

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道38号 <small>くしろしんどう</small> 釧路新道	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自：北海道釧路市新野 至：北海道釧路市北園	延長：8.8 km	
事業概要 一般国道38号は、滝川市から釧路市に至る延長約310kmの幹線道路である。 このうち釧路新道は、釧路市街部の交通混雑の緩和、物流の効率化等の支援を目的とした釧路市新野から北海道横断自動車道釧路インターチェンジに至る延長約9kmの事業である。		
H4年度事業化	S53年度都市計画決定	H4年度用地着手
H4年度工事着手		
全体事業費	約498億円	事業進捗率：69%
計画交通量	11,100～22,600台/日	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) 2.3	総費用： (残事業)/(事業全体) 139/603億円 (事業費：127/570億円) (維持管理費：12/33億円)
	総便益： (残事業)/(事業全体) 316/728億円 (走行時間短縮便益：273/647億円) (走行経費減少便益：29/69億円) (交通事故減少便益：13/12億円)	基準年： 平成22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=2.7(交通量+10%) B/C=1.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.1(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.2(事業期間+20%) B/C=2.4(事業期間-20%)		
事業の効果等 定性的な効果 ①交通混雑の緩和 ・広域環状道路が形成され、釧路市街地の交通混雑緩和が期待される。 ②農水産品の流通利便性向上 ・標茶町や弟子屈町で生産される生体牛の輸送効率化が期待される。 ③周遊観光の利便性向上 ・北海道周遊観光における移動時間の短縮及び観光滞在時間の延長が実現され、利用者の負担軽減及び観光地の魅力向上が期待される。 ④空港へのアクセス向上 ・釧路市などの周辺地域から釧路空港へのアクセス向上が期待される。 ⑤CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。		
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村の首長で構成される北海道釧路地方総合開発促進期成会等より整備の要望を受けている。 知事の意見： 釧路市街の交通混雑解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続については異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、都市計画に沿って整備を図るとともに、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。		
事業評価監視委員会の意見 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。 ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 釧路新道が順次延伸整備され、平成21年度までに全延長8.8kmのうち87.5%の7.7kmが供用
- ・ 平成15年度までに北海道横断自動車道池田インターチェンジ～本別インターチェンジ、本別ジャンクション～足寄インターチェンジが供用され、平成21年度に本別インターチェンジ～浦幌インターチェンジが供用
- ・ また、平成17年10月に釧路市、阿寒町、音別町が釧路市として合併

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率69%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、早期供用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に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

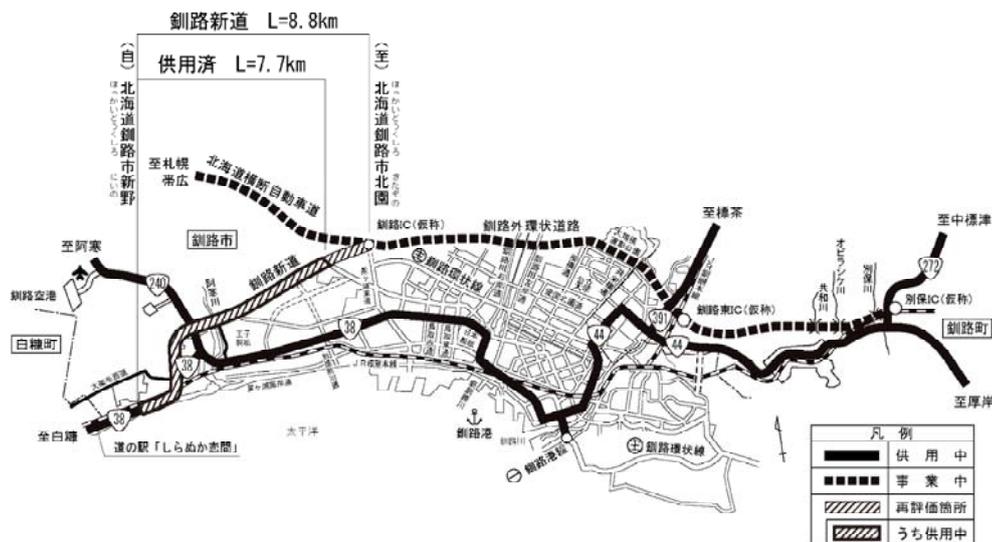
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道39号 北見道路	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：北海道北見市北上 至：北海道北見市端野町川向	延長	10.3km			
事業概要						
<p>一般国道39号は、旭川市を起点とし、網走市に至る延長220kmの幹線道路である。このうち北見道路は、北見市街の交通混雑の緩和及び交通事故低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的に、市街地を迂回し、北見市北上から北見市端野町川向を結ぶ、延長約10kmの一般国道のバイパス事業である。</p>						
H9年度事業化	H1年度都市計画決定	H13年度用地着手	H16年度工事着手			
全体事業費	約398億円	事業進捗率	71%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	7,600～8,500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) 1.0	(残事業)/(事業全体) 134/425億円	(残事業)/(事業全体) 442/442億円	平成22年		
	(残事業) 3.3	(事業費：105/396億円) 維持管理費：29/29億円	(走行時間短縮便益：332/332億円) 走行経費減少便益：70/70億円 交通事故減少便益：40/40億円			
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=3.6(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=3.6(事業費-10%)						
事業期間変動：B/C=3.3(事業期間+20%) B/C=3.3(事業期間-20%)						
事業の効果等						
定性的な効果						
①交通混雑の緩和						
・北見市街へ流入する通過交通の分散が図られ、交通混雑の緩和が期待される。						
②交通事故の低減						
・北見道路を利用した場合、通過する信号交差点数が大幅に減り、市街地通過交通の走行性向上が期待される。						
③農水産品の流通利便性向上						
・端野町に一時貯蔵されたてんさいを北見製糖所へ搬送する際の流通機能や業務効率化が期待される。また、網走市で水揚げされた水産品の流通の利便性向上が期待される。						
④工業製品の流通利便性向上						
・精密機械製品を取り扱っている北見工業団地から女満別空港までの輸送支援が見込まれる。						
⑤日常活動中心都市へのアクセス向上						
・オホーツク圏域管内の最大都市である北見市へのアクセス向上が見込まれる。						
⑥周遊観光の利便性向上						
・オホーツク観光の利便性向上、アクセス向上が期待される。						
⑦空港へのアクセス向上						
・オホーツク圏域だけでなく十勝・釧路圏からも女満別空港へのアクセス向上が見込まれる。						
⑧CO2排出量の削減						
・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。						
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：						
網走市をはじめとする3市14町1村の首長等で構成されるオホーツク圏活性化期成会等により早期整備の要望を受けている。						

知事の意見：

北見市街地を迂回しバイパス機能を有する北見道路は、北海道横断自動車道陸別・北見間と一体となることにより、オホーツク圏と十勝圏との交流・連携強化や、地域の観光・経済の活性化、さらには救急医療などに寄与することから、当該事業の継続については異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成11年10月7日付け環政第551号「一般国道39号北見バイパス（北見市から端野町）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するなど環境に配慮すること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 平成17年度に一般国道39号美幌バイパスが供用（延長7.9km）
- 平成15年度に北海道横断自動車道（網走線）の足寄IC～北見IC間が新直轄区間として事業化。
- 平成21年度末までに旭川紋別自動車道の約80.5kmが供用を開始。
- 平成17年度に知床が世界自然遺産に登録。
- 平成17年度に北見市、端野町、留辺蘂町、常呂町が合併し北見市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成16年度に工事着手して、用地進捗率94%、事業進捗率71%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

平成24年度 全線（暫定2車線）供用予定。

施設の構造や工法の変更等

建設副産物（すき取り物、伐根物等）の有効活用や橋梁形式の見直しによりコストの縮減を図っている。

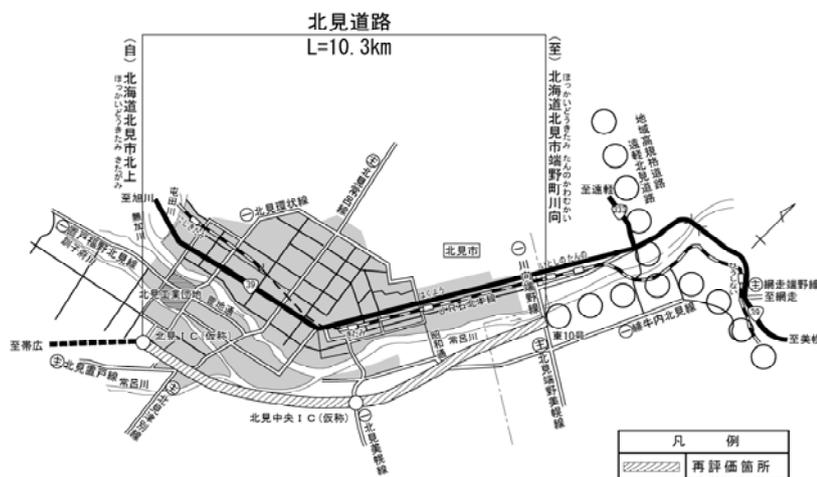
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。
※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 深川・留萌自動車道（一般国道233号） 幌糠留萌道路	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：北海道留萌市大字留萌村字幌糠 至：北海道留萌市堀川町		延長 13.0km
事業概要 深川・留萌自動車道は、北海道縦貫自動車道深川JCTから分岐し、留萌市に至る延長約49kmの一般国道の自動車専用道路であり、北海道縦貫自動車道と一体となって、道央圏・道北圏と留萌地域を結ぶ高速交通ネットワークを形成するものである。 このうち、幌糠留萌道路は、留萌幌糠インターチェンジから留萌インターチェンジに至る延長約13kmの区間であり、高速ネットワークの拡充による物流効率化等の支援を目的とした道路である。		
H8年度事業化	H一年度都市計画決定	H12年度用地着手
H12年度工事着手		
全体事業費	約490億円	事業進捗率
計画交通量	7,600～8,400台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.2 総費用 (残事業/事業全体) 266/484億円 (事業費：225/443億円) (維持管理費：41/41億円)	総便益 (残事業/事業全体) 588/588億円 (走行時間短縮便益：480/480億円) (走行経費減少便益：79/79億円) (交通事故減少便益：29/29億円)
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=2.5(交通量+10%) B/C=1.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.0(事業費+10%) B/C=2.4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.0(事業期間+20%) B/C=2.4(事業期間-20%)	
事業の効果等 定性的な効果 ①拠点都市間のアクセス向上 ・留萌市と札幌市・旭川市および深川市とのアクセス性の向上が期待される。 ②農水産品の流通利便性向上 ・留萌圏で水揚げされた水産物及び農産物の流通の利便性向上が期待される。 ③高次医療施設へのアクセス向上 ・旭川市や札幌市等への救急搬送時間の短縮や患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。 ④重要港湾へのアクセス向上 ・留萌港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の輸送効率化が期待される。 ⑤バスの利便性向上 ・高速交通体系の強化及び定時性の確保が期待される。 ⑥観光地へのアクセス向上 ・夏期観光集中期における観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。		
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： 留萌市をはじめとした留萌管内の1市7町1村の首長などで構成される北海道留萌地域総合開発期成会等により事業促進の要望を受けている。 知事の意見： 深川・留萌自動車道は、北海道縦貫自動車道深川JCTから留萌市に至る高規格幹線道路であり、物流の効率化等を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続については意義はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成16年度「ゴールデンビーチるもい」オープン。
- ・平成18年度 深川・留萌自動車道 留萌幌糠IC供用。
- ・平成18年度 留萌港三泊地区岸壁（-12m）供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に工事着手して、用地進捗率88%、事業進捗率42%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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

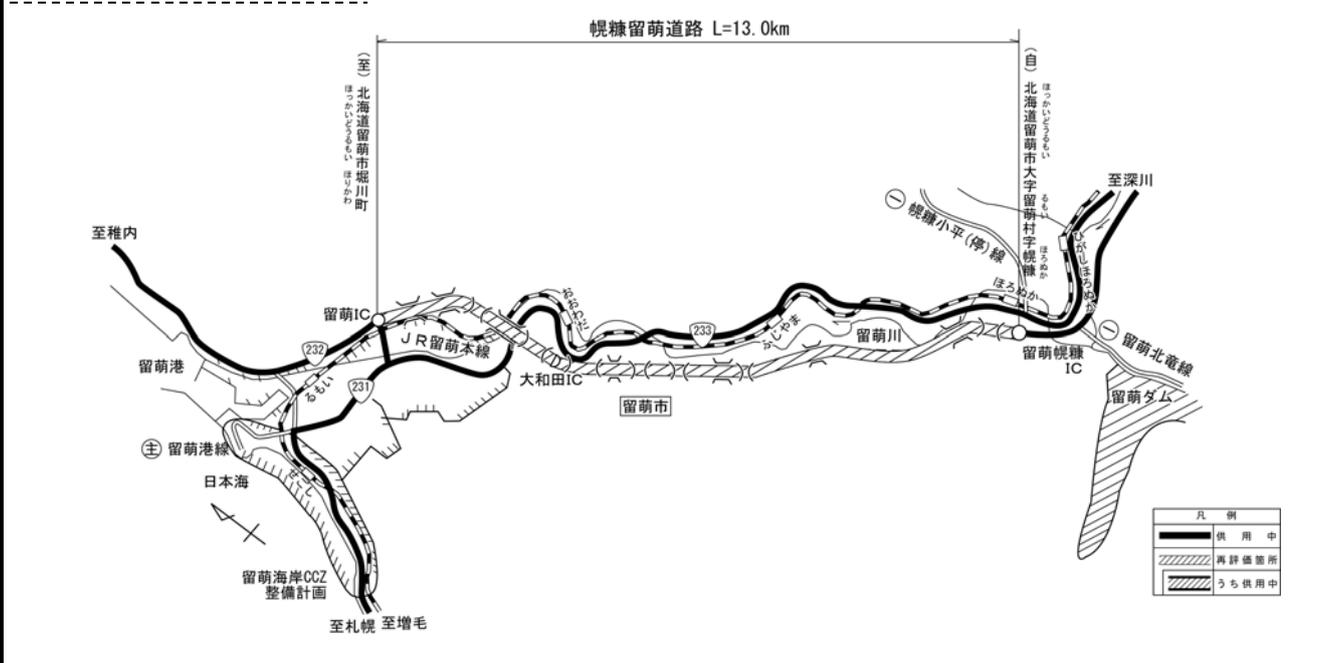
縦断線形の見直しや擁壁工の見直しによりコストの縮減を図っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	ひだか 日高自動車道（一般国道235号） 門別厚賀道路		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：北海道沙流郡日高町字平賀 至：北海道沙流郡日高町字美原				延長	20.0 km	
事業概要	<p>日高自動車道は、北海道縦貫自動車道苫小牧東インターチェンジから分岐し、浦河町に至る延長約120kmの一般国道の自動車専用道路であり、北海道縦貫自動車道と一体となり道央圏と日高地域を結ぶ高速交通ネットワークを形成するものである。</p> <p>このうち、門別厚賀道路は、日高富川インターチェンジから、（仮）厚賀インターチェンジに至る延長約20kmの区間であり、高速ネットワークの拡充による、特定重要港湾苫小牧港、新千歳空港等への物流の効率化等の支援を目的とした道路である。</p>						
H5年度事業化	H一年度都市計画決定		H10年度用地着手		H13年度工事着手		
全体事業費	約950億円		事業進捗率	37%		供用済延長	0.0 km
計画交通量	11,300～13,600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)	528/915億円		1,020/1,020億円		平成22年	
	(残事業)	事業費：460/848億円 維持管理費：67/67億円		走行時間短縮便益：854/854億円 走行経費減少便益：114/114億円 交通事故減少便益：53/53億円			
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=2.2（交通量+10%）		B/C=1.7（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=1.6（事業期間+20%）		B/C=2.3（事業期間-20%）				
事業の効果等	定性的な効果						
	<p>①拠点都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 日高地方の拠点都市である新ひだか町と苫小牧地方の拠点都市である苫小牧市及び道央圏の拠点都市である札幌市へのアクセス向上に寄与する。 <p>②農水産物の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 日高地域で生産される軽種馬、ピーマンの流通利便性向上が期待される。 <p>③高次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 高度な医療機能を有する苫小牧市への救急搬送時における迅速性の向上、安全性の向上が期待される。 <p>④都市間バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速交通体系の強化及び定時性の確保に寄与し、通院患者の負担軽減など都市間バス利用客の利便性向上が期待される。 <p>⑤空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 花卉やイチゴは新千歳空港を經由して道外に出荷されており、新千歳空港と日高地域との流通利便性向上が期待される。 <p>⑥重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 苫小牧港から輸移入される石油製品、飼料などの物流円滑化が期待される。 <p>⑦観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 新冠町、新ひだか町の主要観光地へのアクセスが向上し、道央圏や十勝圏との有機的な連結が図られ、地域の活性化が期待される。 <p>⑧防災対策や危機管理対策の充実に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理対策の充実に寄与する。 <p>⑨CO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。 						
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：						
	<p>災害に強い交通ネットワークの形成、高次医療施設へのアクセス向上、農水産物等の物流効率化、軽種馬生産や観光の発展に寄与するとして、日高町をはじめとする1市11町の首長で構成される高規格幹線道路日高自動車道早期建設促進期成会等より、早期整備の要望を受けている。</p>						

知事の意見：

日高自動車道は、苫小牧市と浦河町を結び日高地区を縦断する高規格幹線道路であり、持つ流の効率化等を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化はもとより、軽種馬に代表される地域産業の発展に寄与し、災害に強い交通ネットワークの形成を図ることから、当該事業の継続については、異議はない。

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

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・ 3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映するよう、引き続き検討されたい。

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10年度に北海道縦貫自動車道に接続して、日高自動車道苫小牧東IC～厚真ICが供用開始。
- ・ 平成15年度に日高自動車道厚真IC～鶴川IC間が供用開始。
- ・ 平成17年度に日高自動車道鶴川IC～日高富川IC間が供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度より工事着手して、用地進捗率89%、事業進捗率37%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

引き続き早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

橋梁形式の見直しや建設副産物(すき取り物、抜根物等)の有効活用によりコストの縮減を図っている。

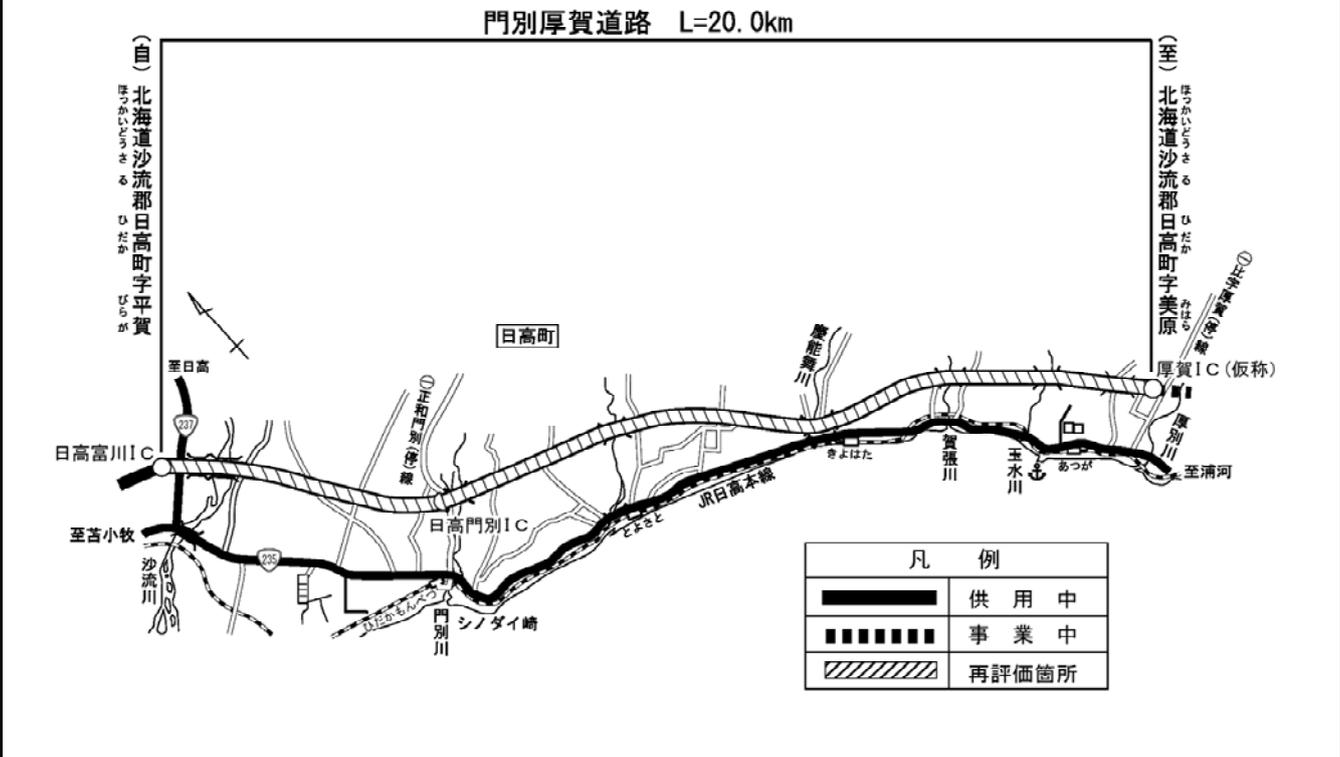
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性、重要性は変化なく、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。
 ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：日高自動車道（一般国道235号） <small>あつがしずない</small> 厚賀静内道路	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：白：北海道 <small>さる</small> 沙流郡日高町 <small>ひだか</small> 字美原 <small>みはら</small> 至：北海道日高郡新ひだか町 <small>しずないこまば</small> 静内駒場	延長：	15.0 km	
事業概要：日高自動車道は、北海道縦貫自動車道苫小牧東インターチェンジから分岐し、浦河町に至る延長約120kmの一般国道の自動車専用道路であり、北海道縦貫自動車道と一体となり道央圏と日高地域を結ぶ高速交通ネットワークを形成するものである。 このうち、厚賀静内道路は、(仮)厚賀インターチェンジから(仮)静内インターチェンジに至る延長約15kmの区間であり、高速交通ネットワークの拡充による特定重要港湾苫小牧港、新千歳空港等への物流の効率化等の支援を目的とした道路である。			
H7年度事業化	H-年度都市計画決定	H-年度用地着手	H-年度工事着手
全体事業費：約482億円		事業進捗率：6%	供用済延長：0.0km
計画交通量：10,100～10,800台/日			
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 2.3 (残事業) 2.5	総費用：(残事業)/(事業全体) 351/382億円 (事業費：317/348億円) (維持管理費：34/34億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 864/864億円 (走行時間短縮便益：715/715億円) (走行経費減少便益：115/115億円) (交通事故減少便益：34/34億円)
基準年：平成22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=2.2（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=2.0（事業期間+20%） B/C=2.8（事業期間-20%）			
事業の効果等 定性的な効果			
①拠点都市へのアクセス向上 ・日高地方の拠点都市である新ひだか町と苫小牧地方の拠点都市である苫小牧市及び道央圏の拠点都市である札幌市へのアクセス向上に寄与する。 ②農水産品の流通利便性向上 ・日高地域で生産される軽種馬、ミニトマトの流通利便性向上が期待される。 ③高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する苫小牧市への救急搬送時における迅速性の向上、安全性の向上が期待される。 ④都市間バスの利便性向上 ・高速交通体系の強化及び定時性の確保に寄与し、通院患者の負担軽減など都市間バス利用客の利便性向上が期待される。 ⑤空港へのアクセス向上 ・花卉やイチゴは新千歳空港を経由して道外に出荷されており、新千歳空港と日高地域との流通利便性向上が期待される。 ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・苫小牧港から輸移入される石油製品、飼肥料などの物流円滑化が期待される。 ⑦観光地へのアクセス向上 ・新冠町、新ひだか町の主要観光地へのアクセスが向上し、道央圏や十勝圏との有機的な連結が図られ、地域の活性化が期待される。 ⑧防災対策や危機管理対策の充実に寄与 ・幹線ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理対策の充実に寄与する。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。			
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：厚賀静内道路は、救急患者の搬送時間短縮、災害時の避難・代替路の確保、札幌圏や空港アクセス等の物流拠点と高速交通ネットワークによる物流の効率化や地域資源を生かした観光施策の推進を図るため、日高町など1市11町の首長等で構成される高規格幹線道路日高自動車道早期建設促進期成会他より整備促進の要望を受けている。			

知事の意見：

日高自動車道は、苫小牧市と浦河町を結び日高地区を縦断する高規格幹線道路であり、物流の効率化等を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化はもとより、軽種馬に代表される地域産業の発展に寄与し、災害に強い交通ネットワークの形成を図ることから、当該事業の継続については異議はない。

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

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・ 3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映するよう、引き続き検討されたい。

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年度日高自動車道日高富川IC供用
- ・ 平成17年度「日高町と門別町が合併」「静内町と三石町が合併」

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成7年度に事業化し、用地進捗率0%、事業進捗率6%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

引き続き早期供用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。

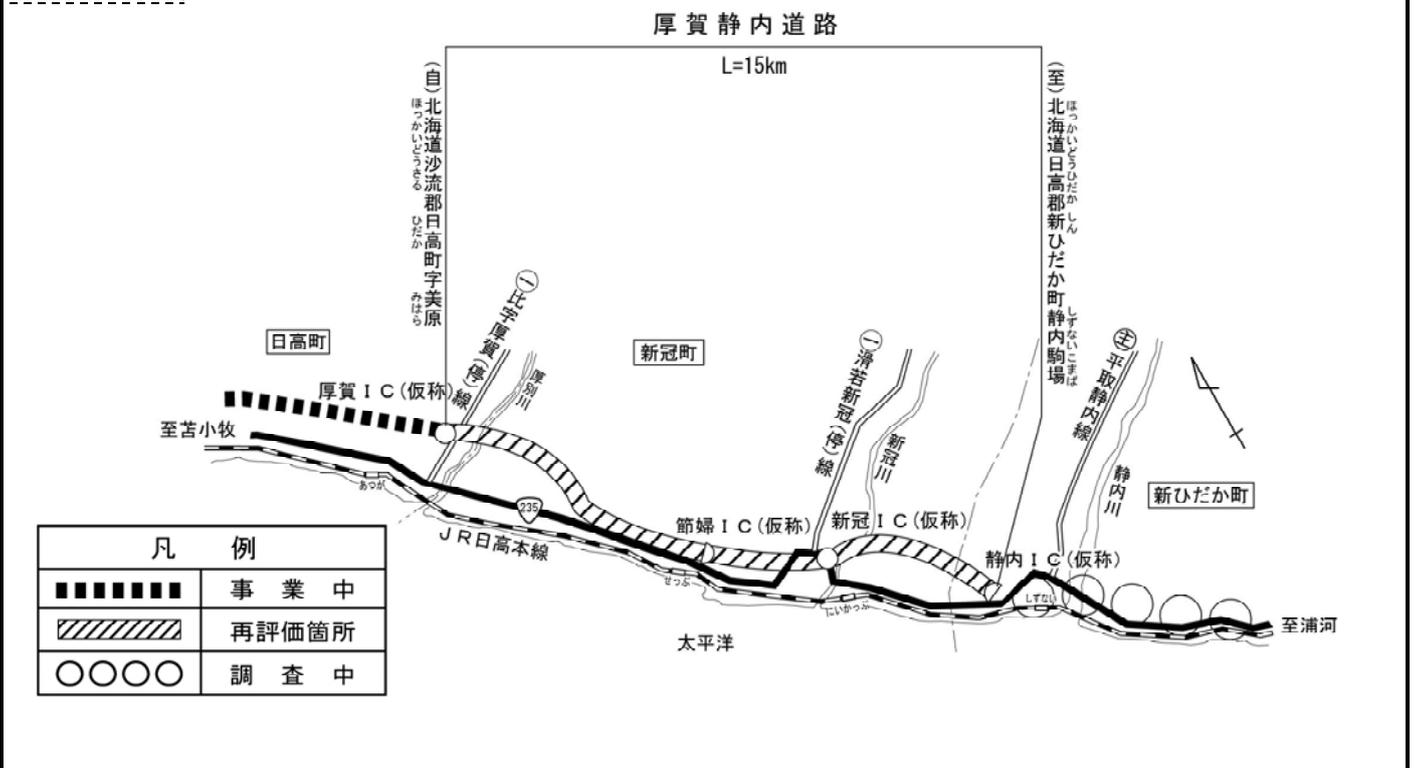
対応方針

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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 ：一般国道276号 <small>いわないきようわ</small> 岩内共和道路	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>ほっかいどういわない きようわ りやむない</small> 北海道岩内郡共和町梨野舞納 至： <small>ほっかいどういわない きようわ くにとみ</small> 北海道岩内郡共和町国富		延長 ：7.6km																				
事業概要 ：一般国道276号は、江差町から苫小牧市を結ぶ延長約110kmの幹線道路である。このうち岩内共和道路は、交通事故の減少、冬期視程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とした岩内郡共和町字梨野舞納から岩内郡共和町国富を結ぶ延長約8kmの事業である。																						
H14年度事業化	H一年度都市計画決定	H17年度用地着手																				
H17年度工事着手																						
全体事業費	約130億円	事業進捗率 ：40%																				
計画交通量	9,800~12,500台/日																					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.6	(残事業)	2.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 92/146億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">65/119億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">27/27億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 92/146億円	(事業費)	65/119億円	(維持管理費)	27/27億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 231/231億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">214/214億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">15/15億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">2.1/2.1億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 231/231億円	(走行時間短縮便益)	214/214億円	(走行経費減少便益)	15/15億円	(交通事故減少便益)	2.1/2.1億円	基準年 ：平成22年
B/C	(事業全体) 1.6																					
(残事業)	2.5																					
総費用	(残事業)/(事業全体) 92/146億円																					
(事業費)	65/119億円																					
(維持管理費)	27/27億円																					
総便益	(残事業)/(事業全体) 231/231億円																					
(走行時間短縮便益)	214/214億円																					
(走行経費減少便益)	15/15億円																					
(交通事故減少便益)	2.1/2.1億円																					
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=2.9(交通量+10%) B/C=2.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.4(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+20%) B/C=2.6(事業期間-20%)																						
事業の効果等 定性的な効果 <ol style="list-style-type: none"> ①交通事故の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・急カーブ、急勾配が解消され、車両走行の円滑性、安全性が向上し交通事故の低減が期待される。 ②冬期視程障害区間の回避 <ul style="list-style-type: none"> ・現道の冬期視程障害区間の回避が可能となる。 ③高次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設のある小樽市・札幌市や岩内町にある二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ④地域経済の活性化支援 <ul style="list-style-type: none"> ・安全で安定した輸送が期待される。 ⑤緊急時の新たな避難路の追加 <ul style="list-style-type: none"> ・防災対策重点地域に指定されている泊村、共和町、岩内町、神恵内村4町村の約9割(23千人)が10Km圏域内に在住している。 ⑥海洋深層水の活用を支援 <ul style="list-style-type: none"> ・効率的で安全な海洋深層水の輸送が期待される。 ⑦水産加工業の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な原料の仕入が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。 																						
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： 蘭越町など20市町村などで構成される後志総合開発期成会等より事業促進の要望を受けている。																						

知事の意見：

現道の線形不良箇所の解消や冬期間の視程障害の解消を図り、岩内港等とのアクセスが向上することにより、物流の効率化が図られ、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は異議はない。

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

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当該事業周辺では、共和町に隣接する泊村の泊原子力発電所において、3号機が増設（平成21年12月運転開始）された。
- ・岩内港は、後志西部唯一の貨物取扱港であるとともに、近年は近隣を航行する船舶の唯一の貨物取扱港であるとともに、近年は近隣を航行する船舶の避難港として需要が高まっており、平成15年からは海洋深層水の取水を開始するなど、地域経済の重要な役割を担っている。

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95%、事業進捗率40%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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

構造物基礎対策や橋梁形式の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。

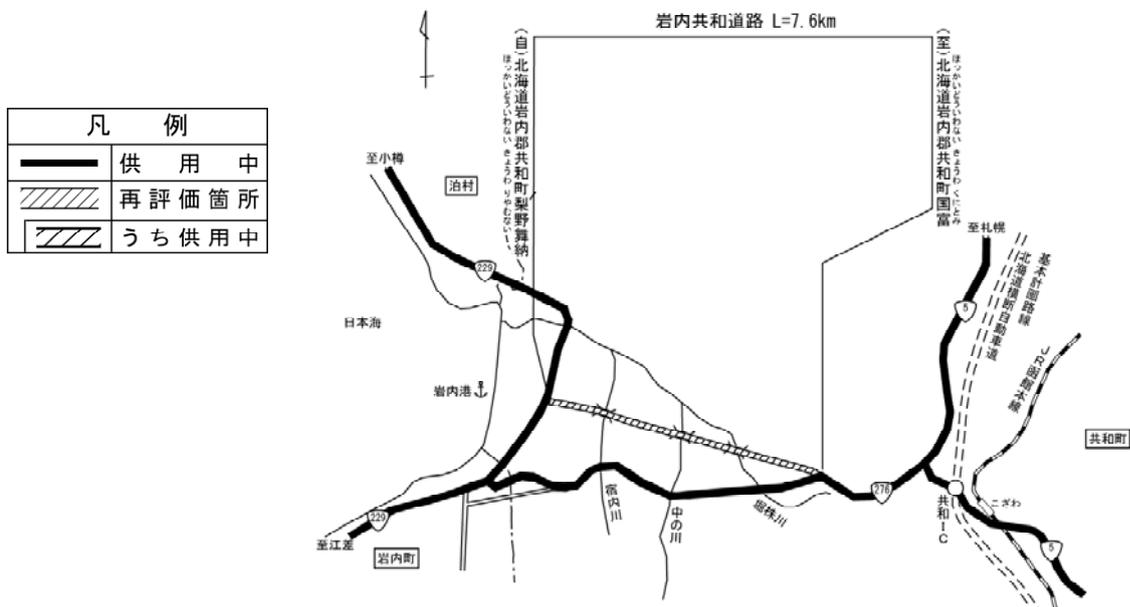
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 <small>はこだてしんそとかんじょう</small> 函館新外環状道路（一般国道278号） <small>くうこう</small> 空港道路	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：北海道 <small>はこだて</small> 函館市 <small>ききょう</small> 桔梗町 至：北海道 <small>はこだて</small> 函館市 <small>かみゆのかわ</small> 上湯川町	延長 10.0 km				
事業概要 函館新外環状道路は、函館市の都市環状を形成する延長約15kmの地域高規格道路であり、北海道縦貫自動車道、函館新道及び函館江差自動車道と一体となって広域交通ネットワークを形成するものである。 このうち空港道路は、函館インターチェンジから空港インターチェンジに至る延長約10kmの区間で、函館市内の交通混雑の緩和、函館空港へのアクセス向上等を目的とした道路である。					
H19年度事業化	H18年度都市計画決定	H20年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約639億円	事業進捗率	9%	供用済延長	0.0km
計画交通量	15,100～28,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 446/501億円 (事業費：418/473億円) (維持管理費：28/28億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 966/966億円 (走行時間短縮便益：780/780億円) (走行経費減少便益：122/122億円) (交通事故減少便益：64/64億円)	基準年 平成22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=2.5(交通量+10%) B/C=1.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.0(事業費+10%) B/C=2.4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.9(事業期間+20%) B/C=2.3(事業期間-20%)					
事業の効果等 定性的な効果 ①交通混雑の緩和 ・並行区間である産業道路の交通混雑の緩和が期待される。 ②交通事故の低減 ・並行区間である産業道路の交通事故の削減が期待される。 ③空港へのアクセス向上 ・函館空港へのアクセス向上が期待される。 ④バス路線の利便性向上 ・主要バス路線となっている産業道路のバスの利便性・安全性向上が期待される。 ⑤新幹線駅及び沿線観光地へのアクセス向上 ・北海道新幹線（仮称）新函館駅及び空港道路沿線の観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥地域経済の活性化支援 ・函館臨空工業団地への企業誘致、函館国際水産・海洋都市構想の推進が期待される。 ⑦農水産品の流通の利便性向上 ・七飯町のカーネーションや知内町のニラの函館空港からの空輸の効率化が期待される。 ⑧高次医療施設へのアクセス向上 ・産業道路沿線の高次医療施設及び湯ノ川近傍の病院への救急搬送時における迅速性・安全性の向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。					
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9町首長などで構成する北海道渡島総合開発期成会等より、早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

函館新外環状道路は、函館ICから函館空港ICを經由し国道278号に至る地域高規格道路であり、交通混雑解消や物流の効率化、函館空港へのアクセス向上を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続については異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成18年4月4日付け都計第2号「函館圏都市計画道路1・4・3新外環状線環境影響評価準備書の知事意見について」において送付した平成18年3月30日付け環政第1825号「函館圏都市計画道路1・4・3新外環状線環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するなど環境に配慮するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年10月、北海道縦貫自動車道の八雲IC～落部IC間が開通。
- ・平成21年11月、函館江差自動車道の北斗中央IC～北斗富川IC間が開通。
- ・平成27年度末の完成をめざし北海道新幹線新青森駅～新函館駅間の整備を推進中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化され、用地進捗率14%、事業進捗率9%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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

擁壁工の見直しによりコストの縮減を図っている。

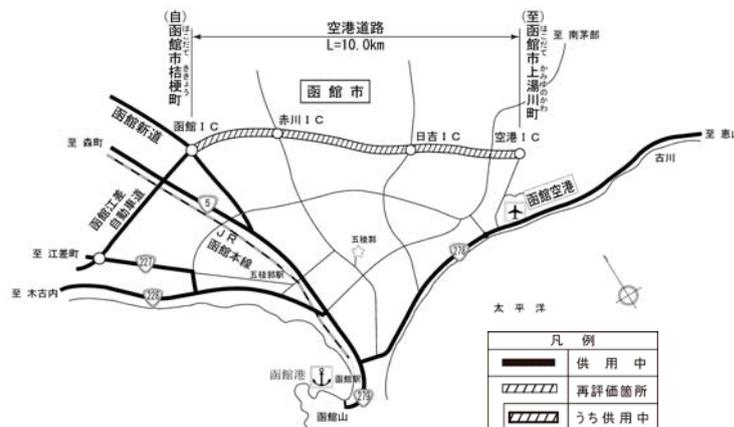
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道336号 <small>うらほろ</small> 浦幌道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自：北海道 <small>とかち</small> 十勝郡 <small>うらほろ</small> 浦幌町 <small>とよきた</small> 豊北 至：北海道 <small>とかち</small> 十勝郡 <small>うらほろ</small> 浦幌町字 <small>こんぶかりいし</small> 昆布刈石		延長 12.6 km
事業概要 一般国道336号は、浦河町から釧路市に至る延長約150kmの幹線道路である。 このうち浦幌道路は、現道の隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした浦幌町豊北から浦幌町昆布刈石を結ぶ、延長約13kmの事業である。		
H4年度事業化	H一年度都市計画決定	H4年度用地着手
H4年度工事着手		
全体事業費	約76億円	事業進捗率 83%
計画交通量		供用済延長 9.4 km
1,700台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 5.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 22/138億円 (事業費：12/100億円) (維持管理費：9.8/39億円)
総便益 (残事業)/(事業全体) 109/151億円 (走行時間短縮便益：99/122億円) (走行経費減少便益：8.7/25億円) (交通事故減少便益：0.87/4.3億円)		基準年 平成22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=5.1(交通量+10%) B/C=4.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.7(事業費+10%) B/C=5.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.0(事業期間+20%) B/C=5.0(事業期間-20%)		
事業の効果等 定性的な効果 ①農水産品の流通利便性向上 ・近隣の漁協（大津漁協、大樹漁協）の主要魚種である「さけ」、「つぶ」の物流の円滑性向上が期待される。 ②車両走行の円滑性・安全性の向上 ・十分な道路幅員の確保、急カーブ・急勾配が解消され、車両走行の円滑性・安全性の向上が期待されるとともに、特に大型車のすれ違い困難が解消される。 ③バス路線の利便性向上 ・十勝太地区と浦幌小学校及び浦幌中学校を結ぶスクールバス十勝太線の利便性・安全性向上が期待される。 ④観光地へのアクセス向上 ・路線沿線に線状に連なる観光地の周遊が容易になり、観光の活性化が期待される。 ⑤道路ネットワークの多重化による通行機能性の向上 ・国道38号（浦幌町字新吉野～音別町直別）の代替性が向上し、迂回時間の大幅な短縮が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。		
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： 浦幌町など5町の首長などで構成される十勝海岸線国道建設促進期成会、帯広市など1市16町2村の首長などで構成される北海道十勝圏活性化推進期成会により、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 現道の隘路の解消を図り、道路の安全な通行が確保されることによって、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから、当該事業の継続については異議はない。 なお、事業の実施に当たっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、安全な通行の確保のため、平成23年度の早期供用を図ること。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・ 3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映するよう、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 浦幌道路は、平成14年までに9.5kmを供用している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度より工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率83%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

