

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号石橋宇都宮バイパス		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：栃木県河内郡上三川町下蒲生 至：栃木県宇都宮市平出工業団地		延長	18.7 km		
事業概要	新4号国道は、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。石橋宇都宮バイパスは、新4号国道の一部を形成するものであり、北関東地域の交通基盤の強化と宇都宮市中心市街地の通過交通排除による都市交通円滑化、開発計画等地域振興の支援を図る6車線のバイパス事業である。					
S45年度事業化	S44年度都市計画決定	S45年度用地着手	S47年度工事着手			
全体事業費	約600億円	事業進捗率	97%	供用済延長	18.7km	
計画交通量	51,500~65,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.9 (残事業) 14.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 16/1,591億円 事業費：12/1,481億円 維持管理費：3.7/110億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 226/7,785億円 走行時間短縮便益：181/6,292億円 走行費用減少便益：30/1,114億円 交通事故減少便益：15/379億円	基準年	平成21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=4.5~5.3 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=13.7~14.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.9~4.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=13.3~15.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±1年) 事業期間：B/C=13.6~14.8 (事業期間 ±1年)					
事業の効果等	(1)交通渋滞の緩和 約9割の区間が6車線で完成しているが、未整備区間を中心に渋滞が発生 (2)交通安全の確保 交差点部での追突事故などが発生しているが、整備済みの区間では事故が減少 (3)地域開発の活性化 多くの工業団地や流通拠点が開発され、沿線の産業振興に寄与					
関係する地方公共団体等の意見	・第二4号国道古河・宇都宮間建設促進期成同盟会が整備促進及び立体化整備の推進を要望（平成20年12月22日） ・県知事の意見：「事業継続していただけるよう、よろしくご配慮をお願いいたします。今後とも、早期の完成に向けて、事業の推進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	北関東自動車道が供用され、さらに、沿道に工業団地・流通団地、大規模ショッピングセンター等が立地し、当該道路における交通渋滞はますます深刻化している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成12年度までに、全線暫定4車線供用。平成21年度までに全体計画の約9割が6車線で供用済み。関連する道路整備計画と整合を図りながら、全線6車線化に向けて事業を進めている。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地の取得は100%完了。引き続き全線6車線に向けた事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等	・渋滞や事故対策のために平面交差点について立体を延伸。 ・上部工の軽量化、基礎の見直し、プレキャストブロックの採用により、立体化の事業費を約5億円縮減。					
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、コスト削減の内容、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を。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤淳志

事業名	一般国道17号 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：群馬県高崎市宮元町 至：群馬県高崎市並榎町	延長	1.6 km		
事業概要 一般国道17号は、高崎市を経て、群馬県を南部に通過し、沿線都市の連携強化を図る主要幹線道路である。高松立体は、渋滞ポイントである和田橋交差点の交通混雑の解消を図るとともに、国道17号の幹線道路としての機能を確保することにより地域の活性化に大きく寄与するものである。					
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	90%	供用済延長	1.1 km
計画交通量	42,400～56,600台/日				
費用対効果 分析結果 ^(※1)	B/C (事業全体) 2.0 (仮事業) 3.3	総費用 (仮事業)/ (事業全体) 11/134億円 事業費：10/131億円 維持管理費：0.48/2.3億円	総便益 (仮事業)/ (事業全体) 36/265億円 走行時間短縮便益：34/245億円 走行費用減少便益：1.2/11億円 交通事故減少便益：0.11/8.6億円	基準年	平成21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=1.8～2.1（交通量 ±10%） 残事業 交通量：B/C=3.2～9.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.2（事業費 ±10%） 事業費：B/C=3.0～3.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±2年） 事業期間：B/C=3.1～3.4（事業期間±2年）					
事業の効果等 (1) 渋滞の緩和 ・立体部の整備により、平均旅行速度が約21km/h上昇。 (2) 安全性の向上 ・2→1車線の減少の解消により安全性が向上。 ・歩行空間の確保による安全性の向上。					
関係する地方公共団体等の意見 ・高崎市「新市建設計画」において、早期推進の要望あり ・県知事の意見：「高崎市内の国道17号は、県内外の交通が集中しており、和田橋交差点の渋滞解消、国道18号や国道354号との合流部の安全確保のためには、本事業が必要であることから、さらなるコスト縮減に努め、早期完成を目指し、事業継続、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 周辺環境の変化（高松立体周辺では、旧高崎病院の建て替え（現国立病院機構高崎総合医療センター）や高崎市が平成23年4月中核市移行を目指している中で、JT跡地に地域の医療と保健の拠点施設として医療保健センター（仮称）及び情報と文化の拠点施設となる新図書館の建設事業を一体的に整備中。）					
事業の進捗状況、残事業の内容等 立体部を平成20年1月に暫定供用。一般部については、用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 立体部については切り直し道路の撤去、歩道橋の整備を推進。一般部については早期の供用を目指し、整備を進める。					
施設の構造や工法の変更等 ー					
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、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

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かみおくどみ</small> 埼玉県狭山市上奥富	延長	4.6km		
事業概要	一般国道16号は神奈川県横浜市を起点に、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、千葉県木更津市等首都圏の主要な都市を結び、横浜市に至る、延長約240kmの首都圏における重要な環状道路である。入間狭山拡幅は、一般国道16号の交通混雑の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、土地区画整理への寄与を目的とする道路である。 S46年度事業化 S39年度都市計画決定（H12年度変更） 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	85%	
計画交通量	27,300~39,200台/日		供用済延長	3.7km	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 6.3	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 22/292億円 事業費：18/270億円 維持管理費：4.1/22億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 141/504億円 (走行時間短縮便益：126/425億円) (走行経費減少便益：8.9/60億円) (交通事故減少便益：6.5/18億円)	基準年： 平成21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=1.4~2.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8 (事業期間±1年) 【残事業】交通量：B/C=4.6~6.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.8~6.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=6.1~6.3 (事業期間±1年)				
事業の効果等	(1) 国道16号の交通渋滞の緩和(混雑が発生しており、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約4倍) (2) 安全・安心な歩行空間の確保(歩道のバリアフリー化と電線共同溝の整備により安全・安心な歩行空間が確保) (3) まちづくりの支援(区画整理事業における広域幹線道路として位置付けられ入間市のまちづくりに寄与)				
関係する地方公共団体等の意見	・県知事の意見：「一般国道16号(入間狭山拡幅)事業は、本県の発展に不可欠なものであるため、引き続きコストの縮減に十分留意しながら、早期の整備をお願いします。」 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	入間市駅の北口駅前まちづくりとして、入間市にて区画整理事業を整備中。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成5年度に狭山市鶴ノ木~狭山市上奥富(L=2.9km)、平成20年度に狭山市鶴ノ木~狭山市入間川4丁目(L=0.8km)を供用。 ・残事業区間(L=0.9km)のうち、用地取得が未完了なのは区画整理事業区域0.6kmのみである。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	入間市駅北口区画整理事業区域の一般国道16号の4車線化用地については、区画整理事業にて平成24年度末に全線の用地を確保する。				
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、事業評価監視委員会における審議等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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路	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</small> 埼玉県さいたま市西区宮前町 至： <small>さいたまけんおけがわしかわたや</small> 埼玉県桶川市川田谷	延長	11.0 km		
事業概要	一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市までの延長373kmの路線で首都圏と北陸地方を結ぶ主要幹線道路である。 上尾道路は、一般国道17号の上尾市から鴻巣市間の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、さいたま新都心へのアクセス強化など幹線道路網を形成するために計画された、延長20.1kmのバイパスである。平成7年度までに起点から桶川市川田谷までの延長11kmが順次事業化されている。				
H2年度事業化	S44年度都市計画決定	H9年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約954億円		事業進捗率	86% 供用済延長	
計画交通量	27,800~54,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 6.0	総費用 (事業全体) 152/1,072億円 事業費：112/1,016億円 維持管理費：40/55億円	総便益 (事業全体) 902/2,004億円 走行時間短縮便益：728/1,640億円 走行経費減少便益：135/259億円 交通事故減少便益：39/104億円	基準年：平成21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=1.5~1.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間±1年) 【残事業】 交通量：B/C=3.3~6.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.5~6.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=5.8~6.1 (事業期間±1年)				
事業の効果等	・円滑なモビリティの確保（現道等の渋滞損失時間の削減が期待される） ・安全で安心できるくらしの確保（第三次医療施設へのアクセス向上が期待される） 他13項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見	・地元の首長及び議長等で構成される期成同盟会等より、上尾道路の事業化区間の整備促進、未事業化区間の早期事業化について要望されている。 ・県知事の意見：「一般国道17号（上尾道路）事業は、本県の発展に不可欠なものであるため、引き続きコストの縮減に十分留意しながら、早期の整備をお願いします。」 ・さいたま市長の意見：「本路線の整備は、国道17号の慢性的な渋滞の解消と沿道環境の改善を図るものであり、埼玉県中央地域における南北の交通軸として周辺地域の発展に大きく貢献するものであり、早期の全線供用開始を図りたい。」				
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	首都圏中央連絡自動車道の鶴ヶ島JCTから川島IC区間が平成20年3月に供用				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・用地取得率（面積ベース）は宮前IC～上尾環状線間約99%、上尾環状線～川越栗橋線間約67%、川越栗橋線～桶川市川田谷間約94%、合計約86%。 ・宮前IC～上尾環状線 [L=4.2km]、川越栗橋線～圏英道桶川北本IC（桶川市川田谷） [L=2.1km] は、整備効果の早期発現のため、2/4車線にて平成21年度供用予定。 施設の構造や工法の変更等 ・横断歩道橋の設置計画である5基を3基に見直し及び貯留槽を環境保全対策と一体整備する調整池に見直し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	事業の必要性は高く、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の。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道51号 北千葉拡幅 <small>きたちほかくふく</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：千葉県千葉市若葉区貝塚町 <small>ちばしわかばくかいづからちよう</small> 至：千葉県佐倉市馬渡 <small>さくらしまわたし</small>			延長	7.6 km	
事業概要	一般国道51号は、千葉県の県庁所在地である千葉市から茨城県水戸市に至る延長約124 kmの放射状に伸びる主要な幹線道路である。北千葉拡幅は、国道51号の混雑緩和・交通安全の確保、千葉県中心部や東関東自動車道のIC、成田国際空港への道路ネットワーク機能の強化を図る事業である。 S46年度事業化 S44年度都市計画決定 S48年度用地着手 S60年度都市計画変更 S57年度工事着手					
全体事業費	約236億円		事業進捗率	76%	供用済延長	3.8 km
計画交通量	32,100~44,600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) 1.8	(事業全体) 49/417億円	(事業全体) 139/762億円	平成21年		
	(残事業) 2.8	事業費：41/396億円 維持管理費：7.9/21億円	走行時間短縮便益：137/715億円 走行費用減少便益：0.90/23億円 交通事故減少便益：1.1/25億円			
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.7~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~2.0(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.0(事業期間±2年)					
事業の効果等	(1)北千葉拡幅区間の渋滞損失 ・千葉市から四街道市にかけて、最大で全国平均の約12倍の渋滞が発生 (2)安全性の向上 ・歩行空間の確保による安全性の向上 ・中央分離帯及び右折車線の設置による安全性の向上					
関係する地方公共団体等の意見	・一般国道51号整備促進期成同盟会より整備促進の要望(平成20年10月)を受けている。 ・県知事の意見：「北千葉拡幅の事業区間においては、吉岡十字路交差点や坂戸交差点などで慢性的な渋滞が発生しており、また、歩道部が狭いことから歩行者の安全な通行に支障をきたしているところ。また、四街道市域においては、平成21年2月に都市計画決定がされ、沿線において道路拡幅事業と連携した成台中土地区画整理事業が進められていることから、事業の継続により、速やかに四街道市行き用地買収に着手し、早期に交通混雑の緩和と安心安全な歩道区間の確保を図っていただきたい。」 ・千葉市長の意見：「本市にとって一般国道51号北千葉拡幅は必要な事業であり、継続・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	昭和53年に成田空港が開港し、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等により大型車混入率が増加し、混雑時旅行速度が低下している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成7年度に2.7 km区間で4車線供用(一部2車線)。千葉市区間の用地取得率は97%。 平成21年度には1.1 km区間を4車線供用予定。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	千葉市区間1.8 kmのうち1.1 kmを平成21年度供用予定、四街道市区間(3.1 km)については平成20年度に都市計画決定しており、千葉市残区間とあわせて順次整備を進める。 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、進捗状況、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道14号 かめいどこまつがわりったい 亀戸小松川立休	事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：東京都江東区亀戸9丁目地先 至：東京都江戸川区大杉1丁目地先	区分		主体	関東地方整備局
延長				延長	2.5km
<p>事業概要</p> <p>国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る総延長約6.4kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立休は、江東区亀戸から江戸川区大杉までの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を目的とした、延長2.5kmの6車線拡幅および立体化を計画した事業である。</p>					
S60年度事業化(亀戸地区)		S21年度都市計画決定		S62年度用地着手	
H元年度事業化(小松川地区)		H3年度都市計画変更		H11年度工事着手	
全体事業費		約41.7億円		事業進捗率	
計画交通量		49,300~64,700台/日		30%	
費用対効果分析結果		総費用(事業/事業全体)		総便益(事業/事業全体)	
B/C(事業全体) 1.3		206/383億円		437/483億円	
(事業) 2.1		事業費:202/378億円		基準年 平成21年	
		維持管理費:3.7/5.2億円		走行時間短縮便益:350/391億円	
				走行経費減少便益:51/56億円	
				交通事故減少便益:36/36億円	
<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施</p> <p>【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.6（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.9~2.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=1.9~2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.9~2.1（事業期間±2年）</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>(1) 渋滞損失 事業区間における渋滞は都平均の約3倍、交差点に100m~300m程度の渋滞発生 (2) 事故発生 死傷事故率300件/年億台kmを超える箇所が存在、人・自転車対自動車の死傷事故が都平均の約5倍 (3) 救急医療機関へのアクセス 3次救急医療機関への搬送時間が23区内でワースト2位。交通円滑化による定時制の確保</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>・都知事の意見：「費用便益費1.3であり、亀戸、小松川地区の慢性的な交通渋滞の緩和、東小松川交差点の交通事故の削減など、高い整備効果が図れる事業であるため、事業を継続することは当然と考える。」</p>					
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>事業の継続を承認する。</p>					
<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> <p>亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業が進捗。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>亀戸地区は、平成19年度に6車線供用（L=0.69km） 用地取得率は亀戸地区100%、小松川地区約20%</p>					
<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> <p>今後は、亀戸地区は平成22年度に6車線化完了予定。小松川地区は特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を東京都と協力して重点的に推進し、その他区間についても周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を推進。 市街地再開発事業区域内の道路は概ね完成している。但し補助144号線については国道14号以南は整備が完了しているが、以北については未事業化。</p>					
<p>施設の構造や工法の変更等</p>					
<p>対応方針 事業継続</p>					
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業の効果及び進捗状況、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。</p>					
<p>事業概要図</p>					

※ 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22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	国道1号 おだわらはこねどうろ 小田原箱根道路	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>かながわけんおだわらしかざまつり</small> 神奈川県小田原市風祭 至： <small>かながわけんあしがらしもぐんほこねまちゆもと</small> 神奈川県足柄下郡箱根町湯本	延長	2.2km		
事業概要	一般国道1号は、日本橋を起点として、横浜市、小田原市、清水市、名古屋市、四日市市および京都市を通過し、大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路で、神奈川県においても横浜・川崎地区と小田原・箱根地区を連絡する重要な路線である。小田原箱根道路は、周辺地区の交通混雑の抜本的解消と交通の円滑化、安全で快適な歩行空間の確保、沿道環境の改善を目的とした4車線バイパス道路である。				
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H4年度用地着手	H8年度工事着手		
全体事業費	約236億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	2.0km
計画交通量	29,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C: (事業全体) 1.6 (残事業) 7.8	総費用: (残事業)/(事業全体) 32/295億円 事業費: 28/284億円 維持管理費: 4.0/11億円	総便益: (残事業)/(事業全体) 252/459億円 走行時間短縮便益: 240/434億円 走行経費減少便益: 9.6/22億円 交通事故減少便益: 1.8/2.6億円	基準年: 平成21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=1.3~1.9 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.4~1.7 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.5~1.6 (事業期間±1年) 【残事業】交通量: B/C=5.7~10.1 (交通量±10%) 事業費: B/C=7.2~8.6 (事業費±10%) 事業期間: B/C=7.5~7.7 (事業期間±1年)				
事業の効果等	(1) 交通の円滑化 事業区間に並行する国道1号の交通の円滑化。 (2) 安全性の確保 並行する生活道路に抜け道交通が発生し、歩行者の安全性が低下。 (3) 観光産業の支援 観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。				
関係する地方公共団体等の意見	・小田原市長・箱根町長等から構成される、「箱根新道接続道路建設促進協議会」から、早期の4車線完成供用の要望(平成19年11月)を受けている。 ・県知事の意見:「一般国道1号 小田原箱根道路については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図りたい。」				
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	周辺の観光施設への観光客数が増加(特に日帰り客の増加が著しい)しており、一部開通により並行する国道の渋滞は軽減されたものの、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16年度に、山崎ICを除く一部区間が2車線暫定供用(L=2.0km)。 ・残事業は、国道1号と接続する山崎IC立体部である。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・用地取得率(面積ベース)は、約98%。 ・平成22年度から現道(国道1号)の拡幅にかかる擁壁工事を開始し、早期の供用を目指し、整備を進める。				
施設の構造や工法の変更等	鉄道事業者との協議により、擁壁構造を逆L型擁壁に変更。				
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、進捗状況、事業評価監視委員会におけ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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道357号 とうきょうわんがんどうろ 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：神奈川県川崎市川崎区東扇島 かながわけんかわさしかわさきくひがしおうしま 至：神奈川県横須賀市夏島 かながわけんよこすかしなつしま		延長	25.3km			
事業概要	東京湾岸道路は、東京湾周辺の横須賀、横浜、川崎、東京、千葉、木更津及び富津の諸都市を連絡する延長約160kmの幹線道路である。 国道357号（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	2,300億円		事業進捗率	約42%		供用済延長	14.4km
計画交通量	27,000～59,500台/日						
費用対効果 分析結果	B/C: (事業全体) 1.8 (残業) 2.6	総費用: (事業)/ (事業全体) 985/2,854億円 事業費: 892/2,718億円 維持管理費: 93/135億円	総便益: (事業)/ (事業全体) 2,591/5,240億円 走行時間短縮便益: 2,237/4,241億円 走行経費減少便益: 300/817億円 交通事故減少便益: 54/182億円	基準年: 平成21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=1.6～2.1 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.7～2.0 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.6～2.0 (事業期間±3年) 【残事業】交通量: B/C=2.0～3.3 (交通量±10%) 事業費: B/C=2.4～2.9 (事業費±10%) 事業期間: B/C=2.3～2.6 (事業期間±3年)						
事業の効果等	(1)内陸部の渋滞損失「横浜」川崎都心地区などの国道357号の並行する道路では、全区間で神奈川県平均を上回る渋滞が発生。 (2)港湾整備事業の支援 国際規格コンテナ貨物需要の増加に対応した湾岸関連施設の接続。						
関係する地方公共団体等の意見	・横浜市、横浜市幹線道路網建設促進協議会、磯子区・中区区連会より早期整備要望（H21.4）。 ・県知事の意見：「一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間）については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図られたい。」 ・横浜市長の意見：「本事業については、当該沿線の渋滞解消及び横浜港の物流機能強化など、整備効果が期待できることから、事業の推進に向けて積極的に取り組むようお願いいたします。」 ・川崎市長の意見：「当該道路は、首都圏の広域幹線道路として位置付けられており、国際空港として機能が大きく拡充される羽田空港へのアクセス向上、京浜三港連携による港湾機能の強化・拡充等、日本の国際競争力を飛躍させるといった観点から、早期の全線整備が必要である」						
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	首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用、スーパー中樞港湾の整備や羽田空港の再拡張が進行。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成16年度までに14.4kmを供用。 ・用地取得率（面積ベース）は約8割であり残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・磯子区・夏島区間の関係機関協議、調査設計および改良工事を進める。 ・本牧・根岸区間の関係機関協議、設計、工事を進める。 ・用地取得済の区間について、工事を進める。						
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、進捗状況、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課、有料道路課
担当課長名：深澤 淳志、森 昌文

