

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名：北海道縦貫自動車道 <small>ななえ おおぬま</small> 七飯～大沼	事業区分：高速自動車国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局			
起終点：自： <small>ほっかいどうかめだ ななえ にやま</small> 北海道亀田郡七飯町仁山 至： <small>ほっかいどうかやべ もり あかいがわ</small> 北海道茅部郡森町赤井川	延長：10.0 km				
<b>事業概要</b> 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、重要港湾函館港及び拠点空港函館空港への物流効率化等の支援を目的とした延長10kmの事業である。					
H17年度事業化	H一年度都市計画決定	H17年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約914億円	事業進捗率	11%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,600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) 600/702億円 (事業費：584/686億円) (維持管理費：16/16億円)	総便益 (残事業/事業全体) 843/843億円 (走行時間短縮便益：721/721億円) (走行経費減少便益：95/95億円) (交通事故減少便益：27/27億円)	基準年 平成26年	
	(残事業) 1.4				
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.05～1.4（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.2～1.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=1.3～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±2年）					
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果					
①主要都市間の利便性向上 ・札幌市と函館市との所要時間が夏期で4分（冬期は5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交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上 ・並行現道区間の交通が当該道路に転換することで、現道の交通渋滞及び死傷事故の削減が見込まれ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。					
③物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・森町砂原から函館港までの所要時間が夏期で7分短縮され、道外へ出荷されるマグロ（約410t/年）の流通利便性向上が期待される。					
<農産品の流通利便性向上> ・七飯町や北斗市から道央方面までの輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、道央方面に出荷される農産品（ほうれんそう 約850t/年、長ねぎ 約1,450t/年）の流通利便性向上が期待される。					
<軽種馬の流通利便性向上> ・日高・胆振地域から函館港への輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、軽種馬（約5,000頭/年）の流通利便性向上が期待される。					
④救急搬送の安定性向上 ・周辺4町から函館市までの所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。					
⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道5号の代替路が確保され、迅速な救急活動、救援物資等、災害時の緊急輸送ルートが強化される。					

⑥主要な観光地への利便性向上

- ・函館市と道央方面及び新幹線駅とを結ぶ安定性及び快適性の高い高速ネットワークの拡充が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦高速バスの利便性向上

- ・札幌～函館間の所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、都市間高速バスの利便性向上が期待される。

⑧拠点空港函館空港への利便性向上

- ・大沼公園から函館空港への所要時間が夏期で2分短縮され、函館空港への利便性向上が期待される。

⑨CO<sub>2</sub>排出量の削減

- ・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量6,927(t-CO<sub>2</sub>/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：

函館市など2市16町の首長等で構成される「北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会」等から、早期整備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道央圏と道南圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるほか、新函館北斗駅へのアクセスが強化されるなど、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ありません。

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、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が七飯藤城IC～函館ICまで開通
- ・函館・江差自動車道が函館IC～北斗茂辺地ICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道が八雲IC～大沼公園ICまで開通
- ・函館新外環状道路が函館IC～赤川ICまで開通
- ・国道278号尾札部道路が函館市尾札部町～函館市豊崎町まで開通
- ・国道278号鹿部道路が全線開通
- ・市町村合併により、「函館市」「森町」「八雲町」「北斗市」が誕生
- ・シーニックバイウェイ北海道の指定ルート「函館・大沼・噴火湾ルート」「どうなん・追分シーニックバイウェイルート」に認定
- ・函館空港新ターミナルビル開業
- ・平成27年度末北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に事業化、用地補償着手され、用地進捗率97%、事業進捗率11%となっている。（平成29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

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名：北海道縦貫自動車道 <small>しべつけんぶち なよる</small> 士別剣淵～名寄	事業区分：高速自動車 国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局		
起終点：自：北海道 <small>しべつ みなみまちひがし</small> 士別市南町東 至：北海道 <small>なよる ほうえい</small> 名寄市字豊栄	延長  24.0km			
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした延長24.0kmの事業である。				
H15年度事業化      H一年度都市計画決定      H19年度用地補償着手      H19年度工事着手				
全体事業費      約337億円      事業進捗率      57%      供用済延長      0.0km				
計画交通量      3,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.1  (残事業) 2.7	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 173/427億円 (事業費：100/353億円) 維持管理費：73/73億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 470/470億円 (走行時間短縮便益：377/377億円) (走行経費減少便益：64/64億円) (交通事故減少便益：29/29億円)	基準年： 平成29年
感度分析の結果      事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.96～1.3（交通量±10%）      【残事業】交通量：B/C=2.4～3.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%）      事業費：B/C=2.5～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±20%）      事業期間：B/C=2.6～2.7（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 ・旭川市と稚内市間の所要時間が夏期で12分（冬期は15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救急搬送の安定性向上 ・宗谷管内及び上川北部地区から旭川市までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の迅速性及び安定性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・宗谷管内から道内外へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 <乳製品の流通利便性向上> ・宗谷管内で生産された乳製品の流通利便性向上が期待される。 <青果物の流通利便性向上> ・名寄市等から道外へ出荷されるアスパラガス及びかぼちゃの流通利便性向上が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・並行現道の通過交通の分散化が見込まれ、交通事故の減少など道路交通の安全性が期待される。 ⑤観光地への利便性向上 ・道北圏の主要な観光地への利便性が向上し、圏域間の観光地群のネットワーク化が図られ、インバウンド誘客等による広域観光の活性化が期待される。 ⑥日常生活の利便性向上 ・上川北部地域から旭川市への所要時間が短縮され、地域住民の日常生活の利便性向上が期待される。 ⑦地域プロジェクト推進の支援 ・冬季スポーツ合宿及び大会時の名寄市への所要時間の短縮や利便性向上が図られ、地域プロジェクトの推進を支援。 ⑧CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量2,304(t-CO <sub>2</sub> /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：

名寄市、旭川市など7市4町の首長等で構成される「北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会」等から、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道央圏と道北圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や高次医療施設へのアクセスの向上が図られるなど、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ありません。

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、より一層の徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

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9年11月 名寄美深道路 名寄IC～名寄北IC開通
- ・平成15年3月 名寄美深道路 名寄北IC～智恵文南入口開通
- ・平成15年10月 北海道縦貫自動車道 和寒IC～士別剣淵IC開通
- ・平成16年11月 豊富バイパス 豊富サロベツIC～豊富北IC開通
- ・平成17年9月 士別市、朝日町が合併し、士別市が誕生
- ・平成18年3月 枝幸町、歌登町が合併し、枝幸町が誕生
- ・平成18年3月 名寄市、風連町が合併し、名寄市が誕生
- ・平成18年11月 名寄美深道路 智恵文南入口～智恵文IC開通
- ・平成22年3月 名寄美深道路 智恵文IC～美深IC開通
- ・平成22年3月 幌富バイパス 幌延IC～豊富サロベツIC開通
- ・平成25年3月 名寄美深道路 美深IC～美深北IC開通
- ・平成25年6月 シーニックバイウエイ北海道「天塩川流域ミュージアムパークウェイ(候補ルート)」登録
- ・平成28年6月 広域観光周遊ルート形成計画「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」認定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率54%、事業進捗率57%となっている。

(平成29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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

切土法面保護工、舗装工等の見直し。引き続きコスト縮減対策に取り組んでいく。

対応方針

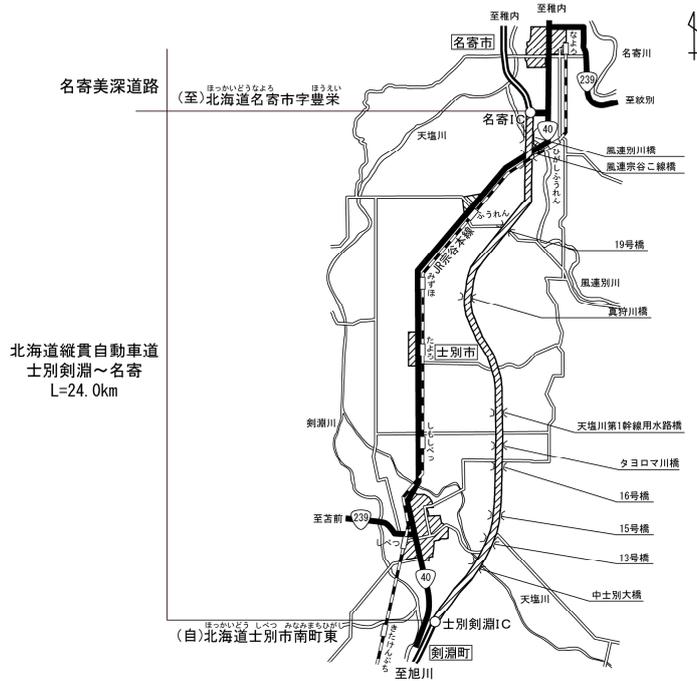
事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

# 事業概要図

凡 例	
	開 通 区 間
	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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 北海道横断自動車道 根室線 <small>ほんべつ くしろ</small> 本別～釧路	<b>事業区分</b> 高速自動車国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局															
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどうなかがわ</small> 北海道中川郡本別町 共栄 至： <small>ほっかいどうくしろ つるの</small> 北海道釧路市鶴野	<b>延長</b> 65.0 km																
<b>事業概要</b> 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694kmの高速自動車国道である。 このうち本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧根圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした、本別インターチェンジから釧路西インターチェンジに至る延長65.0kmの事業である。																	
H15年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H16年度用地着手															
<b>全体事業費</b> 約2,162億円		<b>事業進捗率</b> 88%															
<b>計画交通量</b> 5,400～6,000台/日		<b>供用済延長</b> 48.0 km															
<b>費用対効果分析結果</b>	<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> <td style="text-align: center;">1.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">7.7</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.3	(残事業)	7.7		<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> <td style="text-align: center;">291/2,335億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">235/2,217億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">56/118億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	291/2,335億円	(事業費)	235/2,217億円		(維持管理費)	56/118億円	
B/C	(事業全体)	1.3															
(残事業)	7.7																
総費用	(残事業)/(事業全体)	291/2,335億円															
(事業費)	235/2,217億円																
(維持管理費)	56/118億円																
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 2,229/3,128億円 (走行時間短縮便益：1,843/2,575億円) (走行経費減少便益：300/424億円) (交通事故減少便益：86/129億円)		<b>基準年</b> 平成26年															
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（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%）																	
<b>【残事業】交通量</b> ：B/C=6.6～8.7（交通量±10%） 事業費：B/C=7.0～8.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=7.3～7.9（事業期間±20%）																	
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果																	
①主要都市間の利便性向上 ・釧路市から札幌市までの所要時間が夏期で47分（冬期は72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災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や津波時の緊急避難道路としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。																	
③国際コンテナの物流効率化 ・狭小トンネルや線形不良区間を回避した国際コンテナの輸送が可能となるほか、釧路港と帯広市間の所要時間が夏期で45分（冬期は67分）短縮され、釧路港との物流効率化が期待される。																	
④水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず、苫小牧港、小樽港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：12.5万t/年）の流通利便性向上が期待される。																	
⑤石油製品の流通利便性向上 ・釧路港から十勝方面までの所要時間が夏期で41分（冬期は60分）短縮され、石油製品の流通利便性向上が期待される。																	
⑥救急搬送の安定性向上 ・帯広と釧路の血液センター間の所要時間が夏期で13分（冬期は48分）短縮されるなど、救急搬送及び血液輸送の安定性向上が期待される。																	
⑦主要な観光地への利便性向上 ・道央圏との所要時間が夏期で43分（冬期は63分）短縮され、主要な観光地への利便性向上が期待される。																	
⑧CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量33,643（t-CO <sub>2</sub> /年）の削減が期待される。																	



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名：北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見 <small>あしよろ きたみ</small>	事業区分：高速自動車 国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自：北海道中川郡本別町西仙美里 <small>なかがわ ほんべつ にしせんびり</small> 至：北海道北見市北上 <small>きたみ きたがみ</small>		延長：79.0 km
事業概要：北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して根室市・網走市に至る延長約694 kmの高速自動車国道である。 このうち足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央圏・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした、足寄インターチェンジから北見西インターチェンジに至る延長79.0 kmの事業である。		
H15年度事業化	H一年度都市計画決定	H17年度用地補償着手
H18年度工事着手		
全体事業費	約1072億円	事業進捗率
計画交通量	3,700～4,700台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.1 (残事業) 1.6 総費用：(残事業)/(事業全体) 727/1,031億円 (事業費：599/903億円) (維持管理費：128/128億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 1,134/1,134億円 (走行時間短縮便益：889/889億円) (走行経費減少便益：177/177億円) (交通事故減少便益：69/69億円)
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.003～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03～1.2(事業期間±20%)	
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=1.4～1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.7(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 ・帯広市と北見市間の所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮し、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救急搬送の安定性向上 ・陸別町から北見赤十字病院(第3次医療施設)までの所要時間が夏期で14分(冬期は20分)短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。		
③農産物の流通利便性向上 ・北見市から苫小牧港及び十勝港までの所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮されるなど、農産物(ばれいしょ59.6千t/年、たまねぎ35.6千t/年)の流通利便性向上が期待される。		
④十勝産飼料の流通利便性向上 ・十勝産飼料のオホーツク地域等への出荷拡大等が期待される。		
⑤日常生活圏中心都市への利便性向上 ・北見市や帯広市への所要時間が短縮し、日常生活圏中心都市への利便性向上が期待される。		
⑥観光地への利便性向上 ・道東観光の主要ルートとして、知床五湖やオホーツク流氷館等へのアクセス性向上が期待される。		
⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・内陸部の道路網が強化され、道路やネットワークの多重性が確保されることで、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。		
⑧CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量3,816(t-CO <sub>2</sub> /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：

北見市を始めとする1市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会」等から、早期整備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オホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、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ありません。

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、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、着手済み区間の早期完成を図るとともに、「当面着工しない区間（足寄～陸別町陸別）」にも早期に着手するようお願いいたします。

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

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18年に「緊急に整備すべき区間」を設定し、事業を進めている。

平成26年に整備計画が変更され、陸別町陸別～陸別町小利別間の事業を再開。

[事業化以降の周辺地域の社会情勢の変化]