平成23年度 全線供用予定。

施設の構造や工法の変更等

現地状況により、終点側における一部区間のルート見直しや、安全性向上のための付帯施設追加を行い、伐採材等の建設副産物有効活用によりコスト縮減を図っている。

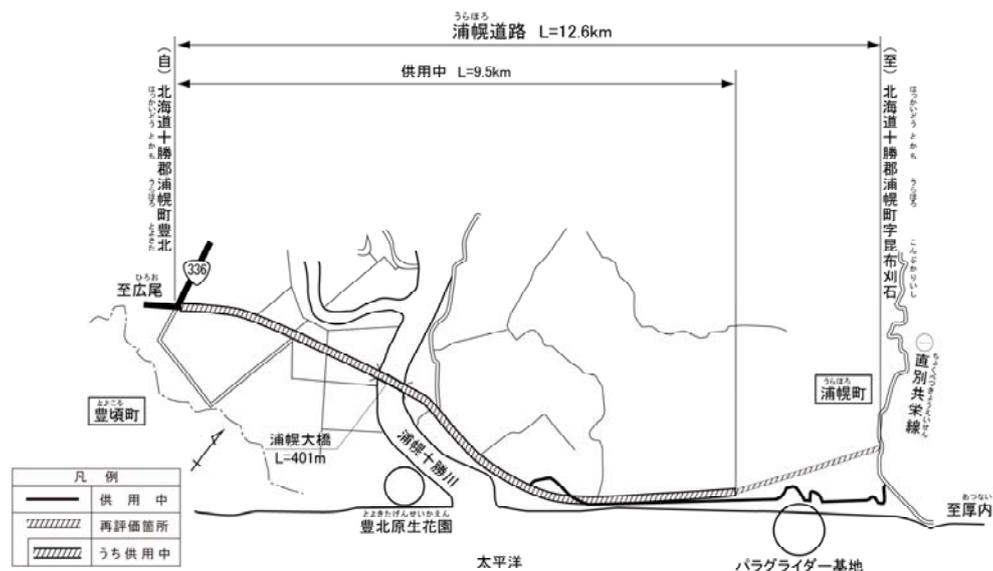
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 道央圏連絡道路（一般国道337号） 泉郷道路	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：北海道千歳市中央 至：北海道夕張郡長沼町幌内		延長 8.2 km					
事業概要 道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路であり、高規格幹線道路網と一体となって広域交通ネットワークを形成するものである。このうち泉郷道路は、千歳市中央から夕張郡長沼町幌内に至る延長約8kmの区間で、広域交通ネットワークの構築による道央都市圏の交通混雑の緩和、特定重要港湾苫小牧港や新千歳空港等への物流の効率化等の支援を目的とした道路である。							
H13年度事業化	H一年度都市計画決定	H15年度用地着手	H18年度工事着手				
全体事業費	約203億円	事業進捗率	23%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	14,400～15,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業)/ (事業全体)	152/202億円	総便益 (残事業)/ (事業全体)	259/259億円	基準年 平成22年
	(残事業)	1.7	事業費：119/168億円 維持管理費：34/34億円	走行時間短縮便益：175/175億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：29/29億円			
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=1.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.6(事業費+10%) B/C=1.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.6(事業期間+20%) B/C=1.8(事業期間-20%)							
事業の効果等 定性的な効果 ①外郭環状道路を形成 ・道央都市圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ②年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内の交通混雑緩和が期待される。 ③空港へのアクセス向上 ・岩見沢市などからの新千歳空港へのアクセス時間および距離の短縮が期待される。 ④重要港湾へのアクセス向上 ・江別市や空知地方など道内各地からの苫小牧港へのアクセス向上や輸送の効率化が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・留萌振興局から出荷される甘えびの輸送時間の短縮と定時性の確保が期待される。 ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・長沼町や栗山町には高次医療施設が無い場合、救急搬送を千歳市の病院に依存。当該事業区間はアクセスルートに位置しており、救急搬送の時間短縮などアクセス向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。							
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： 江別市など5市3町の首長で構成される道央圏連絡道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。							

知事の意見：

道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市に至る地域高規格道路であり、交通混雑解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与し、また、泉郷道路は、北海道横断自動車道と一体となって、新千歳空港等の物流拠点へのアクセス向上を図ることから、当該事業の継続については異議はない。

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

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・ 3 便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映するよう、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成 22 年度中に江別市美原地区の一部および千歳市の一部区間が 2 車線暫定供用するなど道央圏連絡道路の整備進捗。
- ・ 新千歳空港の新国際旅客ターミナルが完成し、国際化に向けた需要の増加が見込まれ、物流拠点として重要性が高まっている。

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 82%、事業進捗率 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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

橋梁形式の見直しによるコスト縮減に取り組んでいる。

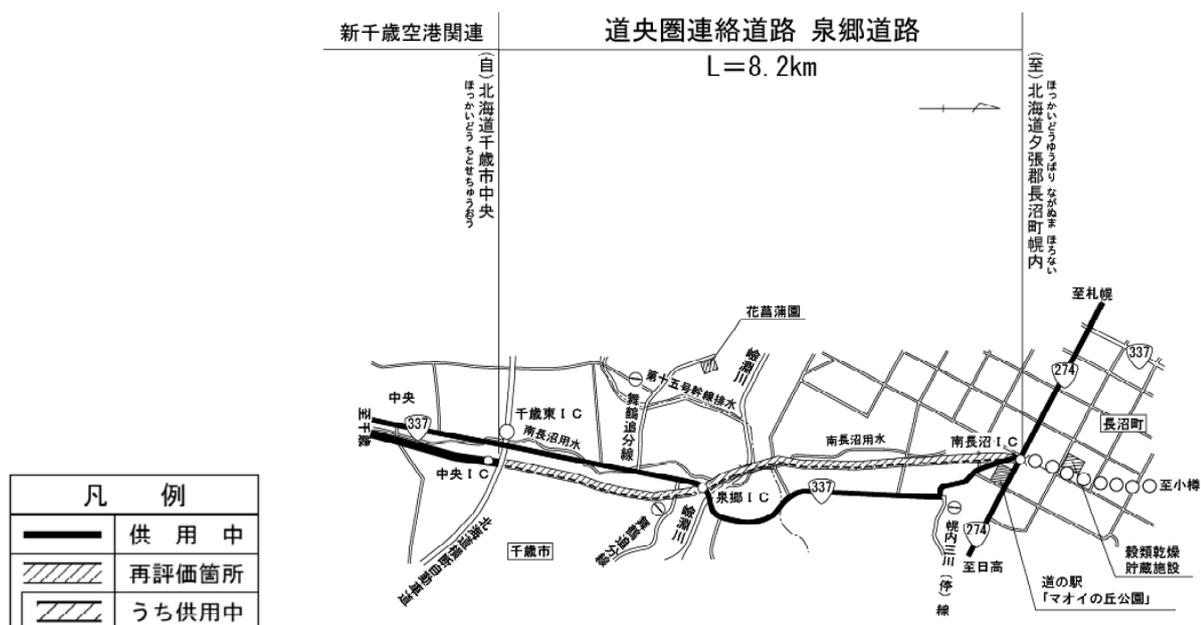
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 道央圏連絡道路（一般国道337号） 中樹林道路	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：北海道空知郡南幌町南15線西 至：北海道江別市江別太	延長 7.3 km				
事業概要 道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市へ至る延長約80kmの地域高規格道路であり、高規格幹線道路網と一体となって広域交通ネットワークを形成するものである。このうち中樹林道路は、空知郡南幌町から江別市江別太に至る延長約7kmの区間で、広域交通ネットワークの構築による道央都市圏の交通混雑の緩和、特定重要港湾苫小牧港や新千歳空港等への物流の効率化等の支援を目的とした道路である。					
H21年度事業化	H一年度都市計画決定	H一年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約204億円	事業進捗率	5%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,400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) 173/184億円 （事業費：144/155億円 維持管理費：28/28億円）	総便益 (残事業)/(事業全体) 212/212億円 （走行時間短縮便益：160/160億円 走行経費減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：16/16億円）	基準年 平成22年
	(残事業)	1.2			
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=1.4（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=1.2（事業期間+20%） B/C=1.3（事業期間-20%）					
事業の効果等 定性的な効果 ①外郭環状道路を形成 ・道央都市圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ②年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内の交通混雑緩和が期待される。 ③空港へのアクセス向上 ・岩見沢市などからの新千歳空港へのアクセス時間および距離の短縮が期待される。 ④重要港湾へのアクセス向上 ・江別市や空知地方など道内各地からの苫小牧港へのアクセス向上や輸送の効率化が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・留萌振興局から出荷される甘えびの輸送時間の短縮と定時性の確保が期待される。 ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・南幌町には高次医療施設が無いいため、救急搬送の大半を江別市や札幌市の病院に依存。当該事業区間はアクセスルートに位置しており、救急搬送の時間短縮などアクセス向上が期待される。 ⑦日常生活のアクセス向上 ・南幌町の日常生活（通勤・通院）の活動圏は、近接する江別市や札幌市併存しており、アクセス向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。					
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： 江別市など5市3町の首長で構成される道央圏連絡道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市に至る地域高規格道路であり、交通混雑解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与し、また、中樹林道路は、北海道縦貫自動車道と一体となって、石狩湾新港等の物流拠点へのアクセス向上を図ることから、当該事業の継続については、異議はない。

なお、事業の実施に当たっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路道央圏連絡道路 長沼町～江別市環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映するよう、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成22年度中に江別市美原地区の一部および千歳市の一部区間が2車線暫定供用するなど道央圏連絡道路の整備進捗。
- ・新千歳空港の新国際旅客ターミナルが完成し、国際化に向けた需要の増加が見込まれ、物流拠点として重要性が高まっている。

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0%、事業進捗率5%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、早期供用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。

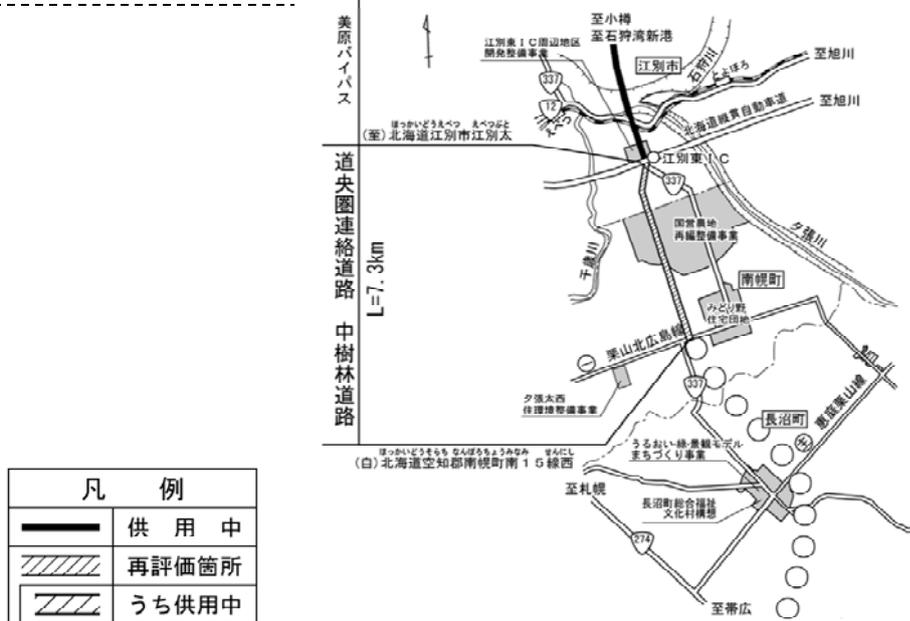
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。
 ※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道391号 釧路東インター関連 <small>くしろひがし</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自：北海道釧路郡釧路町中央1丁目 <small>くしろ くしろ ちゆうおう</small> 至：北海道釧路郡釧路町中央6丁目 <small>くしろ くしろ ちゆうおう</small>		延長：1.6km
事業概要：一般国道391号は、釧路市から網走市に至る延長120kmの幹線道路である。このうち釧路東インター関連は、釧路外環状道路の釧路東ICと接続し、釧路市街における交通混雑の解消、交通事故の低減、物流の効率化等の支援を目的とした延長約2kmの4車線拡幅事業である。		
H16年度事業化	H10年度都市計画決定	H17年度用地着手
H18年度工事着手		
全体事業費	約63億円	事業進捗率：69%
計画交通量	供用済延長：0.0km	
費用対効果分析結果	16,400～27,700台/日	
B/C	(事業全体) 1.8	(残事業) 5.7
総費用	(残事業)/(事業全体) 22/67億円 (事業費：17/63億円) (維持管理費：4.2/4.2億円)	
総便益	(残事業)/(事業全体) 123/123億円 (走行時間短縮便益：113/113億円) (走行経費減少便益：6.0/6.0億円) (交通事故減少便益：4.5/4.5億円)	
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=6.3(交通量+10%) B/C=5.1(交通量-10%)	
事業費変動	：B/C=5.3(事業費+10%) B/C=6.2(事業費-10%)	
事業期間変動	：B/C=5.5(事業期間+20%) B/C=5.9(事業期間-20%)	
事業の効果等	定性的な効果	
①釧路外環状道路へのアクセス向上 ・交通容量の拡大により、釧路外環状道路へのアクセス向上が期待される。 ②交通事故の低減 ・交通混雑の緩和により、雪裡(せつり)橋交差点における交通事故の減少が期待される。 ③バスの利便性向上 ・路線バス遠矢(とおよ)線の定時性が確保され、遠矢(とおよ)地区のバス利用者の利便性向上が期待される。 ④石油製品の輸送効率化 ・釧路港から周辺市町村へ輸送される石油製品等の安定的輸送ルートの確保が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・標茶町や弟子屈町で生産される生乳の輸送効率化が期待される。 ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・標茶町・弟子屈町・オホーツク方面から重要港湾である釧路港へのアクセス向上が期待される。 ⑦高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する釧路市への救急搬送時における迅速性・安全性の向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。		
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村の首長で構成される北海道釧路地方総合開発促進期成会等より整備の要望を受けている。		

知事の意見：

釧路外環状道路の釧路東ICと接続し、釧路市街における交通混雑の解消を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続については異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、都市計画に沿って整備を図るとともに、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年度に釧路新道の一部区間が供用
- ・平成21年度に北海道横断自動車道本別IC～浦幌ICが供用
- ・また、平成17年10月に釧路市、阿寒町、音別町が釧路市として合併

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95%、事業進捗率69%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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

排水工や軟弱地盤対策の見直し、建設副産物（すき取り物、伐根物等）の有効活用によりコストの縮減を図っている。

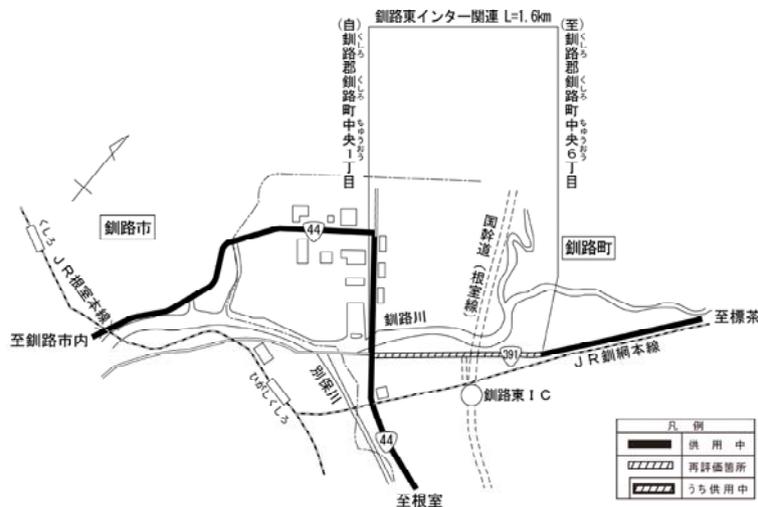
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道452号 盤の沢道路・五稜道路		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：北海道芦別市黄金町(盤の沢道路起点) 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ(五稜道路終点)				延長	18.5 km
事業概要	<p>一般国道452号は、夕張市から旭川市に至る延長約109kmの幹線道路である。このうち盤の沢道路・五稜道路は、芦別市から美瑛町間約13kmの通行不能区間解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等の支援を目的とした芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベを結ぶ延長約19kmの事業である。</p>					
H5年度事業化	H1年度都市計画決定		H6年度用地着手		H5年度工事着手	
全体事業費	約466億円 (盤の沢道路：212億円) (五稜道路：254億円)	事業進捗率	9%		供用済延長	2.6 km
計画交通量	4,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 327/394億円 〔事業費：295/356億円〕 〔維持管理費：32/38億円〕	総便益 (残事業)/ (事業全体) 437/437億円 〔走行時間短縮便益：377/377億円〕 〔走行経費減少便益：53/53億円〕 〔交通事故減少便益：7.3/7.3億円〕	基準年 平成22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=1.2(交通量-10%)					
	事業費変動：B/C=1.2(事業費+10%) B/C=1.5(事業費-10%)					
	事業期間変動：B/C=1.2(事業期間+20%) B/C=1.4(事業期間-20%)					
事業の効果等	定性的な効果					
	<p>①通行不能区間の解消 ・国道452号が全線開通し、旭川空港などへの時間短縮が図られ、上川中部圏と中空知圏のアクセスが向上する。</p> <p>②旭川空港へのアクセス向上 ・芦別市の旭川空港間のアクセス向上による空港利用の利便性向上が期待される。</p> <p>③交流人口の拡大 ・芦別市と旭川空港のアクセスが向上し、交流人口の拡大、地域活性化が期待される。</p> <p>④周遊観光への利便性向上 ・芦別市と旭川空港、美瑛・富良野等の観光地間の連携強化が期待される。</p> <p>⑤緊急輸送道路の代替路線を形成 ・旭川空港(備蓄集積拠点)と富良野市を結ぶ国道237号が十勝岳噴火により通行止めになった際の迂回時間の短縮が図られる。</p> <p>⑥地域経済活性化の支援 ・芦別市と旭川空港間のアクセス時間が短縮し、芦別市への企業誘致促進など、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>⑦高次医療施設へのアクセス向上 ・芦別市から旭川医科大学病院への救急搬送の時間短縮が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。</p>					
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： 芦別市など4市2町の首長で構成される一般国道452号整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

通行不能区間の解消を図り、北空知と旭川空港を結ぶルートを確認することにより、地域間の連携強化や物流の効率化が図られ、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は異議はない。

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

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道38号において、平成20年度に赤平バイパスが全線供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手して、用地進捗率41%、事業進捗率9%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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

構造物の見直しや工所用道路の見直しによりコストの縮減を図っている。

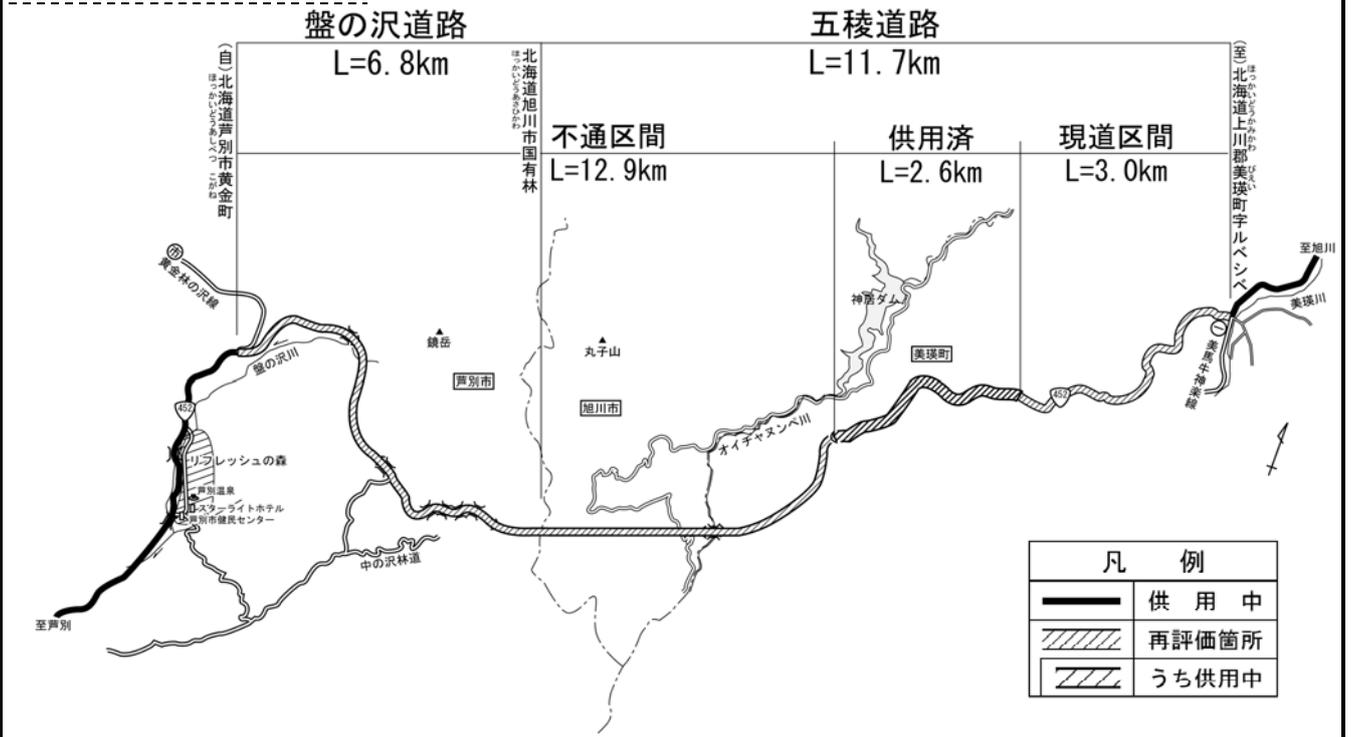
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道452号 盤 <small>ばん</small> の沢 <small>さわ</small> 道路・五稜 <small>ごりょう</small> 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：北海道 <small>ほっかいどうあしべつ</small> 芦別市 <small>こがね</small> 黄金町（盤の沢道路起点） 至：北海道 <small>ほっかいどうかみかわ</small> 上川郡美瑛町 <small>びえい</small> 字ルベシベ（五稜道路終点）				延長	18.5 km
事業概要	<p>一般国道452号は、夕張市から旭川市に至る延長約109kmの幹線道路である。 このうち盤の沢道路・五稜道路は、芦別市から美瑛町間約13kmの通行不能区間解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等の支援を目的とした芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベを結ぶ延長約19kmの事業である。</p>					
H5年度事業化	H一年度都市計画決定		H6年度用地着手		H5年度工事着手	
全体事業費	約466億円	事業進捗率	9%	供用済延長	2.6 km	
	<small>（盤の沢道路：212億円）</small>				<small>（五稜道路：254億円）</small>	
計画交通量	4,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.1	(残事業)/事業全体 327/394億円	(残事業)/事業全体 437/437億円	平成22年		
	(残事業) 1.3	事業費：295/356億円 維持管理費：32/38億円	走行時間短縮便益：377/377億円 走行経費減少便益：53/53億円 交通事故減少便益：7.3/7.3億円			
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=1.5(交通量+10%) B/C=1.2(交通量-10%)					
	事業費変動：B/C=1.2(事業費+10%) B/C=1.5(事業費-10%)					
	事業期間変動：B/C=1.2(事業期間+20%) B/C=1.4(事業期間-20%)					
事業の効果等	定性的な効果					
	<p>①通行不能区間の解消 ・国道452号が全線開通し、旭川空港などへの時間短縮が図られ、上川中部圏と中空知圏のアクセスが向上する。</p> <p>②旭川空港へのアクセス向上 ・芦別市の旭川空港間のアクセス向上による空港利用の利便性向上が期待される。</p> <p>③交流人口の拡大 ・芦別市と旭川空港のアクセスが向上し、交流人口の拡大、地域活性化が期待される。</p> <p>④周遊観光への利便性向上 ・芦別市と旭川空港、美瑛・富良野等の観光地間の連携強化が期待される。</p> <p>⑤緊急輸送道路の代替路線を形成 ・旭川空港(備蓄集積拠点)と富良野市を結ぶ国道237号が十勝岳噴火により通行止めになった際の迂回時間の短縮が図られる。</p> <p>⑥地域経済活性化の支援 ・芦別市と旭川空港間のアクセス時間が短縮し、芦別市への企業誘致促進など、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>⑦高次医療施設へのアクセス向上 ・芦別市から旭川医科大学病院への救急搬送の時間短縮が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。</p>					
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：					
	芦別市など4市2町の首長で構成される一般国道452号整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

通行不能区間の解消を図り、北空知と旭川空港を結ぶルートを確認することにより、地域間の連携強化や物流の効率化が図られ、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は異議はない。

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

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

- ・公共交通機関へのアクセス向上等の効果について、可能なものは評価するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道38号において、平成20年度に赤平バイパスが全線供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手して、用地進捗率41%、事業進捗率9%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、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

構造物の見直しや工所用道路の見直しによりコストの縮減を図っている。

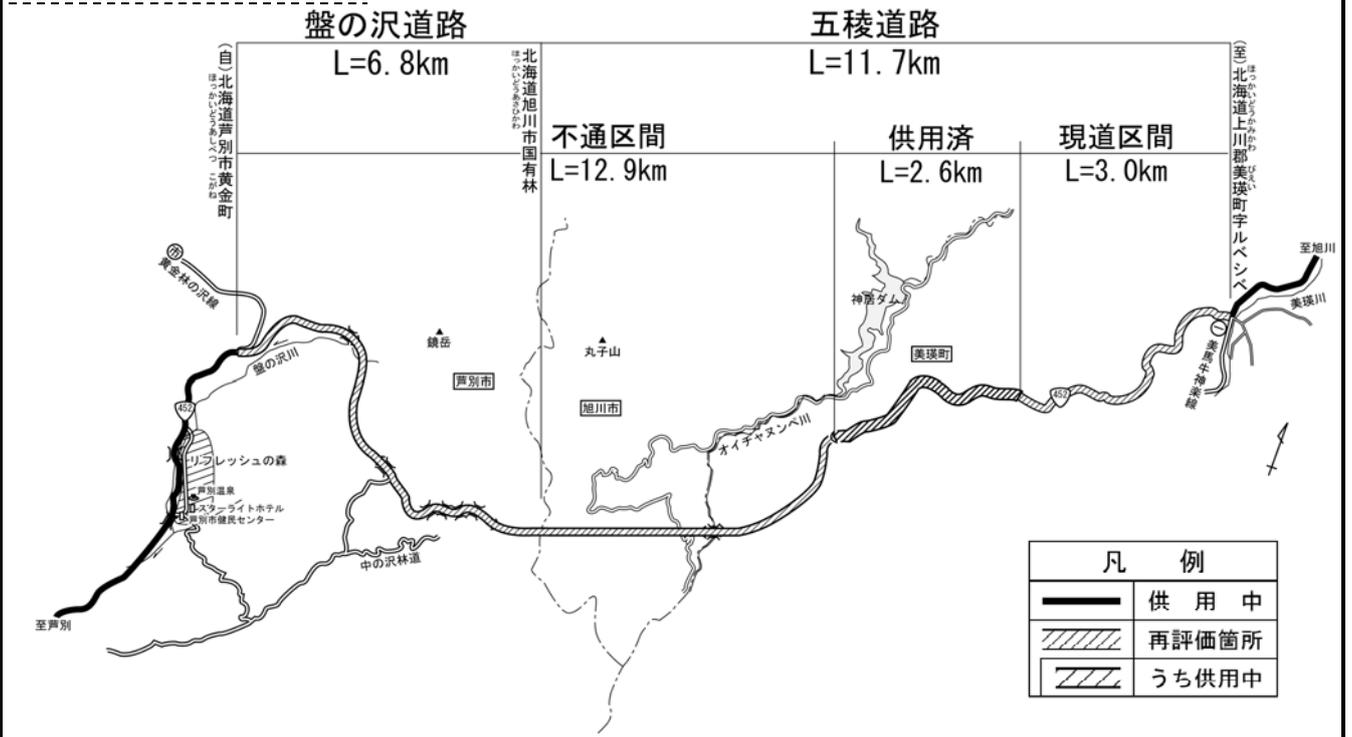
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道7号 浪岡バイパス		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：青森県青森市浪岡大字下十川 至：青森県青森市大字鶴ヶ坂			延長	12.6 km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道7号は、新潟県新潟市と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>浪岡バイパスは、青森市浪岡地区における国道7号の交通混雑の解消等を図り、主要幹線道路としての信頼性向上や新幹線駅へのアクセス性向上、地域間交流の促進を図ることを目的とした事業である。</p>						
S49年度 事業化		S56年度 都市計画決定		S57年度 用地着手		S60年度 工事着手
全体事業費		260億円		事業進捗率		65%
計画交通量		18,100台/日		供用済延長		10.5km
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 2.0 (残事業) 2.8	(残事業)/事業全体 125億円/391億円 事業費：69億円/335億円 維持管理費：56億円/56億円		(残事業)/事業全体 343億円/766億円 走行時間短縮便益：322億円/683億円 走行経費減少便益：8億円/47億円 交通事故減少便益：14億円/36億円		平成22年
<p>感度分析の結果</p> <p>【残事業】 残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=3.3(交通量 +10%) B/C=2.3(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.6(事業費 +10%) B/C=2.9(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.6(事業期間 +20%) B/C=2.9(事業期間 -20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①交通混雑の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 浪岡バイパス未整備区間の2ヶ所の交差点（大釈迦峠、鶴ヶ坂）において、朝の通勤時間帯での速度低下が改善され、渋滞の解消に寄与する。（鶴ヶ坂交差点 最大渋滞長：4,700m） <p>②走行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 大釈迦峠交差点から鶴ヶ坂交差点にかけての線形不良（縦断勾配i=2~4%）及び視距不良（曲線半径R=170）の区間が改善され、死傷事故の減少に寄与する。 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>浪岡バイパスは、県都青森市と津軽地域の中心都市である弘前市、五所川原市を結ぶ主要幹線道路の一部区間を形成し、交通混雑の解消による走行環境の改善、新幹線駅へのアクセス向上、地域間交流の促進等が期待されており、弘前市長をはじめとする首長で構成される国道7号整備促進期成同盟会より早期整備の要望を受けているほか、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道7号浪岡バイパス事業の再評価に係る対応方針（原案）については、異存ありません。事業の執行にあたっては、引き続きコスト縮減に努め早期完成を図るようお願いいたします。</p>						
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（原案）どおり「現道改良区間における4車線拡幅の実施時期を見直し、事業継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道7号浪岡バイパス事業について、2箇所の交差点改良を早急に行うこと。 これまで、土質条件の変更によって事業着手後の事業費が増となる事例がいくつかあったが、今後は、これらの反省点を踏まえ、当初事業費の適切な算定に努めること。 当面、暫定2車線整備とする事業箇所については、暫定2車線整備時のB/Cを示すこと。 高規格道路と地域高規格道路の交差部については、JCTによって接続し、ネットワーク化を図ることを基本とすべき。 少子高齢化に対応した歩行者、自転車の専用道路についても考慮が必要。 バイパスへのアクセス道路や除雪についても、県や市町村との連絡調整を十分に図ること。 						
<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> <p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>						
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>事業進捗率65%、うち用地進捗率90%</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>現道改良区間を除くバイパス整備区間は、暫定2車線供用済。 大釈迦峠交差点及び鶴ヶ坂交差点における混雑解消について検討を進める。</p>						

施設の構造や工法の変更等

- ・長尺のプレキャスト製品使用による工期短縮およびコスト縮減。

対応方針

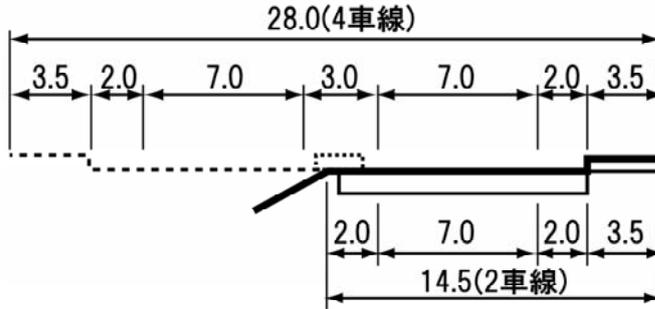
事業継続

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。

事業概要図

【標準横断図】単位：m



凡例	
■■■■	事業中区分
■■■■	供用済み区分
■■■■	高規格幹線道路
■■■■	一般国道(国管理)
■■■■	一般国道(県管理)
■■■■	主要地方道
■■■■	一般県道
●	道路交通センサス調査ポイント
○	渋滞ポイント



- ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 八戸南環状道路	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：青森県八戸市大字根城字笹原 至：青森県八戸市大字妙字大開	延長	8.6 km		
事業概要					
<p>八戸・久慈自動車道は、青森県八戸市を起点とし、岩手県久慈市に至る延長約50 kmの高規格幹線道路である。</p> <p>八戸南環状道路は、青森県八戸市大字根城字笹原から青森県八戸市大字妙字大開を結ぶ約8.6 kmの自動車専用道路であり、八戸・久慈自動車道の一部を構成し、八戸市と久慈市を中心とする地域間の連携・交流を促進するとともに、高次医療施設へのアクセス向上、物流効率化による地域の生活・産業の活性化等を目的としている。</p>					
H3年度事業化		H3年度都市計画決定		H5年度用地着手	
H11年度工事着手					
全体事業費	435億円	事業進捗率	81%	供用済延長	3.8 km
計画交通量	5,600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 84億円/545億円 事業費：68億円/515億円 維持管理費：17億円/30億円	総便益 (残事業)/事業全体 140億円/642億円 走行時間短縮便益：117億円/545億円 走行経費減少便益：16億円/61億円 交通事故減少便益：8億円/36億円	基準年 平成22年	
	(残事業) 1.7				
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
【残事業】	交通量変動	: B/C=1.9(交通量 +10%)	B/C=1.3(交通量 -10%)		
	事業費変動	: B/C=1.5(事業費 +10%)	B/C=1.8(事業費 -10%)		
	事業期間変動	: B/C=1.6(事業期間 +20%)	B/C=1.7(事業期間 -20%)		
事業の効果等					
①広域的な高速道路ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> 八戸、二戸、久慈地域間の連携・交流を促進する高規格道路の骨格を形成する。 岩手県久慈市～青森県八戸市間の所要時間の短縮が図られる。 					
②救急医療施設へのアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> 八戸市立市民病院（三次救急医療施設）の30分カバー圏域人口が増加する。 					
③物流効率化への寄与					
<ul style="list-style-type: none"> 東北自動車道八戸線と接続することで、鶏卵の全国各地へのダイレクトな高速輸送が可能となり、時間短縮による輸送の効率化に寄与する。 					
④広域観光の支援					
<ul style="list-style-type: none"> 八戸市及び周辺地域へのアクセス利便や観光地間の周遊利便の向上が期待される。 八戸・久慈自動車道の全線整備により、岩手県久慈方面との広域観光圏の形成に寄与する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>八戸南環状道路は高規格幹線道路ネットワークの一部として、時間短縮効果による日常生活の利便性のほか八戸市・久慈市間の交流促進、物流効率化による地域の生活・産業の活性化等が期待されており、八戸市長をはじめとする首長で構成される八戸久慈自動車道建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けているほか、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：事業の継続に異存はありません。ただし、一般国道45号八戸南環状道路の事業計画については、高速道路無料化による交通需要の変化などを総合的に勘案し、引き続き検討して下さるようお願いいたします。併せて、一般国道45号八戸南環状道路及び八戸南道路の早期完成を図るようお願いいたします。なお、事業の執行にあたっては、引き続き、一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「事業を4車線整備から2車線整備に見直し、事業継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規事業化時の概算工事費の精度が上がるよう、事業開始前の十分な調査の徹底及び概算工事費の積み上げをチェックする仕組みなど、事業費の大幅な増加が起こらないシステムを整えること。 事業費が大幅に増加する場合は、判明した後にどのような対応を取ってきたのか、十分な説明となるよう努力すること。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
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					

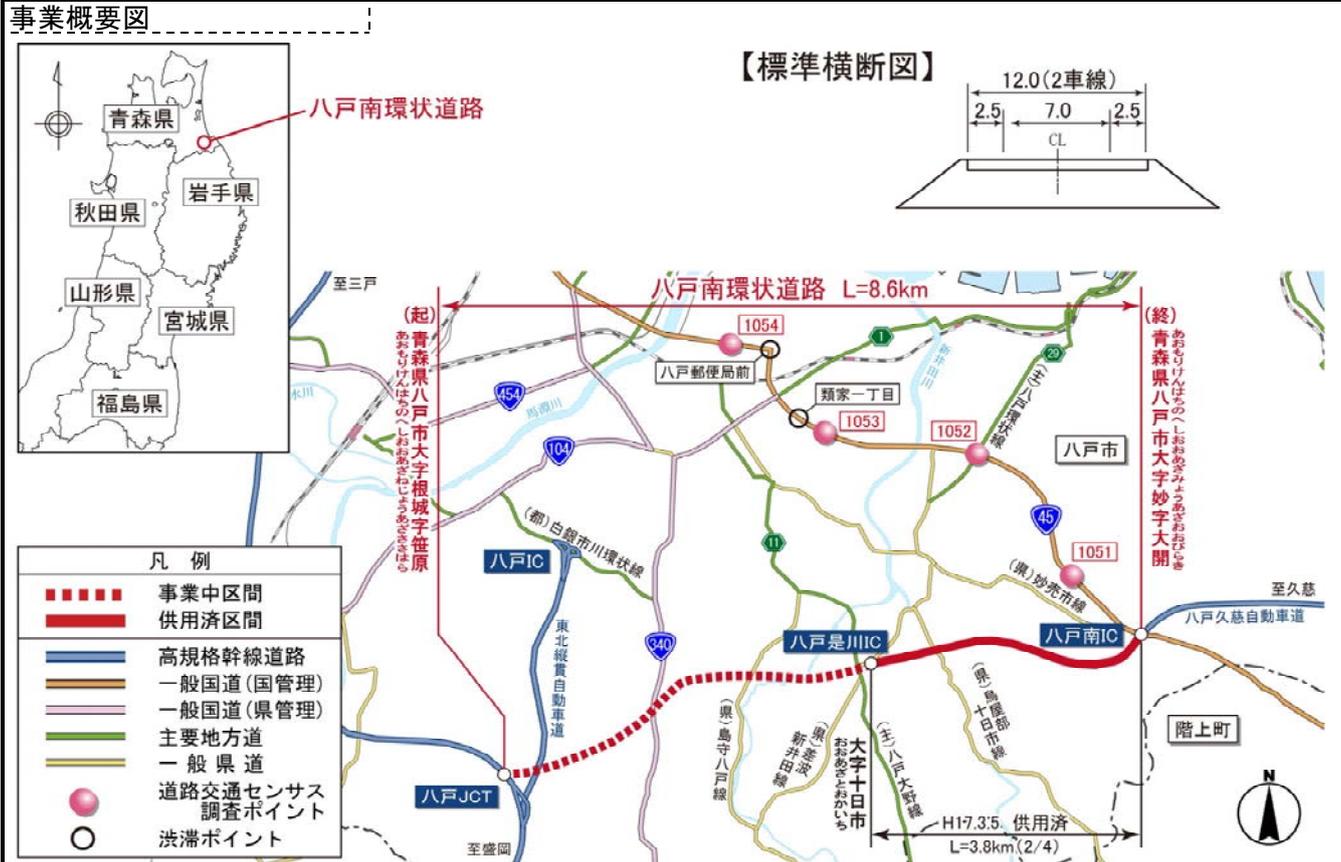
事業進捗率 81%、うち用地進捗率 94%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 事業進捗に係る問題はない。早期の全線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等
 ・路床材にフェロニッケルスラグを活用
 ・こ道橋計画の見直し（廃止）
 ・プレキャストPC床版の採用