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。「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>						
S 63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4,300億円		事業進捗率	21%		供用済延長	0.0km
計画交通量	44,200～50,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年	
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	1.7	2,955/3,974億円		6,564/6,564億円			
	(残事業) 2.2	事業費：2,732/3,752億円 維持管理費：222/222億円		走行時間短縮便益：5,978/5,978億円 走行経費減少便益：423/423億円 交通事故減少便益：163/163億円			
感度分析の結果	<p>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=1.5～1.7（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.1～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%）事業費：B/C=2.0～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±2年）事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±2年）</p>						
事業の効果等	<p>(1)交通の流れの適正化 ・東名高速と東京湾岸地域を連絡強化する広域ネットワークの形成 ・国道1号等の通過交通を転換させ、定時性を確保 (2)物流都市拠点の連絡強化 ・スーパー中枢港湾や羽田国際空港を支えるネットワークの強化</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>・神奈川県知事を会長、横浜市長を副会長とする14市2町の首長で構成される首都圏中央連絡道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望（平成21年7月29日）を受けている。横浜市栄区では、本事業の整備促進を「栄区まちづくり行動計画」（原案）において優先的に取り組む施策として盛り込んでいる。 ・県知事の意見：「一般国道468号 首都圏中央連絡自動車（金沢～戸塚）については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図られたい。」 ・横浜市長の意見：「東名高速道路や中央自動車道を連絡する横浜環状南線などは、物流の機能強化はもとより、保土ヶ谷バイパスなど既存の高速道路の渋滞緩和による環境改善にも貢献することから、本事業の再評価に係る対応方針（案）につきましても異議はありませんので、平成27年度の完成に向けて努めてくださるようお願いいたします。」</p>						
事業評価監視委員会の意見	<p>前回の付帯意見を継続し、引き続き環境保全対策、合意形成につとめること。</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>周辺地域では大船駅東口市街地再開発事業、みなとみらい21地区事業が事業中。道路では横浜環状北線が事業中、横浜環状北西線で都市計画に向けた手続きが進められている。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・用地取得率は約65%に進捗し、引き続き住民の方々との話し合いを継続しながら用地取得を進める。 ・工事については、事業用地がまとまって取得できたところから順次着手していく。</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>大気汚染や騒音、地盤沈下など環境の悪化を懸念される地域の方々、環境保全をテーマに話し合い等を実施。</p>						
施設の構造や工法の変更等	<p>トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを鑑みつつ、具体化の検討を進める。</p>						
対応方針	<p>事業継続</p>						
対応方針決定の理由	<p>・以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の重要性、必要性は高いと考えられる。 ・事業評価監視委員会における付帯意見を継続し、引き続き環境保全対策、合意形成に努める。</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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 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	24.6 km		
事業概要： 国道18号上新バイパスは、「交通渋滞の緩和」「ネットワークの充実強化」「地域開発の支援」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。					
S 50 年度事業化	S 50 年度都市計画決定	S 50 年度用地着手	S 53 年度工事着手		
全体事業費	944 億円	事業進捗率	59 %	供用済延長：17.6km(暫定2車線) 7.0km(完成4車線)	
計画交通量	9,700~44,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C ; (事業全体) 1.9 (残事業) 1.2	総費用 ; (事業)/ (事業全体) 354 / 1707 億円 (事業費 : 300 / 1624 億円) 維持管理費 : 54 / 83 億円	総便益 ; (事業)/ (事業全体) 411 / 3322 億円 (走行時間短縮便益 : 267/2741億円) (走行経費減少便益 : 94/ 487億円) (交通事故減少便益 : 50/ 94億円)	基準年 ; 平成21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=1.0 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=1.1 (事業費+10%) B/C=1.3 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C=1.1 (事業期間+20%) B/C=1.2 (事業期間-20%)					
事業の効果等 ①新幹線駅である(仮称)上越駅へのアクセス向上 ・上越地方生活圏唯一の新幹線新駅の開業 ②直江津港へのアクセス向上 ・搬出入貨物の26%を関東及び長野・東海方面が占めている ③上越青果地方卸売市場へのアクセス向上 ・妙高市の農産品のほぼ全量が上越市に出荷 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 ・上越市～妙高市間の通勤者数が2,584人増加 ⑤開発拠点地区へのアクセス向上 ・上新バイパス沿線は商業・業務、広域運動公園、工業系を中心に開発が進んでいる ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・沿線の観光入れ込み客数年間1,032万人(上越市、妙高市観光入込客数合計) ・休日の交通が多く7月の休日交通量は平日の1.13倍【残事業：約8億円※】 ⑦県立中央病院へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救命救急アクセスの向上(時間短縮エリア人口29,764人)【全体：約29億円※】 ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上(降雪日実績：年平均47日)【全体：約79億円※】【残事業：約7億円※】 ⑨災害時の防災道路ネットワークの形成 ・高速道路と相互補完し、循環型の防災道路ネットワークを形成 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)					
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： ・国道18号は、周辺に商業・業務機能を中心とした施設の立地が進み、地域振興のためにも重要な役割を担っており、慢性化する渋滞の緩和や上信越自動車道、北陸自動車道、上越魚沼地域振興快速道路などと一体となり広域的幹線ネットワークを形成し、その機能を十分に発揮するために、上越市から上新バイパスの早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・事業評価にあたっては、救急搬送の時間短縮や冬期交通障害の解消など関係市町村の意向を十分反映し、事業継続として頂きたい。 ただし、高規格幹線道路の延伸や4車線化も地域交通に大きな影響を与えるものであり、今後の高速料					

金施策（無料化）の実施状況によっては、別途、地域において合意をとりながら優先度の再検討も可能と考える。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 今後、高速道路の料金施策の実施が交通状況にどのような影響があるか考慮すべき。
- ・ 審議した結果、再評価及び対応方針（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

バイパス周辺の商業施設立地等がすすみ、上信越自動車道の全線供用後も交通混雑が生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成21年度末で事業費558億円、進捗率59%、そのうち用地費は129億円で進捗率72%。
 残事業の内容：暫定2車線区間L=17.6kmの4車線化整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

岡原交差点～子安交差点間L=2.9kmを平成24年度に4車線供用を目指す。うち今池交差点～子安交差点間L=1.2kmは平成21年度の4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたり、新技術の活用、コンクリート構造物大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的活用、建設発生土の有効活用等により、コストの縮減を実施する。

対応方針：事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名：一般国道49号 水原バイパス	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：8.1 km		
事業概要：国道49号水原バイパスは、「市街地部での交通渋滞の緩和」や「現道区間での大型車の減少による交通安全性の向上」や「沿線地域の振興・活性化」等を目的とした延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。			
H12年度事業化	都市計画決定：H10年度	H15年度用地着手 H17年度工事着手	
全体事業費：227 億円	事業進捗率：41%	供用済延長：0 km	
計画交通量：15,700 ～ 24,800 台/日			
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 2.1 (事業費) 3.8	総費用：(事業費) 121 / 218 億円 事業費：100/197 億円 維持管理費：21/ 21 億円	総便益：(事業費) 455 / 455 億円 走行時間短縮便益：357/357 億円 走行経費減少便益：73/ 73 億円 交通事故減少便益：26/ 26 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=4.1(交通量+10%) B/C=3.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.1(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.6(事業期間+20%) B/C=4.0(事業期間-20%)			
事業の効果等 ①路線バスの利便性向上 ・現道を利用する路線バスの利用者は年間32万人 ②新潟港（東港区）へのアクセス向上 ・国道49号は1日約7,000トンの物流量が流れ、広域的な物流の動脈 ③日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセス向上 ・新潟市⇄阿賀野市の通勤・通学者数は9,600人で増加傾向阿賀野市の買い物は新潟市への依存が高い ④阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上 ・阿賀野市の観光入込客数は年間約159万人 ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・4,669人の救急医療アクセスが向上【約3億円※】 ⑥現道区間の大型車の減少による安全性向上 ・歩行者・自転車や生活交通の安全性向上 ⑦新潟県東部産業団地への企業誘致の支援 ・新潟県東部産業団地の企業立地もあり阿賀野市の製造出荷額は増加傾向 ・東部産業団地の企業立地の促進など地域産業活性化を支援 ⑧冬期におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約10億円※】 ⑨現道における騒音の減少 ・現道の騒音レベルが約6～7db減少し、環境基準を満足 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）			
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： ・国道49号は、産業・経済・文化などあらゆる分野の交流を支える大動脈として極めて重要な路線であるとともに地域住民の生活道路としての主軸を担っており、物流の生命線である。また、交通渋滞や冬期間における交通確保の問題、交通事故の多発など、広域基幹道路としての機能が十分に発揮されておらず、新潟県や県北地方振興促進協議会から水原バイパスの早期整備の要望を受けている。 ・水原バイパスは、中心市街地の交通渋滞の緩和のみならず、「新潟県東部工業団地」への企業誘致など、地域産業の振興に大きく寄与することから、阿賀野市より早期整備の要望を受けている。			
県知事の意見： ・事業評価にあたっては、救急搬送の時間短縮や冬期交通障害の解消など関係市町村の意向を十分反映し、事業継続として頂きたい。 ただし、高規格幹線道路の延伸や4車線化も地域交通に大きな影響を与えるものであり、今後の高速料金施策（無料化）の実施状況によっては、別途、地域において合意をとりながら優先度の再検討も可能と考える。			
事業評価監視委員会の意見			

- ・自治体のまちづくりに与える波及効果についても、とりまとめて頂きたい。
- ・審議した結果、再評価及び対応方針（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16年の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り、当該事業は新市の主要幹線道路として、通勤・通学や買い物などの日常活動の利便性向上や安全性向上などが期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成21年度末（予定）までの投資額92億円。進捗率41%。
 残事業の内容：埋蔵文化財の調査及び全線の工事（改良工、橋梁工、舗装工等）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在実施中または未実施の埋蔵文化財調査の進捗を踏まえつつ、物流交通や日常活動の利便性向上や安全性向上を早期に図るため、阿賀野市寺社～同市下黒瀬間の整備を推進し、全線の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

当該事業は、一部区間を低盛土構造とするなど、用地取得を極力少なくした道路構造となっている。また、新技術の積極的な活用や残土を本事業の盛土等に転用するなどコスト縮減に努めている。

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コスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号 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 至：新潟県南魚沼市余川			延長	9.7 km		
事業概要	国道253号八箇峠道路は、「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」や「十日町生活圏・南魚沼生活圏の地域の活性化の支援・一体的な圏域形成」、「地域の発展」等を目的とした延長9.7kmの直轄権限代行による改築事業である。						
H12年度事業化	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	440 億円		事業進捗率	41 %		供用済延長	0 km
計画交通量	5,100 ～ 9,700 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (事業) 2.5	総費用 (事業) / (事業全体) 249 / 439 億円 事業費：220/410 億円 維持管理費：29/ 29 億円	総便益 (事業) / (事業全体) 626 / 626 億円 走行時間短縮便益：425 / 425 億円 走行経費減少便益：167 / 167 億円 交通事故減少便益：34 / 34 億円	基準年 平成21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=2.8(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=2.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.4(事業期間+20%) B/C=2.6(事業期間-20%)						
事業の効果等	<p>①特産品の物流効率化・産業活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 十日町市の特産品は「えのきたけ」、南魚沼市の特産品は「まいたけ」となっており、全国生産量の10%、25%を占め、全国的にも主要な生産地となっている。 特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。 <p>②現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 線形の悪い隘路区間であり大型車のすれ違いが困難 特に冬期間は堆雪により幅員が狭められ冬期の車両すれ違いが困難 <p>③主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 十日町市、南魚沼市は多くの観光資源に恵まれている。 観光客数の増加や地域の活性化が期待される。 <p>④三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年に開院を目指している。 救命救急機関60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。 八箇峠道路整備により2次医療施設へのアクセスが向上(時間短縮による受益人口127人)【約0.3億円※】 <p>⑤事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の通行止め時は約4.3倍の迂回時間が必要 地域の日常生活や経済活動への影響を軽減【約1億円※】 魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域 線形不良区間および急勾配区間で旅行速度が著しく低下 冬期間のスムーズな交通の確保【約20億円※】 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</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"> 八箇峠道路は、地域の利便性を高め、物資の流通等、観光・経済・文化・スポーツの交流を活発にする路線として期待されており、十日町市長や津南町長から早期整備の要望を受けている。 八箇峠道路は、全国有数の豪雪地帯である当該地域にとって、災害時や異常気象時に欠くことの出来ない道路であり、上越魚沼地域振興快速道路「十日町・六日町間」整備促進協議会から早期整備の要望を受けている。 八箇峠道路は、一般通行規制区間や線形不良などの解消を図るため、中越地区国道事業促進協議会より早期整備の要望を受けている。 <p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業評価にあたっては、救急搬送の時間短縮や冬期交通障害の解消など関係市町村の意向を十分反映し、事業継続として頂きたい。 ただし、高規格幹線道路の延伸や4車線化も地域交通に大きな影響を与えるものであり、今後の高速料金施策(無料化)の実施状況によっては、別途、地域において合意をとりながら優先度の再検討も可能と 						

考える。

事業評価監視委員会の意見

・審議した結果、再評価及び対応方針（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17年までの市町村合併により新たな十日町市、南魚沼市となり、当該事業は新市の地域高規格道路として、広域幹線ネットワークの強化、信頼性の向上が期待される。また、当該地域では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（仮称）」の平成27年開院を目指している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成21年度末（予定）までの投資額179億円。進捗率41%。

残事業の内容：用地未買収区間の用地買収と埋蔵文化財の調査、及び全線の工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

八箇IC～野田ICまでは全面展開で工事中であり、八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）までの早期供用を目指している。また、関越自動車道交差点～終点の用地を買収後、野田IC～終点までの工事を行い早期の供用を目指している。