[高速交通ネットワークの整備]

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 池田IC～足寄IC開通
- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 本別JCT～本別IC開通
- ・平成19年10月 北海道横断自動車道 トマムIC～十勝清水IC開通
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC開通
- ・平成25年 3月 北見道路 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成25年12月 北見道路 北見北上IC、北見川東IC追加IC開通
- ・平成27年 3月 北海道横断自動車道 浦幌IC～白糠IC開通
- ・平成27年11月 北海道横断自動車道 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成28年 3月 北海道横断自動車道 白糠IC～阿寒IC開通
- ・平成28年 3月 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道 陸別小利別～訓子府IC開通

[市町村合併の状況]

- ・平成17年10月 釧路市、阿寒町及び音別町が合併し、釧路市が誕生
- ・平成18年 3月 北見市、端野町、留辺蘂町及び常呂町が合併し、北見市が誕生
- ・平成18年 3月 女満別町及び東藻琴町が合併し、大空町が誕生

[公共交通の状況]

- ・平成18年 4月 ふるさと銀河線（池田～北見間）廃線

[その他]

- ・平成21年 5月 シーニックバイウェイ北海道  
「十勝シーニックバイウェイ 十勝平野・山麓ルート」指定

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61%、事業進捗率58%となっている。（平成29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。

<足寄IC～陸別IC>

事業の着手に至っていない。

「工事は、北海道足寄郡足寄町から同郡陸別町陸別までの区間について、当面行わない。」とされている。

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行く。

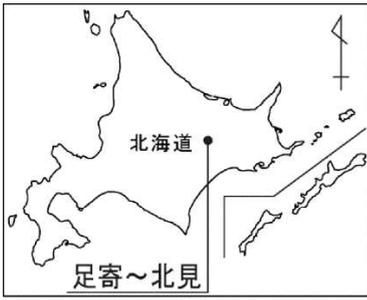
対応方針

事業継続

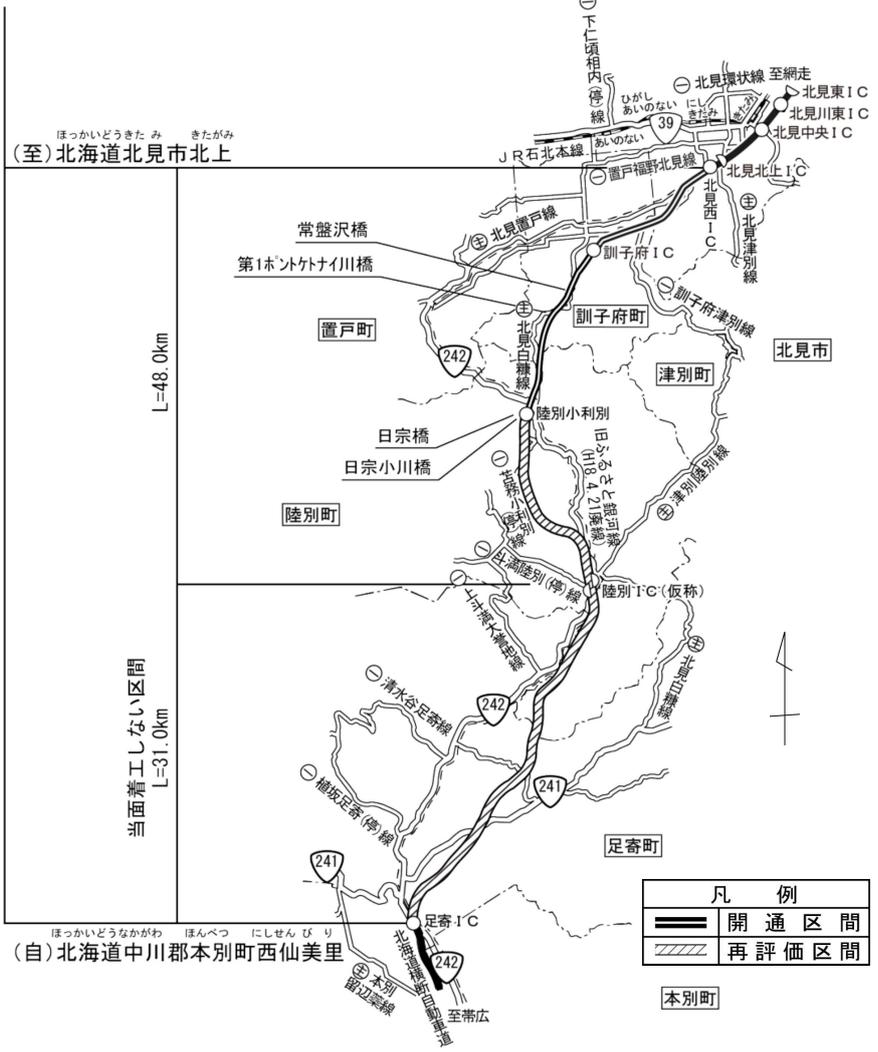
対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



北見道路  
北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見 L=79.0km



※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名 <small>くしろ なかしべつ</small> 釧路中標津道路（一般国道272号） <small>かみべつぼ</small> 上別保道路	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>ほっかいどうくしろ くしろちようかみべつぼ</small> 北海道釧路郡釧路町上別保 至： <small>ほっかいどうかわかみ しべちやちよう あれきない</small> 北海道川上郡標茶町阿歴内	延長  7.8 km			
事業概要： 釧路中標津道路上別保道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害及び交通事故の低減を図り、道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長7.8kmの地域高規格道路である。				
H19年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地着手	H21年度工事着手	
全体事業費	約53億円	事業進捗率	93%	
計画交通量	6,100～7,600台/日		供用済延長	1.2km
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (残事業) 3.9	総費用： (残事業)/(事業全体) 21/82億円 (事業費：1.6/60億円) (維持管理費：19/23億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 82/116億円 (走行時間短縮便益：64/87億円) (走行経費減少便益：10/19億円) (交通事故減少便益：7.6/10億円)	基準年： 平成29年
感度分析の結果：事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.7（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=3.2～4.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=3.9～4.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.9～3.9（事業期間±20%）				
事業の必要性及び効果等 ①主要都市間の利便性向上 ・急カーブ（11か所）、急勾配（3か所）の線形不良区間を解消するとともに、釧路市と中標津町との所要時間が冬期で4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道路交通の安全性向上 ・急カーブ（11か所）、急勾配（3か所）の線形不良区間が解消されることで、道路交通の安全性向上が期待される。 ③地吹雪に起因する交通障害の緩和 ・既存林の活用等から地吹雪の発生が軽減され、地吹雪に起因する交通障害の緩和が期待される。 ④物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から道外へ出荷される水産品（さけ・するめい）か：3.0万t/年）の流通利便性向上が期待される。 <生乳の流通利便性向上> ・釧路港や苫小牧港、小樽港から道外へ出荷される生乳（5.8万t/年）の流通利便性向上が期待される。 ⑤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。 ⑥災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害により被災した地域からの迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,439（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：

釧路市など1市6町1村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等から早期整備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近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化や物流効率化の支援、地吹雪による視程障害、交通事故低減による定時性や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ありません。

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、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が本別IC～阿寒IC、訓子府IC～北見西ICまで開通
- ・国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線を含む）
- ・国道272号 上別保道路 部分開通（L=1.2km）
- ・釧路市及び弟子屈町が「水のカムイ観光圏」に認定、道東地域が広域観光周遊ルートに認定、釧路市が観光光国ショーケースに認定、阿寒国立公園が国立公園満喫プロジェクトを策定
- ・釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）及び特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、平成21年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率93%となっている。（平成29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。

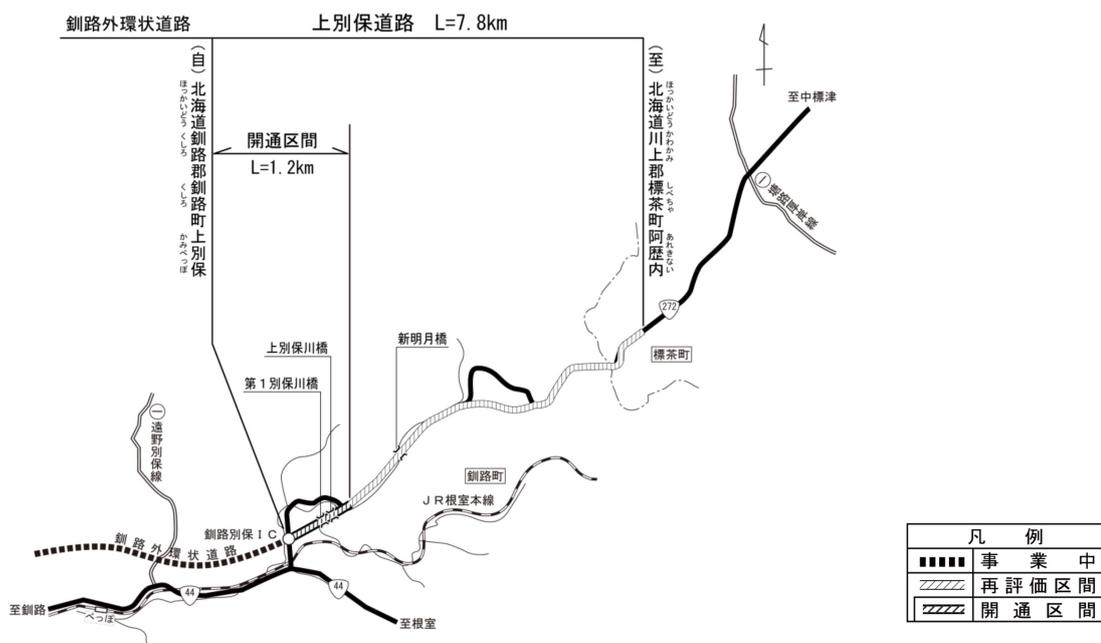
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

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30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名 <small>えんがるきたみ</small> 遠軽北見道路（一般国道333号） <small>いくたはら</small> 生田原道路	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>ほつかいどうもんべつ</small> 北海道紋別郡遠軽町 <small>えんがるちよういくたはらみずほ</small> 生田原水穂 至： <small>ほつかいどうもんべつ</small> 北海道紋別郡遠軽町 <small>えんがるちよういくたはらあさひの</small> 生田原旭野		延長 5.7 km			
事業概要 遠軽北見道路は、遠軽町を起点とし、北見市に至る延長約60kmの地域高規格道路である。 このうち生田原道路は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした、遠軽町生田原水穂から生田原旭野に至る延長5.7kmの事業である。					
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地補償着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約120億円	事業進捗率	約23%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (残事業) 1.9	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87/120億円 (事業費：73/106億円) (維持管理費：14/14億円)	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 164/164億円 (走行時間短縮便益：135/135億円) (走行経費減少便益：20/20億円) (交通事故減少便益：9.1/9.1億円)	基準年： 平成29年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.5(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=1.7~2.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9(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 ・北見市と旭川市間の所要時間が短縮され、交通量の転換が図られるとともに、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水産物の流通利便性向上 ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、道央や道外の大消費地への水産物の流通利便性向上が期待される。 ③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ることで、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・交通が転換することで通過交通が減少し、事故の減少や市街地の安全性向上が期待される。 ⑤災害時の農水産物出荷ルートの確保 ・確実性の高い輸送ルートが強化されることで、道央や道外への農水産物物流における災害に強い出荷ルートが確保される。 ⑥日常生活の利便性向上 ・北見市及び遠軽町へのアクセスが向上し、地域住民の日常生活における利便性向上が期待される。 ⑦観光地への利便性向上 ・北見、網走及び知床方面へのアクセスの向上並びに都市間バスの快適性及び安全性向上が図られ、観光地への利便性向上が期待される。 ⑧CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量825(t-CO <sub>2</sub> /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： 北見市を始めとする1市2町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等から、早期整備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近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化や物流効率化の支援、交通事故低減による安全性の向上が図れ、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ありません。

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、より一層の徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

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21年 3月 一般国道333号 新佐呂間トンネル開通
- ・平成21年10月 上湧別町及び旧湧別町が合併し、湧別町が誕生
- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成25年 3月 北見道路 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成27年11月 十勝オホーツク自動車道 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成29年 3月 旭川・紋別自動車道 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀨IC開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率約28%、事業進捗率約23%となっている。

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

切土法面対策、土配計画の見直し及び不良土対策による工法等の変更。引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