対応方針 事業継続

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



※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道101号 五所川原西バイパス	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：青森県五所川原市大字太刀打 至：青森県つがる市柏稲盛岡本	延長	3.8 km		
事業概要					
<p>国道101号は、青森市を起点とし秋田市に至る延長約282kmの日本海沿岸部を通過する幹線道路である。</p> <p>五所川原西バイパスは、津軽自動車道の一部を構成する浪岡五所川原道路と連結し、五所川原市街地を迂回する国道101号のバイパス機能を担う延長3.8kmの自動車専用道路であり、国道101号五所川原市街地部の交通混雑の緩和、交通事故の減少を図るとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を目的とした事業である。</p>					
H16年度事業化		H18年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費		138億円	事業進捗率	55%	供用済延長
計画交通量		9,400台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.9 (残事業) 4.1	(残事業)/事業全体 66億円/144億円 事業費：53億円/132億円 維持管理費：13億円/13億円		(残事業)/事業全体 270億円/270億円 走行時間短縮便益：214億円/214億円 走行経費減少便益：25億円/25億円 交通事故減少便益：31億円/31億円	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動：B/C=5.1(交通量 +10%) B/C=3.3(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=3.8(事業費 +10%) B/C=4.5(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=3.9(事業期間 +20%) B/C=4.3(事業期間 -20%)					
事業の効果等					
①津軽地域～青森市間の交流連携の促進 ・津軽自動車道の一部として高規格幹線道路ネットワークを形成し、津軽地域の交流・連携の促進に寄与する。 ・鯉ヶ沢町～青森市間の移動時間の短縮が図られる。 ②交通混雑の解消と交通事故の減少 ・五所川原市中心部を迂回する環状道路が形成され、通過交通の転換により、円滑な走行環境が確保される。 ③三次医療施設へのアクセス向上 ・つがる市から青森市・県立中央病院までの円滑な救急搬送ルートが確保され、搬送時間の短縮が図られる。 ④物流効率化による地域産業の活性化 ・つがる市と鯉ヶ沢町は県内有数のメロンやすいかの産地であり、大都市市場までの出荷に際して円滑な輸送路を確保し、生鮮品輸送の迅速化が期待される。 ⑤新たな観光交流ルートの形成 ・西北地域は自然豊かな観光地が分布しており、来訪観光客のアクセス性が向上し、観光交流の促進が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
五所川原西バイパスは、県都青森市と地方生活圏中心都市である五所川原市を結ぶ高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、五所川原市街地部の交通混雑の緩和、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化による地域の生活・産業の活性化等が期待されており、五所川原市長をはじめとする首長で構成される津軽自動車道建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 県知事の意見：事業の継続に異存はありません。一般国道101号五所川原西バイパスについては、早期完成を図るとともに、鯉ヶ沢道路の整備促進と残る区間の早期事業化をお願いします。なお、事業の執行にあたっては、引き続き、一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。					
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。 なお、以下の意見があった。 ・新規事業化時の概算工事費の精度が上がるよう、事業開始前の十分な調査の徹底及び概算工事費の積み上げをチェックする仕組みなど、事業費の大幅な増加が起らないシステムを整えること。					

- ・事業費が大幅に増加する場合は、判明した後にどのような対応を取ってきたのか、十分な説明となるよう努力すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
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55%、うち用地進捗率93%

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。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋台背面土へ軽量盛土（FCB）を用い、盛土荷重を軽減
- ・プレキャストPC床版の採用
- ・多点固定構造の固定支承部に対し、高支圧応力度の荷重支持版技術を用いた支承装置を採用

対応方針 事業継続

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

事業概要図



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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	とうほくおうだん 東北横断自動車道釜石秋田線（遠野～宮守）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局																		
起終点	自：いわてけんとおのしあやおりちようにいさと 岩手県遠野市綾織町新里 至：いわてけんとおのしみやもりまちしもますざわ 岩手県遠野市宮守町下鱒沢	延長	9.0 km																				
事業概要																							
<p>東北横断自動車道釜石秋田線は釜石市を起点として、遠野市、奥州市を經由して東北縦貫自動車道に合流し、秋田市に至る総延長212kmの高速自動車国道である。</p> <p>遠野～宮守区間は、重要港湾である釜石港、豊富な観光資源、先端技術産業の集積が著しい北上中部地方拠点都市地域や花巻空港及び医療施設間等を有機的に連結する重要な区間であり、円滑且つ迅速な交通の確保、交通安全の確保、信頼性の向上等を目的とした事業である。</p>																							
H15年度事業化		H8年度都市計画決定		H19年度用地着手																			
H19年度工事着手		H19年度用地着手		H19年度工事着手																			
全体事業費		237億円		事業進捗率																			
計画交通量		10,800台/日		32%																			
供用済延長		-		-km																			
費用対効果分析結果		総費用		総便益																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.3</td> </tr> </table>		B/C	(事業全体) 1.5		(残事業) 2.3	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 50%;">369億円/369億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>164億円/243億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>32億円/32億円</td> </tr> </table>		(残事業)/事業全体	369億円/369億円	事業費	164億円/243億円	維持管理費	32億円/32億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 50%;">369億円/369億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>241億円/241億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>91億円/91億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>37億円/37億円</td> </tr> </table>		(残事業)/事業全体	369億円/369億円	走行時間短縮便益	241億円/241億円	走行経費減少便益	91億円/91億円	交通事故減少便益	37億円/37億円
B/C	(事業全体) 1.5																						
	(残事業) 2.3																						
(残事業)/事業全体	369億円/369億円																						
事業費	164億円/243億円																						
維持管理費	32億円/32億円																						
(残事業)/事業全体	369億円/369億円																						
走行時間短縮便益	241億円/241億円																						
走行経費減少便益	91億円/91億円																						
交通事故減少便益	37億円/37億円																						
基準年		平成22年																					
感度分析の結果																							
残事業について感度分析を実施																							
【残事業】																							
交通量変動		B/C=2.9(交通量 +10%)		B/C=1.7(交通量 -10%)																			
事業費変動		B/C=2.1(事業費 +10%)		B/C=2.5(事業費 -10%)																			
事業期間変動		B/C=2.2(事業期間 +20%)		B/C=2.3(事業期間 -20%)																			
事業の効果等																							
①救急医療の支援																							
・高次医療施設である県立中部病院や岩手医大附属病院までの搬送時間が短縮し、搬送患者への負担軽減が期待できる（県立中部病院60分圏拡大→遠野市カバー人口約3.3倍）。																							
②物流効率化による産業支援と県内港湾の利用促進																							
・重要港湾釜石港までの所要時間が約41分短縮され、岩手県内港湾を活用した物流効率化による産業振興が期待できる。																							
③観光産業の活性化																							
・岩手県沿岸地域の観光地へアクセスが向上し、新たな周遊観光コースの提案など観光産業の活性化が期待できる。																							
④緊急輸送道路の信頼性確保																							
・約2倍となる迂回時間が解消され、緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待される。																							
関係する地方公共団体等の意見																							
岩手県（知事）、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（花巻市、釜石市、遠野市、奥州市、住田町）、釜石自動車道利用促進協議会（遠野市、花巻市、釜石市、奥州市、住田町）、北上川流域地域産業活性化協議会（北上市、住田町）などの団体等から、東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進について要望がある。																							
県知事の意見：事業の継続に異議はありません。本事業は集積が加速化する自動車関連産業などが立地する北上・金ヶ崎の工業団地と重要港湾釜石港を結び、陸と海との円滑な物流ネットワークを構築する重要な事業であり、本県の基幹産業であるものづくり産業の支援や内陸と沿岸の交流連携の促進を図るため、早期完成に努めていただきたい。なお、事業実施に当たっては、一層のコスト削減など、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																							
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。																							
なお、以下の意見があった。																							
関連する一体的な事業については、事業主体にかかわらず、全体の整備効果やコストについても出来る限り説明すること。																							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																							
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32%、うち用地進捗率95%

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。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト削減を図る。

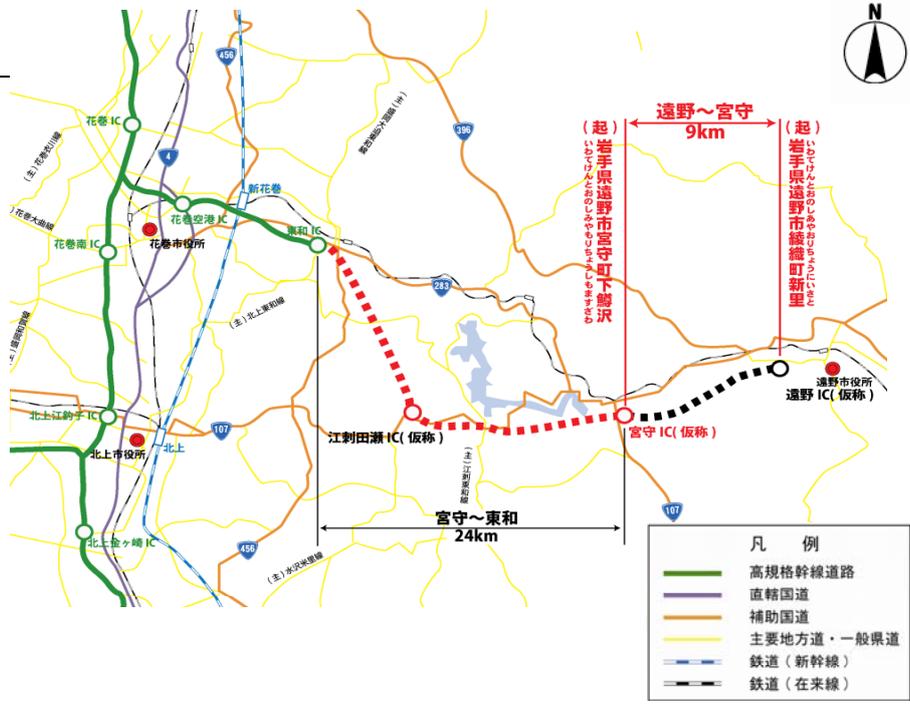
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道4号 石鳥谷バイパス <small>いしどりや</small> 一般国道4号 石鳥谷バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県花巻市石鳥谷町中寺林第3地割 <small>いわてけんはなまきしいしどりやちようなかでらほやしだいさんちわり</small> 至：岩手県紫波郡紫波町大字犬淵 <small>いわてけんしわぐんしわちようおおざいぬぶち</small>	延長 2.8 km	
事業概要 一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 石鳥谷バイパスは、花巻～盛岡間の国道4号で唯一の2車線区間であることから、交通のボトルネック箇所となっており、円滑な交通の確保を目的とした事業である。		
S46年度事業化		H14年度都市計画決定
全体事業費 27億円		事業進捗率 63%
計画交通量 23,400台/日		供用済延長 1.6km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 18億円/37億円 (事業費: 7億円/26億円) (維持管理費: 11億円/11億円)
		総便益 (残事業)/(事業全) 65億円/ 83億円 (走行時間短縮便益: 57億円/ 71億円) (走行経費減少便益: 7.7億円/ 12億円) (交通事故減少便益: 0.52億円/0.38億円)
基準年 平成22年		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動 : B/C=4.0(交通量 +10%) B/C=3.0(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=3.4(事業費 +10%) B/C=3.7(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=3.6(事業期間 +20%) B/C=3.6(事業期間 -20%)		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・4車線⇒2車線の交通ボトルネック箇所が解消され、走行速度（最小35.6km/h）の向上が期待できる。 ②冬期の幹線道路機能の確保 ・東北縦貫自動車道通行止め（16回・98.4時間/年）時における幹線道路としての機能確保が期待される。 ③交通事故多発箇所の回避 ・正面衝突事故をはじめとした重大事故（最大死傷事故率153件/億台キロ）の低減が期待される。 ④物流支援 ・大手自動車組立工場では、自動車部品などを盛岡貨物ターミナルから岩手工場（金ヶ崎町）へ搬入（40往復/日）しており、物流の定時性の向上・効率が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 岩手県（知事）、国道4号岩手県央地区拡幅期成同盟会（花巻市、盛岡市、矢巾町、紫波町）などの団体等から、石鳥谷バイパスの整備促進について要望がある。 県知事の意見：事業の継続に異議はありません。本事業は、花巻～盛岡間で唯一残っている2車線区間の4車線化を図るものであり、石鳥谷地区の交通混雑の緩和や安全確保を図るため、早期の完成をお願いしたい。なお、事業実施に当たっては、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 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。 なお、以下の意見があった。 JRとの協議については、全国共通の課題として国土交通本省が検討するよう、意見具申すること。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 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 63%		
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。早期の供用を目指す。		
施設の構造や工法の変更等 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、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



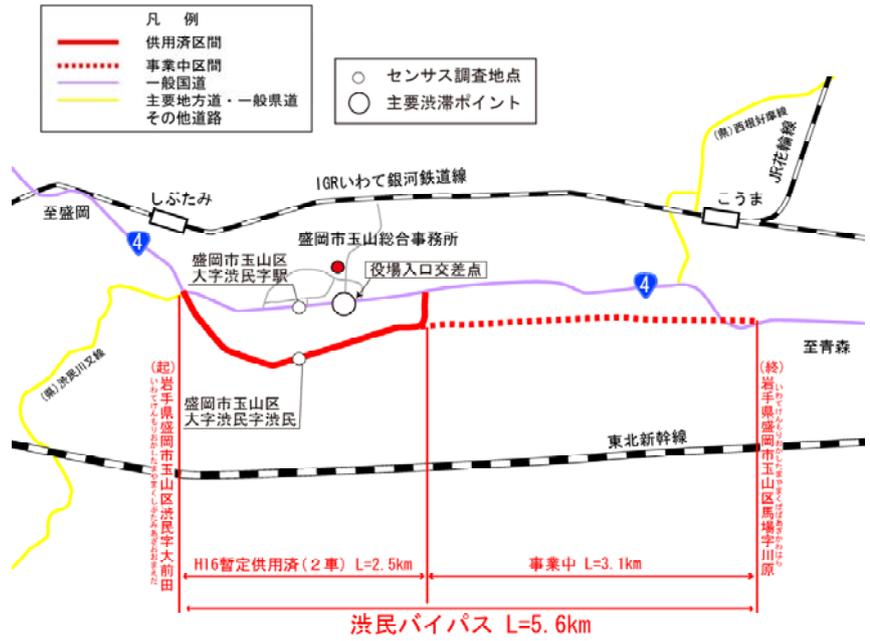
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>しづたみ</small> 渋民バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県盛岡市玉山区渋民字大前田 至：岩手県盛岡市玉山区馬場字川原	延長	5.6 km		
事業概要	<p>一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>渋民バイパスは、盛岡市渋民地区内の国道4号の交通混雑緩和、交通安全の確保を図り、暮らしの安全性向上と交通の利便性確保を目的とした事業である。</p>				
S61年度事業化	H3年度都市計画決定	H2年度用地着手	H8年度工事着手		
全体事業費	130億円	事業進捗率	67%	供用済延長	2.5km
計画交通量	16,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 63億円/177億円 (事業費：34億円/148億円) (維持管理費：29億円/29億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 134億円/201億円 (走行時間短縮便益：114億円/178億円) (走行経費減少便益：20億円/21億円) (交通事故減少便益：0.59億円/1.3億円)	基準年 平成22年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動：B/C=3.0(交通量 +10%) B/C=1.1(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.0(事業費 +10%) B/C=2.3(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.1(事業期間 +20%) B/C=2.2(事業期間 -20%)				
事業の効果等	①沿道環境の改善 ・大型車交通のバイパスへの転換によって、夜間の沿道騒音（最大71db）が低下し生活環境の改善が期待できる。 ②交通事故の減少 ・通過交通が減少することで交通事故（最大218.3件/億台キロ）も減少し、安全な道路交通の確保が期待できる。 ③現道区間の混雑緩和 ・通過交通がバイパスに転換し、現道とバイパスの機能分担が図られるために、現道の混雑（旅行速度23km/h等）緩和が期待できる。 ④東北道の代替路の機能強化 ・東北縦貫自動車道通行止め時（23回・172時間/年）における幹線道路としての機能確保が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見	岩手県（知事）、盛岡市（市長）、岩手郡町村議会議長会（岩手町、滝沢村、雫石町、葛巻町）などの団体等から、渋民バイパスの整備促進について要望がある。 県知事の意見：事業の継続に異議はありません。本事業は、国道4号の機能強化と現道の交通安全確保を図る事業であることから、着実な整備の推進を図り、早期の全線供用に努めていただきたい。なお、事業実施に当たっては、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	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67%、うち用地進捗率100%				
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。早期の供用を目指す。				
施設の構造や工法の変更等	・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、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。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 釜石山田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県釜石市甲子町第13地割 至：岩手県下閉伊郡山田町船越			延長	23.0km
事業概要	<p>三陸縦貫自動車道は、仙台市を起点として三陸沿岸地域を経て岩手県宮古市に至る延長約220kmの高規格幹線道路である。</p> <p>釜石山田道路（自動車専用道路）は、三陸縦貫自動車道の一部として、都市間所要時間の短縮を図り、広域的な交流・連携を促進する高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、釜石市の交通混雑の緩和、災害時の緊急輸送道路の確保等に寄与することを目的としている。</p>				
H5年度事業化	H8年度都市計画決定	H13年度用地着手		H16年度工事着手	
全体事業費	910億円	事業進捗率	21%	供用延長	—
計画交通量	7,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	便益率		基準年 平成22年
	(事業全体) 1.0 (残事業) 1.5	(残事業)/(事業全体) 498億円/739億円 事業費：448億円/690億円 維持管理費：50億円/50億円	(残事業)/(事業全体) 743億円/743億円 走行時間短縮便益：565億円/565億円 走行経費減少便益：134億円/134億円 交通事故減少便益：43億円/43億円		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
【残事業】	交通量変動：・B/C=1.6(交通量 +10%) B/C=1.3(交通量 -10%) 事業費変動：・B/C=1.4(事業費 +10%) B/C=1.7(事業費 -10%) 事業期間変動：・B/C=1.3(事業期間+20%) B/C=1.7(事業期間-20%)				
事業の効果等	<ol style="list-style-type: none"> ①高規格幹線道路ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・三陸縦貫自動車道の一部として、高規格幹線道ネットワークを形成する。 ②交通渋滞の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間で唯一の南北を結ぶ幹線道路である国道45号において、朝夕を中心とした交通集中による交通混雑の緩和が図られる。 ③地域医療サービスの向上 <ul style="list-style-type: none"> ・宮古、釜石の両市にある県立病院が、互いに設置されていない診療科目を補完し合いながら、医療を支えている当該地域において、救急搬送時における時間短縮が図られ、地域医療サービスの向上に寄与する。 ④安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道に存在する、多くの線形不良箇所や急勾配箇所が解消されることで、死傷事故率の低減が期待される。 ⑤緊急輸送道路の信頼性確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地方唯一の南北軸である国道45号は、津波発生時の浸水区域であり、過去に数度の津波被害を受けていることから、釜石山田道路の整備により緊急輸送道路の信頼性が確保される。 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>三陸地方都市建設協議会、国道45号岩手整備促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一層のコスト縮減に努めながら、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。</p>				
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21%、うち用地進捗率45%				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>事業進捗に係る問題はない。</p> <p>水海IC(仮)～片岸IC(仮)の延長4.6kmについて整備を促進し、平成22年度の暫定2車線供用を目標に、事業の進捗を図る。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> ・下部工の配筋構造を「標準配筋」から「インターロッキング式配筋」に変更しコスト縮減を図っている。 ・多段切土を、切土法面保護工(受圧版+グランドアンカー工)に見直し、切土段数を縮減している。 				
対応方針	事業継続				
対応方針の理由	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、各年次の価額の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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 宮古道路	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：岩手県宮古市金浜 至：岩手県宮古市松山	延長	4.8 km		
事業概要					
<p>三陸縦貫自動車道は、仙台市を起点として三陸沿岸地域を経て岩手県宮古市に至る延長約220kmの高規格幹線道路である。</p> <p>宮古道路（自動車専用道路）は、三陸縦貫自動車道の一部として、都市間所要時間の短縮を図り、広域的な交流・連携を促進する高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、宮古市内の交通混雑の緩和、三陸沿岸地域の経済産業の促進等に寄与することを目的としている。</p>					
H15事業化		H14年度都市計画決定		H17年度用地着手	
H17年度工事着手		H17年度工事着手		H17年度工事着手	
全体事業費	190億円	事業進捗率	66%	供用延長	4.8 km
計画交通量	5,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	便益率	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体) 1.4 (残事業) 4.3	68億円/201億円 事業費：53億円/186億円 維持管理費：15億円/15億円	290億円/290億円 走行時間短縮便益：173億円/173億円 走行経費減少便益：102億円/102億円 交通事故減少便益：15億円/15億円	基準年 平成22年	
感度分析の結果					
<p>【残事業】交通量変動：・B/C=4.6(交通量 +10%) B/C=3.9(交通量 -10%) 事業費変動：・B/C=4.0(事業費 +10%) B/C=4.6(事業費 -10%) 事業期間変動：・B/C=3.9(事業期間+20%) B/C=4.6(事業期間-20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・三陸縦貫自動車道の一部として、高規格幹線道ネットワークを形成する。</p> <p>②宮古道路の整備による交通混雑の解消 ・南北方向・東西方向の幹線道路である国道45号・国道106号に集中する交通の分散を図り、交通混雑の緩和が図られる。</p> <p>③宮古道路の整備による交通事故の減少 ・現道区間に存在する急カーブ(Rmin=40m)、急勾配(imax=6.0%)が解消され、安心・安全な走行サービスの提供が期待される。</p> <p>④内陸方面への輸送支援 ・交通渋滞や交通隘路区間が解消され、物流の定時制確保や、精密機械等の荷痛みの軽減が期待される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>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より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
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					
<p>事業進捗率66%、うち用地進捗率52%</p> <p>宮古南IC～宮古中央IC(L=4.8km)については、平成22年3月21日に暫定供用を図っている。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<p>事業進捗に係る問題はない。</p> <p>宮古中央ICから接続ランプ（国道106号）について早期の供用を目指す。</p>					
施設の構造や工法の変更等					
<p>・軟弱地盤対策工を緩速載荷施工に変更しコスト縮減を図っている。</p> <p>・新技術の活用として、法面への植生基盤材について、現場発生木材（チップ材）利用することでコスト縮減を図っている。</p>					
対応方針	事業継続				
対応方針の理由	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、各年次の価額の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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

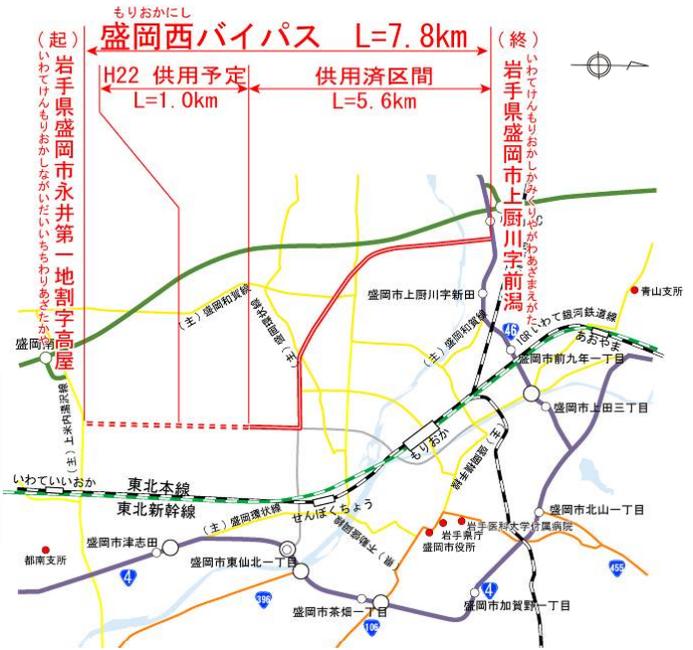
事業名	一般国道46号 <small>もりおかにし</small> 盛岡西バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>いわてけんもりおかしながいだいいちちわりあざたかや</small> 岩手県盛岡市永井第一地割字高屋 至： <small>いわてけんもりおかしかがみくりやがわあざまゑがた</small> 岩手県盛岡市上厨川字前湯			延長	7.8 km	
事業概要	<p>一般国道46号は、<small>いわてけんもりおかしあきたけんあきたし</small> 岩手県盛岡市と秋田県秋田市を結び、広域交流の支援ならびに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>盛岡西バイパスは、盛岡市内の国道4号及び国道46号等の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿線都市開発の支援、広域連携の促進、救急医療施設へのアクセス向上等を目的とした事業である。</p>					
S59年度事業化 (平成14年度事業延伸)	S59年度都市計画決定	S61年度用地着手	S62年度工事着手			
全体事業費	430億円	事業進捗率	67%	供用済延長	5.6 km	
計画交通量	32,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 5.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 137億円/583億円 (事業費 : 100億円/538億円) (維持管理費 : 37億円/45億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 721億円/1085億円 (走行時間短縮便益 : 657億円/994億円) (走行経費減少便益 : 52億円/72億円) (交通事故減少便益 : 12億円/18億円)	基準年 平成22年		
感度分析の結果 【残事業】	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=5.6(交通量 +10%) B/C=5.0(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=4.9(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 +20%) B/C=5.6(事業期間 -20%)					
事業の効果等	①市街地の交通混雑緩和 ・現道区間（国道4号・国道46号等）の渋滞緩和（渋滞ポイント5箇所等）が期待される。 ②交通事故の安全性向上 ・追突事故をはじめとした交通事故（区間平均死傷事故率77.8件/億台キロ・管内平均比約2倍：最大死傷事故率792.7件/億台キロ等）の低減が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	岩手県（知事）、盛岡市（市長）などの団体等から、盛岡西バイパスの整備促進について要望がある。 県知事の意見：事業の継続に異議はありません。本事業は、国道4号及び46号の交通混雑緩和、盛岡市の都市開発の誘導などを行うために重要な事業であることから、着実な整備の推進を図り、早期の全線供用に努めていただきたい。なお、事業実施に当たっては、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	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。 なお、以下の意見があった。 事業執行にあたっては、特に用地買収など地元自治体の協力が必要なものについて、適切に調整を行うこと。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	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67%、うち用地進捗率70%					
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。早期の供用を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、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



盛岡西バイパス

- 凡 例
- 事業区間
 - 高規格幹線道路
 - 一般国道
 - 補助国道
 - 主要地方道・一般県道
 - 鉄道
- センサス調査地点
- 主要渋滞ポイント



※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道4号 <small>かながせ</small> 金ヶ瀬拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局		
起終点 自： <small>みやぎ かつた ざおう まちみや</small> 宮城県刈田郡蔵王町宮 至： <small>みやぎ しばた おおがわら まち かながせ</small> 宮城県柴田郡大河原町金ヶ瀬		延長 3.7 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874kmの主要幹線道路である。 金ヶ瀬拡幅は、仙台都市圏と二次生活圏中心都市である白石市間の唯一2車線のボトルネック区間の交通混雑の緩和、交通事故の減少等を目的とした延長3.7kmの4車線拡幅事業である。				
H16年度事業化		H6年度都市計画決定		
H17年度用地着手		H21年度工事着手		
全体事業費	84億円	事業進捗率 32%		
計画交通量	23,700台/日	供用済延長 - km		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 55億円/84億円 (事業費: 44億円/73億円) (維持管理費: 11億円/11億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 122億円/122億円 (走行時間短縮便益: 118億円/118億円) (走行経費減少便益: 1.1億円/1.1億円) (交通事故減少便益: 2.7億円/2.7億円)	基準年 平成22年
	感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動 : B/C=2.6(交通量 +10%) B/C=1.8(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=2.0(事業費 +10%) B/C=2.4(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=2.0(事業期間 +20%) B/C=2.4(事業期間 -20%)			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・事業区間ではピーク時において旅行速度が著しく低下している。 ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩和が図られる。 ②混雑緩和による交通事故の減少 ・事業区間では死傷事故率が200件/億台キロを超える箇所がみられ、渋滞に起因する追突事故が約9割を占めている。 ・当該道路の整備により、交通混雑が緩和し、交通事故の減少が期待される。 ③東北縦貫道通行止め時の安定的な交通確保 ・東北縦貫自動車道において雪や交通事故等による通行止めが発生すると、国道4号へ交通転換されるため、速度低下が生じている。 ・当該道路の整備により、災害時における代替路線として安定的な交通確保が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 金ヶ瀬拡幅は、仙台市～白石市間の唯一2車線のボトルネック区間の交通混雑の緩和、交通事故の減少等、早期整備の必要性が高く、宮城県より早期整備の要望を受けている他、多くの首長から同様の要望を受けている。 県知事の見解：事業の継続実施に異議はありません。				
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32%、うち用地進捗率54%				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 事業進捗に係る問題はない。				
施設の構造や工法の変更等 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト削減を図る。 ・歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を使用し、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 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道4号 仙台 ^{せんだい} 仙台 ^{せんだい} 拡幅 ^{かくぱく}	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 ^{みやぎ} 仙台市 ^{せんだい} 宮城野区 ^{みやぎの} 苦竹 ^{にがたけ} 至：宮城県 ^{みやぎ} 仙台市 ^{せんだい} 宮城野区 ^{みやぎの} 鶴ヶ谷 ^{つるがや}	延長 4.6 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874kmの主要幹線道路である。 仙台バイパスは、一般国道4号のバイパスとして、宮城県柴田郡柴田町から宮城県黒川郡富谷町までの延長約38kmの大規模バイパスであり、仙台拡幅は、仙台バイパスの慢性的な交通混雑の緩和、交通事故の減少等を目的とした延長4.6kmの6車線拡幅事業である。		
H1年度事業化		H6年度都市計画決定
全体事業費		H3年度用地着手
計画交通量		H4年度工事着手
243億円		事業進捗率
84,300台/日		62%
費用対効果分析結果		供用済延長
B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.4		2.8 km
総費用 (残事業)/事業全体 67億円/272億円 事業費：61億円/257億円 維持管理費：5.6億円/14億円		総便益 (残事業)/事業全体 91億円/336億円 走行時間短縮便益：86億円/318億円 走行経費減少便益：4.4億円/16億円 交通事故減少便益：0.38億円/1.5億円
基準年：平成22年		
感度分析の結果 【残事業】 交通量変動：B/C=1.4(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仙台バイパスの交通混雑の緩和 ・事業区間ではピーク時において旅行速度が著しく低下している。 ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩和が図られる。 ②混雑緩和による交通事故の減少 ・事業区間では死傷事故率が200件/億台キロを超える箇所がみられ、渋滞に起因する追突事故が約7割を占めている。 ・当該道路の整備により、交通混雑が緩和し、交通事故の減少が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 仙台拡幅は、仙台バイパスの慢性的な交通混雑の緩和、交通事故の減少等、早期整備の必要性が高く、仙台市長をはじめとする首長で構成される仙台都市圏広域行政推進協議会より早期整備の要望（平成22年8月9日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 市長の意見：当該区間の拡幅事業につきまして、是非とも継続していただき、より一層の事業推進を要望いたします。		
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62%、うち用地進捗率61%		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 事業進捗に係る問題はない。		
施設の構造や工法の変更等 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。 ・歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を使用し、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。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 <small>さかした</small> 坂下拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>みやぎ せんだい みやぎ の はらのまちにがたけ</small> 宮城県仙台市宮城野区原 町苦竹 至： <small>みやぎ せんだい みやぎ の はらのまちにがたけ</small> 宮城県仙台市宮城野区原 町苦竹	延長	1.2 km		
事業概要					
<p>一般国道45号は、<small>みやぎ せんだい あおもり あおもり</small> 宮城県仙台市と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p><small>さかした せんだい みやぎ の はらのまちにがたけ</small> 坂下拡幅は、仙台市宮城野区原 町苦竹地区における国道45号の交通混雑の解消、歩行者・自転車の安全性・快適性の向上を目的とした延長1.2kmの4車線拡幅事業である。</p>					
S47年度事業化		S40年度都市計画決定		S47年度用地着手	
H5年度工事着手					
全体事業費		77億円		事業進捗率	
		88%		供用済延長	
		0.7 km			
計画交通量		30,800台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.3 (残事業) 2.8	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 8.9億円/102億円 事業費：7.5億円/99億円 維持管理費：1.4億円/3.4億円		<small>(残事業)/(事業全体)</small> 25億円/130億円 走行時間短縮便益：23億円/121億円 走行経費減少便益：0.32億円/5.3億円 交通事故減少便益：1.8億円/3.5億円	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】					
交通量変動		B/C=2.8(交通量 +10%)		B/C=2.5(交通量 -10%)	
事業費変動		B/C=2.6(事業費 +10%)		B/C=3.0(事業費 -10%)	
事業期間変動		B/C=2.7(事業期間 +20%)		B/C=2.9(事業期間 -20%)	
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> 事業区間は、仙台市内の国道45号において唯一、片側1車線区間が残されている区間であり、混雑度が2.6を越えている。 当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩和が図られる。 					
②混雑緩和による交通事故の減少					
<ul style="list-style-type: none"> 事業区間では死傷事故率が500件/億台キロを超える箇所がみられ、渋滞に起因する追突事故が約5割を占めている。 当該道路の整備により、交通混雑が緩和し、交通事故の減少が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
坂下拡幅は、国道45号の慢性的な交通混雑の緩和、交通事故の減少等、早期整備の必要性が高く、仙台市長をはじめとする首長で構成される仙台都市圏広域行政推進協議会より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 市長の意見：当該区間の拡幅事業につきまして、是非とも継続していただき、より一層の事業推進を要望いたします。					
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88%、うち用地進捗率98%					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
土地収用法による収用手続きを進めるとともに、任意での用地買収の推進を図る。（平成25年度収用完了予定）					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> 再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。 歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を使用し、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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 <small>もとよしけせんぬま</small> 本吉気仙沼道路	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： <small>みやぎ けせんぬましもとよしちようくだまる</small> 宮城県気仙沼市本吉町九多丸 至： <small>みやぎ けせんぬましまつぎたかや</small> 宮城県気仙沼市松崎高谷	延長	7.1 km		
<p>事業概要 <small>さんりくじゆうかんじどうしやどう</small> 三陸縦貫自動車道は、<small>せんだいし</small> 宮城県仙台市から <small>みやこし</small> 岩手県宮古市までの三陸沿岸地域の各都市を結ぶ、延長約220kmの高規格幹線道路である。 本吉気仙沼道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成する事業であり、三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進、災害時における緊急輸送道路の確保を図ると共に、救急医療施設へのカバー拡大等を目的とした事業である。</p>					
H18年度事業化		H18年度都市計画決定		H20年度用地着手	
H21年度工事着手		H21年度用地着手		H21年度工事着手	
全体事業費	201億円	事業進捗率	21%	供用済延長	— km
計画交通量	本吉気仙沼道路=10,100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) 1.6 (残事業) 2.0	(残事業)/事業全体 143億円/183億円 〔 事業費 : 123億円/163億円 維持管理費 : 20億円/ 20億円 〕	(残事業)/事業全体 291億円/291億円 〔 走行時間短縮便益 : 243億円/243億円 走行経費減少便益 : 33億円/ 33億円 交通事故減少便益 : 14億円/ 14億円 〕	平成22年	
<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動 : B/C=2.2(交通量 +10%) B/C=1.8(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=1.9(事業費 +10%) B/C=2.2(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=1.9(事業期間 +20%) B/C=2.2(事業期間 -20%)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・三陸沿岸地域の交流・連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・石巻市～気仙沼市の所要時間の短縮が図られる。</p> <p>②災害時における緊急輸送道路の確保 ・災害等による通行止めが発生した場合でも国道45号から迂回することができ、緊急輸送道路が確保できる。</p> <p>③第2次救急医療圏域の拡大 ・道路交通の速達性が向上し、気仙沼市立病院等へのアクセスが改善され、旧本吉町のカバー人口が約1.2倍に拡大する。</p> <p>④現道区間における交通事故の減少 ・現道区間では死傷事故率が300件/億台キロ以上を超える箇所がみられる。 ・当該道路の整備により、現道における事故多発区間を回避することができ、交通事故の減少が期待される。</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見 本吉気仙沼道路は三陸縦貫自動車道の一部として、三陸沿岸地域の経済産業、文化の広域的な交流・連携、災害時の緊急輸送道路の確保、救急医療施設へのカバー拡大等、早期整備の必要性は高く、気仙沼市長をはじめとする首長で構成される気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道事業化促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年11月24日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 県知事の意見：事業の継続実施に異議はありません。</p>					
<p>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。</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 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等 事業進捗率21%、うち用地進捗率37%</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 事業進捗に係る問題はない。</p>					
<p>施設の構造や工法の変更等 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト削減を図る。</p>					