施設の構造や工法の変更等

当該事業箇所は、切土区間も多く約3kmの延長のトンネルもあり、その掘削残土が発生する。残土を本事業の盛土等に転用しコスト縮減に努めている。

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コスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえ、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道8号 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	自：富山県下新川郡入善町柵山 至：富山県魚津市江口				延長	16.1km
<p>事業概要</p> <p>一般国道8号は、新潟市から京都市に至る延長約560kmの主要都市及び拠点間を結ぶ重要な幹線道路であるほか、地域の社会経済活動を支える重要な路線である。入善黒部バイパスは、富山県東部における広域幹線道路ネットワークを構成する、約16.1kmの4車線道路である。</p>						
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		52%
計画交通量		20,600~36,700台/日		供用済延長		6.7km
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1		総費用 (事業費/事業全体)	342/873億円	
	(残事業)	2.0		総便益 (事業費/事業全体)	694/939億円	
		事業費：303/822億円		走行時間短縮便益：528/759億円		基準年 平成21年
		維持管理費：39/51億円		走行費用減少便益：130/145億円		
				交通事故減少便益：36/35億円		
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.1(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.9(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.9(事業期間+20%) B/C=2.3(事業期間-20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①新幹線駅である(仮称)新黒部駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 富山県東部地域唯一の新幹線新駅へのアクセス向上（魚津市～新黒部駅間3分短縮） <p>②特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 県東部地域から特定重要港湾伏木富山港へのアクセス性が向上（紡績会社工場～伏木富山港間6分短縮） <p>③日常生活圏の各市・町間の連携を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活圏内のアクセス性が向上（魚津市～黒部市間（4分短縮）、黒部市～入善町間（2分短縮）） <p>④救急医療機関への命の道としてのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパス整備による救急救命アクセスの向上（入善町から黒部市民病院まで5分短縮） <p>⑤緊急輸送道路としての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> 水害時における避難経路として機能 <p>⑥騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の騒音レベルが夜間要請限度以下に改善（黒部市荻生付近74dB→63dB） <p>⑦冬期間におけるスムーズな交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 冬期間における走行性の向上【全体：約24億円※】【残事業：約16億円※】 <p>⑧周辺企業のアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパス周辺にある企業活動を支援する。 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 入善黒部バイパスは、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、魚津市をはじめとする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より早期整備の要望を受けている。 新川地域の産業経済に大きく寄与するとともに、新幹線県東部駅へのアクセスともなる当該道路について魚津市より早期整備の要望を受けている。 入善黒部バイパスは、新川圏域の産業及び経済の活性化をもたらす、地域の交通渋滞解消を図る重要路線として位置づけられており、北陸新幹線開業までに一日も早い開通を期待し、黒部市から事業促進の要望を受けている。 入善黒部バイパスの現道拡幅区間について、入善町から早期の事業着手の要望を受けている。 						
<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。 						
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 完成4車線計画では、完成までの年数に不確定要因が多いと思われるので、参考として当面の整備計画（暫定2車線等）についても費用便益分析を実施した方が事業の妥当性についても議論しやすくなるので 						

はないか。

・審議した結果、再評価及び対応方針（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
交通量の増大により沿道環境の悪化、交通混雑が深刻化している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

入善町上野～黒部市古御堂間（L=6.7km）を暫定2車線供用しており、地元合意のもと用地買収も約8割を終了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7.3km）については、北陸新幹線の開業（H26年度予定）を勘案し、早期暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

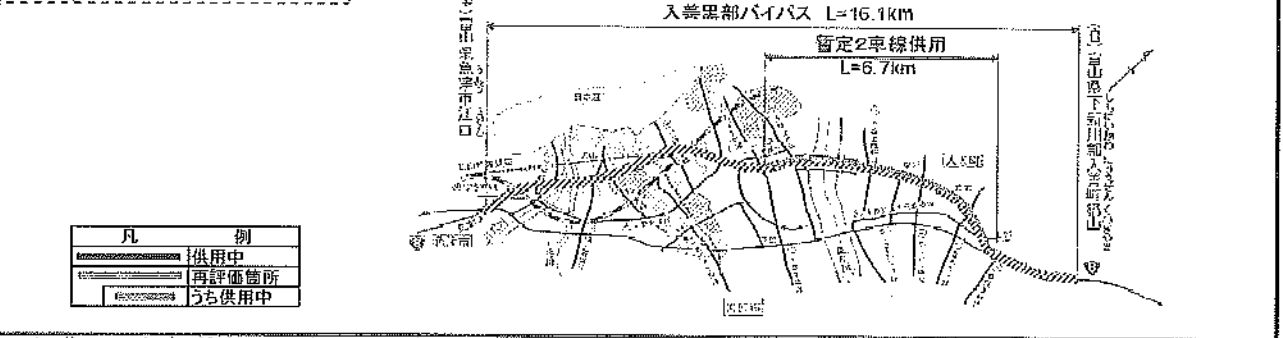
新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的な活用、他工事の現場発生土の有効利用により、コスト縮減を考慮している。

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コスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道159号 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：国道159号七尾バイパスは、金沢市から七尾市に至る主要な幹線道路の一部を形成し、地域拠点（七尾市中心市街地）へのアクセス向上や交通混雑の緩和、ネットワークの充実強化などを図る重要な路線である。また、能越自動車道の七尾IC（仮称）で接続し、広域ネットワークを形成する役割も担う、延長4.3kmの4車線道路の事業である。						
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	17%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,600~22,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.1 (事業) 1.4	総費用： (事業) / (事業全体) 151 / 197億円 (事業費：140/186億円) (維持管理費：11/11億円)	総便益： (事業) / (事業全体) 210 / 210億円 (走行時間短縮便益：162/162億円) (走行費用減少便益：31/31億円) (交通事故減少便益：17/17億円)	基準年： 平成21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=1.5(交通量+10%) B/C=1.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.5(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.3(事業期間+20%) B/C=1.5(事業期間-20%)						
事業の効果等						
①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道や藤橋バイパス（外環状線）と接続する他、能登国分寺公園の整備計画の実現などに大きく寄与する						
②地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「県土ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に寄与						
③大規模公園計画との連携 ・当該路線の沿道において能登国分寺公園の整備が進められており、同公園の外郭を形成する						
④地域の活性化への貢献 ・七尾市および周辺の主要な商業施設へのアクセス性が向上（4.6分、25%短縮）						
⑤重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・重要港湾「七尾港」や七尾港マリナーパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される						
⑥第三次医療施設へのアクセス向上 ・中能登町から能登総合病院へのアクセス性が向上（4.6分、15%短縮）						
⑦七尾市周辺の主要観光地へのアクセス性向上 ・豊富な観光資源へのアクセス性向上や集客向上が期待できる （千里浜～七尾フィッシャーマンズワーフ：4.6分、10%短縮）						
⑧冬期における円滑な交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約3.5億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
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： ・高規格幹線道路能越自動車道との接続による広域交流の促進、重要港湾七尾港へのアクセス機能向上、中能登拠点都市としての七尾市街地の骨格軸形成のため、国道159号建設促進期成同盟会から七尾バイパスの早期整備の要望を受けている。 ・安全で円滑な交通の確保と地域の活性化を支援するため、能越商工観光懇談会から七尾バイパスの早期整備の要望を受けている。						
県知事の意見： ・一般国道159号七尾バイパスの対応方針については、事業継続で異論はない。 なお、今後の事業執行に際しては、早期完成を図るため、更なる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	
<ul style="list-style-type: none"> ・完成4車線計画では、完成までの年数に不確定要因が多いと思われるので、参考として当面の整備計画（暫定2車線等）についても費用便益分析を実施した方が事業の妥当性についても議論しやすくなるのではないか。 ・審議した結果、再評価及び対応方針（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13年度に鹿島バイパスが全線供用を開始したことなどにより、七尾市街地の交通量は増加傾向。
事業の進捗状況、残事業の内容等	バイパス部は一部地区を除き、用地買収は完了している。また、工事は今年度より着手。現道拡幅部は、用地・工事とも未着手
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	バイパス区間は七尾IC(仮称)で能越自動車道七尾氷見道路と接続することから、七尾氷見道路の進捗に合わせて暫定2車線供用を目指し整備を進める。 現道拡幅区間及びバイパス区間の4車線化については、交通状況を勘案しつつ推進する。
施設の構造や工法の変更等	新技術、プレキャスト製品の積極的な活用や建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る予定。
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コスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路	事業区分	高規格幹線道路	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 永平寺大野道路は延長約160kmにわたる中部縦貫自動車道の一部を構成し、大野市中津川から福井市玄正島町に至る26.4kmの自動車専用道路であり、高速交通ネットワークの形成、広域リダンダンシーの確保、災害時における安定した交通路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の活性化を図ることを目的に計画された高規格幹線道路である。					
H2年度事業化		H4年度都市計画決定		H5年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	1,290億円	事業進捗率	約53%	供用済延長	11.1km
計画交通量	5,400～19,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (事業費/維持管理費) 512/1,379億円	総便益 (走行時間短縮便益/走行経費減少便益/交通事故減少便益) 1,531/1,595億円	基準年 平成21年	
	(機事業) 3.0	事業費: 426/1,293億円 維持管理費: 86/86億円	走行時間短縮便益: 1,297/1,358億円 走行経費減少便益: 183/184億円 交通事故減少便益: 52/53億円		
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=3.5(交通量+10%) B/C=2.5(交通量-10%) 事業費変動: B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動: B/C=2.8(事業期間+20%) B/C=3.3(事業期間-20%)					
事業の効果等 ①高速交通ネットワークの形成 ・福井～東京の所要時間が短縮。(6時間30分→5時間40分:50分短縮 [中部縦貫自動車道全線の効果]) ・福井～松本の所要時間が短縮。(5時間5分→2時間55分:2時間10分短縮 [中部縦貫自動車道全線の効果]) ・所要時間短縮により、「越前がに」などの生鮮食料品の出荷先拡大が期待。 ②広域リダンダンシーの確保 ・大雪等で通行止が頻発する北陸自動車道のリダンダンシーを確保。 ・中部圏、近畿圏で大規模地震が発生した場合、東日本を結ぶネットワークとして期待。 ③災害時における安定した交通路の確保 ・集中豪雨等により一般国道158号、一般国道157号、一般国道416号が通行止めとなった場合の代替路を確保。 ・一般国道158号の事前通行規制区間(連続降雨量140mm)の代替路線を形成。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・勝山市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(42分→28分:14分短縮) ・大野市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(38分→32分:6分短縮) ⑤地域の活性化 ・奥越地域及び沿線地域における観光資源が有機的に連携されることにより、観光客の増加が見込まれ観光振興が期待。 ・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。 (大本山永平寺:観光入込客数:597,000人/年) ⑥日常生活圏中心都市である福井市へのアクセス向上 ・大野市～福井市の所要時間が短縮。(38分→32分:6分短縮) ・勝山市～福井市の所要時間が短縮。(42分→28分:14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21年7月、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会(石川県、富山県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県の知事より構成)より早期整備の要望を受けている。 ・平成21年6月、中部縦貫自動車道路建設促進福井県協議会(福井県知事、福井市長、永平寺町長、勝山市長、大野市長より構成)より早期整備の要望を受けている。					

県知事の意見：

・中部縦貫自動車道の整備促進

永平寺大野道路については、平成24年度供用が示された勝山・大野間に加え、それ以外の未開通区間の整備スケジュールの明確化を図るとともに、平成28年度までの早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保すること。

大野油坂道路については、未事業化区間(大野・大野東間、和泉・油坂峠間)の一日も早い事業化の決定を行い、今後10年間から15年での全線開通を図ること。特に、新規事業化された大野・和泉間については早期に工事着手するとともに、概ね10年で開通させること。

・道路事業(新築・改築)の費用便益比の算出について

今後は、従来からの走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益に加えて、企業立地の促進、観光振興、広域的なりだんだんシーの確保、高度医療施設へのアクセス向上、冬期における安全な通行確保など道路が持つ多様な効果を十分反映する総合的に評価する仕組みを導入すること。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道158号永平寺大野道路」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

平成5年に「スキージャム勝山」が、平成12年に「福井県立恐竜博物館」がオープンし、中京・関西方面から多くの観光客が訪れている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに11.1km(暫定2車線供用)供用済みであり、用地取得は約88%完了。今後残る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

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、IC形式の変更や新技術・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、当初から事業の必要性、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。

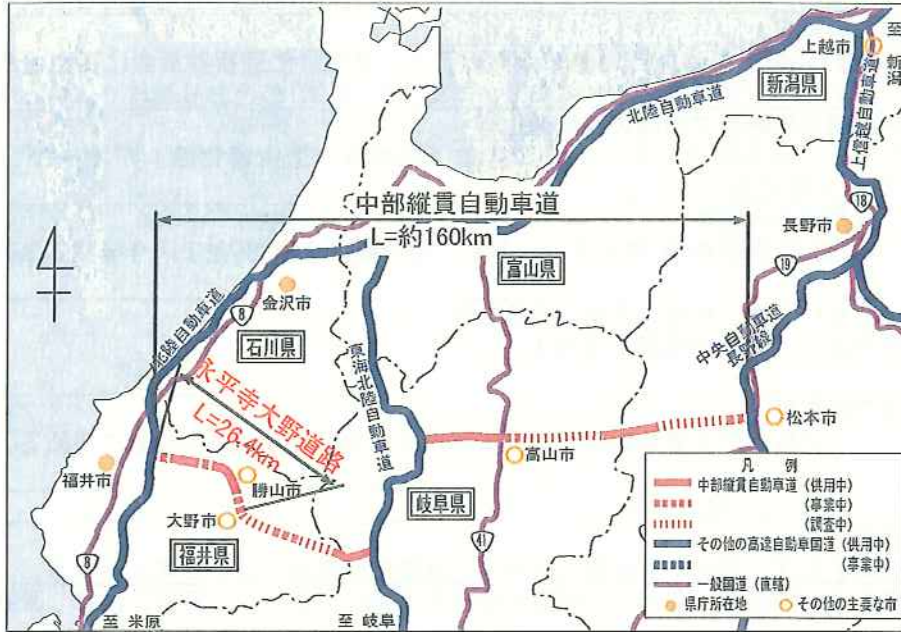
再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

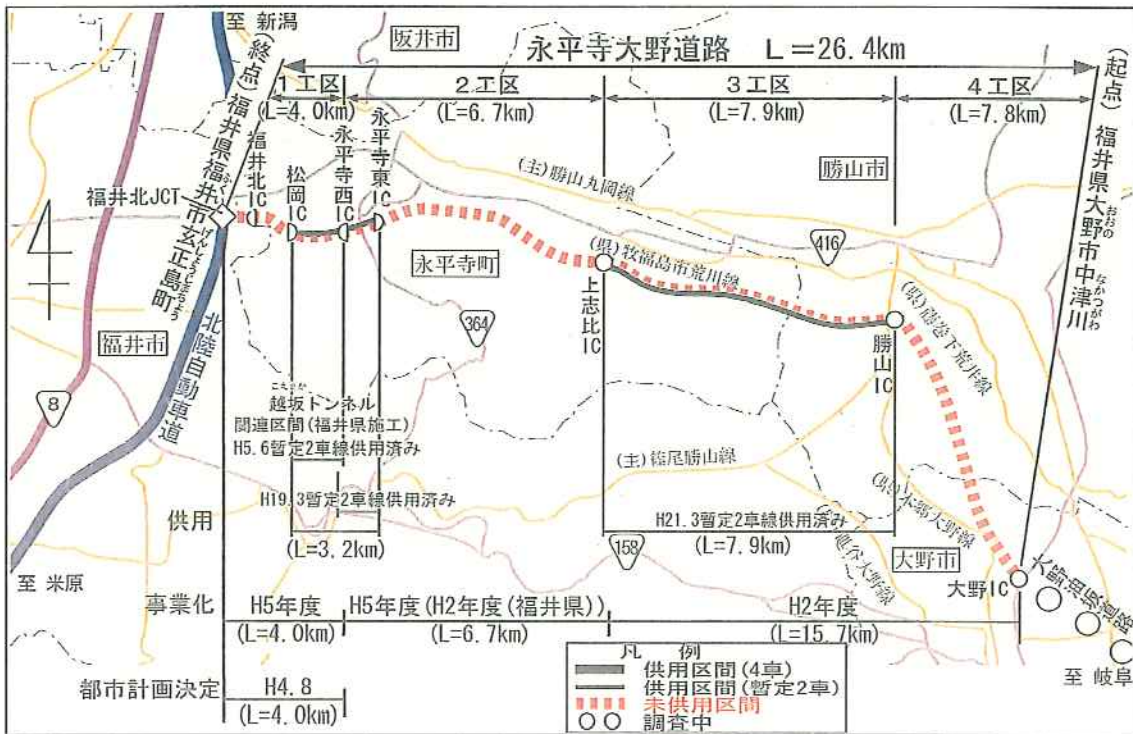
事業名 中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路 起終点 自：福井県大野市中津川 至：福井県福井市玄正島町	事業 区分 高規格幹線道路	事業 国土交通省 主体 近畿地方整備局 延長 26.4km
--	-------------------------	--