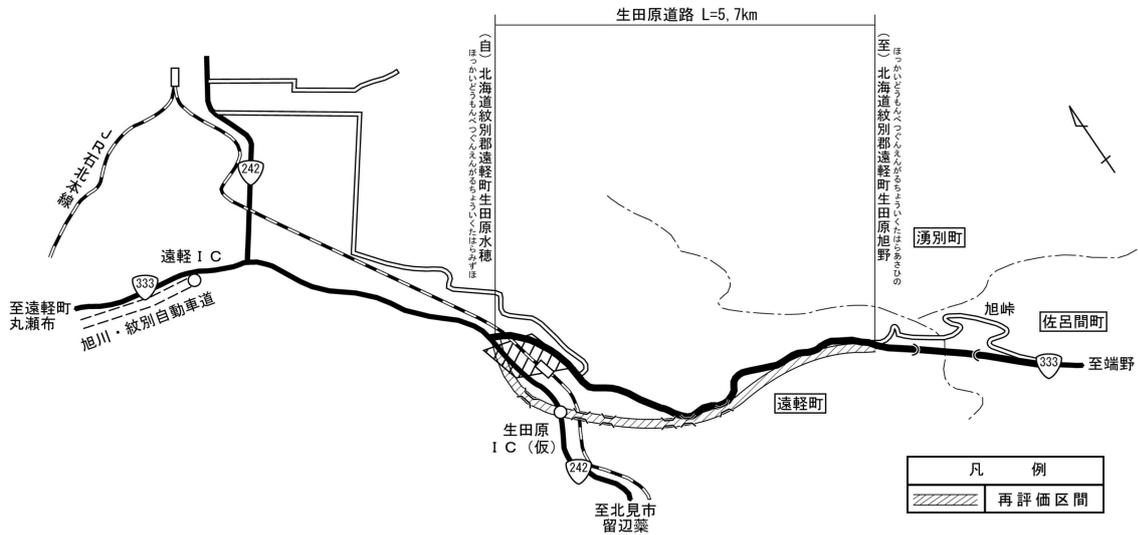
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道12号 <small>みねのぶ</small> 峰延道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどういわみざわ おかやまちょう</small> 北海道岩見沢市岡山町 至： <small>ほっかいどうびばい しんとくちょう</small> 北海道美唄市進徳町		<b>延長</b>  6.3 km
<b>事業概要</b> 一般国道12号は、札幌市を起点とし旭川市へ至る延長約145kmの幹線道路である。 このうち峰延道路は、峰延市街及び光珠内市街における交通混雑及び交通事故の低減を図り、道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。		
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地補償着手 H23年度工事着手
<b>全体事業費</b>	約119億円	<b>事業進捗率</b> 51% <b>供用済延長</b> 1.2km
<b>計画交通量</b>	22,400～24,300台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.01 (残事業) 2.1	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 50/130億円 (事業費：37/114億円) (維持管理費：13/16億円)
	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 103/131億円 (走行時間短縮便益：90/114億円) (走行経費減少便益：9.8/11億円) (交通事故減少便益：3.3/5.4億円)	<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.1（交通量±10%） 事業費：B/C=0.98～1.04（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.04（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.9～2.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.9～2.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.9～2.1（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b> 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道路交通の安全性向上 ・4車線拡幅済区間では事故が減少しており、安全性の向上が確認されていることから、道路交通の安全性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・追越しが容易になるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。 ④農産品の流通利便性の向上 ・交通混雑の緩和が図られ、農産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤日常生活の利便性向上 ・交通混雑の緩和が図られ、日常生活の利便性向上が期待される。 ⑥観光地への利便性向上 ・交通の円滑化による観光地への利便性向上が期待される。 ⑦燃料品の流通利便性向上 ・交通の円滑化や定時性が確保され、燃料品の流通利便性向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量759(t-CO2/年)の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 岩見沢市を始めとする10市14町の首長等で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」から、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 現道の4車線化により市街地における交通混雑が解消され走行環境の安全性の向上により、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ありません。 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、より一層の徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。		

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 深川・留萌自動車道が留萌幌糠IC～留萌大和田ICまで開通
- ・ 道央自動車道 砂川SAスマートIC開通
- ・ 一般国道12号 美唄拡幅全線開通
- ・ 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・ 旧岩見沢市、栗沢町及び北村が「岩見沢市」として合併

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率98%、事業進捗率51%となっている。(平成29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

縦断線形の見直し、橋梁工の見直し等による変更。引き続きコスト削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・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

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。  
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成29年度評価時点

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名：一般国道44号 <small>ねむろ</small> 根室道路	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 ねむろ おんねとう</small> 北海道根室市温根沼 至： <small>ほっかいどう ねむろ ほにおい</small> 北海道根室市穂香	延長：7.1 km				
<b>事業概要：</b> 一般国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。 このうち根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の定時性、安全性の向上等を目的に、現道を迂回し、温根沼インターチェンジ（仮称）から根室インターチェンジ（仮称）に至る延長7.1kmの一般国道のバイパス事業である。					
H11年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H12年度用地着手 H17年度工事着手			
全体事業費：約202億円	事業進捗率：79%	供用済延長：0.0km			
計画交通量：4,800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) 1.003  (残事業) 4.4                 </td> <td style="width: 40%;">                     総費用： (残事業)/(事業全体) 52/230億円                      (事業費：33/211億円)                      (維持管理費：19/19億円)                 </td> <td style="width: 40%;">                     総便益： (残事業)/(事業全体) 231/231億円                      (走行時間短縮便益：196/196億円)                      (走行経費減少便益：26/26億円)                      (交通事故減少便益：8.9/8.9億円)                 </td> </tr> </table>	B/C： (事業全体) 1.003  (残事業) 4.4	総費用： (残事業)/(事業全体) 52/230億円 (事業費：33/211億円) (維持管理費：19/19億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 231/231億円 (走行時間短縮便益：196/196億円) (走行経費減少便益：26/26億円) (交通事故減少便益：8.9/8.9億円)	基準年： 平成29年
B/C： (事業全体) 1.003  (残事業) 4.4	総費用： (残事業)/(事業全体) 52/230億円 (事業費：33/211億円) (維持管理費：19/19億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 231/231億円 (走行時間短縮便益：196/196億円) (走行経費減少便益：26/26億円) (交通事故減少便益：8.9/8.9億円)			
<b>感度分析の結果：</b> 事業全体及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%） 【残事業】交通量：B/C=3.8~5.1（交通量±10%） 事業費：B/C=0.99~1.02（事業費±10%） 事業費：B/C=4.2~4.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.003~1.003（事業期間±20%） 事業期間：B/C=4.4~4.4（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果					
①交通障害の緩和 ・国道44号の通行規制時の代替路を形成し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和が期待される。 ②主要都市間の利便性向上 ・根室市と釧路市間の所要時間が冬期で3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。 ③水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外に出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・釧路市と根室市間の速達性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤観光地への利便性向上 ・観光地間の移動における安定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。 ⑥道路交通の安全性向上 ・並行する国道44号の死傷事故の低減が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦日常生活の利便性向上 ・バス運行の確実性及び安全性が確保され、都市間バスの利便性向上が期待される。 ⑧CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量1,196 (t-CO <sub>2</sub> /年) の削減が期待される。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 根室市など1市4町の首長等で構成される「根室地方総合開発期成会」等から早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

現道の交通事故低減及び地吹雪等の冬期交通傷害の解消により、道路交通の定時性や安全性の向上等が図られ、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ありません。

なお、事業の実施にあたっては、平成11年2月12日付け道計第406号「一般国道44号根室道路（根室市）に係る環境影響評価準備書に係る意見について（回答）」の知事意見を遵守するとともに、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。

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は、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が本別IC～阿寒IC、訓子府IC～北見西ICまで開通
- ・国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線を含む。）
- ・国道272号 上別保道路 部分開通（L=1.2km）
- ・釧路市、阿寒町及び音別町が合併し、釧路市が誕生
- ・風蓮湖及び春国岱がラムサール条約湿地登録、釧路市及び弟子屈町が「水のカムイ観光圏」に認定、道東地域が広域観光周遊ルートに認定、釧路市が観光立国ショーケースに認定、阿寒国立公園が国立公園満喫プロジェクトを策定
- ・釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）及び特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率79%となっている。（平成29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

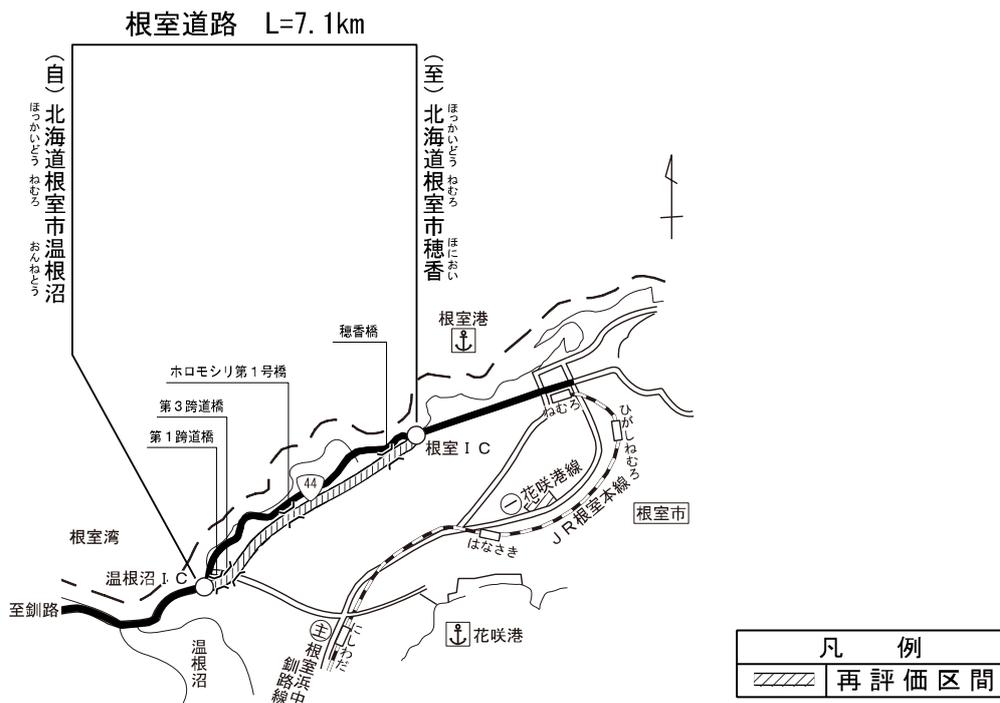
舗装工、軟弱地盤対策工、埋蔵文化財の追加調査等の見直しにより、事業費が増加している。引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



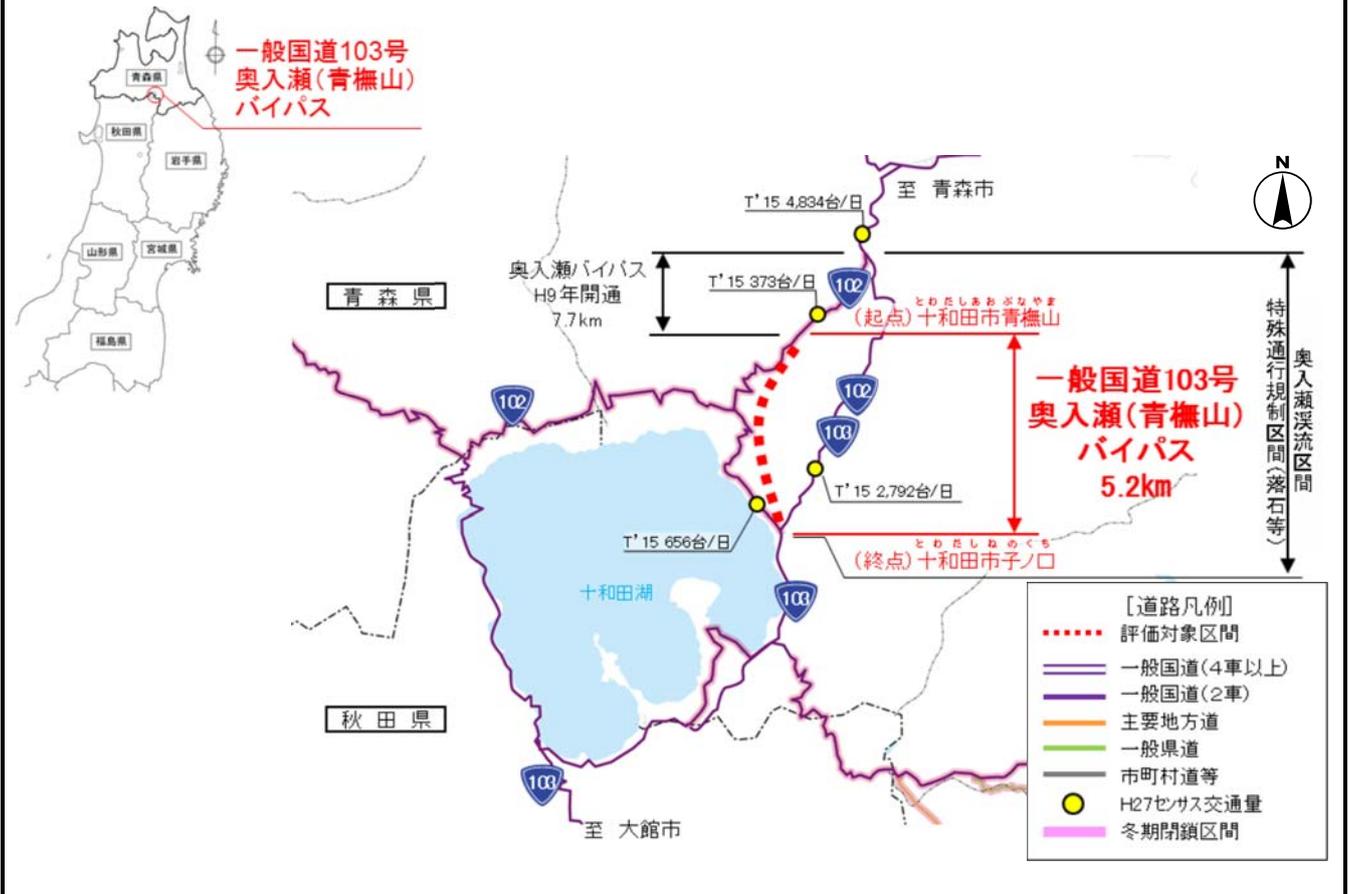
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道103号 <small>おいらせ あおぶなやま</small> 奥入瀬(青楓山)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：青森県十和田市青楓山 <small>とわだし あおぶなやま</small> 至：青森県十和田市子ノ口 <small>とわだし ねのくち</small>			延長	5.2 km
事業概要 一般国道103号は青森県青森市を起点に十和田湖を經由し、秋田県大館市に至る延長約144.7kmの一般国道である。 奥入瀬(青楓山)バイパスは惣辺バイパスの一部を形成し、青森県十和田市青楓山～同市子ノ口に至る延長5.2km、2車線の自動車専用道路である。				
H12年度事業化(青森県)		-	H29年度用地着手	
H26年度工事着手				
全体事業費		約230億円	事業進捗率	
計画交通量		3,200台/日	供用済延長	
		-	km	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)  (残事業)	1.1  1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 169億円/200億円 事業費：168億円/198億円 維持管理費：1.5億円/1.5億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 230億円/230億円 走行時間短縮便益：195億円/195億円 走行経費減少便益：30億円/30億円 交通事故減少便益：5.1億円/5.1億円
基準年：平成29年				
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【全体事業】交通量変動：B/C=1.06～1.3(交通量±10%) 【残事業】B/C=1.2～1.5(交通量±10%) 事業費変動：B/C=1.06～1.3(事業費±10%) B/C=1.2～1.5(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%) B/C=1.3～1.4(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：7.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②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103号が「第二次緊急輸送道路」に指定 ・現道区間の防災要対策箇所7箇所 ③生活環境の改善・保全 ・国立公園の特別保護地区の自然環境が保全 ・Max排出量5.5t/年、SPM排出量0.3t/年削減				
他5項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見 ○以下の団体等から、「奥入瀬(青楓山)バイパス」整備促進について要望あり。 ・青森県				
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25年度に直轄権限代行、用地進捗率100%、事業進捗率14%(平成29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34年度の供用を目指して事業を実施中				
施設の構造や工法の変更等 ○新技術(スリップフォーム)の導入等を行うことでコスト削減を図っている				
対応方針 事業継続				
対応方針決定の理由 災害時における緊急輸送道路確保、観光活性化、産業活動支援等のため、早期整備の必要性が高い。				