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道108号 古川東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県大崎市古川鶴ヶ埦字新江南 至：宮城県大崎市古川稲葉字土手内	延長	5.1 km		
事業概要					
<p>一般国道108号は、宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る延長約188kmの主要幹線道路である。</p> <p>古川東バイパスは、大崎市街地における国道108号の交通混雑の解消、交通事故の減少を図ることを目的とした事業である。</p>					
H2年度事業化		H3年度都市計画決定		H7年度用地着手	
H19年度工事着手					
全体事業費	340億円	事業進捗率	20%	供用済延長	— km
計画交通量	12,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 184億円/262億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 282億円/282億円	基準年 平成22年	
	(残事業) 1.5	事業費：170億円/247億円 維持管理費：15億円/15億円	走行時間短縮便益：257億円/257億円 走行経費減少便益：19億円/19億円 交通事故減少便益：6.2億円/6.2億円		
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】	交通量変動 : B/C=1.8 (交通量 +10%)	B/C=1.3 (交通量 -10%)			
	事業費変動 : B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)			
	事業期間変動 : B/C=1.3 (事業期間 +20%)	B/C=1.8 (事業期間 -20%)			
事業の効果等					
①大崎市街地における交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> 現道区間の混雑度は1.7となっており、県内の国道108号の中でも混雑が顕著となっている。 特に、市街地部の交差点が連続する区間では、ピーク時の旅行速度が20km/h以下にまで低下するなど、著しい混雑が発生している。 大崎市内への通過交通を排除するとともに、街路の利用とあわせ発着交通が分散され、交通混雑の緩和が図られる。 					
②現道区間における交通事故の減少					
<ul style="list-style-type: none"> 大崎市街地の交差点が連続している区間では400件/億台キロ以上の高い死傷事故率となっており、渋滞に起因する追突事故が約6割を占めている。 大崎市街地の事故多発区間を通行する交通が減少し、交通事故の減少が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
古川東バイパスは、大崎市街地における国道108号の交通混雑の解消、交通事故の減少等、早期整備の必要性が高く、大崎市長をはじめとする首長で構成される国道108号古川東バイパス建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年10月30日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。					
県知事の意見：事業の継続実施に異議はありません。					
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20%、うち用地進捗率38%					
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。					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> 一部盛土材を他公共事業との調整により残土を受入れコスト縮減を図る。 再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用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。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道115号 阿武隈東道路 <small>あぶくまひがし</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：福島県相馬市山上 <small>ふくしま そうま やまかみ</small> 至：福島県相馬市東玉野 <small>ふくしま そうま ひがしたまの</small>			延長	10.7 km	
事業概要	<p>一般国道115号は、福島県東部の相馬市を起点とし、伊達市、福島市を經由して、猪苗代町に至る延長120kmの広域幹線道路である。</p> <p>阿武隈東道路は、急峻な阿武隈高地を横断する延長10.7kmの区間において、一般国道115号の改築事業として計画されたものであり、線形不良区間や通行規制区間を回避するルートを形成し、福島県内陸部と沿岸部のアクセス強化を目的とした事業である。</p> <p>当道路の整備により、高次医療施設への速達性が向上するとともに、患者への負担が少ない安定した救急搬送が可能となる他、重要港湾相馬港の利便性向上が図られる。</p>					
H16年度事業化	H一年度都市計画決定	H18年度用地着手	H19年度工事着手			
全体事業費	370億円	事業進捗率	51%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	5,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/事業全体 177億円/369億円 事業費：152億円/344億円 維持管理費：25億円/25億円	総便益 (残事業)/事業全体 498億円/498億円 走行時間短縮便益：470億円/470億円 走行経費減少便益：16億円/16億円 交通事故減少便益：11億円/11億円	基準年 平成22年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【残事業】 交通量変動：B/C=3.0(交通量 +10%) B/C=2.6(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.6(事業費 +10%) B/C=3.1(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.5(事業期間 +20%) B/C=3.1(事業期間 -20%)</p>					
事業の効果等	<p>①高次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島県相馬市及びその周辺地区は、高次医療サービスの空白地帯となっており、高度な医療サービスが必要な場合には、福島県立医科大学付属病院への転院搬送が行われている。 阿武隈東道路の整備によって、対象地域における高次医療施設への時間短縮や、急カーブ・急勾配のない安定した搬送経路が確保されるなどのアクセス向上が期待される。 <p>②港湾利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要港湾相馬港から陸揚げされた貨物の約3割が県北方面へ輸送されており、主に国道115号が利用されている。 阿武隈東道路の整備によって、重要港湾相馬港と産業の集積する県北方面の所要時間を短縮し、港湾利便性向上が期待される。 <p>③広域観光交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 相馬市・伊達市・福島市・二本松市の4市は広域観光圏を形成し、地域の魅力を活かした体験型観光を推進し、2泊3日以上滞り型周遊観光の促進に取り組んでいる。 阿武隈東道路の整備により、線形の悪い区間や通行規制区間を回避するルートを形成し、都市間移動時間を短縮することで、周遊観光の促進に寄与することが期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>阿武隈東道路は福島県相馬地域と福島県内陸部との地域間交流を促進する広域幹線道路ネットワークの一部を形成し、一般国道115号現道に存在する通行規制区間、交通隘路区間の回避による高次医療施設へのアクセス向上や港湾アクセス向上等が期待されており、相馬市長をはじめとする首長で構成される一般国道115号（福島・霊山・相馬間）整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成22年7月2日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：対応方針（原案）については、異議ありません。なお、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めてください。</p>					
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51%、うち用地進捗率95%					

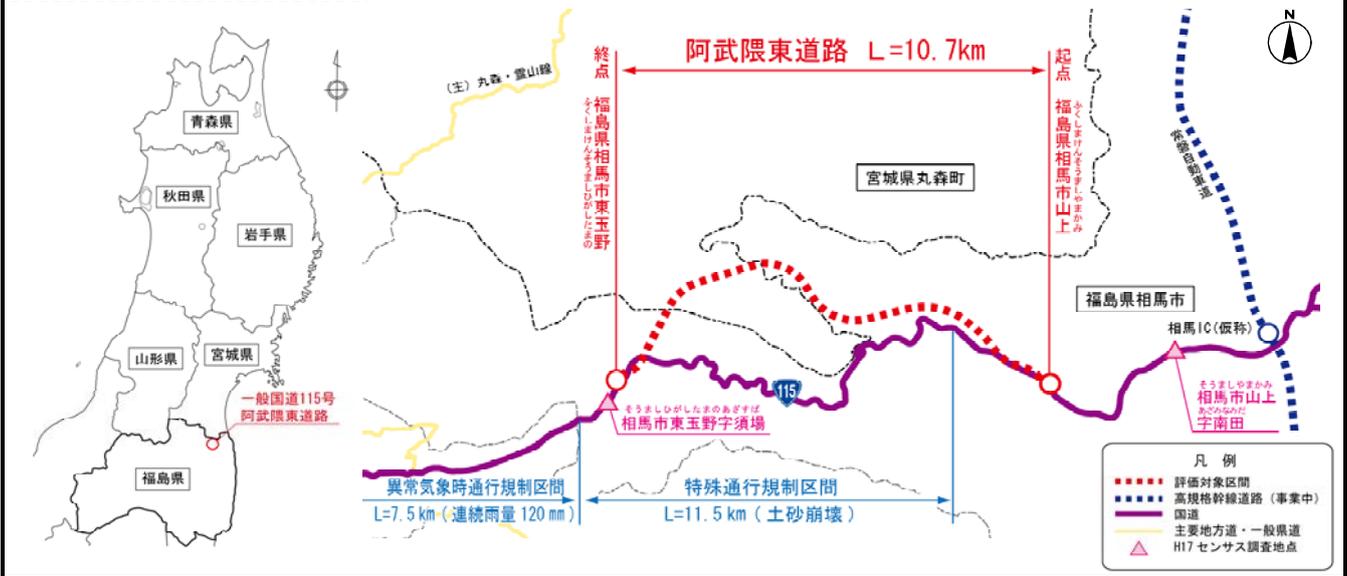
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等
 ・橋脚に中空断面を採用することによるコスト縮減
 ・トンネル内円形側溝の検討によるコスト縮減
 ・トンネル照明器具の検討によるコスト縮減

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。

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道7号 鷹巣大館道路	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：秋田県北秋田市栄 至：秋田県大館市櫃崎	延長	8.3 km		
<p>事業概要 日本海沿岸東北自動車道は、新潟市を起点として山形県酒田市、秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。 鷹巣大館道路は、日本海沿岸東北自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、日本海沿岸東北自動車道の一部として機能し、都市間所要時間の短縮を図り広域的な連携・交流を促進する高規格幹線ネットワークを形成するとともに、主要施設へのアクセス向上等に寄与することを目的としている。</p>					
H17年度事業化		H14年度都市計画決定		H18年度用地着手	
H18年度工事着手					
全体事業費	242億円	事業進捗率	74%	供用済延長	- km
計画交通量	11,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4	総費用	(残事業)/事業全体 76億円/260億円	総便益	(残事業)/事業全体 630億円/630億円
	(残事業) 8.3	事業費 維持管理費	51億円/234億円 25億円/25億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	450億円/450億円 133億円/133億円 47億円/47億円
<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施</p> <p>【残事業】 交通量変動 : B/C= 8.9(交通量 +10%) B/C= 7.3(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C= 7.6(事業費 +10%) B/C= 8.6(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C= 7.8(事業期間 +20%) B/C= 8.4(事業期間 -20%)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①高規格幹線道路ネットワーク構築 ・秋田県北地域の連携・交流を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・能代市～大館市の所要時間の短縮が図られる。</p> <p>②能代港へのアクセス向上 ・秋田県北地域のリサイクル関連施設と能代港との移動時間の短縮が図られる。</p> <p>③三次救急医療圏域の拡大 ・北秋田市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域人口の増加が見込まれる。</p> <p>④広域観光ルートの形成支援 ・世界遺産白神山地を代表とする観光資源に対し、東北道からのアクセス性が向上し、十和田湖から男鹿間の新たな観光周遊ルート形成に寄与する。</p> <p>⑤大館能代空港へのアクセス向上 ・秋田県北地域の空港30分カバー率（人口ベース）が上昇し、更なる観光・産業等の交流の活発化が見込まれる。</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見 鷹巣大館道路は高規格幹線道路ネットワークの一部として、時間短縮効果による日常生活の利便性の他、秋田県北地域並びに秋田県・青森県相互の地域間交流の緊密化等が期待されており、秋田県より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 県知事の意見：継続に異議ありません。県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、一層の事業推進をお願いします。</p>					
<p>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。</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 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等 事業進捗率74%、うち用地進捗率100%</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 事業進捗に係る問題はない。接続する鷹巣大館道路（Ⅱ期）の鷹巣IC(仮)～栄間との同時供用で顕著な整備効果が発生するため、Ⅱ期区間である鷹巣IC(仮)までの同時供用として調整を図っている。</p>					
<p>施設の構造や工法の変更等 ・トンネル内空断面縮小によるコスト縮減 ・トンネル設備（ジェットファン）の規格見直しによるコスト縮減</p>					

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



鷹巣大館道路



- ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道7号 大館西道路		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：秋田県大館市櫃崎 至：秋田県大館市商人留			延長	8.8 km	
事業概要	<p>日本海沿岸東北自動車道は、新潟市を起点として山形県酒田市、秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。</p> <p>大館西道路は、日本海沿岸東北自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、日本海沿岸東北自動車道の一部として機能し、都市間所要時間の短縮を図り広域的な連携・交流を促進する高規格幹線ネットワークを形成するとともに、主要施設へのアクセス向上等に寄与することを目的としている。</p>					
S57年度事業化	H8年度都市計画決定	S59年度用地着手	H元年度工事着手			
全体事業費	480億円	事業進捗率	72%	供用済延長	4.6 km	
計画交通量	12,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 6.8	総費用 (残事業)/ (事業全体) 133億円/659億円 事業費：107億円/605億円 維持管理費：27億円/54億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 901億円/1159億円 走行時間短縮便益：757億円/973億円 走行経費減少便益：108億円/144億円 交通事故減少便益：37億円/41億円	基準年 平成22年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
【残事業】	交通量変動：B/C=7.4(交通量 +10%)		B/C=6.1(交通量 -10%)			
	事業費変動：B/C=6.3(事業費 +10%)		B/C=7.3(事業費 -10%)			
	事業期間変動：B/C=6.5(事業期間 +20%)		B/C=6.8(事業期間 -20%)			
事業の効果等	<p>①高規格幹線道路ネットワーク構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋田県北地域の連携・交流を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 能代市～大館市の所要時間の短縮が図られる。 <p>②能代港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋田県北地域のリサイクル関連施設と能代港との移動時間の短縮が図られる。 <p>③三次救急医療圏域の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> 北秋田市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域人口の増加が見込まれる。 <p>④広域観光ルートの形成支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界遺産白神山地を代表とする観光資源に対し、東北道からのアクセス性が向上し、十和田湖から男鹿間の新たな観光周遊ルート形成に寄与する。 <p>⑤大館能代空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋田県北地域の空港30分カバー率（人口ベース）が上昇し、更なる観光・産業等の交流の活発化が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>大館西道路は高規格幹線道路ネットワークの一部として、時間短縮効果による日常生活の利便性の他、秋田県北地域並びに秋田県・青森県相互の地域間交流の緊密化等が期待されており、秋田県より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：継続に異議ありません。県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、一層の事業推進をお願いします。</p>					
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72%、うち用地進捗率100%					
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。					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 新技術活用（移動式土質改良機）によるコスト縮減 橋台背面部盛土にFCB（気泡混合軽量土）の採用によるコスト縮減 					

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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



大館西道路



※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道13号 河辺拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：秋田県秋田市河辺神内 至：秋田県秋田市上北手古野	延長 6.6 km	
事業概要 一般国道13号は、福島県福島市と秋田県秋田市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 河辺拡幅は、秋田市河辺地区における国道13号の交通混雑の解消等を目的としている。 当道路の整備により、交通混雑が解消し秋田空港へのアクセスが向上するほか、歩行者・自動車相互の安全性向上が図られる。		
H3年度事業化		H3年度都市計画決定
H4年度用地着手		H6年度工事着手
全体事業費	180億円	事業進捗率
計画交通量	17,400台/日	供用済延長
2.4 km		
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) 101億円/194億円 (事業費 : 74億円/168億円) (維持管理費 : 27億円/27億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 144億円/257億円 (走行時間短縮便益 : 126億円/229億円) (走行経費減少便益 : 15億円/22億円) (交通事故減少便益 : 3億円/7億円)
基準年 平成22年		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施		
【残事業】		
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渋滞の解消 ・4車線化により十分な交通容量が確保されることで、日常生活交通の円滑化が図られ、渋滞の解消が期待される。		
②第三次救急医療施設への速達性向上、搬送患者の負担軽減 ・4車線化により、救急車両が一般車両を追い抜くことが容易になり、救急搬送の速達性が向上する。 ・渋滞解消により、停車・発進回数が減少することで、搬送患者の負担軽減が期待される。		
③秋田空港へのアクセス向上 ・空港へのアクセスが向上することで、さらなる観光産業の振興が期待される。		
④幅員狭小な歩道の解消による通学路の安全性向上 ・片側3.5mの歩道が設置され、歩行者の安全性が確保される。		
⑤交通事故の減少 ・部分供用区間では、年平均死傷事故件数が約6割減少しており、残区間についても4車線化による事故の減少が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 秋田市（秋田市長）や秋田県（秋田県知事、秋田県議会議長、秋田県議会建設振興議員連盟）から、河辺拡幅の整備促進についての要望を受けている。 県知事の意見：継続に意義ありません。県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、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「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40%、うち用地進捗率36%		
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。現在事業中の区間については、早期の供用を目指す。		
施設の構造や工法の変更等 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用し、コスト削減を図る。 ・今後、詳細な設計見直しに際しては、更なるコスト削減を図る。		

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

秋田市河辺地区における国道13号の交通混雑の解消、秋田空港や第三次救急医療施設への速達性向上等、早期整備の必要性が高い。

また、地元自治体からの事業促進の要望活動も強く行なわれている。

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。

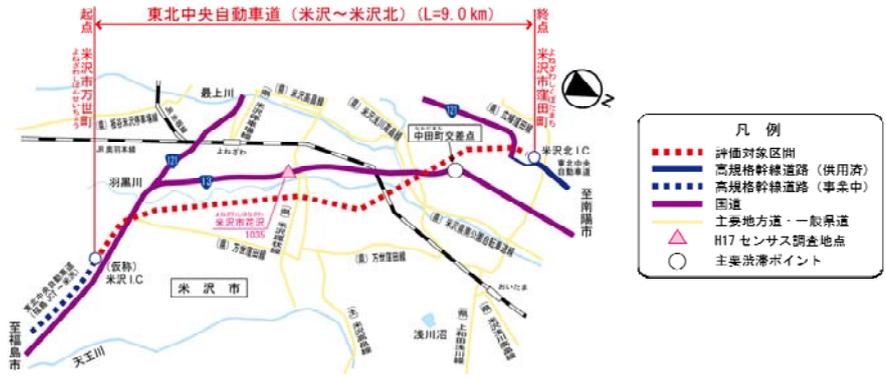
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	とうほくちゅうおうじどうしゃどう よねざわ よねざわきた 東北中央自動車道 米沢～米沢北		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：やまがた よねざわ ばんせいちやう 山形県米沢市万世町 至：やまがた よねざわ くぼたまち 山形県米沢市窪田町			延長	9.0km	
事業概要	<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点とし、福島市、山形県米沢市、山形市を経て秋田県横手市に至る延長約268kmの高規格幹線道路である。</p> <p>米沢～米沢北間は東北中央自動車道の一部を形成し、ネットワークを構築することで、全国有数の産業拠点地域である米沢市に集中する産業交通と通過交通の適正な分離を図り、経済産業、文化の広域的な交流・連携の促進に寄与することを目的とした事業である。</p>					
H15年度事業化	H7年度都市計画決定		H19年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	334億円		事業進捗率	25%	供用済延長	0 km
計画交通量	7,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.8 (残全体) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 222/314億円 事業費：195/287億円 維持管理費：27/27億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 254/254億円 走行時間短縮便益：201/201億円 走行経費減少便益：38/38億円 交通事故減少便益：14/14億円	基準年 平成22年		
感度分析の結果	残全体について感度分析を実施					
【残全体】	交通量変動	: B/C=1.2(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	<p>①高規格道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 <p>②現道の交通分担適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により、現道国道13号を利用していた通過交通が高規格道路へ転換し、現道の混雑緩和や混雑に起因する追突事故の抑制が期待される。 <p>③高速ネットワークの形成による産業支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により、置賜地域内の各地から首都圏への最短ルートを形成し、農産物など生鮮品の輸送時間の短縮や、工業製品や原材料の輸送コスト縮減が期待できる。 首都圏をはじめとする広域エリアからの観光客集客が期待できる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <p>平成21年度に策定した「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促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。</p> <p>○以下の団体から、東北中央自動車道（米沢～米沢北）の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島市・米沢市・相馬市・伊達市議会連絡協議会 山形市長 山形市議会議長 山形県町村会長 山形県町村議会議長会 置賜総合開発協議会 米沢市 山形県商工会議所連合会 山形県開発推進協議会 南陽市長 南陽市議会議長 天童市長 					
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25%、うち用地進捗率45%					
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	購入土から公共残土の受け入れへ切り換えることでコスト縮減を図る。					
対応方針	評価手続中					
対応方針決定の理由						

事業概要図



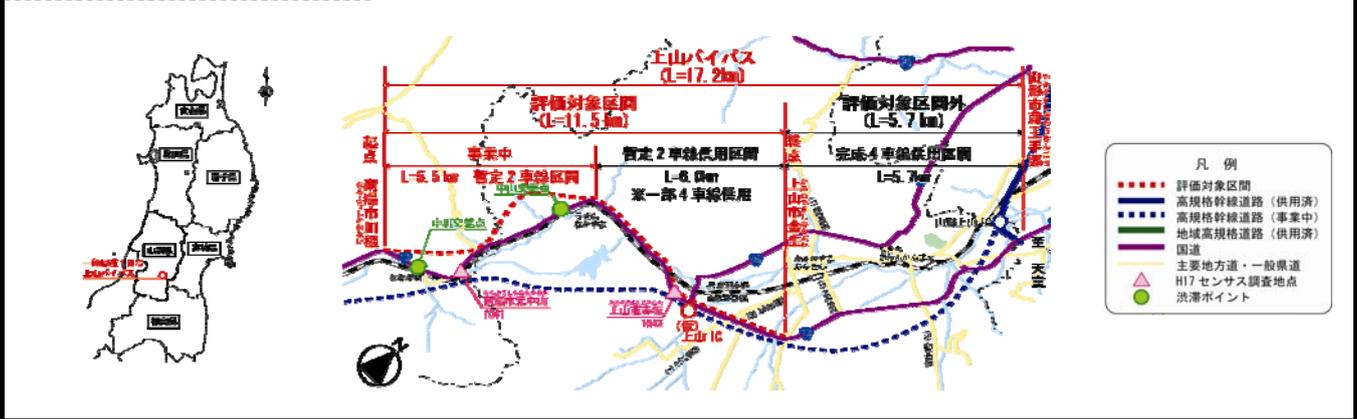
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道13号 <small>かみのやま</small> 上山バイパス		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： <small>やまがたけんなんようしつかわとい</small> 山形県南陽市川樋 至： <small>やまがたけんかみのやましかなおい</small> 山形県上市市金生				延長	17.2km
事業概要	一般国道13号は福島県福島市と秋田県秋田市を結び広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る延長約350kmの主要幹線道路である。 上山バイパスは、一般国道13号の交通渋滞の解消や隘路解消による事故抑制を目的とした事業である。					
S54年度事業化	H9年度都市計画決定		S61年度用地着手	S62年度工事着手		
全体事業費	450億円		事業進捗率	83%	供用済延長	11.7km
計画交通量	22,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.2 (残全体) 5.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 115/610億円 事業費：60/549億円 維持管理費：55/61億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 620/1,926億円 走行時間短縮便益：570/1,781億円 走行経費減少便益：40/115億円 交通事故減少便益：10/29億円	基準年 平成22年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動：B/C=5.9(交通量+10%) B/C=5.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=5.1(事業費+10%) B/C=5.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.3(事業期間+20%) B/C=5.5(事業期間-20%)					
事業の効果等	①交通渋滞の解消 ・当該道路未供用区間には、2箇所の渋滞ポイントが存在しており、当該道路の供用により、交通渋滞の解消が期待される。 ②隘路解消による交通事故の抑制 ・当該道路未供用区間は、人家連坦区間を通過しており、幅員が狭い上、運搬排雪区間が存在しており、これら区間で事故が多発（事故率が東北平均の2.0倍）している。また、積雪により歩道が狭められ、冬期の人対車両の事故が夏期に比べ2.9倍と増加している。当該道路の整備により、交通事故の抑制が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	○山形県知事の意見 平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。 ○以下の団体から、国道13号大野目交差点の整備促進について要望あり。 ・上市市議会議長 ・南陽市議会議長 ・山形県商工会議所連合会 ・南陽市長 ・一般国道13号南陽上山間整備促進南陽市期成同盟会 ・一般国道13号中山地区整備促進期成同盟会					
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83%、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	事業進捗に係る問題はない。南陽市川樋～上市市川口間(L=5.5km)について、平成22年度暫定2車線で供用(H22.12.12)。また、残る(仮)上山ICのアクセス道について整備を進めていく。					
施設の構造や工法の変更等	橋梁設置計画からアーチカルバート(プレキャスト製品)を採用したことにより、コストを縮減。					
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。					

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道13号 大野目交差点改良		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：山形県山形市大野目一丁目 至：山形県山形市浜崎				延長	1.2 km
事業概要	<p>一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要幹線道路であり、山形県内を南北に縦貫し、かつ県都山形市と米沢市や新庄市等の主要都市を直結する県内陸部の社会経済活動を支える重要な路線である。大野目交差点改良は、山形市外環状道路を構成する一般国道13号と（都）天童鮎洗線の交差点における延長1.2kmの交差点立体化事業であり、交通渋滞の緩和及び安全・安心の向上、地域経済の活性化等を目的としている。</p>					
H16年度事業化	H2年度都市計画決定	H17年度用地着手	H19年度工事着手			
全体事業費	104億円	事業進捗率	67%	供用済延長	0 km	
計画交通量	33,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残全体) 4.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 39/110億円 事業費：29/99億円 維持管理費：10/10億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 183/183億円 走行時間短縮便益：151/151億円 走行経費減少便益：24/24億円 交通事故減少便益：8/8億円	基準年 平成22年		
感度分析の結果	残全体について感度分析を実施					
【残全体】	交通量変動：B/C=5.5(交通量 +10%)		B/C=4.0(交通量 -10%)			
	事業費変動：B/C=4.3(事業費 +10%)		B/C=5.0(事業費 -10%)			
	事業期間変動：B/C=4.5(事業期間 +20%)		B/C=4.8(事業期間 -20%)			
事業の効果等	<p>①交通渋滞の緩和 ・当該区間の平均速度は32.3km/hとなっており、管内国道13号平均より10km/h以上低い。当該事業の整備により、山形都市圏の主要結節点における交通渋滞の緩和が期待される。</p> <p>②交通事故の抑制 ・大野目交差点付近では渋滞に起因した事故が多発。当該事業の整備により、交通事故の抑制が期待される。</p> <p>③拠点医療施設へのアクセス改善 ・大野目交差点の北部には山形県の医療を支える「山形県立中央病院」が立地しており、当該事業の整備により搬送時間の短縮が期待される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見 平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしている。 また、国道13号大野目交差点は、第4次渋滞対策プログラムにおいて主要渋滞ポイントとして位置付けられており、事業の継続に異議はありません。</p> <p>○以下の団体から、国道13号大野目交差点の整備促進について要望あり。 ・山形市長 ・山形市議会議長 ・山形県商工会議所連合会</p>					
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67%、用地進捗率73% 土地収用法に基づく事業認定申請に向けた準備を進めるとともに、任意での用地買収の推進を図る。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	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	<p>・橋梁基礎に鋼管ソイルセメント杭を採用しコスト縮減を図る。</p> <p>・擁壁構造を補強土壁+地盤改良としコスト縮減を図る。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



凡例	
■	評価対象区間
■	高規格幹線道路（供用済）
■	国道
■	主要地方道・一般県道
△	H17 センサス調査地点
○	渋滞ポイント

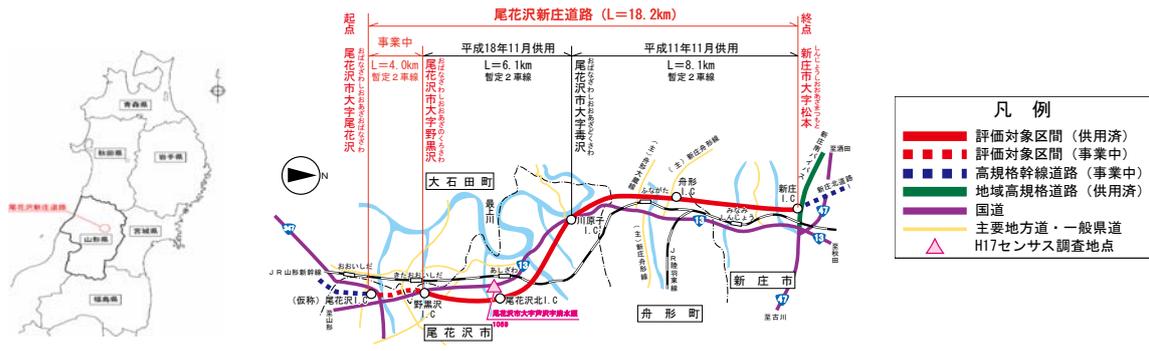
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道13号 <small>おほなざわしんじょう</small> 尾花沢新庄道路	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： <small>やまがた</small> 山形県尾花沢市大字尾花沢 至： <small>やまがた</small> 山形県新庄市大字松本			延長	18.2km
事業概要	<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。</p> <p>尾花沢新庄道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、東北中央自動車道の一部として機能し、都市間所要時間の短縮を図り広域的な交流・連携を促進する高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、3次救急医療施設へのアクセス向上等への寄与を目的としている。</p>				
S61年度事業化	—	H2年度用地着手	H3年度工事着手		
全体事業費	900億円	事業進捗率	80%	供用済延長	14.2km
計画交通量	25,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残全体) 3.6	総費用	(残事業)/(事業全体) 223/1,177億円 事業費：135/1,089億円 維持管理費：88/88億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 807/2,034億円 走行時間短縮便益：804/1,839億円 走行経費減少便益：-31/69億円 交通事故減少便益：35/126億円
基準年	平成22年				
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
【残事業】	交通量変動	B/C=4.4(交通量 +10%)	B/C=3.0(交通量 -10%)		
	事業費変動	B/C=3.4(事業費 +10%)	B/C=3.9(事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=3.4(事業期間 +20%)	B/C=3.8(事業期間 -20%)		
事業の効果等	<p>①高規格道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 <p>②村山地方への速達性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾花沢新庄道路を含めた東北中央自動車道の整備により、新庄-山形中央間が移動時間が短縮される。従業規模の大きい村山地方への速達性が確保され、最上地方在住者の雇用機会の増加、所得水準の向上、人口流出への歯止めの効果が期待される。 <p>③3次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3次医療施設が未整備である最上地域において、当該道路の整備により3次医療施設への所要時間が短縮され、3次医療カバー圏人口が増加する。 <p>④物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、農作物の出荷の多くは高速道路利用ルートとなり、輸送コストの低減、不良品低減や鮮度アップが期待される。 <p>⑤観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾花沢新庄道路をはじめとした高規格ネットワークの整備によって、ツアー客の円滑な移動、滞在時間の延長が期待される。 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <p>平成21年度に策定した「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促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。</p> <p>○以下の団体から、尾花沢新庄道路の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形県庄内地方町村議会議長会 ・山形県最上地方町村議会議長会 ・国道13号尾花沢新庄道路整備促進期同盟会 ・最上開発協議会 ・山形県町村会長 ・山形県町村議会議長会 ・山形県商工会議所連合会 ・山形県開発促進協議会 ・尾花沢市長 ・尾花沢市議会議長 				
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80%、うち用地進捗率100%				
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。				
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁上部工形式の変更を通常の綱多主桁から綱少数主桁に変更したことによりコストを縮減。 ・当初橋梁設置計画からアーチカルバート（プレキャスト製品）を採用したことによりコストを縮減。 				
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。				

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道47号 <small>あまるめさかた</small> 余目酒田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県 <small>ひがしがわ</small> 東田川郡 <small>しょうない</small> 庄内町 <small>まわだて</small> 廻館 至：山形県酒田市 <small>さかた</small> 東町 <small>あずまちよう</small>	延長	12.7 km		
事業概要					
<p>新庄酒田道路は、山形県新庄市から山形県酒田市を結ぶ延長約50kmの地域高規格道路である。 余目酒田道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、最上・庄内地域間の交流や連携の促進を図るとともに、酒田市の最上川渡河部における渋滞緩和を目的とした延長12.7kmの4車線道路である。</p>					
H16年度事業化		H15年度都市計画決定		H18年度用地着手	
H18年度工事着手					
全体事業費		581億円		事業進捗率	
		49%		供用済延長	
		— km			
計画交通量		20,600台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.2 (残事業) 2.4	<small>(残事業) / (事業全体)</small> 274億円 / 566億円 (事業費 : 218億円 / 511億円) (維持管理費 : 56億円 / 56億円)		<small>(残事業) / (事業全体)</small> 663億円 / 663億円 (走行時間短縮便益 : 577億円 / 577億円) (走行経費減少便益 : 59億円 / 59億円) (交通事故減少便益 : 27億円 / 27億円)	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動 : B/C=2.7(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=2.2(事業期間 +20%) B/C=2.7(事業期間 -20%)					
事業の効果等					
①地域高規格道路ネットワークの構築 ・山形県北地域の交流を促進する地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部を構成する。 ②物流効率化の支援 ・酒田港との連絡が強化され、リサイクル貨物等の物流効率化が期待される。 ③交通混雑の緩和 ・国道7号及び国道47号の交通が集中する主要渋滞ポイントの混雑解消が期待される。 ④交通事故減少による安全の確保 ・並行現道では、死傷事故率が東北平均値を超える区間が存在し、当該道路の整備により、交通事故の減少が期待される。 ⑤医療面における地域連携の支援 ・最上地域の一部や庄内地域において、日本海総合病院(平成23年度から三次救急医療施設)への30分カバー圏域人口が増加する。					
関係する地方公共団体等の意見					
国道47号余目酒田道路は地域高規格道路として、最上・庄内地域間の交流の促進、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、沿線市町村の首長で構成される新庄酒田地域高規格道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望(平成15年～平成18年)を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 県知事の意見：平成21年度に策定した「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促進は最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。					
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49%、うち用地進捗率56%					
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。					
施設の構造や工法の変更等					
・構造物の見直しによるコスト縮減 ・庄内中央大橋の上部工形式の変更 ・他事業箇所からの発生土を活用					
対応方針		事業継続			
対応方針決定の理由					
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道112号 鶴岡北改良		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：山形県鶴岡市宝田 至：山形県鶴岡市大字本田			延長	2.0 km	
事業概要						
<p>一般国道112号は、山形県山形市から山形県酒田市に至る総延長約171kmの主要幹線道路であり、広域交流の促進及び沿線市町の連携強化を図る重要な路線である。</p> <p>鶴岡北改良は、一般国道112号鶴岡東バイパスと一般国道7号三川バイパスとを結び、広域交通の円滑な交通流動の確保、鶴岡市街地の渋滞緩和や交通事故の減少を目的とした延長2.0kmの4車線道路である。</p>						
H15年度事業化		H10年度都市計画決定		H16年度用地着手		H17年度工事着手
全体事業費		98億円		事業進捗率		83%
計画交通量		15,300台/日		供用済延長		- km
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 5.0	(残事業)/(事業全体) 27億円/113億円 事業費：15億円/101億円 維持管理費：12億円/12億円		(残事業)/(事業全体) 134億円/134億円 走行時間短縮便益：110億円/110億円 走行経費減少便益：16億円/16億円 交通事故減少便益：8億円/8億円		
感度分析の結果						
<p>【残事業】 感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=5.4(交通量 +10%) B/C=4.2(交通量 -10%)</p> <p>事業費変動：B/C=4.7(事業費 +10%) B/C=5.3(事業費 -10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=4.9(事業期間 +20%) B/C=5.1(事業期間 -20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道7号方面への直進が可能となり、現道区間での連続右左折の解消や主要渋滞ポイントの混雑解消が期待される。 <p>②工業団地へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該整備区間に位置する工業団地から幹線道路網へのアクセス性向上が期待される。 <p>③交通事故の減少による安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行現道では、死傷事故率が東北平均値を超える区間が存在し、当該道路の整備により、交通事故の減少が期待される。 <p>④高度医療施設へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本海総合病院(平成23年度から三次救急医療施設)への搬送時間の短縮や安静搬送が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>国道112号鶴岡北改良事業区間は鶴岡都市圏の環状道路の一部として、広域交通の円滑化、交通混雑の緩和等が期待されており、庄内地域の各市町村の首長で構成される庄内開発協議会より早期整備の要望(H15~H21)を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。</p>						
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83%、うち用地進捗率93%						
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。						
施設の構造や工法の変更等						
他事業箇所からの発生土を活用。						
対応方針		事業継続				
対応方針決定の理由						
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図



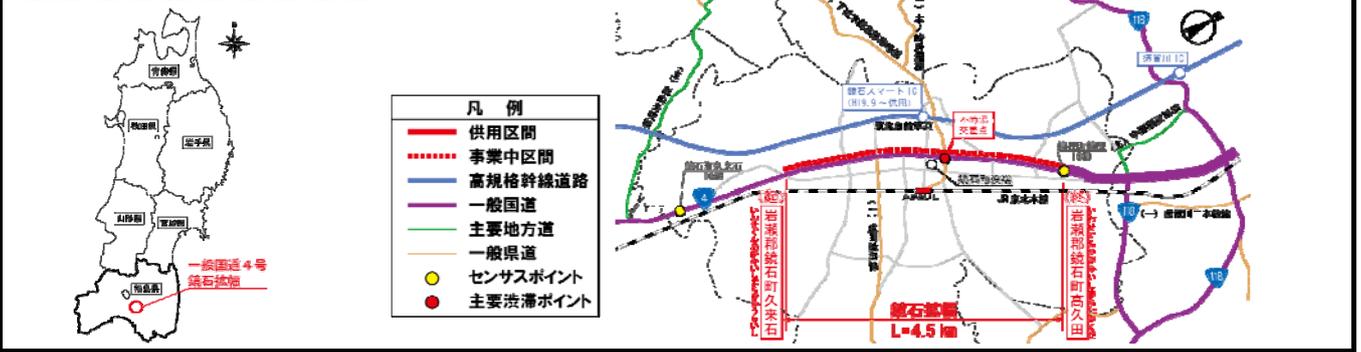
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>かがみいし</small> 鏡石拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局																	
起終点	自： <small>ふくしま いわせ かがみいし きゅうらいし</small> 福島県岩瀬郡鏡石町久来石 至： <small>ふくしま いわせ かがみいし たかくだ</small> 福島県岩瀬郡鏡石町高久田			延長	4.5km																	
事業概要	<p>国道4号は、東京都を起点とし、郡山市、仙台市、盛岡市を經由し、青森市に至る東北地方全体の産業・経済・文化の交流・連携を支える主要幹線道路である。</p> <p>鏡石拡幅は、福島県岩瀬郡鏡石町久来石～同町高久田間において、交通混雑の解消、交通事故の減少等を図るために計画された延長4.5kmの4車線拡幅事業である。</p>																					
H15年度事業化	H15年度都市計画決定	H19年度用地着手	H21年度工事着手																			
全体事業費	112億円	事業進捗率	34%	供用済延長	0.0km																	
計画交通量	35,200台/日																					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>B/C</th> <th>総費用</th> <th>総便益</th> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>3.0</td> <td>70/109億円</td> <td>331/331億円</td> </tr> <tr> <td>(残全体)</td> <td>事業費：58/96億円</td> <td>走行時間短縮便益：300/300億円</td> </tr> <tr> <td>4.7</td> <td>維持管理費：13/13億円</td> <td>走行経費減少便益：21/21億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：9.6/9.6億円</td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	3.0	70/109億円	331/331億円	(残全体)	事業費：58/96億円	走行時間短縮便益：300/300億円	4.7	維持管理費：13/13億円	走行経費減少便益：21/21億円			交通事故減少便益：9.6/9.6億円	基準年 平成22年		
B/C	総費用	総便益																				
(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																				
3.0	70/109億円	331/331億円																				
(残全体)	事業費：58/96億円	走行時間短縮便益：300/300億円																				
4.7	維持管理費：13/13億円	走行経費減少便益：21/21億円																				
		交通事故減少便益：9.6/9.6億円																				
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施																					
【残事業】	交通量変動：B/C=4.8(交通量 +10%)		B/C=4.5(交通量 -10%)																			
	事業費変動：B/C=4.4(事業費 +10%)		B/C=5.1(事業費 -10%)																			
	事業期間変動：B/C=4.4(事業期間 +20%)		B/C=5.1(事業期間 -20%)																			
事業の効果等	<p>①市街地の交通の混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島県内の国道4号の中で最も高い混雑度(1.83)が鏡石拡幅の整備によって、十分な交通容量が確保される事で交通の円滑化が図られ、混雑の緩和が見込まれる。 <p>②交通事故の軽減と幅員狭小な歩道の解消による安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北六県の平均を上回る死傷事故率(約79件/億台キロ)の減少が期待される。 <p>③東北縦貫自動車道の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行する東北縦貫自動車道では冬期の雪に起因する通行止めが発生しており、当該区間の整備により代替路としての機能が向上し、広域幹線道路の自然災害等に対する信頼性が確保される。 																					
関係する地方公共団体等の意見	<p>鏡石拡幅を含む国道4号の整備促進については、須賀川市長を会長として構成される福島県道路整備促進協議会や白河市長を会長とした一般国道4号4車線整備促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている他、多くの団体から要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価について異議はありません。なお、更なるコスト縮減など総事業費の抑制に努めて下さい。</p>																					
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34%、うち用地進捗率39%																					
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。																					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)の活用を図り、コスト縮減を図る。 地下横断歩道の上屋形状を見直し、側面パネルを減らすことにより、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	鏡石町における一般国道4号の交通混雑の解消、交通事故の減少等、早期整備の必要性が高い。また、地元自治体等からの事業促進の要望活動も強く行われている。																					

