概要 一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 阿武隈東道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県相馬市山上から福島県相馬市東玉野に至る延長10.7km、2車線の自動車専用道路である。					
H16年度事業化（直轄権限代行）		H-年度都市計画決定（H-年度変更）		H18年度用地着手	
				H18年度工事着手	
全体事業費	約370億円	事業進捗率	95%	供用済延長	— km
計画交通量	10,500台/日 [相馬～福島]				
費用対効果分析結果 [相馬～福島]	B/C (事業全体)	総費用 (事業費)	総便益 (走行時間短縮)	基準年：平成27年	
	1.4 (1.7)	674億円 / 1,434億円	1,947億円 / 1,947億円		
	(残事業) 2.9 (17.8)	(維持管理費) 113億円 / 113億円	(走行経費減少) 192億円 / 192億円		
			(交通事故減少) 133億円 / 133億円		
感度分析の結果 [相馬～福島] 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.4 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分） ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に務めてください。 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島」の整備促進について要望あり ・福島県（福島県知事） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成16年度に事業化 用地進捗率100% 事業進捗率95%（平成27年3月末時点）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成28年度開通予定					

施設の構造や工法の変更等

・コンパクト支承の採用

対応方針

事業継続

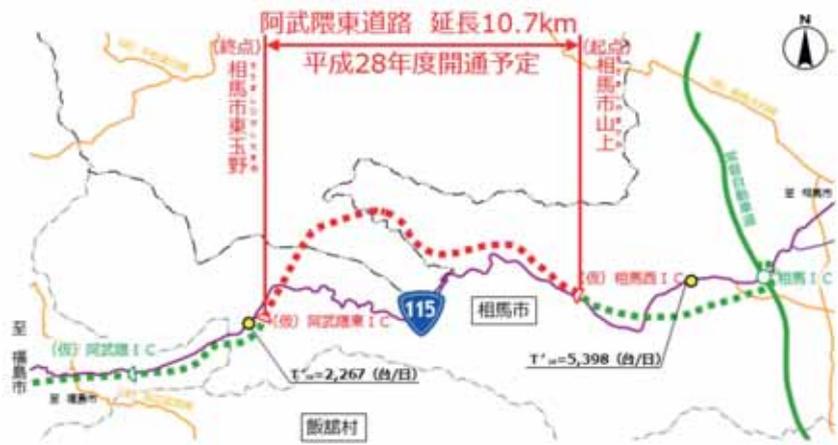
対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



阿武隈東道路



【凡例】	その他道路凡例	道路種別	その他凡例
—— : 開通中	●●●● : 評価対象区間	—— : 4車線以上	● : 市役所
●●●● : 事業中	—— : 高規格幹線道路	—— : 2車線	● : 役場
□□□ : 未事業化	—— : 地域高規格道路		● : H22センサス 交通量
	—— : 一般国道		
	—— : 主要地方道・県道		

- ※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうち IC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）阿武隈東～阿武隈	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県相馬市東玉野 至：福島県伊達市霊山町石田	延長	5.0 km		
事業概要	<p>一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。</p> <p>阿武隈東～阿武隈は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県相馬市東玉野から福島県伊達市霊山町に至る延長5.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>				
H23年度事業化	H一年度都市計画決定（H一年度変更）	H23年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約150億円	事業進捗率	61%	供用済延長	— km
計画交通量	10,500台/日 [相馬～福島]				
費用対効果分析結果 [相馬～福島]	B/C (事業全体) 1.4 (1.2) (残事業) 2.9 (3.3)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 674億円 / 1,434億円 (事業費) 561億円 / 1,322億円 (維持管理費) 113億円 / 113億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,947億円 / 1,947億円 (走行時間短縮便益) 1,622億円 / 1,622億円 (走行経費減少便益) 192億円 / 192億円 (交通事故減少便益) 133億円 / 133億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果 [相馬～福島]	【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.4 (事業期間 ±20%)				
事業の効果等	①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分） ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価（相馬市～福島市：現況 D → 整備後 B） ・市町村等の連結性評価（改善度：1.4、弱点度：整備前1.5→整備後1.1）				
関係する地方公共団体等の意見	○福島県知事の見解 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に務めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島の間整備促進について」要望あり ・福島県（福島県知事） ・桑折町（桑折町長） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない				
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成23年度に事業化、用地進捗率97%、事業進捗率61%（平成27年3月末時点）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度：全線2車線開通予定				

施設の構造や工法の変更等

- ・スリップフォーム側溝の採用
- ・コンパクト支承の採用

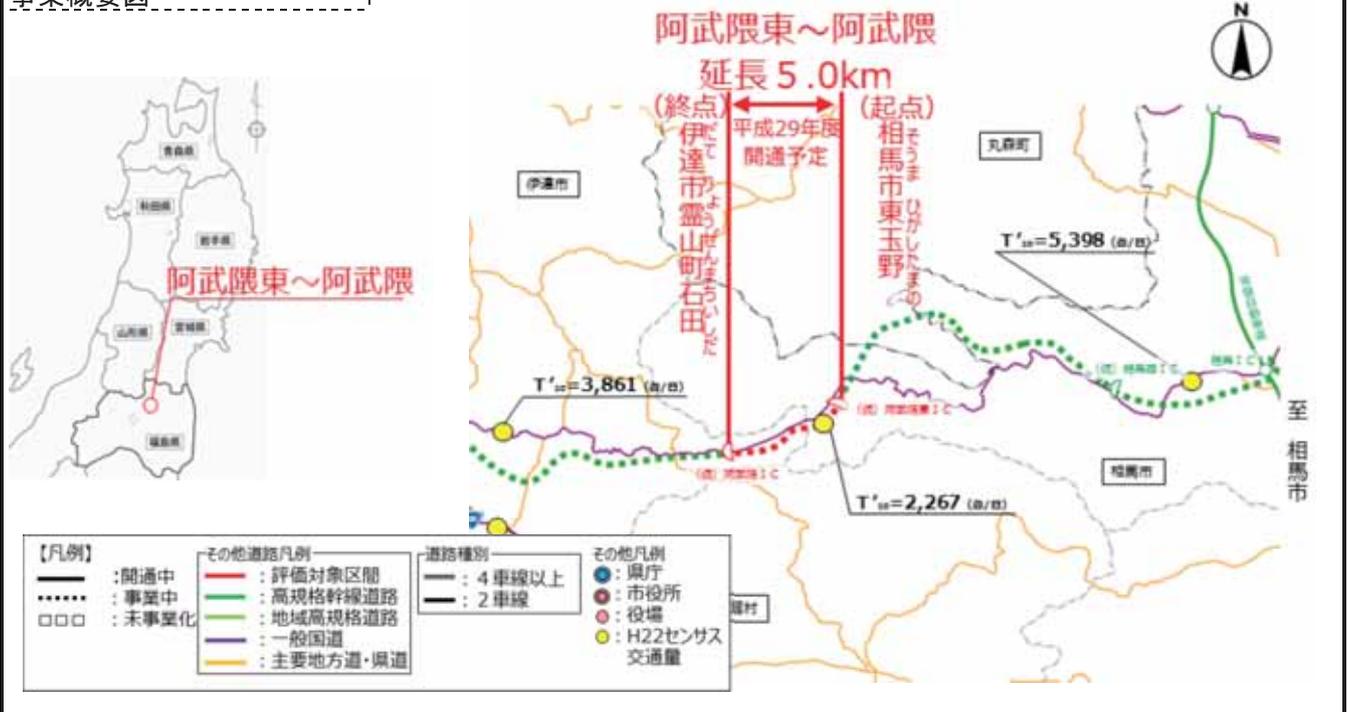
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島） 霊山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町石田 至：福島県伊達市霊山町下小国			延長	12.0 km
事業概要					
<p>一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 霊山道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県伊達市霊山町石田から福島県伊達市霊山町下小国に至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H20年度事業化（直轄権限代行）		H1年度都市計画決定（H1年度変更）		H22年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	約386億円	事業進捗率	70%	供用済延長	-km
計画交通量	10,500台/日 [相馬～福島]				
費用対効果分析結果 [相馬～福島]	B/C (事業全体)	1.4 (1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 674億円 / 1,434億円 (事業費 : 561億円 / 1,322億円) (維持管理費 : 113億円 / 113億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,947億円 / 1,947億円 (走行時間短縮便益 : 1,622億円 / 1,622億円) (走行経費減少便益 : 192億円 / 192億円) (交通事故減少便益 : 133億円 / 133億円)	基準年 : 平成27年
	(残事業)	2.9 (4.9)			
感度分析の結果 [相馬～福島]					
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.3~1.5 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.3~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±20%)					
【残事業】 B/C=2.7~3.2 (交通量 ±10%) B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) B/C=2.8~3.0 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分） ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見					
○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に努めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島」の整備促進について」要望あり ・福島県（福島県知事） ・桑折町（桑折町長） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・平成20年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率70%（平成27年3月末時点）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度：全線2車線開通予定					

施設の構造や工法の変更等
 ・スリップフォーム側溝の採用
 ・コンパクト支承の採用

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬 ～福島） 霊山～福島	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町下小国 至：福島県伊達郡桑折町大字松原			延長	12.2 km
事業概要 一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県伊達市霊山町下小国から福島県伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。					
H25年度事業化		H24年度都市計画決定 (H一年度変更)		H26年度用地着手	
H26年度工事着手					
全体事業費	約520億円	事業進捗率	8%	供用済延長	— km
計画交通量	10,500台/日 [相馬～福島]				
費用対効果 分析結果 [相馬～福島]	B/C : (事業全体) 1.4 (1.5) (残事業) 2.9 (1.8)	総費用 : (残事業)/ (事業全体) 674億円 / 1,434億円 (事業費 : 561億円 / 1,322億円) (維持管理費 : 113億円 / 113億円)	総便益 : (残事業)/ (事業全体) 1,947億円 / 1,947億円 (走行時間短縮便益 : 1,622億円 / 1,622億円) (走行経費減少便益 : 192億円 / 192億円) (交通事故減少便益 : 133億円 / 133億円)	基準年 : 平成27年	
感度分析の結果 [相馬～福島] 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.3~1.5 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.3~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=2.7~3.2 (交通量 ±10%) B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) B/C=2.8~3.0 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬 - 福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・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（現況：76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分）他 ④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島の整備促進について」要望あり ・福島県（福島県知事） ・桑折町（桑折町長） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年度に事業化用地進捗率50%、事業進捗率8%（平成27年3月末時点）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない					

施設の構造や工法の変更等
 ・スリップフォーム側溝の採用
 ・コンパクト支承の採用

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
 、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における () は、事業化区間のうち IC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）都南川目道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県盛岡市川目第5地割 至：岩手県盛岡市手代森	延長	6.0 km		
事業概要					
<p>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 都南川目道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県盛岡市川目第5地割から盛岡市手代森に至る延長6.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H9年度事業化		H13都市計画決定 (H-年度変更)		H17年度用地着手	
				H18年度工事着手	
全体事業費	約279億円	事業進捗率	62%	供用済延長	— km
計画交通量	5,200台/日 [宮古～盛岡]				
費用対効果 分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体)		総便益 (残事業)/ (事業全体)	
	1.2 (1.3) (残事業) 1.7 (3.6)	1,215億円 / 2,041億円 事業費：1,073億円 / 1,868億円 維持管理費：142億円 / 172億円		2,014億円 / 2,351億円 走行時間短縮便益：1,742億円 / 2,071億円 走行経費減少便益：203億円 / 212億円 交通事故減少便益：69億円 / 68億円	
基準年：平成27年					
感度分析の結果 [宮古～盛岡]					
【全体事業】 交通量変動：B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.1～1.2 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.2 (事業期間 ±20%)					
【残事業】 B/C=1.6～1.8 (交通量 ±10%) B/C=1.5～1.8 (事業費 ±10%) B/C=1.6～1.7 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：140分） ②物流効率化の支援 ・宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：114分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：115分） ④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会					

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成9年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率62%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成27年度：川目IC(仮)～田の沢IC(仮) 延長2.6km（2/2） 開通予定
- ・平成31年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

○事業費増

- ・発生残土受入地への運搬距離の変更
- ・現地調査結果による、法面对策工の範囲の変更

○コスト縮減

- ・トンネルの路側側溝の見直し

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古 ～盛岡） 区界～築川	事業 区分	一般国道	事業 主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県宮古市区界第1地割 至：岩手県盛岡市築川第6地割	延長	8.0km		
事業概要					
<p>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。</p> <p>区界～築川は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市区界第1地割から盛岡市築川第6地割に至る延長8.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H25年度用地着手	
				H26年度工事着手	
全体事業費	約370億円	事業進捗率	22%	供用済延長	— km
計画交通量	5,200台/日 [宮古～盛岡]				
費用対効果 分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体) 1.2 (0.6) (残事業) 1.7 (1.02)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,215億円 / 2,041億円 (事業費 : 1,073億円 / 1,868億円 維持管理費 : 142億円 / 172億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,014億円 / 2,351億円 (走行時間短縮便益 : 1,742億円 / 2,071億円 走行経費減少便益 : 203億円 / 212億円 交通事故減少便益 : 69億円 / 68億円)	基準年 平成27年	
感度分析の結果 [宮古～盛岡]					
<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.6~1.8 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%) B/C=1.5~1.8 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.1~1.2 (事業期間 ±20%) B/C=1.6~1.7 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：140分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：114分） <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：115分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～盛岡市：現況 D → 整備後 B） 市町村間等の連結性評価（改善度1.1、弱点度：整備前1.1→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 国道106号指定区間編入促進期成同盟会 国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない 築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率73%、事業進捗率22%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
特になし	
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）平津戸・岩井～松草	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県宮古市平津戸 至：岩手県宮古市区界第4地割			延長	7.0 km
事業概要					
<p>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90 kmの地域高規格道路である。</p> <p>平津戸・岩井～松草はその一部を形成し、岩手県宮古市平津戸から宮古市区界第4地割に至る延長7.0 kmの2車線道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H25年度用地着手	
				H26年度工事着手	
全体事業費	約310億円	事業進捗率	26%	供用済延長	— km
計画交通量	5,200台/日 [宮古～盛岡]				
費用対効果 分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	1.2 (0.6)	1,215億円 / 2,041億円		2,014億円 / 2,351億円	
	(残事業)	(事業費)		(走行時間短縮便益)	
	1.7 (1.2)	1,073億円 / 1,868億円		1,742億円 / 2,071億円	
		(維持管理費)		(走行経費減少便益)	
		142億円 / 172億円		203億円 / 212億円	
				(交通事故減少便益)	
				69億円 / 68億円	
感度分析の結果 [宮古～盛岡]					
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.6~1.8 (交通量 ±10%)					
事業費変動 : B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%) B/C=1.5~1.8 (事業費 ±10%)					
事業期間変動 : B/C=1.1~1.2 (事業期間 ±20%) B/C=1.6~1.7 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：140分）					
②物流効率化の支援					
・宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：114分）					
③安全で安心できるくらしの確保					
・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：115分）					
④災害への備え					
・岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定					
⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
[防災機能の評価]					
・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～盛岡市：現況 D → 整備後 B）					
・市町村間等の連結性評価（改善度1.1、弱点度：整備前1.1→整備後0.9）					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見					
・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。					
・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。					
・宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。					
○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり					
・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会					
・国道106号指定区間編入促進期成同盟会					
・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会					

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率72%、事業進捗率26%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁（下部工）の見直し

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）宮古～箱石	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県宮古市藤原三丁目 至：岩手県宮古市箱石第5地割				延長 33.0 km
事業概要				
一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 宮古～箱石は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市藤原三丁目から宮古市箱石第5地割に至る延長33.0kmの2車線道路である。				
H23年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手	
全体事業費 約1,080億円		事業進捗率 28%		供用済延長 — km
計画交通量 5,200台/日 [宮古～盛岡]				
費用対効果分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体) 1.2 (0.96) (残事業) 1.7 (1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,215億円 / 2,041億円 (事業費) : 1,073億円 / 1,868億円 (維持管理費) : 142億円 / 172億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,014億円 / 2,351億円 (走行時間短縮便益) : 1,742億円 / 2,071億円 (走行経費減少便益) : 203億円 / 212億円 (交通事故減少便益) : 69億円 / 68億円	基準年 平成27年
感度分析の結果 [宮古～盛岡]				
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.1~1.2 (事業期間 ±20%)				
【残事業】 B/C=1.6~1.8 (交通量 ±10%) B/C=1.5~1.8 (事業費 ±10%) B/C=1.6~1.7 (事業期間 ±20%)				
事業の効果等				
①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：140分） ②物流効率化の支援 ・宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：114分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：115分） ④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～盛岡市：現況 D → 整備後 B） ・市町村間等の連結性評価（改善度1.1、弱点度：整備前1.1→整備後0.9）				
関係する地方公共団体等の意見				
○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会				

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率13%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度：宮古西道路（県施工区間） 延長3.6km（2/2） 開通予定
- ・平成31年度：下川井地区 延長2.0km（2/2） 開通予定
- ・平成32年度：宮古西道路 延長4.0km（2/2） 開通予定

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・仮設材（工事中道路）として使用した洗掘防止剤（袋詰根固材）を根固として転用

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道101号 鱒ヶ沢道路 <small>あじがさわ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県つがる市木造越水 <small>きづくりこしみず</small> 至：青森県西津軽郡鱒ヶ沢町大字舞戸町 <small>にしつがる あじがさわまち まいとまち</small>			延長	3.7 km
事業概要					
津軽自動車道は、青森県青森市浪岡～青森県西津軽郡鱒ヶ沢町に至る延長約40kmの一般国道の自動車専用道路である。 一般国道101号鱒ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を形成し、つがる市木造越水から西津軽郡鱒ヶ沢町大字舞戸町に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。					
H19年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H22年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約87億円	事業進捗率	59%	供用済延長	— km
計画交通量	8,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3	総費用	(残事業)/ (事業全体) 23億円/99億円	総便益	(残事業)/ (事業全体) 127億円/127億円
	(残事業) 5.5	事業費 9億円/85億円	維持管理費 14億円/14億円	走行時間短縮便益 94億円/94億円	基準年 平成27年
		走行経費減少便益 18億円/18億円		交通事故減少便益 15億円/15億円	
感度分析の結果					
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.1~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=4.7~6.5(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) B/C=5.3~5.7(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.3~1.3(事業期間±1年) B/C=5.5~5.5(事業期間±1年)					
事業の効果等					
③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（五所川原市）へのアクセス向上が見込まれる（現況：33分） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（青森県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。（現況：74分） ⑥災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道101号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に代替路線を形成					
関係する地方公共団体等の意見					
○青森県知事の意見 1. 事業の継続に異存はありません。 2. 本県においても、国が掲げている「希望を生み出す強い経済」、「地方創生」、「国土強靱化」を押し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、早期整備をお願いします。 なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。					
○以下の団体等から、鱒ヶ沢道路の整備促進について要望あり ・青森県 ・津軽自動車道建設促進期成同盟会 ・青森県高規格道路建設促進期成会 ・青森県道路整備促進期成同盟会					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・平成19年度に事業化、用地進捗率88%、事業進捗率59%（平成27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					
・平成27年度の全線供用を目指すものの、軟弱地盤区間におけるプレロード盛土による沈下遅延により、残工事の工程に影響が生じており、開通時期が遅延する可能性がある。 ・一部で平成28年度以降残工事有					

施設の構造や工法の変更等

・橋梁部の支承形式に「固定可動形式（機能分離型支承）」を採用し、コスト縮減を図っている

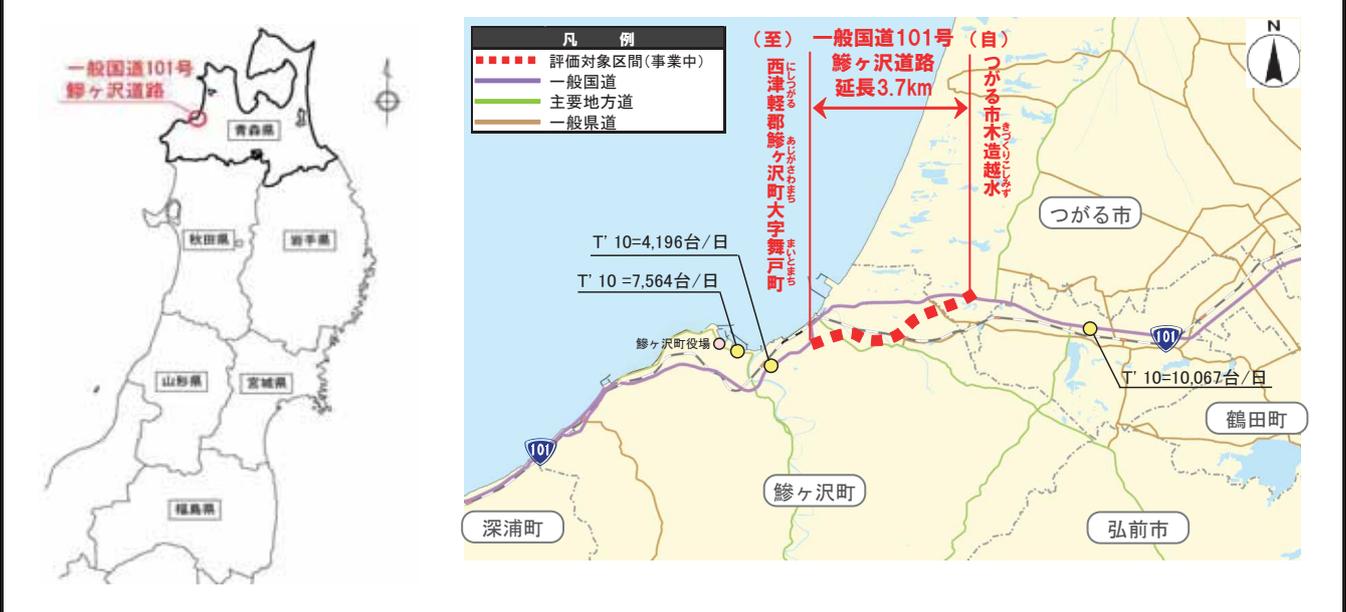
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道4号 <small>みずさわひがし</small> 水沢東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢 至：岩手県奥州市水沢区佐倉河字十文字	延長	9.6 km			
事業概要 一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る延長888.8 kmの主要な幹線道路である。水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢から佐倉河字十文字間に至る延長9.6 km、4車線の道路である。					
S60年度事業化	S57年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手	H4年度工事着手		
全体事業費	約380億円	事業進捗率	61%	供用済延長	4.6 km
計画交通量	21,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 133億円/ 485億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 448億円/ 592億円	基準年 平成24年	
	(残事業) 3.4	(事業費) 112億円/ 444億円 (維持管理費) 21億円/ 41億円	(走行時間短縮便益) 420億円/ 532億円 (走行経費減少便益) 22億円/ 52億円 (交通事故減少便益) 5.2億円/ 8.0億円		
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.1~1.3(事業期間 ±2年) 【残事業】 B/C=2.9~3.7(交通量 ±10%) B/C=3.1~3.7(事業費 ±10%) B/C=3.1~3.6(事業期間 ±2年)					
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の削減 (渋滞損失時間：35.6万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性向上（奥州市水沢区真城地区～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：61分） ③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定					
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・事業継続に対して異議ありません。 ・本県では、東北縦貫自動車道とともに国土の骨格を形成する基幹道路である一般国道4号の整備促進を求めているところです。 ・「水沢東バイパス」は、国道4号の交通混雑の解消や安全性の向上等を図る重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の推進をお願いします。 ○以下の団体等から、水沢東バイパスの整備促進について要望あり ・国道4号水沢東バイパス整備促進期成同盟会（会長（奥州市長））					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和60年度に事業化、用地進捗率59%、事業進捗率61%（平成27年3月末時点） ・平成17年度まで：奥州市水沢区東中通り～奥州市水沢区佐倉河字十文字間 延長4.6 km (2/4)部分開通					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない					

施設の構造や工法の変更等

- ・ 交差点部の排水構造物の集約

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道4号 <small>きたかみ</small> 北上拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 東北地方整備局	
起終点：自： <small>きたかみ</small> 岩手県北上市相去町字笹長根 至： <small>きたかみ</small> 岩手県北上市飯豊町村崎野19地割 <small>ちわり</small>	延長	12.2km	
事業概要： <p>一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る延長888.8kmの主要な幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根から飯豊町村崎野19地割間に至る延長12.2km、4車線の道路である。</p>			
S57年度事業化	H7年度都市計画決定 (H-年度変更)	S58年度用地着手	S57年度工事着手
全体事業費	約180億円	事業進捗率	83%
計画交通量	27,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.6 (残事業) 3.1	総費用： (残事業)/事業全体 41億円/310億円 〔事業費：30億円/267億円〕 〔維持管理費：11億円/43億円〕	総便益： (残事業)/事業全体 129億円/504億円 〔走行時間短縮便益：115億円/425億円〕 〔走行経費減少便益：12億円/75億円〕 〔交通事故減少便益：2.2億円/3.7億円〕
	基準年：平成24年		
感度分析の結果 <p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.2~1.9(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.6~1.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.6~1.7(事業期間 ±1年)</p> <p>【残事業】B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%) B/C=2.9~3.3(事業費 ±10%) B/C=3.0~3.2(事業期間 ±1年)</p>			
事業の効果等 <p>①円滑なモビリティの確保 ・北上市相去町笹長根地区から新幹線駅である北上駅へのアクセス性向上（現況：14分）</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性向上（北上市相去町笹長根地区～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：48分）</p> <p>③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</p>			
関係する地方公共団体等の意見 <p>○岩手県知事の意見 ・事業継続に対して異議ありません。 ・本県では、東北縦貫自動車道とともに国土の骨格を形成する基幹道路である一般国道4号の整備促進を求めているところです。 ・「北上拡幅」は国道4号の交通混雑の解消や安全性の向上等を図る重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の推進をお願いします。</p> <p>○以下の団体等から、整備促進について要望あり ・北上市（北上市長）</p>			
事業評価監視委員会の意見 <p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である</p>			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <p>・周辺の工業団地の造成や自動車関連産業等の集積等が多く、流通・工業集積地としての発展が著しい。</p>			
事業の進捗状況、残事業の内容等 <p>・昭和57年度に事業化、用地進捗率87%、事業進捗率83%（平成27年3月末時点） ・平成22年度まで：北上市相去町平林～北上市飯豊町村崎野間 延長9.2km（4/4）部分開通</p>			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <p>・事業の進捗に係る問題はない</p>			
施設の構造や工法の変更等 <p>・交差協議により構造形式を橋梁から函渠に見直し</p>			

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道7号 <small>きさかたにかほ</small> 象潟仁賀保道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省	事業主体 東北地方整備局
起終点 自：秋田県にかほ市象潟町小滝 至：秋田県にかほ市両前寺		延長 13.7km	
事業概要 一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし青森県青森市へ至る延長約553kmの一般国道である。 象潟仁賀保道路は日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県にかほ市象潟町小滝から同市両前寺に至る延長13.7km、4車線の自動車専用道路である。			
H17年度事業化		H16年度都市計画決定 (H-年度変更)	
H18年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費 約440億円		事業進捗率 72%	
計画交通量 象潟仁賀保道路=17,600台/日		供用済延長 13.7km	
費用対効果分析結果		基準年 平成27年	
B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 6.7	総費用 (残事業)/ (事業全体) 131億円/ 518億円 事業費 : 85億円/ 459億円 維持管理費 : 45億円/ 59億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 878億円/ 1,001億円 走行時間短縮便益 : 775億円/ 850億円 走行経費減少便益 : 34億円/ 59億円 交通事故減少便益 : 69億円/ 92億円	
感度分析の結果			
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.5~2.3 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.9~2.0 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.9~2.0 (事業期間 ±1年)			
【残事業】 B/C=5.7~7.8 (交通量 ±10%) B/C=6.3~7.2 (事業費 ±10%) B/C=6.5~6.9 (事業期間 ±1年)			
事業の効果等			
①円滑なモビリティの確保 ・にかほ市から第二種空港である秋田空港へのアクセス性が向上（現況：65分）			
②個性ある地域の形成 ・主要な観光地（道の駅「象潟」、鳥海山・鉾立等）へのアクセス性が向上			
③安全で安心できるくらしの確保 ・にかほ市から三次医療施設である秋田赤十字病院（秋田市）へのアクセス性が向上（現況：70分）			
④災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・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			
関係する地方公共団体等の意見			
○秋田県知事の意見 ・「象潟仁賀保道路」については、今年度秋の観光シーズン前に開通される見込みとなり、これにより、昨年度選定された重点道の駅「象潟」をゲートウェイとした観光振興や、輸送効率化による域内企業の再生と成長が進み、由利地域の活性化を大きく後押しするものと考えております。 ・残事業を早期に完成させるとともに、隣接する「遊佐象潟道路」についても、コスト縮減に努めながら、早期の開通に向けて事業の促進をお願いします。			
○以下の団体等から、象潟仁賀保道路の整備促進について要望あり ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会 ・本荘由利交通体系整備促進協議会 ・にかほ市、由利本荘市 ・東北日本海沿岸市町村議会協議会 ・秋田県建設業協会			
○民間主催のシンポジウム、フォーラム ・第27回日本海夕陽ラインシンポジウム （平成27年11月30日、主催は新潟県、山形県、秋田県、青森県の日沿道沿線の各青年会議所） ・第17回日本海沿岸東北自動車道建設促進フォーラム（平成27年9月4日、主催は東北経済連合会）			
事業評価監視委員会の意見			
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東日本大震災時には、日本海側のルートが被災地への支援物資輸送等、重要な役割を果たし必要性が再確認された
- ・ 平成24年度に二ツ井今泉道路が新規事業化
- ・ 平成24年10月27日に象潟仁賀保道路(金浦～仁賀保)と仁賀保本荘道路(仁賀保～両前寺)間延長8.2kmが開通
- ・ 平成25年度に遊佐象潟道路、朝日温海道路が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成17年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率72% (平成27年3月末現在)
- ・ 平成24年度：金浦～仁賀保間 延長6.9km (2/4) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 事業の進捗に係る問題はない
- ・ 平成27年10月18日に象潟～金浦間 延長6.8km (2/4) 開通

施設の構造や工法の変更等

- ・ 法面防草板の素材の変更

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 伊達拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市広前 至：福島県伊達郡国見町大字石母田字上野			延長	9.1 km	
事業概要						
<p>一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る888.8kmの主要幹線道路である。</p> <p>伊達拡幅は、福島県伊達市広前から福島県伊達郡国見町大字石母田字上野に至る延長9.1km、4車線の道路である。</p>						
S56年度事業化		S56年度都市計画決定 (H1年度変更)		S57年度用地着手		S61年度工事着手
全体事業費		約198億円		事業進捗率	81%	供用済延長
計画交通量		22,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.9		総費用	(残事業)/事業全体	120億円/600億円
	(残事業)	2.1		事業費：44億円/286億円 維持管理費：12億円/34億円	総便益	走行時間短縮便益：113億円/576億円 走行経費減少便益：6.7億円/19億円 交通事故減少便益：0.74億円/4.8億円
感度分析の結果		基準年：平成24年				
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.8~2.0(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.8~1.9(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.8~1.9(事業期間 ±1年)</p> <p>【残事業】B/C=1.9~2.4(交通量 ±10%) B/C=2.0~2.3(事業費 ±10%) B/C=2.0~2.2(事業期間 ±1年)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道(国道4号)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。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> (仮称)道の駅国見に直結する道路が形成される。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道(国道4号)は第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 緊急輸送道路(東北縦貫自動車道)が通行止めになった場合の代替路を形成する。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>○福島県知事の意見</p> <p>国の対応方針(原案)については、異議ありません。なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。</p> <p>○以下の団体から、伊達拡幅の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島県知事、福島県伊達地方町村議会議長会(川俣町、桑折町、国見町) 						
事業評価監視委員会の意見						
<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> 昭和56年事業化、用地進捗率89%、事業進捗率81% (平成27年3月末時点) 平成23年まで：伊達市広前～伊達郡桑折町大字北半田間 延長5.8km 部分開通済み 						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
<ul style="list-style-type: none"> 事業進捗に係る問題はない。 						
施設の構造や工法の変更等						
<ul style="list-style-type: none"> 橋梁支承に新技術(高支圧ゴム支承)を採用 						

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道49号 <small>いなわしろ</small> 猪苗代拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：福島県耶麻郡猪苗代町大字壺楊字南浜 至：福島県耶麻郡猪苗代町大字長田字大堰	延長	7.3 km			
事業概要 一般国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、南東北地域の広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 猪苗代拡幅は、福島県耶麻郡猪苗代町大字壺楊字南浜から福島県耶麻郡猪苗代町大字長田字大堰猪苗代に至る延長7.3 km、2車線の道路である。					
S63年度事業化	H-1年度都市計画決定 (H-1年度変更)	H元年度用地着手	H3年度工事着手		
全体事業費	約129億円	事業進捗率	92%	供用済延長	3.7 km
計画交通量	9,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 4.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 27億円/198億円 〔事業費：14億円/176億円〕 〔維持管理費：13億円/22億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 131億円/246億円 〔走行時間短縮便益：106億円/198億円〕 〔走行経費減少便益：19億円/39億円〕 〔交通事故減少便益：5.7億円/8.8億円〕	基準年 平成24年	
	感度分析の結果 【全体事業】交通量変動：B/C=1.04~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間 ±1年) 【残事業】B/C=4.0~6.0(交通量 ±10%) B/C=4.6~5.1(事業費 ±10%) B/C=4.7~4.9(事業期間 ±1年)				
事業の効果等 ①国土・地域ネットワークの構築 ・現道（国道49号）における冬期積雪時の大型車のすれ違い困難区間を解消する ②個性ある地域の形成 ・スポーツ、レクリエーションイベント（マラソン大会等）を支援する ・主要な観光地（志田浜）へのアクセス向上が期待される ③災害への備え ・緊急輸送道路（磐越自動車道）が通行止めになった場合の代替路を形成する					
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 ・事業の継続については意義ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。 ○以下の団体等から、猪苗代拡幅の整備促進について要望あり。 ・会津総合開発協議会 ・会津地区道路整備促進期成同盟会 ・会津方部商工観光団体協議会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和63年度事業化、用地進捗率76%、事業進捗率92%（平成27年3月末時点） ・平成25年度まで：猪苗代町大字長田～猪苗代町大字壺楊間 延長3.7 km 部分開通					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等 ・橋梁支承に新技術（機能分散型支承）を採用。					

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



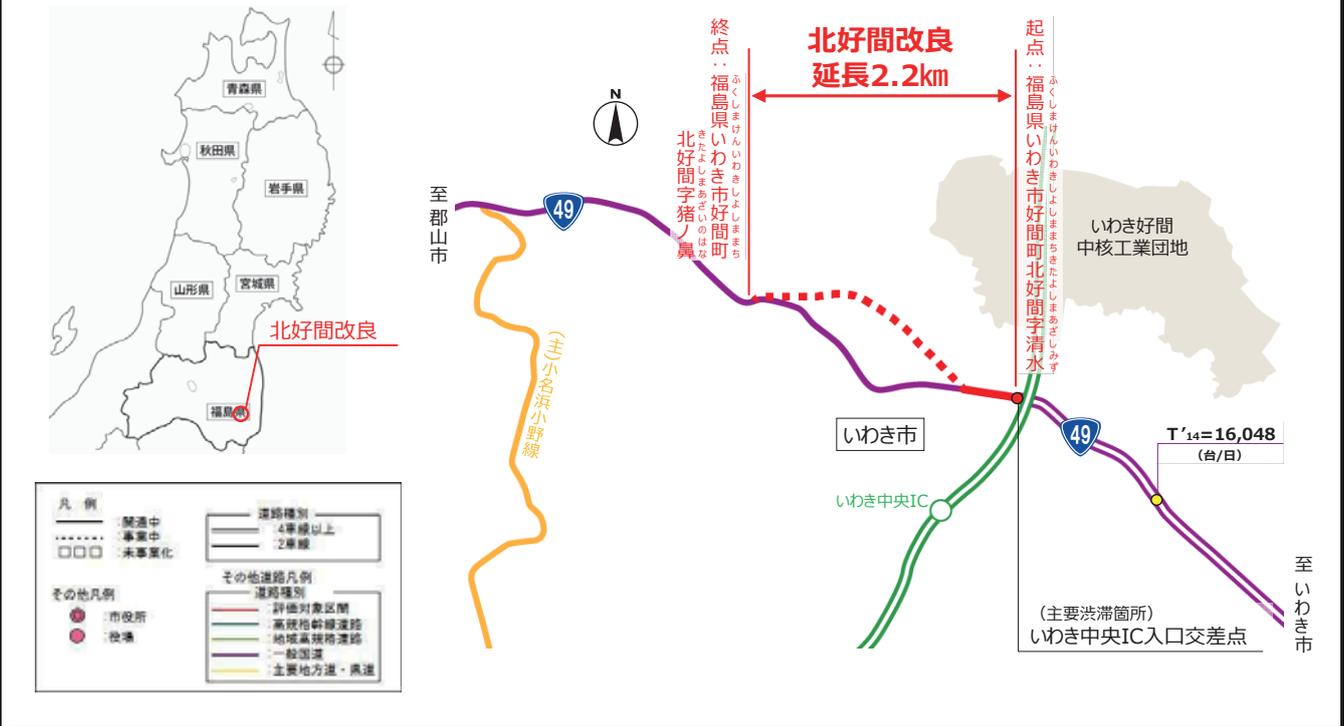
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道49号 <small>きたよしま</small> 北好間改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県いわき市好間町北好間字清水 <small>よし まちきたよしま しみず</small> 至：福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻 <small>いの はな</small>			延長	2.2 km
事業概要					
<p>一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約240kmの主要幹線道路である。北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長2.2kmの2車線の道路である</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H25年度用地着手	
				H一年度工事着手	
全体事業費	約50億円	事業進捗率	7%	供用済延長	— km
計画交通量	10,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) - 億円/4.2億円 (事業費) : - 億円/3.8億円 (維持管理費) : - 億円/4.1億円		総便益 (残事業)/(事業全体) - 億円/5.8億円 (走行時間短縮便益) : - 億円/4.8億円 (走行経費減少便益) : - 億円/6.8億円 (交通事故減少便益) : - 億円/3.3億円	
	(残事業) —			基準年 平成22年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.8(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3~1.5(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間2.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減 ・国道49号 いわき中央IC入口交差点上り流入部（主要渋滞箇所）の旅行速度の改善が期待される <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域道路整備計画（福島県）に位置づけのある広域道路（地域形成型）を形成する <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島県道路防災情報連絡協議会により設定された緊急輸送道路ネットワーク計画において、一次確保路線に位置付けられている 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○福島県知事の意見</p> <p>国の対応方針(原案)については、異議ありません。なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。</p> <p>○以下の団体等から、北好間改良の整備促進について要望あり</p> <p>福島県知事、いわき市長 一般国道6号・49号いわき地区改築工事促進期成同盟会（いわき市） 福島県浜通り地方開発整備促進協議会（いわき市、相馬市、南相馬市、他7町3村）</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度に事業化、用地進捗率1%、事業進捗率7%（平成27年3月末時点） 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗に係る問題はない。 					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> ・新好間橋において橋長の縮小、橋台位置の変更による支障物件を解消。 					
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道6号土浦バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：茨城県土浦市中 至：茨城県土浦市中貫	延長	8.8km		
事業概要 国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。一般国道6号土浦バイパスは、土浦市内の交通渋滞緩和を図るとともに、常磐自動車道のICとの連携強化、筑波研究学園都市をはじめとした周辺開発に伴う新たな交通需要に対応を目的とした延長8.8kmの4車線のバイパス事業である。					
S44年度事業化		H一年度都市計画決定		S47年度用地着手	
S48年度工事着手					
全体事業費	約338億円	事業進捗率	86%	供用済延長	8.8km
計画交通量	34,900~46,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 14.4	総費用 (残事業)/事業全体 35/1,108億円 (事業費：22/1088億円 維持管理費：13/21億円)	総便益 (残事業)/事業全体 507/1,463億円 (走行時間短縮便益：442/1,182億円 走行費用減少便益：11/166億円 交通事故減少便益：54/115億円)	基準年 平成27年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間 ±1年） 【残事業】交通量：B/C=11.6~17.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=13.5~15.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=13.9~14.5（事業期間 ±1年）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・土浦バイパス区間の損失時間は122千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍。並行する国道125号及び354号（旧国道6号）区間の損失時間は、114千人時間/年・km（全国平均の約4倍）である。 ・土浦バイパスの4車線化により、2車線区間の交通の円滑化が図られ、さらに、現道区間の通過交通が転換されることで渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は50.3件/億台・kmであり、全国平均の約半分であるが、暫定2車線区間では全国平均の約5倍を越える区間が存在。 ・並行する国道125号及び354号（旧国道6号）区間の平均死傷事故率は145.3件/億台・kmと高く、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間も交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・土浦バイパスの事業化（昭和44年）以降は、バイパス方向にも居住地が広がり、大型ショッピングセンター等の大規模施設の立地が進行している。 ・土浦バイパスの整備により、インターチェンジや工業団地、商業施設へのアクセス性が向上し、沿線企業の物流の向上や地域の活性化に寄与する。					
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： 一般国道6号土浦バイパスの整備により、土浦市内の渋滞緩和や安全性の確保が図られるとともに、常磐道・圏央道インターチェンジや工業団地、商業施設等へのアクセス性が向上し、物流効率の向上や地域活性化にも大きく寄与するなど、本事業の必要性は高く継続は妥当と考える。 このため、引き続きコスト縮減を図りながら、開通目標年度である平成28年度の全線4車線完成が一日でも早く実現されるよう事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 土浦バイパスの整備に伴い、沿道には宅地や教育施設、商業施設等が立地している。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和44年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率86%（平成27年度3月末時点）

昭和56年度までに全線暫定2車線（延長8.8km）で供用、土浦市永国～土浦市上高津の延長1.5km、土浦市常名～板谷の延長1.4kmの合計2.9km区間については、平成元年度までに4車線化が完了。用地取得済であるため、暫定区間の工事に着手し、引き続き、全線4車線完成に向けて事業を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は100%完了。引き続き、全線4車線供用に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、混雑緩和、交通事故の減少、地域活性化の支援等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号春日部古河バイパス <small>かすかべこが</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	白：さいたまけんかすかべししもやなぎ 埼玉県春日部市下柳 至：いばらきけんこがしやぎはし 茨城県古河市柳橋	延長	21.5km			
事業概要 一般国道4号は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。						
H18年度事業化		S45年度都市計画決定		一年度用地着手		
H18年度工事着手						
全体事業費	約332億円	事業進捗率	52%	供用済延長	21.5km(暫定)	
計画交通量	34,300~56,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	3.8	総費用 (事業全体)	148/381億円	総便益 (事業全体)	449/1,465億円
	(残事業)	3.0	事業費：121/310億円 維持管理費：28/71億円	走行時間短縮便益：376/1,319億円 走行経費減少便益：70/108億円 交通事故減少便益：3/37億円	基準年：平成27年	
感度分析の結果 ：事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=3.4~3.9 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.2~3.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.6~4.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.6~4.0 (事業期間 ±2年) 事業期間：B/C=2.8~3.1 (事業期間 ±2年)						
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の損失時間は、112.1千人時間/年・km。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、国道4号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、96.2件/億台・km。 ・国道4号現道の事故類型は追突による事故が多く、全体の5割を占める。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、現道や並行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 地域活性化の支援 ・春日部古河バイパスの開通により、沿線地域には多くの工業団地が整備され、企業が集積。 ・現在、圏央道の開通に伴うIC周辺開発等が進められており、さらなる地域産業の活性化への支援が期待。 ・全線4車線開通により渋滞が緩和し、所要時間が短縮するなど、物流の効率化に貢献。						
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは災害時における緊急輸送道路のネットワーク強化はもとより、圏央道へのアクセス向上が図られる大変重要な道路です。引き続き、コストの縮減に十分留意しながら早期完成に努めていただきたい。 ・茨城県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは首都圏中央連絡自動車道久喜白岡JCTから境古河ICの開通に合わせ平成26年度末に全線4車線化され、国道4号現道及び本バイパスの渋滞緩和に大きく寄与している。引き続き主要交差点の立体化や6車線化が進められることにより、更なる渋滞緩和や企業立地により地域産業の活性化に寄与するなど、事業の必要性が高く、継続は妥当であり、早期完成に努められたい。なお、今後の事業の推進にあたっては、徹底したコスト縮減を図られたい。						