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道4号 <small>つきだて</small> 築館バイパス	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：宮城県栗原市築館赤坂 <small>くりはら つきだてあかさか</small> 至：宮城県栗原市築館城生野 <small>くりはら つきだてじょうの</small>			延長	7.0 km
事業概要 一般国道4号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約87.4kmの主要幹線道路である。 築館バイパスは、宮城県栗原市内を通過する延長7.0kmの4車線道路である。				
S58年度事業化	H56年度都市計画決定 (H23年度変更)	H7年度用地着手	H13年度工事着手	
全体事業費：約180億円		事業進捗率：52%	供用済延長：3.8 km	
計画交通量：14,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 1.7	総費用：(残事業)/(事業全体) 80億円/237億円 (事業費：66億円/205億円) (維持管理費：14億円/33億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 134億円/315億円 (走行時間短縮便益：101億円/255億円) (走行経費減少便益：24億円/45億円) (交通事故減少便益：9.9億円/15億円)	基準年： 平成29年
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 【全体事業】交通量変動：B/C=1.2~1.5(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=1.2~1.4(事業期間±20%) 【残事業】B/C=1.5~1.8(交通量±10%) B/C=1.5~1.8(事業費±10%) B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：51.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・栗原市(金成地区)から大崎市民病院(大崎市)へのアクセス性が向上(現況53分→整備後49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4号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <span style="float: right;">他4項目に該当</span>				
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)」の通り「継続」で異議ありません。 ○以下の団体等から、「築館バイパス」整備促進について要望あり。 ・宮城県栗原市 ・一般国道4号築館バイパス整備促進期成同盟会 ・国道4号拡幅改良(4車線)建設促進期成同盟会 他				
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 ・平成19年12月 築館バイパス部分開通 延長1.8 km ・平成25年3月 築館バイパス部分開通 延長1.3 km ・平成25年度 みやぎ県北高速幹線道路Ⅳ期事業化 延長約2.0 km ・平成27年12月 築館バイパス部分開通 延長0.7 km ・平成28年度 一般国道4号大衡道路事業化 延長4.5 km ・平成29年度 一般国道4号金ヶ崎拡幅事業化 延長5.2 km				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和58年度に事業化、用地進捗率71%、事業進捗率52%(平成29年3月末時点) ・平成19年度：栗原市築館外南沢～栗原市築館源光間 延長1.8 km (2/4) 部分開通 ・平成24年度：栗原市築館源光～栗原市志波姫堀口滝北間 延長1.3 km (2/4) 部分開通 ・平成27年度：栗原市志波姫堀口滝北～栗原市志波姫堀口沖間 延長0.7 km (2/4) 部分開通				

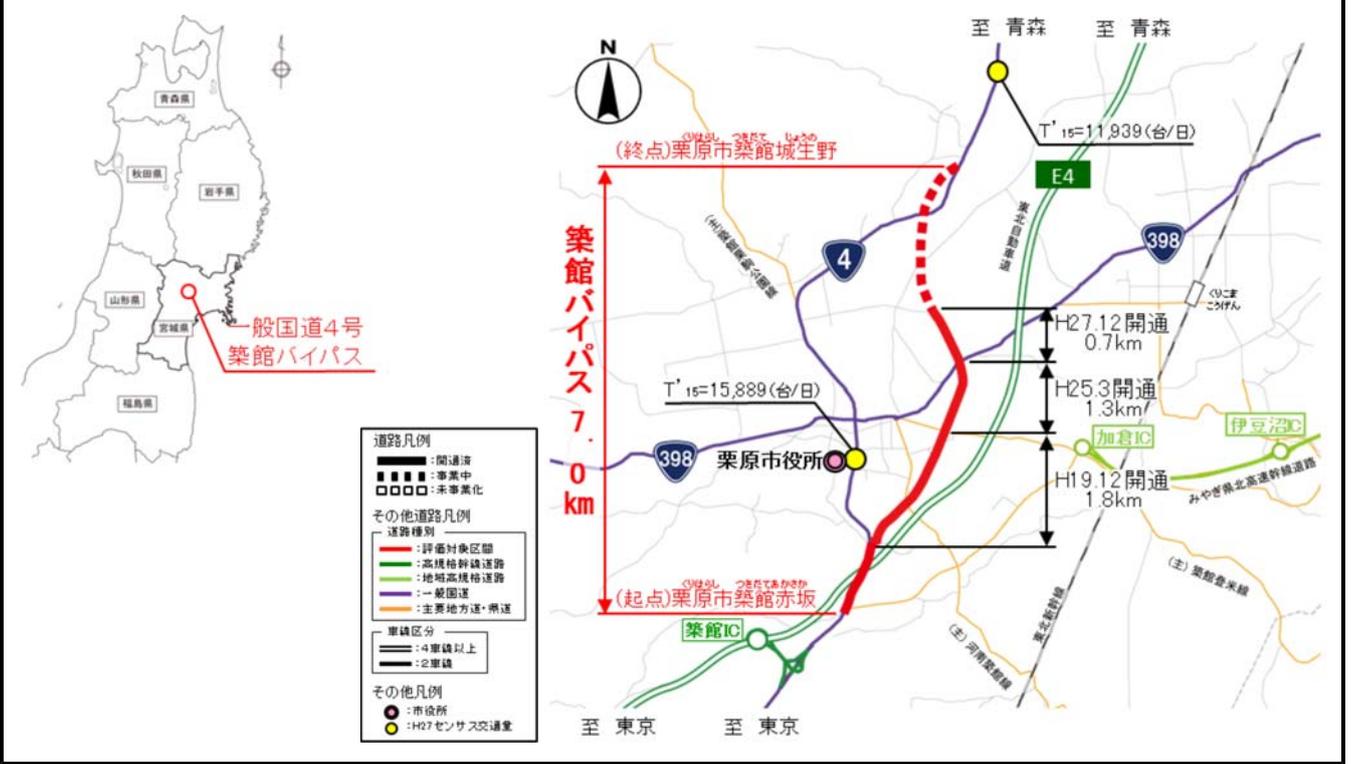
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 ・市道栗原中央線～栗原市城生野地内の国道4号迄の区間は完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定

施設の構造や工法の変更等  
 ○下層路盤材に再生骨材を使用することで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  
 国道4号における交通混雑の緩和、交通安全確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村上 一弥

<b>事業名</b> 一般国道7号 <small>しもはま</small> 下浜道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 東北地方整備局														
<b>起終点</b> 自：秋田県秋田市下浜羽川 <small>あきた しもはまはねかわ</small> 至：秋田県秋田市浜田 <small>あきた はまだ</small>		<b>延長</b> 6.2km														
<b>事業概要</b> 一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る約534kmの主要な幹線道路である。 下浜道路は、秋田県秋田市内を通過する延長6.2kmの4車線道路である。																
H19年度事業化	H18年度都市計画決定 (H-年度変更)	H21年度用地着手														
H21年度工事着手		H21年度工事着手														
全体事業費	177億円	事業進捗率 60%														
計画交通量	21,400台/日															
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.6</td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)            132億円/190億円            (事業費:101億円/159億円)            (維持管理費:31億円/31億円)         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)            349億円/349億円            (走行時間短縮便益:336億円/336億円)            (走行経費減少便益:13億円/13億円)            (交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)         </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b> 平成26年         </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 132億円/190億円 (事業費:101億円/159億円) (維持管理費:31億円/31億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 349億円/349億円 (走行時間短縮便益:336億円/336億円) (走行経費減少便益:13億円/13億円) (交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)	<b>基準年</b> 平成26年	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">349億円/349億円</td> <td style="text-align: center;">349億円/349億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益:336億円/336億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益:336億円/336億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益:13億円/13億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益:13億円/13億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)</td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)</td> </tr> </table>	(残事業)/(事業全体)	(事業全体)	349億円/349億円	349億円/349億円	(走行時間短縮便益:336億円/336億円)	(走行時間短縮便益:336億円/336億円)	(走行経費減少便益:13億円/13億円)	(走行経費減少便益:13億円/13億円)	(交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)	(交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)
B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 132億円/190億円 (事業費:101億円/159億円) (維持管理費:31億円/31億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 349億円/349億円 (走行時間短縮便益:336億円/336億円) (走行経費減少便益:13億円/13億円) (交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)	<b>基準年</b> 平成26年													
(残事業)/(事業全体)	(事業全体)															
349億円/349億円	349億円/349億円															
(走行時間短縮便益:336億円/336億円)	(走行時間短縮便益:336億円/336億円)															
(走行経費減少便益:13億円/13億円)	(走行経費減少便益:13億円/13億円)															
(交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)	(交通事故減少便益:0.82億円/0.82億円)															
<b>感度分析の結果</b> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.6~2.1(交通量 ±10%)            事業費 : B/C=1.7~1.9(事業費 ±10%)            事業期間 : B/C=1.7~2.0(事業期間±20%)         </td> <td style="width: 50%;"> <b>【残事業】</b> B/C= 2.2~3.0(交通量 ±10%)            B/C= 2.5~2.9(事業費 ±10%)            B/C= 2.4~2.8(事業期間±20%)         </td> </tr> </table>			<b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.6~2.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~2.0(事業期間±20%)	<b>【残事業】</b> B/C= 2.2~3.0(交通量 ±10%) B/C= 2.5~2.9(事業費 ±10%) B/C= 2.4~2.8(事業期間±20%)												
<b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.6~2.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~2.0(事業期間±20%)	<b>【残事業】</b> B/C= 2.2~3.0(交通量 ±10%) B/C= 2.5~2.9(事業費 ±10%) B/C= 2.4~2.8(事業期間±20%)															
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：11.8万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10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が向上 (秋田市下浜地区～秋田大学医学部附属病院 現況：36分⇒整備後35分) ③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																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 国道7号は、県都秋田市と県内主要都市を結ぶ幹線道路ではありますが、秋田市下浜地区においては、幅員が狭く、沿道に民家が連なるため、交通混雑が慢性化するなど、主要幹線道路としての機能が著しく低下しています。 このため、交通混雑の解消とともに、沿道環境の改善、歩行者の安全確保、緊急時の代替路確保等を行うため、当事業の継続に異議ありませんので、引き続き、早期供用に向けて事業の促進をお願いします。 ○以下の団体等から、下浜道路の整備促進について要望あり ・国道7号下浜道路建設促進期成同盟会 ・秋田県知事 ・秋田県議会 ・秋田市西部地区振興会連絡協議会 ・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																
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である																
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・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																
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率60%、用地進捗率100%																
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない ・平成31年度に暫定2車線で開通予定																

施設の構造や工法の変更等

- ・橋台背面部盛土にFCB（気泡配合軽量土）を配合

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

国道7号下浜地区における交通混雑の解消、沿線通学路の安全確保、沿道環境の改善、緊急時の代替路確保のため早期整備の必要性が高い

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村上 一弥

<b>事業名</b>	日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期))	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：秋田県北秋田市脇神 至：秋田県北秋田市栄	<b>延長</b>	5.6 km		
<b>事業概要</b>					
日本海東北沿岸自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。 鷹巣大館道路(Ⅱ期)は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県北秋田市内を通過する延長5.6kmの自動車専用道路である。					
H19年度事業化		H14年度都市計画決定 (H-年度変更)		H20年度用地着手	
				H21年度工事着手	
<b>全体事業費</b>		約270億円		<b>事業進捗率</b>	
				96%	
<b>計画交通量</b>		約12,100台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	2.3 (2.9) (残事業) 3.3 (8.8)	(残事業)/事業全体 97億円/465億円 (事業費 : 82億円/426億円) (維持管理費 : 15億円/40億円)		(残事業)/事業全体 317億円/1,066億円 (走行時間短縮便益 : 262億円/766億円) (走行経費減少便益 : 37億円/218億円) (交通事故減少便益 : 18億円/82億円)	
<b>基準年</b>					
平成29年					
<b>感度分析の結果</b>					
【全体事業】 交通量 : B/C=2.1~2.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.3~2.3(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.3~2.3(事業期間 ±1年)					
【残事業】 B/C=2.7~3.7(交通量 ±10%) B/C=3.0~3.6(事業費 ±10%) B/C=3.1~3.4(事業期間 ±1年)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保 ・大館市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる(現況:55分→整備後:24分*)。					
②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況:84分→整備後:72分*)。					
③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である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成(現況:91分→整備後:70分*)。					
④安全で安心できるくらしの確保 ・大館市から北秋田市民病院へのアクセス向上が見込まれる(現況:53分→整備後:31分*)。					
⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1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大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ※他の事業中区間の効果も含む					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○秋田県知事の意見 ・現道の一般国道7号とほぼ並行する日本海沿岸東北自動車道の一部を整備するものであり、代替路線の確保と事故危険箇所の回避が可能となるほか、大館能代空港、能代港、秋田港等のアクセス向上により、製造業などの企業立地が進む県北地域の生産性向上や販路拡大、十和田湖や森吉山等の周辺地域における観光動線の確保及び死亡率の高い脳疾患患者の搬送時間短縮と搬送中の振動低減といった効果が期待できることから、引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
・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 ・平成27年度に能代地区線形改良(L=2.0km)が新規事業化 ・象潟仁賀保道路(象潟～金浦)がH27開通 ・鷹巣大館道路(Ⅱ期)(鷹巣～二井田真中)がH28に開通					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率96%（うち用地進捗率94%）