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道49号 <small>たいら</small> 平バイパス	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：福島県いわき市常磐上矢田町 至：福島県いわき市好間町北好間	延長 7.7 km	
事業概要 一般国道49号は福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 平バイパスは、いわき市内における国道49号の交通混雑の解消及び常磐自動車道いわき中央ICへのアクセス強化等を目的とした事業である。 当道路の整備により、交通混雑が解消されるとともに、第三次救急医療施設への速達性向上や福島県中通り地方等との地域間交流の促進が図られる。		
S56年度事業化		S55年度都市計画決定
S58年度用地着手		S58年度工事着手
全体事業費	420億円	事業進捗率
87%		供用済延長
4.0km		計画交通量
24,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 54億円/721億円 (事業費) : 46億円/692億円 (維持管理費) : 8億円/29億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 80億円/932億円 (走行時間短縮便益) : 73億円/817億円 (走行経費減少便益) : -2億円/68億円 (交通事故減少便益) : 10億円/46億円
基準年 平成22年		
感度分析の結果 【残事業】		
交通量変動 : B/C=1.7(交通量 +10%) B/C=1.2(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=1.4(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 +20%) B/C=1.5(事業期間 -20%)		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・現在2車線の事業中区间では交通容量の不足から渋滞が発生し、速度低下が生じている。 ・事業中区间の4車線化により、交通容量が確保され、現況の混雑緩和が見込まれる。		
②第三次医療機関への速達性向上 ・平バイパスの沿線には、浜通り地方で唯一の第三次医療機関である磐城共立病院が立地する。 ・現在2車線区間では、混雑による速度低下に加え、2車線により追い越しができないことから、救急搬送時の安定性・速達性が確保されていない状況にある。 ・事業中区间の4車線化により、現況の混雑緩和とともに、多車線化により安定した救急搬送が実現する。 ・これにより、いわき市南東部の小名浜地区や勿来地区からの搬送時間が9分短縮することが見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 平バイパスは、いわき市内における国道49号の交通混雑の解消及び常磐自動車道いわき中央ICへのアクセス強化、第三次救急医療施設への速達性向上等が期待されており、いわき市長をはじめとする首長で構成される福島県浜通り地方開発整備促進協議会より早期整備の要望（平成22年11月15日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 県知事の意見：対応方針（原案）については、異議ありません。なお、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めてください。		
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87%、うち用地進捗率100%		
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。早期の供用を目指す。		
施設の構造や工法の変更等 ・橋長の見直し（橋脚1基削減）によるコスト縮減 ・再生アスファルト合材及び再生砕石の利用 ・橋梁の支承構造の検討		

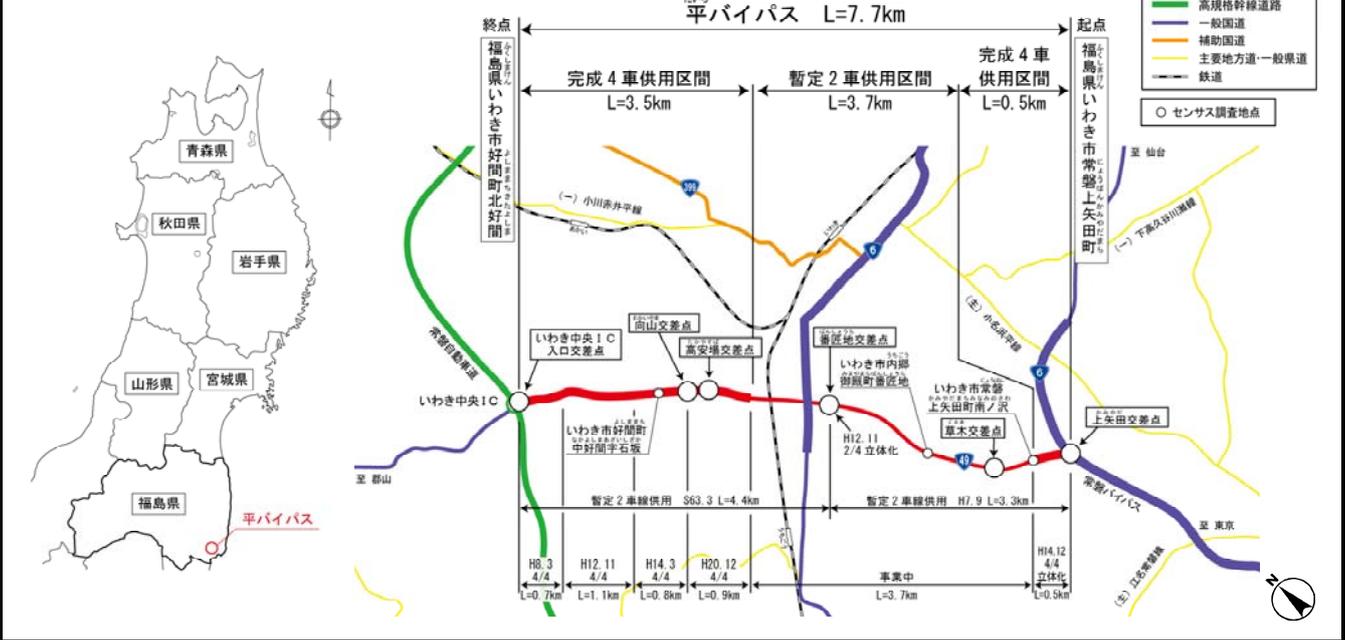
対応方針

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号古河小山バイパス		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：茨城県古河市柳橋 至：茨城県結城市小田林			延長	15.9km		
事業概要							
一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。古河小山バイパスは、一般国道4号の小山市、古河市の混雑緩和と安全性向上、地域活性化等を目的とした延長15.9kmの6車線のバイパス事業である。							
S48年度事業化		S45年度都市計画決定		S56年度用地着手		S60年度工事着手	
全体事業費	約471億円		事業進捗率	97%		供用済延長	15.9km(暫定)
計画交通量	43,600~62,500台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.7 (残事業) 37.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 23/945億円 事業費：12/845億円 維持管理費：11/100億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 859/2,579億円 走行時間短縮便益：731/2,174億円 走行費用減少便益：101/177億円 交通事故減少便益：28/227億円	基準年 平成22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：B/C=36.7~38.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=35.6~39.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=35.8~37.4（事業期間±20%）							
事業の効果等							
(1)交通混雑の緩和 並行する一般国道4号は、主に市街地（古河市、小山市）を通過しており、全国平均の約3倍の渋滞が発生している。古河小山バイパスの整備により、交通の転換が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 (2)安全安心な通行の確保 市街地を通る一般国道4号で全国平均の約5倍の事故が発生している。古河小山バイパスの整備により、一般国道4号及び県道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 (3)地域活性化の支援 北関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道に直接アクセスできるため、沿道に多数の工業団地が集積し、産業振興に寄与している。							
関係する地方公共団体等の意見							
茨城県知事の意見：一般国道4号古河小山バイパスは、本県の県西地域の産業活動を支える大動脈であり、北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道とのネットワーク化により、広域交流の一層の促進が図られるとともに、企業誘致などによる地域の発展にも大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期整備をお願いします。 栃木県知事の意見：一般国道4号は本県の発展を支える広域幹線道路として重要な路線であり、これまでも栃木県から機能強化や渋滞対策を要望してきたところであり、つきまして早期完成に向け事業を継続していただければ幸いです。							
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							
新4号国道栃木県内区間が全線4~6車線で開通するとともに、北関東自動車道が供用され、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
平成17年度までに全線暫定4車線で供用し、平成22年度までに約9.1kmが6車線で供用。今後は整備効果の早期発現のため、バイパス区間残り約6.8kmの整備を進め、引き続き、全線6車線化に向けて事業を進める。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
用地の取得は100%完了。引き続き全線6車線完成に向けた事業促進を図る。							

施設の構造や工法の変更等

遮音壁について、現地調査結果による設計を実施したほか、沿道の開発状況を踏まえて、設置計画についての見直し、路面排水施設の構造の見直し、舗装厚の見直しにより、事業費を約45億円縮減。

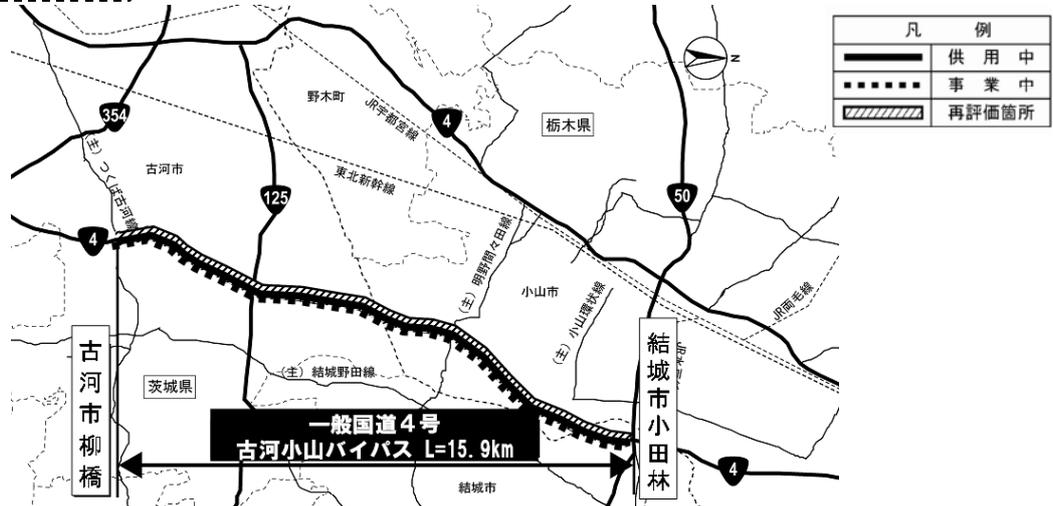
対応方針

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、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道4号 <small>おやまいしばし</small> 小山石橋バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>いばらぎけん ゆう きし おだばやし</small> 茨城県結城市小田林 至： <small>とちぎけんかわちぐんかみのかわまちしもがもう</small> 栃木県河内郡上三川町下蒲生	延長	16.3km	
事業概要 一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。小山石橋バイパスは、一般国道4号の小山市、下野市の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長16.3kmの6車線のバイパス事業である。				
S47年度事業化		S44年度都市計画決定		S48年度用地着手
全体事業費		約415億円	事業進捗率	98%
計画交通量		59,400～71,700台/日		供用済延長 16.3km(暫定)
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.4 (残事業) 37.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 16/1,014億円 〔事業費：6.3/899億円〕 〔維持管理費：9.2/115億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 574/5,424億円 〔走行時間短縮便益：397/3,901億円〕 〔走行費用減少便益：91/928億円〕 〔交通事故減少便益：86/595億円〕	基準年 平成22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：B/C=28.0～44.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=35.5～38.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=36.2～37.7 (事業期間±20%)				
事業の効果等 (1)交通混雑の緩和 並行する一般国道4号は、主に市街地(小山市、下野市)を通過しており、全国平均の約3倍の渋滞が発生している。小山石橋バイパスの整備により、交通の転換が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 (2)安全安心な通行の確保 市街地を通る一般国道4号で全国平均の約5倍の事故が発生している。小山石橋バイパスの整備により、一般国道4号及び県道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 (3)地域活性化の支援 北関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道に直接アクセスできるため、沿道に多数の工業団地が集積し、産業振興に寄与している。				
関係する地方公共団体等の意見 茨城県知事の意見：一般国道4号小山石橋バイパスは、本県の県西地域の産業活動を支える大動脈であり、北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道とのネットワーク化により、広域交流の一層の促進が図られるとともに、企業誘致などによる地域の発展にも大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期整備をお願いします。 栃木県知事の意見：一般国道4号は本県の発展を支える広域幹線道路として重要な路線であり、これまでも栃木県から機能強化や渋滞対策を要望してきたところであり、つきまして早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いします。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 新4号国道栃木県内区間が全線4～6車線で開通するとともに、北関東自動車道が供用され、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成17年度までに全線暫定4車線で供用し、平成22年度までに約12.4kmが6車線で供用。今後は整備効果の早期発現のため、バイパス区間残り約3.9kmの整備を進め、引き続き、全線6車線化に向けて事業を進める。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は100%完了。引き続き全線6車線完成に向けた事業促進を図る。				

施設の構造や工法の変更等

遮音壁について、現地調査結果による設計を実施したほか、沿道の開発状況を踏まえて、設置計画についての見直し、路面排水施設の構造の見直し、舗装厚の見直しにより、事業費を約52億円縮減。

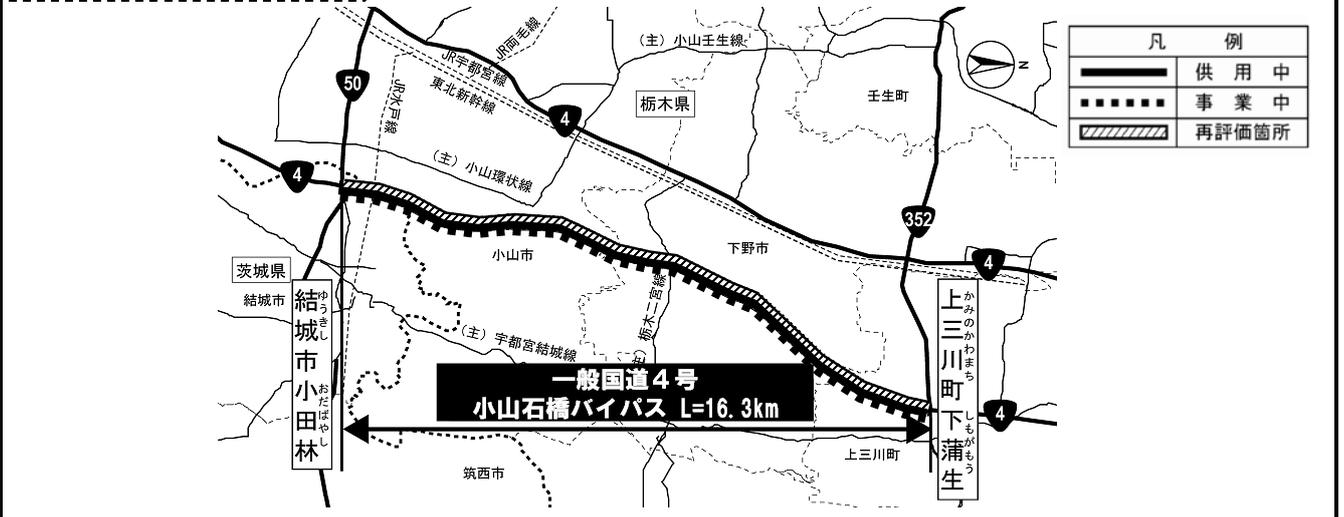
対応方針

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、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道6号千代田石岡バイパス <small style="font-size: small;">ちよだいしおか</small>	事業区分	地域高規格	事業主体	国土交通省 関東地方整備局			
起終点 自：茨城県かすみがうら市市川 <small style="font-size: small;">いばらきけん いちかわ</small> 至：茨城県石岡市東大橋 <small style="font-size: small;">いばらきけんいしおかしひがしおおほし</small>			延長	5.8 km			
事業概要 国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、地域高規格道路百里飛行場連絡道路の一部として、民間共用した茨城空港へのアクセス向上に大きく寄与するものである。							
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H14年度用地着手		H16年度工事着手	
全体事業費		約272億円		事業進捗率		53%	
計画交通量		7,800～21,300台/日					
費用対効果分析結果		B/C <small style="font-size: x-small;">(事業全体)</small> 1.6 <small style="font-size: x-small;">(残事業)</small> 4.1	総費用 <small style="font-size: x-small;">(残事業)/(事業全体)</small> 98/254億円 (事業費：79/236億円 維持管理費：18/18億円)	総便益 <small style="font-size: x-small;">(残事業)/(事業全体)</small> 399/399億円 (走行時間短縮便益：308/308億円 走行費用減少便益：56/56億円 交通事故減少便益：35/35億円)	基準年 平成22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：B/C= 3.9～4.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 3.7～4.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 3.5～4.6 (事業期間±20%)		
事業の効果等							
(1) 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・千代田石岡バイパスの並行区間である国道6号現道では、主要渋滞ポイントである山王台交差点を中心に交通混雑が発生している。 ・当該区間の損失時間は約219千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約10倍となっている。 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通混雑の緩和が見込まれる。 							
(2) 安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・千代田石岡バイパスの並行区間である国道6号現道では、山王台交差点や旭台1丁目交差点で死傷事故が多く発生している。 ・山王台交差点の死傷事故率は、399件/年億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約4倍となっている。 ・追突や出会頭の事故といった、渋滞や沿道利用を要因とする事故が約8割発生している。 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通事故の減少が見込まれる。 							
(3) 中心市街地の環境改善 <ul style="list-style-type: none"> ・石岡市の市街地内を横断する国道6号現道の大型車混入率は、27.9%となっており、県平均（16.7%）を上回っている。 ・また、騒音レベルも昼夜問わず環境基準値を大きく上回っている。 ・千代田石岡バイパスの整備により、現道を通る大型車等がバイパスに転換し、石岡市市街地の環境改善が期待される。 							
関係する地方公共団体等の意見							
茨城県知事の意見：一般国道6号千代田石岡バイパスは、石岡市内に混入する通過交通を分散することにより、交通渋滞の緩和、安全性の確保が図られるとともに、常磐道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス性が向上し、物流機能の強化や地域産業の振興に大きく寄与することから、より一層のコスト削減を図りながら、早期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							
百里飛行場連絡道路沿道には、茨城空港が立地しており、千代田石岡バイパスの整備により茨城空港の利便性や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
用地取得率は77%（平成22年8月末現在）であり、計画的な工事の推進が可能。							
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、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期共用に向け事業促進を図る。							

施設の構造や工法の変更等

路面排水構造物に卵形側溝及び切土のり面処理に植生マットを採用し、事業費を約1.7億円縮減。

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、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道 ^{おおわだ} 6号大和田拡幅	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： ^{いばらきけんひたちしかなだちょう} 茨城県日立市神田町 至： ^{いばらきけんひたちしだいみかちょう} 茨城県日立市大みか町	延長	3.3 km		
事業概要 一般国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫する主要幹線道路で、茨城県県南地域及び県北地域の都市連担軸である。当該区間（2車線）の交通量（33,893台/日、混雑度1.90（H17セキス））は、並行する常磐道（24,267台/日）より多く、過大な交通需要を担っている。 大和田拡幅整備は、日立市南部における交通渋滞の緩和するとともに、安全性の確保、茨城県と日立市が進めている石名坂多賀線（山側道路）との連携および茨城港日立港区と常磐道日立南太田IC間のアクセス性の向上による地域産業の発展を目的に進めている延長3.3kmの拡幅事業である。					
H18年度事業化		S60年度都市計画決定		H21年度用地着手	
全体事業費		約74億円		事業進捗率	
計画交通量		25,800～37,000台/日		工事未着手	
費用対効果分析結果		総費用：（残事業）/（事業全体） 54/63億円 事業費：46/54億円 維持管理費：8.6/8.6億円		総便益：（残事業）/（事業全体） 139/139億円 走行時間短縮便益：120/120億円 走行費用減少便益：5.2/5.2億円 交通事故減少便益：13/13億円	
B/C		2.2		基準年	
（事業全体）		2.6		平成22年	
（残事業）					
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=1.6～3.5（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の損失時間は約64千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約3倍。 ・大和田町交差点付近では、損失時間209千人時間/年・kmで全国平均（20.3千人時間/年・km）の約10倍。 ・大和田拡幅整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・国道6号の当該区間には、大みか町6丁目交差点や大和田町交差点付近の単路部（石名坂地先）で死傷事故が多く発生。 ・大みか町6丁目交差点では死傷事故率は、384件/年億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台キロ）の約4倍となっている。 ・大和田拡幅整備により、交通事故の減少が期待される。 (3) 安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国道6号の当該区間には、不連続の歩道や狭小幅員（W=1.4m）区間（延長約1.6km：対象区間の半分程度）があり、歩行者および自転車通行の安全性に問題がある。 ・大和田拡幅整備により、自転車歩行者道が整備され、良好な歩行者空間と安全な交通が確保される。 					
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見：「一般国道6号大和田拡幅は、日立市南部の交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域連携の強化が図られるとともに、茨城港（日立港区）や常磐道日立南太田ICへのアクセス性が向上し、物流機能の効率化や地域産業の振興に大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期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 茨城港が重要港湾の中から重点港湾に選定（H22年8月3日）され、大和田拡幅周辺地域は港湾を核とした地域産業振興が期待されている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成24年度に供用予定の茨城県と日立市が進めている石名坂多賀線が接続する交差点を先行しながら工事着手し、順次橋梁の架替え（茂宮川橋、石名坂橋）及び道路改良工事等を実施し、早期供用に向けて引き続き事業を進める。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

H22年度の用地取得率は5%の予定であり、工事着手予定。引き続き4車線化の拡幅整備に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道 ^{しもだて} 50号下館バイパス	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： ^{いばらきけんちくせいししもかわしま} 茨城県筑西市下川島 至： ^{いばらきけんちくせいしよこつか} 茨城県筑西市横塚	延長	10.6km		
事業概要					
一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの首都圏北部の主要幹線道路である。下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている延長10.6kmの4車線のバイパス事業である。					
S61年度事業化		S58年度都市計画決定		H元年度用地着手	
H2年度工事着手					
全体事業費	約387億円	事業進捗率	75%	供用済延長	6.0km（暫定）
計画交通量	13,300～31,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 6.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 93/495億円 (事業費：64/462億円) (維持管理費：28/33億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 577/703億円 (走行時間短縮便益：496/623億円) (走行費用減少便益：55/59億円) (交通事故減少便益：26/21億円)	基準年 平成22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：B/C= 5.9～6.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 5.7～6.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 5.2～6.7（事業期間±20%）					
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和 ・下館バイパスの並行区間である国道50号現道を中心に、県平均の約5倍の渋滞が発生。 ・下館バイパスの整備により渋滞の緩和が見込まれる					
(2) 安全安心な通行の確保 ・玉戸工業団地内交差点付近で全国平均の約3.3倍の事故が発生。 ・下館バイパスの整備により、交通事故の減少が期待される。					
(3) 物流効率化の支援 ・北関東自動車道桜川筑西ICまでのアクセス性が向上し、物流機能が強化。					
関係する地方公共団体等の意見					
県知事の意見：一般国道50号下館バイパスは、筑西市内に混入する通過交通を分散し渋滞を緩和するとともに、安全確保が図られるばかりでなく、北関東自動車道桜川ICまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化や地域産業の活性化に寄与することから、早期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					
北関東自動車道が供用され、さらには、下館地区中心部においてシビックコア事業（約2.4ha、合同庁舎・美術館・事務所等の整備）が推進され市街地の活性化が進められた。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成22年度までに6.0kmを暫定2車線で供用。今後は整備効果の早期発現のため、バイパス区間残り1.4kmの暫定2車線整備を進め、引き続き、全線4車線化に向けて事業を進める。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
用地の取得は91%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
終点部の交差点形状の見直し（片立立交差点→平面交差点）により、事業費を約3億円縮減。					
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、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、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

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 箇 所



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道51号潮来バイパス		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：茨城県潮来市小泉 至：茨城県潮来市延方西		延長	1.2km		
事業概要 一般国道51号は、千葉県千葉市から茨城県水戸市に至る延長約127kmの主要幹線道路で、成田国際空港や鹿島臨海工業地帯と茨城県水戸市等とを連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。潮来バイパスは、潮来市のまちづくりと一体となり潮来市街地部の交通混雑の緩和を目的に進めている延長1.2kmの4車線のバイパス事業である。						
H17年度事業化		H20年度都市計画決定		H21年度用地着手		工事未着手
全体事業費	約26億円		事業進捗率	58%	供用済延長	0km
計画交通量	14,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 9.4/29億円 (事業費：5.9/25億円 維持管理費：3.5/3.5億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 35/35億円 (走行時間短縮便益：25/25億円 走行費用減少便益：7.1/7.1億円 交通事故減少便益：2.9/2.9億円)	基準年 平成22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：B/C= 3.3～4.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.4～4.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.2～4.2（事業期間±20%）						
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道では、延方交差点周辺で交通渋滞が発生している。（損失時間は約91千人時間/年・km、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約4.5倍） ・潮来市役所から洲崎地先までは、「移動性阻害箇所（茨城県道路移動性委員会）」に指定されている。 ・潮来バイパスの整備に伴う東西方向のボトルネックの解消により、交通混雑の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道では、延方交差点～小泉交差点間で死傷事故が多く発生している。小泉交差点死傷事故率は、194件/年億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約2倍となっている。 ・追突事故といった、渋滞を要因とする事故が約6割を占めている。 ・潮来バイパスの整備に伴う交通分散により、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 歩行者・自転車の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道は、狭小幅員の歩道や歩道未整備箇所が多い。 ・また、国道51号現道の大型車混入率は19.2%となっており、県平均（16.7%）を上回っている。 ・アンケート調査からも歩行者の安全性に問題があるという意見が多くなっている。 ・潮来バイパス整備により、大型車等の交通が転換し、歩行者・自転車通行の安全性が見込まれる。 						
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：一般国道51号潮来バイパスは、潮来市街地を通過する交通を分散することにより、交通渋滞の緩和、安全性の確保が図られるとともに、重点港湾である鹿島港や東関東水戸線潮来ICへのアクセス性が向上し、物流機能の強化や地域産業の振興に大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期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 東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）が整備計画決定（平成21年4月27日 第4回国幹会議） 水郷有料道路が無料開放（平成21年12月30日）し、交通流動に変化。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

東関東自動車道水戸線の並行区間であることから、同時に都市計画決定（平成20年10月27日）。引き続き、事業の促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成21年度に用地取得に着手。東関東自動車道水戸線の整備と調整しつつ事業の促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

路面排水構造物に卵型側溝を採用し、事業費を約0.2億縮減。

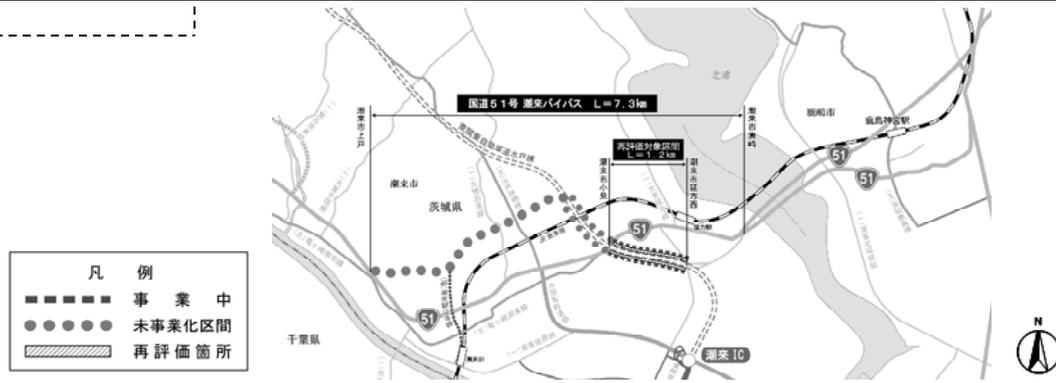
対応方針

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、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減内容、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>かわじま</small> (川島～五霞)	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： <small>さいたまけんひきぐんかわじま</small> 埼玉県比企郡川島町 至： <small>いばらきけんさしまぐんごかまち</small> 茨城県猿島郡五霞町	延長	32.3km		
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。川島～五霞間は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。					
H6年度事業化	都市計画決定 H8年度（川島IC～埼玉・茨城県境） H6年度（埼玉・茨城県境～五霞IC）	H11年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約4,862億円	事業進捗率	57%	供用済延長	9.0km
計画交通量	35,000～48,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 3.5	総費用： (残事業)/(事業全体) 2,010/5,055億円 (事業費：1,766/4,692億円) (維持管理費：243/363億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 7,131/8,347億円 (走行時間短縮便益：6,137/7,144億円) (走行費用減少便益：539/646億円) (交通事故減少便益：455/557億円)	基準年： 平成22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：B/C= 3.4～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.3～3.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.5～3.6（事業期間 ±20%）					
事業の効果等 (1)沿線の地域づくり支援、活性化 圏央道沿線では企業立地が活発化。埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進。 (2)交通混雑の緩和 圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の損失時間は、約336.0千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍となっている。圏央道の整備により、国道16号の交通混雑の緩和が見込まれる。 (3)安全安心な通行の確保 圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる200件/億台km以上の区間が多数存在する。圏央道の整備により、国道16号の交通事故の減少が見込まれる。 (4)埼玉県内の東西方向の幹線機能の強化（地域連携の強化） 圏央道の開通により、埼玉県内の東西方向（幸手市～入間市間）の所要時間が大幅に短縮され、脆弱な東西軸を強化。					
関係する地方公共団体等の意見 埼玉県知事からの意見：首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに本県の高規格道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支える極めて重要な幹線道路です。本県における慢性的な交通渋滞の緩和や地域の活性化などを図る上でも、その役割は非常に大きいものがあります。また、東日本の交通・物流の拠点としての本県の優位性が飛躍的に高まることから、県が先頭に立って、圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、企業立地を進めています。これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備推進を図られ、一日も早い圏央道の全線開通を強く望みます。また、事業実施に当たっては引き続き、コスト縮減に十分留意し、効率的効果的な整備をお願いします。 茨城県知事からの意見：圏央道は、首都圏三環状道路を形成する高規格幹線道路として、本県の発展に不可欠な道路であり、企業誘致や物流の効率化などに大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、開通目標どおり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 圏央道沿線では企業立地が活発化し、埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業					

集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に川島IC～桶川北本IC間の5.7kmが開通し、平成22年度内に白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間の3.3kmが開通予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は94%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

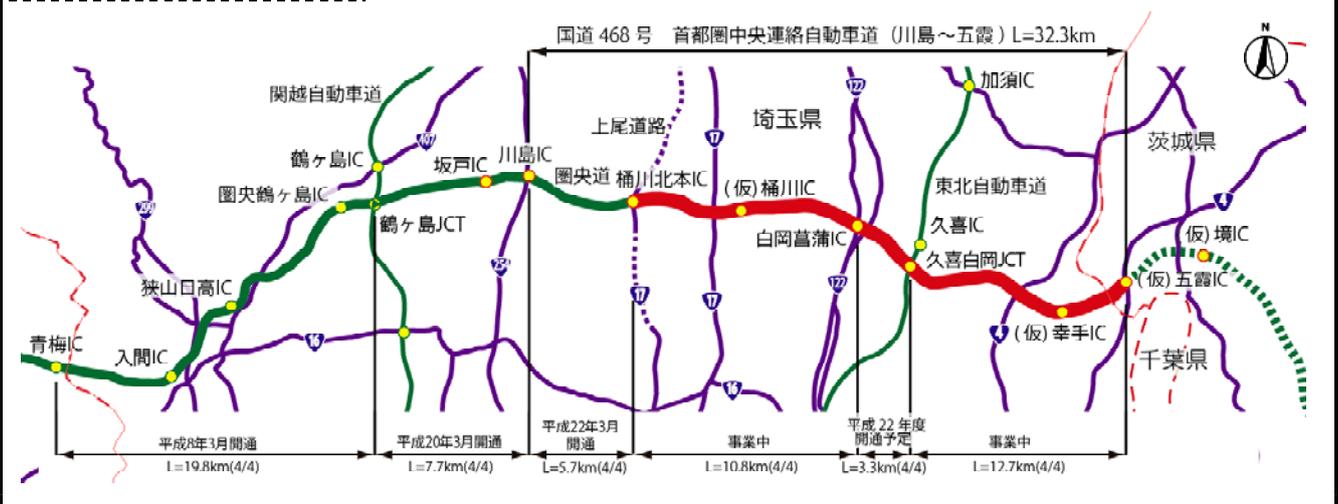
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

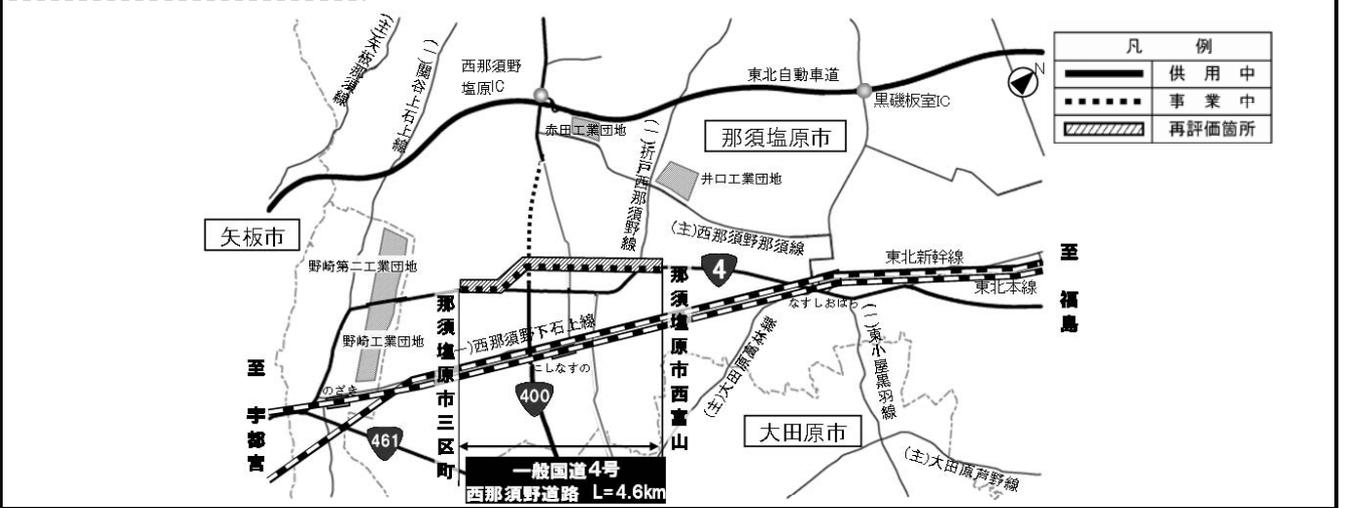
担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>にしなすの</small> 西那須野道路		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>とちぎけん なすしおぼらしさんくちよう</small> 栃木県那須塩原市三区町 至： <small>とちぎけん なすしおぼらしにしとみやま</small> 栃木県那須塩原市西富山				延長	4.6km
事業概要 一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。西那須野道路は、一般国道4号の那須塩原市街地の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長4.6kmの4車線のバイパス及び現道拡幅事業である。						
H18年度事業化		S42年度都市計画決定		H21年度用地着手		H22年度工事着手
全体事業費		約140億円		事業進捗率		22% 供用済延長 0km
計画交通量		13,600～31,800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) 91/122億円 (事業費：79/110億円) 維持管理費：12/12億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 155/155億円 (走行時間短縮便益：147/147億円) (走行費用減少便益：0.88/0.88億円) (交通事故減少便益：7.4/7.4億円)	基準年 平成22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：B/C=1.5～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.8（事業期間±20%）						
事業の効果等 (1)交通混雑の緩和 西那須野道路と並行する一般国道4号の市街地部で、全国平均の約5倍の渋滞が発生している。西那須野道路の整備により、一般国道4号の渋滞緩和が見込まれる。 (2)安全安心な通行の確保 並行する一般国道4号の三島交差点付近で全国平均の約9倍の事故が発生している。西那須野道路の整備により、事故の減少が見込まれる。 (3)地域活性化の支援 東北自動車道の西那須野塩原ICまでのアクセスが良く、沿道に多数の工業団地が集積している。西那須野道路などの整備により、東北自動車道までの利便性が向上し更なる交通需要の増大が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：一般国道4号は本県の発展を支える広域幹線道路として重要な路線であり、これまでも栃木県から機能強化や渋滞対策を要望してきたところであります。特に西那須野道路付近の国道4号は渋滞状況が激しく早急な対策が必要です。つきましては早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いいたします。なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 東北自動車道黒磯板室ICの近辺にアウトレットモールが立地し、休日の周辺地域の交通量が増加が見込まれる。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度までに用地取得率が約12%に増加。平成22年度から、一部工事に着手している。今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線4車線化に向けて事業を進める。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は12%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。						
施設の構造や工法の変更等 「烏ヶ森公園」への影響を極力避けるための道路構造の見直し、地域分断対策のための地下横断施設の追加						
対応方針	事業継続					

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道17号群馬大橋拡幅 <small>ぐんまおおはしかくふく</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	白：群馬県前橋市元総社町 <small>まえばししもとそうじゃまち</small> 至：群馬県前橋市本町一丁目 <small>まえばししほんまちいつちようめ</small>			延長	2.4km	
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に至る延長約350kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。群馬大橋拡幅は、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市にあって、中心街における慢性的な交通混雑の解消と道路交通の安全確保を目的とした延長2.4kmの拡幅事業（6車線）である。						
H元年度事業化		H3年度都市計画決定		H2年度用地着手		H5年度工事着手
全体事業費		約300億円		事業進捗率		58%
計画交通量		34,700~51,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C		総費用		総便益	
	(事業全体) 1.9 (残事業) 3.4		(残事業)/(事業全体) 86/331億円 (事業費：80/324億円) (維持管理費：5.9/7.3億円)		(残事業)/(事業全体) 296/614億円 (走行時間短縮便益：243/533億円) (走行費用減少便益：46/74億円) (交通事故減少便益：7.2/6.8億円)	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 3.4~ 3.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 3.2~ 3.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 3.0~ 3.0 (事業期間±20%)						
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和：当該区間は全国平均の約13倍の渋滞が発生。 当該事業の整備により渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保：当該区間は全国平均の約1.4倍の死傷事故が発生。 当該事業の整備により交通事故が減少され安全性が向上される						
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：本事業は、渋滞緩和及び安全性向上に必要なことから事業を継続し、特に渋滞の著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期の工事着手を図りたい。 また、各年度の事業実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をするとともに、コスト縮減を徹底し、効果が早期に発現されるよう事業を推進されたい。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 周辺の土地整備による市街化が進み交通需要が増加。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成11年2月に群馬大橋新橋供用(5/6車線供用) (L=740m) 平成18年12月に桃井歩道橋~表町一丁目交差点供用 (4/6車線供用) (L=300m) 県庁南交差点から桃井歩道橋の170m区間について、改良工事を進め平成22年度供用予定。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地取得率は全体で約63%完了。 今後優先順位を付け、段階的な事業計画にあわせ用地の取得、工事を推進する。						
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進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。						