事業評価監視委員会の意見
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、圏央道整備に伴う地方公共団体のIC周辺開発計画が進展中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成18年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率52%（平成27年3月末時点）。
平成21年度までに埼玉県区間の4.2kmを4車線開通済み。
春日部古河バイパスと接続する圏央道（久喜白岡JCT～境古河IC）の開通（平成27年3月）とあわせ、平成26年度に全線4車線開通済み。
今後、茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた改良工や橋梁の新設などを行い、完成6車線の事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
今後、交差点の立体部の施行においては、分割施工により4車線を確保し、かつ道路を切廻しながら施工を行うため、事業期間の延長が必要。
茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた改良工や橋梁の新設などを行い、完成6車線の事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞の緩和、圏央道関連交通への対応、地域活性化の支援等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号 <small>たかまつりつたい</small> 高松立体	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ぐんまけんたかさきしみやもとちよう</small> 群馬県高崎市宮元町 至： <small>ぐんまけんたかさきしなみえちよう</small> 群馬県高崎市並榎町			延長	1.6km
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。高松立体は、国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上を目的とした延長1.6kmの現道拡幅事業である。					
H11年度事業化		H12年度都市計画決定 H16年度都市計画変更		H12年度用地着手 H12年度工事着手	
全体事業費	約120億円	事業進捗率	93%	供用済延長	1.1km
計画交通量	41,200~56,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 15.5	総費用： (残事業)/(事業全体) 7.5/160億円 事業費：6.4/155億円 維持管理費：1.2/5.6億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 116/280億円 走行時間短縮便益：98/242億円 走行費用減少便益：16/30億円 交通事故減少便益：2.0/7.6億円	基準年： 平成27年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4~2.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=13.0~16.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7~1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=14.3~16.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7~1.8（事業期間 ±1年）事業期間：B/C=14.8~16.1（事業期間 ±1年）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・当該区間洪川側において、国道18号と354号高崎方面からの合流があるため、国道17号の君が代橋東付近で1車線規制を行っており、朝夕通勤時間帯に車線数減少地点で渋滞が発生。今後、拡幅区間の整備及び1車線規制が解除されることにより、国道17号の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・事故類型別では、交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で約7割発生している。立体区間では、開通前後で死傷事故率は約1割減少している。拡幅区間の整備により、車線規制が解除され、交通輻輳や渋滞が緩和し、追突事故の減少が期待される。 ③歩行者や自転車の利便性・安全性向上 ・歩道が未整備の区間は、歩行者は側道へ迂回し、自転車は側道または本線の路肩を通行している。また、幅員が狭小な区間では、利用者のすれ違い時に余裕がなく、安全性の確保が不十分であることから早期整備が必要。					
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事からの意見：国道18号や国道354号との合流部の渋滞解消や交通事故対策、歩行者・自転車の利便性・安全確保のためには、本事業が必要なことから、一日も早い事業完成を目指していただきたい。また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 国立病院機構高崎総合医療センターは、平成21年度に新病棟が完成し、平成23年度に災害拠点病院の指定を受けた。 平成25年度に関越自動車道 高崎玉村スマートICが新規設置、平成26年度に国道354号東毛広域幹線道路が全線開通するなど道路網が変化。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成11年度に立体部を事業化、平成16年度に拡幅区間を事業化 用地進捗率82%、事業進捗率93%（平成27年3月末時点） 平成19年度：立体部 延長1.1km（4/4）部分開通 平成22年度：和田橋交差点歩道橋掛替 今後、拡幅区間の整備を進めていく。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地権者から同意を得られず用地交渉の長期化が予想されたため、早期効果発現のための設計見直しを実施し、現在は関係機関協議を実施中。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

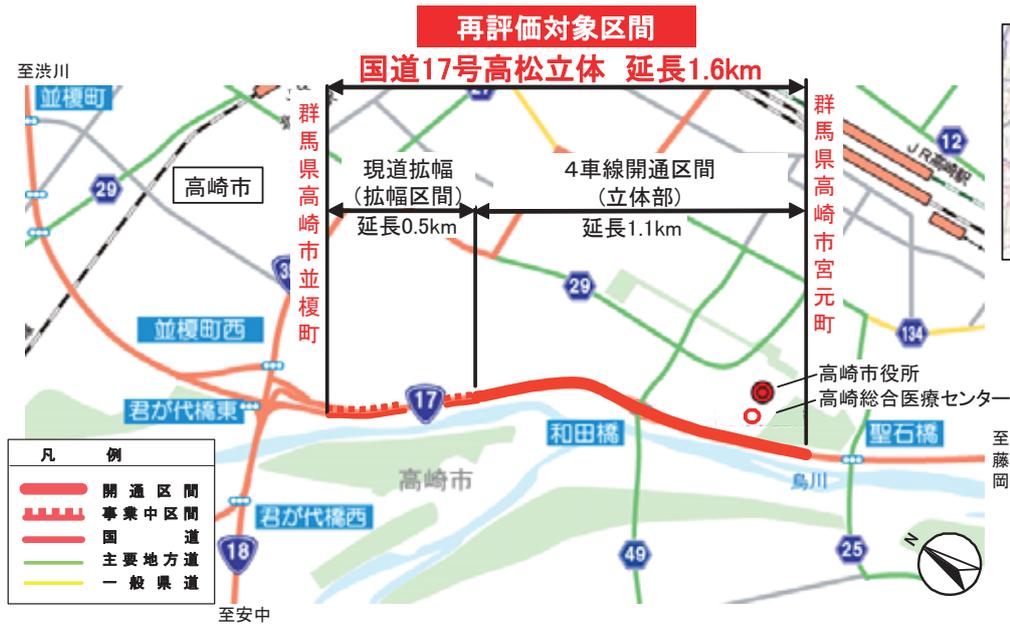
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 東埼玉道路（延伸） <small>ひがしさいたまどうろえんしん</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：埼玉県吉川市川藤 <small>さいたまけんよしかわしかわふじ</small> 至：埼玉県春日部市水角 <small>さいたまけんかすかべしすいかく</small>			延長	8.7km
事業概要 一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。東埼玉道路（延伸）は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。					
S63年度都市計画決定		H20年度事業化		H23年度用地着手	
				H一年度工事着手	
全体事業費	約134億円	事業進捗率	12%	供用済延長	0km
計画交通量	12,800～18,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 114/134億円		総便益 (残事業)/ (事業全体) 657/657億円	
	(残事業)	事業費： 91/112億円 維持管理費： 22/ 22億円		走行時間短縮便益： 608/608億円 走行経費減少便益： 29/ 29億円 交通事故減少便益： 19/ 19億円	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=4.5～5.3（交通量 ±10%） 【残事業費】 交通量：B/C=5.3～6.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.6～5.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=5.3～6.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.5～5.2（事業期間 ±2年） 事業期間：B/C=5.3～6.2（事業期間 ±2年）					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・東埼玉道路と並行する国道4号（新善町交差点～水角交差点）の損失時間は334.6千人時間/年。 ・並行する国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が点在。 ・東埼玉道路の整備により、並行する国道4号現道の交通が当該道路に転換され、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安心安全な通行の確保 ・東埼玉道路と並行する国道4号（新善町交差点～水角交差点）の死傷事故率は99.5件/億台・km。（神明町交差点：死傷事故率477.3件/億台・km） ・事故類型は追突による事故が多く、全体の約5割を占める。 ・東埼玉道路の整備により、並行する国道4号現道の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線には、越谷レイクタウン特定土地地区画整理事業内の大型商業施設や工業団地（東埼玉テクノポリス）などの様々な施設が立地しており、東埼玉テクノポリスの拡張計画も予定されている。 ・当該区間の整備は、これら開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与する。					
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事の見解： 一般国道4号東埼玉道路（延伸）は、国道4号の交通混雑の緩和や沿線の開発事業を支援し、県東部地域における南北軸として圏央道や外かん道と連携し、本県の広域ネットワークを形成する極めて重要な道路です。 引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、早期整備に努めていただきたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

東埼玉道路沿線では、越谷レイクタウン特定土地区画整理事業が平成8年5月に都市計画決定、平成11年12月の事業計画認可を経て、平成20年9月および平成23年4月に複合商業施設（イオンレイクタウン、レイクタウンアウトレット）がオープンし、平成26年10月に大規模調整池工事完了、平成26年11月14日に事業完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率26%、事業進捗率12%（平成27年3月末時点）
平成20年度の事業化以降、平成23年度から用地買収に着手。
早期工事着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、用地取得を推進。
当初は、用地が未取得のため、既往の地質調査文献（埼玉県）及び主要箇所の地質調査結果を基に道路設計を実施。
今後は用地取得完了箇所において詳細な地質調査を実施し、軟弱地盤における改良計画の検討を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地権者から代替農地や残地買収等の条件提示に対し、補償内容について同意が得られないことから用地取得が難航。
取得済用地から詳細な地質調査を実施し、軟弱地盤における改良計画の検討を行い、また渡河部では支障となる樋門の移設について、河川管理者等と協議の上、詳細設計を実施。
引き続き、用地取得の促進を図り、事業全体の早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及び進捗状況、関係する地方公共団体の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、埼玉県東部地域における交通混雑の緩和、交通事故の減少、地域活性化の支援等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道16号 <small>いるまさやまかくふく</small> 入間狭山拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>さいたまけんいるましかわらまち</small> 埼玉県入間市河原町 至： <small>さいたまけんさやましのみおくとみ</small> 埼玉県狭山市上奥富			延長	4.6km
事業概要					
国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、神奈川県横浜市、東京都八王子市、埼玉県入間市、川越市、さいたま市、春日部市、千葉県千葉市、木更津市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。入間狭山拡幅は、交通渋滞の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、まちづくりへの支援を目的とした延長4.6kmの現道拡幅事業である。					
S46年度事業化		S39年度都市計画決定		S46年度用地着手	
S47年度工事着手					
全体事業費	約158億円	事業進捗率	95%	供用済延長	4.2km
計画交通量	35,500～51,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.8 (残事業) 17.3	総費用： (残事業)/(事業全体) 7.6/ 326億円 (事業費：6.5/ 313億円) (維持管理費：1.1/ 13億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 131/ 587億円 (走行時間短縮便益：117/ 533億円) (走行費用減少便益：14/ 35億円) (交通事故減少便益：0.27/ 18億円)	基準年	平成27年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.7～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=16.4～17.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=16.0～18.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.9（事業期間±1年）事業期間：B/C=16.9～17.4（事業期間±1年）					
事業の効果等					
①国道16号の渋滞緩和 ・本事業区間の損失時間は224.5千人時間/年・kmで、4車線一部開通前後で比較すると、241.8千人時間/年・kmから224.5千人時間/年・kmへと約1割低下。 ・河原町交差点は、国道16号、国道299号、国道463号と主要道路が交差していることから主要渋滞箇所にも位置づけられており、本事業により交通渋滞の緩和が見込まれる。					
②国道16号の交通事故減少 ・本事業区間の死傷事故率は114.3件/億台・kmで追突事故が4割を占める。 ・本事業区間の死傷事故率は、4車線一部開通前後で比較すると、157.5件/億台・kmから114.3件/億台・kmへと約3割低下。交通事故の減少が見込まれる。 ・歩道未整備区間では、本事業により歩道を整備し、安全・安心な歩行空間が確保される。					
③まちづくりの支援 ・本事業区間の一部(入間市内)において、入間市駅北口周辺の市街地整備を目的とした区画整理事業が進められている。 ・本事業が基盤整備の骨格となり商業施設・公益施設を誘導する等、地域の生活拠点機能の充実と土地の高度利用を推進し、まちづくりを支援する。					
関係する地方公共団体等の意見					
埼玉県知事の意見 一般国道16号は首都圏を環状に結ぶ幹線道路であり、本県のみならず首都圏にとっても大変重要な道路です。 引き続き、コストの縮減に十分留意し、平成29年度の開通に向け、事業を推進していただきたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
入間市駅北口のまちづくりとして、土地区画整理事業を実施中。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・事業区間4.6kmのうち、4.2kmが平成24年度までに段階的に完成 ・残事業区間については、平成13年より用地着手。 ・事業区間全体の用地取得率は99%（平成27年3月現在）。 ・平成27年度に用地取得完了予定。今後は、未整備区間（0.4km）の拡幅工事を実施。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航、用地取得が平成26年度末となり1年遅延。
- ・以上により、事業期間を平成28年度から平成29年度に変更する。

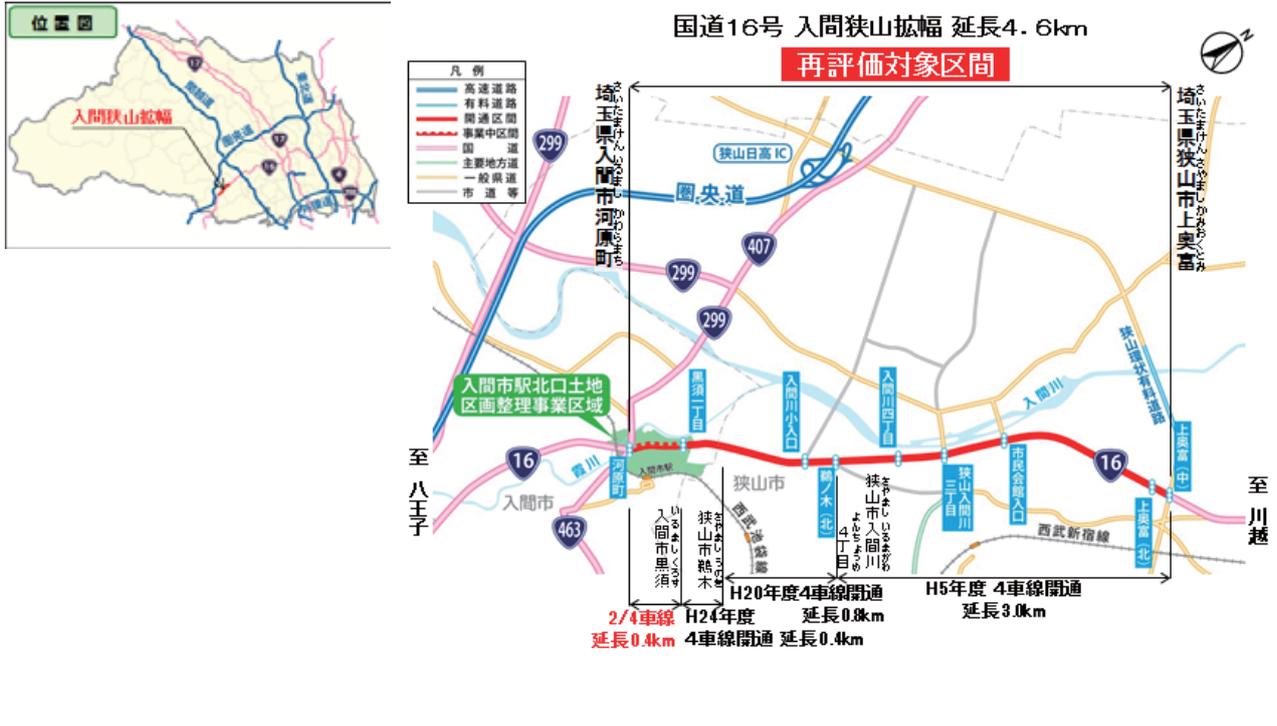
施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自： <small>さいたまけんきたもとしいししゆく</small> 埼玉県北本市石戸宿 至： <small>さいたまけんこうのすしみだ</small> 埼玉県鴻巣市箕田	延長	9.1km			
事業概要						
一般国道17号は、東京都中央区からさいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。上尾道路は、国道17号の交通混雑の緩和と定時性・速達性の向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業で、Ⅱ期区間は圏央道以北の延長9.1kmの区間である。						
H23年度事業化		S44年度都市計画決定		— 年度用地着手		
— 年度工事着手						
全体事業費	約510億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	37,800～47,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 427/435億円 事業費：384/391億円 維持管理費：43/43億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,218/1,218億円 走行時間短縮便益：1,013/1,013億円 走行費用減少便益：138/138億円 交通事故減少便益：67/67億円	基準年	平成27年	
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C= 2.3～3.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.3～3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.6～3.1（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.6～3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.6～3.0（事業期間±2年）事業期間：B/C= 2.6～3.0（事業期間±2年）						
事業の効果等						
①国道17号現道の渋滞状況 ・上尾道路（Ⅱ期）に並行する国道17号現道の損失時間は、234.0千人時間/年・kmで、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約9倍となっている。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる						
②所要時間の短縮 ・上尾道路（Ⅱ期）の整備により、埼玉県北部地域にある施行時特例市の熊谷市役所～埼玉県庁間の所要時間が114分→93分と約21分短縮される。						
関係する地方公共団体等の意見						
埼玉県知事の意見：上尾道路は、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、圏央道へのアクセス向上や国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で非常に重要な道路です。ついては、沿線市等の意見を踏まえながら、早期整備に努めていただくようお願いいたします。						
事業評価監視委員会の意見						
事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
圏央道の白岡菖蒲IC～久喜白岡JCTが平成23年5月に、久喜白岡JCT～境古河ICが平成27年3月に、桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が平成27年10月にそれぞれ開通。 上尾道路Ⅰ期の既開通区間が、平成27年10月の桶川北本IC～白岡菖蒲IC間の開通と同時に4車線化。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
昭和44年度 都市計画決定 幅員：40m 平成元年度 都市計画変更 幅員：57m 平成23年度 事業化、調査・設計に着手 平成25年度 測量・地質調査説明会 平成27年度 設計・用地説明会						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
事業化時はコスト縮減と事業の迅速化を目指し、23mの幅員で事業化したが、この方針に対して、土地所有者や沿線自治体から不満・不安・懸念の声を踏まえ、事業対象範囲を都市計画幅員57mに変更した。						
施設の構造や工法の変更等						
当初事業化幅員23mに対する土地所有者や沿線自治体からの懸念を踏まえ、事業対象範囲を都市計画幅員57mに変更する。						
対応方針	事業継続					

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課、高速道路課
担当課長名：川崎 茂信、吉岡 幹夫

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんらくじどうしゃどう</small> 首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞） <small>かわじま ごか</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：埼玉県比企郡川島町 至：茨城県猿島郡五霞町 <small>さいたまけんひきぐんかわじままち いばらきけんさしまぐんごかまち</small>	延長	32.3km		
事業概要					
一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。川島～五霞間は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。					
H6年度事業化		H6年度都市計画決定		H11年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	約5,033億円	事業進捗率	95%	供用済延長	32.3km
計画交通量	42,300～49,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 9.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 370/5,987億円 事業費：200/5,532億円 維持管理費：170/456億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,328/9,912億円 走行時間短縮便益：2,855/8,430億円 走行費用減少便益：201/792億円 交通事故減少便益：271/690億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C= 1.5～1.8（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 8.3～9.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.7～1.7（事業費 ±10%）事業費：B/C= 8.5～9.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.6～1.7（事業期間±3年）事業期間：B/C= 8.3～9.8（事業期間±3年）					
事業の効果等					
①幹線道路の渋滞緩和 ・圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の損失時間は約339.7千人時間/年・km。 ・本事業の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が期待される。					
②幹線道路の交通事故の減少 ・国道16号（国道254号～国道4号間）の死傷事故率は、63.8件/億台km。また、国道16号南中曽根交差点では、542.36件/億台km。 ・本事業の整備により、国道16号の交通事故の減少や安全性の向上が期待される。					
③高速ネットワークの形成 ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちの一つで、近年は国内外のLCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 ・本事業の整備により、成田空港までの大幅な移動時間の短縮が期待される。					
④沿線の地域づくり支援、活性化 ・埼玉県では、平成18年度から圏央道沿線の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを推進。第一次先導モデル地区の3地区では、分譲区画すべてが契約済。 ・「川島インター産業団地」周辺では、川島IC開通前後で土地利用が大きく変化し、雇用機会の創出をはじめ町税歳入額も増加し、地域の活性化に貢献。					

関係する地方公共団体等の意見 埼玉県知事の意見 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東名高速、中央道、関越道、東北道などを結び、外環道とともに本県の高速度道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支える極めて重要な道路である。 本県は圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、既に圏央道の全線開通をみこし、多くの企業の立地が進んでいる。 また、東北道や東名高速などの放射状に伸び、国土を形成する高速度道路を環状に結ぶ圏央道は、災害時における緊急輸送の要であるとともに、本県のみならず、日本全体の社会経済活動に絶大な影響力を發揮するものである。 県内唯一の未開通区間である桶川北本ICから白岡菖蒲IC間が11月末までに開通することとなっており、東北道から東名高速までが繋がることで圏央道の効果が飛躍的に向上することを期待している。 引き続き、東北道以東区間の4車線化について、コスト縮減に十分留意しながら、早期整備に努めて頂きたい。 茨城県知事の意見 本県にとって、圏央道は、広域交流を活発にし、企業誘致の促進や、県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠な基幹的インフラであり、既に沿線地域では全線開通を見据えた企業立地が進んでおります。また、今後予想される首都直下地震などの際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路でもあるため、引き続きコスト縮減に努めながら、国と東日本高速道路(株)が連携して重点的に事業を進め、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期の4車線化をお願いいたします。	
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 圏央道沿線では企業立地が活発化し、埼玉県では平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し産業基盤づくりを積極的に推進している。 平成22年3月に川島IC～桶川北本IC間L=5.7kmが4/4車線で、平成23年5月に白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間L=3.3kmが4/4車線で、平成27年3月に久喜白岡JCT～境古河IC間L=19.6kmが2/4車線で、平成27年10月に桶川北本IC～白岡菖蒲IC間L=10.8kmが4/4車線で開通。 桶川北本IC～白岡菖蒲IC間の開通と同時に接続する上尾道路Ⅰ期既開通区間が4車線化。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地進捗率は100%（平成26年8月現在） 平成27年10月31日に桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が4/4車線で開通 久喜白岡JCT～五霞IC間については、今後の交通状況を踏まえ、4車線整備について検討する。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ー	
施設の構造や工法の変更等 <ul style="list-style-type: none"> 発生土の受入条件を満足しない軟弱な土砂が想定以上に確認され、土質改良を行う必要が生じた。 地質条件(地下水位)の相違に伴い、地中連続土留壁の設置深さ等を変更する必要が生じた。 通学児童等の歩行者安全対策として、地元要望も踏まえ横断歩道橋を設置する必要が生じた。 農耕車両安全横断対策として跨道橋を設置する必要が生じた。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道51号 <small>きたち ばかくふく</small> 北千葉拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																		
起終点	自： <small>ちばけんちばしわかばくかいづからよう</small> 千葉県千葉市若葉区貝塚町 至： <small>ちばけんさくらしまわたり</small> 千葉県佐倉市馬渡			延長	7.6km																		
事業概要																							
国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿島市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。北千葉拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的に計画された、延長7.6kmの現道拡幅事業である。																							
S46年度事業化	S44年度都市計画決定(4.5km) S60年度都市計画変更(4.5km) H20年度都市計画決定(3.1km)	S48年度用地着手	S57年度工事着手																				
全体事業費	約236億円	事業進捗率	81%	供用済延長	3.8km																		
計画交通量	27,300~42,800台/日																						
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>5.5</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 43/ 471億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>33/ 449億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>11/ 21億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>5.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.4	(残事業)	5.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 43/ 471億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>33/ 449億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>11/ 21億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 43/ 471億円	(事業費)	33/ 449億円	(維持管理費)	11/ 21億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体) 238/ 673億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>225/ 614億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td>10/ 44億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td>2.8/ 15億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 238/ 673億円	(走行時間短縮便益)	225/ 614億円	(走行費用減少便益)	10/ 44億円	(交通事故減少便益)	2.8/ 15億円	基準年 平成27年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>5.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.4	(残事業)	5.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 43/ 471億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>33/ 449億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>11/ 21億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 43/ 471億円	(事業費)	33/ 449億円	(維持管理費)	11/ 21億円												
B/C	(事業全体) 1.4																						
(残事業)	5.5																						
総費用	(残事業)/(事業全体) 43/ 471億円																						
(事業費)	33/ 449億円																						
(維持管理費)	11/ 21億円																						
総便益	(残事業)/(事業全体) 238/ 673億円																						
(走行時間短縮便益)	225/ 614億円																						
(走行費用減少便益)	10/ 44億円																						
(交通事故減少便益)	2.8/ 15億円																						
感度分析の結果																							
【事業全体】交通量：B/C=1.4~1.5(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C= 5.4~5.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C= 5.1~6.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.6(事業期間±2年) 事業期間：B/C= 5.1~5.9(事業期間±2年)																							
事業の効果等																							
①国道51号の混雑緩和 ・当該事業区間の損失時間は125.9千人時間/年・km。 ・吉岡十字路と坂戸の交差点は、交差道路側も含め、右折車の直進阻害や大型車の影響のため、主要渋滞箇所位置づけられている。特に吉岡十字路においては、朝の時間帯に顕著な渋滞が発生している。 ・4車線開通により損失時間が減少、引き続き北千葉拡幅の整備により渋滞緩和が見込まれる。																							
②国道51号の交通安全の確保 ・当該事業区間の死傷事故率は72.7件/億台・km。 ・拡幅未整備区間の死傷事故率は55.9件/億台・kmで追突事故が約7割を占めている。 ・4車線開通により死傷事故率が約1割近く減少、引き続き北千葉拡幅の整備により交通事故減少が見込まれる。																							
③道路ネットワーク機能の強化 ・国道51号(北千葉拡幅区間)は、第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・現道が拡幅整備されることにより、緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保されるとともに、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点、病院などへのアクセスが向上し、所要時間の短縮も図られ、道路ネットワーク機能の強化に寄与する。																							
関係する地方公共団体等の意見																							
千葉県知事の意見																							
国道51号は、本県の幹線道路網の骨格を形成し、成田国際空港へのアクセス道路として、重要な道路です。 本事業のうち、吉岡十字路交差点をはじめとした、未整備区間においては、慢性的な渋滞が発生しており、また、歩道も狭く、歩行者の安全な通行に支障をきたしているところから、 また、沿線では、成台中土地区画整理事業が進み、今後、交通需要の増加が見込まれることから、事業の継続により、速やかに用地を取得し、早期に交通混雑の緩和と安全安心な歩行空間の確保を図っていただきたい。																							
千葉市長の意見																							
北千葉拡幅事業は、京葉道路及び国道16号に直結する、国道51号の混雑緩和と交通安全の強化を目的とした事業で、4車線に拡幅し、歩道と中央分離帯を設置する整備により、交通の円滑化と交通事故の減少に大きく期待できる事業であることから、引き続きコスト縮減に努めながら事業の早期完成を図られたい。																							

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・昭和53年に成田国際空港が開港し、国際貨物取扱量が増加、成田空港の拡張や周辺地域の宅地造成が進んだ。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和46年度に事業化、事業進捗率81%（H27年5月）
- ・平成7年度に起点側延長2.7km、平成21年度に延長1.1kmの4車線整備を行い、開通済み。
- ・事業区間(L=7.6km)の用地取得率は77%まで推移。（H27年3月末）
- ・未整備区間については、平成15年度より用地取得に着手。
 今後は、早期工事着手に向け、地元等と調整を図りながら、用地取得を推進。
- ・平成27年度より、右折車による直進阻害が渋滞要因となっている吉岡十字路交差点の改良工事に着手。
- ・引き続き、未整備区間（2/4車線）区間の用地取得の推進し、改良工事に着手。また、坂戸交差点付近で実施されている四街道市成台中土地区画整理と連携し、早期開通を目指し事業の推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・未整備区間では、現況流末である河川排水路（市管理）を計画流末に利用することとしており、河川改修計画が策定されていないことから河川管理者と雨水調整施設の整備等について協議を行っている。現在、雨水調整施設の容量、設置位置や放流方法等の計画案に対して合意に至らず協議に時間を要しているが、平成28年度合意に向け協議を行っている。
- ・吉岡十字路交差点の暫定改良に際しては、用地難航箇所があることから、暫定雨水調整施設の見直し、線形変更による左折レーンの設置など、新たな暫定改良範囲及び設計が生じたことから、関係機関協議、地元との調整が必要となった。
- ・今後は未整備区間（2/4車線）の用地取得を推進し、改良工事に着手。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道14号 <small>かめいどこまつがわりったい</small> 亀戸小松川立体	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局									
起終点	自： <small>とうきょうとうとうくかめいど</small> 東京都江東区亀戸9丁目地先 至： <small>とうきょうとうえどがわくおおすぎ</small> 東京都江戸川区大杉1丁目地先			延長	2.5km									
事業概要 国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る延長約64kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立体は、東京都江東区亀戸9丁目地先から江戸川区大杉1丁目地先までの延長2.5kmを対象に、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。														
S60年度事業化（亀戸地区） H元年度事業化（小松川地区）	S20年度都市計画決定 S38年度都市計画変更（亀戸地区） H3年度都市計画変更（小松川地区）	S62年度用地着手（亀戸地区） H14年度用地着手（小松川地区）	H11年度工事着手（亀戸地区）											
全体事業費	約417億円	事業進捗率	33%	供用済延長	1.3km									
計画交通量	40,400～69,300台/日													
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C <small>(事業全体)</small> 1.4</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 220/450億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;"><small>(残事業)</small> 1.6</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費：215/440億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益：326/593億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：5.0/10億円</td> <td>走行費用減少便益：22/35億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：5.1/6.6億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 1.4	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 220/450億円	<small>(残事業)</small> 1.6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費：215/440億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益：326/593億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：5.0/10億円</td> <td>走行費用減少便益：22/35億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：5.1/6.6億円</td> </tr> </table>	事業費：215/440億円	走行時間短縮便益：326/593億円	維持管理費：5.0/10億円	走行費用減少便益：22/35億円		交通事故減少便益：5.1/6.6億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 352/635億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 平成27年</td> </tr> </table>	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 352/635億円	基準年 平成27年
B/C <small>(事業全体)</small> 1.4	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 220/450億円													
<small>(残事業)</small> 1.6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費：215/440億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益：326/593億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：5.0/10億円</td> <td>走行費用減少便益：22/35億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：5.1/6.6億円</td> </tr> </table>	事業費：215/440億円	走行時間短縮便益：326/593億円	維持管理費：5.0/10億円	走行費用減少便益：22/35億円		交通事故減少便益：5.1/6.6億円							
事業費：215/440億円	走行時間短縮便益：326/593億円													
維持管理費：5.0/10億円	走行費用減少便益：22/35億円													
	交通事故減少便益：5.1/6.6億円													
総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 352/635億円	基準年 平成27年													
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.6（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±2年）														
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中しており、東小松川交差点は主要渋滞箇所に位置付けられている。 ・当該区間の損失時間は279.8千人時間/年・km。 ・特に、現道拡幅が未整備である小松川地区で交通渋滞が発生している。 ・亀戸小松川立体（特に小松川地区の拡幅）の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道14号当該区間の死傷事故率は、165.0件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・特に現道拡幅の未整備区間である小松川地区は連続して死傷事故率が高い（傾向）。 ・亀戸小松川立体（特に小松川地区の拡幅）の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③良好な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない良好な沿道環境の確保を図る。 ・未整備区間である小松川地区においては自転車事故率が都内の約2倍と高く、当該区間を整備することで安全性の向上が図られる。 ④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道14号は、首都直下地震対策（八方向作戦）の北東方向啓開ルートに設定されており、震災等の際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保する必要がある。 ・また、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための、特定緊急輸送道路に指定されている。														

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：一般国道14号亀戸小松川立体は、渋滞緩和、事故減少、良好な沿道環境の形成、災害時に首都の中核機能を堅持するための緊急輸送道路の確保など、事業の必要性が高く、継続は当然と考える。

本事業は、用地取得率が上がらず事業が長期化しているため、十分な財源を確保し、特に東小松川交差点周辺の用地困難案件に重点的に取り組むなど、用地取得を推進されたい。これにより、早期完成を図られたい。なお、都では、東小松川交差点で、本事業区間と交差する千葉街道・船堀街道側で交差点改良事業及び電線共同溝整備事業を進めている。都と連携し、交差点部分の用地取得・工事等を進めるよう要望する。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業が完了。(H25年度未完了)

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和60年度（亀戸地区）、平成元年（小松川地区）に事業化、用地進捗率27%、事業進捗率33%（平成27年3月末時点）

・亀戸地区（延長1.3km）は、平成22年度に現道拡幅（6車線）が開通し、平成24年度に歩道整備を完了。
・小松川地区は、用地取得を推進しており（用地取得率は事業全体約27%（H27.3末））、平成27年度は『境川橋』の架け替え工事の為の準備工に着手予定。
・起点（都心側）から東小松川交差点間の用地取得、現道拡幅（6車線）の整備を先行的に進め、整備効果の早期発現を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・今年度は、「境川橋」の架け替え工事の為の準備工に着手予定であり、引き続き用地取得を進め、交通渋滞の著しい起点（都心側）から東小松川交差点間を先行的に整備し、整備効果の早期発現を図る。
・亀戸地区及び小松川地区の立体整備にあたっては、交通状況を鑑みながら順次整備を行っていく。
・現道拡幅（6車線）整備に必要な用地交渉に時間を要したこと、更に境川橋の架け替えに伴う、国道14号の切り回し計画の見直し、及び関係機関、地元との調整に時間を要することから、全体の事業期間を平成32年度から平成34年度に変更する。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

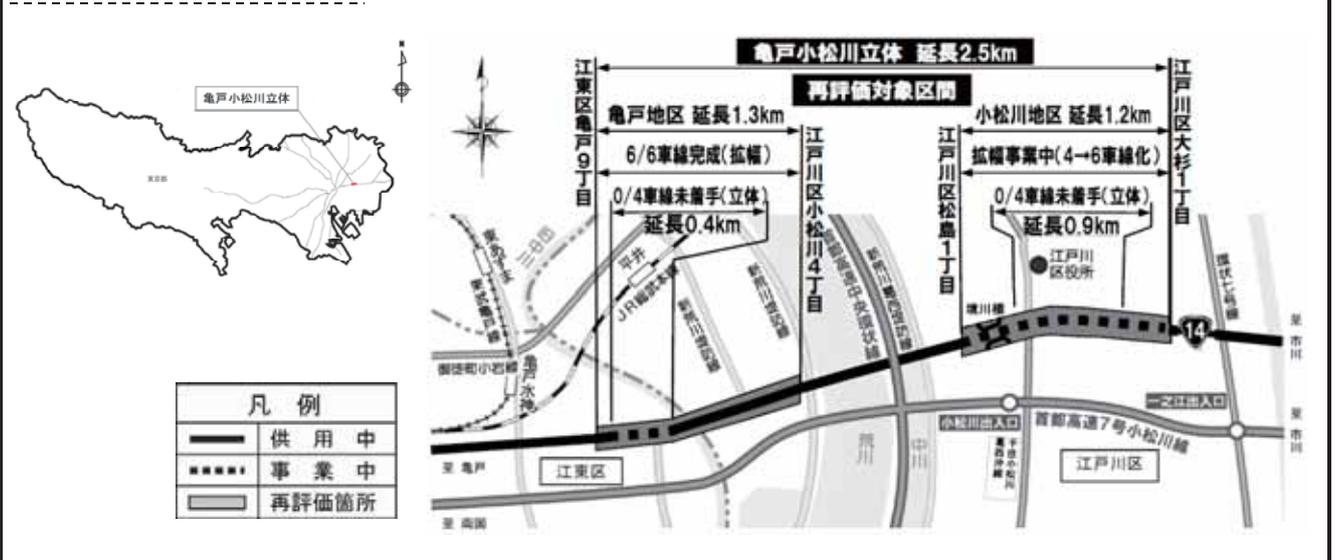
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道 ^{かまたえきしゅうへんせいび} 15号蒲田駅周辺整備	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都大田区南蒲田1丁目 至：東京都大田区東六郷1丁目			延長 0.98km
事業概要 本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。				
H13年度事業化	S20年度都市計画決定 (H13年度都市計画変更)	H13年度用地着手	H16年度工事着手	
全体事業費	約290億円	事業進捗率	98%	供用済延長 0.5km
計画交通量 47,800~53,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) —	総費用： (残事業)/(事業全体) 4/362億円 (事業費：4/357億円 維持管理費：-/4億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) -/399億円 (走行時間短縮便益：-/323億円 走行費用減少便益：-/51億円 交通事故減少便益：-/26億円)	基準年： 平成27年
感度分析の結果 事業全体について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.6（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= - 事業費：B/C=1.1~1.1（事業費 ±10%）事業費：B/C= - 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±1年）事業期間：B/C= -				
事業の効果等 (1) 渋滞の緩和 ・当該区間の損失時間は139.0千人時間/年・km。 ・国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点の立体化、及び京浜急行線の連続立体交差事業における踏切の除却により交通渋滞が解消。 (2) 安全性の向上 ・当該区間の死傷事故率は183.7件/億台・km。 ・平成24年度に開通した立体部において死傷事故は発生していない。 ・死傷事故の内訳は、追突事故や出会い頭による事故が約76%を占める。 (3) 沿道環境の改善 ・当該事業整備区間では、電柱・電線類を地中化する電線共同溝整備を実施中。 ・電線共同溝整備により、自転車・歩行者の安全・快適な通行空間を確保した沿道環境の改善が見込まれる。 (4) 国道15号立体部および京急連続立体交差事業完成による整備効果 ・京浜急行線の連続立体交差事業と連携した国道15号の立体化により、国道15号及び環状8号線双方の渋滞が緩和され、旅行速度が向上し、羽田空港へのアクセス機能も強化。 ・交差点の通過時間が京浜急行線立体化、国道15号立体化前の約5~6割（約2分~2分半）短縮され、定時性が向上。 ・京浜急行線立体化にともない空港への直通列車が増発し、空港へのアクセス機能強化が図られ、駅利用者も増加。				
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見 本事業は、国道15号と環状8号線を立体交差化するもので、都で事業中の京浜急行本線・空港線の連続立体交差事業による、国道15号及び環8の踏切除却と合わせ、混雑している京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与する。また、空港アクセス機能の強化、駅周辺のまちづくりとの連携による公共交通機関の利便性向上、沿道環境の改善など、事業の必要性は高い。 このため、事業を継続するとともに、必要な予算を確保し、隣接の他事業との調整を図ることにより、早期完成に向け、事業を推進するよう要望する。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 京浜急行本線・空港線の立体交差事業に合わせ、京急蒲田駅周辺まちづくり事業など複数のプロジェクトが進行している。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は100%。平成24年12月に国道15号立体部は、開通済み。今後、側道及び歩道部整備、線形改良及び蒲田消防署前交差点～南蒲田交差点間の電線共同溝整備を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

駅舎整備の完了が平成26年度末から平成28年度末に変更となったため、擦りつけ区間の工事着手を平成28年度に見直し。また、呑川の河川内に残置された仮設物の撤去に伴い、開通開始年次を平成28年から平成31年に変更する。

施設の構造や工法の変更等

立体部供用後、側道及び歩道部整備、線形改良及び蒲田消防署前交差点～南蒲田交差点間の電線共同溝整備を実施。

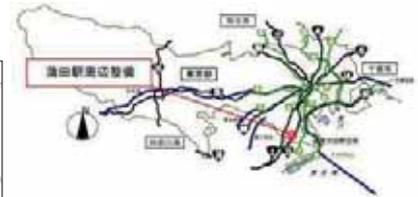
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡 例	
——	供 用 中
.....	事 業 中
▭	再評価箇所

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道16号 <small>ほどがや</small> 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間 至： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間	延長	2.1km		
事業概要					
<p>一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。</p>					
H14年度事業化	S43年度都市計画決定 (H13年度変更)	H15年度用地着手	H15年度工事着手		
全体事業費	約587億円	事業進捗率	約93%	供用済延長	—
計画交通量	44,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.8 <small>(残事業)</small> 27.3	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 46/687億円 事業費：35/676億円 維持管理費：12/12億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,262/1,262億円 走行時間短縮便益：1,107/1,107億円 走行費用減少便益：99/99億円 交通事故減少便益：57/57億円	基準年 ： 平成27年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.0（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=24.5~30.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8~1.8（事業費 ±10%） 事業費：B/C=25.4~29.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8~1.9（事業期間±1年） 事業期間：B/C=26.4~27.8（事業期間±1年）</p>					
事業の効果等					
①渋滞の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の損失時間は約608.0千人時間/年・kmとなっている。 ・南町田北交差点及び東名入口交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。 ・東名入口交差点は、交差する国道16号と国道246号が共に1日約5万台の交通が集中する箇所となっている。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により国道16号を通過する交通が高架部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 					
②安全性の向上					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道16号の当該区間の平均死傷事故率は、101.0件/億台・kmとなっている。 ・特に、東名入口交差点の死傷事故率は、183.1件/億台・kmとなっている。 ・死傷事故の内訳は、追突事故が約7割であり、東名入口交差点付近を中心に発生している。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号を通過する交通が高架部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞が緩和されることにより、交通事故の削減が見込まれる。 					
③生活道路の改善（生活道路の機能回復）					
<ul style="list-style-type: none"> ・保土ヶ谷バイパス周辺的生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっている。 ・町田市内の生活道路では負傷事故が発生している。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、交通渋滞が緩和され、生活道路への迂回交通の減少と合わせ安全性が向上が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・東京都知事の意見： 首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 国道16号は、首都圏の都市間連携を強化するうえで重要な路線であるが、交通渋滞が慢性化している。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、東名入口付近などにおける交通渋滞が緩和されるとともに、沿道環境の改善も図られることから、引き続きコスト縮減に特に配慮しながら、今年度の開通及び早期完成に努められたい。 					

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

東京都町田市や神奈川県横浜市の人口は増加傾向。国道16号沿線には大規模物流施設が立地。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は100%。現在、橋梁上部、改良、舗装、ランプ橋下部、地下歩道の工事を推進中。引き続き、平成27年度の本線高架部の完成に向けて橋梁工事や改良工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

関係機関と協議した結果、交通規制方法と併せて橋梁の架設方法を見直したことにより、開通開始年次を平成30年度から平成31年度に変更。

施設の構造や工法の変更等

車線規制による現道交通への影響を軽減するための橋梁架設方法や壁高欄の施工方法の見直し、設計条件の変更対応、現地条件の変更対応により事業費が増加。

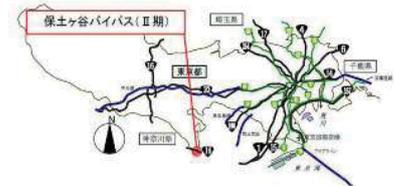
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡例	
—	供用中
----	事業中
////	再評価対象区間