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道18号長野東バイパス		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：長野県長野市北長池 至：長野県長野市柳原			延長	2.8 km	
事業概要	一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194 km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渋滞緩和や交通安全の確保を目的として計画された事業である。					
平成12年度事業化	平成3年度都市計画決定	平成16年度用地着手	平成22年度工事着手	予定		
全体事業費	約160億円	事業進捗率	24%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	21,400~32,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.2	総費用 (残事業/事業全体) 105/144億円 (事業費：96/135億円 維持管理費：9.0/9.0億円)	総便益 (残事業/事業全体) 229/229億円 (走行時間短縮便益：218/218億円 走行経費減少便益：7.4/7.4億円 交通事故減少便益：3.5/3.5億円)	基準年	平成21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=1.4~1.7 (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±3年) 【残事業】交通量：B/C=2.0~2.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.4 (事業期間±3年)					
事業の効果等	<p>(1) 国道18号の渋滞損失 ・ 郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中。県平均の約10倍の渋滞が発生。</p> <p>(2) 国道18号の事故発生状況 ・ 国道18号では、死傷事故率が300件/億台キロを越える区間が多数存在。県平均の約4倍の事故が発生。</p> <p>(3) 国道18号の夜間騒音 ・ 国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。 ・ 夜間交通量が国道18号から長野東バイパスへ転換することで夜間騒音の抑制に寄与。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・ 東外環状線建設促進期成同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7)。 ・ 長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。 ・ 県知事の意見：「長野東バイパスにつきましては、長野市の東外環状線の一部を担う道路であり、市街地の慢性的な交通渋滞の解消に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。」</p>					
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)が部分供用するなど、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	用地取得率は面積ベースで約64%。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後の事業の見通しとして、完成4車線の早期供用に向け事業を推進する。					
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事業評価監視委員会による審議、長野市長等の意見を踏まえると、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道18号 野尻IC関連		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：長野県上水内郡信濃町古間 至：長野県上水内郡信濃町野尻				延長	8.7km
事業概要	一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、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として計画された事業である。					
平成元年度事業化	昭和60年度都市計画決定 (野尻～野尻上ノ原) 平成2年度都市計画決定 (野尻上ノ原～古間)		平成5年度用地着手	平成6年度工事着手		
全体事業費	約250億円		事業進捗率	51%	供用済延長	3.3km
計画交通量	3,200～10,300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) 105/276億円 事業費：94/259億円 維持管理費：11/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 148/348億円 走行時間短縮便益：124/267億円 走行経費減少便益：23/67億円 交通事故減少便益：1.5/13億円	基準年 平成21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=1.3～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=1.4～1.6(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±2年)					
事業の効果等	(1)冬期の交通障害 ・幅員が狭く堆雪幅が未確保。冬期は大型車の登坂不能車が発生。 ・冬期は、歩行者が車道の通行を強いられ、安全性が損なわれている。 (2)交通事故 ・未整備区間は、事故率が300件/億台を越える区間が存在。整備済区間は、冬期の事故が大幅に減少。 (3)上信越自動車道の代替路 ・並行する上信越自動車道の通行止め際には代替路としての機能を期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	野尻バイパス促進期成同盟会による事業促進に向けた要望活動の実施(H21.8)。 ・長野県の都市計画マスタープランにおいて主要幹線道路に位置付け。 ・県知事の意見：「特別豪雪地帯であることから、降雪、積雪時において急坂路での大型車のスリップ事故が多発するなど、冬期交通の安全確保が喫緊の課題となっております。事業継続を図るとともに積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。」 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供用(H9年度)、妙高野尻BPの供用(H9年度)、県道杉野沢黒姫線の供用(H15年度)、上信越自動車道(豊田飯山IC～信濃町IC)の4車線化供用(H21年度)。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	野尻IC関連(野尻バイパス)の用地取得率は約51%。現在までに3.3kmが部分供用しており、現道拡幅区間を含む5.4kmが未整備である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高い[≒1.0km区間の線形改良]の事業を推進。					
施設の構造や工法の変更等	供用区間のトンネルは片側歩道としコスト削減を図った。					
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事業評価監視委員会による審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路		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	
<p>事業概要：三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する飯高道路は、長野県南信地域への高速交通サービスの提供、主要観光地へのアクセス強化、一般国道256号の通行不能区間の解消等を目的に計画された飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1 kmの一般国道の自動車専用道路です。</p>						
H4年度事業化		H一年度都市計画決定		H7年度用地着手		H10年度工事着手
全体事業費		約1,354億円		事業進捗率		54%
計画交通量		16,300台/日		供用済延長		7.2 km
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.8 (機轉) 1.4		総費用：(機轉)/(事業全体) 540/1,399億円 事業費：480/1,339億円 維持管理費：60/60億円	総便益：(機轉)/(事業全体) 782/2,491億円 走行時間短縮便益：564/1,908億円 走行経費減少便益：181/512億円 交通事故減少便益：37/71億円		基準年：平成21年
<p>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 (機轉) 交通量変動：B/C=1.4(交通量+10%) B/C=1.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+10%) B/C=1.5(事業期間-10%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【85,019万人時間/年⇒84,676万人時間/年 約4%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【信南交通阿南線】</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。【飯田市→浜松市 約4時間→約2時間】 ・南信地域の上村地区、南信濃地区から飯田地方生活圏の飯田市中心部へのアクセス向上。 【飯田市上村地区(旧上村) 100分→30分、飯田市南信濃地区(旧南信濃村) 80分→50分】</p> <p>③個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・天龍峡等などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院（三次医療施設）への搬送時間60分圏域が拡大。</p> <p>⑤災害への備え ・国道256号等の事前通行規制区間の回避可能。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約518千t/年(約2%)削減。【26,483千t/年→25,965千t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約1.6t/年(約34%)削減。【4.74t/年→3.13t/年】 ・SPM排出量が約0.1t/年(約34%)削減。【0.26t/年→0.17t/年】</p>						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 飯喬道路は、地域交流の促進に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○三遠南信自動車道は、高速交通ネットワークの拡大はもとより、長野・愛知・静岡3県の交流促進や地域経済の活性化、さらに救急医療圏の拡大や災害時の代替機能確保など、本県の骨格となる極めて重要な道路であると認識。 ○急峻な地形が多い本県における道路整備は、トンネルや橋梁等の構造物が多く含まれ、通常に比べ工事費が増高することから費用便益比が低い数値となるのは必然であり、単にこの数値にとらわれることなく、現行の便益計算方法に含まれない効果についても適切に評価することが必要であるとする。 ○地元飯田市をはじめとした沿線市町村からも、早急な整備を熱望されているところであり、長野県と 						

しては、「事業継続」を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請する。

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
・第1工区の開通にあわせ企業が立地、第2工場建設など製造業が活発化。
・未開通区間沿線では、高齢化が進展し、医療体制において地域格差など生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・飯田山本IC～天龍峡IC間（L=7.2km）について、平成20年4月13日に暫定2車線供用。
・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（L=7.4km）、詳細設計、改良工事及び橋梁工事推進中。
・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（L=7.5km）測量・地質調査推進中。
・事業進捗率54%。用地取得率は89%（平成21年度末見込み）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
天龍峡IC～喬木IC間L=14.9kmについて、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
新技術・新工法の採用および柔軟な構造と線形を選定しコスト縮減を図る予定。

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と考える。

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22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路		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和田 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家				延長	約13.1km
事業概要：三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する青崩峠道路は、一般国道152号の通行不能区間の解消とともに、長野県南信地域及び静岡県北遠地域への高速交通サービスの提供、並びに当該地域の活性化等を目的に計画された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の一般国道の自動車専用道路です。						
S58年度事業化		H一年度都市計画決定		S60年度用地着手		S61年度工事着手
全体事業費		約930億円		事業進捗率		26%
計画交通量		4,100台/日		供用済延長		0km
費用対効果 分析結果	B/C		総費用		総便益	
	(事業費) 1.1 (事業) 1.8		(事業費/事業全体) 575/955億円 (事業費) 537/917億円 (維持管理費) 38/38億円		(事業費/事業全体) 1,048/1,048億円 (走行時間短縮便益) 801/801億円 (走行経費減少便益) 215/215億円 (交通事故減少便益) 32/32億円	
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) 交通量変動：B/C=1.8(交通量+10%) B/C=1.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.6(事業費+10%) B/C=2.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.7(事業期間+10%) B/C=1.8(事業期間-10%)						
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削減が見込まれる。【42,962万人時間/年→42,878万人時間/年 約2%削減】 ・南信地域から新幹線駅、空港等へのアクセス向上が見込まれる。 【豊橋駅160分→100分、浜松駅150分→120分、中部国際空港160分→140分】 ②物流効率化の支援 ・南信地域から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【160分→110分】 ③国土地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・国道152号の交通不可能区間を解消する。 ④個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信地域連携ビジョン」を支援。 ・遠山温泉郷などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院（三次医療施設）への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑥災害への備え ・浜松市道等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約41千t/年(約0.3%)削減。【15,375千t/年→15,334千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約3t/年(約20%)削減。【15.15t/年→12.16t/年】 ・SPM排出量が約0.2t/年(約19%)削減。【0.81t/年→0.66t/年】						
関係する地方公共団体等の意見 ・青崩峠道路は、通行不能区間を解消し地域交流の促進等に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成17年6月16日）を受けている。 ・県知事の見解： ○三遠南信自動車道は、高速交通ネットワークの拡大はもとより、長野・愛知・静岡3県の交流促進や地域経済の活性化、さらに救急医療圏の拡大や災害時の代替機能確保など、本県の骨格となる極めて重要な道路であると認識。 ○急峻な地形が多い本県における道路整備は、トンネルや橋梁等の構造物が多く含まれ、通常に比べ工事費が増高することから費用便益比が低い数値となるのは必然であり、単にこの数値にとらわれることなく、現行の便益計算方法に含まれない効果についても適切に評価することが必要であると考える。 ○地元飯田市をはじめとした沿線市町村からも、早急な整備を熱望されているところであり、長野県と						

しては、「事業継続」を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請する。

・浜松市長の意見：

- 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
- 今後は早期整備に向けて、22年度以降の安定的な予算確保及び事業推進を切望する。
- 費用便益比(B/C)のみならず、災害時における孤立集落、救急医療など安全・安心な生活を守る道路であるとともに、高速サービス向上による広域交流や地域間の活性化につながる重要な道路であるので、今後ともご支援をお願いしたい。

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
高齢者人口割合が天龍村、大鹿村で50%を超え高齢化が進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
・環境アセスメント評価書の縦覧が完了
・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕について、測量、道路設計を推進
・事業進捗率は26%、用地取得は未着手。(平成21年度末 見込み)

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～水窪北IC間L=6.0kmについて、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
トンネルズリの有効利用、工事用道路ルートの見直しにより、コスト縮減を図る予定。

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22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道19号恵中拡幅（延伸） <small>けいちゅうかくふく</small>		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：岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根 <small>えなしおおいちうすずめこがね</small> 至：岐阜県中津川市茄子川 <small>なかつがわしなすびがわ</small>				延長	3.0km	
事業概要 一般国道19号は、愛知県名古屋市中熱田区を起点とし、長野県長野市に至る延長約259kmの主要幹線道路である。このうち、恵中拡幅（延伸）は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域活性化の支援を目的とした延長3.0kmの4車線化事業である。							
H12年度事業化		S52年度都市計画		H12年度用地着手		H13年度工事着手	
全体事業費		約150億円	事業進捗率		76%	供用済み延長	1.0km
計画交通量		32,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年	
	(事業全体) (残事業)	1.5 5.1	40/164億円 事業費：31/151億円 維持管理費：8.7/13億円		204/248億円 走行時間短縮便益：161/202億円 走行経費減少便益：40/42億円 交通事故減少便益：2.8/4.4億円		
感度分析結果 感度分析について残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.6（交通量-10%） B/C=5.6（交通量+10%） 事業費変動：B/C=4.7（事業費+10%） B/C=5.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=5.1（事業期間-10%） B/C=5.1（事業期間+10%）							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約132,592万人時間/年→約132,580万人時間/年】 ・交通容量が増加し、混雑度の低減が見込まれる。【混雑度2.4→1.0】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【東鉄バス（中津川線）】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の恵那市・中津川市間のアクセス向上が見込まれる。 ③安全な生活環境の確保 ・現道等の渋滞が緩和されることにより、追突による死傷事故件数の減少が見込まれる。 【34件/km→15件/km】 ④個性ある地域の形成 ・恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉、中津川公園などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・中央自動車道の通行止め時に代替路線となる。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約83千t/年（約0.1%）削減。【18,025千t/年→17,942千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約438t/年削減（約0.5%）削減。【84,830t/年→84,392t/年】 ・SPM排出量が約39t/年削減（約0.6%）削減。【7,063t/年→7,024t/年】							
関係する地方公共団体等の意見 ・東濃5市（多治見市、土岐市、瑞浪市、恵那市、中津川市）で構成される「東濃5市東西幹線道路整備促進協議会」より、整備促進要望を受けている。 ・県知事の意見： ○対応方針（案）「事業継続」について異議なし。 ○事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。							

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
 ・ 恵那市、中津川市において、工業立地や大規模商業施設の立地が増加している。
 ・ また、東海環状自動車道東回り区間の完成（H17.3.19）により、交通量が増加しており、整備促進が求められる。（センサス交通量H17:38,400台/日、H11:33,800台/日、H2:26,700台/日）

事業の進捗状況、残事業の内容等
西諏訪交差点から深沢交差点の区間1.0kmが4車線完成供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・ 全体事業での進捗率は約76%、用地買収の進捗率は100%である。
 ・ 恵那市大井町雀子ヶ根～西諏訪交差点 L=2.0kmについて、完成4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
橋梁部のボックスカルバートへの構造変更等により、コスト縮減を図る予定。

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。

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22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

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	7.6km			
事業概要	坂祝バイパスは、中濃地域と岐阜地域を結ぶ国道21号の交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、危険箇所の回避、地域活性化の支援を目的として計画された延長約7.6kmの道路である。						
H2年度事業化	S61年度都市計画決定		H6年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約508億円		事業進捗率	5.4%		供用済延長	4.3km(暫定)
計画交通量	38,800台/日						
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(事業費)	総便益	(事業費)	基準年	
	(事業全体)	2.5	192/510億円	744/1,272億円	(事業全体)	平成21年	
	(事業)	3.9	事業費：175/492億円 維持管理費：17/17億円	走行時間短縮便益：661/1,125億円 走行経費減少便益：60/104億円 交通事故減少便益：24/43億円			
感度分析の結果	交通量変動：B/C=5.0(交通量+10%) B/C=3.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.7(事業期間+10%) B/C=4.0(事業期間-10%)						
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約91万人時間/年→約48万人時間/年 約48%削減】 ②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あり。【岐阜南部横断ハイウェイ】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。【各務原市⇄美濃加茂市64分→50分】 ③災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ④災害への備え ・名神、中央道、東海環状道の代替路線を形成する。 ・現道の防災対策必要箇所を回避可能。【要対策箇所：4箇所】 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約3千t/年（約0.1%）削減。【5,219千t/年→5,216千t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約13t/年（約0.1%）削減。【19,837t/年→19,824t/年】 ・SPM排出量が約1t/年（約0.1%）削減。【1,804t/年→1,803t/年】 ・平成17年度道路環境センサス区間1028において夜間騒音値の低減が見込まれる。【74dB→69dB】						
関係する地方公共団体等の意見	・坂祝バイパスは、高規格道路と連携し広域的ネットワークを形成することにより、沿線地域における都市間連携の強化や地域を活性化させることが期待されており、各務原市をはじめとする関係8市6町の首長で構成される整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年6月17日）を受けている。 ・県知事の見解： ○対応方針（案）「事業継続」について異議なし。 ○事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。						
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	・美濃加茂市～各務原市間は圏域唯一の2車線区間となっており、主要渋滞ポイントが3箇所存在（太田本町4交差点、鵜沼宝積寺町交差点、鵜沼東町交差点） ・沿道環境の悪化（H18道路環境センサスで騒音観測値が要請限度を上回っている） ・落石、土砂崩れの危険（過去20年間で6件発生） ・産業拠点と交通の要衝を接続（各務原市～美濃加茂市周辺には航空機関連メーカー、工業団地など産業拠点が立地し、美濃加茂市は国道21号、国道41号、東海環状自動車道が接続する交通の要衝）						
事業の進捗状況、残事業の内容等	・用地取得率は約51%（平成21年度末見込み） ・全体の事業進捗率は約54%（平成21年度末見込み）						
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(L=3.3km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。						
施設の構造や工法の変更等							

トンネル断面および擁壁の構造形式の見直しによりコスト縮減を図る予定。

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と考えられる。												
事業概要図	 <table border="1" data-bbox="694 705 965 795"> <tr> <td>H21.3.20</td> <td>暫定供用</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>L=4.3km</td> <td>L=3.3km</td> </tr> <tr> <td colspan="3">国道21号 板沢バイパス</td> </tr> <tr> <td colspan="3">L=7.6km 事業評価対象区間</td> </tr> </table>	H21.3.20	暫定供用	事業中		L=4.3km	L=3.3km	国道21号 板沢バイパス			L=7.6km 事業評価対象区間		
H21.3.20	暫定供用	事業中											
	L=4.3km	L=3.3km											
国道21号 板沢バイパス													
L=7.6km 事業評価対象区間													

※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の。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 高山下呂連絡道路 一般国道41号 石浦バイパス		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： 高山下呂連絡道路は、岐阜県高山市から下呂市に至る延長約50kmの地域高規格道路である。そのうち一般国道41号石浦バイパス（1工区、2工区）は、高山市久々野町から千島町に位置し、宮崎区間における道路の信頼性や安全性の確保、及び高山市街流入部の渋滞緩和等を目的とした事業である。						
H12、15年度事業化 H12年度都市計画決定 H16年度用地着手 H1年度工事着手						
全体事業費	約425億円		事業進捗率	9%	供用済延長	0.0km
計画交通量	20,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (事業) 1.7	総費用 (事業) / (事業全体) 292 / 331億円 事業費：270/309億円 維持管理費：23/23億円	総便益 (事業) / (事業全体) 495 / 495億円 走行時間短縮便益：439/439億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：7.7/7.7億円	基準年：平成21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=1.8 (交通量+10%) B/C=1.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.5 (事業費+10%) B/C=1.9 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.6 (事業期間+10%) B/C=1.8 (事業期間-10%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約75万人時間/年→約20万人時間/年 約82%削減 ※宮高山バイパス断面約7万人時間/年→約2万人時間/年 約71%削減】 ・主要渋滞ポイントの渋滞解消・緩和が期待される。【主要渋滞ポイント2箇所】 ②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あり。【高山下呂連絡道路】 ・一之宮町、久々野町から高山市中心部へのアクセス向上。 ③個性ある地域の形成 ・高山市～下呂間の連絡性が向上し、広域観光周遊ルート形成が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・宮崎の冬場の交通難所が解消することにより、大野分署から一之宮支所間の所要時間が7分短縮する。【救命率が約2倍に向上】 ・大野分署から高山赤十字病院（三次医療施設）までの冬期の救急車移動時間短縮が見込まれる。【約28分→約18分】 ⑤安全な生活環境の確保 ・厳しい道路線形を有する峠区間を回避することができ、交通事故件数の大幅な減少が期待される。【曲線半径100m未満の急カーブ5箇所、i=約6%の急勾配2箇所を回避】 ⑥災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成18年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する現国道41号の代替路を形成する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。【要対策箇所1箇所、要点検箇所5箇所】 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11.7千t/年（約2.1%）削減。【548.8千t/年→537.2千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約77.4t/年（約3.0%）削減。【2,599.4t/年→2,522.0t/年】 ・SPM排出量が約7.8t/年（約3.4%）削減。【230.0t/年→222.2t/年】						