事業概要図



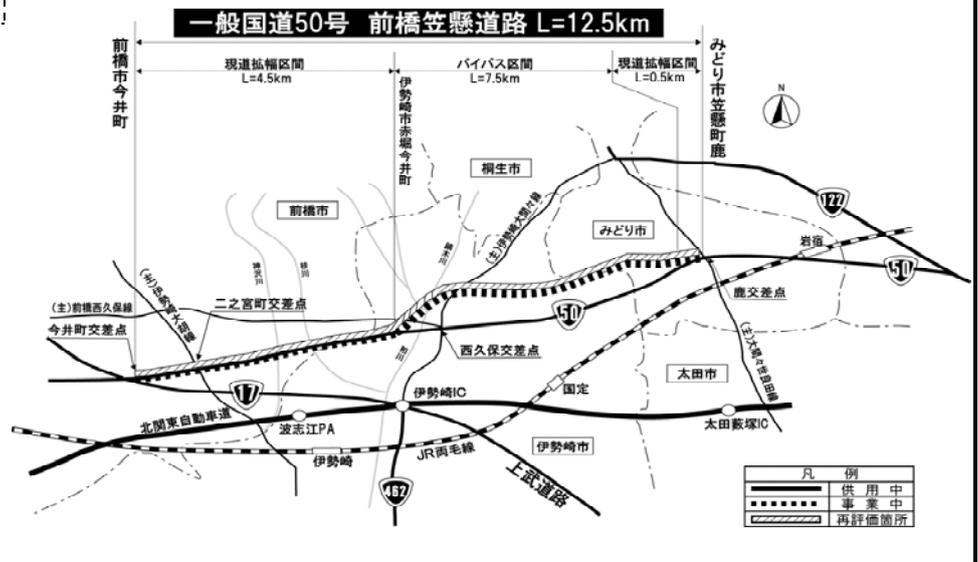
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道50号前橋笠懸道路 <small style="display: block; text-align: center;">まえばしかさかけどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：群馬県前橋市今井町 <small style="display: block; text-align: center;">ぐんまけんまえばししいまいまち</small> 至：群馬県みどり市笠懸町鹿 <small style="display: block; text-align: center;">ぐんまけんみどりしかさかけちやうしか</small>	延長	12.5km		
事業概要：一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。前橋笠懸道路は、群馬県内で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5kmのバイパス及び拡幅事業である。				
H13年度事業化		H18年度都市計画決定		H21年度用地着手
工事未着手				
全体事業費	約427億円	事業進捗率	7%	供用済延長
				0km
計画交通量	26,000～49,300台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.8	総費用 (残事業)/ (事業全体) 280/311億円 事業費：248/279億円 維持管理費：32/32億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 557/557億円 走行時間短縮便益：504/504億円 走行費用減少便益：19/19億円 交通事故減少便益：34/34億円
	(残事業)	2.0		
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 1.7～2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.8～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.7～2.2 (事業期間 ±20%)				
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和：当該区間は全国平均の約4.4倍の渋滞が発生。 当該事業の整備により渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保：当該区間は全国平均の約1.4倍の死傷事故が発生。 当該事業の整備により交通事故が減少され、安全性が向上される。 (3) 救命救急活動の支援：桐生厚生総合病院（二次医療施設）から前橋市周辺の救急医療施設（三次医療施設等）への搬送時間が約9分短縮し、救命率が最大約23%向上				
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：本事業は、渋滞緩和及び安全性向上に必要なことから事業の継続とスピードアップ化を図り、特に渋滞の著しいみどり市笠懸町鹿地区の早期完成を図りたい。 また、各年度の事業実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をするとともに、コスト縮減を徹底し、効果が早期に発現されるよう事業を推進されたい。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 北関東自動車道（伊勢崎IC～大田桐生IC）が平成20年3月供用。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成21年度より用地の取得を開始し、用地取得率は全体で約2%完了。 引き続き用地の取得を推進し早期に工事着手する。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き用地の取得を推進し早期に工事着手する。				
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、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。				

事業概要図



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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道51号大栄拡幅	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：千葉県成田市桜田 至：千葉県成田市所	延長	1.5km		
事業概要	一般国道51号は、千葉市と東葛地域の主要な都市である成田市、香取市などを経て茨城県水戸市に至る延長約124kmの幹線道路である。このうち「大栄拡幅」は成田市桜田から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業である。当該事業は、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上が図られるとともに、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上を図るものである。				
S63年度事業着手		H13年度都市計画決定		H17年度用地着手	
工事未着手					
全体事業費	約50億円		事業進捗率	32%	
計画交通量	27,100~28,100台/日		供用済延長	-km	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 27/46 億円 (事業費：22/41億円) (維持管理費：4.9/4.9億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 70/70億円 (走行時間短縮便益：68/68億円) (走行費用減少便益：0.34/0.34億円) (交通事故減少便益：1.4/1.4億円)	基準年 平成22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：B/C=2.0~3.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.8 (事業期間±20%)				
事業の効果等	(1) 交通混雑の緩和 ・当該区間の主要渋滞ポイントである所交差点を中心に交通混雑が発生。 ・大栄拡幅の整備により渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の権現前交差点では、全国平均の4倍の死傷事故率が発生。 ・大栄拡幅の整備により、交通事故の減少が期待できる。 (3) 安全性向上 ・当該区間の通学路指定区間は歩道が狭い箇所が点在し歩行者の安全性に問題。また、カーブ区間が連続し交通事故が多発。 ・大栄拡幅の整備により歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しにより良好な道路空間を確保。				
関係する地方公共団体等の意見	県知事の意見：一般国道51号大栄拡幅は、当該区間の交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路の連携を強化する重要な事業であるため、早期に効果が発現されるよう事業の推進を図りたい。				
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得率は33%。引き続き用地取得を実施し、早期に完成に向けて事業促進を図る。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	成田空港建設反対等により事業化後から都市計画決定までに13年間要したが、都市計画決定後は用地の取得を推進中であり早期に完成に向けて事業促進を図る。				
施設の構造や工法の変更等					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。				
事業概要図					

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

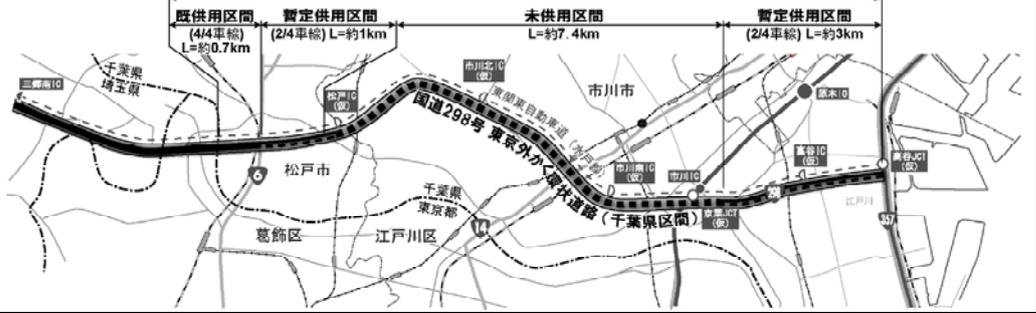
再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道298号 東京外かく環状道路 (千葉県区間)		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：千葉県松戸市小山 至：千葉縣市川市高谷			延長	12.1km		
<p>事業概要</p> <p>東京外かく環状道路（以下「外環道」）は、都心から約15kmの地域を環状に結ぶ延長約85kmの幹線道路である。外環道は、首都圏3環状の一部で、これらの環状道路を整備することで、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路となる。</p> <p>外環道の一部である「千葉県区間」（以下、千葉外かん）は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。</p>							
S45年度事業化		S44年度都市計画決定 (H8年度変更)		S48年度用地着手		S53年度工事着手	
全体事業費	5,635億円		事業進捗率	79%		供用済延長	4.7km(暫定)
計画交通量	31,700~45,600台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 6.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 997/7,363億円 事業費：932/7,294億円 維持管理費：65/69億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,469/9,796億円 走行時間短縮便益：5,903/8,982億円 走行費用減少便益：482/733億円 交通事故減少便益：84/80億円	基準年 平成22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：B/C= 6.2~ 7.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 5.9~ 7.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 6.2~ 6.6 (事業期間±20%)</p>							
<p>事業の効果等</p> <p>(1)交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 市川市、松戸市の南北方向の県道では、渋滞による損失時間が全国平均の最大約10倍多い。 南北方向の道路ネットワーク強化により、千葉外かん周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。 外かく環状道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2)安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 千葉外かん周辺県道の死傷事故率は、全国平均（102.6件/億台キロ）の約2倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在している。 周辺県道から千葉外かんへの交通転換により、周辺県道の安全性の向上及び交通混雑の緩和による交通事故の減少が期待される。 千葉外かん周辺県道の交通転換によって、幹線道路の混雑を避けて生活道路（市道）に入り込む交通が減少し、安全性の向上や交通事故の減少、環境の改善が図られる。 							
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>千葉県知事の意見：外環は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡し首都圏全体の道路ネットワークを形成する重要な道路である。また、本県においては、県北西部の慢性的な交通渋滞の緩和や沿道環境の改善に資するとともに、この地域の南北交通軸として安全で快適なまちづくりなどを進める上で大きな役割を果たす道路である。そのため、引続きコスト縮減に努めながら、平成27年度の開通目標に向けて事業の推進を図りたい。</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>引き続き環境保全対策、周辺交通へ与える影響に対する対策に努めることを付帯意見とする。</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>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成22年度までに0.7kmを4車線で供用し、4.0kmを暫定2車線で供用。今後は整備効果の早期発現のため、全線4車線化に向けて事業を進める。</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> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定後、凍結再検討の請願やルート・構造の再検討、用地取得などに時間を要した。 用地取得に対し、任意での交渉と並行して、解決の見通しの立たない場合に備え、事業認定の申請を実施。 							
<p>施設の構造や工法の変更等</p>							
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。						
<p>事業概要図</p>							

国道298号 東京外かく環状道路（千葉県区間）
再評価対象区間（L=12.1km）

凡例	
——	供用中
.....	事業中
□	再評価箇所



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）	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：千葉県千葉市美浜区真砂 至：千葉県浦安市舞浜	延長	21.3km																										
事業概要	<p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県のコスモポリタン圏の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長160kmの幹線道路であり、一般部と専用部を併設した構造となっている。</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う専用部に対し、地先交通と地域間交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長21.3kmの道路である。</p>																												
S45年度事業化	S44年度都市計画決定	S47年度用地着手	S45年度工事着手																										
全体事業費	約1,313億円	事業進捗率	78%	供用済延長	21.3km																								
計画交通量	36,800～88,400台/日																												
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">4.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>7.9</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	4.3		(残事業)	7.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>236/3,886億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（事業費：195/3,788億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（維持管理費：41/98億円）</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	236/3,886億円		（事業費：195/3,788億円）		（維持管理費：41/98億円）		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>1,861/16,785億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（走行時間短縮便益：1,597/16,146億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（走行費用減少便益：213/610億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（交通事故減少便益：51/28億円）</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,861/16,785億円		（走行時間短縮便益：1,597/16,146億円）		（走行費用減少便益：213/610億円）		（交通事故減少便益：51/28億円）		基準年	平成22年
B/C	(事業全体)	4.3																											
	(残事業)	7.9																											
総費用	(残事業)/(事業全体)																												
236/3,886億円																													
（事業費：195/3,788億円）																													
（維持管理費：41/98億円）																													
総便益	(残事業)/(事業全体)																												
1,861/16,785億円																													
（走行時間短縮便益：1,597/16,146億円）																													
（走行費用減少便益：213/610億円）																													
（交通事故減少便益：51/28億円）																													
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量：B/C=7.6～9.0（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=7.3～8.6（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=7.1～8.5（事業期間±20%）</p>																												
事業の効果等	<p>(1) 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の損失時間は、全国平均の約6倍と高く慢性的に渋滞している状況。 国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2) 安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の死傷事故率は、全国平均の約2倍の死傷事故が発生。 国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により事故の減少が見込まれる。 																												
関係する地方公共団体等の意見	<p>県知事の見解：一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、本路線の慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、湾岸地域の物流の円滑化、地域経済の活性化につながる重要な事業であることから、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の推進を図られたい。</p>																												
事業評価監視委員会の意見	<p>事業の継続を承認する。</p>																												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域という立地を活かし、大型商業施設や工場・物流施設が多く立地している。 当該区間の周辺は、物流施設や商業施設の開発が進み、交通需要が大幅に増大している。 																												
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>4種道路は平成2年度に全線供用。3種道路のうち千鳥町立体は平成18年度、高浜立体は平成19年度に完成し、残る塩浜立体、舞浜立体については調査設計推進中。</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>塩浜立体、舞浜立体及び船橋地区について、交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。</p>																												
施設の構造や工法の変更等	<p>塩浜立体、舞浜立体等の橋梁形式を箱桁橋から鈹桁橋に見直し、コスト縮減を図る。</p> <p>船橋地区の渋滞対策として交差点改良や車線数増加等の交通円滑化対策を実施していく。</p>																												
対応方針	事業継続																												
対応方針決定の理由	<p>以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。</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。
 ※ 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23年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・防災課
担当課長名:三浦 真紀

事業名	一般国道357号湾岸千葉地区改良 <small>わんがんちばちくかいりょう</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:千葉県千葉市美浜区真砂 至:千葉県千葉市中央区問屋町 <small>ちばけんちばしめはまきご ちばけんちばしちゅうおうくとんやちよう</small>		延長	5.6km		
事業概要	一般国道357号湾岸千葉地区改良は、千葉市内の主要な交差点を立体化することにより、千葉市中心部の交通混雑緩和と沿道環境改善を図ることを目的とした事業である。					
H15年度事業化	S44年度都市計画決定	用地完了	H17年度工事着手			
全体事業費	約277億円		事業進捗率	66%	供用済延長	4.6km
計画交通量	38,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 4.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 85/269億円 (事業費:80/265億円 維持管理費:4.5/4.5億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 373/373億円 (走行時間短縮便益:323/323億円 走行費用減少便益:26/26億円 交通事故減少便益:23/23億円)	基準年 平成22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:B/C=3.7~4.9(交通量±10%) 事業費:B/C=4.0~4.8(事業費±10%) 事業期間:B/C=4.2~4.5(事業期間±20%)					
事業の効果等	<p>(1)交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 湾岸千葉地区改良区間の損失時間は、全国平均の約17倍と高く慢性的に渋滞が発生。 当該区間の整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2)安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 湾岸千葉地区改良区間の死傷事故率は、全国平均の約1.4倍の死傷事故が発生。 当該区間の整備により、交通量の約7割が地下立体を通過することで事故の減少が期待できる。 <p>(3)湾岸千葉地区改良区間周辺における地先交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 湾岸千葉地区改良区間周辺の臨海地区は、商業・物流施設が集積し、地先道路は国道357号の渋滞を避ける抜け道となっている。 当該区間の整備により、国道357号に交通が転換し、地先交通が円滑化され、沿道環境の改善が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見	千葉市長の意見:国道357号は、本市の経済活動を支え、都市間の連携を強化するうえで重要な役割を持つ幹線道路であるが、1日5万~6万台の車両が通行しており、慢性的な渋滞が発生しているのが現状である。立体交差化により交差点部の渋滞を緩和し、さらに前後区間の交差点改良によって安全性の向上を図る当該事業は、市にとっても非常に効果の高い整備であることから、着実に事業の促進を図られたい。					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	-					
事業の進捗状況、残事業の内容等	道路改良、BOXトンネル等施工中					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	仮設工(軟弱地盤対策等)が想定以上に増工となり、大幅に工程が長期化したことにより7年遅延したが、本土工(函渠等)着手後は、事業実施にあたり計画的な事業執行を行っており、引き続き供用に向け事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等	支障物件と交差する箇所は、地盤改良体による土留めを予定していたが、詳細な調査・検討の結果、土留め矢板にて施工可能となり、事業費を約2億円縮減。					
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、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
事業概要図						

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (大栄～横芝)	事業区分	一般国道
起終点	自：千葉県成田市吉岡 至：千葉県山武市松尾町谷津	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
延長	18.5km		
事業概要			
<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。</p> <p>大栄～横芝間は、現在事業中である圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することとなり、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、成田国際空港周辺における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与するとともに、周辺交通混雑の緩和及び交通事故の軽減が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与する道路である。</p>			
H20年度事業化	H19年度都市計画決定	用地	未着手
全体事業費	約1,040億円	事業進捗率	3%
計画交通量	17,200～20,700台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 779/812億円 〔事業費：675/708億円 維持管理費：104/104億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,264/1,264億円 〔走行時間短縮便益：1,046/1,046億円 走行費用減少便益：129/129億円 交通事故減少便益：89/89億円〕
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=1.5～1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.8(事業期間±20%)		
事業の効果等			
(1) 高速ネットワークの形成			
<ul style="list-style-type: none"> 圏央道千葉県区間は、東関東道と交差し東京湾アクアラインに連絡し、千葉県内の高速道路ネットワークを形成。沿線にある成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第3位であり、成田空港の発着容量は今年から22万回/年に増え、将来は30万回/年に拡大する方針が決定。航空貨物需要が多い東京・横浜方面については、圏央道・アクアライン経由により貨物輸送の分散化・円滑化が図られ、国際競争力の強化も期待される。 			
(2) 交通混雑の緩和			
<ul style="list-style-type: none"> 当該地域は大規模な渋滞は少ないが、既存インターチェンジや市街地などで、渋滞箇所が見られ、国道409号、国道295号の一部で渋滞が激しい箇所が見られる。 圏央道（大栄～横芝）の整備により、圏央道周辺道路からの交通量の転換が図られる。 			
関係する地方公共団体等の意見			
千葉県知事からの意見			
圏央道は、本県の地域経済の活性化、観光立県の推進などに寄与する極めて重要な道路であり、県では圏央道の効果を県内各地へ広く波及させるためアクセス道路の整備を積極的に推進している。また、成田空港と各都市との連携を強化するためにも早期完成が強く求められている。さらに、沿線地域では開通を悲願としているので、事業の継続は必要と考える。については、開通目標が唯一宣言されていない大栄～横芝間については、ミッシングリンクの解消のため、開通目標を設定し、早期完成を図られたい。			
事業評価監視委員会の意見			
事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等			
成田国際空港のB滑走路北伸は平成21年10月22日より供用し、年間発着回数枠が2万便増加し22万便に。今後、年間30万回に拡大する方針が決定。これに伴い航空貨物量の増大も予想され、物流の効率化などが期待されている。			
事業の進捗状況、残事業の内容等			
平成20年1月に都市計画決定。平成20年度より測量調査に着手。事業推進に向け、関係機関との協議調整しつつ設計を推進。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等			
事業推進に向け、関係機関との協議調整しつつ設計を進める。			
道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業			

を促進させる。

施設の構造や工法の変更等

コスト削減に資する調達方法の採用や新技術の積極的活用など、コスト削減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (東金茂原道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)												
起終点	自：千葉県東金市丹尾 至：千葉県茂原市石神	延長	21.6km														
事業概要																	
<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。</p> <p>東金茂原道路は、現在事業中である圏央道（茂原～木更津）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道及び千葉東金道路と連絡することとなり、千葉県と東京都及び神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与するとともに、国道128号等が担っている幹線交通を当該区間が分担することにより、国道128号等の交通混雑の緩和及び交通事故の軽減が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与する道路である。</p>																	
H13年度事業化		H11年度都市計画決定		H16年度用地着手													
H16年度工事着手																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">全体事業費</td> <td style="width: 25%;">約1,168億円</td> <td style="width: 25%;">事業進捗率</td> <td style="width: 25%;">43%</td> <td style="width: 25%;">供用済延長</td> <td style="width: 25%;">-km</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td colspan="5">20,400～21,300台/日</td> </tr> </table>						全体事業費	約1,168億円	事業進捗率	43%	供用済延長	-km	計画交通量	20,400～21,300台/日				
全体事業費	約1,168億円	事業進捗率	43%	供用済延長	-km												
計画交通量	20,400～21,300台/日																
費用対効果分析結果		総費用		総便益													
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/事業全体</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.4</td> <td>651/1,125億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 2.4</td> <td> 事業費：489/963億円 維持管理費：162/162億円 </td> </tr> </table>		B/C	(残事業)/事業全体	(事業全体) 1.4	651/1,125億円	(残事業) 2.4	事業費：489/963億円 維持管理費：162/162億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 50%;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>1,540/1,540億円</td> <td>1,540/1,540億円</td> </tr> <tr> <td> 走行時間短縮便益：1,260/1,260億円 走行費用減少便益：172/172億円 交通事故減少便益：108/108億円 </td> <td></td> </tr> </table>		(残事業)/事業全体	(事業全体)	1,540/1,540億円	1,540/1,540億円	走行時間短縮便益：1,260/1,260億円 走行費用減少便益：172/172億円 交通事故減少便益：108/108億円		基準年 平成22年	
B/C	(残事業)/事業全体																
(事業全体) 1.4	651/1,125億円																
(残事業) 2.4	事業費：489/963億円 維持管理費：162/162億円																
(残事業)/事業全体	(事業全体)																
1,540/1,540億円	1,540/1,540億円																
走行時間短縮便益：1,260/1,260億円 走行費用減少便益：172/172億円 交通事故減少便益：108/108億円																	
感度分析の結果																	
残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=2.2～2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2～2.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.8(事業期間±20%)																	
事業の効果等																	
(1) 高速ネットワークの形成 ・圏央道千葉県区間は、東関東道と交差し東京湾アクアラインに連絡し、千葉県内の高速道路ネットワークを形成。沿線にある成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第3位であり、成田空港の発着容量は今年から22万回/年に増え、将来は30万回/年に拡大する方針が決定。航空貨物需要が多い東京・横浜方面については、圏央道・アクアライン経路により貨物輸送の分散化・円滑化が図られ、国際競争力の強化も期待される。																	
(2) 交通混雑の緩和 ・並行区間である国道128号の交通渋滞は全国平均の約3倍。圏央道の整備により渋滞の緩和が図られる。																	
(3) 安全安心な通行の確保 ・並行区間である国道128号の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる区間が多数存在。圏央道の整備により交通の円滑化図られ事故の減少が期待される。																	
関係する地方公共団体等の意見																	
千葉県知事からの意見： 圏央道は、本県の地域経済の活性化、観光立県の推進などに寄与する極めて重要な道路であり、県では圏央道の効果を県内各地へ広く波及させるためアクセス道路の整備を積極的に推進している。さらに、沿線地域では開通を悲願としているので、事業の継続は必要と考える。ついては、開通目標に基づいた事業の推進を図られたい。																	
千葉市長からの意見： 首都圏中央連絡自動車道は、首都圏における道路交通の円滑化、環境改善、沿線都市間の連携強化、防災対策等としての機能などの重要な役割を担っており、また、本事業の当該区間は、房総地域の幹線道路として、地域の発展に大きく貢献すると考えられることから、開通目標年度に完成するよう確実な整備を図られたい。																	
事業評価監視委員会の意見																	
・事業の継続を承認する。																	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																	
圏央道（木更津東IC～木更津JCT間）開通（平成19年3月供用）																	

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は約99%であり、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。
工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成24年度の暫定2車線供用予定。道路の整備効果の早期発現を図り、その後、全線4車線完成に向け事業を促進させる。

施設の構造や工法の変更等

早期供用を図るべく2車線を先行整備し、その後完成4車線化を進める方法に変更。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道15号蒲田駅周辺整備	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：東京都大田区南蒲田1丁目 至：東京都大田区東六郷1丁目			延長	0.98km
事業概要 本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除去と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、空港アクセス機能の強化及び京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進等を目的とする事業である。				
H13年度事業化	S21年度都市計画決定 (H13年度都市計画変更)	H13年度用地着手	H16年度工事着手	
全体事業費	約275億円	事業進捗率	94%	供用済延長
計画交通量	47,700~52,600台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 19/301億円 事業費：16/298億円 維持管理費：3.0/3.0億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 420/420億円 走行時間短縮便益：400/400億円 走行費用減少便益：18/18億円 交通事故減少便益：2.4/2.4億円
	(残事業)	22.2		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=19.8~24.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=20.5~24.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=21.5~22.8（事業期間±20%）				
事業の効果等 (1)京浜急行連続立体交差事業と連携した本事業の整備により、慢性的な渋滞の緩和が見込まれ、時間信頼性が向上する。また、走行速度の向上に伴い、排出ガス等が減少し、環境の改善が見込まれる。 (2)本事業区間の死傷事故率は全国平均の約4.5倍である。特に南蒲田交差点の死傷事故率は全国平均を大きく上回っている（全国平均の約9.3倍）。交差点の立体化により、交通事故の削減が見込まれる。 (3)京急蒲田駅駅前広場の整備など複数のまちづくりプロジェクトと連携しながら推進することにより、京急蒲田駅周辺の利用を高度化。1日約5万人の駅利用者の利便性が向上。 歩道部では、自転車と歩行者の分離により、歩行者の快適性が向上する。また、京急蒲田駅付近では、歩道橋の設置により、歩行者の横断時間の短縮が見込まれる。 (4)蒲田消防署からの現場到着及び救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 国道15号は、東京と神奈川を結ぶ重要な路線である。本区間の整備により、環状8号線と立体交差され南蒲田交差点の交通渋滞が緩和される。また、本区間では京浜急行本線・空港線の連続立体交差事業による踏切除却も実施しており、蒲田地区の総合的な渋滞緩和、沿道環境の改善が図られるとともに、羽田空港へのアクセスが向上することから、必要な予算を確保し、早期完成を図りたい。				
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 京浜急行本線・空港線の立体交差事業に合わせ、京急蒲田駅周辺まちづくり事業など複数のプロジェクトが進行している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成16年度から工事に着手。当初予定していなかった地盤改良を平成19~22年度に実施。平成22年度から上下線の分離を行い、立体交差部の擁壁工事を施工中。				
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24年度予定の京浜急行本線・空港線の全線高架化に合わせた供用開始を目指し、事業を推進する。				
施設の構造や工法の変更等 地元との協議に基づくUターン路の追加、現地調査に基づく地盤改良・土壌汚染物質の撤去・処分費の追加、用地費・移転補償費の変更等により、事業費が増加。交差点切り回しの工夫により常設作業帯を確保したことにより夜間作業でなく、昼間作業となることによりコストを縮減				
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、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図

凡 例	
——	供 用 中
-----	事 業 中
□	再評価箇所



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道16号 <small>ほどがや</small> 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																									
起終点	自： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間 至： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間	延長	2.1km																											
事業概要																														
<p>一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。</p>																														
H14年度事業化	S43年度都市計画決定 H13年度都市計画変更	H14年度用地着手	H15年度工事着手																											
全体事業費	約517億円	事業進捗率	80%	供用済延長	—																									
計画交通量	46,700台/日																													
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">2.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>13.1</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">89/533億円</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(残事業)/(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>86/529億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>3.5/3.5億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">2.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>13.1</td> </tr> </table>	B/C	2.2	(事業全体)		(残事業)	13.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">89/533億円</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(残事業)/(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>86/529億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>3.5/3.5億円</td> </tr> </table>	総費用	89/533億円	(残事業)/(事業全体)		(事業費)	86/529億円	(維持管理費)	3.5/3.5億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益</td> <td style="width: 50%;">1,169/1,169億円</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(残事業)/(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>955/955億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td>128/128億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td>87/87億円</td> </tr> </table>	総便益	1,169/1,169億円	(残事業)/(事業全体)		(走行時間短縮便益)	955/955億円	(走行費用減少便益)	128/128億円	(交通事故減少便益)	87/87億円	基準年	平成22年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">2.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>13.1</td> </tr> </table>	B/C	2.2	(事業全体)		(残事業)	13.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">89/533億円</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(残事業)/(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>86/529億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>3.5/3.5億円</td> </tr> </table>	総費用	89/533億円	(残事業)/(事業全体)		(事業費)	86/529億円	(維持管理費)	3.5/3.5億円															
B/C	2.2																													
(事業全体)																														
(残事業)	13.1																													
総費用	89/533億円																													
(残事業)/(事業全体)																														
(事業費)	86/529億円																													
(維持管理費)	3.5/3.5億円																													
総便益	1,169/1,169億円																													
(残事業)/(事業全体)																														
(走行時間短縮便益)	955/955億円																													
(走行費用減少便益)	128/128億円																													
(交通事故減少便益)	87/87億円																													
感度分析の結果																														
<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量：B/C=11.8~14.4（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=12.0~14.5（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=12.6~13.1（事業期間±20%）</p>																														
事業の効果等																														
<p>(1) 国道16号「東名入口交差点」は主要渋滞ポイントであり、慢性的な渋滞が発生している。「東名入口交差点」付近の渋滞が原因となり、東名高速にまで渋滞を及ぼしている状況。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号だけでなく東名高速の渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>(2) 東名入口交差点の死傷事故率は283.9件/億台・kmであり、全国平均の約3倍となっている。死傷事故率の内訳は交差点を中心とした追突事故が約8割発生している。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号の渋滞緩和による交通事故の削減が見込まれる。</p> <p>(3) 町田市の生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっていると考えられ、町田市の人対車両の事故件数は他都市と比べて多い。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号の渋滞が緩和されることで、生活道路への迂回交通が減少するだけでなく、生活道路の安全性の向上が見込まれる。</p> <p>(4) 国道16号沿線には大規模物流施設が立地し、機械系製造業が立地する東京多摩部と横浜港を有する横浜市との物流流動も多い。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、東京多摩部や横浜港、東名高速へのアクセス性も向上し、物流効率化が見込まれる。</p> <p>(5) 環境施設帯の設置や低騒音舗装（排水性舗装）により、大気や騒音、振動の軽減が図られる。</p>																														
関係する地方公共団体等の意見																														
<p>首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。</p> <p>国道16号は、首都圏の都市間連携を強化するうえで重要な路線であるが、交通渋滞が慢性化している。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、東名入口付近などにおける交通渋滞が緩和されるとともに、沿道環境の改善も図られることから、必要な予算を確保し、早期完成を図りたい。</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																														
東京都町田市や神奈川県横浜市の人口は増加傾向。国道16号沿線には大規模物流施設が立地。																														
事業の進捗状況、残事業の内容等																														
平成14年度から用地着手。平成15年度から下部工工事に着手、平成18年度から上部工工事に着手。平成23年度は、用地取得や橋梁工事を推進。																														
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等																														
用地の取得は約95%完了している。引き続き、完成供用に向けた事業促進を図る。																														

施設の構造や工法の変更等

用地補償費の精査や既設橋梁拡幅及び耐震補強工事の追加、上部工架設工法・橋梁構造の変更により事業費が増加。

対応方針

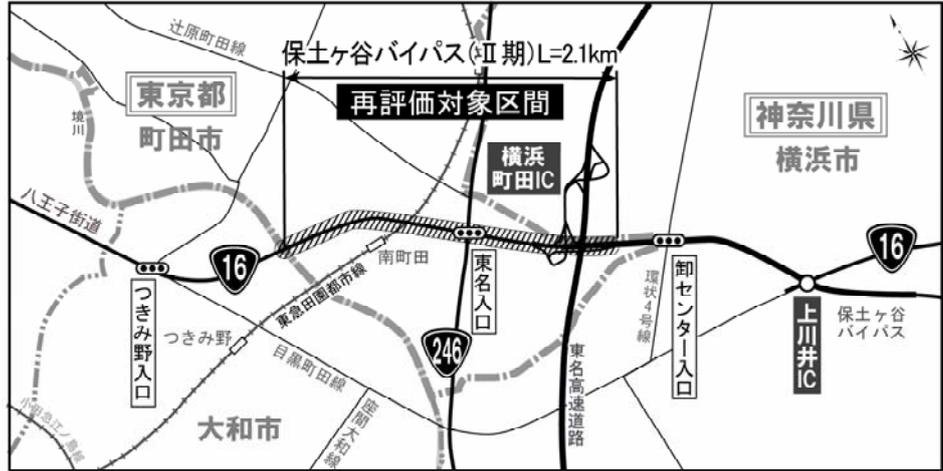
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡例	
	供用中
	事業中
	再評価対象区間



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

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：東京都江戸川区臨海町 <small>とうきょうとえどがわくりんかいちよう</small> 至：東京都大田区羽田空港 <small>とうきょうとおおたくはねたうこう</small>	延長：21.1km	
事業概要 東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県 <small>の</small> 海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長約160kmの道路である。 本事業は、東京湾岸道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図ることを目的としている。		
S43年度事業化	S44年度都市計画決定 （S53年度都市計画変更）	S46年度用地着手 S46年度工事着手
全体事業費：約3,433億円	事業進捗率：47%	供用済延長：1.8km
計画交通量：27,100～95,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.6 (残事業) 4.2	総費用：(残事業)/(事業全体) 1,086/5,227億円 事業費：1,056/5,194億円 維持管理費：31/34億円
		総便益：(残事業)/(事業全体) 4,601/8,360億円 走行時間短縮便益：4,329/7,781億円 走行費用減少便益：169/413億円 交通事故減少便益：104/166億円
基準年：平成22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：B/C= 4.7～6.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.9～4.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.7～6.6（事業期間 ±20%）		
事業の効果等 (1) 東京湾臨海部では、様々な地域開発が進行中であり、国道357号の整備により、これらの地域開発や道路、空港、港湾等の連携による交通・物流ネットワークの構築が推進され、国際競争力の強化が図られる。 (2) 国道357号の3種道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 (3) 国道357号の死傷事故率の内訳は交差点での追突事故が約6割であり、国道357号の3種道路の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。 (4) 東京都、川崎市、横浜市がとりまとめた「京浜港湾共同ビジョン」において、国道357号は京浜港の一体化に必要な路線として位置づけられている。 (5) 都内唯一の未整備区間である東京港トンネルの整備により、羽田空港と都心、千葉・成田空港方面へのアクセス性が大きく向上。また、深夜・早朝時間帯の自動車でのアクセス経路として国道357号は重要な路線。 (6) 平成22年7月には東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である、東京臨海広域防災公園が有明に開園し、首都圏の大規模災害時における防災拠点へのアクセス確保が必要であり、東京港トンネルを含めた国道357号の整備により、防災拠点へのアクセス性が大きく向上。 (7) 東京大気汚染訴訟の和解条項に東京港トンネルの整備等が位置付けられている。		
関係する地方公共団体等の意見 首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 とりわけ国道357号は、東京臨海部の骨格をなす幹線道路であり、交通混雑の緩和、空港や港湾地域の物流拠点とのアクセス向上など、その整備効果は広く東京圏に及ぶものであるため、事業の継続は、当然と考える。 今後、完成予定を明らかにした上で計画的に整備を図り、早期完成を図られたい。特に、東京港トンネル部については、早期完成を図られたい。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 羽田空港再拡張、京浜港が「国際戦略コンテナ港湾」に選定、東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成19年度から大井環七立体、新木場立体事業が推進中。平成22年度から、東京港トンネル本体が工事着手。		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 引き続き、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 首都高速との合流方法の変更による立体部の橋梁延長の見直しなどにより事業費が増加。

対応方針 事業継続

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

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 箇 所



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

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道1号原宿交差点改良 <small>ほらじゆくこうさてんかいりょう</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：神奈川県横浜市戸塚区原宿 至：神奈川県横浜市戸塚区原宿		延長：0.83km	
事業概要：原宿交差点改良は、国道1号と環状4号との交差点を立体化し、国道1号の通過交通と環状4号との出入り交通を分離することによって、慢性的な交通渋滞の解消、交通安全性の向上、横浜以東と藤沢・湘南以西のアクセス強化、沿道環境の改善を目的とした事業である。			
S62年度事業化	S21年度都市計画決定 (S46, S62年度変更)	H3年度用地取得着手	H18年度工事着手
全体事業費	約156億円	事業進捗率	95%
計画交通量	53,300~67,600台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.6 (残事業) -	総費用 (残事業/事業全体) 6.3/186億円 (事業費：6.3/180億円) 維持管理費：- /5.3億円	総便益 (残事業/事業全体) - /663億円 走行時間短縮便益：- /499億円 走行費用減少便益：- /127億円 交通事故減少便益：- /37億円
感度分析の結果	基準年：平成22年		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和：原宿交差点周辺は、交通の集中により県内ワースト1の渋滞区間で、全国平均の約30倍以上の渋滞が発生しており、交差点の立体化により渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保：原宿交差点を中心に藤沢方面で全国平均の約4.7倍の事故が発生しており、特に渋滞を要因とする事故が多く、交差点の立体化による改善が期待される。			
関係する地方公共団体等の意見 ・横浜市長の意見：本事業については、平成21年4月の東京方面（上り線）暫定供用開始に伴い、渋滞損失時間が大幅に減少し、整備効果が出ております。平成22年12月の全線開通に向け事業の推進を期待しておりますので、引き続き残事業の早期完了をお願いいたします。（平成22年9月）			
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 高速横浜環状南線・横浜湘南道路・さがみ縦貫道路で事業が進められている。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年12月12日、上下線トンネル立体化完成。今後は、側道整備（歩道拡幅）を進める。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地買収が難航し長期化したものの、平成18年4月に立体部の用地取得完了後は、計画的に事業を推進。残る側道整備（歩道拡幅等）は、計画的な事業執行が可能。			
施設の構造や工法の変更等 トンネル部掘削に新技術（ハーモニカ工法）を採用し、事業費を約32億円縮減。			
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、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。			
事業概要図			

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道246号厚木秦野道路 <small>あつぎはだのどうろ</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	厚木区間	自：神奈川県厚木市中依知 至：神奈川県厚木市飯山	延長	厚木区間	3.6km	
	伊勢原区間	自：神奈川県伊勢原市西富岡 至：神奈川県伊勢原市善波		伊勢原区間	4.8km	
事業概要 一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。厚木秦野道路は、第一東海自動車道（東名高速道路）・第二東海自動車道・さがみ縦貫道路を相互に連絡する広域ネットワークの形成を目的とした延長29.1kmのバイパス事業である。このうち、厚木区間・伊勢原区間では、並行する国道246号の慢性的な渋滞緩和、安全性向上を図るため延長約8.4kmを事業中である。						
厚木区間		：H13年度事業化		H8年度都市計画決定		H11年度用地着手
伊勢原区間		：H10年度事業化				H13年度工事着手
全体事業費	約586億円		事業進捗率	33%		供用済延長
						0km
計画交通量	6,100～7,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成22年度
	(事業全体)	1.6	(残事業)/ 事業全体 273/489億円	(残事業)/ 事業全体 772/772億円		
	(残事業)	2.8	(事業費： 維持管理費：)	(走行時間短縮便益： 走行費用減少便益： 交通事故減少便益：)		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=2.1～3.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.9（事業期間±20%）						
事業の効果等 (1)交通混雑の緩和：並行する国道246号厚木市～伊勢原市街地では、全国平均の約11倍の渋滞が発生しており、厚木秦野道路の整備により国道246号の交通が転換し、交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2)安全安心な通行の確保：並行する国道246号厚木市～伊勢原市街地では全国平均の約6倍の事故が発生しており、厚木秦野道路の整備により渋滞が緩和し、交通事故の減少が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 ・神奈川県知事の意見：一般国道246号厚木秦野道路は、国道246号の慢性的な渋滞を緩和するとともに、東名高速道路や新東名高速道路、さがみ縦貫道路と一体となって、広域的な利便性の向上や地域の活性化などに寄与する大変重要な路線である。また、地元自治体からの整備促進要望も大変強く、引き続き、早期完成を目指して、本事業を強力に推進するとともに、未事業化区間についても、早期の事業化を図りたい。						
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 第二東海自動車道、さがみ縦貫道路の整備が進められており、平成21年度には、さがみ縦貫道路（海老名JCT～海老名IC間）の供用がなされ、インベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開中である。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 第二東海自動車道（伊勢原北IC）へのインターアクセス効果が高い区間及びさがみ縦貫道路（圏央厚木IC・JCT）のインターチェンジ整備区間を重点的に用地取得を実施中。引き続き、全線供用に向けて事業を進める。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地取得は約47%完了。引き続き第二東海自動車道の供用時期に併せて事業を進めるとともに、供用形態を含め地元協議を進めて効率的な事業推進を図る。						
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、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏					