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道 ^{はちおうじかくふく} 16号八王子拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京 ^{とうきょう} 都八王子 ^{はちおうじ} 市中野上 ^{しなかの} 町 至：東京 ^{とうきょう} 都八王子 ^{はちおうじ} 市左入 ^{さにいゆう} 町	延長	2.7km		
事業概要					
国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保、土地区画整理事業への寄与を目的とした延長2.7kmの拡幅事業である。					
S54年度事業化	S36及びS39年度都市計画決定（S51年度都市計画変更）	S55年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	約197億円	事業進捗率	88%	供用済延長	1.7km
計画交通量	33,900～46,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.5 (残事業) 4.0	総費用： (残事業)/(事業全体) 26/305億円 (事業費：22/296億円) (維持管理費：3.7/9.3億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 103/448億円 (走行時間短縮便益：93/387億円) (走行費用減少便益：9.4/43億円) (交通事故減少便益：0.42/18億円)	基準年： 平成27年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C= 1.0～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.5～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.4～1.5（事業期間±1年）					
【残事業】交通量：B/C= 2.8～4.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.7～4.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.9～4.0（事業期間±1年）					
事業の効果等					
①交通渋滞の緩和 ・国道16号（八王子拡幅区間）の損失時間は約198.7千人時間/年・km。 ・2/4車線区間の拡幅整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が見込まれる。					
②安全・安心な通行の確保 ・国道16号（八王子拡幅区間）の死傷事故率は164.6件/億台・kmで特に2/4車線区間は200.9件/億台・km。 ・死傷事故率の高い2/4車線区間の拡幅整備により、交通事故の減少が期待される。					
③歩行者の安全性確保 ・歩行者・自転車の交通量は約5.8千台/日に及ぶ。 ・車道と歩行者や自転車の空間が未分離であるため、自歩道の整備により安全性・快適性の向上が期待される。					
④バス定時性の向上 ・朝夕を中心とした交通渋滞により2/4車線区間の旅行速度が低下する状況であり、交通渋滞緩和による定時性の向上が期待される。					
⑤交通円滑化による快適性の向上 ・国道16号（八王子拡幅区間）の4車線整備により、八王子市中野上町～左入町間の平均旅行速度が上昇し、八王子市街地と昭島、福生地域との交通円滑化が期待される。					
⑥緊急輸送道路の機能強化 ・国道16号（八王子拡幅区間）は、第一次緊急輸送道路に指定されており、現道が拡幅されることにより、震災等の際に消防車や救急車などの消火活動や救命活動を支援し、緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保され、緊急輸送道路の機能確保が図られる。					
⑦土地区画整理事業との連携による地域の活性化 ・土地区画整理事業と連携した国道16号八王子拡幅の整備により、地域活性化に寄与する。 ・八王子市街地から大規模商業施設へのアクセス時間の短縮化等の商業系をはじめとする土地利用の促進に寄与する。					

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

- ・ 国道16号は、都心から30～40km圏に位置する首都圏の主要都市間を結ぶ重要な道路であり、第一次緊急輸送道路に指定されている。対象区間は、中央道の八王子ICと八王子市の中心部を結ぶため、交通が集中している。
- ・ このため、現在事業中の谷野街道入口南交差点から中野上町交差点間の4車線化は、渋滞の緩和や地域の安全性、防災性が向上することから、必要な予算を確保し、可能な限り早期開通を図りたい。
- ・ また増加する事業費は可能な限り削減されるように努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

拡幅区間の4/4車線開通済である左入地区では大型商業施設の進出など郊外型の開発が進んでいる。

八王子拡幅事業の沿線では、土地区画整理事業として平成5年度に中野中央土地区画整理事業、平成6年度に宇津木土地区画整理事業、平成10年度に中野西地区土地区画整理事業、平成24年度に八王子インター北土地区画整理事業が事業計画決定されており、まちづくりと連携した整備を進めている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和54年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率88%。平成4年度に八王子IC～左入橋交差点間延長1.1km、平成11年度に谷野街道入口交差点～八王子IC間 延長0.3km、平成26年4月に中野山王地区の延長0.3kmを4/4車線開通。引き続き、残る延長1.0km 2/4車線区間の工事進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は100%完了。引き続き、全線4車線開通に向けた事業促進を図る。

平成28年度：全線延長2.7km 4/4車線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

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務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

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都江戸川区臨海町 至：東京都大田区羽田空港 <small>とうきょうとうえどがわくりんかいちやう とうきょうとおおたくはねだくうこう</small>			延長	23.4km
事業概要 一般国道357号東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉市美浜区に至る延長約80kmの道路である。 本事業は、一般国道357号東京湾岸道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図ることを目的としている。					
S43年度～S54年度事業化	S44年度都市計画決定 (S52年度変更)	S46年度用地着手	S46年度工事着手		
全体事業費	約4,713億円	事業進捗率	45%	供用済延長	19.5km
計画交通量	13,800～93,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.5	総費用： (残事業)/(事業全体) 1,923/7,156億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 3,002/10,903億円	基準年： 平成27年	
	(残事業) 1.6	事業費：1,854/7,076億円 維持管理費：68/80億円	走行時間短縮便益：2,802/10,275億円 走行費用減少便益：98/421億円 交通事故減少便益：102/207億円		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.7（事業期間±3年） 事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間±3年）					
事業の効果等 ① 渋滞緩和 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の損失時間は、約193.2千人時間/年・km。 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、渋滞緩和が期待。 ② 生産性の向上や防災機能の強化 ・ 国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・ 加えて、首都直下型地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的防災拠点が存在 ・ 国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。 ③ 事故削減 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の死傷事故率は約32.2件/億台・km。 ・ 東雲、有明二丁目、夢の島交差点では、300件/億台・km以上。 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）で当該区間で発生した死傷事故の約6割は追突事故。 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 ・ 東京都知事の意見： 首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 とりわけ国道357号は、東京臨海部の骨格をなす幹線道路であり、交通混雑の緩和、空港や港湾地域の物流拠点とのアクセス向上など、その整備効果は広く東京圏に及ぶものであり、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会のためにも事業の継続は、当然と考える。 多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向け、整備を推進し早期開通を図りたい。開通予定が明らかになっている東京港トンネルについては、予定を遵守されたい。また、「その他区間」については、臨港道路南北線の開通等も見据え、早期に事業着手し整備を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区が指定。東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。2020年にはオリンピック・パラリンピックが開催予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年12月時点で、用地取得率は100%。

平成22年度から、東京港トンネル本体工事着手。平成25年度には、大井環七立体、新木場立体が完了。平成27年度には、東京港トンネル（海側）が完了予定。平成30年度には、東京港トンネル（山側）が完了予定。多摩川トンネルは、必要な調査・設計が終わり次第、平成27年度内に着手する予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法の変更等はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

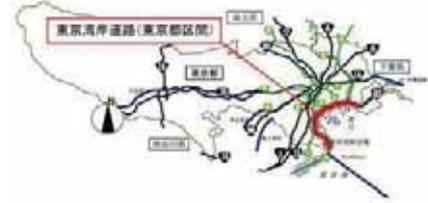
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道357号 <small>とうきょうわんがんどろ</small> 東京湾岸道路（神奈川県区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>かながわけんかわさきしかわさきくうしまちよう</small> 神奈川県川崎市川崎区浮島町 至： <small>かながわけんよこすかしなつしまちよう</small> 神奈川県横須賀市夏島町	延長	35.1km		
事業概要					
一般国道357東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉市美浜区に至る延長約80kmの道路である。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。					
S52年度 ～平成元年度事業化	S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定	S56年度用地着手	S53年度工事着手		
全体事業費	約3,580億円	事業進捗率	41%	供用済延長	18.6km
計画交通量	10,900～63,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,644/4,253億円 事業費：1,591/4,110億円 維持管理費：53/143億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,504/5,177億円 走行時間短縮便益：2,241/4,860億円 走行費用減少便益：235/208億円 交通事故減少便益：29/109億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C = 1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C = 1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C = 1.1～1.3（事業期間±2年）					
【残事業】交通量：B/C = 1.3～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C = 1.4～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C = 1.4～1.7（事業期間±2年）					
事業の効果等					
①内陸部の渋滞緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）の損失時間は、約204.4千人時間/年・km。 ・ 国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の混雑緩和が期待。 					
②生産性の向上や防災機能の強化					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・ 加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的防災拠点が存在。 ・ 国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。 					
③事故削減					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の死傷事故率は約63.1件/億台・km。第三住宅入口付近、幸浦二丁目、聖天川西側、新中原南側、新森町高架橋交差点では、300件/億台・km以上。 ・ 国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）で発生した死傷事故の約5割は追突事故。 ・ 国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>神奈川県知事の意見：一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港や国際空港である羽田空港、さらには、東京港臨海部の基幹的広域防災拠点を結ぶ大変重要な路線である。</p> <p>また、国に指定された「京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区」の制度を活用して、京浜臨海部に国際戦略拠点の整備を図るためにも、併せて、都市・交通インフラ整備を進めていく必要がある。</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路の整備により、並行する主要幹線道路（一般国道1号、15号、16号及び産業道路）の渋滞緩和のみならず、我が国の国際競争力の強化につながることも期待されるため、引き続き、本事業を強力に推進し、整備促進を図りたい。特に、八景島～夏島間については早期整備を図り、夏島以南については早期に計画の具体化を図りたい。</p> <p>横浜市長の意見：本路線は、本市臨海部を南北に連絡し、本市の道路ネットワークの骨格を形成する幹線道路です。</p> <p>本路線の整備は、並行する一般道路の混雑緩和やそれに伴う環境負荷の低減とともに、</p>					

京浜臨海部における広域的な交通ネットワーク形成による、本市及び首都圏の国際競争力の強化などの効果が期待されております。

こうしたことから、本事業については本市としても必要性が高く、引き続き大黒ふ頭以北及び八景島以南の早期整備をお願いします。

川崎市長の意見：一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置付けられており、羽田空港が24時間国際拠点空港化され、東アジアのハブポートを目指す京浜港の連携強化が進む中で、首都圏の国際競争力強化を図るために、空港、港湾の連携軸として重要な路線です。

また、本市臨海部全体の活性化や大規模災害時における交通・物流機能の確保の観点、さらには内陸部から湾岸部への交通誘導や臨海部各地区へのアクセス改善による交通機能の確保の観点からも整備が必要です。

こうしたことから、羽田空港と大黒ふ頭間の未整備区間については、着実に整備を推進するとともに、その整備には膨大な事業費が見込まれることから、引き続き、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区が指定。東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年6月末時点で、用地取得率は約96%。

平成25年度には根岸地区が完了。平成27年度には本牧地区が開通予定。

多摩川トンネルは、必要な調査・設計が終わり次第、平成27年度内に着手する予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法の変更等はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

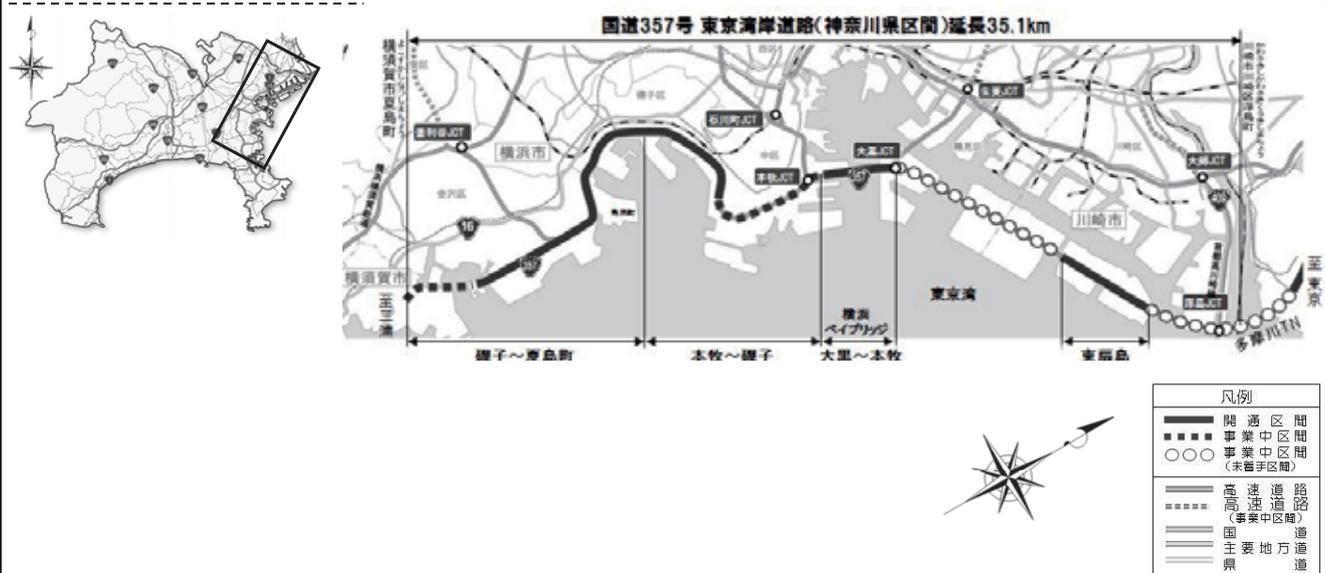
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
担当課長名：川崎 茂信、吉岡 幹夫

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町			延長	8.9km	
事業概要						
<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。</p> <p>また、「金沢～戸塚」（高速横浜環状南線）は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。</p>						
S63年度事業化		H7年度都市計画決定		H8年度用地着手		H11年度工事着手
全体事業費	約4,720億円		事業進捗率	約27%		供用済延長 -km
計画交通量	12,900～59,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,942/4,559億円 事業費：2,838/4,455億円 維持管理費：104/104億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,696/6,696億円 走行時間短縮便益：5,682/5,682億円 走行費用減少便益：662/662億円 交通事故減少便益：353/353億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±1年）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.2～2.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.4（事業期間±1年）</p>						
事業の効果等						
①交通の流れの適正化						
<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化し、広域ネットワークを形成することで交通の流れの適正化が図られる。 県内では横浜市を中心に交通渋滞が発生、国道1号・環状4号では、事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。 						
②物流・都市拠点の連絡強化						
<ul style="list-style-type: none"> 横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。 一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、国際競争力強化に向け、戦略港湾に貨物を集約するための国内輸送ネットワークの強化が求められる。 本事業の整備により、京浜港と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により交通混雑緩和や輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路（海老名JCT～御殿場JCT）や港湾整備と相まって産業の国際競争力強化に寄与するものと考えられる。 						
③安全・安心な国土づくり						
<ul style="list-style-type: none"> 「三浦半島断層群における地震発生確率高まった可能性がある」との見解が発表されている。（文部科学省地震調査研究推進本部 H23.7.11） 大きい地震が発生し津波で湾岸部が浸水被災した場合、「くしの歯」作戦などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能（迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現）となり、防災上の観点からも効果が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線）は、昨年度全線開通したさがみ縦貫道路や現在事業が進められている横浜湘南道路等と一体となって、高速道路ネットワークを形成し、県土の骨格を担う大変重要な路線である。</p> <p>高速横浜環状南線の整備により、国道1号等の一般幹線道路の交通渋滞緩和につながるだけでなく、広域的な交通の利便性が飛躍的に向上することで、物流や都市拠点の連絡強化を図り、国際競争力の強化や産業の創出・育成が期待されるとともに、既に開通している首都圏中央連絡自動車道沿線には多くの企業が進出しつつある。</p> <p>こうしたことから、高速横浜環状南線の整備は、県民や企業の期待が大変大きく、横浜湘南道路とあわせて、首都圏中央連絡自動車道の環状機能を発揮し、2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックの効果を広く波及させるためにも、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図られたい。</p>						

横浜市長の意見:本路線は、首都圏中央連絡自動車道として首都圏の広域的な道路ネットワークを形成すると共に、横浜環状道路として市内の広域的な交通利便性の向上、保土ヶ谷バイパス等の既存道路の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の多重化など横浜の都市形成において根幹的な機能を担う道路として早期に整備することが必要不可欠な路線です。

さらに、本市では、平成22年に京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定され、国際競争力の強化の観点からも、本路線の整備が急務となっています。

また、本事業の関連街路である上郷公田線等について、本市としても早期の完成に向けて事業を進めています。

こうしたことから、本事業は必要性が高く、さらに横浜湘南道路と合わせ圏央道の西側区間で唯一の未開通区間であるため、平成32年度の開通見通しに遅れることなく早期完成が図られるよう、適切な進捗管理に基づいて事業を強力に推進されるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・道路では横浜環状道路の横浜環状北線、横浜環状北西線、また、本事業の関連街路である上郷公田線等が事業中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・用地取得は、約83%から約94%に進捗した。
・H25年度から本線に関わる本格的な工事（栄IC・JCTの橋梁下部工事など）に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・首都圏中央連絡自動車道及び横浜環状道路の一部を構成する路線であり、全体としての事業の必要性・重要性は高いものである。
・用地取得については、今後も話し合いにより住民から事業への理解と協力を得られるよう努めつつ、任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき手続き中である。
・工事は、着手済みの区間において構造物の本体工事に着手するとともに、未着手の区間においてもまとまった用地を確保できたところから着手する。
・合意形成については、地域の方々との話し合いや幅広く情報発信をしてきたが、引き続き広報誌等を活用し情報発信するとともに、事業への理解を促進させる取り組みを継続的に実施する。

施設の構造や工法の変更等
・追加ボーリング調査及び現地での実証実験を踏まえ、施工中の地下水対策（水位低下の抑止）をより確実に行うため、筒状注水井から壁状注水井へ工法を変更した。
・事業評価監視委員会の付帯意見及び地域住民の要望を踏まえ、更なる環境対策として、神戸橋を蓋掛け構造（一部ルーバー）に変更した。
・全国的に渋滞を考慮した防災計画を検討する事例が増えてきており、有識者検討会で検討した結果、釜利谷JCTランプトンネルにおいて、独立避難通路を整備することとした。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道18号 上新バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県上越市中郷区市屋 至：新潟県上越市下源入	延長	24.6km								
事業概要	国道18号上新バイパスは、「交通渋滞の緩和、交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。										
S50年度事業化	S50～58年度都市計画決定	S50年度用地着手	S53年度工事着手								
全体事業費	約944億円	事業進捗率 (H27年度末予定)	62%	供用済延長	9.8km（完成4車線） 14.8km（暫定2車線）						
計画交通量	11,500～41,100台/日										
費用対効果 分析結果	B/C: (事業全体) 2.1 (残事業) 1.1	総費用: (残事業)/(事業全体) 324/1,911億円 〔事業費：280/1,670億円 維持管理費：44/241億円〕	総便益: (残事業)/(事業全体) 349/4,075億円 〔走行時間短縮便益：264/3,373億円 走行経費減少便益：55/596億円 交通事故減少便益：30/105億円〕	基準年: 平成24年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C= 1.9～2.3 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C= 1.0～1.2 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C= 2.1～2.2 (事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C= 1.0～1.2 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C= 2.1～2.1 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C= 1.0～1.1 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量 : B/C= 1.9～2.3 (交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 1.0～1.2 (交通量±10%)	事業費 : B/C= 2.1～2.2 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 1.0～1.2 (事業費±10%)	事業期間 : B/C= 2.1～2.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 1.0～1.1 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量 : B/C= 1.9～2.3 (交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 1.0～1.2 (交通量±10%)										
事業費 : B/C= 2.1～2.2 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 1.0～1.2 (事業費±10%)										
事業期間 : B/C= 2.1～2.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 1.0～1.1 (事業期間±20%)										
事業の効果等 定性的な効果	<p>①新幹線駅である上越妙高駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上越地域唯一の新幹線新駅がH27年3月に開業し、新幹線駅へのアクセス性向上が期待される。 <p>②直江津港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直江津港から関東及び長野・東海方面へのアクセス性向上が期待される。 <p>③物流等の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域では、大型小売店舗の立地や土地区画整理事業、総合運動公園などの開発が進んでおり、物流や地域開発を支援することが期待される。 <p>④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上越市と妙高市間のアクセス性が向上し、通勤・通学等の利便性向上が期待される。 <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道の観光施設の更なる集客や、信越観光圏整備計画の支援に寄与することが期待される。 <p>⑥第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次医療施設への搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。 <p>⑦緊急輸送道路としての信頼性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上信越自動車道の代替ルートとしてリダンダンシー機能を発揮することが期待される。 <p>⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・降積雪による登坂不能車発生時等の渋滞を緩和し、積雪期の円滑な交通を確保することが期待される。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上越市、妙高市から早期4車線化に向けた整備推進の要望を頂いており、特に乙吉交差点～寺町交差点間の早期4車線化に向けた要望を頂いている。 <p>県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。 										
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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

- ・昭和53～平成17年度 国道8号直江津バイパス（上越市下荒浜～国府）4車線供用
- ・平成11年10月 上信越自動車道（中郷IC～上越JCT）開通（上信越自動車道全線開通）
- ・平成17年1月 上信越自動車道「新井スマートIC」供用
- ・平成17年1月 上越市、安塚町、浦川原村、大島村、牧村、柿崎町、大潟町、頸城村、吉川町、中郷村、板倉町、清里村、三和村、名立町が上越市として合併。新井市、妙高高原町、妙高村が妙高市として合併。
- ・平成27年3月 北陸新幹線（上越妙高駅）開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度事業化、事業進捗率62%、用地進捗率72%

昭和57年度～平成3年度：上越市中郷区市屋～同市下源入間 延長24.6km (2/4) 全線開通

昭和60年度～平成25年度：上越市岡原～同市下源入間 延長9.8km (4/4) 部分開通

残事業の内容：4車線化及び交差点の立体化の工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る上越市中郷区市屋～岡原交差点間の4車線化、および交差点の立体化については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

- ・施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用により、コスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道 49号 水原 ^{すいばら} バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県阿賀野市寺社 至：新潟県阿賀野市下黒瀬	延長	8.1km		
事業概要	国道49号水原バイパスは、「交通渋滞の緩和」、「交通事故の低減」、「広域ネットワークの機能強化」などを目的とした延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。				
H10年度都市計画決定	H12年度事業化	H15年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約 350億円	事業進捗率	38%	供用済延長	0.0km
計画交通量	19,700 ～ 25,100 台/日				
費用対効果分析結果	B/C : (事業全体) 1.6 (残事業) 2.5	総費用 : (残事業)/(事業全体) 213/ 333億円 (事業費 : 169/ 288億円) (維持管理費 : 45/ 45億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) 533/ 533億円 (走行時間短縮便益 : 407/407億円) (走行経費減少便益 : 84/ 84億円) (交通事故減少便益 : 41/ 41億円)	基準年	平成24年度
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C= 1.6～ 1.7(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 2.5～ 2.7(交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.5～ 1.7(事業費±10%) 事業費 : B/C= 2.3～ 2.7(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.4～ 1.8(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 2.3～ 2.7(事業期間±20%)				
事業の効果等	①日常活動圏へのアクセス向上 ・阿賀野市に隣接する新潟市との通勤・買い物圏域が拡大するとともに、通勤・買い物の利便性向上が期待される。 ②生活環境の改善 ・バイパスへ交通が転換することで、現道の自転車利用者の安全性向上や騒音低下等の沿道環境の改善が期待される。 ③防災機能の強化 ・阿賀野川氾濫時の緊急輸送道路としての機能向上や、並行する磐越自動車道通行止め時の代替ルートとしての役割が期待される。 ④救急救命活動の支援 ・第三次医療施設である新潟市民病院への30分圏域が拡大し、救急救命活動への支援が期待される。 ⑤阿賀野市の観光・交流支援 ・事業区間周辺に点在する観光施設へのアクセス性が向上し、観光・交流の活性化が期待される。				
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 阿賀野市など2市1町の首長で構成される新潟県国道49号整備促進期成同盟会等より、整備の要望を受けている。 知事からの意見 地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。				
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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	平成15年度 国道49号横雲バイパス全線暫定2車線開通。 平成16年度 市町村合併により旧安田町、旧水原町、旧京ヶ瀬村、旧笹神村が阿賀野市となる。 平成18年度 国道49号安田バイパス全線暫定2車線開通。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況（平成27年度末（予定））：事業進捗率38%、用地進捗率99%
残事業の内容：全線の工事（埋蔵文化財調査、改良工事、橋梁工事、舗装工事）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期のバイパスの暫定2車線開通に向けて、埋蔵文化財調査・改良工事・橋梁工事を推進する。
バイパスの暫定2車線開通後の4車線化については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

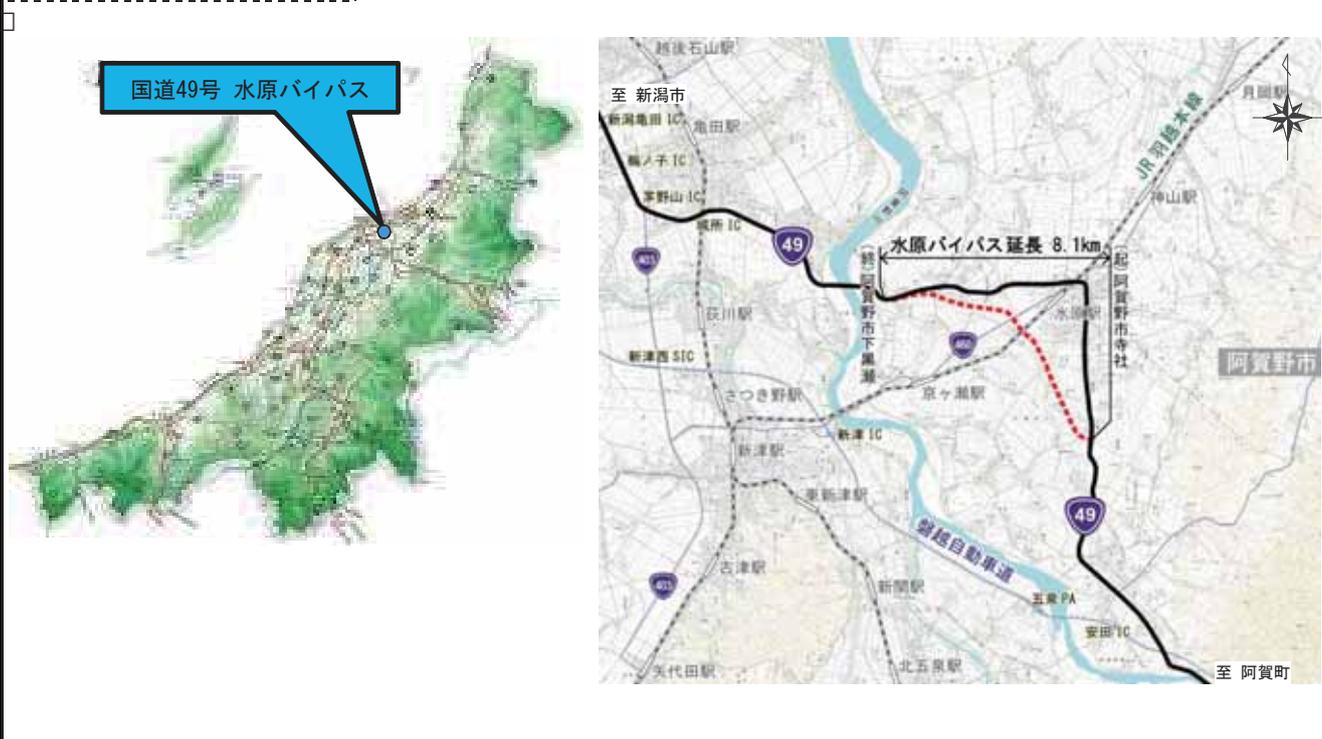
施行にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道8号 <small>にゅうぜんくろべ</small> 入善黒部バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	白：富山県 <small>しみにいかわ</small> 下新川郡入善町 <small>にゅうぜん</small> 櫛山 <small>くぬぎやま</small> 至：富山県魚津市江口 <small>うおづ えぐち</small>			延長	16.1km
事業概要 国道8号入善黒部バイパスは、「交通渋滞の緩和」、「広域幹線ネットワーク充実強化」などを目的とした、延長16.1kmの4車線のバイパス事業である。					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H6年度工事着手		
全体事業費	約862億円	事業進捗率	75%	供用済延長	14.0km（暫定2車線）
計画交通量	18,500 ～ 33,300 台/日				
費用対効果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 313/996 億円 (事業費：220/891億円) (維持管理費：93/105億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 838/1,107 億円 (走行時間短縮便益：676/922億円) (走行経費減少便益：126/146億円) (交通事故減少便益：36/38億円)	基準年 平成24年度	
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 (事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.0～1.2（事業期間±20%） (残事業) 交通量：B/C=2.5～3.1（交通量±10%） 事業費：B/C=2.5～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.8（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線新駅である黒部宇奈月温泉駅へのアクセス性の向上が期待される。 ②国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・入善町や黒部市の工業施設から伏木富山港へのアクセス性の向上が期待される。 ③日常生活圏の各市町村間の連携を強化 ・日常生活圏内の各市町村間のアクセス性が向上（黒部市役所、魚津市役所、入善町役場）。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。 ⑤救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・救急医療施設（黒部市民病院）への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。 ⑥緊急輸送道路としての役割 ・国道8号の緊急輸送道路としての信頼性向上が期待される。 ⑦騒音の低減 ・国道8号の騒音が低下し、沿道環境の改善が期待される。 ⑧周辺企業等のアクセス利便性の向上 ・事業区間周辺の産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動の支援が期待される。					
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 魚津市などの3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会等より整備の要望を受けている。 知事からの意見 事業継続に同意する。 今後ともコスト縮減に努め、早期の事業効果発現に格段の配慮を願いたい。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
事業採択より再評価実施までの周辺環境変化等 平成17年 4月 北陸自動車道入善スマートIC供用 平成20年 3月 国道8号魚津滑川バイパス（魚津市住吉～出）が完成4車線で供用 平成22年12月 国道8号滑川富山バイパスが全線完成4車線で供用					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度事業化、用地進捗率98%、事業進捗率75%（平成27年3月末時点）

平成13年度～平成26年度：入善町上野^{にゅうぜんまちのうえの}～魚津市江口間^{うおづしえぐち} 延長14.0km（2/4）部分開通

残事業の内容：全線の工事（改良工、橋梁工、舗装工事）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

バイパス区間は平成26年度迄に全線暫定2車線供用を行っているところである。今後は、ボトルネックとなる現道拡幅区間の4車線化の推進を図り、残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

施工に当たっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用により、コスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※1 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※2 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道8号 <small>こまつ</small> 小松バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：石川県能美市大長野 至：石川県加賀市箱宮町	延長	15.6km								
事業概要	一般国道8号小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長15.6kmの4車線化整備事業である。										
H19年度事業化	S49年度都市計画決定	—		H21年度工事着手							
全体事業費	約100億円	事業進捗率	66%	供用済延長	7.3km						
計画交通量	24,000～38,200台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.1 (残事業) 5.1	総費用 (残事業)/事業全体 70/170億円 事業費：37/96億円 維持管理費：33/75億円	総便益 (残事業)/事業全体 358/867億円 走行時間短縮便益：333/752億円 走行経費減少便益：18/80億円 交通事故減少便益：6.6/34億円	基準年	平成27年						
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量：B/C=4.9～6.0（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量：B/C=4.4～5.4（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=5.0～5.3（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=4.8～5.4（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=5.0～5.2（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=4.9～5.3（事業期間±20%）</td> </tr> </table>					[事業全体] 交通量：B/C=4.9～6.0（交通量±10%）	[残事業] 交通量：B/C=4.4～5.4（交通量±10%）	事業費：B/C=5.0～5.3（事業費±10%）	事業費：B/C=4.8～5.4（事業費±10%）	事業期間：B/C=5.0～5.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=4.9～5.3（事業期間±20%）
[事業全体] 交通量：B/C=4.9～6.0（交通量±10%）	[残事業] 交通量：B/C=4.4～5.4（交通量±10%）										
事業費：B/C=5.0～5.3（事業費±10%）	事業費：B/C=4.8～5.4（事業費±10%）										
事業期間：B/C=5.0～5.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=4.9～5.3（事業期間±20%）										
事業の効果等	定性的な効果 ①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され、地域間のさらなる連携強化が期待できる。 ②物流の円滑化 ・幹線道路ネットワークの強化により、地域産業のさらなる活性化が期待できる。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・多くの観光地へのアクセス性や周遊性の向上が期待できる。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。										
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： 小松市など5市1町で構成される加賀地区開発促進協議会等より整備の要望を受けている。 知事の意見： 引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、平成34年の北陸新幹線金沢敦賀間の開業を見据え、早期完成を図っていただきたい。										
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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	平成22年12月に当該事業と隣接する国道8号加賀拡幅事業のうち、加賀市箱宮町～同市松山町間が4車線にて供用。										
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率66%（平成27年3月末時点） 平成24年度：小松市八幡～同市東山町間 延長2.2km（4/4）部分開通 平成26年度：小松市東山町～同市津波倉町間 延長5.1km（4/4）部分開通										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	交通状況等を勘案しつつ、早期の全線4車線化に向けて事業を推進する。										

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用によりコスト削減を実施する。

対応方針

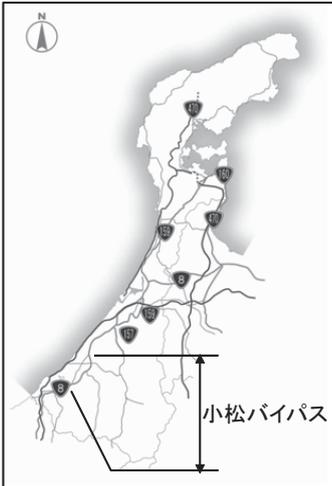
事業継続

対応方針決定の理由

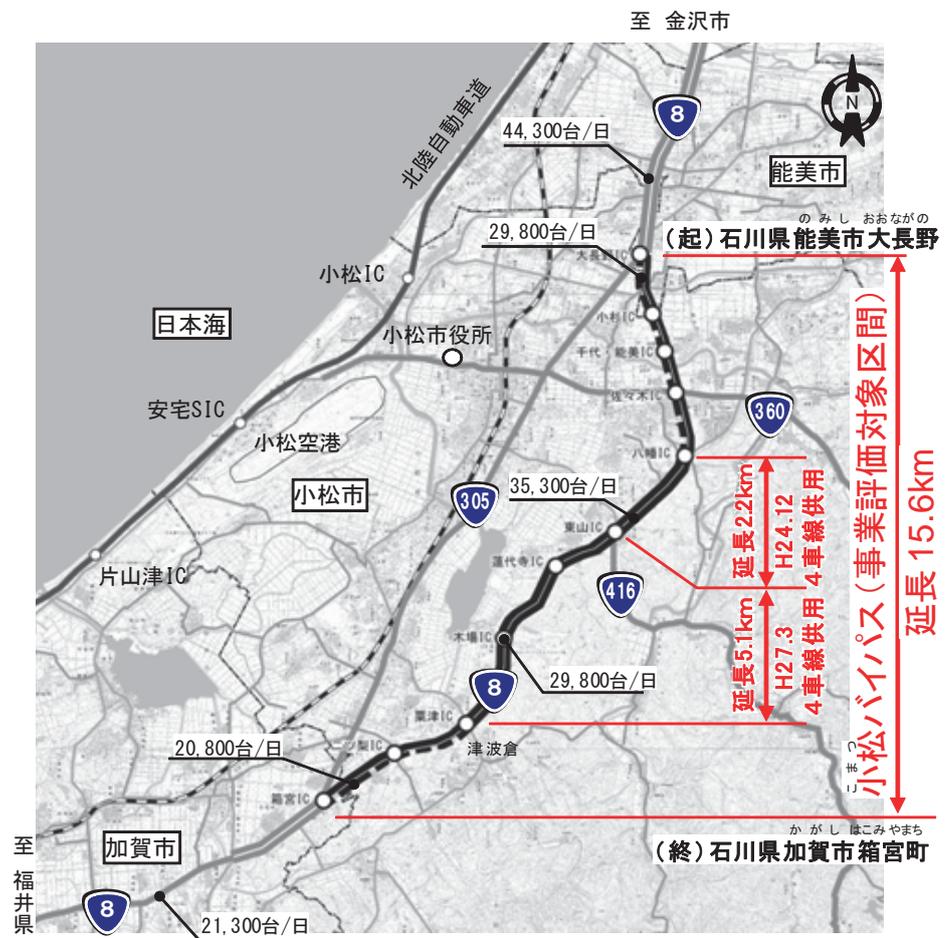
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【広域位置図】



【位置図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道159号 <small>なな お</small> 七尾バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：石川県七尾市川原町 至：石川県七尾市下町	延長	4.3km								
事業概要	一般国道159号七尾バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、能越自動車道七尾氷見道路へのアクセス向上などを目的とした延長4.3kmの道路事業である。										
H12年度事業化	H11年度都市計画決定	H12年度用地着手	H21年度工事着手								
全体事業費	約240億円	事業進捗率	52%	供用済延長	2.7km						
計画交通量	18,600～23,800台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/事業全体 163/237億円 事業費：132/206億円 維持管理費：30/30億円	総便益 (残事業)/事業全体 281/281億円 走行時間短縮便益：218/218億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：22/22億円	基準年	平成24年						
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量：B/C=1.4～1.9（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）</td> </tr> </table>					[事業全体] 交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%）	[残事業] 交通量：B/C=1.4～1.9（交通量±10%）	事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）	事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%）	事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）
[事業全体] 交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%）	[残事業] 交通量：B/C=1.4～1.9（交通量±10%）										
事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）	事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%）										
事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）										
事業の効果等	定性的な効果 ①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道の七尾ICと七尾市街地や金沢方面との円滑な交通の確保が図られる。 ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され利便性が向上することが期待できる。 ③重要港湾七尾港への物流円滑化 ・金沢方面から七尾港へのアクセス性が向上し、物流円滑化が期待できる。 ④第三次医療施設へのアクセス向上 ・能登地域唯一の第三次医療施設への30分圏域の拡大が見込まれる。 ⑤緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、能越自動車と一体となった緊急輸送道路としての機能強化が期待される。 ⑥地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。										
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： ・七尾市など3市3町で構成される国道159号建設促進期成同盟会等より整備の要望を受けている。 知事の意見： ・引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。										
事業評価監視委員会の意見	・審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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	・平成27年2月に国道470号能越自動車道七尾氷見道路が全線暫定2車線で供用。 ・平成26年12月には国道249号藤橋バイパスが全線2車線で供用。										

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度事業化、用地進捗率85%、事業進捗率52%完了（平成27年3月末時点）
- ・平成26年度：七尾市古府町～同市下町間 延長2.7km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き早期供用を目指して事業を実施する。

施設の構造や工法の変更等

- ・施設の構造や工法等に変更は無いが、今後実施する詳細設計において、新技術を積極的に活用することでコスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

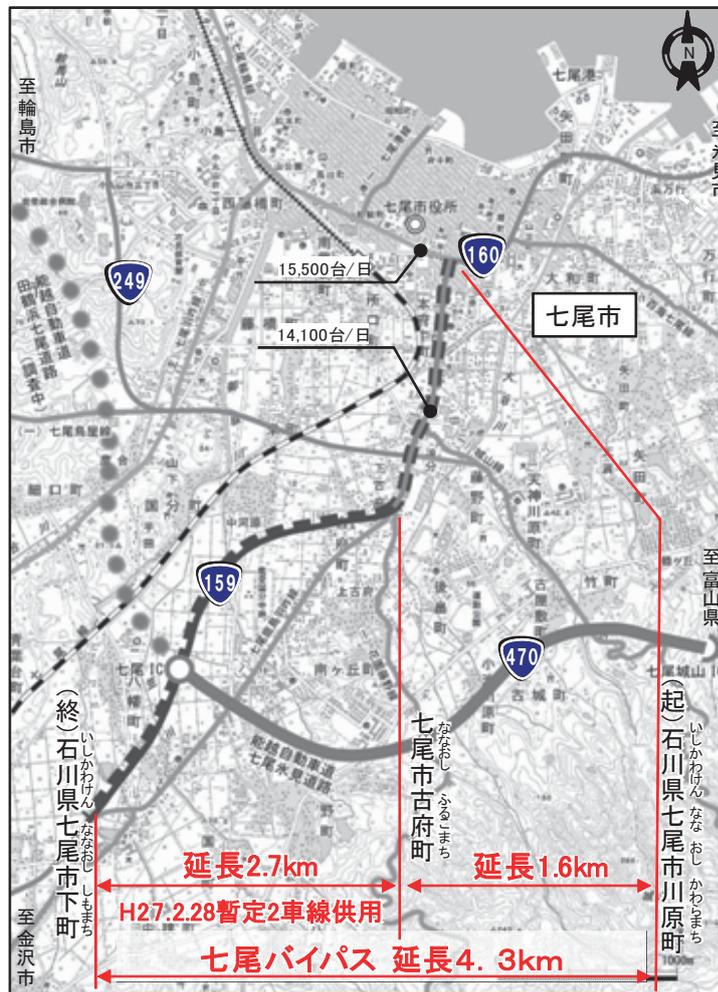
- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【広域位置図】



【位置図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道159号 <small>かなざわとうぶ かんじょうどうろ</small> 金沢東部環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：石川県金沢市今町 至：石川県金沢市鈴見台	延長	9.4km								
事業概要	一般国道159号金沢東部環状道路は、地域高規格道路「金沢外環状道路」の一部を構成し、金沢市中心部の交通渋滞緩和、広域的な幹線道路ネットワークの形成、中心部における通過交通の排除などを目的とした延長9.4kmの道路事業である。										
S62年度事業化	S60年度都市計画決定	S63年度用地着手	H3年度工事着手								
全体事業費	約1,250億円	事業進捗率	83%	供用済延長	2.4km						
計画交通量	32,900～61,000台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.3 (残事業) 12.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/1,882億円 （事業費：157/1,786億円） 維持管理費：33/95億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,438/8,151億円 （走行時間短縮便益：2,160/7,069億円） 走行経費減少便益：221/767億円 交通事故減少便益：57/315億円	基準年	平成27年						
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量：B/C=4.1～5.6（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量：B/C=12.1～14.7（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=4.3～4.4（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=11.9～14.0（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=4.2～4.5（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=12.9～13.0（事業期間±20%）</td> </tr> </table>					[事業全体] 交通量：B/C=4.1～5.6（交通量±10%）	[残事業] 交通量：B/C=12.1～14.7（交通量±10%）	事業費：B/C=4.3～4.4（事業費±10%）	事業費：B/C=11.9～14.0（事業費±10%）	事業期間：B/C=4.2～4.5（事業期間±20%）	事業期間：B/C=12.9～13.0（事業期間±20%）
[事業全体] 交通量：B/C=4.1～5.6（交通量±10%）	[残事業] 交通量：B/C=12.1～14.7（交通量±10%）										
事業費：B/C=4.3～4.4（事業費±10%）	事業費：B/C=11.9～14.0（事業費±10%）										
事業期間：B/C=4.2～4.5（事業期間±20%）	事業期間：B/C=12.9～13.0（事業期間±20%）										
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <ol style="list-style-type: none"> ①日常活動圏の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町から金沢市中心部へ至る主要な路線であり、地域間のさらなる連携強化が期待できる。 ②主要観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・兼六園や金沢城公園など、金沢市内の観光観光地へのアクセス性向上が期待できる。 ③第三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設へのアクセス性が向上し、救急救助活動の支援が期待できる。 ④防災機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待できる。 ⑤地域産業への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路ネットワークの強化により近隣工業団地へのアクセス性が向上し、地域産業のさらなる活性化が期待できる。 ⑥地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・石川県の長期計画「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>東部環状道路建設促進協議会（会長：金沢市長）より渋滞の抜本的な解決を図るため、全線4車線化の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>コスト縮減に努めつつ、引き続き事業を継続し、着実に整備を進め、神谷内から東長江町間の平成29年度の実確な供用と、残る北伸区間の早期整備を図っていただきたい。</p>										
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」は妥当である。</p>										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>平成18年4月に本路線を含む金沢外環状道路（山側幹線）が全線開通。</p>										

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和62年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率83%（平成27年3月末時点）
平成24年度：金沢市東長江町～同市鈴見台間 延長2.4km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

神谷内町から東長江間（1.8km）については平成29年度の4車線化に向け工事を推進するとともに、残る区間についても早期完成に向けて、引き続き事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等に変更は無いが、建設発生土の活用等を検討しコスト削減を行う。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