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。
- ・（仮）あきた北空港IC～鷹巣ICはH29年度開通予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・（仮称）あきた北空港IC部の排水系統の見直しにより、IC内の掘削範囲の見直しを行いコスト縮減を図る。

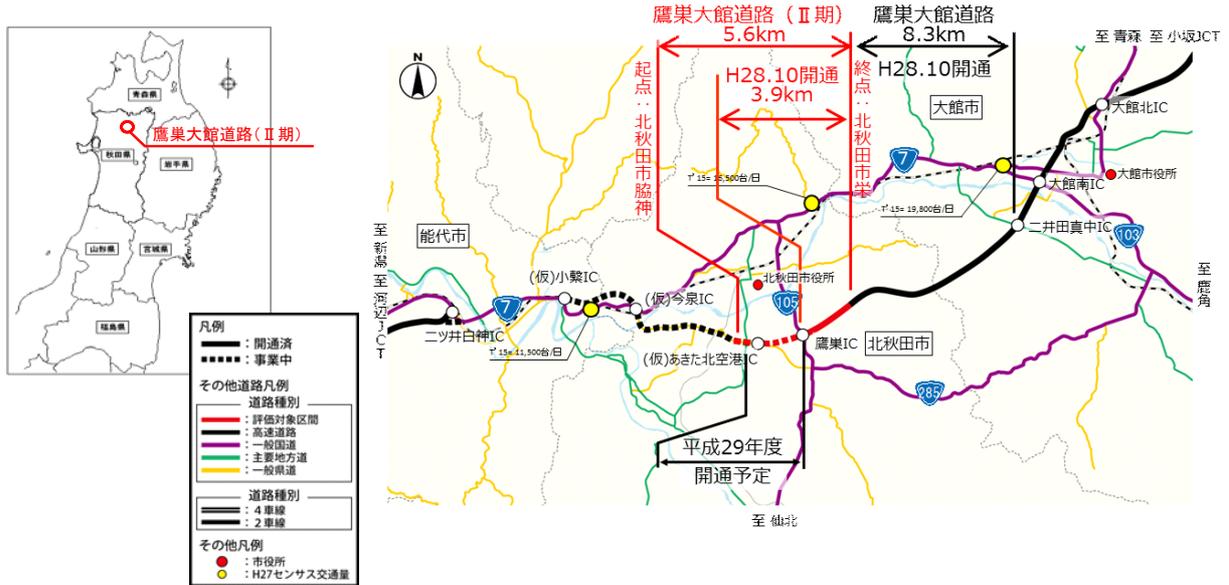
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村上 一弥

<b>事業名</b>	<small>にほんかいえんがんとうほく のしろ こさか</small> 日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 <small>ふたついいまいずみ</small> （一般国道7号 ニツ井今泉道路）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	<small>のしろ ふたついまちこつなぎ</small> 自：秋田県能代市ニツ井町小繋 <small>きたあきた いまいずみ</small> 至：秋田県北秋田市今泉			<b>延長</b>	4.5 km
<b>事業概要</b>					
日本海東北沿岸自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。 ニツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、道路の安全性及び災害時のリダンダンシ一確保、地域の基盤産業の支援を目的とした能代市ニツ井から北秋田市今泉を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。					
H24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	
<b>全体事業費</b>		約150億円		<b>事業進捗率</b>	
				44%	
<b>計画交通量</b>		12,100台/日		<b>供用済延長</b>	
				— km	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	(事業全体)	<small>(残事業) / (事業全体)</small> 97億円 / 465億円		<small>(残事業) / (事業全体)</small> 317億円 / 1,066億円	
	2.3 (1.4)	(事業費 : 82億円 / 426億円) (維持管理費 : 15億円 / 40億円)		(走行時間短縮便益 : 262億円 / 766億円) (走行経費減少便益 : 37億円 / 218億円) (交通事故減少便益 : 18億円 / 82億円)	
(残事業)					
	3.3 (2.4)				
<b>感度分析の結果</b>					
【全体事業】 交通量 : B/C=2.1~2.5(交通量 ±10%)      【残事業】 B/C=2.7~3.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.3~2.3(事業費 ±10%)                      B/C=3.0~3.6(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.3~2.3(事業期間 ±1年)                      B/C=3.1~3.4(事業期間 ±1年)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保 ・能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる（現況：53分→整備後：46分*）。 ②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる（現況：84分→整備後：72分*） ③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である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築（現況：91分→整備後：70分*） ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（世界遺産「白神山地」）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある（一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1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大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ※他の事業中区間の効果も含む					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○秋田県知事の意見 ・一般国道7号能代市ニツ井～北秋田市今泉間は、災害時等の通行止めの際に広域迂回を強いられている区間であるとともに、死傷事故が多発する危険箇所を抱えているため、代替性と安全性の確保が課題となっております。 ・現道の一般国道7号とほぼ並行する日本海沿岸東北自動車道の一部を整備するものであり、代替路線の確保と事故危険箇所の回避が可能となるほか、大館能代空港、能代港、秋田港等のアクセス向上により、製造業などの企業立地が進む県北地域の生産性向上や販路拡大、十和田湖や森吉山等の周辺地域における観光動線の確保及び死亡率の高い脳疾患患者の搬送時間短縮と搬送中の振動低減といった効果が期待できることから、引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いします。					

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  
 ・鷹巣大館道路（Ⅱ期）（鷹巣～二井田真中）がH28に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 ・事業進捗率44%（うち用地進捗率71%）

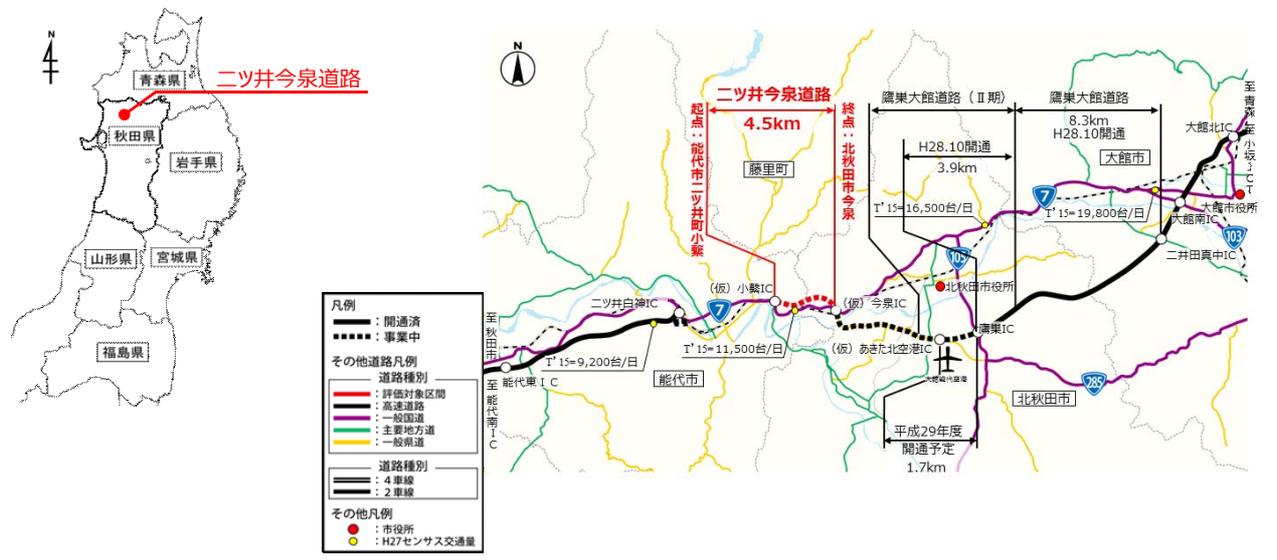
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 ・事業の進捗に係る問題はない。  
 ・完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。

施設の構造や工法の変更等  
 ○コスト縮減  
 ・機能補償のため設置する交差道路2路線の集約、及びこ道橋を側道切回しに変更し、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、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

- ・事業進捗率 93% (うち用地進捗率 97%)

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

- ・電線共同溝による地中化方式への見直し

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



※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道113号 <small>りんごう</small> 梨郷道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自：山形県長井市大字今泉字新田 至：山形県南陽市大字竹原字加津木沢		<b>延長</b> 7.2km
<b>事業概要</b> 一般国道113号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約242kmの主要な幹線道路である。 梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2km、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)	H23年度用地着手
H24年度工事着手		
全体事業費	188億円	事業進捗率
計画交通量	10,300台/日	供用済延長
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 2.2	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 124億円/207億円 (事業費: 93億円/176億円) (維持管理費: 31億円/31億円)
	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 279億円/279億円 (走行時間短縮便益: 231億円/231億円) (走行経費減少便益: 29億円/29億円) (交通事故減少便益: 19億円/19億円)	<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b> <b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.1~1.6(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%)		
<b>【残事業】</b> B/C= 1.8~2.6(交通量 ±10%) B/C= 2.1~2.4(事業費 ±10%) B/C= 2.2~2.3(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：17.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り 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（高島町～公立置賜総合病院 現況：22分→整備後：21分） ④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道113号が「第一次緊急輸送道路」に指定		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 2 一般国道113号梨郷道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替路線の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。 また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や、「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、全区間の供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。		
○以下の団体等から、梨郷道路の整備促進について要望あり ・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会 ・山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会 ・国道113号梨郷道路整備促進川西地区期成同盟会 ・置賜総合開発協議会 ・山形県 ・長井市 ・南陽市 ・川西町		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・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		

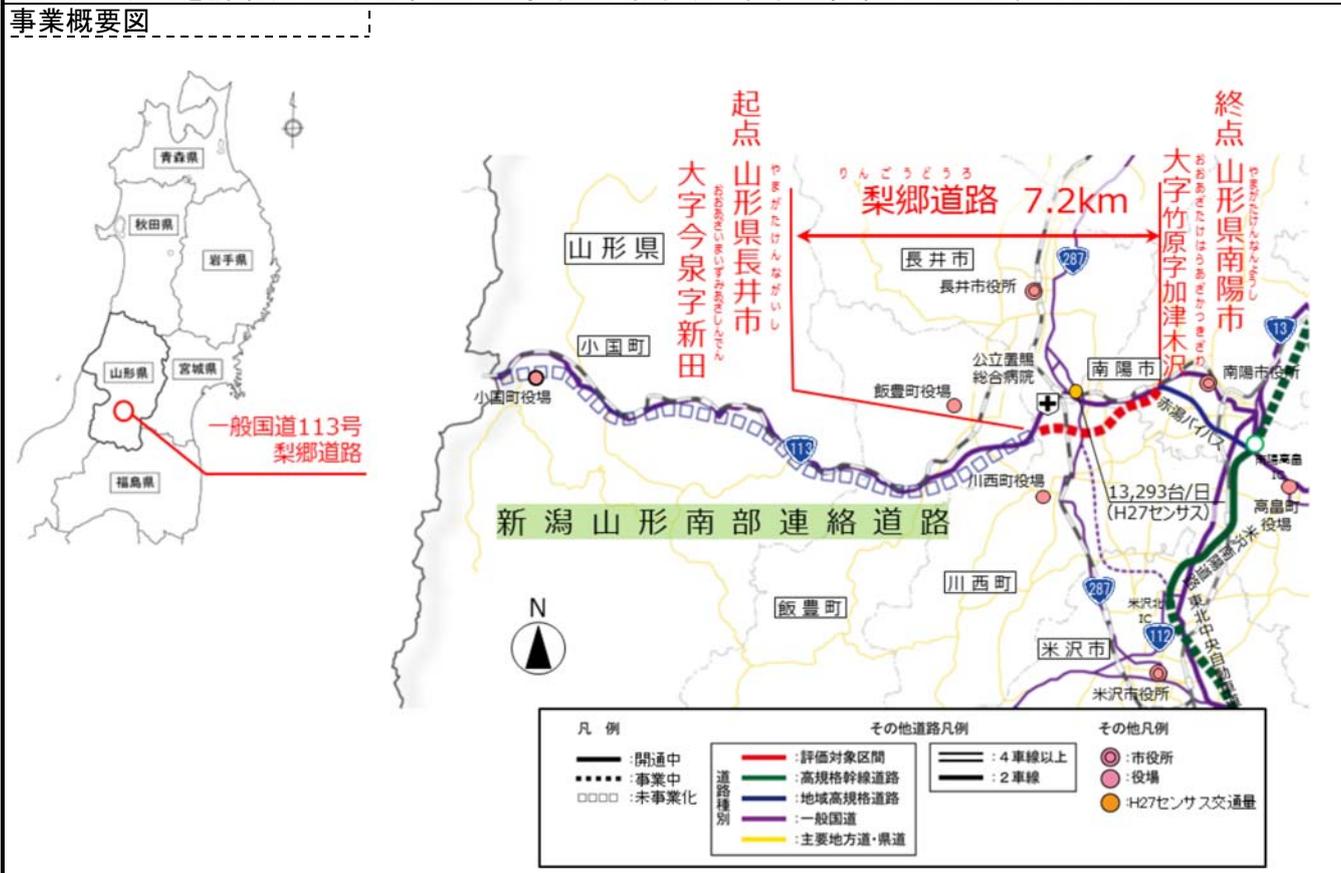
事業の進捗状況、残事業の内容等  
 ・事業進捗率 41% (うち用地進捗率 50%)

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  
 ・他事業残土受入によるコスト縮減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
 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30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村上 一弥