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 3市で構成される国道41号下呂・高山間車線強化促進期成同盟会が、飛騨地域の大動脈として使命の達成とより安全で快適な道路として機能するよう当事業の促進を国に要望
- ・ 県知事の意見：
 - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
 - 事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。

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

- ・ 冬期は積雪・路面凍結等により走行速度が低下。移動時間増加に伴い救急医療活動の遅延が発生。
- ・ 東海北陸道、中部縦貫道の延伸などにより「飛騨高山」への観光来訪者は年々増加。また、下呂温泉の宿泊客数は横ばいであるが、北陸方面からの観光客は大幅に増加。
- ・ 交通事故が引き続き多発しており、今年度も既に6件の車両横転事故が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率9%、用地取得率37%(平成21年度末見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・ トンネルのジェットファン規格見直しによるトンネル断面縮小、ジェットファン台数見直し、新技術・新工法の採用によりコスト縮減を図る予定。

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22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 ^{しずおかとうざい} 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：静岡市清水区興津東町 至：静岡市駿河区丸子二軒家				延長	24.2km	
事業概要 一般国道1号静岡バイパスは、地域高規格道路「静岡東西道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通事故の削減等を目的に、全線暫定供用後の4車線立体化を実施している。							
S43年度事業化		S49年度～H19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	約1,600億円		事業進捗率	46%		供用済延長	9.9km
計画交通量	69,200台/日						
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体)2.6 (機轉)5.1		総費用： (機轉) / (事業全体) 677/1,695億円 (事業費：621/1,639億円) 維持管理費：56/56億円	総便益： (機轉) / (事業全体) 3,474/4,465億円 (走行時間短縮便益：2,572/3,379億円) (走行経費減少便益：743/883億円) (交通事故減少便益：159/204億円)	基準年： 平成21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=5.2(交通量+10%) B/C=5.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.7(事業費+10%) B/C=5.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.9(事業期間+10%) B/C=5.3(事業期間-10%)							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約5,590万人時間/年→約5,255万人時間/年 約6%削減】 ・静岡BP全線4車線立体化整備により、静岡BP全線通過所要時間の短縮が見込まれる。【56分→24分】 ②物流効率化の支援 ・静岡市中心部から特定重要港湾清水港へのアクセス向上が見込まれる。【39分→22分】 ③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あり。【静岡東西道路】 ④安全な生活環境の確保 ・平面区間を立体化することで、通過交通と域内交通が分散し、交通事故の削減が期待される。 ⑤災害への備え ・静岡県地域防災計画（平成10年2月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約141千t/年（約1%）削減。【10900千t/年→10759千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約707.8t/年（約1.3%）削減。【56,581.1t/年→55,873.3t/年】 ・SPM排出量が約67.1t/年（約1.5%）削減。【4,466.6t/年→4,399.5t/年】 ・清水地区において騒音対策を含めて夜間騒音値の低減が見込まれる。【69dB→65dB】 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・静岡市のみちづくり（平成18年3月策定）、静岡県のみちづくり（平成21年3月策定）に位置づけられている。							
関係する地方公共団体等の意見 ・一般国道1号静岡バイパスは、東西間の交通円滑化により静岡市と隣接自治体間の連携を強化するとともに、地域経済の発展並びに地域住民の利便性の向上に貢献する極めて重要かつ、必要不可欠な社会基盤であり、これまで毎年、「国道1号バイパス（清水藤枝間）建設促進期成同盟会」、「高規格道路整備促進静岡藤枝地域議員連盟（旧：国道1号バイパス清水藤枝間整備促進地域議員連盟）」及び「国道1号バイパス整備促進委員会」が国に早期整備の要望を行っている。 ・静岡市長の意見： ○静岡市の目指すまちの姿である「活発に交流し価値を創り合う自立都市」を実現するには、全線4車線化の整備（清水地区の平面区間の立体化、暫定2車線区間の4車線化）が必要。 ○平成21年度に引き続き、平成22年度についても静岡バイパスの事業継続をお願いしたい。							

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
 ・ 静清バイパスの慢性的な渋滞
 ・ 静清バイパスの沿道環境
 ・ 静清バイパスを取り巻く物流ネットワーク
 (新東名及び中部縦貫自動車道の建設が進み、清水港は第2バースが平成20年度に事業化された)

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成19年度に八坂IC～鳥坂IC間の4車線立体化及び昭府地区の暫定2車線立体化を供用し、清水立体区間は平成20年1月25日に都市計画変更を行った。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 静清バイパス全線4車線立体化の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 トンネル断面の見直しによりコスト縮減を図る予定。

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と考える。

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。
 ※供用済延長は、4車線立体化延長である。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道1号藤枝岡部IC関連		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	白：静岡県藤枝市仮宿 至：静岡県藤枝市岡部町入野				延長	2.1km
事業概要	一般国道1号藤枝岡部IC関連は、静岡県藤枝市仮宿から同市岡部町入野に至る延長2.1kmの一般国道1号であり、新東名高速道路と一般国道1号藤枝バイパスを直結する道路である。					
H7年度事業化	H3年度都市計画決定	H9年度用地着手	H16年度工事着手			
全体事業費	約313億円	事業進捗率	80%	供用済延長	0km	
計画交通量	6,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (事業費) 6.5	総費用：(事業費/事業全体) 68/346億円 (事業費：60/338億円) (維持管理費：7.8/7.8億円)	総便益：(事業費/事業全体) 442 / 442億円 (走行時間短縮便益：343 / 343億円) (走行経費減少便益：81 / 81億円) (交通事故減少便益：18 / 18億円)	基準年：平成21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=8.6(交通量+10%) B/C=5.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.0(事業費+10%) B/C=7.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.4(事業期間+10%) B/C=6.6(事業期間-10%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約169万人時間/年→約162万人時間/年 約4.4%削減】 ②物流効率化の支援 ・焼津港(水揚げ高全国2位、魚市場取扱量の約6割が三大都市圏へ出荷)へのアクセス向上により、水産物の流通の利便性が向上。 ・新東名藤枝岡部IC～国道1号藤枝バイパス間指定道路(重さかつ高さ)ないため、当該道路を指定道路化することにより大型車の交通を確保。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・既県道における大型車のすれ違い困難区間を解消。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量が約8.5千t/年(約0.3%)削減。【2983.4千t/年→2974.9千t/年】 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約42t/年(約0.3%)削減。【14,131.5t/年→14,089.5t/年】 ・SPM排出量が約4.2t/年(約0.4%)削減。【1,160.4t/年→1,156.2t/年】 ⑥他プロジェクトとの関係 ・新東名(整備中)と国道1号藤枝BPを接続する道路として一体的に整備。					
関係する地方公共団体等の意見	・藤枝岡部IC関連は新東名高速道路と直結する道路であり、定時性・速達性の向上と広域的な交流の促進、新東名高速道路へのアクセス交通を生活道路から排除されることが期待されるとともに、事業化後に本事業周辺において、第2次藤枝市国土利用計画が策定されており、早期整備が期待されている。 ・県知事の見解： ○本箇所の整備は、新東名高速道路の供用に合わせた整備の必要性が高いことから、引き続き整備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	・高速道路へ接続するアクセス路の機能不足 ・製造品等企業の進出 ・緊急時のネットワークの脆弱性					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度までは地盤改良工及び橋梁下部工を実施しており、平成21年度より橋梁上部工に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新東名高速道路（御殿場JCT～引佐JCT）の進捗状況を踏まえつつ、鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

盛土区間の縦断線形及び軟弱地盤対策工の見直しによりコスト縮減を図る予定。

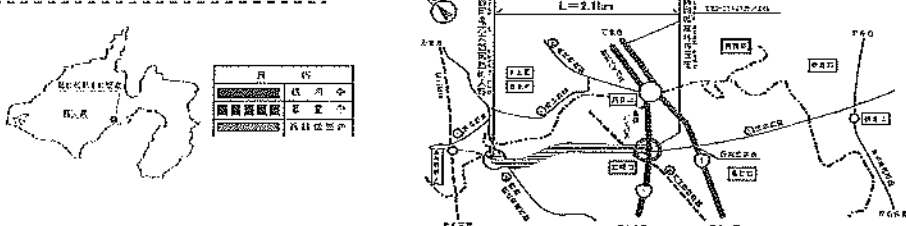
対応方針

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と考える。

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22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・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：静岡県浜松市天竜区佐久間町河合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田	延長	27.9km		
事業概要 三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する佐久間道路・三遠道路は、奥三河、北遠地域の高速サービス提供、災害に強い地域間ネットワークの構築、沿線地域開発及び地域交流支援の連携強化に資する延長27.9kmの道路である。					
H5年度事業化	H 都市計画決定	H13年度用地着手	H15年度工事着手		
全体事業費	約 1,400 億円	事業進捗率	50%	供用済延長	0km
計画交通量	10,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C : (事業費) 1.2 (事業) 2.5	総費用 : (事業費)/(事業全体) 641/1,365億円 事業費 : 566/1,290 億円 維持管理費 : 75/ 75 億円	総便益 : (事業費)/(事業全体) 1,586/1,586億円 走行時間短縮便益 : 1306/1306億円 走行経費減少便益 : 221/221億円 交通事故減少便益 : 58/ 58億円	基準年	平成21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=4.3 (交通量 +10%) B/C=2.1 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=2.3 (事業費 +10%) B/C=2.7 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=2.4 (事業期間 +10%) B/C=2.6 (事業期間 -10%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 【約35,123万人時間/年→約29,716万人時間/年 約15%削減】 ・北遠地域・奥三河地域からJR浜松駅・中部国際空港・富士山静岡空港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区～JR浜松駅100分→60分、中部国際空港170分→100分、富士山静岡空港150分→90分】 ②物流効率化の支援 ・北遠地域・奥三河地域から重要港湾三河港、御前崎港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間町～三河港 110分→70分 御前崎港 170分→110分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・並行する国道473号等のすれ違い困難区間の回避可能。 ④地域連携の強化 ・高速道路IC60分圏域拡大により、三遠南信地域の広域的な交流を促進。 【奥三河地域IC60分圏人口カバー率 74%→100% 北遠地域のIC60分圏人口カバー率90%→100%】 ⑤個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的にした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・西遠地域や東三河地域に多くある観光施設へのアクセス向上が期待され、地域振興(浜名湖観光圏整備計画)に寄与。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・奥三河地域、北遠地域から浜松市の聖隷三方原病院(三次医療施設)へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区→聖隷三方原病院 75分→45分】 ・国道152号等の線形不良区間の回避、現道における通過交通の減少により安全性が向上。 ⑦災害への備え ・国道152号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑧地球環境の保全					

- ・ Co2排出量が約27千t/年（約0.1%）削減。【29,044千t/年→29,017千t/年】
- ⑨生活環境の改善・保全
- ・ NO2排出量が約144t/年（約0.1%）削減。【130,070t/年→129,926 t/年】
 - ・ SPM排出量が約15t/年（約0.1%）削減。【11,138t/年→11,123t/年】

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 2008年11月に静岡、愛知、長野3県の県境地域32市町による「三遠南信地域連携ビジョン推進会議」(SENA)が発足し、三遠南信自動車道建設による地域間交流拡大が期待されている。
- ・ 県知事の意見：
 - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
 - 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。
- ・ 浜松市長の意見：
 - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
 - 今後は早期整備に向けて、22年度以降の安定的な予算確保及び事業推進を切望する。
 - 費用便益比(B/C)のみならず、災害時における孤立集落、救急医療など安全・安心な生活を守る道路であるとともに、高速サービス向上による広域交流や地域間の活性化につながる重要な道路であるので、今後ともご支援をお願いしたい。

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

- ・ 過疎化、高齢化の進行、新たな高規格幹線道路の供用(東海環状、伊勢湾岸等)
- ・ 市町村合併により、浜松市が政令指定都市に移行したことで当該地域の連携強化が重要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率は約90%(平成21年度末見込み)
- ・ 平成20年度より佐久間IC～東栄IC間の工事に着手

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

佐久間IC～引佐JCT(L=27.9km)の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

IC構造の見直し、道路線形の見直し、鋼橋における少数主桁の採用などによりコスト縮減を図る予定。

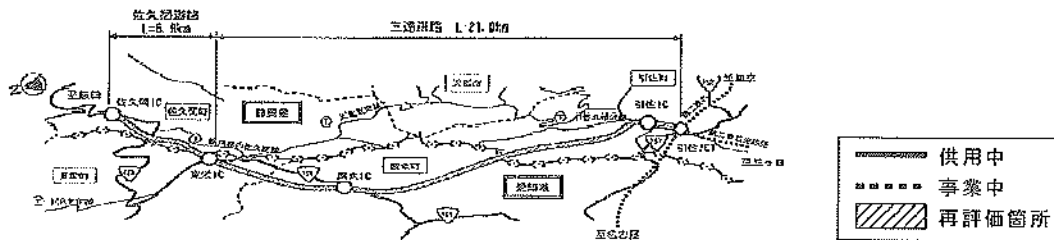
対応方針

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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス		事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町		区分	一般国道	主体	中部地方整備局
延長					延長	9.2km
<p>事業概要</p> <p>一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町を起点とし、同県同市野依町に至る延長約9.2kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。豊橋東バイパスは、国道1号、国道23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援を目的として事業を推進しています。</p>						
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	約459億円	事業進捗率	76%	供用済延長	2.3km (暫定供用済み)	
計画交通量	37,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業総) 6.8 (機専) 25.0	総費用 (機専) / (事業総) 106 / 485 億円 事業費：82 / 461 億円 維持管理費：24 / 24 億円	総便益 (機専) / (事業総) 2,646 / 3,304 億円 走行時間短縮便益：2,167 / 2,715 億円 走行経費減少便益：343 / 428 億円 交通事故減少便益：136 / 161 億円	基準年 平成21年		
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=27.5(交通量+10%) B/C=22.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=23.2(事業費+10%) B/C=27.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=23.4(事業期間+10%) B/C=26.3(事業期間-10%)</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"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,821万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【豊鉄バス：二川線(国道1号利用)】 ・浜松市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約195分→約154分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜松市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約68分→約60分】 <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あり。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】 <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あり。【豊橋浜松道路】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・浜松市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約89分→約77分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湖西市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約54分→約34分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約26千t/年(約1%)削減。【13,518千t/年→13,492千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約52.8t/年(約73%)削減。【72.8t/年→20.0t/年】 ・SPM排出量が約2.7t/年(約72%)削減。【3.8t/年→1.1t/年】 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が全線の早期完成、立体化および4車線化を要望。 ・県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○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
 ・幹線道路および豊橋市街地の交通混雑
 ・西遠地域との交流・連携
 ・物流の効率化
 ・地域プロジェクトの進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・全体事業進捗率は、約76%（平成21年度末 見込み）
 ・用地取得率は、約75%（平成21年度末 見込み）
 ・七根IC～野依IC間：L=2.3km 平成19年2月26日に暫定2車線供用。
 ・東細谷IC～七根IC間：L=6.9km 用地買収及び改良工事を実施中。

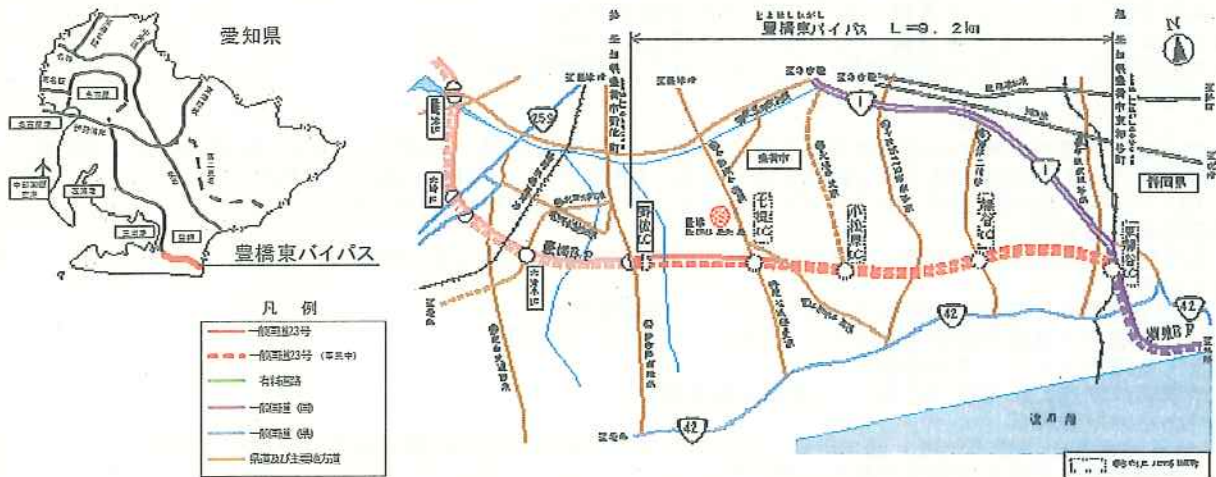
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
全線暫定2車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
函渠工の構造見直しによりコスト縮減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の点を勘案し、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路、豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋バイパス		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：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町		延長	17.6km		
事業概要	<p>一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町を起点とし、同県豊川市為当町に至る延長約17.6kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。豊橋バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援を目的として事業を推進しています。</p>					
S48年度事業化	S49、S61、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	約1,392億円		事業進捗率	78%	供用済延長	13.4km (暫定供用済み)
計画交通量	50,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.5 (事業) 11.9	総費用 (事業)/ (事業全体) 288/1,969 億円 事業費：242/1,923億円 維持管理費：46/46 億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 3,413/6,826億円 (走行時間短縮便益：2,711/5,601億円) (走行経費減少便益：446/828 億円) (交通事故減少便益：256/396 億円)	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=13.1(交通量+10%) B/C=10.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=10.9(事業費+10%) B/C=13.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=11.1(事業期間+10%) B/C=12.7(事業期間-10%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約44,967万人時間/年→約43,236万人時間/年 約4%削減】 ・現道等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。 【国道1号：豊橋市今橋町(15.1km/h)、国道23号：豊橋市新栄町鳥瞰(18.3km/h)、豊橋市吉前町(18.4km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：サンライズバス(国道23号利用)、豊鉄バス：豊橋市民病院(国道23号利用)、豊鉄バス：卸団地線(国道23号利用)】 ・田原市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約176分→約109分】</p> <p>②物流効率化の支援 ・蒲郡市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約42分→約20分】</p> <p>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あり。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】</p> <p>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あり。【豊橋浜松道路】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・田原市からラゲーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約55分→約37分】</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・田原市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約50分→約33分】</p> <p>⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約86千t/年(約1%)削減。【13,578千t/年→13,492千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約68.0t/年(約62%)削減。【109.7t/年→41.7t/年】 ・SPM排出量が約3.5t/年(約61%)削減。【5.8t/年→2.3t/年】</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が、未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が、全線の早期完成、立体化および4車線化を要望。 ・県知事の意見： ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○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。</p>					