【位置図】



【広域位置図】

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道158号 <small>えいへいじおおの</small> 永平寺大野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																																													
起終点	自：福井県大野市中津川 至：福井県福井市玄正島町	延長	26.4km																																															
事業概要	<p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路である。</p> <p>永平寺大野道路は、中部縦貫自動車道の一部を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、文化・地域資源を活かした地域経済の活性化等を図ることを目的に計画された道路である。</p>																																																	
H2年度事業化	H4年度都市計画決定 (H-年度変更)	H5年度用地着手	H10年度工事着手																																															
全体事業費	約1,491億円	事業進捗率	81%	供用済延長	21.1km																																													
計画交通量	23,000台/日																																																	
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">4.9</td> </tr> </table>	B/C	:		(事業全体)	:	1.5	(残事業)	:	4.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">395/1,923億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">事業費</td> <td style="border: 1px solid black;">:</td> <td style="border: 1px solid black;">215/1,743億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">維持管理費</td> <td style="border: 1px solid black;">:</td> <td style="border: 1px solid black;">180/180億円</td> </tr> </table>	総費用	:				(残事業)/(事業全体)			395/1,923億円	事業費	:	215/1,743億円	維持管理費	:	180/180億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,942/2,873億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">走行時間短縮便益</td> <td style="border: 1px solid black;">:</td> <td style="border: 1px solid black;">1,624/2,386億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">走行経費減少便益</td> <td style="border: 1px solid black;">:</td> <td style="border: 1px solid black;">229/362億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">交通事故減少便益</td> <td style="border: 1px solid black;">:</td> <td style="border: 1px solid black;">89/125億円</td> </tr> </table>	総便益	:				(残事業)/(事業全体)			1,942/2,873億円	走行時間短縮便益	:	1,624/2,386億円	走行経費減少便益	:	229/362億円	交通事故減少便益	:	89/125億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 90%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">平成27年</td> </tr> </table>	基準年		:	平成27年
B/C	:																																																	
(事業全体)	:	1.5																																																
(残事業)	:	4.9																																																
総費用	:																																																	
		(残事業)/(事業全体)																																																
		395/1,923億円																																																
事業費	:	215/1,743億円																																																
維持管理費	:	180/180億円																																																
総便益	:																																																	
		(残事業)/(事業全体)																																																
		1,942/2,873億円																																																
走行時間短縮便益	:	1,624/2,386億円																																																
走行経費減少便益	:	229/362億円																																																
交通事故減少便益	:	89/125億円																																																
基準年																																																		
:	平成27年																																																	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.2~1.8（交通量 ±10%） 【残事業】 交通量：B/C=4.1~5.9（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.5~1.5（事業費 ±10%） 事業費：B/C=4.7~5.2（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.4~1.6（事業期間±20%） 事業期間：B/C=4.8~5.0（事業期間±20%）</p>																																																	
事業の効果等	<p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道の整備により、東海北陸自動車道等を相互に連絡する高速道路ネットワークが形成され、福井市と首都圏のアクセス向上が期待される。 （福井市～首都圏：7時間30分→6時間45分） ・北陸・福井と中京圏を連絡する高速ルートが新たに形成され、物流搬送等の信頼性の向上が期待される。 <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道158号の福井市～大野市間は、事前通行規制区間（連続降雨量140mm）が4箇所あるほか、災害等により全面通行止め（過去10年実績：11回・88日相当）が発生しており、整備により信頼性の高い交通路の確保が期待される。 <p>③高度医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設（福井県立病院）までの搬送時間が短縮される。 （勝山市～福井県立病院：39分→31分、大野市～福井県立病院：43分→34分） ・走行性の向上による患者の負担軽減、除雪・路面凍結対策、堆雪帯の確保等により冬季も含めた安定した救急搬送路の確保が期待される。 <p>④地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福井県の観光入込数上位10施設の内、3施設が永平寺大野道路の周辺の施設であり、沿線観光施設へのアクセス向上が見込まれる。 （H26入込み客数：大野まちなか観光89.3万人、恐竜博物館76.1万人、大本山永平寺47.3万人） <p>⑤日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勝山市～福井市：48分→34分 																																																	

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：

- ・ 中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（H1. 8設立、福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町）早期整備の要望を受けている。
- ・ 中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（H15. 6設立、岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県）早期整備の要望を受けている。
- ・ 福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より、早期整備の要望を受けている。

福井県知事の意見：

一般国道158号永平寺大野道路の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。永平寺大野道路については、平成28年度の日も早い全線開通を図られるよう、必要な予算の確保と迅速な工事の実施をお願いしたい。また、事業を進めるにあたり、コスト管理を厳正に行うとともに、建設発生土の利用等によるコスト縮減に最大限努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道158号永平寺大野道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成27年度に隣接する「大野油坂道路（大野・大野東区間）」が事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率81%（平成27年3月末時点）
平成26年度まで、21.1km 2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成28年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

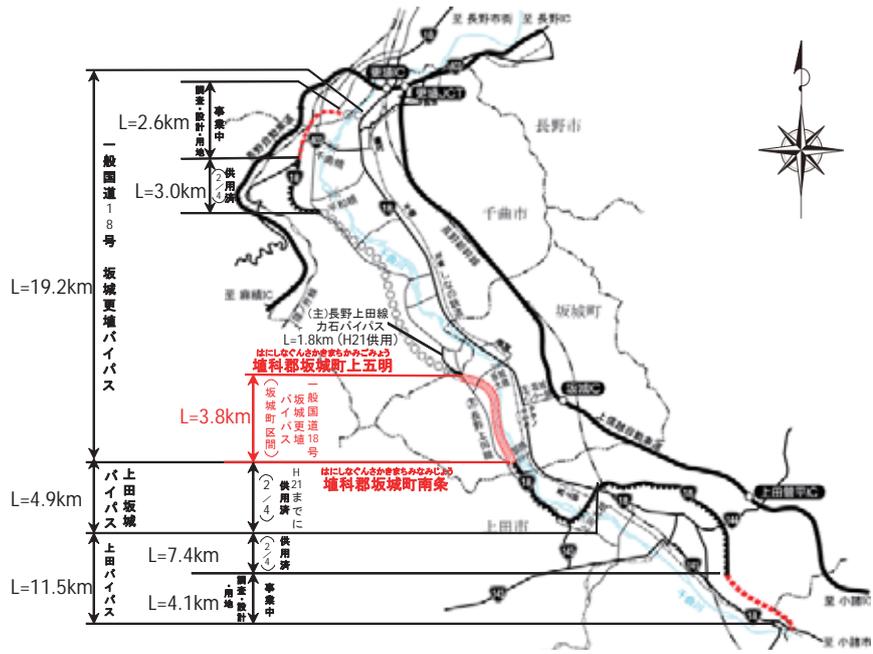
担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス（坂城町区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県埴科郡坂城町南条 至：長野県埴科郡坂城町上五明	延長	3.8km		
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約194kmの主要幹線道路である。坂城更埴バイパス（坂城町区間）は、一般国道18号および周辺道路における交通混雑緩和を目的に計画された事業である。					
H23年度事業化	S60年度都市計画決定	H25年度用地着手			
全体事業費	約110億円	事業進捗率	5.5%	供用済延長	0km
計画交通量	16,100～21,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.5 (残事業) 2.7	総費用： (事業費) 76/82億円 (維持管理費) 12/12億円	総便益： (残事業) 203/203億円 (事業全体) 233/233億円 走行時間短縮便益：203/203億円 走行費用減少便益：20/20億円 交通事故減少便益：11/11億円	基準年： 平成27年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 2.1～3.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.3～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.3～2.7（事業期間± 2年） 【残事業】交通量：B/C= 2.2～3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.4～2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.4～2.9（事業期間± 2年）					
事業の効果等 ①国道18号現道の渋滞状況 ・国道18号現道の損失時間は、坂城更埴バイパス（坂城町区間）と並行する区間で65.8千人時間/年・km。 ・並行する国道18号現道内には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が存在している状況。 ・坂城更埴バイパス（坂城町区間）の整備により、現道の交通の転換が図られ、国道18号現道の渋滞緩和が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 長野県知事の意見：一般国道18号「坂城更埴バイパス（坂城町区間）」は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス向上に寄与する必要不可欠な事業です。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 -					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成25年度より用地着手し、用地取得率は約1%（平成27年3月末時点）。今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指し、事業の推進を図る。					
施設の構造や工法の変更等 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					

事業概要図



凡	例
供 用 中	■
事 業 中	■ ■ ■ ■ ■
調 査 中	○ ○ ○ ○ ○
再 評 価 個 所	▨ ▨ ▨ ▨ ▨



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道18号 <small>さかきこうしよく</small> 坂城更埴バイパス（延伸）	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 関東地方整備局	
起終点 ：自： <small>ながのけんちくましいなりやま</small> 長野県千曲市稲荷山 至： <small>ながのけんながのししののいしおさき</small> 長野県長野市篠ノ井塩崎		延長 ：2.6km	
事業概要 ：一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約194kmの主要幹線道路である。坂城更埴バイパス（延伸）は、一般国道18号および周辺道路における交通渋滞緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上を目的に計画された事業である。			
H20年度事業化	S60年度都市計画決定	H22年度用地着手	H26年度工事着手
全体事業費 ：約87億円		事業進捗率 ：42%	
計画交通量 ：9,900～10,400台/日		供用済延長 ：0km	
費用対効果分析結果	B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.7 <small>(残事業)</small> 2.9	総費用 ： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 48/86億円 〔事業費：40/78億円〕 〔維持管理費：8.5/8.5億円〕	総便益 ： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 142/142億円 〔走行時間短縮便益：85/85億円〕 〔走行費用減少便益：43/43億円〕 〔交通事故減少便益：14/14億円〕
感度分析の結果 ：【事業全体】交通量：B/C= 1.4～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.5～3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.5～1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.7～3.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.5～1.8（事業期間±2年）事業期間：B/C= 2.7～3.1（事業期間±2年）			
事業の効果等			
①国道18号現道の渋滞状況 ・国道18号現道の損失時間は、坂城更埴バイパス（延伸）と並行する区間で、137.9千人時間/年・km。 ・並行する国道18号現道内には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が存在している状況。 ・暫定2車線開通区間の並行区間の損失時間は低いが、一方で国道18号に接続する付近の損失時間が顕著。 ・坂城更埴バイパス（延伸）の整備により、現道の交通の転換が図られ、国道18号現道の渋滞緩和が見込まれる。			
②国道18号現道の死傷事故状況 ・国道18号現道の死傷事故率は、坂城更埴バイパス（延伸）と並行する区間で、77.0件/億台・km。 ・事故類型は追突による事故が多く、全体の約8割を占める。 ・また、国道18号の混雑を避け、並行する（主）長野上田線に大型車等の通過交通が流入し、地域の安全面でも懸念。 ・坂城更埴バイパス（延伸）の整備により、現道や並行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。			
③地域の医療活動への支援 ・千曲市八幡地区から長野市にある第二次救急医療施設の篠ノ井総合病院にアクセスする国道18号現道には、主要渋滞箇所が複数存在することから救急搬送に支障をきたしている。 ・坂城更埴バイパス（延伸）が整備されることで、八幡地区から篠ノ井総合病院への所要時間が約7分短縮し、円滑な救急医療活動を支援。 ・また当該区間の整備により、救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。			
関係する地方公共団体等の意見 ：長野県知事の意見：一般国道18号「坂城更埴バイパス（延伸）」は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス向上に寄与する必要不可欠な事業です。については、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。			
事業評価監視委員会の意見 ：事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ：H21年3月に当該事業の先線の上田坂城バイパス（上田市小泉～埴科郡坂城町南条：延長2.3km）が暫定2車線で供用。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 ：平成22年度より用地着手し、平成25年度から埋蔵文化財調査に着手、用地取得率は約73%（平成27年3月末時点）起点側（千曲市稲荷山）の家屋移転、工事用道路整備を完了後、トンネル工事に着手予定。終点側（長野市篠ノ井塩崎）は、埋蔵文化財調査を実施。			

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成25年度から着手した埋蔵文化財発掘調査において、当初の想定以上の遺構が確認されているため供用開始年次を平成30年度から平成34年度へ変更。今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡例	
	供用中
	事業中
	計画中
	再評価箇所



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道18号 <small>ながのひがし</small> 長野東バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>ながのけんながのしきたながいけ</small> 長野県長野市北長池 至： <small>ながのけんながのしやなぎはら</small> 長野県長野市柳原		延長 2.8km
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約19.4kmの主要幹線道路である。長野東バイパスは、長野市中心部の交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保を目的に計画された事業である。		
H12年度事業化		H2年度都市計画決定
全体事業費 約175億円		事業進捗率 54%
計画交通量 20,100~22,700台/日		供用済延長 0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/事業全体 76/182億円 (事業費：62/167億円) 維持管理費：14/14億円
		総便益 (残事業)/事業全体 226/226億円 (走行時間短縮便益：181/181億円) (走行費用減少便益：30/30億円) (交通事故減少便益：15/15億円)
基準年 平成27年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.4 (事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=2.6~3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.2 (事業期間±2年)		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道18号現道の損失時間は、長野東バイパスを含む東外環状線と並行する区間で201.2千人時間/年・km。 ・長野東バイパスの整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道18号現道の死傷事故率は、長野東バイパスを含む東外環状線と並行する区間で、127.6件/億台・km。 ・渋滞する国道18号現道を迂回する交通が、通学路のある(一)三才大豆島中御所線に流入。 ・長野東バイパスの整備により、道路の適切な機能分担が図られ、交通事故の減少や通学路の安全性向上が見込まれる。 ③地域活性化の支援(産業) ・長野東バイパスを含む東外環状線沿線には、工業団地・事業所が集積。沿線地域の事業所数は、都市計画決定前と現在を比較して、35%増加(H24実績S61年比)。 ・長野東バイパスの整備により、周辺の工業団地や企業、須坂長野東ICへのアクセス性が向上し、地域産業の活性化が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 長野県知事の意見：一般国道18号「長野東バイパス」は長野環状道路の機能を担い、長野市中心部の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、地域の活性化に寄与する必要不可欠な事業です。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平成20年度に国道406号の村山橋(L=1.1km)が完成、国道406号(百瀬~茂菅バイパス)の現道拡幅部(L=0.9km)が部分開通するなど、周辺道路の整備が推進されている。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成16年度より用地取得に着手し、平成23年度より工事に着手。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は96%(平成27年3月末現在)完了。早期完成に向けて事業促進を図る。		
施設の構造や工法の変更等 電線共同溝の同時整備によりコスト縮減に取り組む。		
対応方針		事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。		

事業概要図



凡例	
	供用中
	事業中
	再評価箇所



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道18号 野尻IC関連 <small>のじりイカチンジ かんれん</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県上水内群信濃町古間 <small>ながのけんかみみのちぐんしなのまちふるま</small> 至：長野県上水内群信濃町野尻 <small>ながのけんかみみのちぐんしなのまちのじり</small>		延長	8.7km		
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約19.4kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、一般国道18号の冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的に計画された事業である。						
H元年度事業化	S60年度都市計画決定 (信濃町野尻) H2年度都市計画決定 (信濃町野尻～古間)	H5年度用地着手	H6年度工事着手			
全体事業費	約250億円	事業進捗率	52%	供用済延長	3.3km	
計画交通量	3,600～9,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 101/317億円 事業費：87/295億円 維持管理費：13/22億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 245/361億円 走行時間短縮便益：210/321億円 走行費用減少便益：22/25億円 交通事故減少便益：13/15億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.0～1.2（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=2.3～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間±2年）						
事業の効果等 ①冬期の交通障害 ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。 ・当該区間は、線形不良区間（R=150m未満）かつ急勾配の区間があるため、特に冬期においては大型車の登坂不能車が発生するなど円滑な通行を阻害されていることから、走りやすさを向上させるため線形改良等が必要。 ②冬期の安全確保 ・国道18号の当該区間は、通学路の4割で歩道が未設置。特に冬期は、除雪により堆雪した雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。 ・当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。 ③国道18号現道の死傷事故状況 ・国道18号現道の野尻バイパスの並行する区間の死傷事故率は、47.0件/億台・km、また、未整備区間には、死傷事故率が200件/億台・kmを超える区間が存在し、古間交差点は事故危険区間に選定されている。 ・また、線形不良区間や幅員の狭い区間が存在することから、重大事故になりやすい正面衝突の事故も多い。 ・特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。 ・野尻IC関連の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。 ④観光産業の活性化 ・信濃町では国道18号周辺に、野尻湖や黒姫高原等多くの観光地が存在し、年間で約89万人の観光客が訪れる。 ・当該路線の約5割が通過交通であり、観光目的の交通と混在。 ・特に観光入込がピークとなる8月の休日では、国道18号で渋滞が発生し、旅行速度が大幅に低下。 ・野尻IC関連の整備により、通過交通がバイパスへ転換され観光地へのアクセスが改善し、観光産業の活性化に期待。 ⑤上信越自動車道の代替路 ・国道18号の当該区間に並行する上信越自動車道は、過去5カ年で妙高高原IC～信濃町IC間が84回、信濃町IC～豊田飯山IC間が41回通行止めになっている。 ・妙高高原IC～信濃町IC間は「事故」による通行止めが50%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが41%を占める。 ・野尻IC関連の整備により、走行性が改善し、災害時等による上信越自動車道の通行止め時のリダンダンシー機能を強化する。						

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の見解：一般国道18号「野尻IC関連」は、上越自動車道の代替路としての機能を担い、冬期における安全かつ円滑な交通の確保や観光産業の活性化に寄与する必要不可欠な事業です。については、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

信濃町ICを含む上信越自動車道の開通（H9年度）、妙高野尻BPの開通（H9年度）、県道杉野沢黒姫線の開通（H15年度）、上信越自動車道（豊田飯山IC～信濃町IC）の4車線化開通（H21年度）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成6年度より工事に着手し、現在までに延長3.3kmが開通済。残区間は現道改良を含む延長5.4km。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は46%（平成27年3月末現在）完了。起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高い延長1.0km区間の線形改良の事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡例	
	供用中
	事業中
	現道拡幅
	再評価箇所



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道158号奈川渡改良		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県松本市奈川 <small>ながのけんまつもとしながわ</small> 至：長野県松本市安曇 <small>ながのけんまつもとしあづみ</small>				延長	2.2km
事業概要	一般国道158号は、福井県福井市を起点として、長野県松本市に至る延長約249kmの幹線道路である。奈川渡改良は、一般国道158号および周辺道路における防災危険箇所の回避、線形不良箇所の解消、幅員及び建築限界不足箇所の解消を目的に計画された事業である。					
H23年度事業化		H24年度用地着手		H26年度工事着手		
全体事業費	約110億円		事業進捗率	8%	供用済延長	0km
計画交通量	8,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small> 1.7	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 83/91億円 事業費：77/85億円 維持管理費：6.2/6.2億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 138/138億円 走行時間短縮便益：94/94億円 走行費用減少便益：40/40億円 交通事故減少便益：3.5/3.5億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C= 1.4~1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.4~1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.4~1.6（事業期間± 2年） 【残事業】交通量：B/C= 1.5~1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.5~1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.5~1.8（事業期間± 2年）					
事業の効果等	①防災危険箇所の回避 ・国道158号現道には、防災危険箇所（落石・雪崩等）が11箇所存在。 ・平成17年7月には、土砂崩落により、約1ヶ月の通行止めが発生。 ・奈川渡改良の整備により、防災危険箇所を回避することで、安全に通行することが可能。 ②線形不良箇所の解消 ・国道158号（現道）は、平面曲線半径が60m未満の線形不良箇所が5箇所存在。 ・最も急カーブとなっている箇所では、平面曲線半径が15mであり、大型車は対向車線をはみ出して走行。 ・線形不良箇所では、急ブレーキをかける車両が多く、交通事故の危険性が高い状況。 ・奈川渡改良の整備により、線形不良箇所を解消することで、安全に走行することが可能。 ③建築限界不足箇所の解消 ・国道158号（現道）では、急峻な地形を通過しており、トンネルが連続して存在。 ・当該区間の5箇所すべてのトンネルで道路構造令の建築限界（側方余裕）が不足しており、特に、4箇所のトンネルでは、大型車のすれ違いが困難な状況であり、急ブレーキをかける車両も多く、交通事故の危険性が高い状況。 ・奈川渡改良の整備により、建築限界不足箇所が解消され、大型車のスムーズな通行が可能。 ④観光産業の活性化 ・松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）は、上高地、白骨温泉、乗鞍高原等、国内有数の観光名所が点在しており、年間約200万人以上が来訪。 ・松本市中心部方面から、上高地等へのアクセスは、国道158号を利用するルートのみであり、観光シーズンは、当該路線に観光目的の交通が集中。 ・奈川渡改良の整備により、時間短縮や安全な走行が図られ、観光産業の活性化に期待。 ⑤災害時における救急活動の支援 ・松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）は、高齢者（65歳以上）割合が高く、全国平均の約1.8倍、県平均の約1.5倍。 ・当該地域には、救命・入院の救急医療施設がなく、救命・入院救急の場合は松本市街部の救急医療施設に搬送。 ・奈川渡改良の整備により、傷病者の負担軽減や災害時における大幅な迂回が解消される等、救急活動の支援に期待。					

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：一般国道158号「奈川渡改良」は、防災危険箇所の回避や線形不良箇所の解消により、安全な交通を確保するとともに、観光産業の活性化に寄与する必要不可欠な事業です。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度より用地着手し、平成26年度までに用地はすべて取得済み。平成26年度から改良工事とトンネル坑口工事に着手をしている。引き続き、トンネルや橋梁の工事の促進を図り、事業の推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネルや橋梁の工事の促進を図り、早期の開通を目指し、事業の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削工法の変更及び施工機械の変更によりコスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車 <small>いいたか</small> 飯喬道路	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：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗	延長 ：22.1 km						
事業概要 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。							
H4年度事業化		H7年度用地着手	H10年度工事着手				
全体事業費	1,430億円	事業進捗率	71%	供用済延長	7.2km		
計画交通量	7,700台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.4	総費用 (残事業/事業全体)	397/1707億円	総便益 (残事業/事業全体)	642/2314億円	基準年：平成27年
	(残事業)	1.6	事業費：330/1613億円 維持管理費：67/94億円	走行時間短縮便益：584/2177億円 走行経費減少便益：50/110億円 交通事故減少便益：8/27億円			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.3~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4~1.8(事業期間±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の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・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。 ・日常活動圏の中心都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 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として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を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。							
関係する地方公共団体等の意見 長野県知事の意見： 本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与し、真の地方創生を実現するうえで必要不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト削減に努められるようお願いいたします。							

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

- ・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上必要である。
- ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。
- ・下伊那地域の救急搬送件数は年々増加傾向にあり、その搬送人員の約6割が高齢者である。
- ・下伊那地域は多くの観光資産や資源を保有しており観光客の約7割は県外からの来訪者であるが、年々観光客数が減少傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は71%、用地取得率は95%に至っています（平成27年3月末時点）
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（延長7.2km）は、平成20年度に暫定2車線開通。
- ・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（延長7.4km）は、工事を推進中。
- ・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（延長7.5km）は、用地買収を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・龍江IC〔仮称〕～飯田東IC〔仮称〕間（延長3.4km）は平成29年度の開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>あおくずれとうげ</small> 青崩峠道路	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：長野県飯田市南信濃八重河内 <small>いいた みなみしなのや えごうち</small> 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 <small>はまつ てんりゆう みさくぼちようおくりょうけ</small>		延長 ：5.9 km						
事業概要 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃和田から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの自動車専用道路であり、そのうち長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmを当面整備区間として、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。								
S58年度事業化	—	H23年度用地着手						
H23年度工事着手								
全体事業費	480億円	事業進捗率						
計画交通量	3,000台/日	供用済延長						
0.0km								
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(事業全体) 2.3</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(残事業) 3.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.3	(残事業) 3.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 総費用：(残事業)/事業全体 292/445億円 (事業費：270/423億円 維持管理費：22/22億円) </td> <td style="width: 50%;"> 総便益：(残事業)/事業全体 1028/1028億円 (走行時間短縮便益：958/958億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：4.3/4.3億円) </td> </tr> </table>	総費用 ：(残事業)/事業全体 292/445億円 (事業費：270/423億円 維持管理費：22/22億円)	総便益 ：(残事業)/事業全体 1028/1028億円 (走行時間短縮便益：958/958億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：4.3/4.3億円)	基準年 ：平成27年
B/C	(事業全体) 2.3	(残事業) 3.5						
総費用 ：(残事業)/事業全体 292/445億円 (事業費：270/423億円 維持管理費：22/22億円)	総便益 ：(残事業)/事業全体 1028/1028億円 (走行時間短縮便益：958/958億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：4.3/4.3億円)							
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.5(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.2~3.8(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.5(事業費±10%) 事業費：B/C=3.2~3.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.5~3.7(事業期間±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の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・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。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤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。 ・第一次緊急輸送道路として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。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。								

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：

本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与し、真の地方創生を実現するうえで必要不可欠な事業です。

ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

浜松市長の意見：

○「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。

一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路や災害時の緊急輸送路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路です。

また、地域活性化や観光振興等、地域にとって大きなストック効果が見込まれる道路です。

今後も事業を継続し、早期開通に向けて青崩峠道路の一層の事業推進をお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

- ・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な兵越林道を利用する必要がある。
- ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立化している。
- ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況である。
- ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は25%、用地取得率は100%に至っています（平成27年3月末時点）
- ・小嵐IC [仮称] ~水窪北IC [仮称] 間（延長5.9km）は工事を推進

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・小嵐IC [仮称] ~水窪北IC [仮称] 間（延長5.9km）は早期開通を目指しています。

施設の構造や工法の変更等

・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。

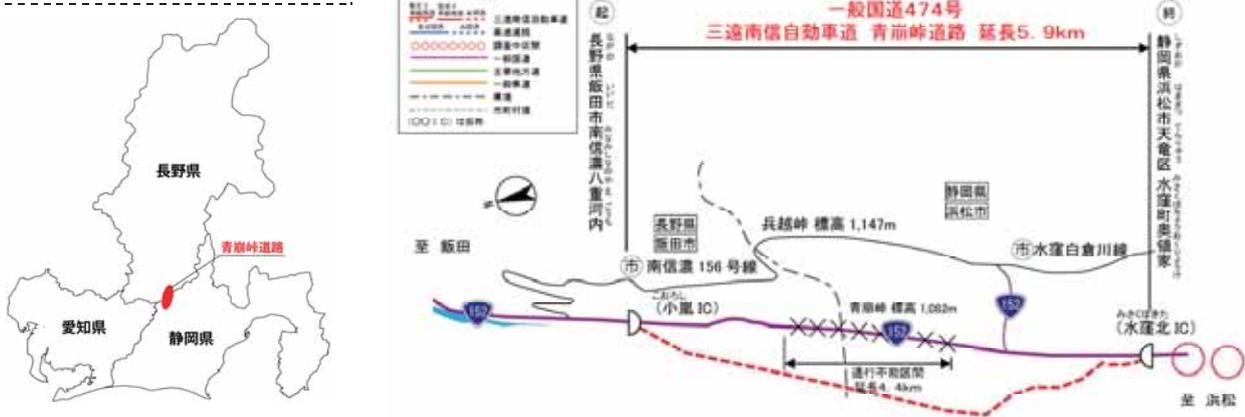
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 坂祝バイパス	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：岐阜県加茂郡坂祝町大針 至：岐阜県各務原市鵜沼東町	延長	7.6 km		
事業概要					
<p>一般国道21号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、岐阜市、大垣市等の主要都市を経て、滋賀県米原市に至る延長約100kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H2年度事業化（勝山IC～鵜沼IC）		S61年度都市計画決定		H6年度用地着手	
H18年度事業化（大針IC～勝山IC）				H11年度工事着手	
全体事業費		508億円		事業進捗率	
				67%	
				供用済延長	
				4.3km	
計画交通量		26,400台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.7		総費用 (残事業)/(事業全体)	188/564 億円
	(残事業)	3.7			
		総便益 (残事業)/(事業全体)		705/983 億円	
		(事業費：163/518億円) (維持管理費：25/46億円)		(走行時間短縮便益：593/842億円) (走行経費減少便益：87/107億円) (交通事故減少便益：24/34億円)	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量 : B/C = 1.4~2.1 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C = 2.9~4.4 (交通量 ±10%)					
事業費 : B/C = 1.6~1.9 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C = 3.4~4.1 (事業費 ±10%)					
事業期間 : B/C = 1.7~1.8 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C = 3.7~3.8 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅（JR美濃太田駅等）へのアクセス向上が見込まれる。 					
②国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。 					
③災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止め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。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。 					
④地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑤生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
岐阜県知事の意見：					
他事業も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。					
また、事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底した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

- ・事業区間に並行する国道21号は、主要渋滞ポイントが連続しており、渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過している。
- ・事業区間に並行する国道21号は、緊急輸送道路に指定されているが浸水想定区域及び防災対策必要箇所が存在している。
- ・坂祝バイパス周辺の各務原市・美濃加茂市は製造品出荷額等が県内上位であり、坂祝町を併せた3市町で岐阜県全体の2割超である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は67%。用地取得率は100%。(平成27年3月末時点)
- ・全線7.6kmのうち、4.3kmは暫定2車線にて開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・大針IC～勝山IC間(延長3.3km)は、平成27年度の暫定2車線開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：地域高規格道路 <small>たかやまげろ</small> 高山下呂連絡道路 一般国道41号 <small>いしうら</small> 石浦バイパス	事業：一般国道 区分：	事業：国土交通省 主体：中部地方整備局		
起終点：自：岐阜県高山市久々野町久々野 至：岐阜県高山市千島町	延長：	9.2km		
事業概要： <p>一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし、愛知県犬山市、岐阜県高山市などの主要都市を経て富山県富山市に至る延長250kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町から岐阜県高山市千島町に至る延長9.2kmのバイパスであり、冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>				
H12、15年度事業化 H12年度都市計画決定 H16年度用地着手 H27年度工事着手				
全体事業費：425億円 事業進捗率：11% 供用済延長：0.0km				
計画交通量：16,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 1.5	総費用：(残事業)/ (事業全体) 324/367億円 (事業費：289/332億円) (維持管理費：35/35億円)	総便益：(残事業)/ (事業全体) 479/479億円 (走行時間短縮便益：394/394億円) (走行経費減少便益：69/69億円) (交通事故減少便益：16/16億円)	基準年： 平成24年
感度分析の結果				
(事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.3~1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.4~1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.1~1.7(事業期間±20%)				
事業の効果等				
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス）が存在する。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（高山市等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として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。 ・現道等の防災点検箇所が解消される。 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 				

関係する地方公共団体等の意見

岐阜県知事の意見：

他事業も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いいたします。
また、事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底した縮減をお願いいたします。

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

- ・ 国道41号現道は、平面・縦断ともに道路線形が厳しいため、積雪時には大型車のスタックの危険性が高い。
- ・ 国道41号現道は急勾配・急カーブが連続しており、特にヘアピンカーブを中心に事故が多発している。
- ・ 一之宮地区から高山市街地への主要幹線道路は、国道41号しか無く、国道361号へ迂回する場合、約8分の遅れが発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率11%、用地取得率60%(平成27年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成27年度より、高山市久々野町久々野～高山市千島町間（延長9.2km）のトンネル工事に着手し、早期完成に向けて用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 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していきます。

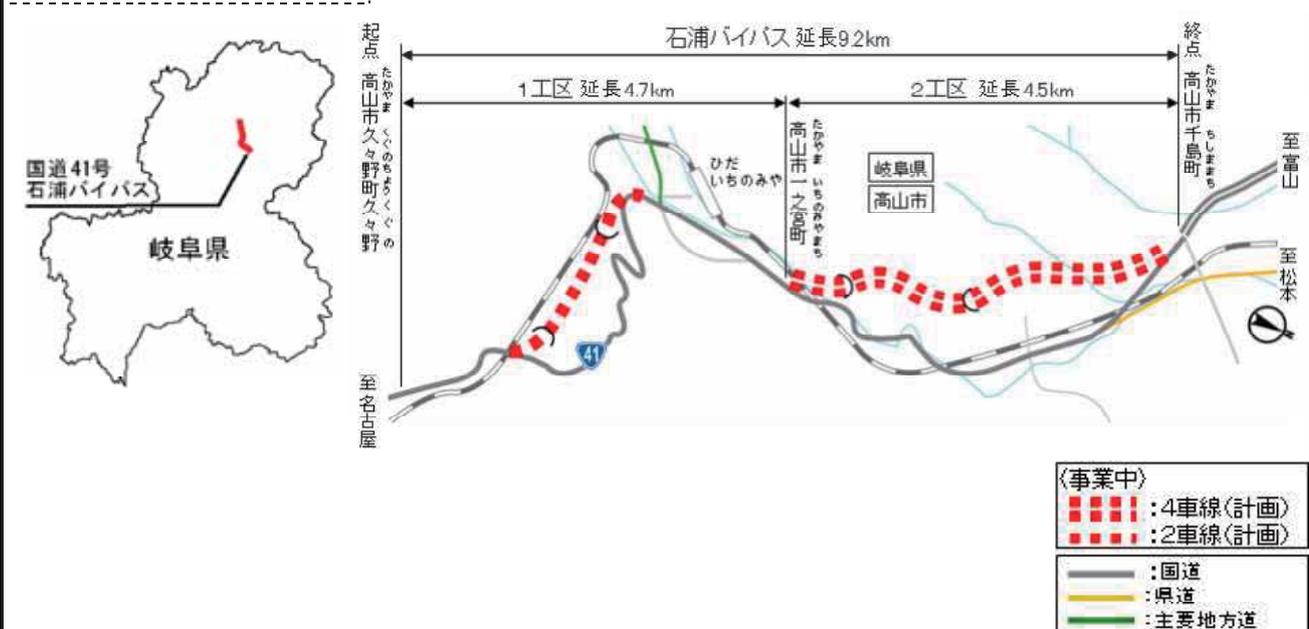
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・ 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 地域高規格道路 静岡東西道路 一般国道1号静岡バイパス	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：静岡県静岡市清水区興津東町 至：静岡県静岡市駿河区丸子二軒家	延長 24.2 km	
事業概要 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市等の主要都市を経て、大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う主要幹線道路です。 本事業の一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。		
S43年度事業化		S45年度都市計画決定
S45年度用地着手		S46年度工事着手
全体事業費	1,600億円	事業進捗率
計画交通量		58,200台/日
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 574/1,829億円 (事業費：552/1,766億円) (維持管理費：22/63億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,505/2,569億円 (走行時間短縮便益：1,168/2,012億円) (走行経費減少便益：238/397億円) (交通事故減少便益：100/160億円)
基準年：平成24年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.5~3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.0~2.0 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.8 (事業期間±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の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。		
②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。		
③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路として位置づけがある。		
④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。		
⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。		
⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として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。		
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
⑨他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。		

関係する地方公共団体等の意見

静岡市長の意見：

本事業は、渋滞を解消し、物流の効率化、交通事故の削減、本市が外国船入港ポートセールなど賑わい創出に取組む清水港へのアクセス性の向上、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動など市民の暮らしの安全に寄与する重要な事業です。

今後も、事業効果の早期発現のため、さらなる整備推進をお願いします。

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

- ・羽鳥ICを先頭とした下り方面や、清水IC周辺の平面区間では朝のピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生している状況である。
- ・清水港利用貨物の約6割が静清バイパスを利用しているが、清水港と高速ICをアクセスする国道1号(清水平面区間)は信号交差点が多く、速達性・定時性が確保されていない。
- ・静清バイパスの死傷事故件数は、横砂北交差点～清水IC西交差点(平面区間)が多い。
- ・静清バイパスが通過する静岡市周辺では、東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が予測されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は61%、用地取得率は99%(平成27年3月末時点)
- ・全線24.2kmのうち、18.8kmは立体4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・牧ヶ谷IC～丸子IC間(延長3.0km)は、平成30年度の4車線開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・丸子藁科トンネルにおいて、2期線の断面形状を見直すことにより、約11.3億円のコスト縮減を図っている。
- ・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していく。

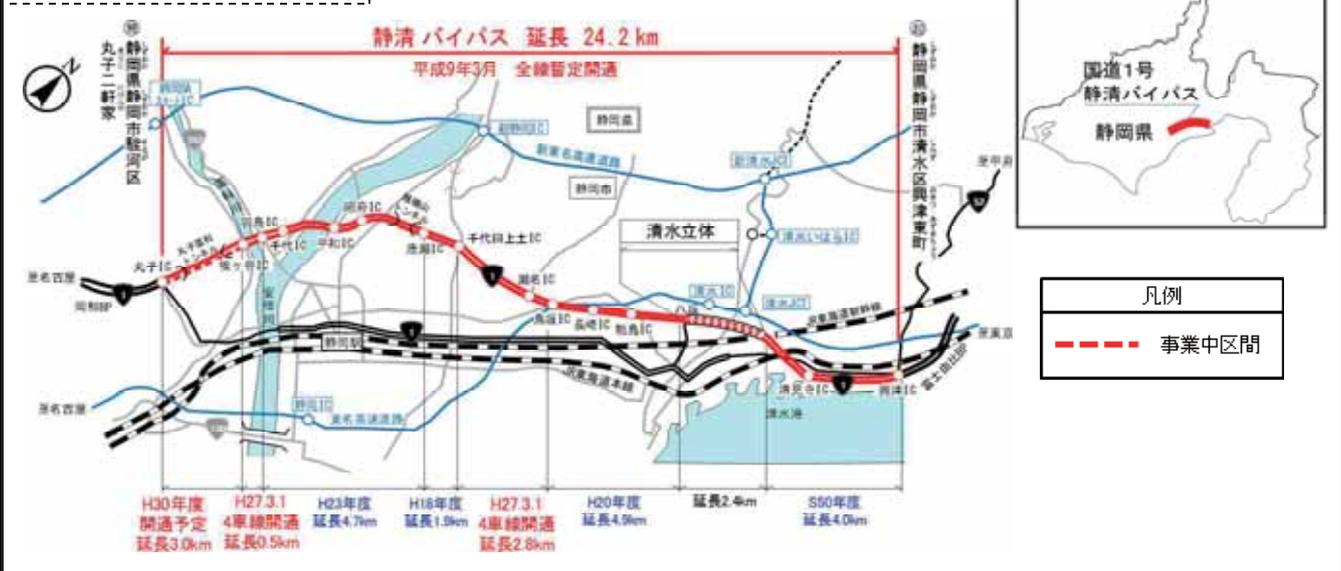
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路	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：静岡県伊豆市修善寺 至：静岡県伊豆市矢熊	延長	6.7 km			
事業概要 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市から静岡県下田市を結ぶ延長約60kmの高規格幹線道路であり、高速サービスの提供、交通渋滞の緩和、観光振興の支援、緊急輸送路の機能強化、救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。 天城北道路は、交通渋滞の緩和、緊急輸送路の機能強化を目的に計画された道路です。						
H6年度事業化	—	H12年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	630億円	事業進捗率	約50%	供用済延長	1.6 km	
計画交通量	13,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.2	総費用：(残事業)/(事業全体) 253/620億円 (事業費：226/585億円 維持管理費：27/34億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 547/851億円 (走行時間短縮便益：463/733億円 走行費用減少便益：60/89億円 交通事故減少便益：24/29億円)	基準年： 平成27年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5(事業費±10%) 事業費：B/C=2.0~2.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間（伊豆市、伊豆の国市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市（旧修善寺町～旧天城湯ヶ島町）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（伊豆半島地域）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（順天堂大学附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見

静岡県知事の意見：

伊豆縦貫自動車道は、伊豆半島の主要産業である観光業や農林水産業の振興をはじめ、移住・定住の促進や新たな企業の立地など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震が発生した際には「命の道」となるものであり、県といたしましては、早期全線開通を待ち望んでおります。

本事業は、伊豆縦貫自動車道のうち、中伊豆地域における国道136号及び国道414号の渋滞を緩和するとともに、大規模災害発生時の緊急輸送路の機能強化を図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する大変重要な事業です。

今後も引き続き、効果が十分に発現されるよう事業を推進するとともに、更なるコスト縮減の徹底についても併せてお願いします。

なお、各年度の事業実施にあたりましては、引き続き、県と十分な調整をお願いいたします。

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

- ・国道136号出口交差点では、観光期（お盆等）の交通集中により、最大2500mの渋滞長の渋滞が発生。
- ・緊急輸送道路である国道136号において、通行止めが発生した場合には、大幅な迂回が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約50%、用地取得率は約99%に至っています。（平成27年3月末時点）
- ・大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）間（延長5.1km）を工事中。
- ・（参考）前回評価時： 事業進捗率は約30%、用地取得率は約90%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・伊豆市修善寺から伊豆市矢熊区間（延長6.7km）は、平成30年度の全線暫定2車線開通に向けて整備を進めていく。
- ・大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）間（延長5.1km）は、平成30年度に暫定2車線開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・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していく。

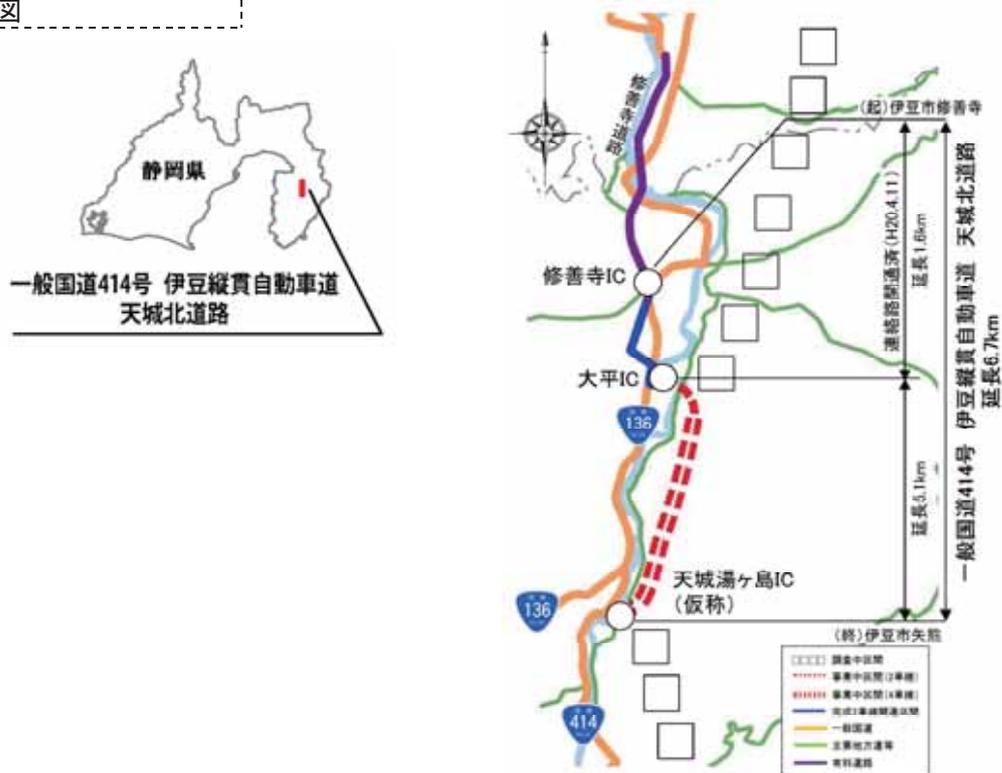
対応方針

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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>さくま</small> 佐久間道路・ <small>さんえん</small> 三遠道路	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：静岡県浜松市 <small>てんりゆう</small> 天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市北区 <small>いなさちようひがしくるだ</small> 引佐町東黒田			延長	27.9 km
事業概要 ： 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路です。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
H5年度事業化		—	H13年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費		1594億円	事業進捗率		71%
計画交通量		9,800台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 419/1,772億円 (事業費：384/1,701億円) 維持管理費：36/71億円		(残事業)/(事業全体) 791/2,064億円 (走行時間短縮便益：688/1,791億円) 走行経費減少便益：62/209億円 交通事故減少便益：41/65億円	
感度分析の結果 ： (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.7~2.1(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.9~2.4(事業期間±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の削減が見込まれる。 ・新幹線駅（JR浜松駅）へのアクセス向上が期待される。 ・空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・御前崎港等へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト、の支援が期待される。 ・主要な観光地（鳳来寺山）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率500件/億台km以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑦災害への備え ・第二次緊急輸送道路として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を解消する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					

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：

新東名・三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会、三遠南信地域経済開発協議会・三遠南信自動車道早期開通既成同盟会、東三河懇話会、浜松市による提言・要望