まると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

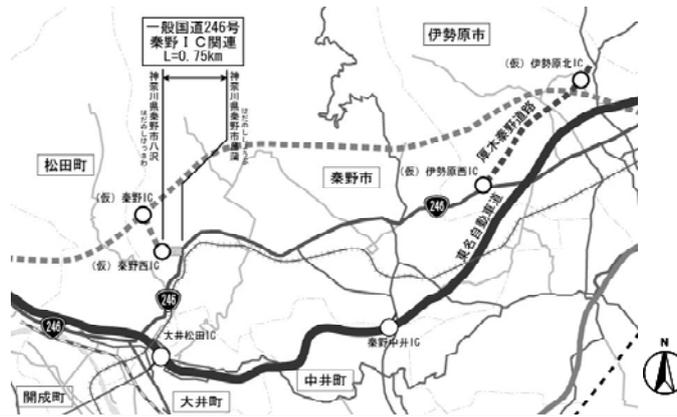
再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道246号 ^{はだの} 秦野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： ^{かながわけんはだのしはっさわ} 神奈川県秦野市八沢 至： ^{かながわけんはだのししやうぶ} 神奈川県秦野市菖蒲	延長	0.75km		
事業概要 秦野IC関連は、第二東海自動車道へのインターチェンジ接続を目的とした延長約0.8kmの道路事業である。秦野IC関連が整備されることにより、秦野市域の国道246号周辺から第二東海自動車道へのアクセスが確保され、また、第二東海自動車道、さがみ縦貫道路、厚木秦野道路との広域的に形成された自動車専用道路ネットワークと接続されることによって、これらの地域の経済・文化・産業の発展に寄与する。					
H13年度事業化		H8年度都市計画決定		用地（未着手）	
工事（未着手）					
全体事業費	約51億円	事業進捗率	3%	供用済延長	0km
計画交通量	4,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	(残事業)	事業費		基準年	
	3.6	36/38億円		平成22年	
	3.8	事業費：33/35億円 維持管理費：2.8/2.8億円		走行時間短縮便益：94/94億円 走行費用減少便益：26/26億円 交通事故減少便益：14/14億円	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 3.2~4.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.5~4.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.5~3.9（事業期間±20%）					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和：国道246号秦野市内では全国平均の約8倍の渋滞が発生しており、秦野IC関連の整備により、通過交通が新東名に転換され国道246号の渋滞緩和が見込まれる。 (2) 日常活動圏中心都市へのアクセス性が向上：秦野市から厚木市、伊勢原市への移動時間が約19分短縮される。					
関係する地方公共団体等の意見 ・神奈川県知事の意見：国道246号の秦野インターチェンジ関連事業は、県土の骨格を形成する新東名高速道路と国道246号を接続する大変重要な事業であり、交通の円滑化や利便性の向上、地域の発展、経済の活性化などに寄与するため本事業を強力に推進されたい。					
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 第二東海自動車道の整備が進められており、インベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開中である。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度より用地幅杭設置に着手。引き続き、第二東海自動車道の事業進捗に併せて、平成32年度供用を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 第二東海自動車道の事業進捗に併せて同時供用を目指す。					
施設の構造や工法の変更等 -					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 箇 所



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

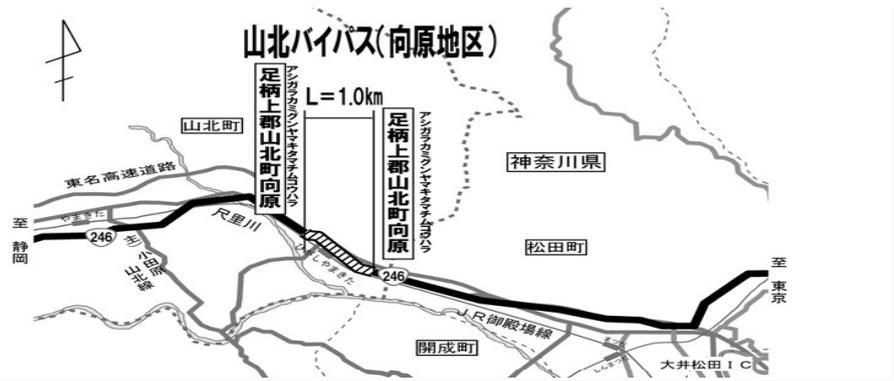
再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道246号山北 ^{やまきた} 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	神奈川 ^{あしがらかみくみやまきたまちむこうはら} 県足柄上郡山北町向原地先			延長	1.0km
事業概要	一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。山北バイパスは、線形不良区間及び狭小幅員区間の解消を目的とした延長1.0kmのバイパス事業である。				
S61年度事業化	H7年度用地着手		H8年度工事着手		
全体事業費	約51億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	0km
計画交通量	15,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 6.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 9.8/ 64億円 (事業費：3.7/ 58億円 維持管理費：6.1/ 6.1億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 68/ 68億円 (走行時間短縮便益：52/ 52億円 走行経費減少便益：7.2/ 7.2億円 交通事故減少便益：8.1/ 8.1億円)	基準年	平成22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：B/C=6.1~7.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.7~7.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.8~6.9（事業期間±20%）				
事業の効果等	(1) 歩道整備による安全性の確保：並行する国道246号には歩道未整備区間が存在し、歩行者の通行に支障をきたしており、山北バイパスの整備により、歩道が確保され安全性が確保される。 (2) 休日交通の考慮：並行する国道246号の周辺地域には観光地が存在するため、休日は平日に比べ交通量が多い。山北バイパスの整備により、利便性が向上し観光ルートとしての信頼性向上に貢献する。 (3) 災害等による通行止めの考慮：山北バイパスの整備により、災害時等により東名高速道路が通行止めになった場合、迂回する交通の損失の緩和に貢献する。 (4) 歩行者の移動サービス向上：歩行者は周りの人を気にせず、自由に歩行することが可能となる。 (5) 地域分断の軽減：現道の交通がバイパスへ転換することにより、現道を横断する歩行者の時間ロスが軽減される。 (6) 救急医療活動のアクセス向上：向原地区及び東海大学病院への救急車のアクセス時間短縮により、救命率が向上する。				
関係する地方公共団体等の意見	・神奈川県知事の意見：一般国道246号の向原地区は、交通混雑が著しく生活活動や経済活動に支障をきたしているとともに、線形不良や幅員狭小による走行性の低下や歩道の未整備による交通安全上の課題などがある。山北バイパス（向原地区）は、これらの課題を解決するとともに、東名高速道路通行止時の迂回機能の向上にも資する大変重要な路線であり、引き続き本事業を強力に推進されたい。				
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	ー				
事業の進捗状況、残事業の内容等	向原地区の用地取得率は約100%（残りはJRのみで、計画的に用地取得可能）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	向原地区の用地取得率は約100%であり、残る工事は橋梁と本線盛土及び舗装が残っているが、計画的に進めることが可能。				
施設の構造や工法の変更等	道路構造の変更（幅員22.25m→13.0m）及び構造物の見直し（L型擁壁→法面処理）並びに騒音対策の再検討（遮音壁設置位置の見直し）等により事業費を約4.1億円縮減。				
対応方針	事業を継続				
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。				

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再評価箇所
	うち供用中



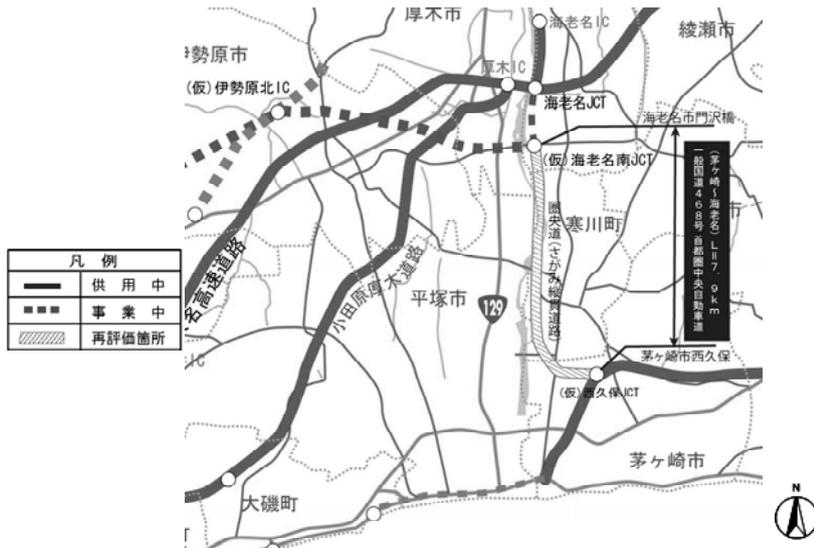
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (茅ヶ崎～海老名)	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：神奈川県茅ヶ崎市西久保 至：神奈川県海老名市門沢橋	延長 7.9km	
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。茅ヶ崎～海老名区間は、その一部を形成する延長7.9kmの自動車専用道路である。		
S63年度事業化 H6年度都市計画決定 H6年度用地着手 H8年度工事着手		
全体事業費 約2,300億円 事業進捗率 76% 供用済延長 0km		
計画交通量 48,100～54,700台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 7.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 637/2,755億円 (事業費：486/2,603億円) (維持管理費：151/151億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,973/4,973億円 (走行時間短縮便益：3,858/3,858億円) (走行費用減少便益：701/701億円) (交通事故減少便益：414/414億円)
基準年 平成22年度		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=7.3～8.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=7.2～8.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.5～8.0（事業期間±20%）		
事業の効果等 (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ため、広域的な道路ネットワークが形成される。 (2)交通混雑の緩和：並行する国道129号では全国平均の約9倍の渋滞が発生しており、圏央道（さがみ縦貫道路）が整備されることにより、国道129号の渋滞の緩和が見込まれる。 (3)安全安心な通行の確保：並行する国道129号の戸田交差点付近では全国平均の約6倍の事故が発生しており、死傷事故率の低い自動車専用道路の圏央道に国道129号や周辺道路の交通が転換することで、交通事故の減少が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 ・神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎～海老名：さがみ縦貫道路）は、新東名高速道路や横浜湘南道路等と一体となって自動車専用道路ネットワークを形成し、県土構造の骨格を担う大変重要な路線である。さがみ縦貫道路の整備によって、国道129号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通利便性が飛躍的に向上し、沿線には既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きい。については、平成24年度の完成目標に遅れることなく、引き続き、本事業を強力で推進されたい。		
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 周辺の横浜市や厚木市、相模原市が業務核都市に指定され、またインベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開されており機能集積が進んでいる。第二東海自動車道の施行命令が出され現在事業推進中であり、さがみ縦貫道路では平成21年度に海老名JCT～海老名IC間が供用している。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得は約99%完了し全面的に工事を実施中。引き続き、供用に向けて事業を進める。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 土地収用法に基づく用地取得を計画的に進めており、引き続き、供用に向けて事業を進める。		
施設の構造や工法の変更等 他の公共交通への安全対策、関係機関協議に基づく設計計画の見直し、現地調査結果に基づく構造・施工の変更により事業費が約270億円増加。引き続き、コスト縮減の検討を進める。		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。		

事業概要図



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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

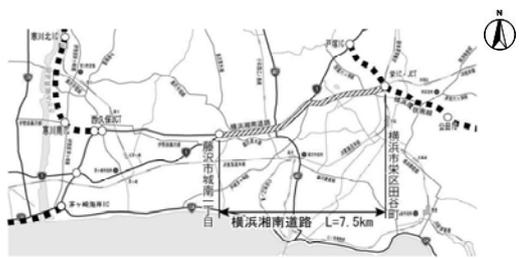
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (横浜湘南道路)		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：神奈川県横浜市栄区田谷町 至：神奈川県藤沢市城南1丁目				延長	7.5km
事業概要	首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。					
H13年度事業化	H12年度都市計画決定	H14年度用地着手	H17年度工事着手			
全体事業費	約2,140億円	事業進捗率	11%	供用済延長	0km	
計画交通量	57,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 2.4	総費用 (残事業/事業全体) 1,437/1,706億円 事業費：1,365/1,635億円 維持管理費：72/72億円	総便益 (残事業/事業全体) 3,500/3,500億円 走行時間短縮便益：2,866/2,866億円 走行費用減少便益：400/400億円 交通事故減少便益：234/234億円	基準年 平成22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：B/C=1.9～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間±20%）					
事業の効果等	<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ため、広域的な道路ネットワークが形成される。</p> <p>(2) 交通混雑の緩和：並行する国道1号では全国平均の約17倍の渋滞が発生しており、横浜湘南道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>(3) 安全安心な通行の確保：並行する国道1号の城南交差点では全国平均の約5倍の事故が発生しており、高規格幹線道路である横浜湘南道路の整備により交通が転換し、交通事故の減少が期待できる。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）は、さがみ縦貫道路や高速横浜環状南線等と一体となって自動車専用道路ネットワークを形成し、県土構造の骨格を担う大変重要な路線である。横浜湘南道路の整備によって、国道1号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通利便性が飛躍的に向上し、沿道には既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きい。については、平成27年度の完成目標に遅れることなく、引き続き、本事業を協力を推進されたい。</p> <p>・横浜市長の意見：「京浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上に向け、圏央道の一部である横浜環状南線と合せて、横浜湘南道路の整備推進が必要不可欠です。さがみ縦貫道路に遅れることなく、一体的に効果を発揮させるため、引き続き残事業の早期完了をお願いいたします。</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	周辺地域では、平成22年8月に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）が国際コンテナ戦略港湾に選定され、同年10月には羽田空港の再拡張事業が完成している。道路では首都高速湾岸線が平成13年に全線供用、現在は横浜環状北線が事業中、横浜環状北西線が都市計画に向けた手続きが進められている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・用地取得率は約47%完了。</p> <p>・藤沢側トンネルは、用地取得状況を見極めつつトンネル本体工事に着手していく。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き、地権者等との話し合いを継続しながら計画的に用地取得を進める。					
施設の構造や工法の変更等	鎌倉側トンネルについて、当初NATM工法にて計画されていたが、周辺地盤に与える影響を少なくするため、シールド工法の適用についてコスト縮減を鑑みつつ検討を進める。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会に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

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 箇 所



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	にほんかいえんがんとほくじどうしやどう あらかわ あさひ 日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）	事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県村上市南新保 至：新潟県村上市猿沢	延長	20.4 km		
事業概要	日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）は、高規格幹線道路網の形成による地域間のアクセス時間短縮による「物流活性化」「観光圏益の拡大」などを目的とした延長20.4kmの2車線の道路新設事業である。				
H 10 年度事業化	H 3, 8 年度都市計画決定	H 12 年度用地着手	H 13 年度工事着手		
全体事業費	759 億円	事業進捗率	99 %	供用済延長	20.4km(2車線)
計画交通量	7,600～18,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) - / 903 億円 事業費：- / 798 億円 維持管理費：- / 104 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) - / 1,025億円 走行時間短縮便益：- / 706億円 走行経費減少便益：- / 184億円 交通事故減少便益：- / 135億円	基準年	平成22年
感度分析の結果	-				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ①高速バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの所要時間の短縮 ②特定重要港湾新潟港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・村上市や東北方面から特定重要港湾新潟東港へのアクセス向上 ③地場製品の流通における効率化 <ul style="list-style-type: none"> ・地場製品の輸送における定時性確保や物流の効率化 ④通勤・買い物等の日常生活の移動利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤時間や商業施設へのアクセス時間の短縮 ⑤主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・アクセス向上による交流人口の拡大と地域の活性化 ⑥三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上 ⑦緊急輸送道路のリダンダンシー確保 <ul style="list-style-type: none"> ・国道7号通行止め時の通行確保 ⑧冬期における円滑な交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・冬期間における走行性の向上 				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）は、日本海側を縦貫する高速道路ネットワークとして上不可欠な路線であり、沿線地域の開発、広域経済圏の形成や広域的な交流・連携に寄与のする他、災害時における代替え路線として、また、救命救急施設への搬送時間の短縮など地域にとって、絶対に必要な「命の道」として新潟・山形両県の他、村上市等沿線市町村より早期整備の要望を受けている。				
県知事の意見	・地域住民の安全・安心の確保のため、事業継続は必要である。				
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22年3月 荒川胎内IC～神林岩船港IC(L=7.1km) 供用				
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業の進捗状況：平成22年度末で事業費753億円、進捗率99%、そのうち用地費は141億円で進捗率100%。 残事業の内容：継続調査の必要な環境影響調査を行う。				
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22年度 神林岩船港IC～朝日まほろばIC(L=13.3km) 供用予定	
施設の構造や工法の変更等	特になし
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び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	<p>The map illustrates the project route from Shinrinwa Ship Port IC to Asahi Mahoroba IC, a 13.3 km section of the Tohoku Coastal Expressway. It shows the surrounding region, including the cities of Niigata and Niigata City, and the Sea of Japan. Key data points include: <ul style="list-style-type: none"> Project length: L=13.3km Annual traffic volume: 10,000 vehicles/day Regional traffic volume: 14,100 vehicles/day Regional traffic volume: 5,940 vehicles/day Regional traffic volume: 35,700 vehicles/day Regional traffic volume: 2,200 vehicles/day Regional traffic volume: 18,400 vehicles/day Regional traffic volume: 13,900 vehicles/day Regional traffic volume: 12,400 vehicles/day Regional traffic volume: 18,400 vehicles/day </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。
 ※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道7号 <small>しばたかくふく</small> 新発田拡幅	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：新潟県新発田市奥山新保 至：新潟県新発田市三日市	延長 5.8 km																								
事業概要 国道7号新発田拡幅は、「交通渋滞の緩和」「地域振興・活性化」などを目的とした延長5.8kmの4車線の現道拡幅事業である。																									
H3年度事業化		H2年度都市計画決定																							
H6年度用地着手		H12年度工事着手																							
全体事業費	340億円	事業進捗率																							
		31%																							
		供用済延長																							
		0.9km(完成4車線)																							
計画交通量																									
22,000～35,000台/日																									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">168 / 296 億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">290 / 342 億円</td> <td style="text-align: center;">平成22年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.7</td> <td style="text-align: center;">事業費：151 / 276 億円</td> <td style="text-align: center;">維持管理費：17 / 19 億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：269 / 317 億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：14 / 17 億円)</td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：6.9 / 8.2 億円)</td> </tr> </table>	B/C		総費用		総便益		基準年	(事業全体)	1.2	(残事業)/(事業全体)	168 / 296 億円	(残事業)/(事業全体)	290 / 342 億円	平成22年	(残事業)	1.7	事業費：151 / 276 億円	維持管理費：17 / 19 億円	(走行時間短縮便益：269 / 317 億円)	(走行経費減少便益：14 / 17 億円)	(交通事故減少便益：6.9 / 8.2 億円)	総費用 (残事業)/(事業全体) 168 / 296 億円 事業費：151 / 276 億円 維持管理費：17 / 19 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 290 / 342 億円 (走行時間短縮便益：269 / 317 億円) (走行経費減少便益：14 / 17 億円) (交通事故減少便益：6.9 / 8.2 億円)	基準年 平成22年
B/C		総費用		総便益		基準年																			
(事業全体)	1.2	(残事業)/(事業全体)	168 / 296 億円	(残事業)/(事業全体)	290 / 342 億円	平成22年																			
(残事業)	1.7	事業費：151 / 276 億円	維持管理費：17 / 19 億円	(走行時間短縮便益：269 / 317 億円)	(走行経費減少便益：14 / 17 億円)	(交通事故減少便益：6.9 / 8.2 億円)																			
感度分析の結果																									
残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.8（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=1.9（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=1.7（事業期間+20%） B/C=1.8（事業期間-20%）																									
事業の効果等																									
①まちづくりを支援 ・城下町新発田市の環状道路の機能を強化し、中心部の歴史的街並を活かしたまちづくりを支援 ②三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上 ③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 ④災害復旧活動の支援 ・自衛隊新発田駐屯地から高速道路へのアクセス時間の短縮 ⑤通勤支援 ・渋滞が緩和され新発田市関連の自動車通勤時間が短縮 ⑥緊急輸送道路の信頼性確保 ・老朽橋の架替により緊急輸送道路の機能確保																									
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7号新発田拡幅は、日本海側の広域幹線道路となっている他、新発田市中心市街地の環状道路としての役割を担っており、市街地の渋滞緩和、地域産業の活性化への寄与の他、広域的幹線ネットワークとしての機能強化、アクセス向上によるまちづくりの支援、救急搬送による救命率の向上など、期待される効果が大きく、新発田市から事業の早期整備の要望を受けている。																									
県知事の意見																									
・地域住民の安全・安心の確保や沿線地域の振興のため、事業継続の必要性は認める。 ・ただし、現在実施中の日東道無料化社会実験の結果を見据え、今後、高速料金体系の変更が伴う場合は、事業計画の見直し等の検討が必要と考える。																									
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																									
国道7号と並行する日本海東北自動車道(新潟中央IC～荒川胎内IC)において、高速道路無料化社会実験を実施中。																									
事業の進捗状況、残事業の内容等																									
事業の進捗状況：平成22年度末で事業費107億円、進捗率31%、そのうち用地費は25億円で進捗率50%。																									

<p>残事業の内容 : L=4.9kmの4車線化整備。</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 今後の交通状況を見据えつつ、用地協議の進捗にあわせ中曽根町交差点～小舟町交差点間の用地買収・補償及び埋蔵文化財調査や加治大橋の対策を実施する。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等 植栽帯設置箇所の見直しや、施工段階での新技術の活用等により、コストの縮減を実施する。</p>	
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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道8号 白根バイパス	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：新潟県新潟市南区保坂 至：新潟県新潟市南区戸頭	延長	5.9 km	
事業概要 国道8号白根バイパスは、「交通渋滞の緩和」「現道区間の通過車両の減少による交通安全性の向上」「騒音の低下による沿道環境の改善」などを目的とした延長5.9kmの4車線のバイパス事業である。			
H 3 年度事業化	S 63 年度都市計画決定	H 9 年度用地着手	H 12 年度工事着手
全体事業費	400 億円	事業進捗率	35 % 供用済延長：—
計画交通量	27,000～41,500台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 201 / 377 億円 事業費：164 / 339 億円 維持管理費：37 / 37 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 542 / 542 億円 走行時間短縮便益：457 / 457億円 走行経費減少便益：62 / 62億円 交通事故減少便益：24 / 24億円
基準年：平成22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=2.6（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.5（事業費+10%）B/C=2.9（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.5（事業期間+20%）B/C=2.9（事業期間-20%）			
事業の効果等 ①公共交通機関の運行支援 ・新潟市南区唯一の公共交通機関であるバス交通の定時性確保 ②現道部の沿道環境改善 ・現道区間の騒音の低減 ③三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である新潟市民病院へのアクセス向上 ④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 ⑤まちづくりを支援 ・政令市新潟市のまちづくり施策を支援			
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8号白根バイパスは、日本海側の広域幹線道路として、また物流や新潟都市圏の拠点間の連携軸として重要な路線であり、南区中心市街地における渋滞の緩和・解消、交通事故の削減、騒音低減による沿道環境改善の他、広域ネットワークとしての機能強化、新潟都市圏のまちづくり施策の支援、救急搬送による救命率の向上など、期待される効果は大きく、新潟市から事業の早期整備の要望を受けている。			
政令市長の意見： ・広域ネットワークとしての機能強化や本市南区市街地における渋滞の緩和・解消、交通事故の削減、騒音低減による沿道環境改善など様々な効果が期待されることから、引き続き事業を継続し、早期完成に向けて効率的かつ効果的な事業執行をお願いしたい。			
事業評価監視委員会の意見 ・現行の評価手法において、完成時だけでなく、事業の整備方針にあるとおり暫定2車線時の効果についても整理が必要ではないか。 ・今後、道路整備状況を踏まえて再評価に反映させていく事が必要ではないか。 ・審議の結果、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 新潟市は、平成13年以降の4市6町4村の合併を経て、平成19年に本州日本海側初の政令指定都市となり、『多核連携型のまちづくり』を進めている。 南区には軌道系の公共交通が廃止となったため、国道8号を主軸とするバス交通の利便性向上を図ることを交通戦略重点施策として取り組んでいる。			

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成22年度末で事業費140億円、進捗率35%、そのうち用地費は73億円で進捗率99%。
残事業の内容：L=5.9kmのバイパス全線整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現道の渋滞や事故が著しい新潟市南区鵜潟～新潟市南区戸頭（終点）間L=3.9kmの早期暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

施工段階での新技術の活用等により、コスト縮減を実施する。

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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道8号 直江津バイパス	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：新潟県上越市大潟区犀潟 至：新潟県上越市虫生岩戸	延長：12.2 km		
事業概要 ： 国道8号直江津バイパスは、「交通混雑の緩和」「地域開発の支援」「ネットワークの充実強化」などを目的とした延長12.2kmの4車線のバイパス事業である。			
S 41 年度事業化	S 42 年度都市計画決定	S 42 年度用地着手	
S 43 年度工事着手			
全体事業費	360 億円	事業進捗率 61 %	
		供用済延長 2.8km(暫定2車線) 9.4km(完成2・4車線)	
計画交通量	14,500～40,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0	総費用 (残事業)/ (事業全体) 112 / 937 億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 178 / 1849 億円
	(残事業) 1.6	事業費：94 / 827 億円 維持管理費：17 / 110 億円	走行時間短縮便益：144/1577億円 走行経費減少便益：34/ 213億円 交通事故減少便益：0.1/ 59億円
基準年 ：平成22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=1.7（交通量+10%） B/C=1.4（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.5（事業費+10%） B/C=1.7（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=1.5（事業期間+20%） B/C=1.7（事業期間-20%）			
事業の効果等			
①新幹線駅へのアクセス向上 ・北陸新幹線新上越駅へのアクセス時間の短縮 ②重要港湾へのアクセス向上 ・重要港湾直江津港へのアクセス時間の短縮 ③日常生活圏中心へのアクセス向上 ・上越市役所へのアクセス時間の短縮 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立中央病院へのアクセス時間が短縮 ⑤緊急輸送道路としての役割 ・災害時における北陸自動車道との相互補完ネットワークによるリダンダンシー機能を確保 ⑥冬期間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			
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8号は、上信越自動車道や北陸自動車道など一体となって広域的幹線道路ネットワークを形成し、関西及び北陸地方並びに関東甲信越地方を結び、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。周辺には商業・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、これらの機能による効果が十分享受できるよう、また、慢性化する渋滞の緩和や冬期間の安定した交通の確保、物流拠点である直江津港への利便性向上や産業団地への企業進出誘導による産業・経済の発展などについて、上越市は直江津バイパスの早期整備を要望する。			
県知事の意見 ： ・事業継続の必要性は認める。			
事業評価監視委員会の意見 ： ・審議の結果、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、北陸及び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22年度末で事業費220億円、進捗率61%、そのうち用地費は87億円で進捗率63%。 残事業の内容：三ツ屋交差点～塩屋新田（山側車線）の3車線化。			

暫定2車線区間L=2.8kmの4車線化整備。
 黒井交差点立体化
 上越市郷津～虫生岩戸間の歩道整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

渋滞の緩和を目的とする三ツ屋交差点～塩屋新田の山側3車線化は早期の完成供用を目指して整備を推進する。残る犀潟～下荒浜間の4車線化、交差点の立体化については交通状況を勘案しつつ完成供用を目指し、引き続き整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後も引き続き、新技術、建設発生土の有効利用など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

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。
- ※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>じょうえつうおぬま</small> 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号 <small>じょうえつさんわ</small> 上越三和道路	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：新潟県上越市寺 至：新潟県上越市三和区本郷			延長	7.0 km
事業概要					
上越三和道路は、「広域的な地域の連携強化・活性化」「冬期を含めた道路交通の安全性・信頼性の確保」「救急救命センター60分圏域、日常生活30分圏域の拡大」などを目的とした延長7.0kmの地域高規格道路事業である。					
H 13 年度事業化		H 11 年度都市計画決定		H 13 年度用地着手	
H 14 年度工事着手					
全体事業費	704 億円	事業進捗率	11 %	供用済延長	0.0km
計画交通量	12,100~20,400台/日				
費用対効果分析結果	B / C (事業全体) 1.0 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 390 / 487 億円 事業費：386 / 483 億円 維持管理費：3.4 / 3.4 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 492 / 492 億円 走行時間短縮便益：377/ 377億円 走行経費減少便益：93/ 93億円 交通事故減少便益：21/ 21億円	基準年	平成22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=1.4（交通量+10%）B/C=1.1（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.1（事業費+10%）B/C=1.4（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=1.1（事業期間+20%）B/C=1.4（事業期間-20%）					
事業の効果等					
①日常生活圏中心へのアクセス向上 ・上越市役所へのアクセス時間の短縮					
②特産品の物流効率化を支援 ・米、しいたけなど農産物を主要地まで円滑に運搬					
③主要な観光地へのアクセス向上 ・観光客の利便性向上に寄与し観光客数が増加					
④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立中央病院へのアクセス時間が短縮					
⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワークとして重要性が高く、交通の信頼性が向上					
⑥冬期間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					
⑦地域高規格道路との一体的に整備 ・上越地方生活圏と魚沼地方生活圏を相互に連絡し、高規格幹線道路とあわせ、信頼性の高い高規格ネットワークを形成					
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： ・上越魚沼地域振興快速道路は、高規格幹線道路の北陸自動車道・上信越自動車道と関越自動車道を結び、信頼性の高い循環型広域ネットワークを形成することにより、上越地方生活圏と魚沼地方生活圏の連携を深めるとともに、市町村合併により上越市域が拡大したことにより、救急救命医療サービスの格差是正を図るなど幹線道路として、その役割は極めて重要である。また、災害時の代替機能をより発揮するために、上越市は上越魚沼地域振興快速道路の一部区間である上越三和道路の早期整備を要望する。					
県知事の意見： ・事業継続の必要性は認める。					
事業評価監視委員会の意見 ・将来交通需要推計については、周辺の関連する道路が完成している前提で行っているが、各事業の進捗には差があるので留意する必要がある。 ・今後より効果的に事業が進められるよう、暫定2車線での整備など進捗に併せて幅を持った代替案等を検討することが必要と考える。					

<p>・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」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 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。また、当該事業と隣接する三和安塚道路（新潟県施工）において、平成22年3月13日に部分供用（L=4.7km）を行っている。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等 事業の進捗状況：平成22年度末で事業費78億円、進捗率11%、そのうち用地費は42億円で進捗率88%。 残事業の内容：埋文調査、道路整備。</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 埋文調査の進捗にあわせて、寺～鶴町間は早期の暫定2車線供用を目指し整備を推進する。 鶴町～三和間は、寺～鶴町間の進捗状況を勘案しつつ暫定2車線供用を目指し整備を推進する。 寺～三和間の4車線化については、暫定2車線供用後、交通状況を勘案しつつ完成供用を目指し、整備を進める。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等 施工にあたっては、新幹線工事による発生土砂を含む他事業の建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。 また、詳細な調査を進めながら軟弱地盤対策においてもコスト縮減に取り組む。</p>	
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。
 ※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>とやまたかおか</small> 富山高岡連絡道路 一般国道8号 <small>とやましきんせんし</small> 富山高岡バイパス	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：富山県富山市金泉寺 至：富山県高岡市四屋			延長	24.8 km
事業概要					
国道8号富山高岡バイパスは、「広域ネットワークの形成」「交通渋滞の解消」「幹線ネットワークの充実強化」などを目的とした延長24.8kmの4車線のバイパス事業である。					
S 41 年度事業化	S 45 年度都市計画決定	S 42 年度用地着手	S 42 年度工事着手		
全体事業費	570 億円	事業進捗率	84 %	供用済延長	22.5km(完成4車線) 2.3km(完成6車線)
計画交通量	36,800~54,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (残事業) 3.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 104 / 1995 億円 事業費：80 / 1782 億円 維持管理費：23 / 214 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 341 / 5883 億円 走行時間短縮便益：133/4595億円 走行経費減少便益：127/ 865億円 交通事故減少便益：81/ 424億円	基準年	平成22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=3.1（交通量+10%）B/C=2.7（交通量-10%） 事業費変動：B/C=3.1（事業費+10%）B/C=3.6（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=3.2（事業期間+20%）B/C=3.4（事業期間-20%）					
事業の効果等					
①新幹線駅へのアクセス向上 ・射水市役所新湊支所から北陸新幹線高岡駅（箇所）へのアクセス時間の短縮					
②特定重要港湾へのアクセス向上 ・小杉ICから特定重要港湾伏木富山港へのアクセス時間が短縮					
③日常活動圏中心都市間のアクセス向上 ・富山市から高岡市間のアクセス時間が短縮					
④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である厚生連高岡病院へのアクセス時間が短縮					
⑤緊急輸送道路の信頼性向上 ・下田交差点、坂東交差点の立体化により、水害時の避難路としての活用					
⑥冬期間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					
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17年度に下田交差点の本線橋が開通し、高岡方面への所用時間が大幅に短縮された所であるが、坂東交差点については、いまだ混雑が続いている状況であり、平成21年度において一部工事着手されているが、市民の多くから早期立体化を望む声が高まっているため、射水市から坂東交差点立体化事業の整備促進の要望を受けている。					
県知事の意見： ・事業継続に同意する。なお、今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。					
事業評価監視委員会の意見 ・審議の結果、再評価及び対応方針（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、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22年度末（予定）で事業費570億円、進捗率84%、そのうち用地費は107億円で進捗率90%。 残事業の内容：坂東交差点区間L=1.1kmの立体化整備。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					

坂東交差点L=1.1kmを平成19年度に工事着手し、引き続き事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたり、地盤改良工においては大口径攪拌工法、橋梁工においては下部工での固定ゴム支承の採用等、新技術の活用によりコスト縮減を実施する。

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。
※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道8号 <small>か が</small> 加賀拡幅		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：石川県加賀市箱宮町 至：石川県加賀市黒瀬町			延長	6.4 km		
事業概要	一般国道8号加賀拡幅は、「交通渋滞の緩和」「沿道の賑わい創出」「快適な歩行者・自転車空間の確保」などを目的とした延長6.4kmの現道拡幅事業である。						
H 15 年度事業化	H 14 年度都市計画決定	H 16 年度用地着手		H 19 年度工事着手			
全体事業費	320 億円		事業進捗率	42 %	供用済延長	2.0km(部分4車線)	
計画交通量	26,500~33,200台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.8	総費用 (残事業)/(事業全体)	178 / 319 億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	563 / 563 億円
	(残事業)	3.2	事業費	147 / 289 億円		走行時間短縮便益	539 / 539 億円
			維持管理費	30 / 30 億円		走行経費減少便益	21 / 21 億円
						交通事故減少便益	2.8 / 2.8 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=2.8（交通量+10%） B/C=2.9（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.9（事業費+10%） B/C=3.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=3.1（事業期間+20%） B/C=3.3（事業期間-20%）						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ①主要観光地の連携向上 <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光施設へのアクセス性向上 ②地域の活性化への貢献 <ul style="list-style-type: none"> ・PIを契機に設立した「みちづくり・まちづくり推進協議会」を支援 ③医療施設へのアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・災害拠点病院である小松市民病院へのアクセス時間の短縮 ④防災機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いネットワークの形成 ⑤地域連携プロジェクトの支援 <ul style="list-style-type: none"> ・石川県の「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援 ⑥冬期における円滑な交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・冬期間における走行性の向上 						
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"> ・石川県新長期構想においては「個性、交流、安心のふるさとづくり」を目指しており、近年の少子高齢化の中、地域活性化を図るためには、交流人口の更なる増加を図っていくことが重要であり、さらに、安全・安心な生活を送るためには、災害発生時の緊急輸送道路の確保なども必要である。このためにも、引き続き、国と地方が適切な役割分担のもと、最も基礎的な社会基盤である道路の整備を進めていくことが不可欠であると加賀地区開発協議会より要望を受けている。 						
県知事の意見	<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号は石川県の大動脈であり、本区間は加賀地域の物流促進や観光産業の振興を図る上で、極めて重要な区間である。 ・このため、国道8号ではこれまで金沢西バイパスや南郷拡幅などで順次4車線化が進められてきている。 ・本区間については、4車線区間に挟まれた2車線区間であるため、慢性的な交通混雑や多くの交通事故が発生しており、加賀地域全体の交通の円滑化を図る上でも、早期整備が必要である。 ・また、県では、平成26年度末の北陸新幹線開業を見据え、開業効果を県下全域に波及させるために、幹線道路の整備に取り組んでいるところであり、国道8号加賀拡幅については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。 						
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。</p>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
交通量の増大により、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22年度末(予定)で事業費134億円、進捗率42%、そのうち用地補償費は90億円で進捗率45%。	
残事業の内容：現道2車線区間L=4.4km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	
今後、渋滞交差点及び事故危険箇所が連続する同市加茂町～黒瀬町間において、用地買収及び工事を推進するとともに、同市松山町～加茂町間の用地調査を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
残事業の施工において、自歩道部の舗装構成の見直し及び橋梁形式・基礎構造の検討によりコスト低減を図る。	
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。
 ※ 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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>かなざわ</small> 金沢外環状道路 一般国道159号 <small>かなざわとうぶ</small> 金沢東部環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県金沢市今町 至：石川県金沢市鈴見台			延長	9.4 km
事業概要	一般国道159号金沢東部環状道路は、「金沢市中心部の交通渋滞緩和」「広域幹線道路ネットワークの形成」「中心部の通過交通排除、中心部への分散導入」を主な目的とした延長9.4kmの事業である。				
S 62 年度事業化	S 60 年度都市計画決定	S 63 年度用地着手	H 3 年度工事着手		
全体事業費	1,230 億円	事業進捗率	79 %	供用済延長	8.1km(暫定2車線) 1.3km(完成4車線)
計画交通量	35,400~63,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C : (事業全体) 3.8 (残事業) 11.7	総費用 : (残事業)/(事業全体) 225 / 1,617 億円 事業費 : 175 / 1,515 億円 維持管理費 : 51 / 102 億円	総便益 : (残事業)/(事業全体) 2,627 / 6,137 億円 走行時間短縮便益 : 2,408/5,653億円 走行経費減少便益 : 84/ 273億円 交通事故減少便益 : 134/ 211億円	基準年 : 平成22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=14.1 (交通量+10%) B/C=8.8 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=10.8 (事業費+10%) B/C=12.7 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C=10.7 (事業期間+20%) B/C=12.6 (事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①環状道路の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内中心部へ流入する通過交通を郊外の環状道路へ転換することで、市街地の渋滞緩和及び地域間連携の強化 <p>②地域連携プロジェクトの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石川県の「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援 <p>③主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設や能登有料道路へのアクセス時間の短縮 <p>④三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設である金沢大学附属病院へのアクセス時間の短縮 <p>⑤バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たなバス路線が運行開始し、アクセス性や利便性が向上 <p>⑥冬期における円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期間における走行性の向上 				
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"> ・金沢市の骨格とも言うべき金沢東部環状道路は、北陸自動車道、東海北陸自動車道、さらに能越自動車道といった広域的な幹線道路網へアクセスする基幹道路であり、金沢の生活・経済圏を格段に広げ、都心部の渋滞解消にも寄与し、都市機能の向上に大きな役割を果たしているが、利用車両が増加し、渋滞が発生するなど、地域高規格道路として安全で快適な交通環境の確保が望まれているため、金沢市から早期4車線化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"> ・国道159号金沢東部環状道路は、金沢外環状道路山側幹線の一部を構成し、金沢都市圏の渋滞緩和や北陸自動車道と一体となって広域的な道路ネットワークを形成する上で、極めて重要な幹線道路である。 ・平成18年の山側幹線全線開通により、中心市街地の渋滞が大幅に削減されるとともに、沿道には商業施設の集積が進むなど大きな効果が現れている。 ・一方で、本区間のみが2車線供用であることから、慢性的な交通混雑や多くの交通事故が発生しており、金沢都市圏全体の交通の円滑化を図る上で、早期の4車線化整備が必要である。 ・特に本県では、平成26年度北陸新幹線開業を控え、新幹線金沢開業の効果を県下全域に波及させるため、幹線道路の整備に取り組んでいるところであり、金沢東部環状道路については引き続き事業を継続す 				

るとともに、一日も早い完成供用を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 審議の結果、再評価及び対応方針（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18年に、暫定2車線にて全線供用済であるが、交通量の増大により、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22年度末（予定）で事業費968億円、進捗率79%、そのうち用地補償費は189億円で進捗率100%。

残事業の内容：金沢市梅田町～鈴見台間L=8.1km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

- ・ 現在工事中の卯辰トンネルⅡ期線が含まれる金沢市東長江～鈴見台間の延長約2.4kmについては、平成24年度供用予定である。
- ・ 残る区間については、今後の交通状況等を勘案して順次4車線化を整備する予定である。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 残事業の整備において、自転車・歩行者の需要が少ないと想定される梅田～金沢森本IC間に整備予定の森本トンネルの掘削断面を縮小することにより、コスト低減を図る。