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
 ・幹線道路および豊橋市街地の交通混雑
 ・三河港の発展
 ・地域産業支援プロジェクトの進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・全体事業進捗率は、約78%（平成21年度末見込み）
 ・用地取得率は、約98%（平成21年度末見込み）
 ・前芝IC手前約1km区間：平成21年3月25日に暫定3車線供用。
 ・豊橋港IC～神野新田IC間：L=1.8km 改良・橋梁工事を実施中。
 ・神野新田IC～豊川橋南IC間：L=2.7km 立体化工事を実施中。
 ・豊川橋南IC～前芝IC間：L=2.8km 橋梁工事を実施中。
 ・前芝IC～東三河IC間：L=4.2km 改良工事を実施中。

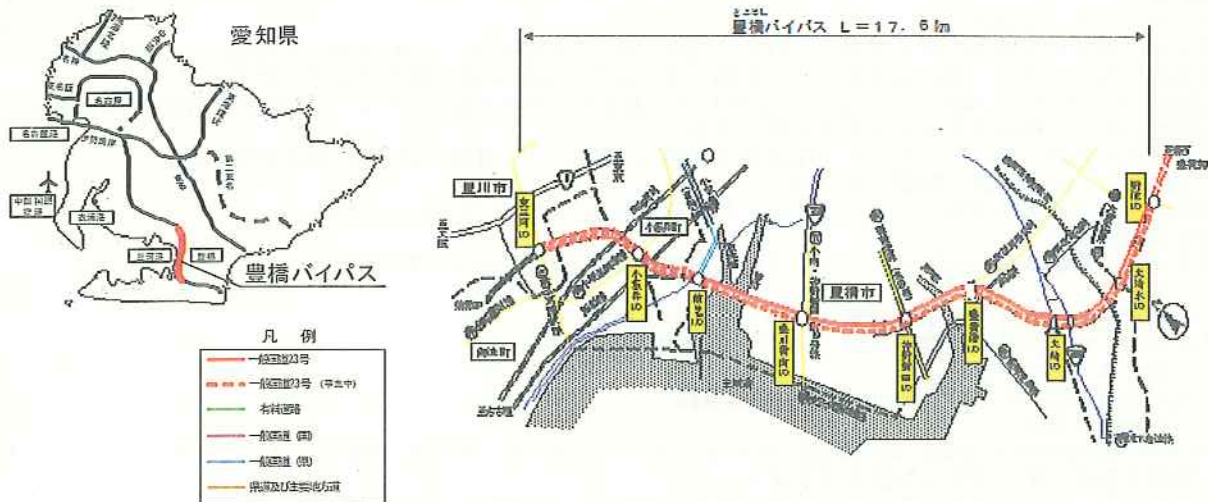
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 地盤改良の見直し、橋梁構造の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

対応方針 ； 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の点を勘案し、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路 一般国道23号 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：愛知県豊川市為当町 至：愛知県額田郡幸田町芦谷				延長	15.0km
事業概要	<p>一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町を起点とし、愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。蒲郡バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援等を目的として事業を推進しています。</p>					
H9、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	約965億円		事業進捗率	16%		供用済延長 0km
計画交通量	37,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (事業費) 2.7	総費用 (事業費/事業全体) 644/808 億円 事業費：605/770 億円 維持管理費：39/39 億円	総便益 (事業費/事業全体) 1,746/1,746億円 走行時間短縮便益：1,437/1,437億円 走行経費減少便益：141/141 億円 交通事故減少便益：168/168 億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>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=3.0(交通量+10%) B/C=2.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.5(事業費+10%) B/C=3.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.5(事業期間+10%) B/C=2.9(事業期間-10%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,453万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等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。 【国道23号：蒲郡市竹谷町前浜(19.2km/h)、蒲郡市竹谷町油井(19.2km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：ラナー蒲郡線、西蒲豊橋線、西蒲病院循環線、病院丸山線(国道23号利用)】 ・小坂井町から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約113分→約90分】</p> <p>②物流効率化の支援 ・西尾市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約92分→約64分】</p> <p>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あり。【蒲郡市土地区画整理事業施工中：3地区】</p> <p>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あり。【名豊道路】 ・日常活動圏の中心都市（幸田町～豊橋市）へのアクセス向上が見込まれる。【約61分→約34分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・西尾市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約58分→約42分】</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・蒲郡市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約19分】</p> <p>⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画（平成21年6月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。</p> <p>⑧地域環境の保全 ・CO2排出量が約38千t/年(約1%)削減。【13,530千t/年→13,492千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約7.7t/年(約10%)削減。【76.2t/年→68.5t/年】 ・SPM排出量が約0.5t/年(約10%)削減。【4.1t/年→3.6t/年】</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号蒲郡バイパス建設推進協議会が事業促進を要望。 ・県知事の意見： ○対応方針（案）「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○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。</p>					

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
 ・幹線道路および蒲郡市街地の交通混雑
 ・三河港の発展
 ・観光施設の進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・全体事業進捗率は、約16%（平成21年度見込み）
 ・用地取得率は、約25%（平成21年度見込み）
 ・東三河IC～蒲郡IC間：L=9.1km 平成19年度に事業化。
 ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間：L=5.9km 用地買収及び改良工事を実施中。

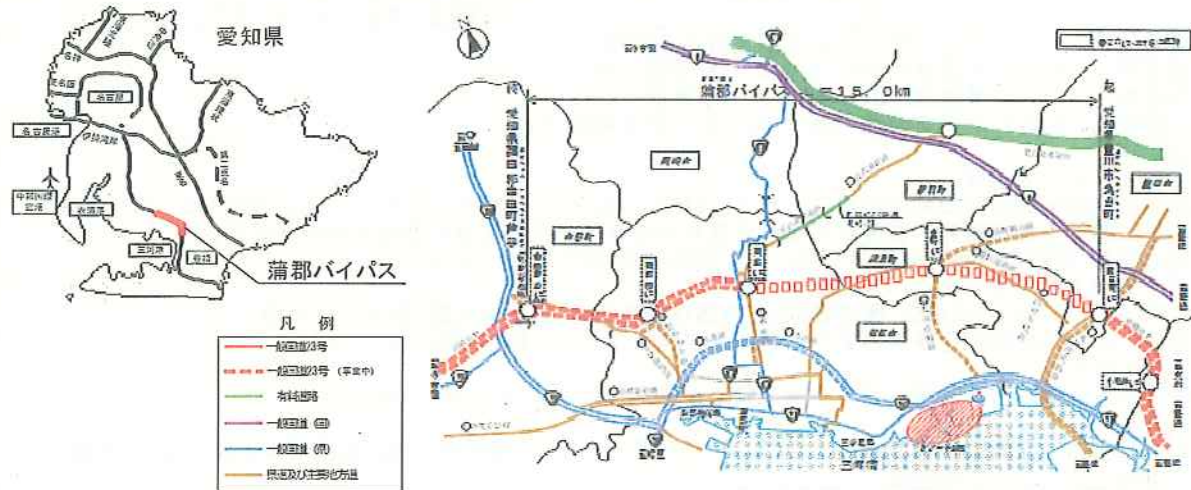
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 東三河IC～蒲郡IC間：L=9.1km、蒲郡IC～幸田芦谷IC間：L=5.9kmについて、暫定2車線供用の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 トンネル断面の見直し、水路横断構造の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

対応方針 : 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の点を勘案し、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路 一般国道23号 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：愛知県額田郡幸田町芦谷 至：愛知県西尾市南中根町		延長	14.6km		
事業概要	<p>一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町芦谷を起点とし、同県西尾市南中根町に至る延長約14.6kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。岡崎バイパスは、国道1号、国道23号の幹線道路の交通改善、三河港の物流交通の効率化、西三河地域の地域振興支援、三河湾の観光振興支援を目的として事業を推進しています。</p>					
S55年度事業化	S50～51年度都市計画決定	S55年度用地着手	S61年度工事着手			
全体事業費	約860億円	事業進捗率	80%	供用済延長	14.6km (暫定供用済み)	
計画交通量	42,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業経費) 2.6 (事業) 6.5	総費用 (事業)/ (事業全体) 172/1,279 億円 (事業費：134/1,241億円) 維持管理費：38/38 億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 1,121/3,331億円 (走行時間短縮便益：840/2,645億円) (走行経費減少便益：176/426 億円) (交通事故減少便益：105/260 億円)	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.3(交通量+10%) B/C=5.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.1(事業費+10%) B/C=7.1(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.1(事業期間+10%) B/C=7.0(事業期間-10%)</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"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,740万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等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。 【国道1号：安城市八帖帖字大通(18.3km/h)、安城市尾崎帖大塚(14.7km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス：上郷線、岡崎・坂戸線、矢作・市民病院線(国道1号利用)】 ・蒲郡市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約94分→約77分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(刈谷市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約106分→約53分】) <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あり。【西尾市土地区画整理事業施工中：3地区】 <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あり。【名豊道路】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・高浜市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約73分→約41分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幸田町から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約25分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約61千t/年(約1%)削減。【13,553千t/年→13,492千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約17.4t/年(約21%)削減。【82.4t/年→65.0t/年】 ・SPM排出量が約0.7t/年(約17%)削減。【4.2t/年→3.5t/年】 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。</p> <p>・県知事の見解： ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○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。</p>					

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

- ・幹線道路および岡崎市街地の交通混雑
- ・部品製造工場等の集積
- ・三河港の発展
- ・観光施設の進展

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・全体事業進捗率は、約80% (H21年度末見込み)
- ・用地取得率は、約100% (H21年度末見込み)
- ・幸田芦谷IC～安城西尾IC：暫定2車線供用。
- ・西尾東IC～安城西尾IC間：L=5.5km 橋梁部の下部工工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

連続高架橋の構造形式の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

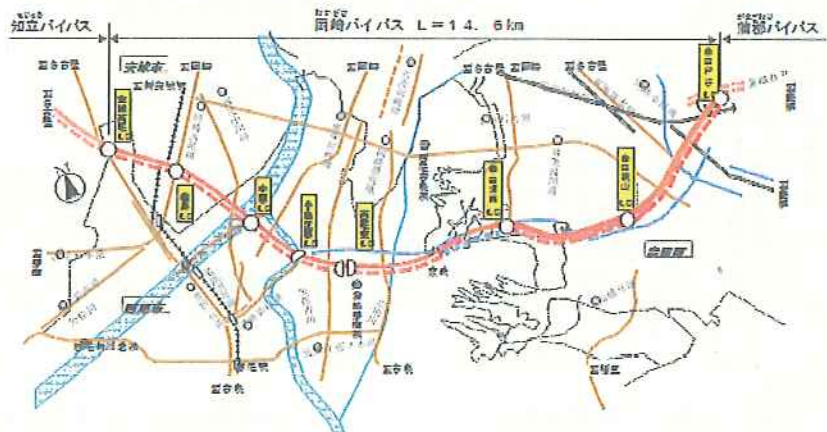
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の点を勘案し、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路 一般国道23号 知立バイパス	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：愛知県安城市城ヶ入町 至：愛知県豊明市阿野町		延長	16.4km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道23号知立バイパスは、愛知県安城市城ヶ入町を起点とし、同県豊明市阿野町に至る延長約16.4kmの道路で名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。知立バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、西三河地域の地域振興支援等を目的として事業を推進しています。</p>					
S47年度事業化	S47、S49年度都市計画決定	S48年度用地着手	S48年度工事着手		
全体事業費	約725億円	事業進捗率	91%	供用済延長	16.4km (暫定供用済み)
計画交通量	54,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業総額) 4.2 (経費) 10.0	総費用 (経費) (事業総額) 152/1,074 億円 事業費：94/1,016 億円 維持管理費：58/58 億円	総便益 (経費) (事業総額) 1,514/4,461 億円 走行時間短縮便益：1,473/3,758 億円 走行経費減少便益：23/463 億円 交通事故減少便益：17/240 億円	基準年	平成21年
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=11.2(交通量+10%) B/C=8.8(交通量-10%) 事業費変動：B/C=9.4(事業費+10%) B/C=10.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=9.7(事業期間+10%) B/C=10.2(事業期間-10%)</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"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,615万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等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。 【国道1号：安城市東栄町三丁目(12.5km/h)、国道23号：安城市高棚町新池(11.8km/h)、安城市榎前町井杭山(9.2km/h)】 ・幸田町から県営名古屋空港へのアクセス向上が見込まれる。【約119分→約83分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊明市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約120分→約51分】 <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あり。 【知立市、刈谷市、安城市土地区画整理事業施工中：8地区】 <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あり。【名豊道路】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊明市からJAあいち三河幸田憩いの農園へのアクセス向上が見込まれる。【約47分→約36分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷市から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約20分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約24千t/年(約1%)削減。【13,516千t/年→13,492千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約10.9t/年(約10%)削減。【106.2t/年→95.3t/年】 ・SPM排出量が約0.6t/年(約10%)削減。【5.6t/年→5.0t/年】 					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○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。 					
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>「事業継続」することは「妥当」である。</p>					
<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>					

- ・幹線道路および知立市街地の交通混雑
- ・三河港の発展
- ・観光施設の進展
- ・沿線地域の開発振興
- ・自動車関連産業の発展

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・全体事業進捗率は、約91%（平成21年度末見込み）
- ・用地取得率は、約100%（平成21年度末見込み）
- ・芦池IC～野田IC間：L=1.9km 平成21年1月21日に高架4車線供用。
- ・安城西尾IC～和泉IC間：L=2.6km 橋梁部の下部工工事を実施中。
- ・和泉IC～芦池IC間：L=3.9km 橋梁部の上部工工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

安城西尾IC～和泉IC間：L=2.6km、和泉IC～芦池IC間：L=3.9kmについて完成高架4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

連続高架橋の構造形式の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

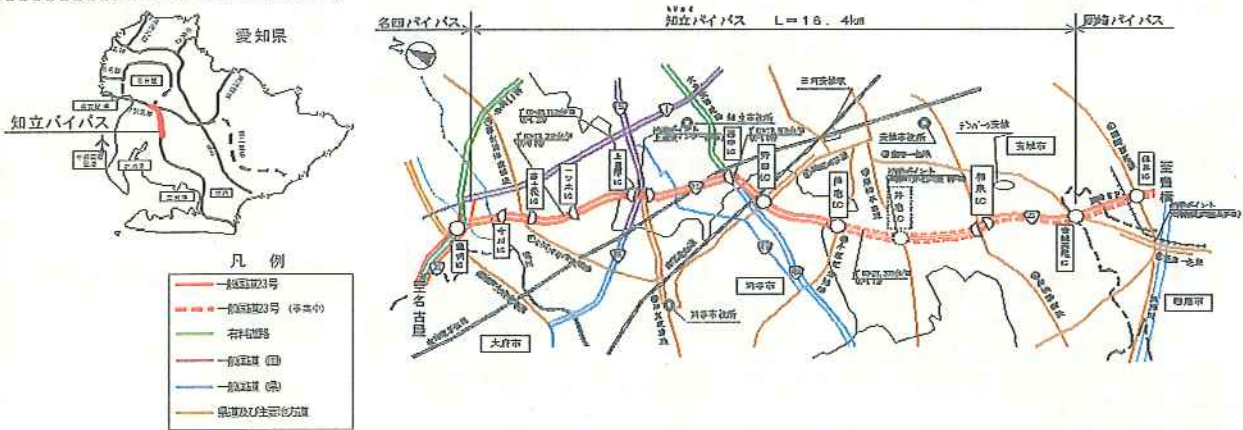
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の点を勘案し、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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ		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：滋賀県湖南市岩根 至：滋賀県湖南市石部		延長			6.9km
事業概要 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ幹線道路であり、滋賀県内においては甲賀市・湖南市・栗東市・草津市・大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしている。栗東水口道路Ⅱは一般国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図ると共に、名神高速道路へのアクセスを改善し、物流の効率化を支援することを目的に計画された道路である。						
H12年度事業化		H3年度都市計画決定		H12年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費		479億円		事業進捗率		約44%
計画交通量		23,700~39,200台/日		供用済延長		6.2km
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業体)	(事業費/事業体)		(事業費/事業体)		
	3.9	224/466億円		1,070/1,799億円		
	(事業)	事業費：197/439億円 維持管理費：27/27億円		走行時間短縮便益：991/1,683億円 走行経費減少便益：61/92億円 交通事故減少便益：18/24億円		
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=5.3(交通量+10%) B/C=4.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.4(事業費+10%) B/C=5.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.6(事業期間+20%) B/C=5.0(事業期間-20%)						
事業の効果等 ①地域の活性化 ・沿線工業団地～名神高速道路とのアクセス性向上により、新たな工場立地や地域経済の活性化が期待。 ・名神高速道路ICの10分圏域が拡大。(圏域内に5工業団地が追加) ・名神高速道路IC～工業団地(近江水口テクノパーク)の所要時間が短縮。(28分→10分：18分短縮) ②主要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：観光客入込客数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～第三次医療施設(大津赤十字病院)の所要時間が短縮。(54分→39分：15分短縮) ④沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(湖南市三雲西～石部北：昼間73dB、夜間74dB) ⑤日常生活圏中心都市である大津市へのアクセス向上 ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮。(72分→58分：14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20年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会(野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市より構成)より早期整備の要望を受けている。 ・平成20年8月、地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(甲賀市、湖南市、栗東市より構成)より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して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、「国道1号栗東水口道路Ⅱ」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	
沿線の栗東市、湖南市は人口、自動車保有台数ともに大きく増加しており、また沿線では数多くの工業団地の立地が進み、事業所や飲食店など店舗が増加しているため、慢性的な交通混雑が発生している。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在までに野洲川渡河部までの6.2km供用済みであり、用地取得は100%完了。今後残る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	
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・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、当初から事業の必要性、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。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