・日常生活に密着し、かつ災害時の救援、復旧・復興活動の基幹となる道路整備を強力に推進するため 佐久間道路・三遠道路（佐久間IC（仮称）～東栄IC（仮称））の工事全面展開及び（東栄IC（仮称）～鳳来峡IC（仮称））の事業推進をお願いしたい。

浜松市長の意見：

○「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。

一般国道474号三遠南信自動車道（佐久間道路・三遠道路）は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路や災害時の緊急輸送路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路です。

また、地域活性化や観光振興等、地域にとって大きなストック効果が見込まれる道路です。今後も事業を継続し、早期開通に向けて佐久間道路・三遠道路の一層の事業推進をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

愛知県知事の意見：

○「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。

1 一般国道474号三遠南信自動車道（佐久間道路・三遠道路）は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路である。そのため、現在着手されている東栄IC（仮称）～鳳来峡IC間については早期に供用時期を明確にするとともに、佐久間IC（仮称）～東栄IC（仮称）についても、工事を推進し、一日も早い全線開通をお願いしたい。

2 なお、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。
・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は71%。用地取得率は97%。（平成27年3月末時点）

・全線27.9kmのうち、13.9kmを開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・佐久間IC（仮称）～東栄IC間（仮称）（延長6.9km）は、平成30年度の開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

・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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	地域高規格道路 <small>とよはしはままつ</small> 豊橋浜松道路 一般国道23号 <small>とよはしひがし</small> 豊橋東バイパス	事業区分	一般国道 国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>あいち とよはし ひがしほそやちよう</small> 愛知県豊橋市東細谷町 至： <small>あいち とよはし のよりちよう</small> 愛知県豊橋市野依町	延長	9.2 km
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。			
H4年度事業化		S61年度都市計画決定	
H7年度用地着手		H14年度工事着手	
全体事業費	489億円	事業進捗率	91%
計画交通量	45,600台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	7.1	総費用 (事業費/維持管理費) : 74/589億円 (事業費 : 39/524億円 維持管理費 : 35/65億円)
	(残事業)	15.4	
総費用 (事業費/維持管理費)		総便益 (残事業/事業全体)	
74/589億円		1,148/4,163億円	
(事業費 : 39/524億円 維持管理費 : 35/65億円)		(走行時間短縮便益 : 1,104/3,876億円 走行経費減少便益 : 40/284億円 交通事故減少便益 : 3.6/3.5億円)	
感度分析の結果 : 残事業（事業全体）について感度分析を実施 (事業全体) 交通量 : B/C=6.4 ~ 7.8 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=13.9 ~ 17.0 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=6.5 ~ 7.8 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=14.7 ~ 16.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=5.9 ~ 8.4 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=14.8 ~ 16.0 (事業期間 ±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の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。			

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

○「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。

- 1 名豊道路を構成する豊橋東バイパスは、国際的な自動車流通港である三河港をはじめとした物流拠点と自動車産業を核とした沿線の高度な産業集積地を結ぶ重要な東西軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、早期に暫定2車線供用済み区間の4車線化を図っていただきたい。
- 2 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸入台数は22年連続全国1位であり、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、静岡県西遠地域に集積する自動車工場・自動車関連工場から三河港への所要時間は49分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は91%。用地取得率は約100%。(平成27年3月末時点)
- ・豊橋東IC～野依IC間(延長9.2km)全線は、平成25年度に暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成25年度6月に全線暫定2車線で開通したところであり、今後、前後区間及び周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえて4車線化の工事着手を検討していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・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していく。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	地域高規格道路 <small>めいほう とよはしはまつ</small> 名豊道路・豊橋浜松道路 一般国道23号 <small>とよはし</small> 豊橋バイパス	事業区分	一般国道 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自： <small>あいち とよはし のよりちよう</small> 愛知県豊橋市野依町 至： <small>あいち とよかわ ためとうちよう</small> 愛知県豊川市為当町	延長	17.6 km		
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。					
S48年度事業化 平成1年度事業化	S49年度都市計画決定 S61年度都市計画決定 H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手		
全体事業費	1,662億円	事業進捗率	85%	供用済延長	17.6 km
計画交通量	56,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 6.0 (残事業) 6.2	総費用： (残事業)/(事業全体) 255/2,371億円 (事業費：216/2,243億円) 維持管理費：39/128億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 1,583/14,149億円 (走行時間短縮便益：1,530/13,275億円) (走行経費減少便益：50/850億円) (交通事故減少便益：2.9/23億円)	基準年： 平成24年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=5.4～6.6(交通量±10%) 事業費：B/C=5.5～6.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3～8.1(事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=5.6～6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.7～6.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.8～6.6(事業期間±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の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

○「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。

- 1 名豊道路を構成する豊橋バイパスは、国際的な自動車流通港である三河港をはじめとした物流拠点と自動車産業を核とした沿線の高度な産業集積地を結ぶ重要な東西軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、早期に暫定2車線供用済み区間の4車線化を図っていただきたい。
- 2 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

- ・ 豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・ 三河港は、自動車輸入台数は22年連続全国1位であり、近年も増加傾向にあるなど、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、三河港から最寄り高速ICまでの所要時間には52分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
- ・ 三河地域は、これまでに津波が発生しており、さらに今後の大規模地震による津波の危険性もある地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は85%。用地取得率は約100%。(平成27年3月末時点)
- ・ 野依IC～豊川為当IC間(延長17.6km)全線は、平成24年度に暫定2車線開通済み。
- ・ 大崎IC～前芝IC間(延長9.6km)は、平成25年度に完成4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・ 今後、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、豊橋東バイパスの整備とあわせ、4車線化の工事着手を検討していく。

施設の構造や工法の変更等

・ 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していく。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス	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： <small>あいち とよかわ ためとうちょう</small> 愛知県豊川市為当町 至： <small>あいち ぬかた こうたちょうあしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷	延長 15.0 km	
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町から愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
H9年度事業化 H19年度事業化	H3年度 都市計画決定	H15年度用地着手 H18年度工事着手
全体事業費 : 1,141億円 事業進捗率 : 48% 供用済延長 : 5.9 km		
計画交通量 : 53,900台/日		
費用対効果分析結果 B/C : (事業全体) 3.5 (残事業) 7.1	総費用 : (残事業)/(事業全体) 566/1,139億円 (事業費 : 482/1,055億円) (維持管理費 : 84/84億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) 4,038/4,038億円 (走行時間短縮便益 : 3,727/3,727億円) (走行経費減少便益 : 261/261億円) (交通事故減少便益 : 49/49億円)
基準年 : 平成27年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 3.2~3.9 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=6.4~7.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 3.2~3.9 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=6.6~7.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.8~4.4 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=6.6~7.6 (事業期間±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の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

○「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。

- 1 名豊道路を構成する蒲郡バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、残る未開通区間である豊川為当ICから蒲郡IC間について、早期に供用時期を明確にし、一日も早い供用による全線開通をお願いしたい。
- 2 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

- ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。
- ・三河地域は、愛知県の輸送機械出荷額の約3割を占める、自動車産業の一大集積地である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は48%。用地取得率は83%。(平成27年3月末時点)
- ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間(延長5.9km)は、平成25年度に暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊川為当IC～蒲郡IC間(延長9.1km)の暫定2車線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・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していく。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	地域高規格道路 <small>めいほう</small> 名豊道路 一般国道23号 <small>おかざき</small> 岡崎バイパス	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： <small>あいち ぬかた こうたちょうあしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷 至： <small>あいち にしお みなみなかねちよう</small> 愛知県西尾市南中根町	延長	14.6 km		
事業概要					
<p>一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町芦谷から愛知県西尾市南中根町に至る延長14.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。</p>					
S55年度事業化	S50年度 都市計画決定	S55年度用地着手	S61年度工事着手		
S62年度事業化	S51年度 都市計画決定				
全体事業費	1,040億円	事業進捗率	78%	供用済延長	14.6 km
計画交通量	53,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 6.6 (残事業) 6.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 325/1,580億円 事業費：270/1,455億円 維持管理費：55/125億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,964/10,387億円 走行時間短縮便益：1,888/9,699億円 走行経費減少便益：70/668億円 交通事故減少便益：6.4/20億円	基準年	平成24年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=5.9~7.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=6.0~7.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.3~7.9(事業期間±20%)</p> <p>(残事業) 交通量：B/C=5.4~6.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.6~6.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.6~6.4(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけがある。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

○「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。

- 1 名豊道路を構成する岡崎バイパスは、国際的な自動車流通港である三河港をはじめとした物流拠点と自動車産業を核とした沿線の高度な産業集積地を結ぶ重要な東西軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、早期に暫定2車線供用済み区間の4車線化を図っていただきたい。
- 2 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

- ・ 岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・ 岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約5%の人口集積に対して、輸送機械製造品は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。
- ・ 三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は78%。用地取得率は100%。(平成27年3月末時点)
- ・ 藤井IC～安城西尾IC間(延長1.5km)は、平成24年度に完成4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 西尾東IC～藤井IC間(延長4.0km)は、平成27年度に4車線開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 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していく。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路Ⅱ」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線である湖南省の人口の伸びは近年横ばい、自動車保有台数の伸びは増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率54% (平成27年3月末時点)。

平成19年度：起点部～野洲川渡河部 延長6.2km 2車線開通

平成23年度：野洲川渡河部～終点部(側道) 延長0.7km 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：野洲川渡河部～終点部 延長0.7km 2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道8号 <small>やすりつとう</small> 野洲栗東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県野洲市 <small>やすこしのほら</small> 小篠原 至：滋賀県栗東市 <small>りつとうてはら</small> 手原				延長	4.7km
事業概要	一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る幹線道路であり、古くから沿道地域の産業や文化の発展に大きな役割を果たしており、滋賀県野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連たんしており、地域経済と地域の日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、一般国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、救急救命活動の支援を図ることを目的に計画された道路である。					
S57年度事業化	H12年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手	H-年度工事着手			
全体事業費	約290億円	事業進捗率	7%	供用済延長	—	
計画交通量	33,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4	総費用： (残事業)/(事業全体) 200/214億円 事業費：178/192億円 維持管理費：22/22億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 287/287億円 走行時間短縮便益：267/267億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：4.2/4.2億円	基準年： 平成24年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4(事業期間±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、交通容量を大きく上回り、4箇所の渋滞混雑箇所が存在し朝夕を中心に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、死傷事故率が県内の直轄国道平均を大きく上回り、交通混雑によると思われる追突事故が約7割を占めているが、整備により事故の減少が期待される。 ・一般国道8号の交通混雑を避ける車両が生活道路や通学路へ進入し歩行者の交通安全の確保が課題となっているが、整備により進入車両を軽減し安全性の向上が期待される。 ③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・野洲市～大津市の所要時間が短縮。(51分→39分) ④主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県希望が丘文化公園：観光入込客数：680千人/年) ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～済生会滋賀県病院の所要時間が短縮。(17分→6分)					
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： 平成27年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会（守山市長、栗東市長、野洲市長で構成）より、早期整備の要望を受けている。 滋賀県知事の意見： 一般国道8号野洲栗東バイパスについては、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。 地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線の栗東市、守山市、野洲市では、人口、自動車保有台数の伸びは全国に比べて高く、近年でも増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和57年度に事業化、用地進捗率16%、事業進捗率7%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道161号 <small>こまつ</small> 小松拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局										
起終点	自：滋賀県高島市勝野 <small>たかしま かつの</small> 至：滋賀県大津市北小松 <small>おおつ きたこまつ</small>				延長	6.5km										
事業概要	一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る幹線道路である。小松拡幅は、交通混雑の緩和と交通安全の確保、沿道騒音の改善、地域の活性化等を目的に計画された道路である。															
S45年度事業化	S50年度都市計画決定（大津市域） S51年度都市計画決定（高島市域） （H-年度変更）	S45年度用地着手	S47年度工事着手													
全体事業費	約190億円	事業進捗率	30%	供用済延長	2.0km											
計画交通量	29,000台/日															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体) 2.6</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 130/333億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 5.8</td> <td>総便益 (残事業)/(事業全体) 757/858億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 130/333億円	(残事業) 5.8	総便益 (残事業)/(事業全体) 757/858億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費 101/299億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益 704/797億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費 28/33億円</td> <td>走行経費減少便益 44/49億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益 9.4/11億円</td> </tr> </table>	事業費 101/299億円	走行時間短縮便益 704/797億円	維持管理費 28/33億円	走行経費減少便益 44/49億円		交通事故減少便益 9.4/11億円	基準年	平成27年		
B/C (事業全体) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 130/333億円															
(残事業) 5.8	総便益 (残事業)/(事業全体) 757/858億円															
事業費 101/299億円	走行時間短縮便益 704/797億円															
維持管理費 28/33億円	走行経費減少便益 44/49億円															
	交通事故減少便益 9.4/11億円															

感度分析の結果	【事業全体】交通量 : B/C=2.1~3.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.5~2.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.5~2.7(事業期間±20%)	【残事業】交通量 : B/C=4.7~7.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=5.4~6.3(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=5.7~6.0(事業期間±20%)
----------------	--	---

- 事業の効果等**
- ①交通混雑の緩和
 - ・一般国道161号の小松拡幅整備区間では約2.1万台/日の交通量があり、交通容量を超過していることから混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。
 - ②交通安全の確保
 - ・小松拡幅区間では、年間20件程度の事故が発生しており、その6割が追突事故であるほか、歩道未整備区間が1.4kmあり、歩行者と大型車が近接するなど危険な状況であるが、整備により安全性の向上が期待される。
 - ③地域の活性化
 - ・大津・湖西地域の観光入り込み客数は、年間約1,500万人にのぼり、小松拡幅をはじめとする国道161号の整備により、観光地への時間短縮や定時制の確保が図られ、地域の活性化が期待される。
(道の駅藤樹の里あどがわ：H25観光客入込数890千人/年、マキノ高原・さらさ：H25観光客入込数405千人/年)
 - ④高度医療施設へのアクセス向上
 - ・高島市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。(67分→63分)

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：
 平成27年8月、国道161号改良整備促進期成同盟会(大津市長、高島市長、大津市議会議長、高島市議会議長で構成)より、早期整備の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：
 一般国道161号小松拡幅については、対応方針(原案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保に取り組んでいただきたい。なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号小松拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向であるものの世帯数及び自動車保有台数は増加傾向。
平成27年度に、琵琶湖西縦貫道路を構成する「湖西道路(真野～坂本北)」が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和45年度に事業化、用地進捗率82%、事業進捗率30%(平成27年3月末時点)
昭和49年度：高島市勝野から高島市鶴川の延長1.0km 4車線開通
昭和63年度：高島市鶴川から高島市北小松の延長1.0km 2車線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

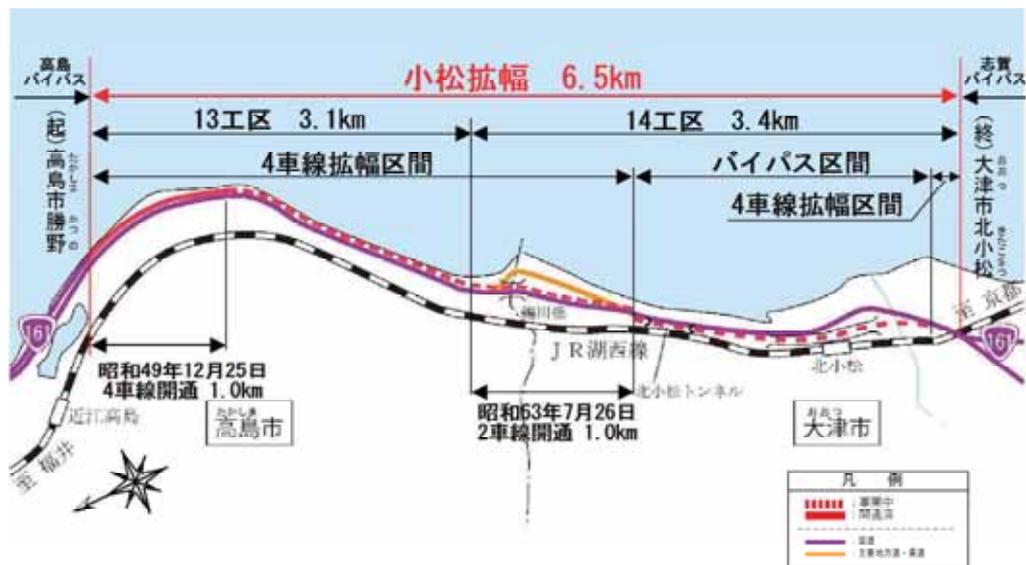
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道307号 <small>しがらき</small> 信楽道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局																					
起終点 自：滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 至：滋賀県甲賀市信楽町勅旨		延長 2.9km																					
事業概要 一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、滋賀県甲賀地域を経て大阪府枚方市に至る幹線道路であり、沿線市町間を連携する重要な路線である。 信楽道路は、一般国道307号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図るとともに、新名神高速道路へのアクセス強化により、地域の活性化を支援することを目的とした道路である。																							
H12年度事業化（1工区） H16年度事業化（2工区）	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	H17年度用地着手 H19年度工事着手																					
全体事業費 ：約80億円		事業進捗率 ：20%																					
供用済延長 ：0.08km		計画交通量 ：16,400台/日																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C：</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.1</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 40%; border-left: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用：</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 50/67億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">事業費：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">48/65億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">維持管理費：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">2.1/2.1億円</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 30%; border-left: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益：</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 108/111億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行時間短縮便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">99/101億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行経費減少便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">5.6/5.8億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">交通事故減少便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">3.5/3.5億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C：</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.1</td> </tr> </table>	B/C ：	(事業全体) 1.6		(残事業) 2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用：</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 50/67億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">事業費：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">48/65億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">維持管理費：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">2.1/2.1億円</td> </tr> </table>	総費用 ：	(残事業)/(事業全体) 50/67億円	事業費：	48/65億円	維持管理費：	2.1/2.1億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益：</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 108/111億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行時間短縮便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">99/101億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行経費減少便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">5.6/5.8億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">交通事故減少便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">3.5/3.5億円</td> </tr> </table>	総便益 ：	(残事業)/(事業全体) 108/111億円	走行時間短縮便益：	99/101億円	走行経費減少便益：	5.6/5.8億円	交通事故減少便益：	3.5/3.5億円	基準年 平成24年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C：</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.1</td> </tr> </table>	B/C ：	(事業全体) 1.6		(残事業) 2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用：</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 50/67億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">事業費：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">48/65億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">維持管理費：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">2.1/2.1億円</td> </tr> </table>	総費用 ：	(残事業)/(事業全体) 50/67億円	事業費：	48/65億円	維持管理費：	2.1/2.1億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益：</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 108/111億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行時間短縮便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">99/101億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行経費減少便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">5.6/5.8億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">交通事故減少便益：</td> <td style="border-left: 1px solid black;">3.5/3.5億円</td> </tr> </table>	総便益 ：	(残事業)/(事業全体) 108/111億円	走行時間短縮便益：	99/101億円	走行経費減少便益：	5.6/5.8億円	交通事故減少便益：	3.5/3.5億円			
B/C ：	(事業全体) 1.6																						
	(残事業) 2.1																						
総費用 ：	(残事業)/(事業全体) 50/67億円																						
事業費：	48/65億円																						
維持管理費：	2.1/2.1億円																						
総便益 ：	(残事業)/(事業全体) 108/111億円																						
走行時間短縮便益：	99/101億円																						
走行経費減少便益：	5.6/5.8億円																						
交通事故減少便益：	3.5/3.5億円																						
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～2.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.8(事業期間±20%)																							
【残事業】交通量：B/C=1.8～2.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9～2.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.3(事業期間±20%)																							
事業の効果等																							
①交通混雑の緩和 ・信楽道路区間の交通量は増加傾向にあり、平日で16,200台/日と交通容量を上回り、特に朝夕に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。																							
②新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路が開通し、甲賀市信楽町では観光入込客数が増加しているが、整備により新名神高速道路へのアクセス性が向上するとともに、信楽町内の交通の円滑化が図られ観光客や特産品の出荷の増加に寄与。																							
③交通安全の確保 ・信楽道路区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約8割あり、通学路となっている区間や市街地等における歩行者・自転車の安全確保が課題となっているが、信楽道路で自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全性が向上。																							
④主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 （県立陶芸の森：観光入込客数 325千人/年）																							
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： 平成27年8月、国道307号改良促進協議会（枚方市、京田辺市、井手町、城陽市、宇治田原町、甲賀市、日野町、東近江市、愛荘町、甲良町、多賀町、彦根市の市町長及び議長で構成）より、早期整備の要望を受けている。 滋賀県知事の意見： 一般国道307号信楽道路については、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。 地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。																							

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道307号信楽道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線の甲賀市では、人口と製造品出荷額は近年減少傾向であるものの、全国と比較し高い伸びを示している。また自動車保有台数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に1工区を事業化、平成16年度に2工区を事業化、
用地進捗率23%、事業進捗率20%（平成27年3月末時点）
平成19年度：甲賀市信楽町黄瀬 延長0.08km 2車線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

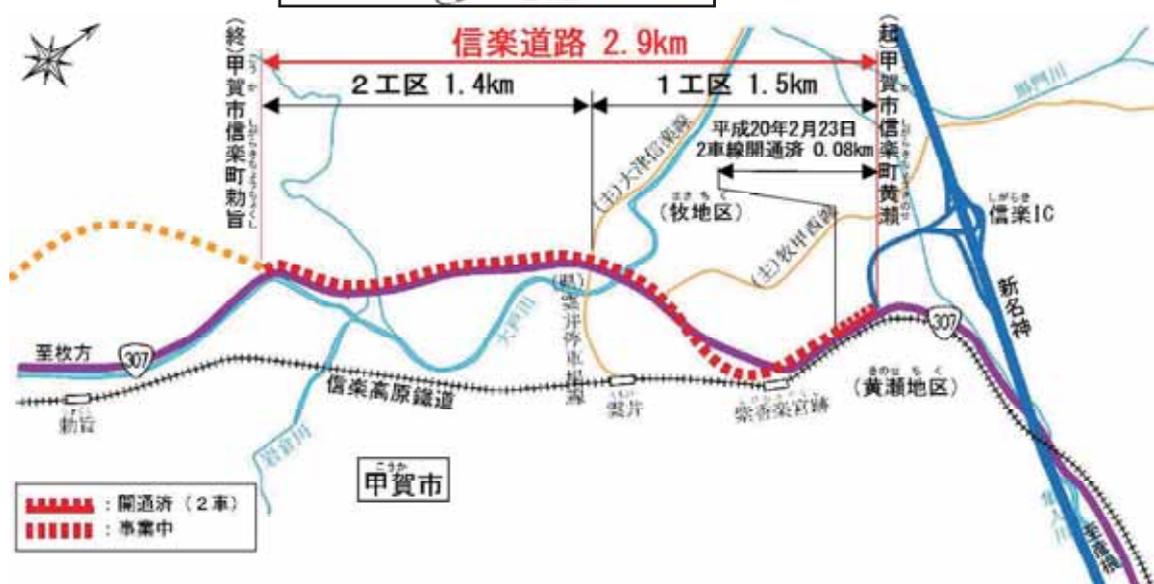
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道163号 <small>きづがわ</small> 木津東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府木津川市木津天神山 至：京都府木津川市木津馬場南	延長	0.6km		
事業概要					
<p>一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る主要幹線道路である。</p> <p>木津東バイパスは、都市計画道路天神山線の一部として東中央線と共に一般国道163号のバイパス機能を果たし、木津川市の国道24号、163号の重複区間における慢性的な地域の交通混雑の緩和や関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発、地域のまちづくり支援を目的として計画された道路である。</p>					
H23年度事業化	S56年度都市計画決定 (S63年度、H7年度変更)	H24年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	約33億円	事業進捗率	13%	供用済延長	—
計画交通量	11,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.7 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 25/32億円 事業費：22/28億円 維持管理費：3.1/3.1億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 86/86億円 走行時間短縮便益：77/77億円 走行経費減少便益：8.5/8.5億円 交通事故減少便益：0.8/0.8億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=2.2~3.4(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.8~4.2(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.9(事業費±10%) 事業費：B/C=3.1~3.7(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.7~2.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.4~3.4(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <p>・木津川市の中心市街地を通過する一般国道24号・163号の重複区間では、交通容量を約2割超過しており、木津東バイパスの整備により重複区間の交通分散、交通円滑化が期待される。</p> <p>②交通安全の向上</p> <p>・一般国道24号・163号の重複区間では、京都府下の事故危険区間に指定されており、死傷事故率が京都府全域の約2倍、渋滞が一因である追突事故の発生率は京都府全域の約3倍となっており、重複区間の渋滞緩和を図ることにより交通事故の減少が期待される。</p> <p>③まちづくり支援</p> <p>・木津東バイパスは、木津中央地区「城山台」と木津川市の中心市街地を直接結ぶアクセス道路として機能し、木津中央地区「城山台」の開発と一体となったまちづくりを支援する。</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年12月、京都府より早期完成の要望を受けている。 平成27年10月、一般国道163号整備促進期成同盟会（木津川市長、生駒市長、四条畷市長、精華町長より構成）より早期完成の要望を受けている。 平成27年10月、国道163号整備促進協議会（木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長より構成）より早期完成の要望を受けている。 <p>京都府知事の意見：</p> <p>一般国道163号木津東バイパス事業は、交通混雑の緩和、交通事故対策、さらには、まちづくりの支援が期待されていることから、対応方針(原案)のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成とともに一層のコスト縮減に努められたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>審議の結果、「国道163号木津東バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
沿線の木津川市では、人口や自動車保有台数は増加傾向。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に事業化、用地進捗率32%、事業進捗率13%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調ではない理由、今後の事業の見直し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用などによりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

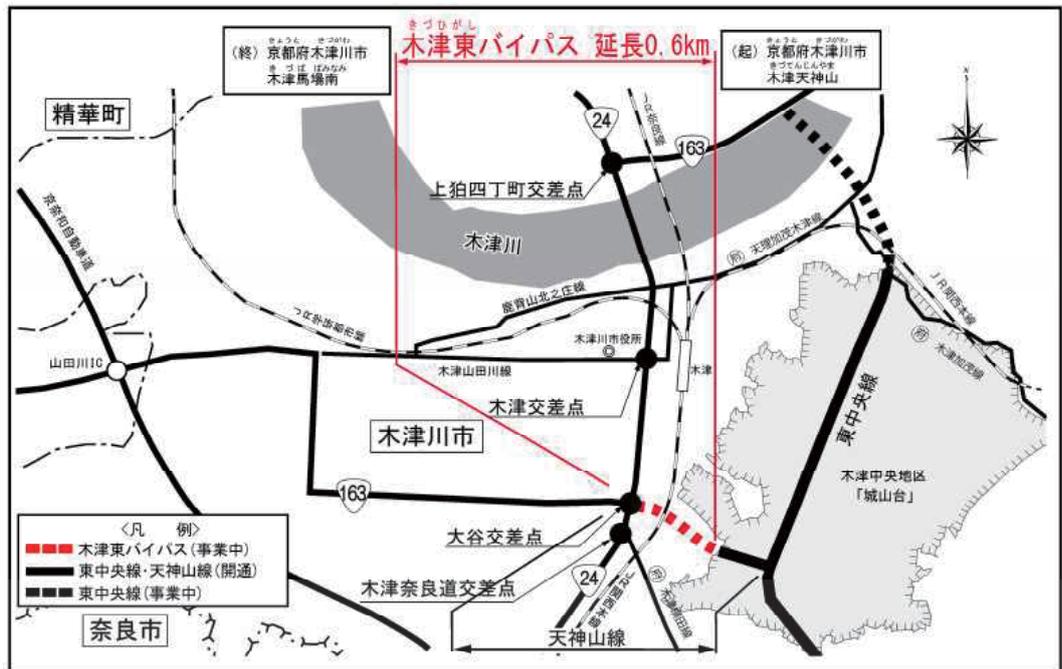
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要

概要図



位置図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道163号 <small>せいしかかくふく</small> 精華拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局			
起終点 自：京都府相楽郡精華町柘榴 至：京都府木津川市相楽	延長 4.6km				
事業概要 一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る主要幹線道路である。 精華拡幅は、一般国道163号の精華町から木津川市にかけての交通混雑を緩和し交通の安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上や地域間交流の活性化を目的とした事業である。					
H2年度事業化	S56年度都市計画決定 (S57年度、H17年度変更)	H12年度用地着手 H-年度工事着手			
全体事業費	約224億円	事業進捗率			
計画交通量	25,300台/日				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.1 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 : (残事業)/(事業全体) 172/190億円 (事業費 : 156/174億円 維持管理費 : 16/16億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 : (残事業)/(事業全体) 359/359億円 (走行時間短縮便益 : 322/322億円 走行経費減少便益 : 29/29億円 交通事故減少便益 : 8.9/8.9億円) </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.1	総費用 : (残事業)/(事業全体) 172/190億円 (事業費 : 156/174億円 維持管理費 : 16/16億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) 359/359億円 (走行時間短縮便益 : 322/322億円 走行経費減少便益 : 29/29億円 交通事故減少便益 : 8.9/8.9億円)	基準年 平成24年
B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.1	総費用 : (残事業)/(事業全体) 172/190億円 (事業費 : 156/174億円 維持管理費 : 16/16億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) 359/359億円 (走行時間短縮便益 : 322/322億円 走行経費減少便益 : 29/29億円 交通事故減少便益 : 8.9/8.9億円)			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.5~2.3(交通量±10%) 【残事業】 交通量 : B/C=1.7~2.5(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.7~2.1(事業費±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.8~1.9(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.0~2.1(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・一般国道163号では交通容量が超過しており、整備により交通円滑化が期待。					
②交通安全の確保 ・一般国道163号では、歩道未整備区間が約2割あり死傷事故率が高い交差点が存在するが、整備により歩道設置及び走行性向上によって交通安全確保が期待。					
③地域間交流の活発化 ・周囲の大学等の研究施設、大型商業施設等へのアクセス性も向上し、大阪都心部と京都府南部の地域交流の活性化及び時間短縮の効果が期待。精華拡幅を含む学研都市連絡道路の整備により第二京阪道路へのアクセスが向上し、川ノ尻交差点～寝屋川南ICの所要時間が短縮。 (約40分→約24分 : 約16分短縮)					
④空港へのアクセス向上 ・木津川市～関西国際空港の所要時間が短縮。 (91分→75分 : 16分短縮 (学研都市連絡道路等の効果を含む))					
⑤港湾へのアクセス向上 ・木津川市～大阪港の所要時間が短縮。 (86分→69分 : 17分短縮 (学研都市連絡道路等の効果を含む))					
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 :					
・関西文化学術研究都市建設推進協議会 (S58.3設立、関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、関西文化学術研究都市推進機構理事長で構成) より早期完成の要望を受けている。 ・国道163号整備促進期成同盟会 (S63.5設立、木津川市長、生駒市長、四条畷市長、精華町長で構成) より早期完成の要望を受けている。 ・国道163号整備促進協議会 (H12.12設立、木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長より構成) より早期完成の要望を受けている。					

京都府知事からの意見：

- ・一般国道163号精華拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、さらには広域交流拠点との連結による地域間交流の促進が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道163号精華拡幅」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり継続でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線の精華町、木津川市では、人口や自動車保有台数が増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に事業化、用地進捗率54%、事業進捗率12%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調ではない理由、今後の事業の見直し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用などによりコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要

概要図



位置図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道28号 <small>すもと</small> 洲本バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局	
起終点 自：兵庫県 <small>すもと</small> 洲本市 <small>たけのくち</small> 炬口 至：兵庫県 <small>すもと</small> 洲本市 <small>おさめ</small> 納	延長 6.0km		
事業概要 一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る幹線道路である。洲本バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICと洲本市街地のアクセスを強化するとともに、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。			
S60年度事業化	S57年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手	平成元年度工事着手
全体事業費 ：約350億円		事業進捗率 ：81%	
計画交通量 ：9,700台/日		供用済延長 ：3.6km	
費用対効果分析結果	B/C ： (事業全体) 1.1 (残事業) 2.8	総費用 ： (残事業)/(事業全体) 64/ 503億円 事業費：55/ 482億円 維持管理費：8.5/ 21億円	総便益 ： (残事業)/(事業全体) 179/532億円 走行時間短縮便益：165/493億円 走行経費減少便益：6.6/ 26億円 交通事故減少便益：8.0/ 14億円
基準年 ：平成24年			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.04~1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.02~1.1(事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=2.2~3.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)			
事業の効果等			
①交通混雑の緩和 ・未供用区間の国道28号は、交通容量を超過し、交差点を中心に旅行速度が低下、交通混雑が発生。 ・残る区間の整備により通過交通がバイパスに転換することで、交通混雑の緩和が期待される。			
②交通安全の確保 ・未供用区間の死傷事故率は供用区間に比べ非常に高く、国道28号（兵庫県内）の約2倍。 ・未供用区間の歩道は狭く、通学路指定区間等において、歩行者・自転車の安全確保が課題。 ・残る区間の整備により通過交通が転換し、国道28号の安全性の向上が期待。			
③災害時の代替路の確保 ・未供用区間の国道28号の一部が、地震時の津波被害警戒区域に位置。 ・洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。			
④現道等における混雑時旅行速度の改善 ・H22センサスの昼間での旅行速度が18.4~19.4km/hで速度改善が見込まれる。(国道28号青雲橋~塩屋)			
関係する地方公共団体等の意見			
兵庫県知事の意見 一般国道28号は、淡路島を南北に通過し、高速道路のICや淡路3市の中心市街地をつなぐ幹線道路であり、その中でも洲本バイパスは洲本市域の日常生活や経済活動を支える重要な役割を担っている。 本バイパス6.0kmのうち、洲本ICと洲本市街地を直結する西側3.6kmは供用済みであるが、東側2.4kmが未供用となっている。 このため、未供用区間と並行する現国道では約16,000台/日の交通が集中し、青雲橋北詰交差点や新潮橋北詰交差点で渋滞が発生していること、両交差点間で事故が多発していることから、本バイパスの整備により、通過交通を排除し、交通混雑の緩和や交通安全の向上を図る必要がある。 また、現国道の塩屋交差点~炬口北交差点間は、南海トラフ地震時の津波により浸水する可能性があることから、本バイパスの整備により緊急輸送路や避難路としての機能を確保する必要がある。 これらに加え、地元洲本市からも強い要望があることから、コスト縮減や事業効果の早期発現に配慮しつつ、引き続き事業の推進に取り組み、早期に供用して頂きたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道28号洲本バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 未開通区間である国道28号の交通量に大きな変化がなく、交通容量を超過。また、死傷事故率が高く、兵庫県内の国道28号平均の約2倍。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 昭和60年度に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率81%（平成27年3月末時点）。
 平成12年度までに宇山～納間 延長3.6km（2/2）部分開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等
 事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

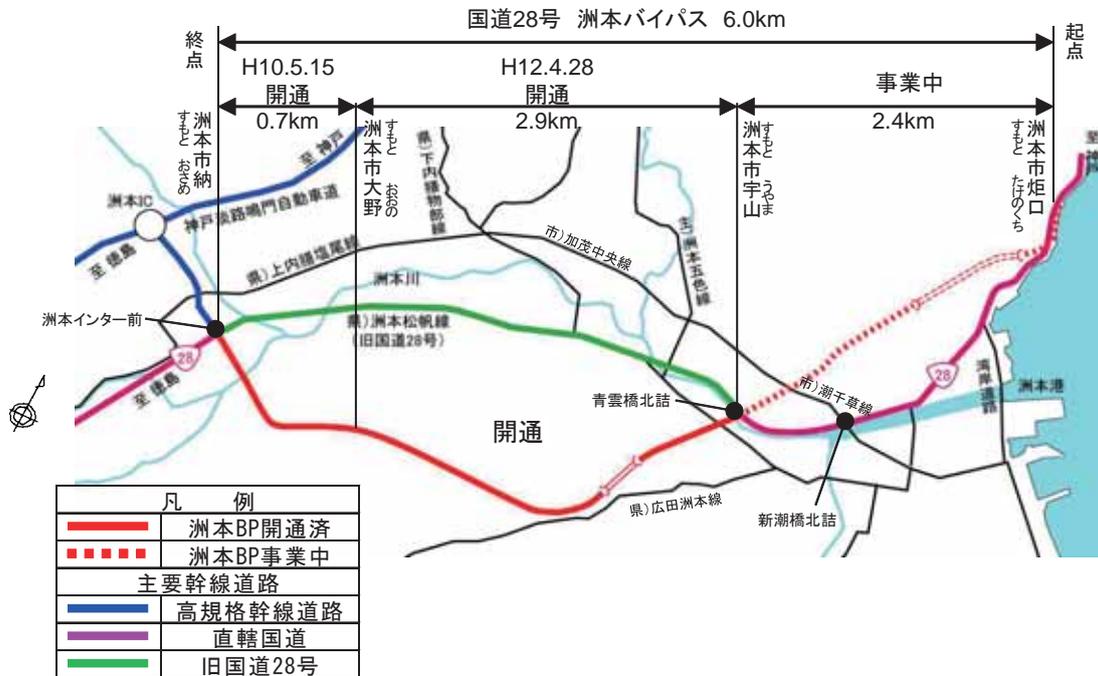
対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図
 【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局			
起終点 自：兵庫県姫路市相野 至：兵庫県姫路市林田町六九谷	延長 6.2km				
事業概要 一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結ぶ、約120kmの主要幹線道路であり、播磨地域の南北方向の交通を担う道路である。 姫路北バイパスは、姫路市域の国道29号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした延長約6.2kmのバイパスです。					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)	H9年度用地着手			
H15年度工事着手					
全体事業費 約250億円	事業進捗率 59%	供用済延長 1.5km			
計画交通量 27,500台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"> B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.0 </td> <td style="width: 40%;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 82/255億円 (事業費: 65/238億円 維持管理費: 18/18億円) </td> <td style="width: 40%;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 247/298億円 (走行時間短縮便益: 242/288億円 走行経費減少便益: 0.9/5.3億円 交通事故減少便益: 3.2/4.3億円) </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 82/255億円 (事業費: 65/238億円 維持管理費: 18/18億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 247/298億円 (走行時間短縮便益: 242/288億円 走行経費減少便益: 0.9/5.3億円 交通事故減少便益: 3.2/4.3億円)	基準年 平成24年
B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 82/255億円 (事業費: 65/238億円 維持管理費: 18/18億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 247/298億円 (走行時間短縮便益: 242/288億円 走行経費減少便益: 0.9/5.3億円 交通事故減少便益: 3.2/4.3億円)			
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【事業全体】 交通量 : B/C=0.9~1.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.04~1.3(事業期間±20%) 【残事業】 交通量 : B/C=2.3~3.8(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.8~3.3(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.8~3.2(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・残事業区間では、交通容量の約1.6倍にあたる約2万台/日の交通量が、現道（国道29号）に集中するが、姫路北バイパス一部開通区間では、現道の交通量は約5割に減少し、旅行速度が大幅に向上するとともに、渋滞交差点だった石倉交差点の渋滞が解消した事から、整備により交通混雑の緩和が期待される。					
②交通安全の確保 ・国道29号の現道は、線形が悪く、路肩も狭小な箇所が多く死傷事故率が86.0件/億台キロと姫路管内平均と比べ約1.9倍程度高い状況。姫路北バイパス一部開通区間では現道の死傷事故件数が減少し、安全性が向上。残る区間の整備により交通安全の確保が期待される。					
③沿道環境の改善 ・未整備区間の現道では、大型車等の自動車交通が多く、環境基準を超過している状況であるが、姫路北バイパス一部開通区間では、現道の交通がバイパスに転換することで、石倉周辺の騒音レベルが低下し、環境基準を達成したことから、整備により沿道環境の改善が期待される。					
④新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上 ・宍粟市～新幹線姫路駅の所要時間が短縮（59分→51分）					
⑤重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 ・宍粟市～国際拠点港湾姫路港の所要時間が短縮（78分→70分）					
⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・姫路市～宍粟市の所要時間が短縮（55分→47分）					
⑦主要な観光地へのアクセス向上 ・姫路城（年間観光客入り込み数：458千人/年）					
⑧三次医療施設へのアクセス向上 ・宍粟市～兵庫県立姫路循環器センターの所要時間が短縮（60分→52分）					

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：

- ・S61年～H26年7月、一般国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協会(姫路市長、たつの市長、宍粟市長、太子町長、姫路市議会議長、太子町議会議長、たつの市議会議長、宍粟市議会議長)より、関係機関に対し、姫路北バイパス早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

一般国道29号姫路北バイパスは、宍粟市や姫路市北部と同市市街地を結び、姫路西バイパス、山陽自動車道姫路西ICと直結しており、播磨地域の南北交通を受け持ち、地域間交流に資する重要な道路である。

本道路約6.2kmのうち、南側約1.5kmが平成23年3月に供用され、現道の交通量が大幅に減少したことにより、石倉交差点の渋滞解消や沿道の環境が改善されるなど、整備による効果が顕著に現れている。

残る事業区間4.7kmには、通勤、通学時の移動手段としての自動車交通が多く、交通容量(約13,000台/日)の約1.6倍にあたる約20,000台/日の交通が集中し、朝夕は依然として混雑している。また、低騒音舗装など対応可能な騒音対策を実施しているものの、昼夜ともに環境基準を超過している。

また、本道路は、「平成の大修理」を終え、この3月にグランドオープンした世界文化遺産・国宝姫路城へのアクセス道路であるため、姫路市からも早期完成の強い要望がある。

こうしたことから、コスト縮減に配慮しつつ、安全で円滑な交通確保、環境改善及び観光・地域振興に資する本バイパス事業の推進に引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道29号姫路北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり、「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

交通量に大きな変化がなく、交通容量を大きく超過、また、死傷事故率が高く、管内直轄国道平均を大きく超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に事業化、用地進捗率30%、事業進捗率59%(平成27年3月末)

平成22年度：兵庫県姫路市相野～林田町下伊勢 延長1.5km 2車線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道176号 <small>なじお</small> 名塩道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局	
起終点 自：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目	延長 10.6km		
事業概要 一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る主要幹線道路である。名塩道路は、現道の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、異常気象時通行規制区間解消などを目的に計画された延長10.6kmの道路である。			
S60年度、S63年度事業化	S59年度都市計画決定 (H-年度変更)	S61年度用地着手	S61年度工事着手
全体事業費 ：約850億円		事業進捗率 ：90%	
供用済延長 ：6.9km		計画交通量 ：36,600台/日	
費用対効果分析結果	B/C ： (事業全体) 1.3 (残事業) 10.4	総費用 ： (残事業)/(事業全体) 131/1,174億円 (事業費：105/1,133億円) (維持管理費：26/41億円)	総便益 ： (残事業)/(事業全体) 1,369/1,577億円 (走行時間短縮便益：1,274/1,495億円) (走行経費減少便益：59/68億円) (交通事故減少便益：36/14億円)
基準年 ：平成24年			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.03~1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4(事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=8.1~13.1(交通量±10%) 事業費：B/C=9.6~11.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=10.2~10.8(事業期間±20%)			
事業の効果等			
①交通混雑の緩和 ・名塩道路の未開通区間では、交通容量を大きく上回る交通が通過しており、交通混雑による速度低下が発生。名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される。			
②交通安全の確保 ・未開通区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約9割あり、自転車・歩行者の安全確保が課題であり、また、死傷事故率は開通済み区間に比べ高い値。名塩道路の整備によって交通事故の減少及び自転車歩行者の交通安全の確保が期待される。			
③異常気象時通行規制区間の解消 ・一般国道176号は、連続雨量が190mm若しくは連続雨量160mmかつ時間雨量40mmを超えると通行止めになる区間があり、多くの沿線住民の日常生活に影響。名塩道路の整備により異常気象時の通行規制区間が解消される予定。			
④沿道環境の改善 ・名塩道路区間の一般国道176号は、人家連担地域があり、昼間・夜間ともに騒音の環境基準を超過しており地域の沿道環境の改善が期待される。			
⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅の所要時間が短縮。(18分→7分：11分短縮)			
⑥大阪国際空港へのアクセス向上 ・西宮市名塩～大阪国際空港への所要時間が短縮。(33分→22分：11分短縮)			
⑦三次医療施設へのアクセス向上 ・西宮市名塩～兵庫医科大学への所要時間が短縮。(53分→42分：11分短縮)			
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：			
・平成27年3月、中国縦貫自動車道沿線地域振興協議会（阪神、北播、中西播ブロック17市長より構成）より整備促進の要望を受けている。 ・平成27年11月、一般国道176号整備促進期成同盟会（西宮市長、宝塚市長、川西市市長より構成）より整備促進の要望を受けている。			