<b>事業名</b> にほんかいえんがんとく 日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 <small>（酒田みなと～遊佐）</small>	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目				<b>延長</b> 12.0 km
<b>事業概要</b> 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約320kmの高速自動車国道である。酒田みなと～遊佐間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、広域的な連携・交流の促進、災害時のリダンダンシーの確保、交通事故の減少、重要港湾酒田港へのアクセス強化に寄与することを目的としている。				
H21年度事業化		H21年度都市計画決定 (H-年度変更)		H23年度用地着手
				H24年度工事着手
全体事業費		310 億円	事業進捗率	44%
計画交通量		12,300 台/日		供用済延長
				—km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.8 (1.6) (残事業) 2.3 (2.9)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 616億円/800億円 (事業費:514億円/697億円 維持管理費:102億円/102億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,405億円/1,405億円 (走行時間短縮便益:984億円/984億円 走行経費減少便益:346億円/346億円 交通事故減少便益:75億円/75億円)	<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量変動 : B/C=1.6~2.0 (交通量±10%) 【残事業】 B/C=2.0~2.5 (交通量±10%) 事業費変動 : B/C=1.7~1.9 (事業費±10%) B/C=2.1~2.5 (事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=1.6~1.9 (事業期間±1年) B/C=2.1~2.4 (事業期間±1年)				
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・にかほ市から庄内空港（現況：53分→整備後：43分*）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・にかほ市から酒田港（現況：41分→整備後：36分*）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 ・新たに拠点都市間（酒田市と秋田市 現況：117分→整備後：106分*）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ④安全で安心できるくらしの確保 ・遊佐町（吹浦）から日本海総合病院（現況：28分→整備後：21分）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・並行する国道7号通行止め時には、国道13号による広域迂回が強いられる区間の代替路線を形成する ※他の事業中区間の効果も含む				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○山形県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 ・日本海沿岸東北自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。 ・また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、沿線遊佐町において「道の駅」構想の具体化が進んでいることから、供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。 ○以下の団体等から、酒田みなと～遊佐の整備促進について要望あり 庄内開発協議会（会長：酒田市長）、鶴岡市議会、酒田市議会 日本海沿岸東北自動車道建設促進同盟会 山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）、山形県町村議会議長会（会長：三川町議会議長） 他				

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

- ・事業進捗率44%（うち用地進捗率65%）

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。
- ・完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・防雪柵の形式の見直し等により引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

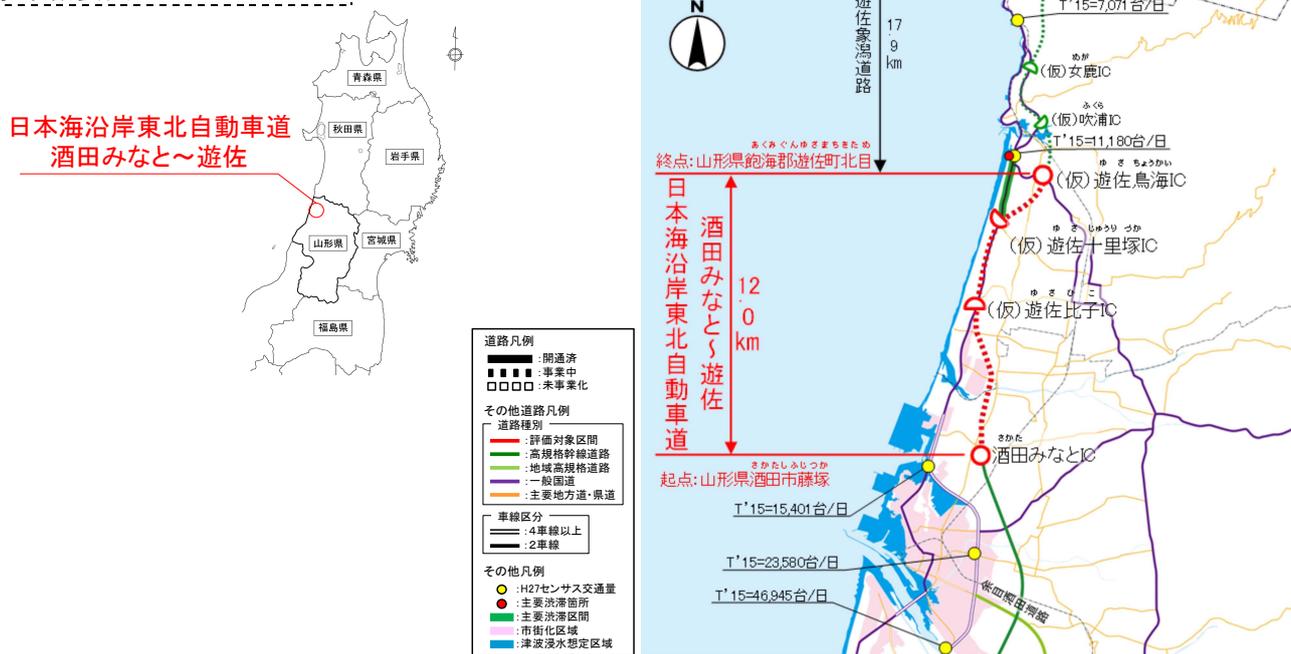
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村上 一弥

事業名 日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 （一般国道7号 遊佐象潟道路）	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：山形県飽海郡遊佐町北目 至：秋田県にかほ市象潟町小滝	延長 17.9 km	
事業概要 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約320kmの高速自動車国道である。遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、災害時の緊急輸送道路や代替路の確保、第三次救急医療施設への速達性向上、地域産業の支援に寄与することを目的としている。		
H25年度事業化	H24年度都市計画決定 (H1年度変更)	H27年度用地着手
H28年度工事着手		
全体事業費 520 億円	事業進捗率 8%	供用済延長 —km
計画交通量 12,300 台/日		
費用対効果 分析結果 B/C (事業全体) 1.8 (2.3) (残事業) 2.3 (2.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 616億円/800億円 (事業費:514億円/697億円 維持管理費:102億円/102億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,405億円/1,405億円 (走行時間短縮便益:984億円/984億円 走行経費減少便益:346億円/346億円 交通事故減少便益:75億円/75億円)
基準年 平成29年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量変動 : B/C=1.6~2.0 (交通量±10%) 事業費変動 : B/C=1.7~1.9 (事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=1.6~1.9 (事業期間±2年)		
【残事業】B/C=2.0~2.5 (交通量±10%) B/C=2.1~2.5 (事業費±10%) B/C=2.1~2.4 (事業期間±2年)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・にかほ市から庄内空港（現況：53分→整備後：43分*）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・にかほ市から酒田港（現況：41分→整備後：36分*）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 ・新たに拠点都市間（酒田市と秋田市 現況：117分→整備後：106分*）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ④安全で安心できるくらしの確保 ・にかほ市から日本海総合病院（現況：48分→整備後：38分）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・並行する国道7号通行止め時には、国道13号による広域迂回が強い区間の代替路線を形成する ※整備後は一体評価区間である酒田みなと～遊佐区間の効果も含む		

関係する地方公共団体等の意見

○山形県知事の意見

- ・「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。
- ・日本海沿岸東北自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。
- ・また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、沿線遊佐町において「道の駅」構想の具体化が進んでいることから、供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。

○秋田県知事の意見

- ・国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。
- ・一般国道7号遊佐町～にかほ市間は、災害時等の通行止めの際に広域迂回を強いられる区間であり、代替路線の確保が課題となっております。
- ・当該事業は、現道の一般国道7号とほぼ平行する日本海沿岸東北自動車道の一部を整備するものであり、現道に対する代替路線の確保が可能となるほか、整備後のアクセス向上による県内の航空機関連産業の競争力強化や、秋田港・酒田港・新潟港の物流効率の向上と連携強化、「鳥海山・飛鳥ジオパーク」などの観光の活性化および高次医療機関への搬送時間短縮といった効果が期待できることから、引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いします。

○以下の団体等から、遊佐象潟道路の整備促進について要望あり

秋田県、秋田県議会、由利本荘市、由利本荘市議会、にかほ市、東北日本海沿岸市町村議会協議会、にかほ市・遊佐町議会議員協議会、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

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

- ・事業進捗率8%（うち用地進捗率18%）

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。
- ・完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・法面防草板の材質の変更等により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、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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道4号 伊達拡幅	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局	
<b>起終点</b> 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	<b>延長</b>	9.1 km			
<b>事業概要</b> 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約889kmの主要な幹線道路である。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の4車線道路である。					
S56年度事業化		S56年度都市計画決定	S57年度用地着手	S61年度工事着手	
全体事業費		約198億円	事業進捗率	91%	
計画交通量		23,300台/日		供用済延長	5.8km
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体)	1.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 24億円/378億円 (事業費: 15億円/352億円) (維持管理費: 9.6億円/26億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 125億円/650億円 (走行時間短縮便益: 119億円/619億円) (走行経費減少便益: 0.14億円/21億円) (交通事故減少便益: 5.4億円/10億円)	<b>基準年</b> 平成29年
	(残事業)	5.2			
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.6~1.8 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.7~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.7~1.7 (事業期間 ±1年) 【残事業】 B/C=3.8~6.4 (交通量 ±10%) B/C=4.9~5.5 (事業費 ±10%) B/C=5.1~5.3 (事業期間 ±1年)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間: 32.3万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約6割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線の整備により、国見町から圏域中心都市である福島市へのアクセス向上が見込まれる (国見町→福島市 現況: 32分→整備後: 30分) ③災害への備え ・緊急輸送道路(東北自動車道)が通行止めになった場合の代替路を形成する					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○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、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。 ○以下の団体から、伊達拡幅の整備促進について要望あり ・福島県知事、国見町長、福島県道路利用者会議、福島県伊達地方町村議会議長					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 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。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・昭和56年度事業化、用地進捗率96%、事業進捗率91% ・平成7年度に延長5.5kmの事業延伸、現在まで当初事業化区間を含めて延長5.8kmの4車線化が図られている。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業進捗に係る問題はない。 ・残事業中区間(延長3.3km)の開通は、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・新技術(固定ゴム支承装置FxSB)の導入によりコスト削減を図る。					



※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道49号 <small>いなわしろ</small> 猪苗代拡幅	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局	
<b>起終点</b> 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			<b>延長</b>	7.3 km	
<b>事業概要</b> 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。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7.3km、2車線の道路である。					
S63年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H元年度用地着手	H3年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約129億円	<b>事業進捗率</b>	97%	<b>供用済延長</b>	4.4 km
<b>計画交通量</b>	9,400台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.02	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体 9.8億円/238億円 〔 事業費 : 3.6億円/219億円 維持管理費 : 6.2億円/19億円 〕	<b>総便益</b> (残事業)/事業全体 68億円/242億円 〔 走行時間短縮便益 : 63億円/207億円 走行経費減少便益 : 4.6億円/29億円 交通事故減少便益 : 0.83億円/6.2億円 〕	<b>基準年</b> 平成29年	
	(残事業) 7.0				
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=0.8~1.3(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.02~1.02(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=0.98~1.06(事業期間±1年) 【残事業】 B/C=5.2~9.0(交通量 ±10%) B/C=6.8~7.3(事業費 ±10%) B/C=6.9~7.1(事業期間±1年)					
<b>事業の効果等</b> 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					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○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、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 ・県中・県南・会津地区国道協議会					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・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。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・昭和63年度事業化、用地進捗率97%、事業進捗率97% ・平成7年度に堅田地区 延長1.1kmの4車線化、平成17年度に金曲バイパス 延長1.8kmが供用。 ・平成21年度に事業評価監視委員会において、計画交通量の見直しにより、4車線計画から2車線計画へ事業計画の見直しを実施。 ・平成24年度より用地買収済み区間について2車線拡幅の工事に着手、平成25年度に長田地内延長0.4km、壺楊地内 延長0.4kmが供用。 ・平成28年度に磐里地内 延長0.7kmが供用。					

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。
- ・ 残区間（延長2.9km）の開通は、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 新技術（橋梁部の支承形式（機能分散型支承）、伸縮装置（埋設ジョイント））の導入によりコスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

国道49号の冬期の交通安全性の確保及び円滑な交通の確保のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



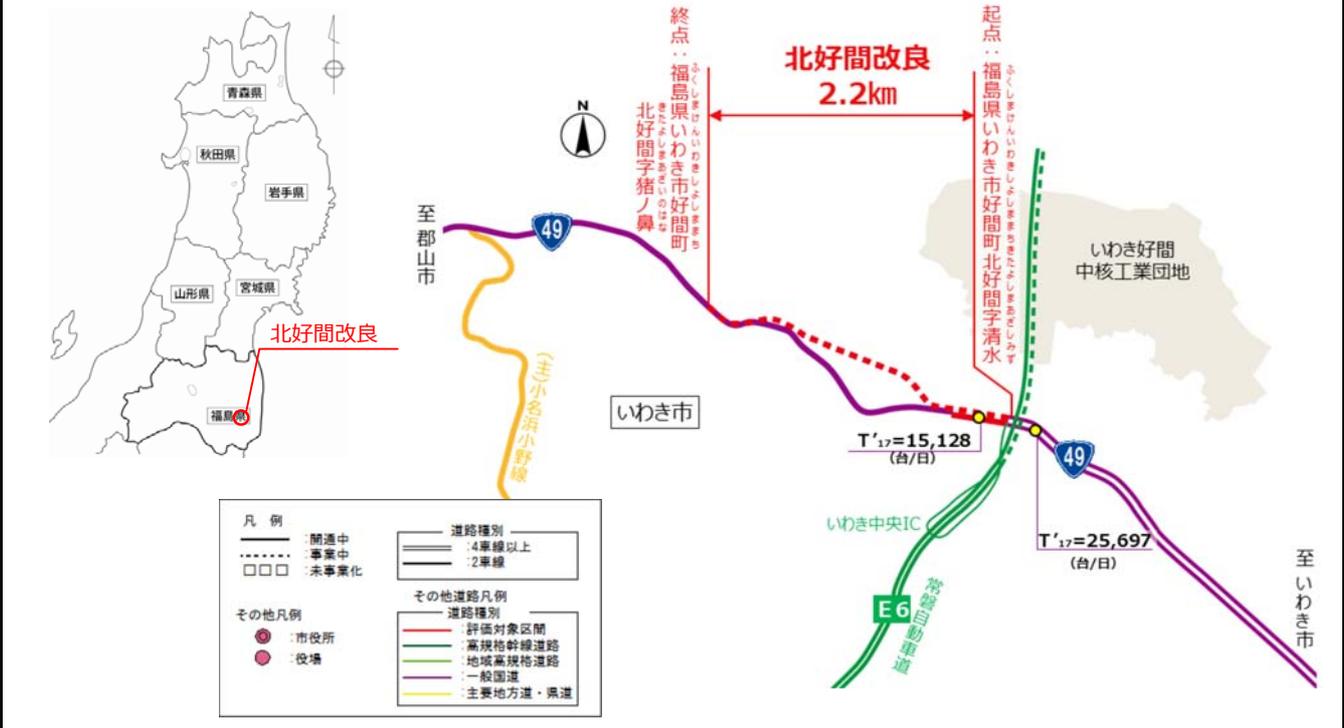
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道49号 <sup>きたよしま</sup> 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 <sup>よしままきちたよしま しみず</sup> 至：福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻 <sup>いのばな</sup>	延長	2.2 km		
事業概要					
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	
				H一年度工事着手	
全体事業費	約50億円	事業進捗率	16%	供用済延長	— km
計画交通量	10,700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) 43億円/50億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 66億円/66億円
	(残事業) 1.5	(事業費) 37億円/44億円	(維持管理費) 5.9億円/5.9億円	(走行時間短縮便益) 45億円/45億円	(走行経費減少便益) 15億円/15億円
				(交通事故減少便益) 5.2億円/5.2億円	基準年 平成29年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量変動：B/C=1.0~1.6(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=1.3~1.4(事業期間±1年)			【残事業】B/C=1.1~2.0(交通量 ±10%) B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) B/C=1.5~1.5(事業期間±1年)		
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・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					
②都市の再生 ・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					
③災害への備え ・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、一次確保路線としての位置付けられている					
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、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、北好間改良の整備促進について要望あり ・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（会長：いわき市） ・福島県浜通り地区国道協議会（会長：いわき市） 他					
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15%、事業進捗率16%					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業進捗に係る問題はない。完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。					
施設の構造や工法の変更等 ・橋台支承条件を橋軸・可動・直角・固定(RC壁)とし、橋軸直角方向水平力を橋台にも応分に分担させた合理的な設計を行うことにより、コスト削減を図る。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由 交差点改良による交通容量の確保と混雑緩和、線形不良区間の解消による交通事故の削減等のため、早期整備の必要性が高い。					