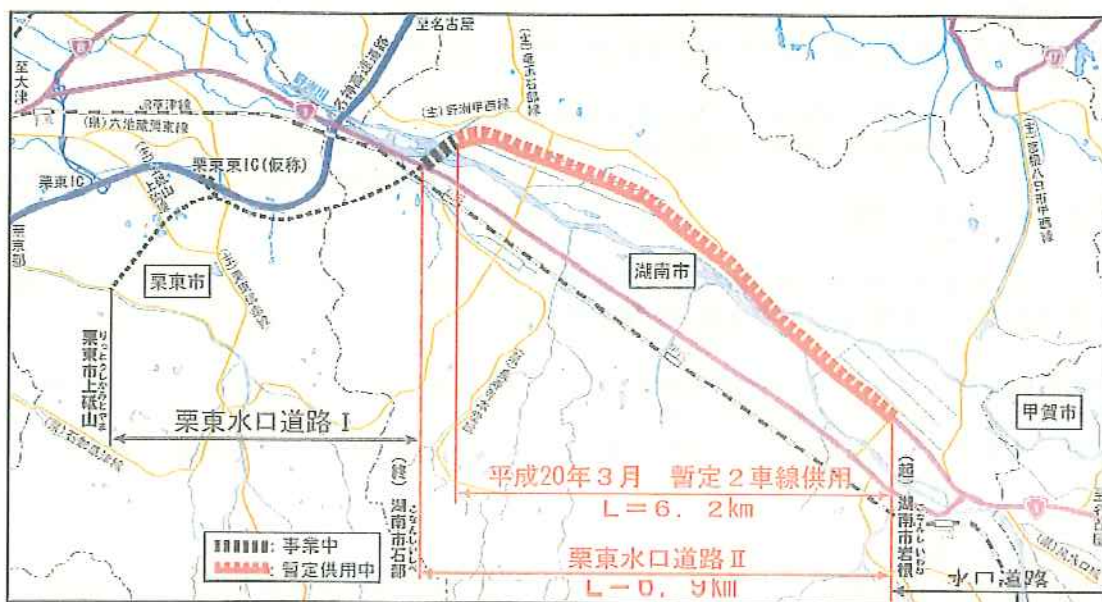
事業名	地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県湖南市岩根 至：滋賀県湖南市石部	延長	6.9km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道8号 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：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原		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て、富山、金沢、福井の主要都市を通過し京都市に至る延長約600kmの主要幹線道路である。滋賀県湖南地域の一般国道8号では、沿道人口の増加等に伴い慢性的に交通混雑が発生しており、交通事故も増加している。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、沿道環境の改善等を図るため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 用地未着手 工事未着手														
全体事業費 290億円 事業進捗率 約3% 供用済延長 0.0km														
計画交通量 35,300～42,100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;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.8</td> <td style="text-align: center;">(概算) / (事業全体) 226 / 239億円</td> <td style="text-align: center;">(概算) / (事業全体) 424 / 424億円</td> <td style="text-align: center;">平成21年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(概算) 1.9</td> <td style="text-align: center;">事業費：208 / 220億円 維持管理費：18 / 18億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：416 / 416億円 走行経費減少便益：16 / 16億円 交通事故減少便益：-8.3 / -8.3億円)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.8	(概算) / (事業全体) 226 / 239億円	(概算) / (事業全体) 424 / 424億円	平成21年	(概算) 1.9	事業費：208 / 220億円 維持管理費：18 / 18億円	(走行時間短縮便益：416 / 416億円 走行経費減少便益：16 / 16億円 交通事故減少便益：-8.3 / -8.3億円)		
B/C	総費用	総便益	基準年											
(事業全体) 1.8	(概算) / (事業全体) 226 / 239億円	(概算) / (事業全体) 424 / 424億円	平成21年											
(概算) 1.9	事業費：208 / 220億円 維持管理費：18 / 18億円	(走行時間短縮便益：416 / 416億円 走行経費減少便益：16 / 16億円 交通事故減少便益：-8.3 / -8.3億円)												
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=2.0(交通量 +10%) B/C=1.7(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.7(事業費 +10%) B/C=2.1(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.8(事業期間+20%) B/C=2.0(事業期間-20%)														
事業の効果等														
①日常生活圏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。(39分→28分：11分短縮) ②主要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：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～第三次医療施設(済生会滋賀県病院)の所要時間が短縮。(20分→8分：12分短縮) ④交通安全の確保 ・一般国道8号の交通渋滞を嫌い通学路や生活道路に進入している車両のバイパス等への転換が期待。 ⑤沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。 (野洲市小篠原：昼間71dB、夜間72dB、栗東市大橋4丁目2：昼間75dB、夜間76dB、栗東市大橋1丁目5：昼間74dB、夜間74dB)														
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20年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会(野洲市長、大津市長、草津市長、守山市長、栗東市、湖南市長より構成)より事業促進の要望を受けている。														
県知事の意見 ： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 ・なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して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、「国道8号野洲栗東バイパス」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。														

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線の野洲市、守山市、栗東市では、人口が著しく増加している。また、自動車保有台数の伸び率は全国、近畿の平均をともに上回っている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに全線の路線測量が完了し地元設計協議を進めている。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、橋梁構造の見直しや、新技術・新工法の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、当初から事業の必要性、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。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

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：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原		延長 4.7km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 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 至：滋賀県大津市北小松		延長	6.5km		
事業概要	<p>一般国道161号は、福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であるとともに、名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う路線となっている。小松拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、交通騒音の改善、観光振興等による地域の活性化を目的に計画された道路である。</p>					
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)	S45年度用地着手	S47年度工事着手			
全体事業費	190億円	事業進捗率	約23%	供用済延長	2.0km	
計画交通量	21,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (事業) 4.4	総費用 (事業) / (事業全体) 144 / 306億円 事業費：120 / 278億円 維持管理費：24 / 28億円	総便益 (事業) / (事業全体) 630 / 683億円 走行時間短縮便益：577 / 625億円 走行経費減少便益：49 / 52億円 交通事故減少便益：4.5 / 5.4億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=5.3(交通量+10%) B/C=3.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.0(事業費+10%) B/C=4.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.2(事業期間+20%) B/C=4.7(事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<p>①沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。 (大津市北小松：昼間76dB、夜間76dB、高島市鶴川：昼間73dB、夜間72dB)</p> <p>②地域の活性化 ・沿線への観光入込客数は増加しており、アクセス性向上により観光入込客数の増加が期待されるなど、地域の活性化に寄与。 ・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。 (近江舞子水泳場、マキノ高原：観光入込客数：718,100人/年)</p> <p>③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間が短縮。(79分→76分：3分短縮)</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： ・H21年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会(大津市長、高島市長、大津市議会議員、高島市議会議員より構成)より早期整備の要望を受けている。</p>					
県知事の意見	<p>・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して取り組んでいただきたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「国道161号小松拡幅」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。</p>					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	周辺地域では、人口が著しく増加している。また、自動車保有台数の伸び率は全国、近畿の平均をともに上回っている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに2.0km供用済みであり、用地取得は約60%完了。今後残る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	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、ランプと側道の形状の見直しや新技術・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、当初から事業の必要性、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。

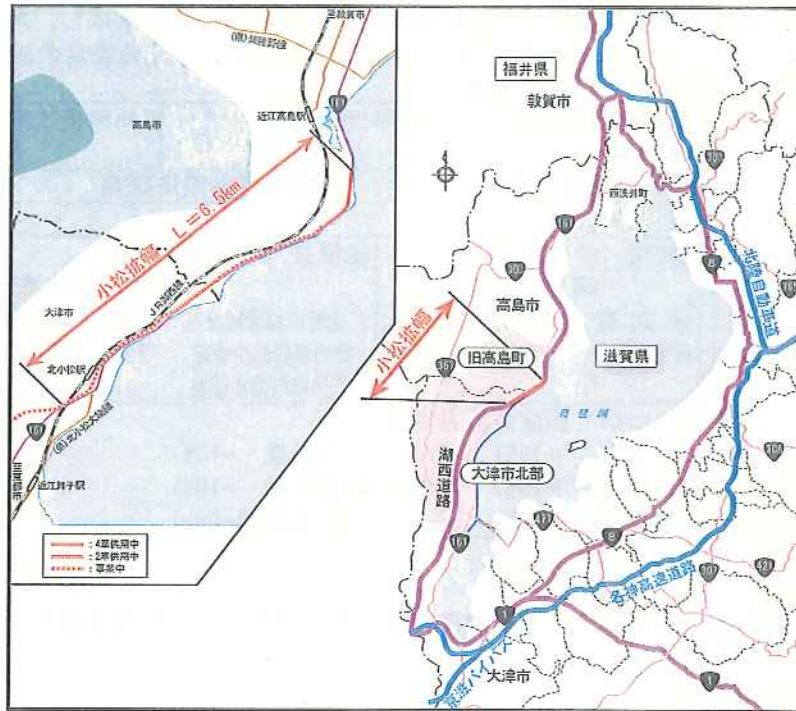
再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

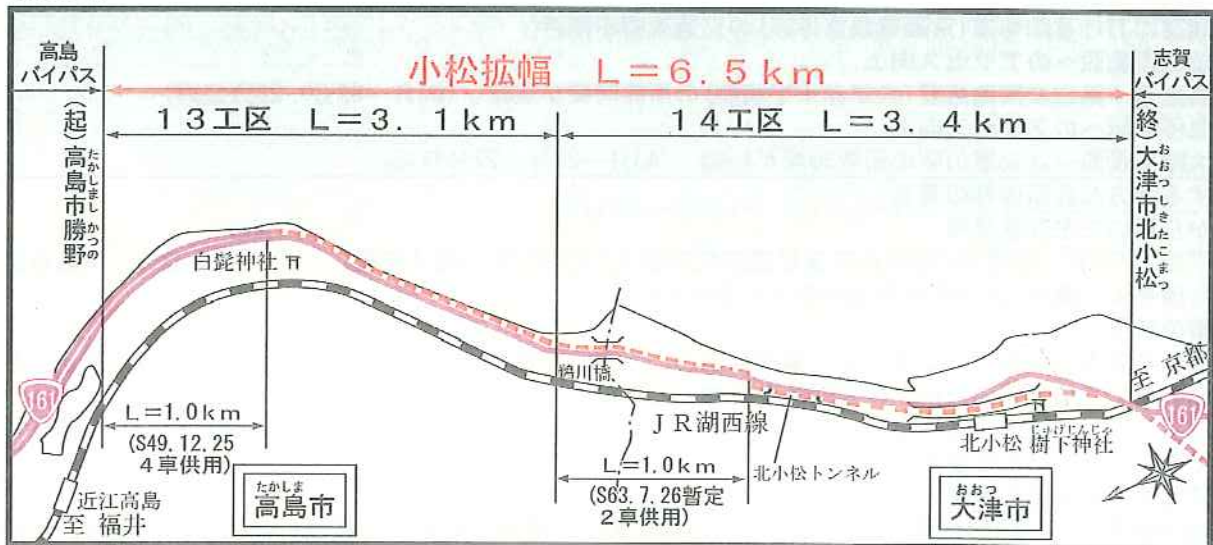
事業名 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅	事業 一般国道	事業 国土交通省 主体 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県高島市勝野 至：滋賀県大津市北小松		延長 6.5km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス		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：滋賀県大津市坂本本町 至：滋賀県大津市横木一丁目		延長	11.0km		
事業概要	一般国道161号は、福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える幹線道路である。西大津バイパスは名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成し、大津市～湖北地域の所要時間を大幅に短縮するとともに、一般国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興等による地域の活性化を目的に計画された道路である。					
S42年度事業化	S47年度都市計画決定 H元年度変更	S44年度用地着手	S45年度工事着手			
全体事業費	1,030億円	事業進捗率	約90%	供用済延長	11.0km	
計画交通量	39,500～72,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (事業) 4.2	総費用： (事業) / (事業全体) 90 / 2,737億円 事業費：53 / 2,685億円 維持管理費：38 / 52億円	総便益： (事業) / (事業全体) 375 / 3,180億円 走行時間短縮便益：28 / 2,438億円 走行経費減少便益：251 / 559億円 交通事故減少便益：97 / 184億円	基準年：	平成21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=4.6(交通量 +10%) B/C=3.7(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=3.9(事業費 +10%) B/C=4.4(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=4.0(事業期間+20%) B/C=4.3(事業期間-20%)					
事業の効果等	①地域の活性化 ・人口が増加し製造品出荷額が伸びている大津市北部と京阪神地域及び名神高速道路とのアクセス向上により、地域の活性化が期待。 ②主要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。 (延暦寺：観光入込客数：546,800人/年) ③踏切道の交通改善 ・現道における踏切道(京阪電鉄京津線)の交通改善が期待。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～第三次医療施設(大津赤十字病院)の所要時間が短縮。(90分→62分：28分短縮) ⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・大津市役所～JR堅田駅の所要時間が短縮。(43分→21分：22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21年7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、高島市議会議長より構成)より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して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、「国道161号西大津バイパス」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。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>周辺地域では、近年の区画整理事業等により、人口が著しく増加しており、自動車保有台数の伸び率も全国、近畿の平均をともに上回っている。</p> <p>また、平成17年8月に湖西道路が無料化されたことにより、既供用区間、国道161号とも交通量が増加している。</p>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<p>現在までに全線暫定2車線(一部4車線)供用済みであり、用地取得は100%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。</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>引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</p>	
施設の構造や工法の変更等	
<p>事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</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。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

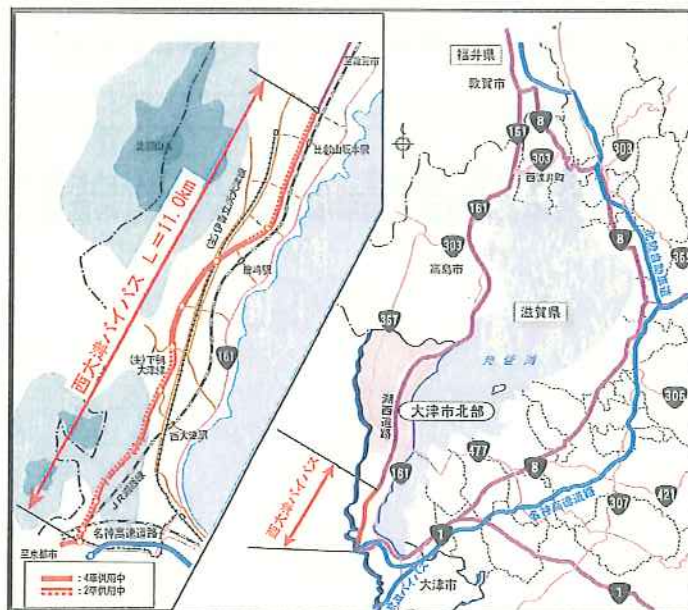
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

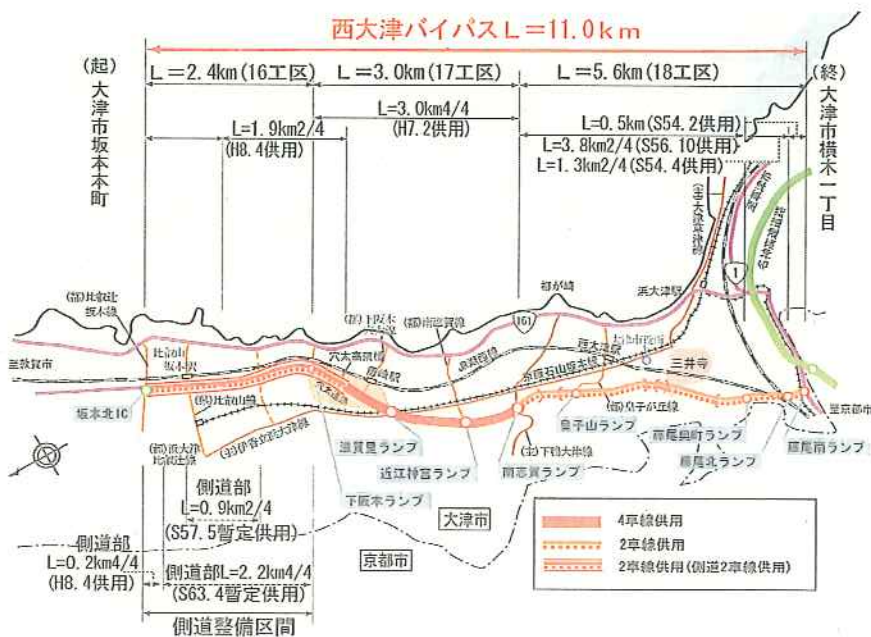
事業名 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県大津市坂本本町 至：滋賀県大津市横木一丁目	延長 11.0km	