兵庫県知事の意見：

一般国道176号名塩道路は、著しく人口増加した西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のI CやJ Rの駅等をつないで、阪神北部地域の日常生活や経済活動を支える重要な幹線道路である。

本道路10.6kmのうち、平成27年7月に名塩集落付近のバイパス1.4kmが供用し、これまで暫定2車線区間を含め約6.9kmが供用されている。

本道路の残工事区間では、歩道が未整備で線形不良の箇所がある上、交通容量を大きく上回る約22,000台/日の交通が通過しており、交通混雑による速度低下や、追突事故が多発している。

また、異常気象時通行規制区間が未だに解消されないなど、沿線住民の日常生活や通過交通に大きな影響を与えている。

こうしたことから、安全で円滑な交通を確保するとともに、異常気象時の通行止めを解消するため、コスト縮減に配慮しつつ、全区間の早期完成を目指し、引き続き事業の推進に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道176号名塩道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

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176号沿線市、三田市や西宮市(北部地域)は人口・自動車保有台数の伸びは増加傾向。未開通区間の交通量は交通容量を超過しており、死傷事故率は開通済区間の約1.2倍。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度に事業化、用地進捗率73%、事業進捗率90%(平成27年3月末時点)。

平成27年7月までに 延長5.3km(4/4)、延長1.6km(2/4)の合計6.9km部分開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

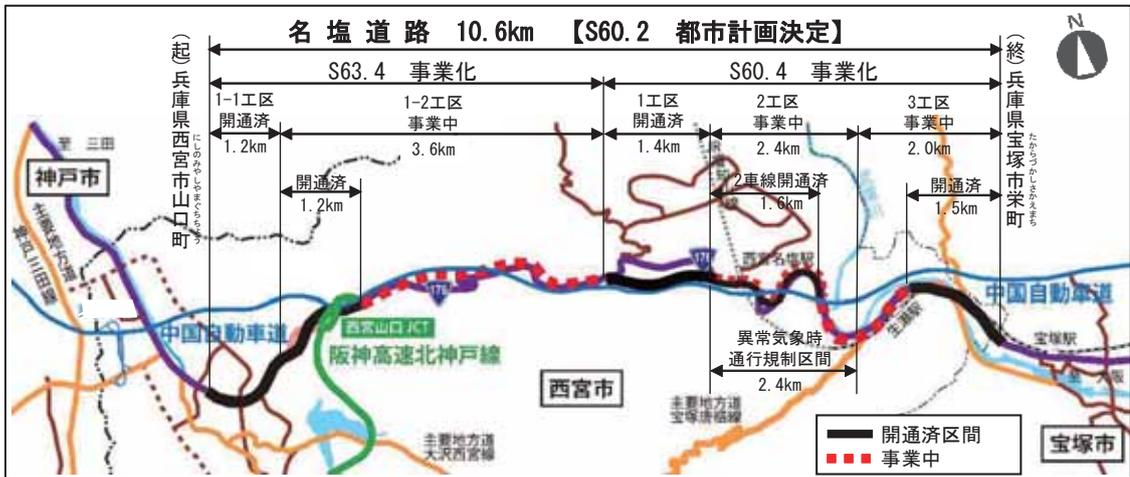
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道165号 <small>かしぼかしわら</small> 香芝柏原改良 起終点 ：自：奈良県香芝市穴虫 <small>かしぼあなむし</small> 至：大阪府柏原市田辺 <small>かしわらたなべ</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 近畿地方整備局 延長 ：2.8km	
事業概要 ：一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を經由して三重県津市に至る主要幹線道路である。 香芝柏原改良は、一般国道165号、大和高田バイパス、中和幹線から集中する交通を円滑に処理するとともに、西名阪自動車道へのアクセス性向上、地域間の交流促進を図ることを目的とした道路である。			
H23年度事業化	S37年度(大阪府側)都市計画決定 S48年度(奈良県側)都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手 H-年度工事着手	
全体事業費：約110億円		事業進捗率：8%	
計画交通量：28,900台/日		供用済延長：—	
費用対効果分析結果	B/C ：(事業全体) 1.3 (残事業) 1.3	総費用 ：(残事業)/(事業全体) 90/90億円 (事業費：76/76億円 維持管理費：14/14億円)	総便益 ：(残事業)/(事業全体) 113/113億円 (走行時間短縮便益：112/112億円 走行経費減少便益：1.6/1.6億円 交通事故減少便益：0.23/0.23億円)
感度分析の結果 ：【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.1~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4 (事業期間±20%)			
事業の効果等 ：			
①交通の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ・国道165号の奈良・大阪府県境付近では、奈良県側で3路線（8車線）が合流するため、2車線の香芝柏原改良区間では、特に交通が集中する朝夕に著しい渋滞が発生。 ・香芝柏原改良区間を4車線に拡幅することで、交通混雑の緩和に期待。 			
②交通事故削減 <ul style="list-style-type: none"> ・国道165号の奈良・大阪府県境付近では、見通しの悪い急カーブや急勾配箇所が連続。 ・センターラインをはみ出した車両による正面衝突が発生するなど交通事故の危険性が高い。 ・香芝柏原改良の整備により、急カーブ・急勾配箇所を解消することで、安全性向上に期待。 			
③異常気象時通行規制区間の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・国道165号の奈良・大阪府県境付近では、防災対策が必要な急峻な崖が多数存在。 ・また、連続雨量200mm以上で通行止めとなる異常気象時通行規制区間に指定。 ・香芝柏原改良により、切り立った斜面を改良するなど、災害に強い道路に改良することで、異常気象時通行規制区間を解消。 			
関係する地方公共団体等の意見 ：			
奈良県知事の意見 ：			
<p>香芝柏原改良は、大阪府から三重県をつなぐ主要な広域幹線道路である一般国道165号の一部をなし、本県の中和地域と大阪府を結び、中和地域の地方創生を支える重要な幹線道路となっています。</p> <p>香芝柏原改良と接続する、中和幹線は、平成24年に桜井市から香芝市までの全線が開通し、その沿線市町には12件の大型小売店舗が出店するなど、都市的な土地利用が進んでおり、地域経済の活性化が進展しているところです。</p> <p>しかしながら、国道165号の田尻交差点から穴虫西交差点は、平成25年に公表された「地域の主要渋滞箇所」であるため、香芝柏原改良を早期に整備することで、交通の円滑化や安全性の向上が図られ、さらなる地域経済の活性化が期待できます。</p> <p>県としても、沿線市とまちづくり協定を締結するなど、協働でプロジェクトを進めており、中和地域の地方創生のため、香芝柏原改良の事業継続は必要不可欠です。</p> <p>以上のことから、対応方針（案）のとおり事業継続が妥当と考えます。</p>			

大阪府知事の意見：

1. 予算、工程等に関し、本府と十分な調整を図りながら、進めていただきたい。
2. 事業の推進にあたり、本府側の受けとなる国道25号において、今後、渋滞悪化等の影響が出る際は、必要な対応をお願いしたい。
3. 工事の実施にあたっては、沿道環境に配慮するとともに、道路構造や施工方法について十分検討の上、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道165号香芝柏原道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

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165号の交通量は依然として交通容量を大きく超過し、重大な事故の発生割合が高い。
- ・また、異常気象時通行規制区間に変更は無く、依然として通行止めの可能性有。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に事業化、用地進捗率：1%、事業進捗率：8%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道168号 <small>ごしょうしんぐろ</small> 五條新宮道路 (風屋川津・宇宮原工区) <small>かぜやかかわつ うぐわら</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																						
起終点	自：奈良県吉野郡十津川村大字野尻 至：奈良県吉野郡十津川村大字宇宮原			延長	6.7km																						
事業概要 国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。 風屋川津・宇宮原工区は、五條新宮道路の一部を構成するとともに、安定した交通路の確保、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等を目的に整備を進めている道路である。																											
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H-年度用地着手	H-年度工事着手																								
全体事業費	約240億円	事業進捗率	1%	供用済延長	—																						
計画交通量	3,000～5,400台/日																										
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.7</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>1.7</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 168/168億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>167/167億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>0.9/0.9億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.7</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>1.7</td> </tr> </table>	B/C	1.7	(事業全体)		(残事業)	1.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 168/168億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>167/167億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>0.9/0.9億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 168/168億円	(事業費)	167/167億円	(維持管理費)	0.9/0.9億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 289/289億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>253/253億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益)</td> <td>34/34億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td>2.1/2.1億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 289/289億円	(走行時間短縮便益)	253/253億円	(走行経費減少便益)	34/34億円	(交通事故減少便益)	2.1/2.1億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> <td>平成24年</td> </tr> </table>	基準年	平成24年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.7</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>1.7</td> </tr> </table>	B/C	1.7	(事業全体)		(残事業)	1.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 168/168億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>167/167億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>0.9/0.9億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 168/168億円	(事業費)	167/167億円	(維持管理費)	0.9/0.9億円														
B/C	1.7																										
(事業全体)																											
(残事業)	1.7																										
総費用	(残事業)/(事業全体) 168/168億円																										
(事業費)	167/167億円																										
(維持管理費)	0.9/0.9億円																										
総便益	(残事業)/(事業全体) 289/289億円																										
(走行時間短縮便益)	253/253億円																										
(走行経費減少便益)	34/34億円																										
(交通事故減少便益)	2.1/2.1億円																										
基準年	平成24年																										
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.5～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=1.5～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）																											
事業の効果等 ①安定した交通路の確保 ・十津川村内の国道168号では過去10年間（H17年度～H26年度）に、89回の全面通行止めが発生しているほか、防災点検要対策箇所（6箇所）等が存在し、災害に脆弱。 ・沿線では約600人（7集落、約200世帯）の住民が生活しており、災害時の孤立が懸念される地域であり、五條新宮道路の整備により、安定した交通路を確保。 ②医療施設へのアクセス向上 ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院しており、国道168号の通行止め時には、病院搬送に大きな迂回が発生。 ・五條新宮道路の整備により、災害時も機能する道路が確保され、地域住民の負担軽減、安心できる生活を支援。 ③地域の活性化 ・十津川村には多くの観光資源が存在し、観光が主要な産業であるが、観光ルートとなる国道168号はカーブが多く、走行性が悪いほか、災害による全面通行止めの影響もあり、観光客数が10年前から約1割減少。 ・五條新宮道路の整備により、信頼性のある道路ネットワークが形成され、地域の主要産業である観光振興による地域の活性化に期待。																											
関係する地方公共団体等の意見 奈良県知事の意見： 五條新宮道路は、紀伊半島全体の強靱化を図る観点から、「命の道」として、特に重要な地域高規格幹線道路であり、加えて、南部地域の復旧・復興から振興への核として、観光や林業の振興といった地方創生に資する幹線道路です。 これまでの整備により、十津川村への観光客数は、平成20年度から平成25年度の間で約20%増加し、76万人となっています。また、林家数についても、平成12年から平成22年の間で約5%増加し、641戸となっているなど、観光や林業の振興といった、地域経済の活性化が進展しているところです。																											

しかしながら、五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）の現道は、狭隘区間やカーブが多いため、走行性が悪く、かつ、災害にも脆弱であることから、五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）を早期に整備することで、交通の円滑化や安全、安心の確保が図られ、さらなる観光や林業の振興が期待できます。

県としても、五條新宮道路の阪本工区、辻堂バイパス、川津道路の整備を鋭意進めているところであり、紀伊半島全体の強靱化や、南部地域の地方創生のため、風屋川津・宇宮原工区の事業継続は必要不可欠です。

以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道168号五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

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168号は依然として、道路が脆弱であり、通行止めが発生。異常気象時通行規制区間に変更は無く、通行止めの可能性有。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に事業化、用地進捗率:0%、事業進捗率:1%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

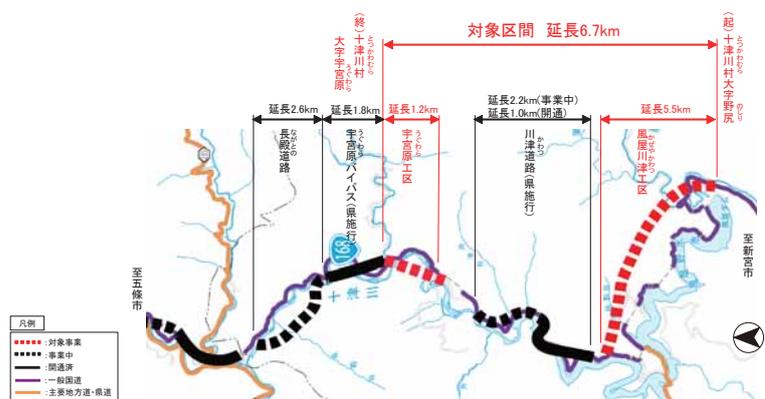
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道42号 <small>しんぐう きほう</small> 新宮紀宝道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県新宮市あけぼの 至：三重県南牟婁郡紀宝町神内	延長	2.4km		
事業概要					
<p>一般国道42号新宮紀宝道路は、和歌山県新宮市あけぼのから三重県南牟婁郡紀宝町神内に至る延長2.4kmの自動車専用道路である。</p> <p>本道路は輸送時間の短縮、救急医療活動の支援、渋滞緩和による地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や地震災害時におけるネットワークを構築し、救命活動や地域復興支援に寄与する道路である。</p>					
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H-年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	約210億円	事業進捗率	1%	供用済延長	—
計画交通量	11,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体) 150/150億円 事業費：147/147億円 維持管理費：3.6/3.6億円	総便益 (残事業/事業全体) 180/180億円 走行時間短縮便益：146/146億円 走行経費減少便益：22/22億円 交通事故減少便益：12/12億円	基準年 平成24年
	(残事業)	1.2			
感度分析の結果					
【事業全体】		交通量：B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%)	【残事業】		
		事業費：B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%)	交通量：B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%)		
		事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%)	事業費：B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%)		
			事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%)		
事業の効果等					
①災害時の交通確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の現道区間のうち、紀宝町の大部分の区間が津波により浸水し通行不能になると予測。 ・本路線は十分な高さを確保した計画であり、前後区間を含めた整備により、東南海・南海地震時の津波などによる浸水時には、迂回路、避難路及び避難場所として機能。 					
②交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、熊野川渡河部の交通が分散、交通渋滞の緩和に期待。 					
③医療施設へのアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、地域の高次医療施設の中心的な役割を担う二次医療施設である新宮市立医療センターと紀南病院間の搬送時間の短縮（27分→21分）や搬送経路の選択肢増などアクセスが向上。 					
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：					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年11月、近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(H10.7設立、三重県：熊野市、御浜町、紀宝町 和歌山県：新宮市、田辺市、那智勝浦町、北山村)より早期整備の要望を受けている。 ・平成27年7月、熊野川河口に橋を架ける会(H16.3設立、和歌山県新宮市、三重県紀宝町、海岸道路の建設を促進する会、架橋虹の会、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長)より早期整備の要望を受けている。 ・平成27年10月、紀宝町議会(三重県)、近畿自動車道紀勢線建設特別委員会(H25.6設立、紀宝町)より早期整備の要望を受けている。 					
和歌山県知事の意見 ：					
<p>異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替え道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であり、その一翼を担う新宮紀宝道路については、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、早期工事着手し、早期供用させるようお願いいたします。</p>					

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、紀南病院から新宮市立医療センターへの重篤患者搬送などの救急医療活動の支援や、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路となることから、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早い供用を求めます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号新宮紀宝道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・紀宝町域の現道区間の大部分が津波浸水想定区域。
- ・交通量に大きな変化がなく、交通容量を超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

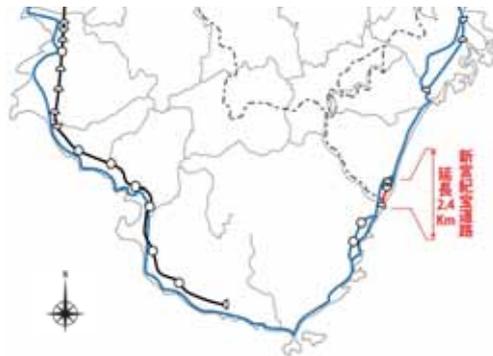
事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 <small>はまた みずみ</small> 浜田・三隅道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>はまた はらいちよう</small> 島根県浜田市原井町 至： <small>はまた みずみちようもりみぞかみ</small> 島根県浜田市三隅町森溝上	延長	14.5km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道9号は、<small>きょうと</small>京都市から下 <small>しものせき</small>関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</p> <p>浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。</p>					
H16年度事業化		H15年度都市計画決定 (H一年度変更)		H17年度用地着手	
H18年度工事着手					
全体事業費	約585億円	事業進捗率	93%	供用済延長	8.1km
計画交通量	16,700台/日～17,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 15.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 42/713億円 事業費：20/656億円 維持管理費：22/57億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 643/1,026億円 走行時間短縮便益：479/757億円 走行経費減少便益：118/190億円 交通事故減少便益：46/79億円	基準年 平成27年	
<p>感度分析の結果</p> <p>(事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.7（交通量±10%） (残事業) 交通量：B/C=13.6～17.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=14.7～16.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%） 事業期間：B/C=15.1～15.7（事業期間±20%）</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【石見交通 等】 ・浜田市三隅町から浜田駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 ・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・益田市から浜田港（重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【浜田市～益田市】 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【浜田市～益田市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【浜田市三隅支所～浜田市役所】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しまね海洋館アクアス（H26年間観光入込客数37万人）など観光施設へのアクセス向上 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設へのアクセス向上【浜田市三隅支所～浜田医療センター】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り ・緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する ・要防災対策箇所等が解消される <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 					

関係する地方公共団体等の意見

島根県知事の意見：対応方針（原案）について妥当である。

一般国道9号浜田・三隅道路は、重点港湾浜田港を活かした物流の活性化、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援を始め、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示されている平成28年度での確実な供用を図って頂きたい。

また、その他の山陰道の各区分についても、未着手区分の早期事業着手、事業中区分の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

日本海側拠点港として浜田港（原木）が平成23年11月に選定。

浜田・三隅道路と直結し、浜田港の物流効率化を図る「臨港道路 福井4号線」がH24年度に事業化。

浜田・三隅道路の西側に位置する「一般国道9号 三隅・益田道路」がH24年度に事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成27年3月末で用地買収は約100%完了している。

・平成27年3月末で事業進捗は約93%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成28年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道54号 三刀屋 ^{みとや} 拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県雲南市 ^{うんなん} 三刀屋 ^{みとや} 町三刀屋 至：島根県雲南市 ^{うんなん} 木次 ^{きすき} 町里 ^{さとがた} 方			延長	4.1km	
事業概要	<p>一般国道54号は、広島県^{ひろしま}広島市^{ひろし}を起点に広島県^{ひろしま}三次市^{みつえ}を経由し、島根県^{しまね}松江市^{まつえ}に至る総延長約180kmの主要幹線道路である。三刀屋^{みとや}拡幅は、島根県^{しまね}雲南市^{うんなん}三刀屋^{みとや}町周辺の円滑な交通と交通安全の確保を図るとともに周辺の開発計画に寄与することを目的とした延長4.1kmの道路整備事業である。</p>					
H5年度事業化	H4年度都市計画決定 (H26年度変更)		H10年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費	約144億円	事業進捗率	71%	供用済延長	1.2km	
計画交通量	5,900~19,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 38/180億円 事業費：31/166億円 維持管理費：7.9/14億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 69/193億円 走行時間短縮便益：66/183億円 走行経費減少便益：2.4/7.9億円 交通事故減少便益：0.5/2.7億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6~2.0 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.7~1.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.9 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【雲南市民バス等】 ・雲南市から出雲空港へのアクセスが向上 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 【雲南市（三刀屋総合センター）～松江市】【雲南市（三刀屋総合センター）～出雲市】 <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設へのアクセス向上【雲南市（三刀屋総合センター）～島根県立中央病院】 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 					

関係する地方公共団体等の意見

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、まちづくりの支援、地域経済の発展などが期待されており、雲南市長はもとより、商工会、工業団地振興会、JA、消防団、住民による協議会など様々な団体から早期整備の要望を受けている。

島根県知事の意見：妥当である。

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄付する事業である。県や市の関連する事業なども同時に実施しているところであり、平成27年度開通予定の雲南市三刀屋町下熊谷から雲南市木次町里方（区間③-2）については確実な供用をはかっていただきたい。また、雲南市三刀屋町三刀屋から市道要害1号線までの間（区間①）についても円滑な交通と交通安全の確保を図るための整備を促進していきたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

三刀屋拡幅沿線部では、商業施設等も立地し、市街化が進展しており、人口も増加傾向である。H23年度までの段階的に4車線開通しているが、未開通の里熊大橋交差点間がボトルネックとなり、依然として渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年3月末で用地買収は約60%完了している。
- ・平成27年3月末で事業進捗は約71%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：雲南市三刀屋町下熊谷～木次町里方間 延長0.5km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道185号 休山改良		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 呉市 本通六丁目 至：広島県 呉市 阿賀中央六丁目			延長	2.6km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市に至る延長約70kmの主要幹線道路である。 休山改良は、呉市の東西を連絡するバイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。</p>						
S61年度事業化		S61年度都市計画決定 (H-年度変更)		H1年度用地着手		H6年度工事着手
全体事業費	約450億円	事業進捗率	72%	供用済延長	2.6km	
計画交通量	46,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.1 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 102/624億円 事業費：95/605億円 維持管理費：7.5/19億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 391/1,934億円 走行時間短縮便益：350/1,517億円 走行経費減少便益：29/281億円 交通事故減少便益：11/137億円	基準年 平成27年		
<p>感度分析の結果</p> <p>(事業全体) 交通量：B/C=2.6~3.8 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.3~4.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=3.1~3.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=3.5~4.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=3.1~3.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.7~4.0 (事業期間±20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広長浜呉駅線、天応川尻線、郷原黒瀬線ほか3路線】 ・呉市から東広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・呉市から広島空港へのアクセスが向上 ・呉市役所から阿賀ICへのアクセス向上 ・広支所から呉ICへのアクセス向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市から呉港（重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大和ミュージアム（H26年間観光入込客数88万人）、グリーンピアせとうち（H26年間観光入込客数12万人）、呉市立美術館（H26年間観光入込客数7万人）など観光施設へのアクセス向上 <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設へのアクセスが向上【呉市広支所～呉医療センター】 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 						

関係する地方公共団体等の意見

休山改良は、国道185号の交通混雑の解消並びに呉周辺地域の東西連携の強化、圏域の一体的な発展に大きな役割を果たすことが期待されており、呉市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「休山新道建設促進期成同盟会」から早期整備要望を受けている。(平成27年7月)

広島県知事の意見

継続とする対応方針については妥当である。

休山新道は、平成14年3月に暫定2車線開通して以降、朝夕には慢性的な渋滞が発生しています。また、平成27年3月には東広島・呉自動車道の全線開通により、山陽自動車道や広島呉道路と一体となって、広島・呉・東広島を結ぶ広域ネットワークが形成されており、地域産業の発展や都市間の連携を強化するうえで、休山新道の早期4車化を図っていく必要があると考えております。

したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、公表されている平成29年度の全線完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針(原案)について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

呉市は呉越峠を挟んで呉地区と広・仁方地区に市街地・生産拠点が存在することから、呉越峠における交通混雑が大きな課題となっていた。

平成13年度に暫定2車線で開通したことで、旧国道185号(呉越峠)の渋滞は解消したものの、休山改良の周辺では開発や東広島・呉自動車道の全線開通などの状況の変化により、交通量の増加による混雑が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年3月末で用地買収は約100%完了している。
- ・平成27年3月末で事業進捗は約72%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成29年度：全線4車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針(原案)

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>おづき</small> 小月バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市松屋 至： <small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市亀浜町			延長	5.8 km	
事業概要 一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、 <small>きたきゅうしゅう</small> 北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 小月バイパスは、山口県下 <small>やまぐち</small> 関市東部における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長5.8kmの道路整備事業である。						
H20年事業化	S48年度都市計画決定 (H14年度変更)		—		H20年度工事着手	
全体事業費	約111億円		事業進捗率	約66%	供用済延長	2.4 km
計画交通量	41,600~52,900 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 2.9 <small>(残事業)</small> 7.4	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 29/134億円 (事業費：16/114億円) (維持管理費：12/20億円)	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 212/390億円 (走行時間短縮便益：192/349億円) (走行費用減少便益：10/22億円) (交通事故減少便益：10/19億円)	基準年 平成27年		
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.9~3.6 (交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=4.7~9.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.9~2.9 (事業費±10%) 事業費：B/C=7.1~7.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.0 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=7.3~7.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【 <small>おうき</small> 下関市王喜地区~下関市役所】 ③個性ある地域の形成 ・大規模イベントの支援として、ねんりんピック (H27.10) の競技会場である <small>のぎはま</small> 乃木浜総合公園へのアクセス向上 ・ <small>ちようふ</small> 長府庭園 (H25年間観光入込客数7.0万人)、 <small>さんようおのだ</small> 山陽小野田市内の観光農園 (H25年間観光入込客数20.0万人) など観光施設へのアクセス向上 ④災害への備え ・山口県緊急輸送道路ネットワーク計画 (平成27年10月) において緊急輸送道路に位置づけ有り ・緊急輸送道路である中国自動車道の代替路線を形成する ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる						
関係する地方公共団体等の意見 山口県知事の意見：異存なし。 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を配慮の上、事業の促進に努めていただきたい。						

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

下関都市圏における国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、中国自動車道の通行止め時の東西移動を支える道路として、4車線化並びにバイパス整備を計画的に実施してきている。

これまでの開通により、^{きよすえひがし}清末東交差点の渋滞は解消したものの、4車線から2車線への絞り込み区間などで死傷事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年3月末で用地買収は約100%完了している。
- ・平成27年3月末で事業進捗は約66%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成28年度：全線4車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

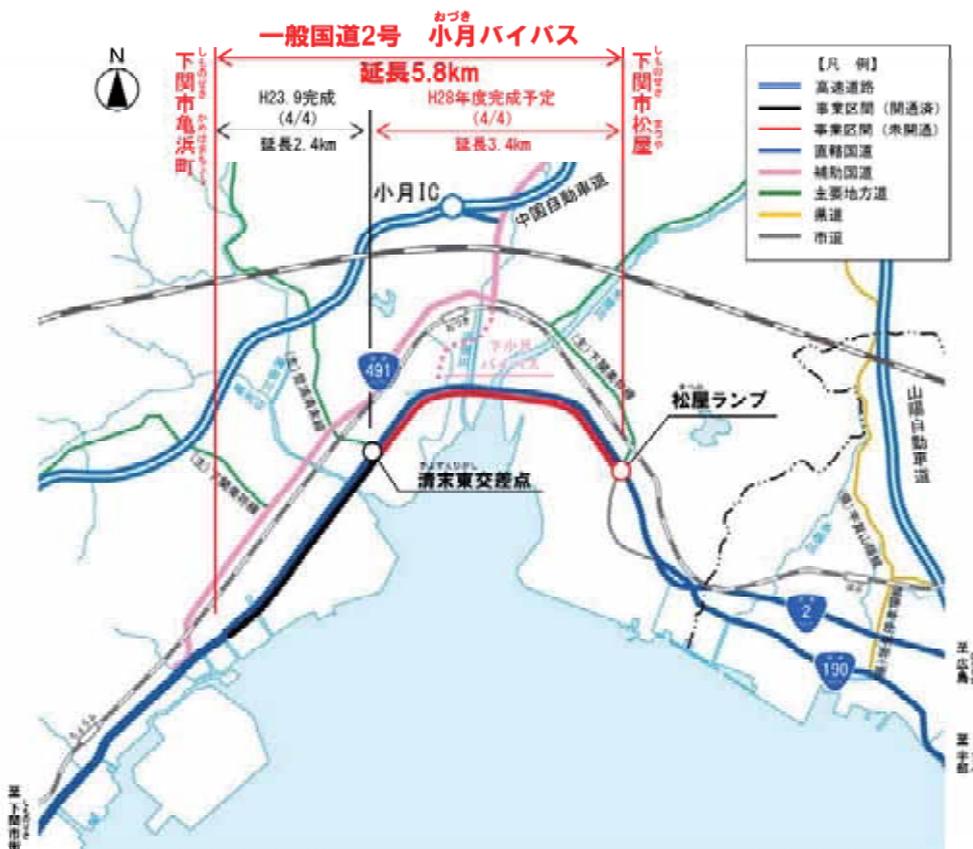
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>とのみ</small> 富海拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局																			
起終点	自： <small>やまぐち しゅうなん へ た</small> 山口県周南市戸田 至： <small>やまぐち ほうふ とのみ</small> 山口県防府市富海	延長	3.6 km																					
事業概要 一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。																								
H23年事業化	S48年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手																					
全体事業費	約90億円	事業進捗率	約22%	供用済延長	0.0 km																			
計画交通量	44,600～46,600 台/日																							
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">3.0</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">4.3</td> </tr> </table>	B/C	3.0	(事業全体)		(残事業)	4.3	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">(残事業)/(事業全体) 64/91億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業費)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">53/80億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">11/11億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 64/91億円	(事業費)	53/80億円	(維持管理費)	11/11億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">(残事業)/(事業全体) 279/279億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">261/261円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">17/17億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">1.2/1.2億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 279/279億円	(走行時間短縮便益)	261/261円	(走行費用減少便益)	17/17億円	(交通事故減少便益)	1.2/1.2億円	基準年 平成27年
B/C	3.0																							
(事業全体)																								
(残事業)	4.3																							
総費用	(残事業)/(事業全体) 64/91億円																							
(事業費)	53/80億円																							
(維持管理費)	11/11億円																							
総便益	(残事業)/(事業全体) 279/279億円																							
(走行時間短縮便益)	261/261円																							
(走行費用減少便益)	17/17億円																							
(交通事故減少便益)	1.2/1.2億円																							
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=2.1～3.8 (交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=3.1～5.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.9～3.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.0～4.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.9～3.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2～4.5 (事業期間±20%)																								
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通等】 ②物流効率化の支援 ・防府市から徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセスが向上 ③個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」（H26.8-H27.7観光入込客数84.9万人）、防府天満宮（H25観光入込客数73.8万人）など観光施設へのアクセス向上 ④災害への備え ・山口県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成27年10月）において緊急輸送道路に位置づけ有り ・緊急輸送道路である山陽自動車道の代替路線を形成する ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる																								

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：異存なし。
引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を配慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周南市と防府市を結ぶ国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。
平成25年5月の戸田拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年3月末で用地買収は約38%完了している。
- ・平成27年3月末で事業進捗は約22%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（原案）：事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

事業名	一般国道11号 <small>おおちしろとり</small> 大内白鳥バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局																											
起終点	白：香川県東かがわ市伊座 至：香川県東かがわ市小砂	延長	9.2km																													
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。</p>																															
H12年度事業化	H16年度都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手																													
全体事業費	約281億円	事業進捗率	62%	供用済延長	3.3km																											
計画交通量	4,100～21,700 台/日																															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>2.4</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.3		(残事業)	2.4	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;"><small>(残事業)/(事業全体)</small></td> <td style="width: 10%;">141/260億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>119/238億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>22/ 22億円</td> </tr> </table>	総費用	<small>(残事業)/(事業全体)</small>	141/260億円		事業費	119/238億円		維持管理費	22/ 22億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;"><small>(残事業)/(事業全体)</small></td> <td style="width: 10%;">342/342億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>292/292億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>42/ 42億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>7.6/7.6億円</td> </tr> </table>	総便益	<small>(残事業)/(事業全体)</small>	342/342億円		走行時間短縮便益	292/292億円		走行経費減少便益	42/ 42億円		交通事故減少便益	7.6/7.6億円	基準年	平成24年
B/C	(事業全体)	1.3																														
	(残事業)	2.4																														
総費用	<small>(残事業)/(事業全体)</small>	141/260億円																														
	事業費	119/238億円																														
	維持管理費	22/ 22億円																														
総便益	<small>(残事業)/(事業全体)</small>	342/342億円																														
	走行時間短縮便益	292/292億円																														
	走行経費減少便益	42/ 42億円																														
	交通事故減少便益	7.6/7.6億円																														
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.2～1.4(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;"><small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.2～2.7(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.2～1.4(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.2～2.6(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1～1.5(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.0～2.9(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.2～1.4(交通量 ±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.2～2.7(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.2～1.4(事業費 ±10%)	事業費：B/C=2.2～2.6(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.1～1.5(事業期間±20%)	事業期間：B/C=2.0～2.9(事業期間±20%)																					
<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.2～1.4(交通量 ±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.2～2.7(交通量 ±10%)																															
事業費：B/C=1.2～1.4(事業費 ±10%)	事業費：B/C=2.2～2.6(事業費 ±10%)																															
事業期間：B/C=1.1～1.5(事業期間±20%)	事業期間：B/C=2.0～2.9(事業期間±20%)																															
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。 ・ 現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・ 所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる。 ・ JR三本松駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 東かがわ市から高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常生活圏間のアクセス向上（東かがわ市～高松市、さぬき市間）が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 就業支援事業や定住促進事業等を支援する。 ・ 東かがわ市や徳島県北部地域の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 二次医療施設（県立白鳥病院）及び三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量の減少により現道を通行する歩行者の安全性の向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・ 現国道11号が通行止になった場合の代替路線を形成する。 ・ 高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NO2排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 ・ 騒音環境基準超過区間の騒音低減が見込まれる。 																															

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線バイパス）との一体的整備。

⑩その他

- ・白鳥大内ICへのアクセス強化により、地場産業(手袋産業)や大内工業団地立地企業などの物流の効率化を支援する

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：

- ・香川県道路協会、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会より、本事業の促進について、積極的な要望活動が続けられている。

香川県知事の意見：

- ・「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・平成13年3月 高松自動車道（板野IC～津田東IC）、（三木町・高松市境～高松中央IC）開通
- ・平成14年7月 高松自動車道（鳴門IC～板野IC）開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・平成15年3月 高松自動車道（高松中央IC～高松西IC）開通により高松自動車道全線開通
- ・平成22年5月 県立白鳥病院 新病院が開院

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度事業化、用地進捗率72%、事業進捗率62%（平成27年3月末時点）
- ・東かがわ市白鳥～東かがわ市西村間3.3kmは、平成27年3月までに暫定2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東かがわ市西村～東かがわ市土居間2.6km(2/4)の開通に向け用地買収・改良工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

事業名	一般国道11号 <small>とよなかかんおんじ</small> 豊中観音寺拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：香川県三豊市豊中町笠田笠岡 <small>みとよ とよなちようかさだかさおか</small> 至：香川県観音寺市植田町 <small>かんおんじ うえだちよう</small>			延長	4.6km
事業概要					
<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>豊中観音寺拡幅は、三豊市及び観音寺市内で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 さぬき豊中インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。</p>					
H20年度事業化	H18年度都市計画決定	H22年度用地着手	工事未着手		
全体事業費	約191億円	事業進捗率	15%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,500～25,400 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 120/135億円 事業費：113/128億円 維持管理費：7.3/7.3億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 161/161億円 走行時間短縮便益：140/140億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：8.5/8.5億円	基準年 平成24年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2～1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.0～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.2～1.6(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特産品冬レタスの円滑な輸送を支援する。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏間のアクセス向上（観音寺市～三豊市間）が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定住促進事業等を支援する。 ・観音寺市の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西讃地域から三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央分離帯の設置による安全性の向上が見込まれる。 ・歩道設置や拡幅により歩行者の安全性の向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・高松自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音環境基準超過区間の騒音低減が見込まれる。 					

⑩その他

- ・さめき豊中ICへのアクセス強化により、観音寺港や港周辺に集積する工場などの物流の効率化を支援する。

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：

- ・香川県道路協会、国道11号（西讃地域）整備促進期成同盟会より、本事業の促進について、積極的な要望活動が続けられている。

香川県知事の意見：

- ・「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・平成15年 3月 高松自動車道（高松中央IC～高松西IC）開通により高松自動車道全線開通
- ・平成18年 3月 三豊鳥坂インターチェンジ開通
- ・平成20年11月 大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成20年度事業化、用地進捗率26%、事業進捗率15%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・三豊市豊中町本山～上高野間の用地買収を推進中

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道55号 高知南国道路 <small>こうちなんこく 一般国道55号 高知南国道路</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局																				
起終点 ：自：高知県高知市一宮 <small>こうちけんこうちしいうく</small> 至：高知県南国市物部 <small>こうちけんなんこくしものべ</small>	延長 ：15.0km																					
事業概要 ： <p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化などの支援を目的としている。</p>																						
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H16, 21年度変更)	H4年度用地着手																				
H12年度工事着手																						
全体事業費	約1,638億円	事業進捗率 79%																				
計画交通量	供用済延長 4.7km																					
費用対効果分析結果	3,000～25,500台/日																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 25%;">0.9</td> <td style="width: 25%;">総費用 (残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 25%;">463/1,860億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>2.2</td> <td>総便益 (残事業)/ (事業全体)</td> <td>1,013/1,590億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>（走行時間短縮便益：836/1,302億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>（走行経費減少便益：115/204億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>（交通事故減少便益：62/83億円）</td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	0.9	総費用 (残事業)/ (事業全体)	463/1,860億円	(残事業)	2.2	総便益 (残事業)/ (事業全体)	1,013/1,590億円			（走行時間短縮便益：836/1,302億円）				（走行経費減少便益：115/204億円）				（交通事故減少便益：62/83億円）		基準年 ：平成27年	
B/C (事業全体)	0.9	総費用 (残事業)/ (事業全体)	463/1,860億円																			
(残事業)	2.2	総便益 (残事業)/ (事業全体)	1,013/1,590億円																			
		（走行時間短縮便益：836/1,302億円）																				
		（走行経費減少便益：115/204億円）																				
		（交通事故減少便益：62/83億円）																				
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C= 0.8～0.9 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 2.0～2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 0.8～0.9 (事業費 ±10%) B/C= 2.0～2.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 0.8～0.9 (事業期間 ±20%) B/C= 2.2～2.3 (事業期間 ±20%)																						
事業の効果等 ： <p>南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域への観光アクセスの向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。 																						

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

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

・高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：

・事業継続に異議はありません。高知東部自動車道は、四国8の字ネットワークを構成する幹線道路であり、南海トラフ地震時に迅速かつ円滑な救援活動や物資輸送を行うため必要不可欠な「命の道」とともに、高知県東部地域の活性化のための基盤としても重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・平成20年7月 高知自動車道（南国IC～高知IC）延長7.6km 4車線化
- ・平成22年6月 県道高知東インター線 延長0.5km 開通
- ・平成22年6月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）実施
- ・平成23年6月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）一時凍結
- ・平成23年3月 高知東部自動車道（香南やすIC～芸西西IC）延長3.9km 2車線開通
- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道（香南のいちIC～香南かがみIC）延長2.2km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成2年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率79%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・早期の全線開通に向けて用地買収及び工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道55号 <small>なんこくあま</small> 南国安芸道路 起終点 ：自：高知県南国市物部 <small>こうちけんなんこくしものへ</small> 至：高知県安芸郡芸西村西分 <small>こうちけんあきぐんけいせいむらにしぶん</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局 延長 ：12.5km
事業概要 ： 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。		
H12年度事業化	H11年度都市計画決定 (H21年度変更)	H14年度用地着手
H15年度工事着手		
全体事業費	約597億円	事業進捗率
		約60%
		供用済延長
		9.0km
計画交通量	13,100～22,200台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.3
	(残事業)	2.4
総費用	(残事業)/ (事業全体)	166/628億円
総便益	(残事業)/ (事業全体)	394/1,463億円
基準年	平成27年	
	（事業費：147/592億円）	（走行時間短縮便益：328/1,255億円）
	（維持管理費：19/35億円）	（走行経費減少便益：37/139億円）
		（交通事故減少便益：29/69億円）
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 (事業全体) 交通量：B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 2.1～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.3～2.4 (事業費 ±10%) B/C= 2.2～2.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.3～2.4 (事業期間±20%) B/C= 2.3～2.5 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ： 南海トラフ地震発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援など多様な効果が期待できる。		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。		
③国土・地域ネットワークの構築 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。		
④個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域への観光アクセスの向上が見込まれる。		
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する		
⑥災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。		
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		

⑧生活環境の改善・保全

- ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

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

- ・高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。高知東部自動車道は、四国8の字ネットワークを構成する幹線道路であり、南海トラフ地震時に迅速かつ円滑な救援活動や物資輸送を行うため必要不可欠な「命の道」とともに、高知県東部地域の活性化のための基盤としても重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・平成20年7月 高知自動車道（南国IC～高知IC）延長7.6km 4車線化
- ・平成22年6月 県道高知東インター線 延長0.5km 開通
- ・平成22年6月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）実施
- ・平成23年6月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）一時凍結
- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化
- ・平成27年3月 高知東部自動車道（高知南IC～なんこく南IC）延長4.7km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率88% 事業進捗率60% （平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて用地買収及び工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県安芸郡芸西村西分 至：高知県安芸市馬ノ丁	延長	8.5km		
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号南国安芸道路(芸西西～安芸西)は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。					
H23年度事業化	H11年度都市計画決定 (H一年度変更)	H26年度用地着手	工事未着手		
全体事業費	約365億円	事業進捗率	約4%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,500～12,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.2	総費用 (事業費) / (事業全体) 281 / 324億円 (事業費：261/304億円) (維持管理費：20/20億円)	総便益 (事業費) / (事業全体) 697 / 697億円 (走行時間短縮便益：594/594億円) (走行経費減少便益：78/78億円) (交通事故減少便益：25/25億円)	基準年 平成27年
	(残事業)	2.5			
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 (事業全体) 交通量：B/C= 1.8～2.6 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 1.9～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.0～2.3 (事業費 ±10%) B/C= 2.3～2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.1～2.2 (事業期間 ±20%) B/C= 2.4～2.6 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 南海トラフ地震発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援など多様な効果が期待できる。					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。					
②物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。					
③国土・地域ネットワークの構築 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。					
④個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域への観光アクセスの向上が見込まれる。					
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する					
⑥災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。					