事業概要図



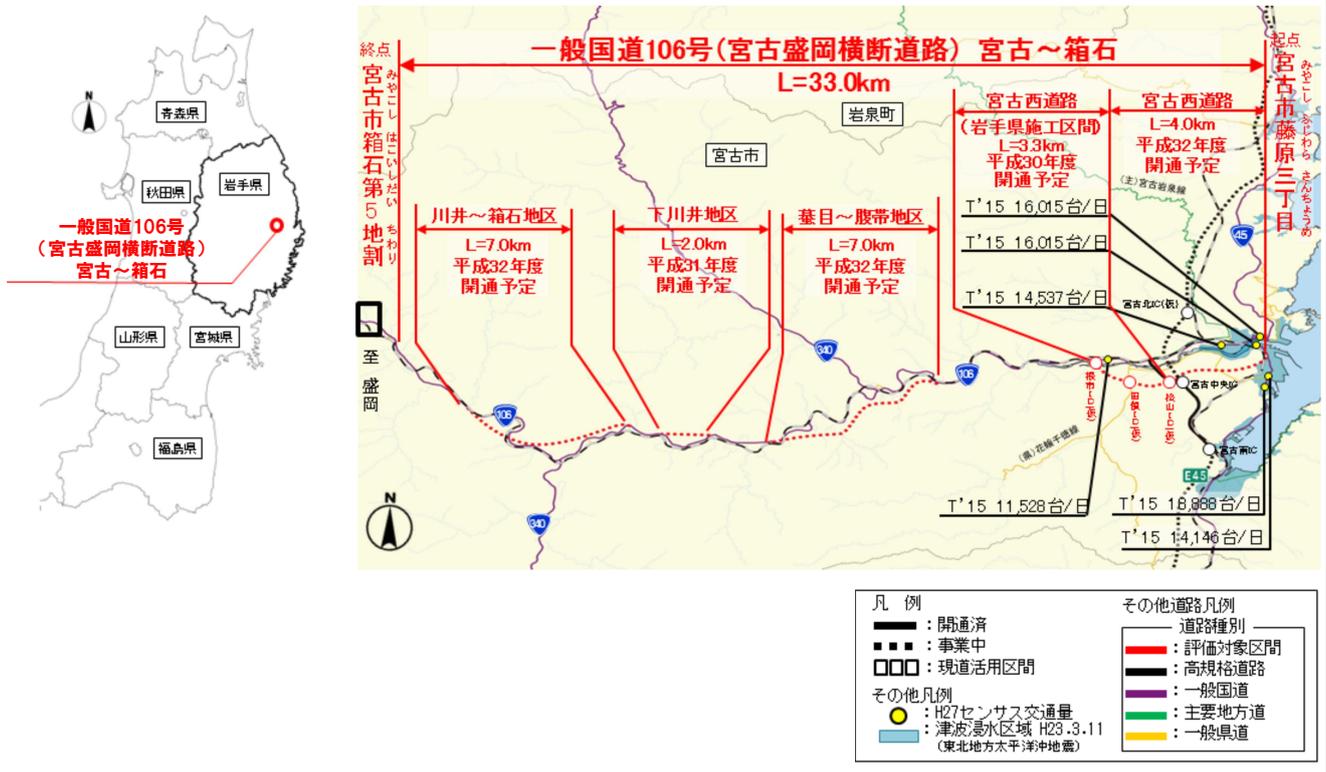
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 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					
<p>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66 kmの地域高規格道路である。</p> <p>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33.0 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)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費	約1,106億円	事業進捗率	58%	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	基準年： 平成29年	
	1.03 (1.04) (残事業) 2.6 (2.6)	834億円 / 2,466億円 (事業費: 815億円 / 2,440億円) (維持管理費: 19億円 / 26億円)	2,145億円 / 2,530億円 (走行時間短縮便益: 1,871億円 / 2,228億円) (走行経費減少便益: 201億円 / 228億円) (交通事故減少便益: 73億円 / 74億円)		
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=0.98～1.1(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.5～2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=0.99～1.1(事業費 ±10%) B/C=2.3～2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.98～1.1(事業期間±1年) B/C=2.5～2.7(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"> <li>・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：143分→整備後：108分）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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：120分→整備後：85分）</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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：123分→整備後：88分）</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>					
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"> <li>・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> <li>・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『復興・創生期間』における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こと、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。</li> <li>・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と思います。</li> </ul> <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"> <li>・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会</li> <li>・国道106号指定区間編入促進期成同盟会</li> <li>・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会</li> </ul>					

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"> <li>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</li> <li>築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通</li> <li>都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通</li> </ul>	
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89%、事業進捗率58%	
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"> <li>事業の進捗に係る問題はない</li> <li>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</li> <li>平成31年度 下川井地区 延長2.0km（2/2） 開通予定</li> <li>平成32年度 宮古西道路 延長4.0km（2/2） 開通予定</li> <li>平成32年度 川井～箱石地区 延長7.0km（2/2） 開通予定</li> <li>平成32年度 碓目～腹帯地区 延長7.0km（2/2） 開通予定</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
工事用道路の構造変更等	
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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 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>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6.6 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		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手		
				H26年度工事着手		
全体事業費	約492億円	事業進捗率	61%	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) 1.03 (0.4) (残事業) 2.6 (1.1)	総費用 (残事業)/事業全体 834億円 / 2,466億円 (事業費: 815億円 / 2,440億円) (維持管理費: 19億円 / 26億円)	総便益 (残事業)/事業全体 2,145億円 / 2,530億円 (走行時間短縮便益: 1,871億円 / 2,228億円) (走行経費減少便益: 201億円 / 228億円) (交通事故減少便益: 73億円 / 74億円)	基準年 平成29年		
感度分析の結果						
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=0.98～1.1(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.5～2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=0.99～1.1(事業費 ±10%) B/C=2.3～2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.98～1.1(事業期間±1年) B/C=2.5～2.7(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"> <li>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：143分→整備後：108分）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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：120分→整備後：85分）</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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：123分→整備後：88分）</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>						
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"> <li>「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> <li>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『復興・創生期間』における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こと、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。</li> <li>「宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡」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、コスト縮減にも十分に配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。</li> <li>また、本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えておりますので、引き続きの御指導をお願いいたします。</li> </ul> <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"> <li>宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会</li> <li>国道106号指定区間編入促進期成同盟会</li> <li>国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会</li> </ul>						

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
- ・都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28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100%、事業進捗率61%

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

○事業費増

- ・橋梁（下部工）の見直し

○コスト縮減

- ・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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 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	8.0 km		
事業概要					
<p>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66km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)		H24年度用地着手	
				H26年度工事着手	
全体事業費	約542億円	事業進捗率	63%	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 (事業費)	総便益 (残事業)	基準年 平成29年	
	1.03 (0.4)	834億円 / 2,466億円 (事業費: 815億円 / 2,440億円 維持管理費: 19億円 / 26億円)	2,145億円 / 2,530億円 (走行時間短縮便益: 1,871億円 / 2,228億円 走行経費減少便益: 201億円 / 228億円 交通事故減少便益: 73億円 / 74億円)		
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動: B/C=0.98~1.1 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.5~2.8 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動: B/C=0.99~1.1 (事業費 ±10%) B/C=2.3~2.8 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動: B/C=0.98~1.1 (事業期間 ±1年) B/C=2.5~2.7 (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"> <li>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：143分→整備後：108分）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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：120分→整備後：85分）</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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：123分→整備後：88分）</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>					
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"> <li>「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> <li>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『復興・創生期間』における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こと、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。</li> <li>「宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡」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、コスト縮減にも十分に配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。</li> <li>また、本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えておりますので、引き続きの御指導をお願いいたします。</li> </ul> <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"> <li>宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会</li> <li>国道106号指定区間編入促進期成同盟会</li> <li>国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会</li> </ul>					

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"> <li>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</li> <li>築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通</li> <li>都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通</li> </ul>	
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100%、事業進捗率63%	
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"> <li>事業の進捗に係る問題はない</li> <li>平成32年度：全線2車線開通予定</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・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	
<p>一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 区界～築川</p> <p>L=8.0km 平成32年度開通予定</p> <p>終点 盛岡市築川第6地割 起点 宮古市区界第1地割</p> <p>盛岡市</p> <p>岩泉町</p> <p>宮古市</p> <p>至盛岡</p> <p>至宮古</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— : 開通済</li> <li>- - - : 事業中</li> <li>□□□ : 現道活用区間</li> <li>● : 47セブンス交通量</li> </ul> <p>その他道路凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— : 評価対象区間</li> <li>— : 高規格道路</li> <li>— : 一般国道</li> <li>— : 主要地方道</li> <li>— : 一般県道</li> </ul>	

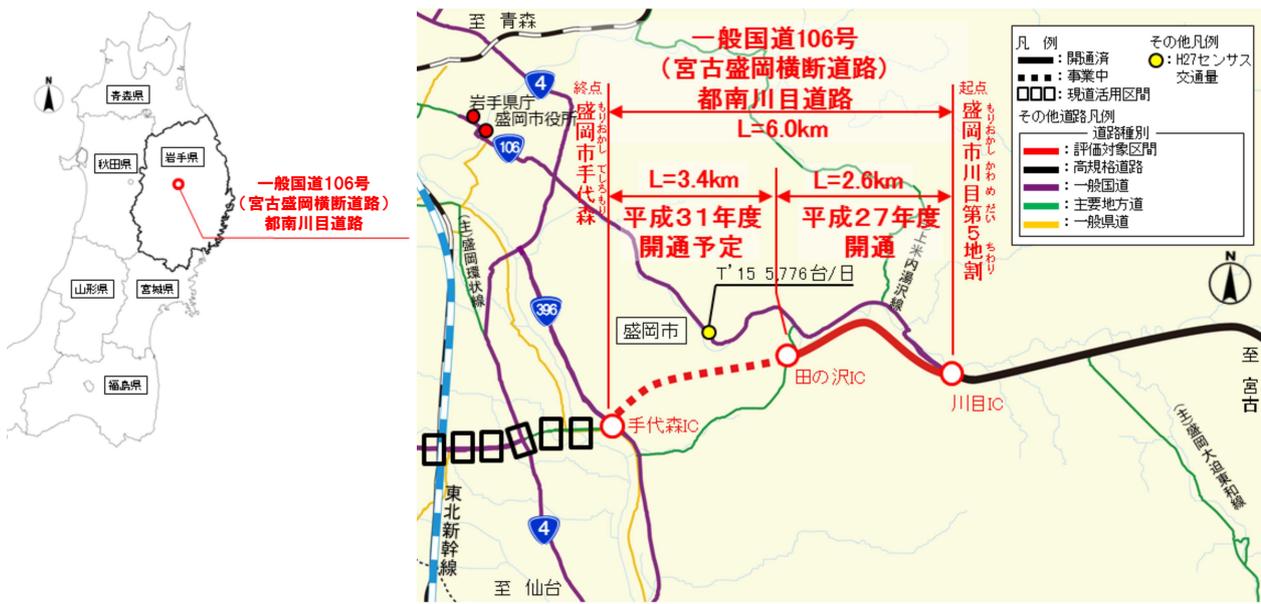
- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 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>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66kmの地域高規格道路である。</p> <p>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318億円	事業進捗率	83%	供用済延長	2.6 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 (事業全体)	総便益 (事業全体)	基準年： 平成29年	
	1.03 (1.3)	834億円 / 2,466億円	2,145億円 / 2,530億円		
	(残事業)	(事業費)	(残事業)		
	2.6 (6.5)	815億円 / 2,440億円 維持管理費：19億円 / 26億円	1,871億円 / 2,228億円 走行経費減少便益：201億円 / 228億円 交通事故減少便益：73億円 / 74億円		
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=0.98～1.1(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.5～2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=0.99～1.1(事業費 ±10%) B/C=2.3～2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.98～1.1(事業期間±1年) B/C=2.5～2.7(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"> <li>・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：143分→整備後：108分）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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：120分→整備後：85分）</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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：123分→整備後：88分）</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> <li>・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『復興・創生期間』における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こと、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。</li> <li>・「宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡」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、コスト縮減にも十分に配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。</li> <li>・また、本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えておりますので、引き続きの御指導をお願いいたします。</li> </ul> <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"> <li>・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会</li> <li>・国道106号指定区間編入促進期成同盟会</li> <li>・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会</li> </ul>					