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道307号 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、京阪神地域と甲賀、東近江、湖東地域を結ぶ延長約110kmの幹線道路で、甲賀市内においては日常生活を支える重要な役割を果たしている。信楽道路は、新名神高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るために計画された道路である。						
H12年度事業化(1工区)	都市計画決定なし		H17年度用地着手	H19年度工事着手			
H16年度事業化(2工区)							
全体事業費	80億円		事業進捗率	約15%		供用済延長	0.08km
計画交通量	11,000~16,000台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業) 1.6 (事業) 1.9	総費用 (事業) / (事業全体) 61 / 75億円 事業費：50 / 64億円 維持管理費：11 / 11億円	総便益 (事業) / (事業全体) 117 / 117億円 走行時間短縮便益：110 / 110 億円 走行経費減少便益：5.5 / 5.5 億円 交通事故減少便益：1.4 / 1.4 億円	基準年 平成21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=2.4(交通量 +10%) B/C=1.5(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.8(事業費 +10%) B/C=2.1(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.8(事業期間+20%) B/C=2.0(事業期間-20%)						
事業の効果等	①新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加や特産品の出荷増が見込まれ、地域活性化が期待。 ・信楽ICや各方面への交通輻輳の解消が期待。 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県立陶芸の森：観光入込客数：372,300人/年) ②高度医療機関へのアクセス向上。 ・信楽町～第三次医療施設（済生会滋賀県病院）の所要時間が短縮。 (57分→30分：27分短縮〔新名神高速道路の効果を含む〕) ・第三次医療施設の30分圏域が拡大。（甲賀市信楽町中心部が30分圏域となる） ・新名神高速道路へのアクセス強化が図られ、所要時間の定時性確保に寄与。						
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21年10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、東近江氏、愛荘町、甲良町、多賀町、彦根市の首長、議長より構成）より整備推進の要望を受けている。 県知事の意見： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 ・なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して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、「国道307号信楽道路」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	沿線の甲賀市では、人口及び自動車保有台数が全国に比べ高い伸び率を示している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに0.08km供用済みであり、用地取得は約14%完了。今後残る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……)
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等……)
事業実施にあたり、歩道幅員の見直しや新技術・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、当初から事業の必要性、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。

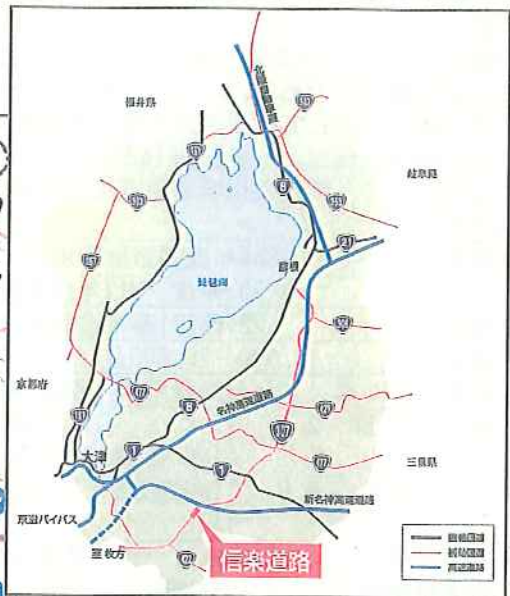
再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

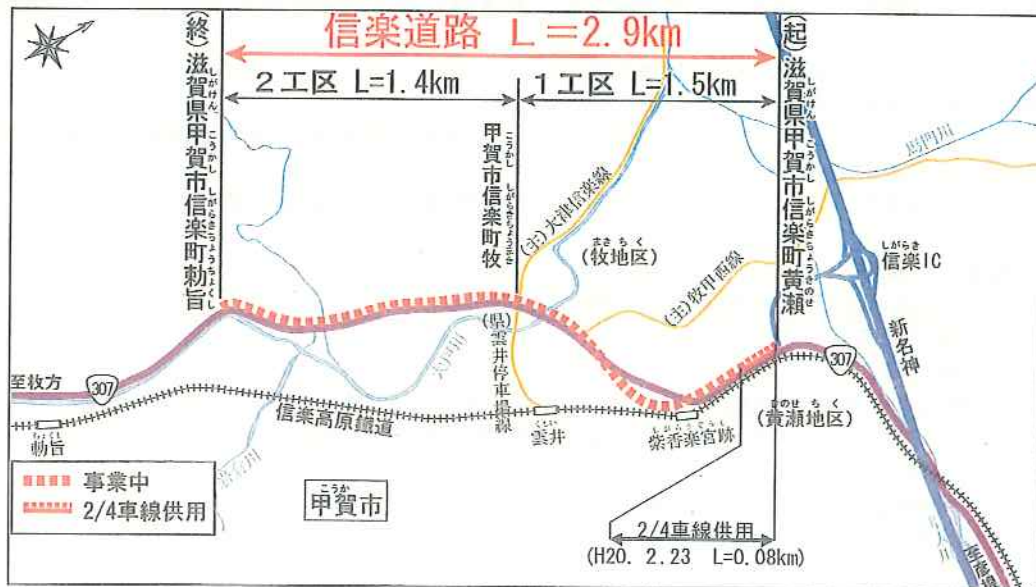
事業名 一般国道307号 信楽道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 至：滋賀県甲賀市信楽町勅旨	延長 <div style="text-align: right; font-weight: bold;">2.9km</div>	

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 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		
<p>事業概要</p> <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、三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。このうち大阪府門真市～京都府木津川市間の約20kmは、地域高規格道路「学研都市連絡道路」として、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港などを結ぶ重要な役割を担っている。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発化を目的に計画された道路である。</p>					
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	工事未着手		
全体事業費	224億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	13,000～26,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (事業) 2.5	総費用 (事業)/ (事業全体) 183/194億円 事業費：165/176億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 466/466億円 走行時間短縮便益：401/401億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：13/13億円	基準年	平成21年
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=3.1(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.3(事業費+10%) B/C=2.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.4(事業期間+20%) B/C=2.7(事業期間-20%)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①関西国際空港へのアクセス向上 ・関西文化学術研究都市(けいはんなプラザ)～関西国際空港の所要時間が短縮。 (100分→80分：20分短縮 [学研都市連絡道路等の効果を含む])</p> <p>②地域間交流の活発化 ・沿道の商業施設や公園等へのアクセス性が向上し、大阪都心部と京都府南部の地域間交流の活発化が期待。</p> <p>③日常生活圏中心都市である大阪市へのアクセス向上 ・精華町役場～大阪市役所の所要時間が短縮。 (75分→64分：11分短縮 [学研都市連絡道路等の効果を含む])</p> <p>④拠点開発プロジェクト等の支援 ・関西文化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第4次総合計画、第1次木津川市総合計画を支援。</p> <p>⑤防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道163号の防災点検要対策箇所(山田川橋)が解消。</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>・平成21年7月、関西文化学術研究都市建設推進協議会（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より構成）より早期完成の要望を受けている。</p> <p>・平成21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、四條畷市長、精華町長より構成）より精華拡幅の早期完成の要望を受けている。</p> <p>府知事の意見：</p> <p>・対応方針(案)のとおり、引き続き事業を推進し、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	
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	
精華町、木津川市は宅地開発が進み、人口、自動車保有台数ともに増加しており、精華町柘榴付近における交通渋滞は深刻化している。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在までに用地取得は約2%完了。今後残る区間の用地買収及び工事進捗を図る。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・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、当初から事業の必要性、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。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 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		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道28号 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：兵庫県洲本市炬口 至：兵庫県洲本市納			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総延長約190kmの主要幹線道路である。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		S63年度用地着手		H元年度工事着手
全体事業費	350億円		事業進捗率	約78%	供用済延長	3.6km
計画交通量	9,000～11,000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	(事業費)/ (事業全体) 69/478億円		(事業費)/ (事業全体) 163/522億円		
	(事業費)2.4	事業費 : 59/452億円 維持管理費 : 10/ 26億円		走行時間短縮便益 : 150/ 498億円 走行費用減少便益 : 12/ 27億円 交通事故減少便益 : 0.89/- 3.2億円		平成21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=2.8(交通量 +10%) B/C=2.0(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=2.2(事業費 +10%) B/C=2.6(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=2.3(事業期間+20%) B/C=2.3(事業期間-20%)						
事業の効果等						
①災害時の代替路の確保 ・台風時等に一般国道28号が通行止となった場合の代替路を確保。 ・東南海・南海地震時の津波による浸水想定範囲に入っている一般国道28号の代替路を確保。						
②水産業の支援 ・京阪神地域へのアクセス性向上により農林水産品の流通の利便性が向上。 (洲本インター前交差点～洲本市炬口：15分→7分：8分短縮) (南あわじ市は鯛類の漁獲量約368tが近畿1位。) ③主要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。 (大浜海水浴場、洲本温泉等洲本市の観光客入込客数：1,941千人/年) ・洲本インター前交差点～大浜海水浴場への所要時間が短縮。(14分→8分：6分短縮)						
④高度医療施設へのアクセス向上 ・洲本インター前交差点～第三次医療施設(兵庫県立淡路病院)への所要時間が短縮。 (兵庫県立淡路病院は淡路島内の救急搬送のうち、約6割を受入。)(13分→7分：6分短縮)						
⑤防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道28号の防災点検要対策箇所(洲本市炬口)が解消。						
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20年7月、兵庫南東部国道連絡会(兵庫県内の18市2町で構成)より早期整備の要望を受けている。						
県知事の意見： ・一般国道28号洲本バイパスは、県にとって重要な路線・区間の整備であり、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。事業の早期完成に向け、平成22年度予算の確保をお願いします。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率性に配慮願います。						
事業評価監視委員会の意見						
審議の結果、「国道28号洲本バイパス」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。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	洲本市の観光客入込数は、年々減少傾向でしたが近年は横ばい状況。人口については減少傾向であるが1世帯あたりの自動車保有台数は約3台で兵庫県の約1.8倍と多く、自動車への依存度が高くなっている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに3.6km供用済みであり、用地取得は約79%完了。今後残る区間について、用地取得及び工事進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業の実施にあたり、幅員構成の見直しや新工法・新技術の活用等、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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

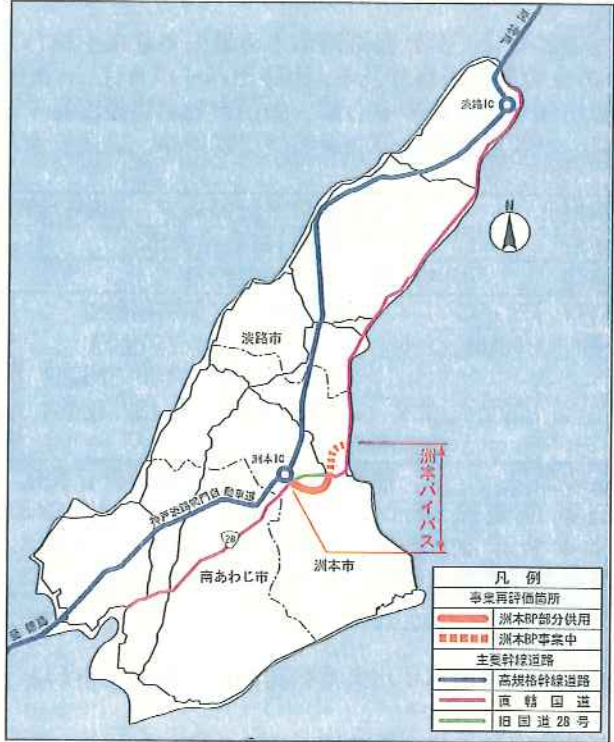
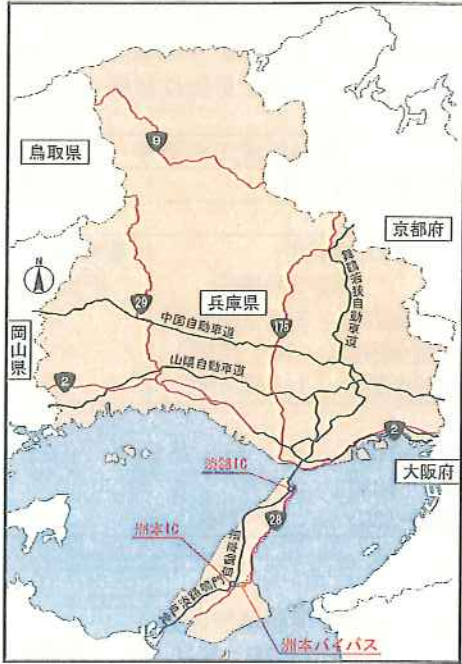
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

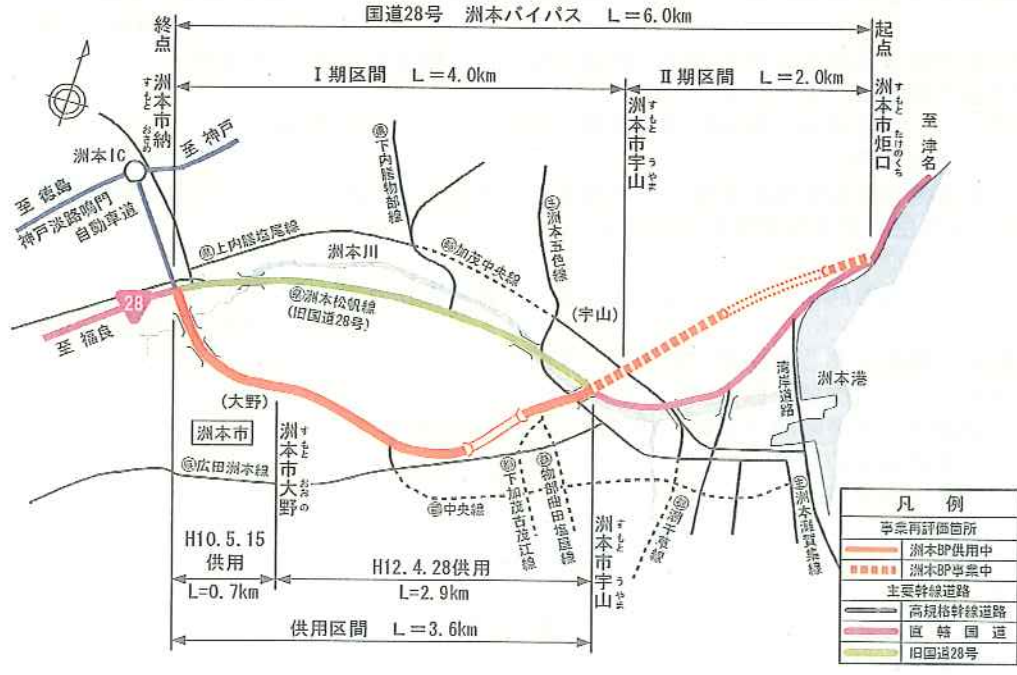
担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道28号 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：兵庫県洲本市炬口 至：兵庫県洲本市納	延長	6.0km		

事業概要図
【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

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 白：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び、播磨地域の南北方向の交通流動を受け持つ延長約120kmの主要幹線道路である。姫路北バイパスは、一般国道29号に平行する延長6.2kmのバイパスとして、姫路北部地域から姫路市中心部、山陽自動車道姫路西インターへのアクセス強化により地域活性化を図るとともに、一般国道29号の交通混雑の解消や、交通安全対策、沿道環境の改善等を目的に計画された道路である。		
H2年度事業化 H2年度都市計画決定 H8年度用地着手 H14年度工事着手		
全体事業費：250億円 事業進捗率：約40% 供用済延長：0.0km		
計画交通量：13,300～33,300台/日		
費用対効果分析結果 B/C： (事業全体) 1.6 (事業) 3.4	総費用 ： (事業) / (事業全体) 118 / 244億円 (事業費：100 / 225億円) (維持管理費：18 / 18億円)	総便益 ： (事業) / (事業全体) 396 / 396億円 (走行時間短縮便益：378 / 378億円) (走行経費減少便益：16 / 16億円) (交通事故減少便益：1.1 / 1.1億円)
基準年 ： 平成21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=3.7(交通量+10%) B/C=3.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.1(事業費+10%) B/C=3.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.0(事業期間+20%) B/C=3.8(事業期間-20%)		
事業の効果等 ①沿道環境の改善 ・一般国道29号のバイパス並行区間は、昼間、夜間ともに騒音レベルが環境基準を超過。 (姫路市石倉：昼間71dB、夜間67dB) ②高度医療施設へのアクセス向上 ・宍粟市役所～第三次医療施設(兵庫県立姫路循環器病センター)の所要時間が短縮。 (89分→76分：13分短縮) ・兵庫県立姫路循環器病センターの30分圏域が拡大し、圏域人口が5千人増加。 ③新幹線駅である姫路駅へのアクセス向上 ・宍粟市役所～JR姫路駅の所要時間が短縮。(89分→76分：13分短縮) ④姫路港へのアクセス向上 ・宍粟市～姫路港の所要時間が短縮し、地場産業の木材業を支援。(91分→78分：13分短縮) (宍粟市の木材生産量は兵庫県内の約4割) ⑤主要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。 (姫路城：観光入込客数：10,518千人/年) ⑥日常生活圏中心都市である姫路市へのアクセス向上 ・母都市姫路市の60分圏域が拡大。 ・宍粟市～姫路市の所要時間が短縮。(87分→74分：13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21年7月、国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協会(姫路市、たつの市、宍粟市、太子町の各町長、議長より構成)より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・一般国道29号姫路北バイパスは、県にとって重要な路線・区間の整備であり、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。事業の早期完成に向け、平成22年度予算の確保をお願いします。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率性に配慮願います。		

事業評価監視委員会の意見	審議の結果、「国道29号姫路北バイパス」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。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線の人口は減少傾向ですが、自動車保有台数は増加しており、自動車への依存度が高まっている。H5年には姫路城が世界文化遺産に指定され、観光入り込み客数が増加傾向にある。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに用地取得は約30%完了。今後残る区間の用地買収及び工事進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・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、当初から事業の必要性、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。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

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	

事業概要図

【位置図】



【概要図】