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

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

- ・高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。高知東部自動車道は、四国8の字ネットワークを構成する幹線道路であり、南海トラフ地震時に迅速かつ円滑な救援活動や物資輸送を行うため必要不可欠な「命の道」とするとともに、高知県東部地域の活性化のための基盤としても重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・平成20年7月 高知自動車道（南国IC～高知IC）延長7.6km 4車線化
- ・平成22年6月 県道高知東インター線 延長0.5km 開通
- ・平成22年6月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）実施
- ・平成23年6月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）一時凍結
- ・平成23年3月 高知東部自動車道（香南やすIC～芸西西IC）延長3.9km 2車線開通
- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道（香南のいちIC～香南かがみIC）延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道（高知南IC～なんこく南IC）延長4.7km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率10% 事業進捗率4% （平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の工事着工を目指し用地買収を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道34号 <small>たけお</small> 武雄バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局										
起終点 自：佐賀県 <small>たけお</small> 武雄市北方町大字大崎 至：佐賀県 <small>たけお</small> 武雄市武雄町武雄	延長 6.3km											
事業概要 武雄バイパスは、武雄市街地の通過交通を排除し、沿線地域の交通環境の改善等を目的とする事業である。												
S 49年度事業化	S 55年度都市計画決定 (H - 年度変更)	S 55年度用地着手										
S 57年度工事着手												
全体事業費	約210億円	事業進捗率 80%										
計画交通量	13,200 ~ 28,300台 / 日											
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B / C (事業全体)</td> <td style="width: 15%;">2.3</td> <td style="width: 15%;">総費用 (残事業)/ (事業全体) 43/420億円</td> <td style="width: 15%;">総便益 (残事業)/ (事業全体) 117/981億円</td> <td style="width: 15%;">基準年 平成24年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>2.7</td> <td> 事業費：36/381億円 維持管理費：7.0/ 39億円 </td> <td> 走行時間短縮便益：104/874億円 走行経費減少便益：8.4/ 82億円 交通事故減少便益：4.9/ 25億円 </td> <td></td> </tr> </table>	B / C (事業全体)	2.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 43/420億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 117/981億円	基準年 平成24年	(残事業)	2.7	事業費：36/381億円 維持管理費：7.0/ 39億円	走行時間短縮便益：104/874億円 走行経費減少便益：8.4/ 82億円 交通事故減少便益：4.9/ 25億円		
B / C (事業全体)	2.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 43/420億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 117/981億円	基準年 平成24年								
(残事業)	2.7	事業費：36/381億円 維持管理費：7.0/ 39億円	走行時間短縮便益：104/874億円 走行経費減少便益：8.4/ 82億円 交通事故減少便益：4.9/ 25億円									
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.1~2.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.3 (事業期間 ±20%)												
【残事業】交通量 ：B/C=2.4~3.0 (交通量 ±10%) 事業費 ：B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間 ：B/C=2.6~2.9 (事業期間 ±20%)												
事業の効果等 交通混雑の緩和 ・並行する国道34号現道交通の転換による交通混雑緩和及び旅行速度の向上 医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（新武雄病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減） 安全な生活環境の確保 ・並行する国道34号及び既供用区間における交通死傷事故発生件数減少への貢献に期待												
関係する地方公共団体等の意見 江北町、大町町、旧北方町（現武雄市）で構成される国道34号（江北町・大町町・北方町間）バイパス建設促進期成会（会長：大町町長）等により早期整備の要望を受けている。（平成27年10月） 県の意見： 整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送できるよう幹線道路の整備を進めている。 国道34号（武雄バイパス）は、事業中区間約1.4km区間と並行する現道に主要渋滞箇所が存在し旅行速度が著しく低下している区間である。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、東西方向の物流の促進を目的としており、佐賀県の施策にも寄与することから、整備を進めて頂きたい。												

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道497号 <small>からつしまり</small> 唐津伊万里道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局				
起終点 自：佐賀県唐津市原 <small>からつしはる</small> 至：佐賀県伊万里市南波多町府招 <small>いまりしみなみはたちょうふまねき</small>	延長 18.1km					
事業概要 唐津伊万里道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、地域間の連携を図り、地域の活性化や物流の効率化に寄与するとともに、国道202号の災害時における代替路線としての機能確保を目的とした事業である。						
H4年度事業化	H - 年度都市計画決定 (H - 年度変更)	H10年度用地着手				
全体事業費 約922億円		事業進捗率 66%				
計画交通量 18,600～23,900台/日		供用済延長 12.8km				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B / C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.8 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 254/1,075億円 (事業費：223/1,000億円) (維持管理費：31/75億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 975/1,683億円 (走行時間短縮便益：797/1,329億円) (走行経費減少便益：108/220億円) (交通事故減少便益：71/134億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成27年 </td> </tr> </table>	B / C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 254/1,075億円 (事業費：223/1,000億円) (維持管理費：31/75億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 975/1,683億円 (走行時間短縮便益：797/1,329億円) (走行経費減少便益：108/220億円) (交通事故減少便益：71/134億円)	基準年 平成27年	供用済延長 12.8km
B / C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 254/1,075億円 (事業費：223/1,000億円) (維持管理費：31/75億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 975/1,683億円 (走行時間短縮便益：797/1,329億円) (走行経費減少便益：108/220億円) (交通事故減少便益：71/134億円)	基準年 平成27年			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.6 (事業期間 ±20%)						
事業の効果等 広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮等により九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく貢献 地域産業支援・物流効率化 ・輸送時間の短縮や定時性の向上により、地域ブランド品としての価値の向上や地域産業を支援 災害に強いネットワークの構築 ・並行現道である国道202号の災害時における代替路としての機能を確保 医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（唐津赤十字病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）						

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される 西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体（各県道路公社・西日本高速道路(株)）で構成される 西九州自動車道建設推進協議会（会長：長崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成27年11月、平成27年8月）

県の意見：

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、西九州自動車道、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に掲げて、最優先に取り組んでいる。

西九州自動車道は、福岡県から唐津市・伊万里市を結ぶ重要な道路と認識しており、伊万里港では、2014年にコンテナ取扱量が過去最多を記録した。

この背景には、西九州自動車道が大きく寄与していると考えており、唐津伊万里道路が整備促進されることにより、さらなる人・物の交流が促進されると期待していることから、整備を進めて頂きたい。

事業費の変更はやむを得ないものの、今後ともコスト縮減に努めて頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の製造品出荷額は佐賀県や九州全体より高い。開通区間を含む断面交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率66%（平成27年3月末時点）

平成23年度：唐津IC～唐津千々賀山田IC間 延長4.5km（2/4）部分開通

平成24年度：唐津千々賀山田IC～北波多IC間 延長3.5km（2/4）部分開通

平成26年度：北波多IC～南波多谷口IC間 延長4.8km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成29年度：南波多谷口IC～伊万里東IC間 延長5.3km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・法面対策の追加 【約 25億円増】
- ・土質変化に伴う岩掘削方法の見直し【約 14億円増】
- ・土砂運搬計画の見直し 【約 7億円増】
- ・補強土壁の壁面パネル大型化 【約0.6億円減】

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道497号 <small>いまり</small> 伊万里道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局																
起終点 自：佐賀県伊万里市南波多町府招 至：佐賀県伊万里市東山代町長浜	延長 6.6km																	
事業概要 伊万里道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、地域間の連携を図り、地域の活性化や物流の効率化に寄与するとともに、国道202号の災害時における代替路線としての機能確保を目的とした事業である。																		
H7年度事業化	H18年度都市計画決定 (H - 年度変更)	H22年度用地着手																
全体事業費 約249億円		事業進捗率 12%																
計画交通量 19,100～21,100台/日		供用済延長 0.0km																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体) 190/232億円</td> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体) 472/472億円</td> <td style="text-align: center;">基準年 平成27年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.0</td> <td style="text-align: center;">(事業費：168/210億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：336/336億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 2.5</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費：22/22億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：75/75億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：61/61億円)</td> <td></td> </tr> </table>	B / C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/232億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 472/472億円	基準年 平成27年	2.0	(事業費：168/210億円)	(走行時間短縮便益：336/336億円)		(残事業) 2.5	(維持管理費：22/22億円)	(走行経費減少便益：75/75億円)				(交通事故減少便益：61/61億円)		
B / C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/232億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 472/472億円	基準年 平成27年															
2.0	(事業費：168/210億円)	(走行時間短縮便益：336/336億円)																
(残事業) 2.5	(維持管理費：22/22億円)	(走行経費減少便益：75/75億円)																
		(交通事故減少便益：61/61億円)																
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.9～2.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8～2.2 (事業期間 ±20%)																		
事業の効果等 広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮等により九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく貢献 物流効率化 ・輸送時間の短縮に伴う輸送コストの低減など物流効率化を支援 災害に強いネットワークの構築 ・並行現道である国道202号の災害時における代替路としての機能を確保 医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(唐津赤十字病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減) 安全な生活環境の確保 ・並行する国道202号における交通事故件数減少への貢献に期待																		

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される 西九州自動車道建設促進期成会(会長：伊万里市長)、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体(各県道路公社・西日本高速道路(株))で構成される 西九州自動車道建設推進協議会(会長：長崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。
(平成27年8月、平成27年8月)

県の意見：

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、西九州自動車道、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に掲げて、最優先に取り組んでいる。

西九州自動車道は、福岡県から唐津市・伊万里市を結ぶ重要な道路と認識しており、伊万里港では、2014年にコンテナ取扱量が過去最多を記録した。この背景には、西九州自動車道が大きく寄与していると感じており、伊万里道路が整備促進されることにより、さらなる人・物の交流が促進されると期待していることから、整備を進めて頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は佐賀県及び九州全体より多い。国道202号の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成7年度に事業化、用地進捗率37%、事業進捗率12%(平成27年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道497号 <small>い ま り ま つ う ら</small> 伊万里松浦道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局							
起終点 自：佐賀県伊万里市東山代町長浜 <small>い ま り し ひ が し や ま し る ち ょ う な が は ま</small> 至：長崎県松浦市志佐町 <small>ま つ う ら し し さ ち ょ う</small>	延長 17.2km								
事業概要 伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を目的とした事業である。									
H9年度事業化	H17年度都市計画決定 (H - 年度変更)	H19年度用地着手	H20年度工事着手						
全体事業費	約712億円	事業進捗率	46%	供用済延長	5.5km				
計画交通量	8,300～12,900台/日								
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> B / C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.9 </td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 293/699億円 (事業費：265/652億円) (維持管理費：28/47億円) </td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 836/904億円 (走行時間短縮便益：659/712億円) (走行経費減少便益：126/134億円) (交通事故減少便益：52/58億円) </td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 基準年 平成27年 </td> </tr> </table>	B / C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 293/699億円 (事業費：265/652億円) (維持管理費：28/47億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 836/904億円 (走行時間短縮便益：659/712億円) (走行経費減少便益：126/134億円) (交通事故減少便益：52/58億円)	基準年 平成27年				
B / C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 293/699億円 (事業費：265/652億円) (維持管理費：28/47億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 836/904億円 (走行時間短縮便益：659/712億円) (走行経費減少便益：126/134億円) (交通事故減少便益：52/58億円)	基準年 平成27年						
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.4 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.6～3.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.3 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.6～3.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.7～3.1 (事業期間 ±20%)									
事業の効果等 広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮等により九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく貢献 観光産業の支援 ・観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業の活性化を支援 地域産業の支援 ・輸送時間の短縮や荷傷み軽減により、市場価格の更なる向上や取扱量の増加が見込まれ、地域産業の活性化に寄与 医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設(山元記念病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)									

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される「西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体（各県道路公社・西日本高速道路(株)）で構成される「西九州自動車道建設推進協議会（会長：長崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成27年11月、平成27年8月）

県の意見：

（佐賀県）

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、西九州自動車道、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に掲げて、最優先に取り組んでいる。西九州自動車道は、福岡県から唐津市・伊万里市を結ぶ重要な道路と認識しており、伊万里港では、2014年にコンテナ取扱量が過去最多を記録した。

この背景には、西九州自動車道が大きく寄与していると考えており、伊万里松浦道路が整備促進されることにより、さらなる人・物の交流が促進されると期待していることから、整備を進めて頂きたい。

事業費の変更はやむを得ないものの、今後ともコスト縮減に努めて頂きたい。

（長崎県）

伊万里松浦道路については、西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援に寄与するものであります。

本県においては、西九州自動車道の整備が進むにつれ、松浦地域の民泊の急増や新たな産業の創出等の効果が現れてきており、そのストック効果を最大限発揮するためには、早期整備が必要と考えております。

このため、「対応方針（原案）」のとおり、事業継続をお願い致します。

なお、長崎県側の今福IC～松浦IC間については、用地買収も完了していることから、地域活性化に弾みをつけるためにも、一日も早い完成と必要な予算の確保について併せてお願い致します。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。長崎県と福岡県の交流人口及び沿線地域の観光客数は増加傾向。開通区間を含む断面交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率58%、事業進捗率46%（平成27年3月末時点）

平成26年度：山代久原IC～今福IC間 延長5.5km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成29年度：今福IC～調川IC間 延長2.6km（2/2）開通予定

平成30年度：調川IC～松浦IC間 延長2.2km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

・トンネル工事費の見直し【約36億円増】

・補強土壁の壁面パネル大型化【約1億円減】

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道57号 <small>たきむろざか</small> 滝室坂道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局	
起終点 自：熊本県阿蘇市波野大字小地野 至：熊本県阿蘇市一の宮町坂梨	延長 6.3km		
事業概要 国道57号滝室坂道路は、地域高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、災害発生時の代替路確保、走行性の向上等を目的とした事業である。			
H25年度事業化	H - 年度都市計画決定 (H - 年度変更)	H - 年度用地着手	H - 年度工事着手
全体事業費	約230億円	事業進捗率	1% 供用済延長 0.0km
計画交通量	6,400台/日		
費用対効果分析結果 B / C <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> - /187億円 〔事業費：- /181億円〕 〔維持管理費：- /6.1億円〕	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> - /281億円 〔走行時間短縮便益：- /209億円〕 〔走行経費減少便益：- / 54億円〕 〔交通事故減少便益：- / 18億円〕	基準年 平成24年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%）			
事業の効果等 災害に強いネットワークの構築 ・災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成 交通安全性の向上 ・線形不良箇所及び路面凍結の回避が可能となり、走行性向上及び交通安全性が向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減） 観光産業の支援 ・観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業の活性化を支援			
関係する地方公共団体等の意見 合志市、阿蘇市等で構成される 中九州・地域高規格道路推進期成会（会長：合志市長）、 中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：阿蘇市長）により早期整備の要望を受けている。 （平成27年6月、平成27年11月） 県の意見： 一般国道57号滝室坂道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。 本路線は、中九州横断道路の一部となり、熊本県と大分県が結ばれることで、観光面、産業面など多くのストック効果が見込まれる路線です。さらには、南海トラフ地震などの大規模災害時には、「命の道」にもなる道路でもあります。 以上のことから、本県としては、早期の全線の完成供用を切望しており、一日でも早い工事着工をお願いいたします。			

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも多い。国道57号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道57号 <small>たての</small> 立野拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局															
起終点 自：熊本県阿蘇郡南阿蘇村赤瀬 至：熊本県菊池郡大津町瀬田	延長 6.0km																
事業概要 国道57号立野拡幅は、交通渋滞の緩和、地域の観光振興、交流・連携支援を目的とした事業である。																	
S52年度事業化	H - 年度都市計画決定 (H - 年度変更)	S54年度用地着手															
S57年度工事着手																	
全体事業費	約178億円	事業進捗率															
		92%															
計画交通量	21,100～25,600台/日																
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B / C</td> <td style="width: 20%;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>41/235億円</td> <td>160/359億円</td> <td>平成24年</td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td rowspan="2" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 事業費：35/215億円 維持管理費：6.4/19億円 </td> <td rowspan="2" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 走行時間短縮便益：159/344億円 走行経費減少便益：-2.5/6.0億円 交通事故減少便益：3.8/9.0億円 </td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>3.9</td> <td></td> </tr> </table>	B / C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	(事業全体)	41/235億円	160/359億円	平成24年	1.5	事業費：35/215億円 維持管理費：6.4/19億円	走行時間短縮便益：159/344億円 走行経費減少便益：-2.5/6.0億円 交通事故減少便益：3.8/9.0億円		(残事業)	3.9		
B / C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年														
(事業全体)	41/235億円	160/359億円	平成24年														
1.5	事業費：35/215億円 維持管理費：6.4/19億円	走行時間短縮便益：159/344億円 走行経費減少便益：-2.5/6.0億円 交通事故減少便益：3.8/9.0億円															
(残事業)			3.9														
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=3.3～4.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.6～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.6 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=3.8～4.0 (事業期間 ±20%)																	
事業の効果等 交通混雑の緩和 ・国道57号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（熊本セントラル病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減） 観光産業の支援 ・観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業の活性化を支援																	
関係する地方公共団体等の意見 大津町、南阿蘇村等で構成される国道57号整備促進期成会(会長：大津町長)により早期整備の要望を受けている。(平成27年11月) 県の意見： 一般国道57号立野拡幅に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。 本路線は、国際観光拠点である「阿蘇」地域と熊本市を結び、観光、産業など地域経済を支える大動脈となっています。 平成27年3月に、立野拡幅と隣接する瀬田拡幅の合わせて約2.5km区間が開通したことにより、一部の区間で渋滞が緩和されるなど、ストック効果が発現しています。 以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。																	

事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、事業継続。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも多い。国道57号現道の交通量は横這い。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
昭和52年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率92%(平成27年3月末時点)	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	
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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道10号 <small>みやこのじょう</small> 都城道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局			
起終点 自：宮崎県都城市乙房町 <small>みやこのじょうしおとぼうちょう</small> 至：宮崎県都城市五十町 <small>みやこのじょうしごじつちょう</small>	延長 7.7km				
事業概要 都城道路は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑緩和等を目的とした事業である。					
H12年度事業化	H11年度都市計画決定 (H - 年度変更)	H13年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約356億円	事業進捗率	48%	供用済延長	1.9km
計画交通量	25,400～36,100台/日				
費用対効果分析結果	B / C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 161/383億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 806/919億円	基準年 平成27年	
	(残事業)	事業費：135/350億円 維持管理費：26/33億円	走行時間短縮便益：554/638億円 走行経費減少便益：153/171億円 交通事故減少便益：99/109億円		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.2～2.6 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 広域交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・志布志港（国際バルク戦略港湾）とのアクセス性が向上し、円滑な輸送を確保 交通混雑の緩和 ・国道10号現道交通の転換による交通混雑緩和及び旅行速度の向上 交通安全性の向上 ・国道10号現道交通の転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（都城市郡医師会病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 					

関係する地方公共団体等の意見

都城市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される都城志布志道路建設促進協議会（会長：都城市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成27年11月）

県の意見：

都城道路につきましては、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと国際バルク戦略港湾志布志港を連結する地域高規格道路都城志布志道路として広域ネットワークを形成し、南九州圏域の経済や地域の活性化などに大きな役割を果たす重要な道路であります。

また、都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通安全性の向上にも寄与する大切な道路でもあります。

さらに、大規模災害時や異常気象時における人命救助や物資の輸送を担う機能も有しており、防災や医療の道としても非常に大きな役割を担う道路として、地域住民からも早期整備を求める要望がなされていることから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はなく、早期供用に向けて一層の整備推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は宮崎県及び九州全体よりも多い。国道10号現道の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に事業化、用地進捗率82%、事業進捗率48%（平成27年3月末時点）

平成23年度：平塚IC～五十町IC間 延長1.9km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成30年度：南横市IC～平塚IC間 延長2.8km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・盛土材の改良 【約 6億円増】
- ・函渠工基礎構造の変更【約 6億円増】
- ・土砂運搬計画の見直し【約12億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道10号 <small>しらはま</small> 白浜拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自：鹿児島県始良市脇元 <small>あいらしわきもと</small> 至：鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村 <small>かごしましよしのちょう うえのむら</small>		延長 7.3km
事業概要 白浜拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上を目的とした事業である。		
H19年度事業化	H - 年度都市計画決定 (H - 年度変更)	H22年度用地着手
全体事業費 約120億円		事業進捗率 7%
計画交通量 25,600～41,600台/日		供用済延長 3.6km
費用対効果分析結果	B / C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 89/103億円 (事業費：82/95億円) (維持管理費：7.1/7.5億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 174/193億円 (走行時間短縮便益：149/166億円) (走行経費減少便益：23/25億円) (交通事故減少便益：2.5/2.9億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～2.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7～2.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7～2.1 (事業期間 ±20%)		
【残事業】交通量 ：B/C=1.6～2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8～2.1 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等 交通混雑の緩和 ・国道10号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通死傷事故発生件数の減少 医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（鹿児島市立病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 災害時の移動経路確保 ・特殊通行規制区間の回避による安全性向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島県議会議員で構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟により早期整備の要望を受けている。（平成27年11月）		
県の意見 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道10号は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与する重要な道路と認識しています。 本事業により、交通混雑の緩和、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、所要の予算の確保をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道10号現道の交通量は近年横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率7%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。
 平成27年度：大崎地区 延長0.3km（4/4）部分開通予定

施設の構造や工法の変更等
 ・護岸構造の見直し 【約53億円増】
 ・地層の変化に伴う護岸基礎の変更【約10億円増】
 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道10号 <small>かごしまきた</small> 鹿児島北バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局																										
起終点 自：鹿児島県鹿児島市吉野町花倉 <small>かごしましよしのちょうけくら</small> 至：鹿児島県鹿児島市小川町 <small>かごしましおがわちょう</small>	延長 <div style="text-align: right;">5.3km</div>																											
事業概要 鹿児島北バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上を目的とした事業である。																												
S50年度事業化	S56年度都市計画決定 (H27年度変更)	S56年度用地着手	H4年度工事着手																									
全体事業費	約475億円	事業進捗率	19% 供用済延長 1.2km																									
計画交通量	38,200～38,700台/日																											
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.7</td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.5</td> <td></td> </tr> </table>	B / C	(事業全体)	2.7	(残事業)	1.5		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">265/436億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：254/420億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費：12/16億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	265/436億円		(事業費：254/420億円)		(維持管理費：12/16億円)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">403/1,192億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：371/1,034億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：22/130億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：10/28億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	403/1,192億円		(走行時間短縮便益：371/1,034億円)		(走行経費減少便益：22/130億円)		(交通事故減少便益：10/28億円)		基準年 平成27年
B / C	(事業全体)																											
2.7	(残事業)																											
1.5																												
総費用	(残事業)/(事業全体)																											
265/436億円																												
(事業費：254/420億円)																												
(維持管理費：12/16億円)																												
総便益	(残事業)/(事業全体)																											
403/1,192億円																												
(走行時間短縮便益：371/1,034億円)																												
(走行経費減少便益：22/130億円)																												
(交通事故減少便益：10/28億円)																												
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.5～2.9 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.3～1.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6～2.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.4～1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6～2.8 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.3～1.7 (事業期間 ±20%)																												
事業の効果等 交通混雑の緩和 ・国道10号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通死傷事故発生件数の減少 医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（鹿児島市立病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）																												
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島市をはじめとする鹿児島商工会議所や鹿児島経済同友会等で構成される 鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会（会長：鹿児島市長） 鹿児島県議会議員で構成される 鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟により早期整備の要望を受けている。（平成27年6月、平成27年11月） 県の意見： 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道10号は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与する重要な道路と認識しています。 本事業により、交通混雑の緩和、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、所要の予算の確保をお願いします。																												
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。																												

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道10号現道の交通量は近年横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率19%（平成27年3月末時点）

平成5年度：祇園之洲～浜町間 延長0.9km（2/4）部分開通

平成11年度：浜町～小川町間 延長0.3km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・ルート変更に伴う道路構造形式の変更【約25億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道58号 恩納南バイパス <small>おんなみなみ</small>		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局	
起終点	自： <small>おきなわけんおんなそんあざみなみおんな</small> 沖縄県恩納村字南恩納 至： <small>おきなわけんおんなそんあざなかどまり</small> 沖縄県恩納村字仲泊				延長	6.5km	
事業概要	<p>国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。</p>						
H2年度事業化	Hー都市計画決定		H5年度用地着手		H7年度工事着手		
全体事業費	360億円		事業進捗率	78%	供用済延長	4.5km（暫定）	
計画交通量	30,100台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 4.5 (残事業) 7.8	109/425億円 事業費：83/388億円 維持管理費：26/37億円		843/1,893億円 走行時間短縮便益：775/1,750億円 走行経費減少便益：46/105億円 交通事故減少便益：22/38億円		平成24年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量変動 B/C = 4.0~4.9 (交通量±10%) (残事業) B/C = 7.0~8.5 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 4.4~4.5 (事業費±10%) B/C = 7.2~8.4 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 4.1~4.8 (事業期間±20%) B/C = 7.6~8.0 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港、運天港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>【沖縄県知事】 恩納南バイパスは、ハンゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成21年11月の一部暫定2車線開通により、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、現道区間では渋滞箇所が残っていることと、恩納バイパスと繋がることで整備効果を発揮することから早期の全線2車線暫定供用が必要である。 このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。</p>						
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。</p>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、平休日、季節に係わらず交通渋滞が発生している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでいる。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・平成21年11月1日に恩納南バイパスが部分開通（延長4.1km）。更なる観光交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率78%（平成27年3月末時点）。
- ・平成10年度：恩納村字仲泊付近 延長0.4km 部分開通
- ・平成21年度：恩納村谷茶～恩納村仲泊間 延長4.1km（2/4）部分開通
- ・平成29年度：恩納村字南恩納～恩納村字谷茶 延長2.1km（2/4）部分開通（予定）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成21年11月1日に恩納村谷茶～恩納村仲泊間が部分開通し、暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は全線暫定2車線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・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事業を推進。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道58号 浦添北道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県宜野湾市宇地泊 至：沖縄県浦添市港川			延長	2.0km
事業概要					
<p>沖縄西海岸道路「浦添北道路」は、宜野湾市宇地泊から港川に至る延長2.0kmの道路であり、「2環状7放射道路」としても位置付けられている。</p> <p>浦添北道路は、宜野湾市、浦添市内の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇港・那覇空港とのアクセス強化により、周辺観光の利便性向上、物流の効率化など、地域の活性化を支援する道路である。</p>					
H18年度事業化		H17年度都市計画決定		H20年度用地着手	
H22年度工事着手					
全体事業費	約400億円	事業進捗率	63%	供用済延長	0km
計画交通量	27,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 7.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 105/401億円 事業費：96/393億円 維持管理費：8.1/8.1億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 760/760億円 走行時間短縮便益：654/654億円 走行経費減少便益：77/77億円 交通事故減少便益：28/28億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果					
(事業全体)	交通量変動	B/C = 1.7~2.1 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 6.5~8.0 (交通量±10%)	
	事業費変動	B/C = 1.9~1.9 (事業費±10%)		B/C = 6.7~8.0 (事業費±10%)	
	事業期間変動	B/C = 1.8~2.0 (事業期間±20%)		B/C = 7.0~7.6 (事業期間±20%)	
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における平均旅行速度の向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北谷町役場から那覇新港へのアクセス性が向上。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港から沖縄コンベンションセンター・アメリカンビレッジへのアクセス性が向上。 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>【沖縄県知事】</p> <p>浦添北道路は、ハシゴ道路ネットワークを形成する沖縄西海岸道路の一区间であり、国道58号の渋滞緩和や那覇空港・那覇港へのアクセス性向上に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。</p> <p>臨港道路浦添線と併せて、当該道路が供用されると、那覇空港から宜野湾市までの西海岸沿いの道路が繋がることで、様々な効果が期待されることから、早期の全線暫定供用が必要である。</p> <p>このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 牧港補給地区跡地利用基本計画が平成25年度に策定。
- ・ 浦添北道路と並行する国道58号では、ピーク時旅行速度が20km/h未満の箇所が見受けられ、また、交通量は交通容量を超過しており、慢性的な渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成18年度に事業化、用地進捗率94%、事業進捗率63%（平成27年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成20年代後半の全線2車線開通に向け事業を継続中。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 今後、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事業を推進する

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道329号 金武バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県金武町字金武中川 至：沖縄県金武町字金武渡慶頭原				延長	5.6km
事業概要	国道329号は、名護市を起点とし本島東海岸を南下し那覇市に至る延長約76kmの主要幹線道路である。金武バイパスに並行する現道区間の金武町金武中川から金武渡慶頭原にかけては、急カーブや急勾配など線形不良箇所が複数あり、交通事故の恐れが非常に多い箇所となっている。また、沿道には、基地入口、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗り入れ口も多く、渋滞が発生し、幹線道路としての機能が低下している。金武バイパスは、交通安全の確保、朝夕の交通混雑の解消、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上に大きく寄与する道路である。					
H3年度事業化	都市計画決定—		H6年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	194億円		事業進捗率	73%	供用済延長	3.0km
計画交通量	11,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.9	(残事業)/(事業全体) 49/251億円 事業費：39/230億円 維持管理費：10/21億円	(残事業)/(事業全体) 92/278億円 走行時間短縮便益：80/255億円 走行経費減少便益 8.1/14億円 交通事故減少便益：4.1/8.6億円	平成27年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 0.9~1.2 (交通量±10%) (残事業) B/C = 1.7~1.9 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 1.1~1.1 (事業費±10%) B/C = 1.7~2.0 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 1.1~1.1 (事業期間±20%) B/C = 1.8~2.0 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流の効率化の支援 ・重要港湾（那覇新港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・中部及び北部地域の中心都市（沖縄市・名護市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・高速道路（金武IC）からネイチャーみらい館へのアクセス向上が見込まれる。 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 ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見	【沖縄県知事】 金武バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、交通安全の確保、地域交流の促進等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成24年7月の一部区間開通により、市街地を通過する交通量の減少等の整備効果が発現されているものの、依然として渋滞箇所が残っていることなどから、早期の全線開通が必要である。 このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。					
事業評価監視委員会の意見	このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。					

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道329号 <small>よなばる</small> 与那原バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局																								
起終点	自： <small>おきなわけんにしはらちようあざおなは</small> 沖縄県西原町字小那覇 至： <small>おきなわけんはえばるちようあざよなは</small> 沖縄県南風原町字与那覇	延長	4.2km																										
事業概要	<p>国道329号「与那原バイパス」は、西原町字小那覇から南風原町字与那覇に至る延長約4.2kmの主要幹線道路であり、「2環状7放射道路」としても位置付けられている。</p> <p>与那原バイパスの整備により、西原町～与那原町間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。</p>																												
H4年度事業化	H12年度都市計画決定	H14年度用地着手	H16年度工事着手																										
全体事業費	約470億円	事業進捗率	54%	供用済延長	2.0km																								
計画交通量	35,300台/日																												
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">2.9</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">6.4</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	2.9	(残事業)	6.4	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">210/464億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：183/436億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費：28/28億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	210/464億円		(事業費：183/436億円)		(維持管理費：28/28億円)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,350/1,350億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：1,211/1,211億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：97/97億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：42/42億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,350/1,350億円		(走行時間短縮便益：1,211/1,211億円)		(走行経費減少便益：97/97億円)		(交通事故減少便益：42/42億円)		基準年	平成24年
B/C																													
(事業全体)	2.9																												
(残事業)	6.4																												
総費用	(残事業)/(事業全体)																												
210/464億円																													
(事業費：183/436億円)																													
(維持管理費：28/28億円)																													
総便益	(残事業)/(事業全体)																												
1,350/1,350億円																													
(走行時間短縮便益：1,211/1,211億円)																													
(走行経費減少便益：97/97億円)																													
(交通事故減少便益：42/42億円)																													
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量変動 B/C=2.5~3.5 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) B/C=5.6~7.6 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動 B/C=2.8~3.0 (事業費±10%)</td> <td>B/C=5.9~7.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動 B/C=2.8~3.0 (事業期間±20%)</td> <td>B/C=6.2~6.5 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量変動 B/C=2.5~3.5 (交通量±10%)	(残事業) B/C=5.6~7.6 (交通量±10%)	事業費変動 B/C=2.8~3.0 (事業費±10%)	B/C=5.9~7.0 (事業費±10%)	事業期間変動 B/C=2.8~3.0 (事業期間±20%)	B/C=6.2~6.5 (事業期間±20%)																		
(事業全体) 交通量変動 B/C=2.5~3.5 (交通量±10%)	(残事業) B/C=5.6~7.6 (交通量±10%)																												
事業費変動 B/C=2.8~3.0 (事業費±10%)	B/C=5.9~7.0 (事業費±10%)																												
事業期間変動 B/C=2.8~3.0 (事業期間±20%)	B/C=6.2~6.5 (事業期間±20%)																												
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる。 ・ 那覇空港から西原町役場へのアクセス性が向上。 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇市からマリンタウンへのアクセス性が向上。 <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西原町役場から南部医療センターへのアクセス性が向上。 <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減がみこまれる。 <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 																												
関係する地方公共団体等の意見	<p>【沖縄県知事】</p> <p>与那原バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、渋滞緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。</p> <p>当該道路の整備により、周辺道路と一体となって広域ネットワークを形成し、マリンタウンプロジェクト等関連事業の支援や地域の活性化に寄与とすることから、早期の全線2車線暫定供用が必要である。</p> <p>このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。</p>																												
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。</p>																												

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・与那原バイパスの整備を前提に、中城湾港マリンタウンプロジェクトの進捗、大型商業施設の立地、南部医療センターの立地が進んでいるが、与那原バイパス周辺での渋滞が生じている。そのため、バイパス整備への期待が大きい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成4年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率54%（平成27年3月末時点）。
- ・平成17年度：西原町字東崎～西原町字東崎 延長0.5km（2/4）部分開通
- ・平成22年度：西原町字東崎～与那原町字与那原 延長0.5km（2/4）部分開通
- ・平成25年度：南風原町字与那覇～南風原町字与那覇 延長0.3km（側道）部分開通
- ・平成26年度：西原町字小那覇～西原町字東崎 延長0.7km（2/4）部分開通
- ・平成30年度：与那原町字与那原～南風原町字与那覇 延長1.7km（2/4）部分開通（予定）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・コスト縮減により見直した構造の調査設計を行い、用地買収及び工事を進め、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・今後、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事業を推進する。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

位置図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道329号 南風原バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局	
起終点	自：沖縄県南風原町字与那覇 至：沖縄県那覇市上間			延長	2.8km		
事業概要	<p>国道329号「南風原バイパス」は南風原町字与那覇から那覇市上間に至る延長2.8kmの主要幹線道路であり、「2環状7放射道路」としても位置付けられている。</p> <p>南風原バイパスの整備により、南風原町～那覇市間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化により、交通の分散化、国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。</p>						
H7年度事業化	H12年度都市計画決定	H14年度用地着手	H15年度工事着手				
全体事業費	約450億円	事業進捗率	34%	供用済延長	0.8km		
計画交通量	38,700台/日						
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 1.3 (残事業) 1.9	272/402億円 事業費：254/384億円 維持管理費：18/18億円		524/524億円 走行時間短縮便益：502/502億円 走行経費減少便益：22/22億円 交通事故減少便益：0.0/0.0億円		平成24年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量変動 B/C=1.2~1.4 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.8~2.0 (交通量±10%)</p> <p>事業費変動 B/C=1.2~1.4 (事業費±10%) B/C=1.8~2.1 (事業費±10%)</p> <p>事業期間変動 B/C=1.3~1.3 (事業期間±20%) B/C=1.9~1.9 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる。 ・ 那覇空港から与那原町役場へのアクセス性が向上。 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇市からマリンタウンへのアクセス性が向上。 <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 与那原町役場から南部医療センターへのアクセス性が向上。 <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 						
関係する地方公共団体等の意見	<p>【沖縄県知事】</p> <p>南風原バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、渋滞緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。</p> <p>当該道路の整備により、周辺道路と一体となって広域ネットワークを形成し、マリンタウンプロジェクト等関連事業の支援や地域の活性化に寄与とすることから、早期の全線2車線暫定供用が必要である。</p> <p>このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。</p>						
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。</p>						

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道506号 <small>おろく</small> 小禄道路		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局									
起終点	自： <small>おきなわけん な は し か が み ず</small> 沖縄県那覇市鏡水 至： <small>おきなわけん と み く す く し な か ち</small> 沖縄県豊見城市名嘉地				延長	5.7km									
事業概要	那覇空港自動車道「小禄道路」は、那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。小禄道路は、国道331号小禄地区の交通容量を確保し、那覇中心部を経由する通過交通の削減により交通渋滞を緩和するとともに、沖縄本島全域から那覇空港への定時性・速達性の確保に寄与する道路である。														
H23年度事業化	H21年度都市計画決定	H25年度用地着手	H26年度工事着手												
全体事業費	約620億円	事業進捗率	5%	供用済延長	0km										
計画交通量	36,800台/日														
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.9 <small>(残事業)</small> 2.2	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 442/519億円 事業費：421/499億円 維持管理費：21/21億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 986/986億円 走行時間短縮便益：714/714億円 走行経費減少便益：151/151億円 交通事故減少便益：121/121億円	基準年 平成27年											
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">(事業全体) 交通量変動</td> <td style="width: 33%;">B/C = 1.8~2.0 (交通量±10%)</td> <td style="width: 33%;">(残事業) B/C = 2.1~2.4 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>B/C = 1.8~2.1 (事業費±10%)</td> <td>B/C = 2.0~2.5 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>B/C = 1.8~1.9 (事業期間±20%)</td> <td>B/C = 2.1~2.3 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量変動	B/C = 1.8~2.0 (交通量±10%)	(残事業) B/C = 2.1~2.4 (交通量±10%)	事業費変動	B/C = 1.8~2.1 (事業費±10%)	B/C = 2.0~2.5 (事業費±10%)	事業期間変動	B/C = 1.8~1.9 (事業期間±20%)	B/C = 2.1~2.3 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量変動	B/C = 1.8~2.0 (交通量±10%)	(残事業) B/C = 2.1~2.4 (交通量±10%)													
事業費変動	B/C = 1.8~2.1 (事業費±10%)	B/C = 2.0~2.5 (事業費±10%)													
事業期間変動	B/C = 1.8~1.9 (事業期間±20%)	B/C = 2.1~2.3 (事業期間±20%)													
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・並行する国道331号の混雑度の低減が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・糸満市から那覇空港への所要時間の短縮が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・那覇空港から豊見城・名嘉地 I C までの所要時間の短縮、定時性の向上が期待される。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。														
関係する地方公共団体等の意見	【沖縄県知事】 小禄道路は、那覇空港自動車道の一部区間を構成し、沖縄自動車道と一体となって本島北部及び中南部と那覇空港間の定時性、高速性を確保するとともに、都市部の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図る重要な幹線道路と認識している。 当該道路の整備により、本島中南部・北部の各拠点の産業、観光及び地域振興プロジェクトの寄与し、物流の効率化及び交通混雑の緩和が期待できることから、早期の全線開通が必要である。 このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。														
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。														

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・小禄道路に接続する那覇西道路が平成23年8月に暫定4車線、豊見城・糸満道路が平成24年3月に暫定2車線、豊見城東道路が平成27年3月に完成4車線にて開通。
- ・小禄道路と並行する国道331号では、慢性的な渋滞が発生。
- ・小禄道路周辺で、物流企業、観光関連企業が進出するなど都市化が進展。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率2%、事業進捗率5%（平成27年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、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事業を推進する。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝)	事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県東金市丹尾 至：千葉県山武市松尾町谷津	延長	16km		
事業概要	千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。				
H2年度事業化	H4年度用地着手	H5年度工事着手			
全体事業費	約1,268億円	事業進捗率	86%	供用済延長	16km
計画交通量	13,300～14,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費) / (事業全体)	総便益 (残事業) / (事業全体)	基準年	
	(残事業)	117 / 2,255億円 事業費：90/2,012億円 維持管理費：27/243億円	246 / 6,787億円 走行時間短縮便益：235 / 6,084億円 走行経費減少便益：6 / 467億円 交通事故減少便益：5 / 236億円	平成27年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	: B/C = 1.9 (交通量 -10%)		B/C = 2.3 (交通量 +10%)		
事業費変動	: B/C = 2.3 (事業費 -10%)		B/C = 2.0 (事業費 +10%)		
事業期間変動	: B/C = 2.2 (事業期間-1年)		B/C = 2.0 (事業期間+1年)		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する) ・災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強えられる区間の代替路線を形成する) ・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) <p style="text-align: right;">他 7項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事の意見：一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には、都心部の高速道路の代替路としても極めて重要な道路である。</p> <p>特に、東金JCTから松尾横芝IC間は、成田空港と羽田空港を結ぶ高速ネットワークの一部として機能する重要な役割を担っている。</p> <p>平成25年4月の東金JCTから木更津東IC間の開通により、当該区間の交通量が増加するとともに、沿線地域では、観光客の増加や企業活動の活性化など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れてきている。</p> <p>さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、成田空港から都心に向かうルートとしての重要性が増している。</p> <p>については、安全で円滑な交通を確保するためにも早期に4車線化工事に着手し、工期短縮を図り、一日も早い開通をお願いしたい。</p>				
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成26年の平均交通量は10,300台/日である。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成10年4月に東金JCT～松尾横芝IC間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。				
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。				
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

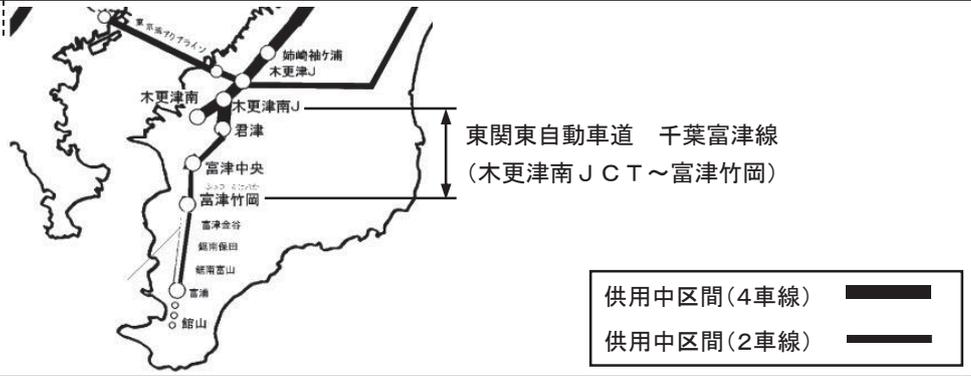
再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	東関東自動車道 千葉富津線 (木更津南 JCT ~ 富津竹岡)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県木更津市中烏田 至：千葉県富津市竹岡			延長	21km	
事業概要	東関東自動車道 千葉富津線は、京葉道路、圏央道、東京湾アクアライン、富津館山道路と連絡し、房総半島の高規格道路ネットワークを形成する高速道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を担っている。					
H3年度事業化	H3年度都市計画決定		H10年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費	約1,313億円	事業進捗率	79%	供用済延長	21 km	
計画交通量	11,200~15,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年		
	3.2 (残事業)	190/ 1,856億円 事業費：147 / 1,672億円 維持管理費：43 / 184億円	557 / 6,023億円 走行時間短縮便益：535 / 5,073億円 走行経費減少便益：9 / 645億円 交通事故減少便益：13 / 305億円	平成27年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C = 2.6 (交通量 -10%)		B/C = 3.2 (交通量 +10%)			
事業費変動	: B/C = 3.2 (事業費 -10%)		B/C = 2.7 (事業費 +10%)			
事業期間変動	: B/C = 3. (事業期間-1年)		B/C = 2.8 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 (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又は新たなバス路線が期待できる) ・災害への備え (緊急輸送道路が通行止め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) ・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) <p style="text-align: right;">他 13項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	千葉県知事の見解：東関東自動車道千葉富津線は、東京湾アクアライン、圏央道、富津館山道路などと一体となって、観光や農林水産業など本県産業の振興をはじめ、地域の活性化に資する道路である。また、大規模災害時には、広域的な災害支援活動を支える緊急輸送道路として重要な役割を担う道路である。木更津南JCTから富津竹岡IC間においては、暫定2車線の対面交通であることから、観光シーズンや休日等における交通量の増加により渋滞が多く発生し、工事や事故等による通行止めも数多く生じており、早期の4車線化が必要である。安全で円滑な交通を確保するためにも、現在進められている4車線化工事を着実に進め、予定されている平成30年度までに確実に完成されるよう事業の推進を図りたい。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成26年の平均交通量は14,600台/日であり、H26年に144回の渋滞が発生している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成15年4月に木更津南JCT~君津IC間、平成19年7月に君津IC~富津中央IC間、平成17年3月に富津中央IC~富津竹岡IC間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了し、本線工事に着手(着手率100%)している。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。					
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