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"> <li>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</li> <li>築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通</li> <li>都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率83%</li> </ul>	
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"> <li>事業の進捗に係る問題はない</li> <li>平成31年度：全線2車線開通予定</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
○事業費増	
<ul style="list-style-type: none"> <li>発生残土受入地への運搬距離の変更</li> <li>現地調査結果による、法面对策工の範囲の変更</li> </ul>	
○コスト縮減	
<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>	
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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道283号（東北横断自動車道 釜石 釜石西） 秋田線）釜石～釜石西	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>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80 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		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280億円		事業進捗率	91%	
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	総費用		総便益	基準年
	(事業全体) 1.8 (0.96) (残事業) 7.0 (7.5)	(残事業)/(事業全体) 133億円/ 958億円 〔 事業費 : 82億円/ 792億円 維持管理費 : 50億円/ 165億円 〕		(残事業)/(事業全体) 928億円/ 1,738億円 〔 走行時間短縮便益 : 796億円/ 1,557億円 走行経費減少便益 : 80億円/ 90億円 交通事故減少便益 : 51億円/ 92億円 〕	平成29年
感度分析の結果〔釜石～花巻〕					
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.7~1.9(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=6.8~7.3(交通量 ±10%)					
事業費変動 : B/C=1.8~1.8(事業費 ±10%) B/C=6.6~7.5(事業費 ±10%)					
事業期間変動 : B/C=1.7~1.9(事業期間 ±1年) B/C=6.8 (事業期間 ±1年)					
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→整備後：75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：94分→整備後：80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→整備後：77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：129分 →整備後：114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					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> <li>・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「『復興・創生期間』における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こと、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。</li> <li>・「東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻」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、コスト縮減にも十分に配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。</li> <li>・また、本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えておりますので、引き続きの御指導をお願いいたします。</li> </ul>					

○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100%、事業進捗率91%

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

○コスト縮減

- ・小段排水形式の見直し

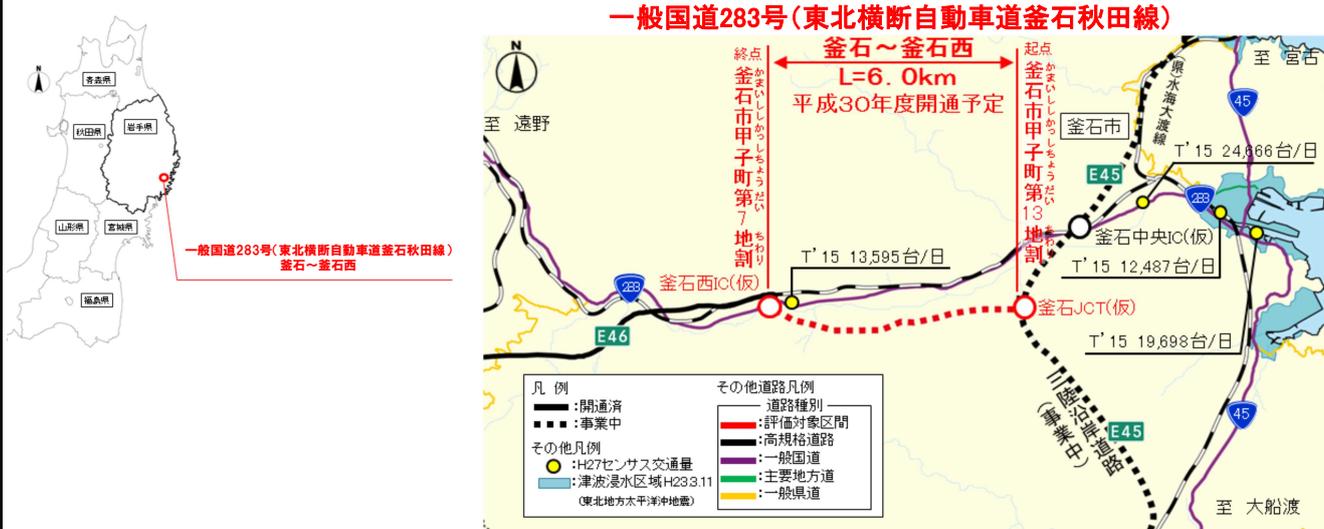
対応方針

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。



○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100%、事業進捗率81%

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

- ・植生基材吹付の見直し

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道45号 <small>さんりくえんがんどろう</small> （三陸沿岸道路） <small>からくわきた りくぜんたかた</small> 唐桑北～陸前高田	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：宮城県気仙沼市唐桑町館 <small>けせんぬま からくわちようたて</small> 至：岩手県陸前高田市竹駒町相川 <small>りくぜんたかた たけこまちようあいかわ</small>	<b>延長</b>	10.0km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米ICT～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（唐桑北～陸前高田）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市から岩手県陸前高田市へ至る延長10.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
<b>H23年度事業化</b>		<b>H-年度都市計画決定（H-年度変更）</b>		<b>H23年度用地着手</b>	
<b>H25年度工事着手</b>					
<b>全体事業費</b>		約687億円		<b>事業進捗率</b> 86%	
<b>計画交通量</b>		11,900台/日【登米～釜石】			
<b>費用対効果分析結果【登米～釜石】</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体		<b>総便益</b> (残事業)/事業全体	
	1.2 (0.8)	907億円 / 4,757億円		2,453億円 / 5,518億円	
	(残事業)	事業費 : 793億円 / 4,521億円		走行時間短縮便益 : 1,946億円 / 4,492億円	
	2.7 (5.1)	維持管理費 : 114億円 / 235億円		走行経費減少便益 : 413億円 / 724億円	
				交通事故減少便益 : 94億円 / 303億円	
<b>感度分析の結果【登米～釜石】</b>					
【事業全体】		交通量 : B/C=1.1～1.2(交通量 ±10%)		【残事業】 B/C= 2.4～ 3.0(交通量 ±10%)	
		事業費 : B/C=1.1～1.2(事業費 ±10%)		B/C= 2.5～ 3.0(事業費 ±10%)	
		事業期間 : B/C=1.1～1.2(事業期間±1年)		B/C= 2.6～ 2.8(事業期間±1年)	
<b>事業の効果等</b>					
①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（気仙沼市～岩手県立大船渡病院 現況：48分→整備後：41分）					
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					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○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。					
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、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり					
・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会					
・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					
・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					
・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会					
・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会					
・気仙沼市、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					
・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）					

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100%、事業進捗率86%（平成30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	
	

※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがんどろ</small> (三陸沿岸道路) <small>けせんぬま からくわみなみ</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 <small>けせんぬま まつざきたかや</small> 至：宮城県気仙沼市唐桑町只越 <small>けせんぬま からくわちようただこし</small>			延長	9.0 km
<b>事業概要</b> 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。 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、宮城県気仙沼市内を通過する延長9.0km、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)		H23年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約1,185億円	事業進捗率	53%	供用済延長	— km
計画交通量	11,900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) 1.2 (1.2)	総費用 (残事業)/事業全体 907億円/4,757億円 事業費：793億円/4,521億円 維持管理費：114億円/235億円	総便益 (残事業)/事業全体 2,453億円/5,518億円 走行時間短縮便益：1,946億円/4,492億円 走行経費減少便益：413億円/724億円 交通事故減少便益：94億円/303億円	基準年 平成29年	
	(残事業) 2.7 (2.8)				
<b>感度分析の結果【登米～釜石】</b> 【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=1.1～1.2(事業期間±1年) 【残事業】 B/C=2.4～3.0(交通量 ±10%) B/C=2.5～3.0(事業費 ±10%) B/C=2.6～2.8(事業期間±1年)					
<b>事業の効果等</b> 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～岩手県立大船渡病院 現況：48分→整備後：41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					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○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 ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・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 ・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 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、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 ・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）					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・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					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率53%（平成30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

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



※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがんどろう</small> (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路(Ⅱ期) <small>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津谷長根 <small>けせんぬま もとよしちようつ やながね</small> 至：宮城県気仙沼市本吉町九多丸 <small>けせんぬま もとよしちようく だまる</small>			延長	4.0 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(Ⅱ期)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市内を通過する延長4.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H23年度事業化		H18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264億円		事業進捗率	85%	
計画交通量	11,900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) 1.2(1.04) (残事業) 2.7(6.3)	総費用 (残事業)/事業全体 907億円/4,757億円 (事業費：793億円/4,521億円) (維持管理費：114億円/235億円)	総便益 (残事業)/事業全体 2,453億円/5,518億円 (走行時間短縮便益：1,946億円/4,492億円) (走行経費減少便益：413億円/724億円) (交通事故減少便益：94億円/303億円)	基準年 平成29年	
感度分析の結果【登米～釜石】 【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=1.1～1.2(事業期間±1年) 【残事業】B/C=2.4～3.0(交通量±10%) B/C=2.5～3.0(事業費±10%) B/C=2.6～2.8(事業期間±1年)					
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：85分→整備後：71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 ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・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 ・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 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、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 ・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)					
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100%、事業進捗率85%(平成30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

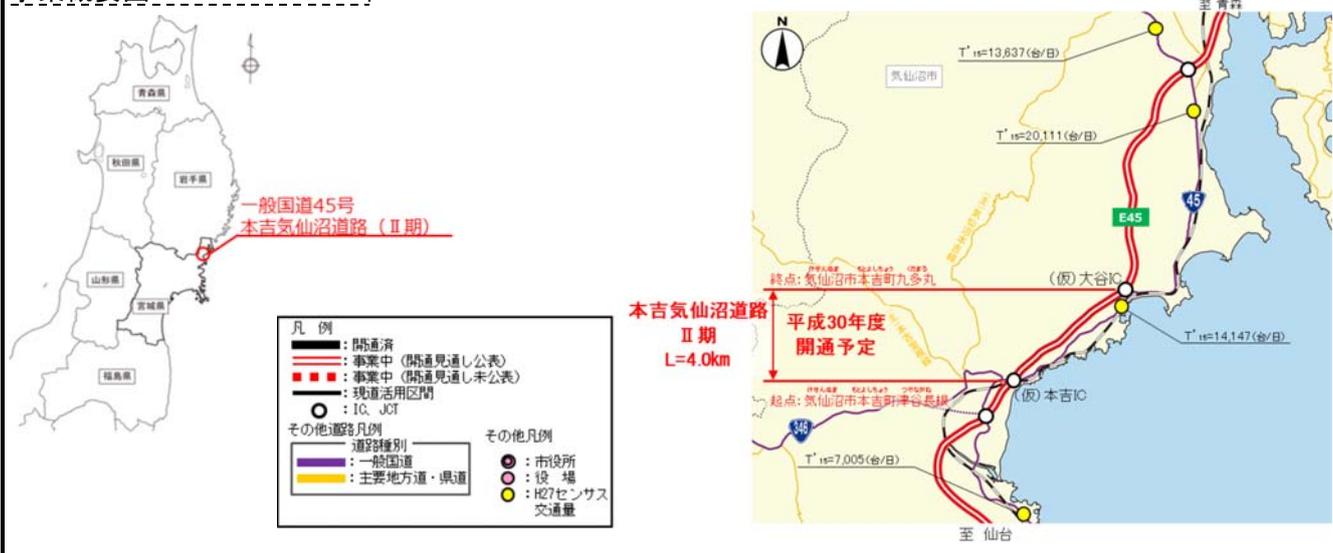
対応方針

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



※ 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～卯名沢IC(仮)間 延長10.0km (2/2) 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



※ 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。



○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
- ・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

- ・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
- ・山田IC～宮古南IC 延長14.0km（2/2）が平成29年11月12日に開通

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99%、事業進捗率74%（平成29年3月時点）

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 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。



<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通</li> <li>三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通</li> <li>山田IC～宮古南IC 延長14.0km（2/2）が平成29年11月12日に開通</li> </ul>	
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成5年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率79%（平成29年3月時点）</li> </ul>	
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の進捗に係る問題はない</li> <li>平成30年度 釜石JCT（仮）～釜石両石IC 延長5.6km（2/2） 開通予定</li> <li>平成30年度 大槌IC（仮）～山田南IC 延長8.0km（2/2） 開通予定</li> <li>平成31年度 釜石北IC（仮）～大槌IC（仮） 延長4.8km（2/2） 開通予定</li> </ul>	
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ○コスト縮減 <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術（高所法面掘削機による掘削工法）を採用</li> </ul>	
対応方針	事業継続
<b>対応方針決定の理由</b> 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	
<b>事業概要図</b>	

※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>みやこちゆうおう たろう</small> 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 <small>みやこ まつやま</small> 至：岩手県宮古市田老字小堀内 <small>みやこ たろう こほりない</small>			延長	21.0 km
事業概要					
<p>三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約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		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1,242億円	事業進捗率	54%	供用済延長	— km
計画交通量	7,300台/日				
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) 1.2 (1.2)	(残事業) 2.7 (3.4)	(残事業)/ (事業全体) 1,701億円/5,041億円 (事業費: 1,513億円/4,770億円) (維持管理費: 188億円/271億円)	(残事業)/ (事業全体) 4,628億円/6,240億円 (走行時間短縮便益: 3,695億円/5,027億円) (走行経費減少便益: 704億円/926億円) (交通事故減少便益: 229億円/287億円)	平成29年
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動: B/C=1.2~1.3 (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 ±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=2.6~3.0 (交通量 ±10%)          B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%)          B/C=2.6~2.8 (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 ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分→整備後：147分）</p> <p>②物流効率化の支援 ・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→整備後：79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～久慈病院 現況：109分→整備後：76分）</p> <p>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</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 〔防災機能の評価〕 ・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）</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○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。</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 ・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</p>					

**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  
 ・八戸南道路 延長8.7km（2/4）が平成25年3月に開通  
 ・普代道路 延長4.2km（2/4）が平成25年10月に開通  
 ・尾肝要道路 延長4.5km（2/4）が平成26年3月に開通  
 ・八戸南環状道路 延長8.6km（2/4）が平成26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99%、事業進捗率54%

**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



※ 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。