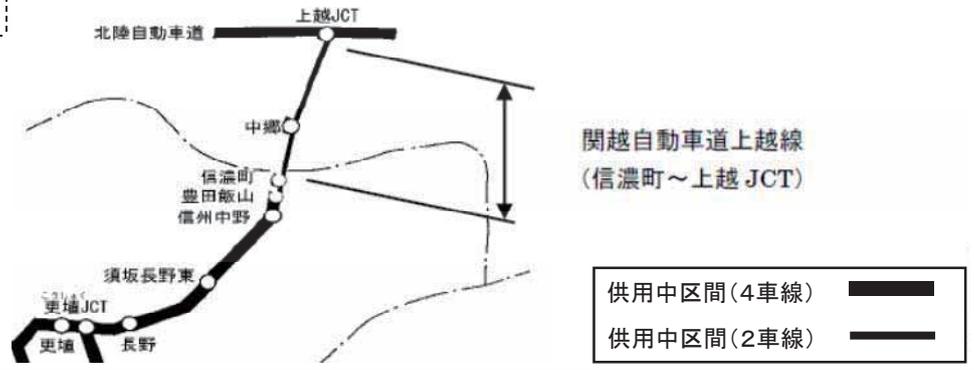
再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	関越自動車道 上越線 (信濃町～上越 JCT)			事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自：長野県上水内郡信濃町大字野尻 至：新潟県上越市大字中屋敷					延長	38km
事業概要	関越自動車道 上越線は、長野道・北陸道・関越道とあわせて広域的なネットワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。						
S60年度事業化	S60年度都市計画決定	H3年度用地着手	H5年度工事着手				
全体事業費	約2,065億円	事業進捗率	72%	供用済延長	38km		
計画交通量	9,600～10,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.03	総費用 (残事業)/(事業全体) 430/3,558億円 事業費：293/3,041億円 維持管理費：137/517億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 443/4,466億円 走行時間短縮便益：444/3,807億円 走行経費減少便益：-19/319億円 交通事故減少便益：17/341億円	基準年 平成27年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C = 0.93 (交通量 -10%)		B/C = 1.1 (交通量 +10%)				
事業費変動	B/C = 1.1 (事業費 -10%)		B/C = 0.96 (事業費 +10%)				
事業期間変動	B/C = 1.1 (事業期間-1年)		B/C = 0.998 (事業期間+1年)				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 (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又は新たなバス路線が期待できる) ・国土・地域ネットワークの構築 (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) ・災害への備え (緊急輸送道路が通行止め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) 他 10項目に該当 						
関係する地方公共団体等の意見	<p>新潟県知事の意見：上信越自動車道の信濃町IC～上越JCT間は、暫定2車線の対面通行であることから、反対車線への飛び出しによる痛ましい事故や、豪雪地特有の降雪により安全な交通に支障を来し、また、工事・事故等に伴う通行止めや行楽期の渋滞が多く発生し、安全性と定時性の確保が問題となっております。本路線は、日本海側と太平洋側の国土軸を繋ぐ高速交通ネットワークを形成しており、大規模な災害が発生した際には、緊急輸送路としての役割を担う重要な道路であります。住民の安全・安心に不可欠な「命の道」として、一日も早く本路線の4車線化を完成するため、より一層の事業推進を図ってください。</p> <p>長野県知事の意見：上信越自動車道は、長野県、北陸道、関越道とあわせて広域的なネットワークを形成する重要な道路です。暫定2車線区間の4車線化を行う本事業は、当該路線に求められる高速性、安全性、快適性、定時性の確保や冬期交通の円滑化などを図り、本県の産業、経済、観光等の発展に寄与し、地方創生の観点からも必要不可欠な事業です。ついては、事業を継続し早期完成を図るよう強く要望します。</p>						
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成26年の平均交通量は10,900台/日であり、過去3年間(H24～H26)に152回の渋滞が発生している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成9年10月に信濃町～中郷間、平成11年10月に中郷IC～上越JCT間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了し、本線工事に着手(着手率100%)している。						
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。						
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

事業名	東海北陸自動車道 白鳥～飛騨清見		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自) 岐阜県郡上市白鳥町那留 至) 岐阜県高山市清見町夏蔵			延長	4.1 km	
事業概要	東海北陸自動車道は、中部圏を南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道をつなぎ、中部圏における骨格的交通網交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。					
S63年度事業化	都市計画決定 -			S63年度用地着手	H1年度工事着手	
全体事業費	2,680億円		事業進捗率	約 72%	供用済延長	4.1 km
計画交通量	9,700～10,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	事業全体 1.3	379/4,309億円		582/5,732億円		平成27年
	(残事業) 1.5	事業費：288/3,542億円 維持管理費：91/768億円		走行時間短縮便益：456/4,402億円 走行費用減少便益：90/931億円 交通事故減少便益：36/398億円		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=1.7 (交通量 +10%)		B/C=1.4 (交通量 -10%)			
事業費変動	: B/C=1.4 (事業費 +10%)		B/C=1.7 (事業費 -10%)			
事業期間変動	: B/C=1.6 (事業期間 -1年)		B/C=1.5 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（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） 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） 個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上が期待される） <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p><岐阜県>本自動車道は、東海・北陸地方における最も重要な幹線道路であり、強靱な国土を形成する重要な高速道路ネットワークであることから、白鳥IC～飛騨清見IC間の4車線化事業を促進し、計画どおり平成30年度までに完成されたい。また、地域経済への波及効果が大きいことから、事業を進める際には地元企業、地元特産品を活用されたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）のとおり了承。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>平成20年7月の東海北陸道前線開通以降、平均交通量が約3割増加したことにより交通集中による渋滞回数が大幅に増加しており、前回評価以降も年間100回を超える渋滞が継続的に発生している。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得、工事着手ともに100%</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>暫定2車線で供用中であり、4車線化工事の進捗を図っている。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	近畿自動車道敦賀線 福知山～舞鶴西		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 京都府福知山市長田野町 至) 京都府舞鶴市字堀			延長	2.3 km	
事業概要	近畿自動車道敦賀線は、中国縦貫道、名神高速道路、北陸道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、近畿地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。					
S53年度事業化	都市計画決定	—	S57年度用地着手	S61年度工事着手		
全体事業費	1,061億円	事業進捗率	73%	供用済延長	2.3 km	
計画交通量	約8,500～約9,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 177/2,245億円 事業費：163/1,922億円 維持管理費：14/324億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 215/4,037億円 走行時間短縮便益：208/3,355億円 走行経費減少便益：-3/426億円 交通事故減少便益：10/256億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.3 (交通量+10%)		B/C=1.1 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.3 (事業費-10%)		B/C=1.1 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間-1年)		B/C=1.2 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(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) 災害への備え(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) 災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[京都府]</p> <p>近畿自動車道敦賀線については、災害時の緊急輸送、救急医療等において日本海側国土軸として、また今年全線開通した京都縦貫自動車道と連結しネットワーク上、非常に重要であると認識しております。</p> <p>福知山から舞鶴西の4車線化については、日本海側拠点港である京都舞鶴港の支援を始めとする京都府北部の活性化においても必要であり、用地買収も完了していることから、早期の完成に努められたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承された。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、部分的に追越車線が設置されているものの上り坂が多く十分とは言えない。運転者の負担軽減や安全性の更なる向上など、4車線化の必要性は十分にある。 中国道や名神高速の代替のみではなく、京都縦貫道の代替路としても重要な路線である。 舞鶴若狭道の全線開通により、中京圏からの観光客が増加していると感じている。観光地をより快適に周遊するなど、4車線化に寄せる期待は大きい。 舞鶴港にある海上自衛隊と伊丹など内陸にある駐屯地とのアクセス向上など、安全保障や防災の観点からも当該道路は重要な道路であり、機能強化が必要と思われる。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、平成3年に暫定2車線として開通。 同路線の小浜～敦賀JCT間が平成26年7月に開通し、舞鶴若狭道が全線開通。 京都縦貫道(京丹波わち～丹波)が平成27年7月に開通し、京都縦貫道が全線開通。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。 					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 					

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	しこくおうだんじどうしゃどうあなんしよんせんとせん 四国横断自動車道阿南四万十線 なると たかまつしぎかい 鳴門～高松市境		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 徳島県鳴門市撫養町木津 至) 香川県高松市前田東町			延長	5.2 km	
事業概要						
四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、四国地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。						
H5年度事業化		H元年度都市計画決定		H7年度用地着手		H8年度工事着手
全体事業費		3,214億円		事業進捗率		84%
計画交通量		約12,200～約16,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成27年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.3	(残事業)/(事業全体) 376/5,269億円 事業費：292/4,615億円 維持管理費：83/654億円		(残事業)/(事業全体) 876/9,196億円 走行時間短縮便益：925/8,019億円 走行経費減少便益：-64/795億円 交通事故減少便益：16/382億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動		B/C=2.6 (交通量+10%)		B/C=2.1 (交通量-10%)		
事業費変動		B/C=2.5 (事業費-10%)		B/C=2.2 (事業費+10%)		
事業期間変動		B/C=2.4 (事業期間-1年)		B/C=2.3 (事業期間+1年)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(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) 災害への備え(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) 災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[徳島県]						
「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の4車線化事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。						
「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」とともに高速交通ネットワークを形成する「四国の骨格軸」であります。						
暫定2車線区間の4車線化事業につきましては、利用者の安全・安心の確保、交通渋滞の緩和及び地域経済の活性化はもとより、「南海トラフ巨大地震」の発災時における被災地支援や早期復旧に資する「高速交通ネットワークの機能強化」として大きな効果が期待されるものです。						
このため、一日も早く効果が発現されますよう、「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の4車線化事業を推進するとともに、「四国横断自動車道 阿南四万十線（徳島～鳴門）」の完成により、「神戸淡路鳴門自動車道」と直結し、広域ネットワークが形成された「四国縦貫自動車道（徳島～川之江）」につきましても、早期に4車線化が図られますようお願いいたします。						
[香川県]						
四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の「対応方針（原案）」案の事業継続について、異議ありません。						
四国横断自動車道を形成する高松自動車道は、平成15年3月に全線開通して以来、交通量が増加し、京阪神等への高速バスや県内生産物の輸送ルートとして利用されるなど、本県の社会経済活動を支える基幹道路として、極めて重要な役割を果たしています。						
しかしながら、四国横断自動車道の鳴門から高松市境の暫定2車線区間は、対面通行による重大事故やゴールデンウィークなどの大型連休期間中に大渋滞が発生していることから、平成24年4月に当区間の4車線化事業の着手が決定され、西日本高速道路株式会社が平成25年度から本格的に工事に着手しています。						
四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化により、対面通行による正面衝突事故の防止や渋滞の解消が図られるとともに、今後30年以内に70%程度の確率で発生すると言われていた南海トラフ地震など災害時の緊急輸送路としての機能が確保され、県民生活や本県の経済活動に大いに寄与するものと期待しています。						
このようなことから、西日本高速道路株式会社においては、四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化の一日も早い完成をお願いします。						

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

<委員からの主な意見>

- ・現状では、繁忙期の渋滞時など救急車両でさえ高速道路の利用を敬遠している状況であり、命の道の確保という点からも4車線化することが重要である。
- ・南海トラフ地震などにより太平洋側が被害を受けた場合、瀬戸内海側から物資等の支援をする「四国くしの歯作戦」が考えられているが、その軸となる高松道の一部区間が2車線というのは非常に弱点になる。四国全体の災害に対する備えとしても4車線化による機能強化が必要。また、4車線化のみではなく、四国全体の防災性向上のためには8の字ネットワークが必要であり、命の道のネットワーク整備を進めて頂きたい。
- ・四国では高速道路ネットワークの整備に伴い、高速バスの利用の拡大が顕著である。定時性の向上につながる4車線化の意義は大きい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当該区間は、平成14年に暫定2車線として全線開通。
- ・徳島道（鳴門JCT～徳島）が平成27年3月に開通し、高松道と徳島道が接続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

<p>事業名 <small>きゅうしゅうおうだんじどうしゃどうながさきおいたせん</small> 九州横断自動車道長崎大分線 <small>ながさきすずきつか ながさきたらみ</small> 長崎 芒塚～長崎多良見</p>	<p>事業区分</p>	<p>高速自動車国道</p>	<p>事業主体</p>	<p>西日本高速道路(株)</p>
<p>起終点</p> <p>自) 長崎県長崎市芒塚町 至) 長崎県長崎市中里町</p>			<p>延長</p>	<p>8 km</p>
<p>事業概要</p> <p>九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。</p>				
H5年度事業化		都市計画決定		—
H8年度用地着手		H8年度工事着手		
全体事業費	805億円	事業進捗率	66%	供用済延長 8 km
計画交通量	約12,800台/日			
費用対効果分析結果	<p>B/C (事業全体) 2.1</p> <p>(残事業) 1.4</p>	<p>総費用 (残事業)/(事業全体) 130/1,071億円</p> <p>事業費：119/976億円</p> <p>維持管理費：11/95億円</p>	<p>総便益 (残事業)/(事業全体) 177/2,282億円</p> <p>走行時間短縮便益：163/2,017億円</p> <p>走行経費減少便益：7/202億円</p> <p>交通事故減少便益：6/64億円</p>	<p>基準年：平成27年</p>
<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動： B/C=1.5 (交通量+10%) B/C=1.2 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動： B/C=1.5 (事業費-10%) B/C=1.2 (事業費+10%)</p> <p>事業期間変動： B/C=1.4 (事業期間-1年) B/C=1.3 (事業期間+1年)</p>				
<p>事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(第二種空港へのアクセス向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築(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) ・災害への備え(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) <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>				
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>[長崎県]</p> <p>長崎芒塚～長崎多良見間については、産業や観光の活性化を図るネットワークの充実の観点と、リダンダンシーの機能強化や救急医療支援等の安全安心の観点から、早期整備が必要となっています。このため、今回意見照会がありました「対応方針(原案)」のとおり、事業継続をお願い致します。なお、未事業化区間である、長崎～長崎芒塚間については、そのほとんどをトンネルで占められ、特に安全性に課題があることから、早期の4車線化事業に着手して頂きますよう併せてお願いいたします。</p>				
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承された。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時のリダンダンシー機能の確保、安全性の更なる向上など、4車線化の必要性は十分にある。 ・空港へのアクセスとして高速バスの利用が増加していることから重要な道路であり、4車線化する必要がある。 ・長崎バイパスにおいて無料化社会実験が行われた際、当該区間の交通量に大きな変化が見られなかったことから、長崎道と長崎バイパスでは使われ方が異なると言える。残された長崎～長崎芒塚についても4車線化の必要性は高い。 				
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、平成16年に暫定2車線として開通。 ・長崎南環状線の開通(平成23年)により、長崎道とのネットワークを形成。 				
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。 				
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。 				
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 				

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	大阪府道高速大和川線 <small>やまとがわせん</small>		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪府、堺市 阪神高速道路株式会社	
起終点	自：堺市堺区築港八幡町 <small>さかいしきいしくちこうやわたまち</small> 至：松原市三宅中 <small>まつばらしみやけなか</small>		延長	9.7km			
事業概要							
大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長 9.7km の自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と内陸部との結びつきを強化する路線である。							
H11年度事業化		H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)		H11年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費		4,501億円		事業進捗率		83%	
				供用済延長		0.6km	
計画交通量		21,600~33,500台/日					
費用便益 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成27年	
	(事業全体) 1.9 (残事業) 8.6	(残事業)/(事業全体) 1,060 / 5,328億円 〔事業費：673 / 4,909億円〕 〔維持管理費：387 / 419億円〕		(残事業)/(事業全体) 9,136 / 9,943億円 〔走行時間短縮便益：8,404 / 9,124億円〕 〔走行経費減少便益：612 / 682億円〕 〔交通事故減少便益：120 / 137億円〕			
感度分析の結果		残事業について感度分析を実施					
交通量変動		B/C=7.8~9.5 (交通量 ±10%)					
事業費変動		B/C=8.1~9.2 (事業費 ±10%)					
事業期間変動		B/C=8.4~8.8 (事業期間±1年)					
事業の効果等							
<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生（大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される） ・円滑なモビリティの確保（交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる） ・堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される。 							
関係する地方公共団体等の意見							
大阪府知事の意見：							
大和川線は都市再生環状道路の一部を形成する道路であり、大阪都心部の渋滞緩和に寄与するとともに、臨海部と内陸部の交通機能の向上により経済の活性化が図られるため、事業を継続すべきである。今後とも、事業費の縮減を図りつつ、早期の全線供用に向け、事業を推進されたい。							
大阪市長の意見：							
大和川線事業は、本市の同意のもと国の事業許可を得て進めている事業であり、大阪都市再生環状道路の一部を形成する大和川線が整備されることにより、都心部での交通混雑の緩和や市街地環境の改善に資するなどの機能を鑑みると、本市にとって重要な路線である。引き続き、周辺環境への配慮を行ったうえで、建設事業費の更なるコスト縮減に努めながら、早期供用に向けて事業を推進されたい。							
堺市長の意見：							
大和川線は「大阪都心部における新たな環状道路」の一部を担う道路であり、大阪南部地域において臨海部と内陸部が高速道路で直結され、東西方向一般道の交通混雑が大幅に緩和されるとともに、高速道路利用の利便性が大きく向上されることで、関西都市圏の社会経済活動の活性化に大きく寄与するものと期待されているため、大和川線事業は継続すべきである。今後、工事の安全確保や沿道の環境に配慮し、更なる事業進捗に努められたい。また、事業費の縮減についても、より一層鋭意努力されたい。							
事業評価監視委員会の意見							
「事業継続」とした対応方針（原案）を了承。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等							
堺臨海部において、堺浜地区に堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点（H24.4供用）が整備されたほか、大規模物流施設が相次いで開設されている。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
三宅西～三宅 JCT 間については、平成25年3月に供用済み。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
三宝～鉄砲については、来年度末完成に向け施設工事等を実施していく。							
鉄砲～三宅西については、引き続き街路事業と調整を行いながら、早期完成に向け事業進捗に努める。							
施設の構造や工法の変更等							
設計の精査及び工夫により、シールドトンネルでの耐火被覆材の省略や開削トンネルの壁厚のスリム化、シールド発生土の再生活用などのコスト縮減を図っている。							
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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。							

事業概要図

位置図



※未供用区間の JCT 名およびランプ名は仮称

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道336号 <small>えりひろ</small> 襟広防災	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自： <small>ほつかいどうほろいずみ</small> 北海道幌 泉郡えりも町字庶野 至： <small>ほつかいどうひろお</small> 北海道広尾郡広尾町字ツチウシ	延長	18.7 km		
事業概要					
<p>国道336号は、浦河町を起点とし、釧路市に至る延長約150kmの幹線道路である。 このうち襟広防災は、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等の通行規制区間、特殊通行規制区間及び危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、えりも町字庶野から広尾町ツチウシに至る延長18.7kmの事業である。</p>					
H2年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H3年度用地着手	
H2年度工事着手					
全体事業費	約854億円	事業進捗率	92%	供用済延長	16.7 km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度には、十勝沖地震及び宇遠別第1覆道の斜面崩落により、えりも町目黒地区（人口：146人）が約960時間に渡り孤立。 ・当該区間の防災面の課題は、えりも町及び広尾町の日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、えりも町及び広尾町からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・防災上の対策必要箇所が34箇所（落石・崩壊：16箇所、岩盤崩壊：16箇所、土石流：2箇所）、異常気象時の通行規制区間が2区間（連続雨量80mm・120mm）、特殊通行規制区間が1区間（落石・波浪・雪崩）存在し、早急な対策が必要。 （北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10）） ・「タニソ工区」のタニソトンネル及びトンネル前後区間には、高さ30m～100m程度の急崖斜面が連続しており、岩盤は風化の受けやすい岩質となっているため、早急な対策が必要。 （北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10）） ・新宝浜トンネルにおいて、想定より硬質な岩盤を確認。 （北海道開発局道路防災技術専門委員会H27.7） ・当初想定より岩盤が風化の影響を強く受けていた及び新たに落石が発生した法面箇所を確認。 （北海道開発局道路防災技術専門委員会H27.7） 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の対策必要箇所に対して、外力が大きく現道での対策が大規模となり困難であるため、災害要因の解消、現道交通への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、落石・崩壊、岩盤崩壊、土石流の危険区間を回避する別線トンネルの整備が妥当。 （北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10）） ・トンネル工において、適正な発破効果を発揮させるため、低振動破砕材の配置本数を見直すことは妥当。 （北海道開発局道路防災技術専門委員会（H27.7）） ・法面工において、地質調査時よりも岩盤が風化の影響を強く受けていたことへの対策工として、環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。また、H26.8の大雨による落石及びH27.2に岩盤崩壊が発生した法面については、緊急地表踏査の結果、対策工を見直すことは妥当。 （北海道開発局道路防災技術専門委員会（H27.7）） 					
事業の効果等				費用	
<ul style="list-style-type: none"> ○走行時間の短縮等（14億円（残事業＝1.5億円）） ○災害による被害の回避等（3.4億円（残事業＝0.28億円）） <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ○地域住民の不安感の解消（1,100億円（残事業＝1,100億円）） <ul style="list-style-type: none"> ・走行時の安心の確保・不安の解消 				（残事業）/（事業全体） 46/1,087億円 〔 事業費：46/1,089億円 維持管理費：0/-1.8億円 〕	

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：

広尾町など、1市16町2村の首長で構成される「北海道十勝圏活性化推進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

落石等による通行規制・特殊通行規制区間及び落石崩壊等の危険箇所の解消を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、より一層、効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針について、北海道開発局案を妥当と判断する。なお、道路事業の総事業費の設定に当たっては、当初調査の充実や地質変動リスクの適切な反映などについて検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・帯広・広尾自動車道が帯広JCT～忠類大樹ICまで開通
- ・北海道横断自動車道が千歳恵庭JCT～白糠ICまで開通
- ・市町村合併により、「幕別町」が誕生
- ・事前通行規制区間が連続雨量80mmから120mmに緩和
- ・十勝港 配合飼料コンビナートが本格稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に事業化、工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率92%となっている。

(平成27年3月末時点)

残事業の内容(新宝浜トンネル 2,462m)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

低振動破碎材の配置本数、法面対策範囲の変更及び旧道移管箇所の補修対策により事業費が増加している。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

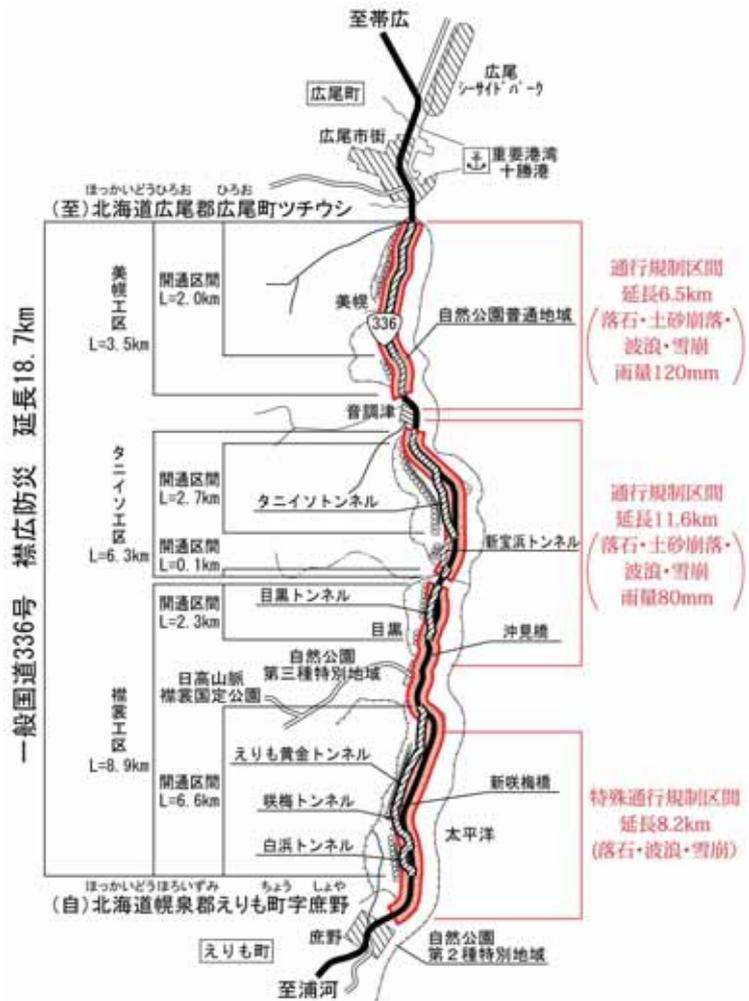
事業の必要性・重要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図

防災点検要対策箇所	
落石崩壊	16箇所
岩盤崩壊	16箇所
土石流	2箇所
特殊通行規制区間 (落石、波浪、雪崩)	8.2km
通行規制区間 (落石、土砂崩落、波浪、雪崩)	18.1km

防災点検要対策箇所：

凡例	
	再評価区間
	開通区間



- ※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。
- ※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。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道289号 八十里越	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点 自：新潟県三条市大字塩野淵 至：福島県南会津郡只見町大字叶津				延長 11.8km	
事業概要 一般国道289号八十里越は、通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした延長11.8kmの直轄権限代行による改築事業である。					
S61年度事業化	H1年度都市計画決定	H2年度用地着手	H元年度工事着手		
全体事業費	約635億円	事業進捗率	72%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・急峻な地形を極め日本有数の豪雪地帯でもある八十里越は、現在も19.1kmが通行不能区間となっている。 ・新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっており、災害による道路寸断により集落が孤立する恐れがある。 ・県立南会津病院（最寄りの第二次救急医療機関）で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院、県央基幹病院（計画）への搬送が必要となるが、最短ルートは国道252号には2箇所の事前通行規制区間や、冬期通行不能区間が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。 ・冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が生じており、三条市や只見町をはじめとする沿道市町村からも要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 					
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> ・急峻な地形を通過する、福島～新潟の県境間の現道区間は通行不能区間となっており、11.8kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。 					
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・避難路が確保され、集落孤立の危険性を解消。 ・新潟・福島両県の第2次緊急輸送路を接続しリダンダンシーの機能向上が図られ、通行止めによる日常生活や産業活動への影響を回避 ②救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・冬期における交通が確保されることで搬送が天候に左右されず、救命救急体制が向上 ③国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 <ul style="list-style-type: none"> ・只見町から三条市間の所要時間が78分（約50%）短縮 ・通年のアクセスが確保され交流が促進 			費用 （残事業） / （事業全体） 145 / 768億円 事業費：133 / 756億円 維持管理費：11 / 11億円		
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： 三条市や只見町をはじめとする、国道289号沿道市町村（4市6町3村）で構成される国道289号線建設期成同盟会から整備促進要望を受けている。					
福島県知事の意見： 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期完成に努めてください。					
新潟県知事の意見： 地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。					

事業評価監視委員会の意見

- ・ 審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・ 当該道路の沿線市町村は、少子高齢化及び過疎化が顕著であり、交流人口及び定住人口の増加を図ることが課題となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和61年度に事業化、用地進捗率90%、事業進捗率72%（平成27年3月末時点）
残事業の内容（全区間において工事推進（延長11.8km、うち概成済区間は 6.2km）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 引き続き、全線完成開通を目指し事業を推進する。
- ・ また、繁殖が確認されている猛禽類について、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 切土及びトンネル掘削残土を事業区間内で使用するなどコスト縮減に努めている。
- ・ また施工にあたっては新技術の活用により、コスト縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※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。
※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。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道113号 鷹ノ巣道路 <small>たかのすどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県岩船郡関川村大字下川口 至：新潟県岩船郡関川村大字片貝 <small>いわふね せきかわ おおあさしもかわぐち いわふね せきかわ おおあさかたかい</small>	延長	5.0km		
事業概要	一般国道113号鷹ノ巣道路は地域高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長5.0kmの道路事業である。				
H9年度事業化	都市計画決定なし	H13年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約 190億円	事業進捗率	34%	供用済延長	0km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> 関川村内の一般国道113号は、山間部を通過する代替路の無い県道であり、冠水や災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられる。 昭和59年度には融雪を起因とする地すべり災害で約106時間にわたり全面通行止めとなり、近年では平成23年度に集中豪雨に伴う冠水による通行止めが発生。 当該区間の防災面の課題は、沿線住民の日常生活や経済活動、そして救命救急活動を営む上で重大な障害や不安要素となっており、関川村をはじめとする関係市町村からも改善要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	現道は一級河川荒川とJR米坂線に挟まれていることや、現道対策は大規模な法面対策が必要となる等、課題が多いため、5.0kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ①災害に強い道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> 大幅な迂回が解消し、第1次緊急輸送道路として緊急時のアクセス信頼性向上が期待できる。 ②孤立集落の解消・経済活動停止の回避 <ul style="list-style-type: none"> 住民の安全で安心な暮らしが確保され、また、沿線観光施設の営業が維持されることで、災害時の社会的損失減少が期待できる。 ③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 県境を越えて出産や人工透析などのために通院する山形県小国町住民の移動時間短縮及び安全性確保が期待できる。 ④冬期交通障害の回避 <ul style="list-style-type: none"> 急勾配や急カーブなど線形不良区間を回避することで、冬期においても安定的な交通機能の確保が期待できる。 	費用	(残事業) / (事業全体)		
		123/196億円	<ul style="list-style-type: none"> 事業費：102/174億円 維持管理費：21/21億円 		
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： 関川村をはじめとする関係6市6町2村より事業促進の要望を受けている</p> <p>知事の意見： 地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。</p>				
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」は妥当である。				
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC～朝日まほろばICが平成23年3月までに開通済み。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成9年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率34%（平成27年3月末時点）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	関川村大字下川口～同村大字片貝間（延長5.0km）について、早期完成2車線の開通を目指して事業を推進する。				

施設の構造や工法の変更等

- ・ 1号橋梁付近について、用地買収完了後より本線部の地質調査に着手した結果、橋脚施工箇所において、巨礫層が深部にまで存在していることが判明したため、追加の地質調査と解析を実施した。その結果、大規模地震時において不安定となる巨礫層を含む周辺地盤に対応するため、橋脚を「鞘管構造」とし、橋台位置を変更（延長145m→190m）すると共に集水井などの対策工を実施することとした。また、本線に影響する地すべりブロック対策として抑止杭工を追加した。
- ・ 大内湊地区において、用地難航箇所の地質調査が未了であったことから、用地難航者との調整後、詳細地質調査を実施した結果、軟弱層があることが判明し、地盤改良工が必要となった。
- ・ 4号橋梁から5号橋梁間において、切土案（土石流対策併用）とトンネル案を比較検討し、異常気象時における被災リスクの小さいトンネル案に変更した。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※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。

※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。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道253号 <small>はっかとうげどうろ</small> 八箇峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県十日町市八箇 <small>とおかまち はっか</small> 至：新潟県南魚沼市余川 <small>みなみうおぬま よかわ</small>	延長	9.7 km		
事業概要 一般国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を形成し、通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消、十日町市・南魚沼市間の連携強化及び地域振興支援などを目的とした延長9.7kmの直轄権限代行による道路事業である。					
H12年度事業化		H1年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H12年度工事着手					
全体事業費	約503億円	事業進捗率	76%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題 ・十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、線形不良区間が連続しており、冬期間をはじめとし大型車通行に支障が生じている。 ・連続雨量80mmで通行止めとなる区間が存在するほか、道路災害や雪崩等による通行止めが発生している。（平成23年7月新潟・福島豪雨では約224時間の全面通行止め、約3210時間の片側交互通行規制が発生）。 ・通行止めが発生した場合大幅な迂回が必要となり、物流や地域生活に多大な影響を及ぼすことから、抜本的な対策が求められており、十日町市、南魚沼市からも要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。					
課題を踏まえた対策・事業内容 ・現道は急峻な地形にあり、全線での現道対策は大規模な改築工事が必要となる等、課題が多いため、9.7kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。					
事業の効果等 ①緊急輸送道路ネットワークの強化 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制に伴う通行止め等を回避し、信頼性の高い緊急輸送道路として災害時の緊急活動等を支援 ②日常生活を支える道路として機能 ・線形不良区間を解消するとともに通行止めによる迂回を回避 ③冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降雪・積雪・凍結の影響による通行規制や雪庇除去に伴う片側交互通行規制を回避 ④第三次医療機関へのアクセス向上 ・第三次医療施設（魚沼基幹病院）の60分圏カバー人口が約2,300人増加			費用 （残事業）/（事業全体） 108/547億円 事業費：96/535億円 維持管理費：11/11億円		
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： 十日町市や南魚沼市など2市2町等で構成される上越魚沼地域振興快速道路「十日町・六日町間」整備推進連絡協議会より要望を受けている。 知事の意見： 地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。					

事業評価監視委員会の意見

- ・ 審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・ 地域医療の高度化に向けて第三次救急医療施設「魚沼基幹病院」がH27年6月に開院。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に事業化、用地進捗率73%、事業進捗率76%（平成27年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）の約6.6kmについては、平成29年度開通に向け事業を推進するとともに、引き続き残りの事業区間についても事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 切土及びトンネル掘削残土を事業区間内で使用するなどコスト縮減に努めている。
- ・ また施工にあたっては新技術の活用により、コスト縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※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。

※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。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道41号 <small>いのたににれはら</small> 猪谷榆原道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県富山市猪谷 <small>とやましいのたに</small> 至：富山県富山市榆原 <small>とやましにれはら</small>	延長	7.4km		
事業概要					
一般国道41号猪谷榆原道路は、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワーク形成、事前通行規制区間（連続雨量120mm）の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。					
H9年度事業化	H1年度都市計画決定	H13年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約320億円	事業進捗率	70%	供用済延長	5.8km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・富山県の第一次緊急通行確保路線に指定されているものの、事前通行規制区間（延長3.6km）を抱え、年平均0.9回（48時間）の通行規制が発生しているほか、防災点検箇所も多く点在する。 ・特別豪雪地帯に指定され、冬期の降雪・積雪により、登坂不能（過去11年間で22件：年平均2.1件）や大型車のスリップ事故による車線閉塞などの冬期交通障害が発生している。 ・国道41号や神通川対岸の（一）東猪谷富山線（災害や雨量規制により全面通行止めが発生）で災害や通行規制が発生した場合、規制区間に囲まれ、富山市内でも高齢化が進んでいる沿線集落の孤立化が懸念される。 ・生活・観光道路として機能する国道41号に対して、道路利用者は様々な不安を抱えている。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・事前通行規制区間等を回避するため、現道のうち4.6km区間を別線整備（橋梁により神通川右岸へのバイパス整備） ・現道が存在する左岸は、神通川とJR高山線に挟まれているほか、現道両脇には急峻な斜面が連続しており、左岸側で整備する場合は大規模なトンネル整備が必要となることから、一部右岸へのバイパス整備とした。 					
事業の効果等				費用	
①災害に強いネットワークの形成 ・事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成。				（残事業）/（事業全体） 88 / 377 億円 〔 事業費：81 / 350 億円 維持管理費：7.0 / 27 億円 〕	
②冬期交通障害の解消 ・現道の急勾配区間を回避し、堆雪幅に必要な幅員も確保されることで、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保。					
③孤立集落の解消 ・通行規制時の迂回路が形成されることで、周辺に点在する集落における孤立化の懸念が解消し、安全・安心な暮らしが確保。					
④広域ネットワークとしての機能向上 ・飛騨地域とのアクセスが便利になるなど、広域ネットワークとしての機能が向上。					
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： 富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜両県から整備促進の要望を受けている。					
知事の意見： 事業継続に同意する。 なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発揮されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
事業採択より再評価実施までの周辺環境変化等					
平成17年4月に旧富山市、細入村が富山市として合併。 平成20年7月に東海北陸自動車道が飛騨清見IC～白川郷ICの開通により全線開通。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率70%（平成27年3月末時点）

平成22年度：富山市 庵谷～同市 榎原間 延長3.0km（2/2）部分開通

残事業の内容：富山市 猪谷～同市 片掛間 延長1.6kmの完成2車線整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間である富山市猪谷から片掛間（延長1.6km）について、早期の完成2車線開通を目指して、猪谷橋（仮称）の整備や猪谷地区改良工事（工事用道路）等を推進する。

施設の構造や工法の変更等

猪谷橋における地質条件の変更に伴う基礎形状の増大
片掛橋における地質条件の変更に伴う基礎形状の増大
新技術の積極的な活用によるコスト縮減

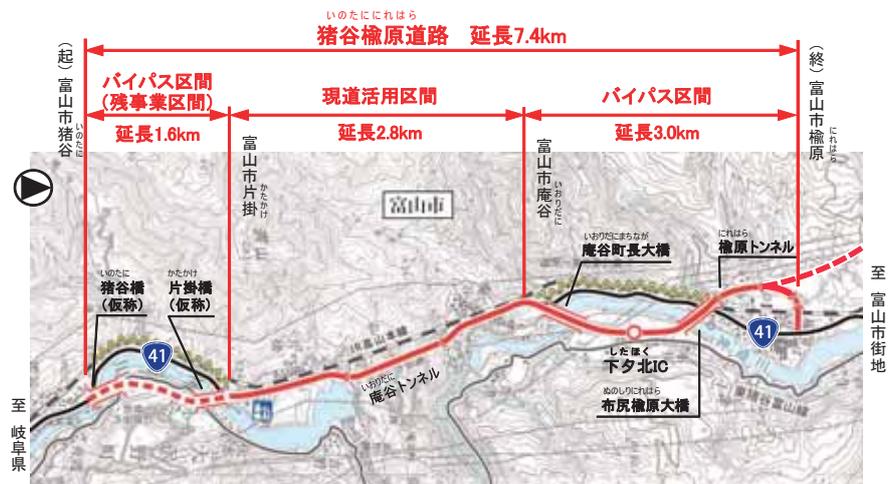
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



- ※1 事業の効果に配慮している金額は、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。
- ※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。

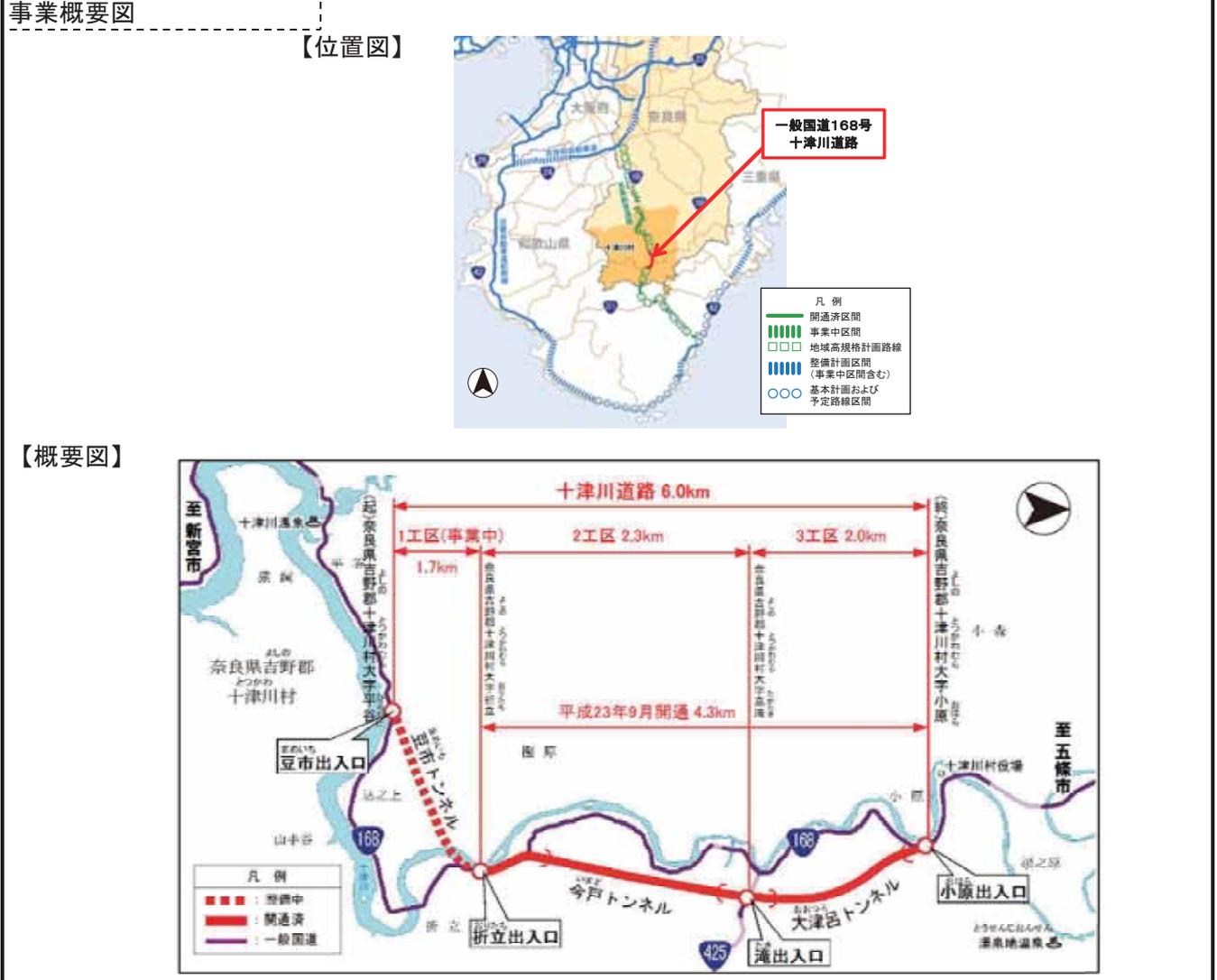
再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道168号 ^{とつかわ} 十津川道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：奈良県吉野郡 ^{よしの} 十津川村 ^{とつかわむら} 大字 ^{ひらだに} 平谷 至：奈良県吉野郡 ^{よしの} 十津川村 ^{とつかわむら} 大字 ^{おはら} 小原		延長 6.0km
事業概要 一般国道168号五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。 一般国道168号十津川道路は、五條新宮道路の一部を構成するとともに、通行止めによる迂回の回避等を目的に計画された道路である。		
H8年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H12年度用地着手
H14年度工事着手		
全体事業費	約306億円	事業進捗率
		77%
		供用済延長
		4.3km
地域の防災面の課題 ・平成23年の台風12号による紀伊半島大水害で、折立地区において、土砂崩落及び落橋が発生し長期間の通行止めが発生。 ・国道168号の十津川村平谷～小原間では、毎年のように通行止めが発生しており、過去10年間（H17～H26）で約2,600時間（延べ68回）の全面通行止めが発生。		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・十津川道路の整備により、土砂崩落等による通行止めを回避するとともに、通行止めに伴う経済損失の軽減、通行止め時の村外通院患者の負担軽減等の効果が期待されることから、トンネルおよび橋梁による別線整備で計画。 ・当該区間は急峻な地形で線形不良区間や防災点検要対策箇所が多く存在するため、現道拡幅のみでは課題を解消できない。		
事業の効果等 ①災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等 427億円（残事業69億円） ②災害による被害の回避 ・安定した通学交通の確保 ・通行止めに伴う大幅な迂回を回避 ・救急医療施設へのアクセス向上	費用 (残事業) / (事業全体) 60 / 346億円 〔 事業費： 59 / 341億円 維持管理費： 1.6 / 5.8億円 〕	
関係する地方公共団体等の意見 奈良県知事の意見： 一般国道168号十津川道路は、地域高規格道路五條新宮道路の一部を構成し、「命の道」として、紀伊半島全体の強靱化を図るとともに、南部地域の観光や林業の振興といった地方創生に資する特に重要な幹線道路です。 平成23年9月の紀伊半島大水害時では、地域高規格道路として整備された十津川道路は被害がなく、支援物資の輸送など、「命の道」として活躍したことや、これまでの十津川道路を含む五條新宮道路の整備により、十津川村の観光客数や林家数が増加していることから、十津川道路を早期に整備することで、紀伊半島全体の強靱化が図られ、併せて、さらなる観光や林業の振興が期待できます。 本県としても、阪本工区、辻堂バイパス、川津道路の整備を鋭意進めているところであり、十津川道路の事業継続は必要不可欠です。 以上のことから、対応方針（案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道168号十津川道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
平成23年9月3日、台風12号による紀伊半島大水害により道路崩壊や折立橋落橋で国道168号が不通となり、救援・救助活動に大きく支障。 平成23年9月6日に十津川道路（折立～小原間）を早期開通することにより、孤立地域の解消、支援物資の輸送や緊急車両の交通確保等に貢献。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成18年度に事業化、用地進捗率：100%、事業進捗率：77%（平成27年3月末時点）。 平成23年9月に折立～小原区間4.3kmが開通。 残事業の内容（トンネル工事、橋梁工事、改良工事）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。	
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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。



- ※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。
- ※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。