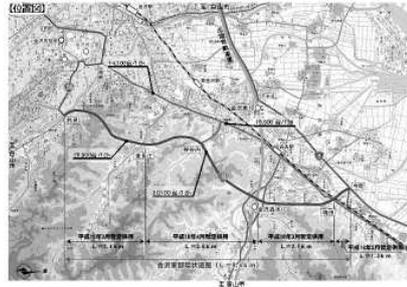
対応方針

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。
※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道8号 福井バイパス	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：福井県あわら市笹岡 至：福井県越前市塚原町		延長 42.2km		
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路である。 福井バイパスは、県都福井市及び隣接市町市街地部の交通混雑の緩和、交通安全の確保、併せて市街地周辺における地域開発の基盤整備等を目的に計画された全長約42kmの道路である。				
S41年度事業化 (H2年度延伸)	S45～55年度都市計画決定 (H3年度、H8年度変更)	S41年度用地着手	S41年度工事着手	
全体事業費 ： 880億円		事業進捗率 ： 約89%		
供用済延長 ： 36.8km		計画交通量 ： 19,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)： 2.2	総費用 (残事業/事業全体)： 88/2,646億円	総便益 (残事業/事業全体)： 440/5,760億円	基準年 ： 平成22年
	(残事業)： 5.0	事業費： 59/2,413億円 維持管理費： 30/233億円	走行時間短縮便益： 399/5,113億円 走行経費減少便益： 33/585億円 交通事故減少便益： 8.6/61億円	
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=5.5(交通量 +10%) B/C=4.5(交通量 -10%) 事業費変動： B/C=4.7(事業費 +10%) B/C=5.3(事業費 -10%) 事業期間変動： B/C=4.7(事業期間+20%) B/C=5.0(事業期間-20%)				
事業の効果等				
①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の交通量は増加傾向で交通容量を超過しているが、整備により交通の円滑化が期待できる。				
②地域の活性化 ・福井バイパスの整備とともに沿道に大規模商業施設等が進出しており、地域の活性化が期待される。				
③交通安全の確保 ・当該地域は降雪量が多く歩道未設置区間があるが、堆雪幅、歩道の設置により交通安全の向上が期待できる。				
④高度医療施設へのアクセス向上 ・あわら市～福井県立病院の所要時間が短縮。(27分→25分)				
⑤福井港へのアクセス向上 ・福井市～福井港の所要時間が短縮。(52分→50分)				
⑥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。 (丸岡城：観光客入込数：336千人/年、金津創作の森：観光客入込数：153千人/年)				
⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・あわら市～福井市の所要時間が短縮。(31分→29分)				
⑧福井港へのアクセス向上 ・福井市～福井港の所要時間が短縮。(52分→50分)				
関係する地方公共団体等の意見				
地域から頂いた主な意見等： ・福井バイパス道路建設促進協議会(H7.8設立、あわら市長、あわら市議会議員)より早期整備の要望を受けている。				
福井県知事の意見 ： ・福井バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。 ・事業実施に当たっては、できる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。 また、買収済みの事業用地については、除草等、適切な管理を行うこと。				

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

福井バイパスの供用に伴い、一般国道8号の断面交通量は増加傾向にあり、福井バイパス1工区に並行する一般国道8号では、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに36.8kmについて4車線供用済みであり、用地取得は約98%完了。

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、歩道計画の見直しや新技術・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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

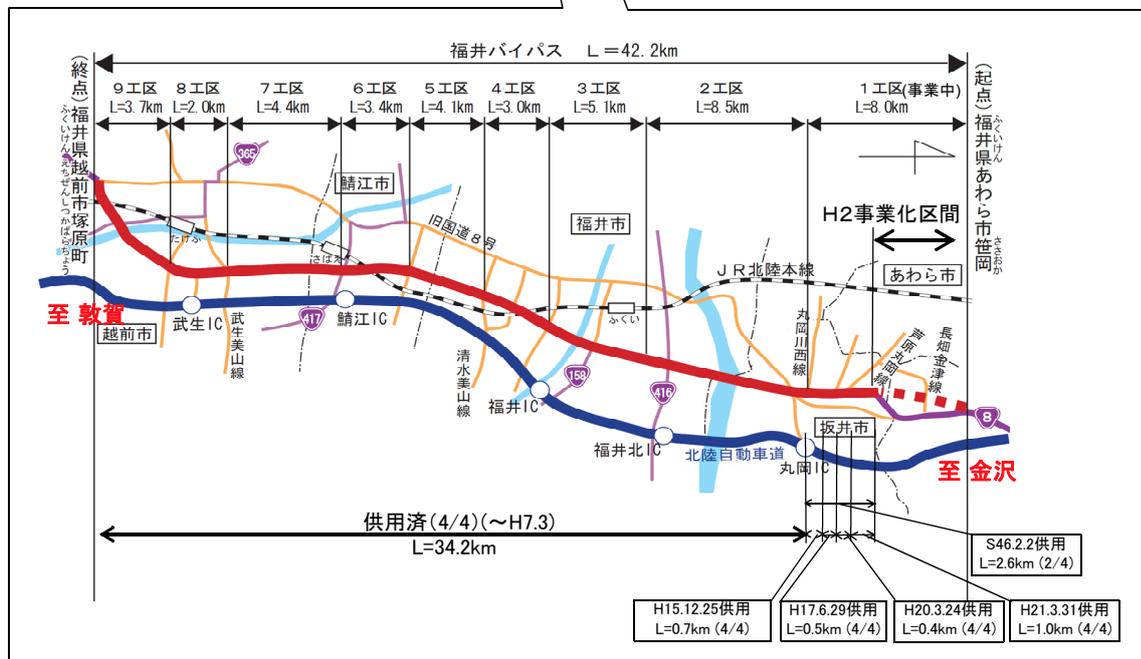
事業名	一般国道8号 ^{ふくい} 福井バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県あわら市笹岡 至：福井県越前市塚原町	延長	42.2km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道27号 <small>かなやま</small> 金山バイパス	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：福井県敦賀市坂下 至：福井県三方郡美浜町佐田	延長	7.5km														
事業概要	<p>一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路である。金山バイパスは、美浜東バイパスや敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線及び北陸自動車道と一体となつて、福井県の広域道路ネットワークを形成する路線であり、一般国道27号交通混雑の緩和や沿線地域の活性化等を目的として計画された道路である。</p>																
S47年度事業化	S49年度都市計画決定	S50年度用地着手	S53年度工事着手														
全体事業費	390億円	事業進捗率	約89%	供用済延長	7.5km												
計画交通量	22,900台/日																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">総費用</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.6</td> <td>(残事業)/(事業全体) 40/838億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 2.1</td> <td> 事業費：18/785億円 維持管理費：22/54億円 </td> </tr> </table>	B/C	総費用	(事業全体) 1.6	(残事業)/(事業全体) 40/838億円	(残事業) 2.1	事業費：18/785億円 維持管理費：22/54億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)/(事業全体) 85/1,381億円</td> <td>平成22年</td> </tr> <tr> <td> 走行時間短縮便益：75/1,206億円 走行経費減少便益：5.8/140億円 交通事故減少便益：4.6/34億円 </td> <td></td> </tr> </table>	総便益	基準年	(残事業)/(事業全体) 85/1,381億円	平成22年	走行時間短縮便益：75/1,206億円 走行経費減少便益：5.8/140億円 交通事故減少便益：4.6/34億円				
B/C	総費用																
(事業全体) 1.6	(残事業)/(事業全体) 40/838億円																
(残事業) 2.1	事業費：18/785億円 維持管理費：22/54億円																
総便益	基準年																
(残事業)/(事業全体) 85/1,381億円	平成22年																
走行時間短縮便益：75/1,206億円 走行経費減少便益：5.8/140億円 交通事故減少便益：4.6/34億円																	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.4(交通量+10%) B/C=1.9(交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C=2.0(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=2.1(事業期間+20%) B/C=2.1(事業期間-20%)</p>																
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 金山バイパスの暫定供用区間の交通量は増加しているが、整備により交通の円滑化が期待できる。 <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 敦賀市・若狭町周辺の観光客入込客数、観光消費額は県全体の約3割で増加傾向であり、更なる観光振興が期待される地域。 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。 (気比神宮：観光客入込数：631千人/年) <p>③高速道路へのアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 金山バイパスは美浜東バイパスとともに、平成26年度に供用が予定されている近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)へのアクセス道路となり、地域の中心都市である敦賀市、物流拠点である敦賀港へのアクセス強化が期待され、沿線地域では利便性が向上するなど、企業立地の促進が期待される。 <p>④敦賀港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 美浜町～敦賀港の所要時間が短縮。(31分→23分) <p>⑤日常生活圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 美浜町～敦賀市の所要時間が短縮。(26分→18分) 																
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"> 敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会(S48.4設立、敦賀市長、美浜町長、若狭町長)より早期整備の要望を受けている。 <p>福井県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 金山バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。 金山バイパスは、美浜東バイパスとともに、平成26年度(舞鶴若狭自動車道の全線供用予定)までのできる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。また、旗護山トンネルと佐田トンネルの整備に当たっては、災害や緊急の際の通信通話環境を確保するため必要な措置を講じること。 																
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「国道27号金山バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。</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>金山バイパス沿線地域は、人口推移がほぼ横ばい傾向にあるものの、人口あたりの自動車保有台数は増</p>																

加傾向にある。

一般国道27号の交通量は、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに7.5km全線を供用(うち3.1kmは暫定2車線)済みであり、用地取得は全て完了。

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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

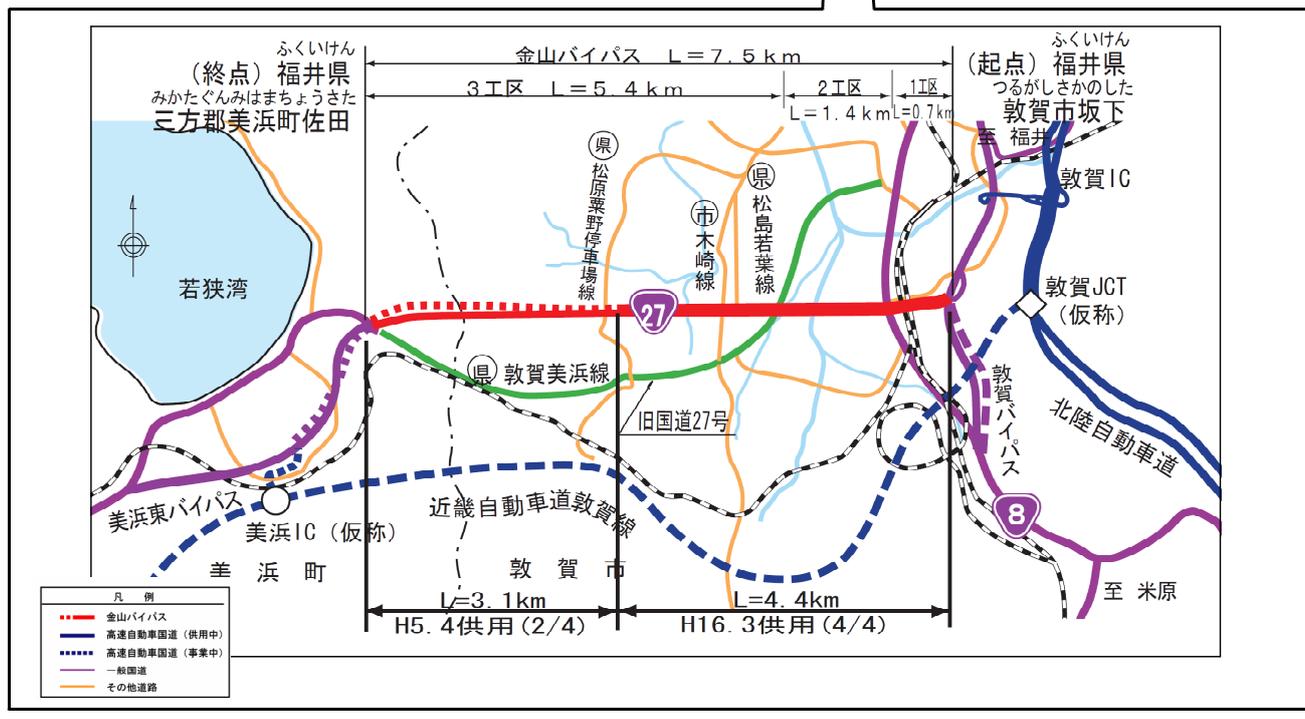
事業名	一般国道27号 <small>かなやま</small> 金山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県敦賀市坂下 至：福井県三方郡美浜町佐田	延長	7.5km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道27号 <small>みはまひがし</small> 美浜東バイパス		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：福井県 <small>みかた</small> 三方郡 <small>みはま</small> 美浜町 <small>さた</small> 佐田 至：福井県 <small>みかた</small> 三方郡 <small>みはま</small> 美浜町 <small>さ</small> 佐柿				延長	4.9km
事業概要	一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 美浜東バイパスは、金山バイパス、敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線及び北陸自動車道と一体となつて、福井県の広域道路ネットワークを形成する路線であり、一般国道27号の交通混雑の緩和、沿線地域の活性化等を目的として計画された道路である。					
H3年度事業化	H3年度都市計画決定	H6年度用地着手	H8年度工事着手			
全体事業費	282億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	4.9km	
計画交通量	18,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 1.8	総費用： (残事業)/(事業全体) 44/368億円 (事業費：29/336億円) (維持管理費：15/32億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 78/472億円 (走行時間短縮便益：70/421億円) (走行経費減少便益：4.2/31億円) (交通事故減少便益：3.7/19億円)	基準年： 平成22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=2.0(交通量 +10%) B/C=1.6(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.7(事業費 +10%) B/C=1.9(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.7(事業期間+20%) B/C=1.8(事業期間-20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・美浜東バイパスの暫定供用区間の交通量は増加しているが、整備により交通の円滑化が期待できる。 ②地域の活性化 ・敦賀市・若狭町周辺の観光客入込客数、観光消費額は県全体の約3割で増加傾向であり、更なる観光振興が期待される地域。 ・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。 (気比神宮：観光客入込数：631千人/年) ③高速道路へのアクセス強化 ・美浜東バイパスは金山バイパスとともに、平成26年度に供用が予定されている近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)へのアクセス道路となり、地域の中心都市である敦賀市、物流拠点である敦賀港へのアクセス強化が期待され、沿線地域では利便性が向上するなど、企業立地の促進が期待される。 ④敦賀港へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀港の所要時間が短縮。(31分→23分) ⑤日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀市の所要時間が短縮。(26分→18分)					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会(S48.4 設立 敦賀市長、美浜町長、若狭町長)より早期整備の要望を受けている。 福井県知事の意見： ・美浜東バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。 ・美浜東バイパスは、金山バイパスとともに、平成26年度(舞鶴若狭自動車道の全線供用予定)までのできる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。また、佐田トンネルと旗護山トンネルの整備に当たっては、災害や緊急の際の通信通話環境を確保するため必要な措置を講じること。					
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、「国道27号美浜東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	美浜東バイパス沿線の美浜町では、就業者・就学者の約3割が敦賀市へ通勤・通学しており、敦賀市と					

の結びつきが強い地域である。

一般国道27号の交通量は依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに4.9km全線を供用(うち2.3kmは暫定2車線)済みであり、用地取得は約99%完了。

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、トンネル断面の縮小や新技術・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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

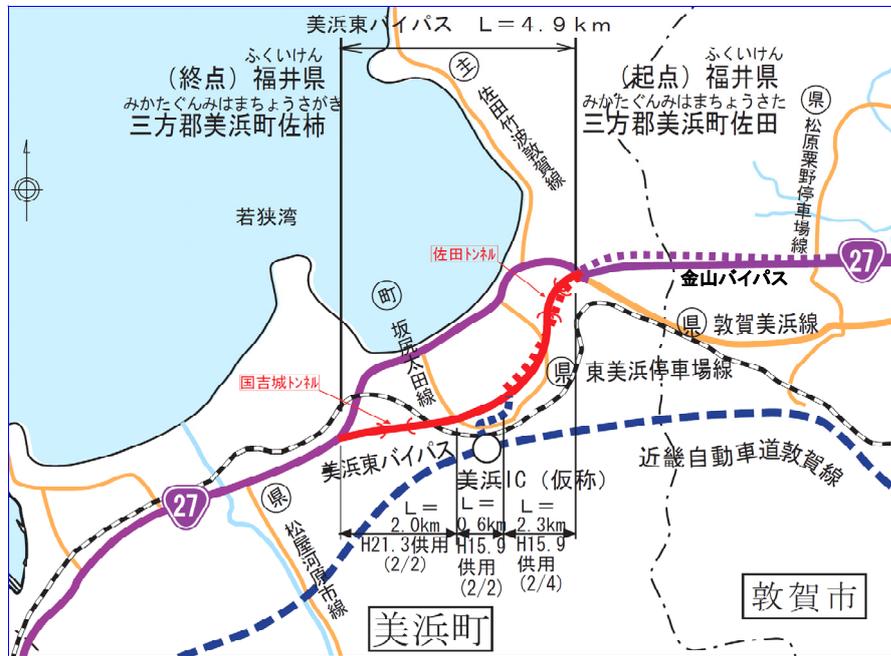
事業名	一般国道27号 <small>みはまひがし</small> 美浜東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県三方郡美浜町佐田 至：福井県三方郡美浜町佐柿	延長	4.9km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



凡 例	
---	金山バイパス
---	高速自動車国道 (供用中)
---	高速自動車国道 (事業中)
---	一般国道
---	その他道路

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道20号大月バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：山梨県大月市駒橋 至：山梨県大月市大月町花咲			延長	3.2 km	
事業概要	国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2 kmの2車線のバイパス事業である。					
S48年度事業化	S50年度都市計画決定 (H12年度変更)	H1年度用地着手	H8年度工事着手			
全体事業費	約338億円	事業進捗率	81%	供用済延長	1.7 km	
計画交通量	9,900~13,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 5.8	総費用 (残事業)/事業全体 52/423億円 事業費：47/412億円 維持管理費：5.0/11億円	総便益 (残事業)/事業全体 305/494億円 走行時間短縮便益：265/489億円 走行費用減少便益：34/5.1億円 交通事故減少便益：6.3/0.06億円	基準年：平成22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：B/C=5.2~5.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.3~6.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=5.4~5.8 (事業期間±20%)					
事業の効果等	(1) 交通混雑の緩和 ・大月バイパスに並行する現道の損失時間(108.6千人時間/年・km)は、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約5倍。 ・2工区(残事業)の整備により、更なる現道の交通転換が図られ、渋滞緩和が期待される。 (2) 安全安心な通行の確保 ・大月バイパスに並行する現道の死傷事故率は全国平均の約2倍。 ・事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。 ・現道の交通の転換により、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 (3) 救急活動の支援 ・大月市は、現場や救急医療施設までの平均所要時間を最も要する地域の1つ。大月市立中央病院や大月市消防本部へ向かうには国道20号を経由する必要がある。 ・大月バイパスの整備により、代替路の確保や搬送時間の短縮が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	山梨県知事の見解：一般国道20号大月バイパスは、大月市街地の交通渋滞の緩和や交通安全の確保が図られ、周辺地域とのネットワーク強化に寄与することから、供用済みの1工区に引き続き、残区間の早期完成をお願いします。					
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	平成18年度に1工区部分供用(大月市大月一丁目~大月市大月二丁目：L=約0.6 km)。平成19年度に1工区一部暫定供用(大月市駒橋~大月市大月一丁目：L=約1.1 km)。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成22年度までに1.7 kmを完成2車線で供用。残る1.5 km区間の整備を進め、引き続き、全線完成に向けて事業を進める。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地の取得は78%完了。引き続き、全線2車線完成に向けた事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等	JRアンダーボックス長の延伸および施工方法の見直しによる増額。道路幅員の見直しによるボックス断面の縮小や法面保護工の縮小による減額。その他、現地調査の結果に基づくアンカー等の追加や地元調整結果による地下道や横断歩道橋、遮音壁等の追加による増額。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、コスト削減の内容、事業評価監視委					

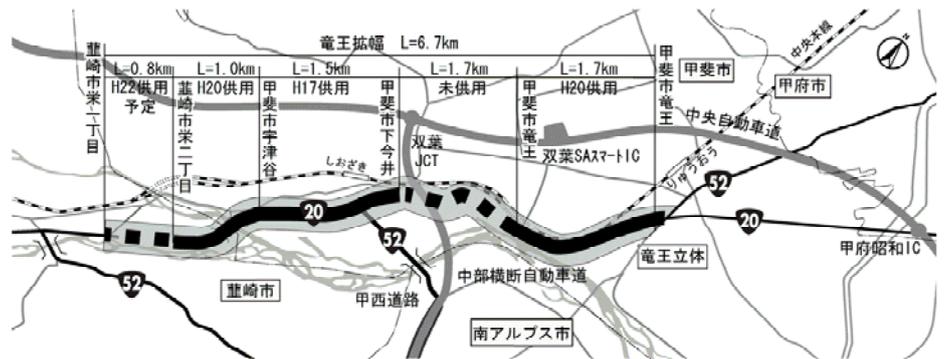
再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道20号竜王拡幅	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	白：山梨県甲斐市竜王 至：山梨県韮崎市栄一丁目	延長	6.7 km		
事業概要 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。竜王拡幅は、甲府市街地から甲斐市竜王・韮崎市間の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、甲斐市竜王から韮崎市栄一丁目までの延長約6.7kmの拡幅事業である。					
H8年度事業化	H5年度都市計画決定	H11年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	約210億円	事業進捗率	94%	供用済延長	5.0 km
計画交通量	26,300～33,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 6.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 18/265億円 (事業費：11/238億円) (維持管理費：6.8/27億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 113/467億円 (走行時間短縮便益：97/430億円) (走行費用減少便益：5.2/24億円) (交通事故減少便益：10/14億円)	基準年 平成22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：B/C=5.6～6.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.9～6.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=6.0～6.3 (事業期間±20%)					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・ 竜王拡幅区間の損失時間は全国平均の約3.9倍 (竜王拡幅区間：78.9千人時間/年・km、全国平均20.3千人時間/年・km) ・ 拡幅により混雑が緩和し、全区間を通してスムーズな通行が実現可能 (2) 安全安心な通行の確保 ・ 全線未供用時の竜王拡幅区間の死傷事故率は、61.7件/億台・km ・ 事業区間の事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約7割を占める ・ 竜王拡幅の整備により渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる (3) 沿道人口の増加および商業施設の立地 ・ 竜王拡幅周辺地域では、甲斐市・韮崎市の都市化に伴い定住人口が増加 ・ H21年4月に大型商業施設であるラザウォーク甲斐双葉が竜王拡幅区間沿いに開業					
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の見解：一般国道20号は山梨県を東西に横断する重要な幹線道路であり、竜王拡幅は、甲斐市から韮崎市にかけての慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保が図られ、周辺地域とのネットワーク強化に寄与することから、早期完成をお願いします。					
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 竜王拡幅に接続する甲西道路(延長18.2km)が平成19年度に完了。また、平成21年度に沿道に大型商業施設が開業。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度までに約5.0kmを完成4車線で供用。引き続き、残る1.7km区間の4車線化に向けて事業を進める。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は100%完了。引き続き、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等 なし					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					

事業概要図

凡例	
	供用中
	事業中
	再評価箇所



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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道52号上石田改良 <small>かみいしだかいりょう</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：山梨県甲府市富竹一丁目 <small>やまなしけん こう ふ し とみたけ</small> 至：山梨県甲府市寿町 <small>やまなしけん こう ふ し ことぶきちょう</small>				延長 1.0 km
事業概要 国道52号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や貢川に架かる橋の架け替えや4車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上、沿道環境の改善を目的とした、甲府市富竹一丁目から甲府市寿町までの延長1.0 kmの4車線の拡幅事業である。				
H8年度事業化		S21年度都市計画決定 (S43年度変更)		H16年度用地着手
H17年度工事着手				
全体事業費		約138億円		事業進捗率
		74%		供用済延長
		0.0 km		
計画交通量		20,000～27,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体) 33/145億円 (事業費：29/141億円 維持管理費：4.7/4.7億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 184/184億円 (走行時間短縮便益：141/141億円 走行費用減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：7.6/7.6億円)	基準年 平成22年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 5.6			
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=5.4～5.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.1～6.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=5.1～5.6 (事業期間±20%)				
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・上石田改良区間の損失時間は全国平均の約10倍（上石田改良区間：195.5千人時間/年・km、全国平均：20.3千人時間/年・km）。 ・改良整備により渋滞が緩和し、スムーズな通行が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・上石田改良区間の平均死傷事故率は全国平均の約3倍（上石田改良区間：278.4件/億台キロ、全国平均102.6件/億台キロ）。 ・上石田改良区間の事故類型は、渋滞が一因である追突事故が約5割発生。 ・改良整備により、渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる。 (3) 沿道人口の増加および商業施設の立地 ・線形の悪い道は見通しがききにくく、ドライバーも歩行者も通行に支障。 ・歩道の未整備が一因となり、人・自転車が被害者の死傷事故件数は山梨県直轄国道平均の約8倍。 ・歩道や自転車道が整備されることで、安全性の向上が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の見解：一般国道52号上石田改良は、拡幅・線形改良と歩道整備により、甲府市街地の交通渋滞の緩和や交通安全の確保が図られるとともに、中心市街地へのアクセス強化、地域の活性化に寄与することから、早期の完成をお願いします。				
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 隣接する国道52号寿町拡幅がH16年度に完了。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成17年度より橋梁工事に着手し、平成21年度に仮橋への交通切り回しを実施。引き続き、全線4車線化に向けて事業を進める。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 甲府市上石田1丁目から寿町区間(L=0.75km)の用地取得は100%完了。全体としての用地取得は67%完了。引き続き、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。				
施設の構造や工法の変更等 荒川橋の構造を鋼2径間連続箱桁橋からPC3径間連続中空床版橋への見直しにより、事業費を約3億円縮減。				

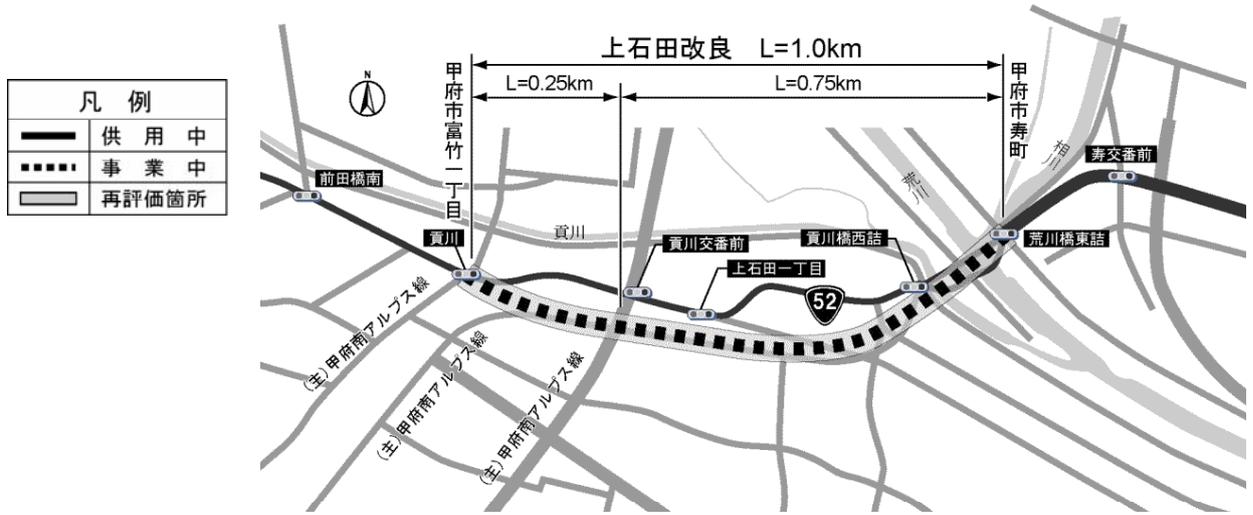
対応方針

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、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：中部横断自動車道（八千穂～佐久南） <small>ちゅうぶおうだんじどうしゃどう やちほ さくみなみ</small>	事業区分：	高規格A	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：長野県佐久穂町大字畑 <small>ながのけんさくほまちおおあざはた</small> 至：長野県佐久市大字桜井 <small>ながのけんさくしおおあざさくらい</small>		延長	14.6km
事業概要 中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県佐久市に至る延長約132kmの高速自動車国道である。当路線は、東名・中央・上信越自動車道を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化し、地域間交流の拡大をはじめ関東地方の広域的なネットワークを形成するとともに、現道の渋滞緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化など社会経済活動の発展に寄与する路線である。			
H15年度事業化		H8年度都市計画決定	
H17年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費	約513億円	事業進捗率	48%
供用済延長			-
計画交通量	7,900～10,500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) 259/514億円 事業費：224/478億円 維持管理費：35/35億円
	(残事業)	2.6	
総便益 (残事業)/ (事業全体)	673/673億円		基準年：平成22年 走行時間短縮便益：475/475億円 走行費用減少便益：146/146億円 交通事故減少便益：52/52億円
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 2.4～2.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.4～2.8 (事業期間 ±20%)			
事業の効果等 (1) 高速ネットワークの形成・広域防災 ・上信越道、中央道、東名高速の3本の高規格道路を連絡するとともに、首都圏の環状ネットワークを形成。 (2) 交通混雑の緩和 ・並行する国道141号では、全国平均の約3倍の渋滞が発生。 ・当該道路の整備により、並行する国道141号の渋滞緩和が見込まれる。 (3) 安全安心な通行の確保 ・並行する国道141号の野沢交差点では、全国平均の約5倍の死傷事故が発生。 ・当該道路の整備により、交通の輻輳を要因とする事故の減少が見込まれる。 (4) 救急医療の支援 ・周辺地域の救急搬送件数は、増加傾向。平均搬送時間も全国平均、県平均を上回る。 ・第三次救急医療機関である佐久総合病院へのアクセス性が向上し、救命率が改善。			
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：中部横断自動車道整備による、高速交通ネットワークの形成は、地域産業に活力を与え、地域の発展に大きく寄与するとともに、重篤患者の救急医療機関への搬送時間を短縮する等、「命をつなぐ」効果も期待されています。 つきましては、当該区間の事業を継続するとともに、早期完成を強く要請します。 また、ミッシングリンクを解消し、整備効果を最大限発現させるため、基本計画区間である(仮称)長坂JCT～(仮称)八千穂IC区間を早期に整備計画区間へ格上げし、整備推進されますよう併せて要請いたします。			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平成15年12月第1回国幹会議において、新直轄方式による整備に位置づけられた。また、平成18年9月に整備計画が変更され、地域活性化IC(臼田IC、佐久町IC：仮称)が連結許可された。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成21年2月に臼田トンネル(仮称)が貫通。順調な用地取得、埋蔵文化財調査により、引き続き、橋梁工事、改築工事を推進する。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は約91%完了している。引き続き、全線供用に向けた事業促進を図る。			
施設の構造や工法の変更等 佐久南IC部の長大橋梁の縮小や縦断勾配の見直し(法枠工実施面積の削減、橋梁延長の縮小、土工規模の縮小)等により、約70億円のコストを縮減。			
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、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、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



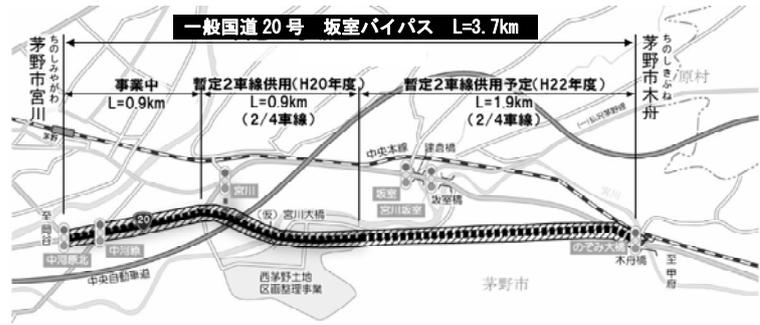
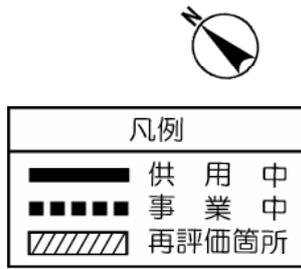
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道20号坂室バイパス	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：長野県茅野市木舟 至：長野県茅野市宮川	延長	3.7km		
事業概要					
一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的として計画された事業である。					
H10年度事業化		H9年度都市計画決定		H12年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	約231億円	事業進捗率	67%	供用済延長	2.8km（暫定）
計画交通量	15,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体) 61/230億円		総便益 (残事業/事業全体) 234/315億円	
	(残事業)	事業費：51/218億円 維持管理費：10/12億円		基準年 平成22年 走行時間短縮便益：231/301億円 走行費用減少便益：1.1/12億円 交通事故減少便益：1.5/2.3億円	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
交通量：B/C= 3.3～4.1（交通量±10%）					
事業費：B/C= 3.4～4.0（事業費±10%）					
事業期間：B/C= 3.3～4.0（事業期間±20%）					
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和					
・国道20号現道では、全国平均の約4.2倍の渋滞が発生。					
・当該バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号現道の渋滞緩和が見込まれる。					
(2) 安全安心な通行の確保					
・国道20号現道の宮川交差点では、全国平均の約3.5倍の死傷事故が発生。					
・当該バイパスの整備により、渋滞緩和による事故の減少、通過交通の転換による交通の輻輳を原因とした事故の減少、歩道が狭い箇所での大型車の減少による歩行者の安全性の向上が見込まれる。					
(3) 沿道環境の改善					
・国道20号現道は、夜間の騒音が73dbで要請限度（70db）を超えている。					
・当該バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、夜間の要請限度を下回ることが見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見					
県知事の意見：一般国道20号坂室バイパスにつきましては、現道の事故多発区間の迂回や狭小幅員区間の解消により、安全性の向上や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。					
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					
西茅野土地区画整理事業から国道20号茅野市宮川までの約0.9kmについて、暫定2/4車線で平成20年5月に供用。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成20年5月に暫定2車線（0.9km）が開通済み。用地取得、未供用区間の調査・設計・工事を実施。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
全体の用地取得は約93%完了している。平成22年度には、起点～西茅野土地区画整理地区に至るL=1.9kmが暫定2車線で供用予定。引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
トンネル断面の見直しによる掘削土量の削減等により、事業費を約3億円削減。					
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、関係する地方公共団体等の意見、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



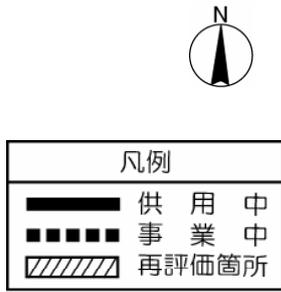
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道20号下諏訪岡谷バイパス <small>しもすわおかや</small>	事業区分	一般国道 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：長野県諏訪郡下諏訪町東町 <small>ながのけんすわぐんしもすわまちひがしまち</small> 至：長野県岡谷市今井 <small>ながのけんおかやしいまい</small>	延長	5.4km
事業概要 一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号下諏訪岡谷バイパスは、旧五街道のひとつである中山道とほぼ同じルートの国道20号現道における交通混雑の緩和、交通安全の確保、中央自動車道岡谷ICと諏訪大社などへのアクセス向上による地域観光の支援を目的とした延長5.4kmの路線である。		
H4年度事業化		H2年度都市計画決定
全体事業費		約464億円
事業進捗率		57%
供用済延長		2.9km（暫定）
計画交通量 7,000～20,600台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 132/470億円 (事業費：119/454億円) (維持管理費：13/15億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 445/648億円 (走行時間短縮便益：405/535億円) (走行費用減少便益：33/102億円) (交通事故減少便益：6.8/11億円)
基準年 平成22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：B/C= 3.0～3.7（交通量±10%） 事業費：B/C= 3.1～3.7（事業費±10%） 事業期間：B/C= 2.9～3.9（事業期間±20%）		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・国道20号現道では、全国平均の約4.5倍の渋滞が発生。 ・当該バイパスの整備により、国道20号現道の渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道20号現道の長地交番前交差点では、全国平均の約2.5倍の死傷事故が発生。 ・当該バイパスの整備による渋滞緩和により、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 地域産業の支援（観光） ・諏訪大社など主要観光地へのアクセス向上により地域観光の活性化を支援		
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：一般国道20号下諏訪岡谷バイパスにつきましては、暫定供用による現道の渋滞緩和や事故件数の減少に顕著な効果が見られており、バイパスの全線整備により安全性の向上や交通渋滞の解消に更なる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。		
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 下諏訪岡谷バイパス暫定2車線（2.9km）、国道142号バイパス及び県道下諏訪辰野線の3路線を同時に平成16年3月27日に供用。長地山の手土地区画整理事業が平成14年度事業完了。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成16年3月に暫定2車線（2.9km）が開通済み。用地取得、未供用区間の調査・設計を実施。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は約72%完了している。今後、用地の取得を推進するとともに、引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。		
施設の構造や工法の変更等 今後整備するトンネル断面の見直しによる掘削土量の削減等により、事業費を約4億円削減。		
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、関係する地方公共団体等の意見、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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 ：一般国道153号伊南バイパス <small>いなん</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：長野県上伊那郡飯島町本郷 <small>ながのけんかみいなぐんいじままちほんごう</small> 至：長野県駒ヶ根市赤穂 <small>ながのけんこまがねしあかほ</small>		延長 ：9.2 km			
事業概要 ：一般国道153号は名古屋市を起点とし、愛知県豊田市、長野県飯田市、駒ヶ根市、伊那市などの主要都市を経て、長野県塩尻市に至る延長220kmの名古屋都市圏と長野県中心地域とを結ぶ幹線道路です。 本事業の伊南バイパスは、長野県上伊那郡飯島町本郷から長野県駒ヶ根市赤穂に至る延長9.2kmの国道153号のバイパスであり、長野県からの権限代行を受け、次の3点を主な目的として事業を推進しています。①渋滞の緩和、②沿道環境の改善、③交通安全の確保					
H9年度事業化 ：H9年度都市計画決定　H10年度用地着手　H13年度工事着手					
全体事業費 ：412億円 事業進捗率 ：51% 供用済延長 ：4.2km					
計画交通量 ：18,800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 <small>(事業全体)</small> 2.5 <small>(残事業)</small> 2.6 </td> <td style="width: 40%;"> 総費用：<small>(残事業)/(事業全体)</small> 198/433億円 事業費：156/391億円 維持管理費：42/42億円 </td> <td style="width: 40%;"> 総便益：<small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,101億円 走行時間短縮便益：521/1,100億円 走行経費減少便益：0.6/1.3億円 交通事故減少便益：0.1/0.1億円 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 2.5 <small>(残事業)</small> 2.6	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 198/433億円 事業費：156/391億円 維持管理費：42/42億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,101億円 走行時間短縮便益：521/1,100億円 走行経費減少便益：0.6/1.3億円 交通事故減少便益：0.1/0.1億円	基準年 ：平成22年
B/C <small>(事業全体)</small> 2.5 <small>(残事業)</small> 2.6	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 198/433億円 事業費：156/391億円 維持管理費：42/42億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,101億円 走行時間短縮便益：521/1,100億円 走行経費減少便益：0.6/1.3億円 交通事故減少便益：0.1/0.1億円			
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 <small>(残事業)</small> 交通量変動：B/C=2.4(交通量-10%)　B/C=2.8(交通量+10%) 事業費変動：B/C=2.4(事業費+10%)　B/C=2.9(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.6(事業期間-20%)　B/C=2.7(事業期間+20%)					
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（伊那バス）が存在する。 ②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・南田市場土地地区画整理事業との連携が見込まれる。 ③災害の備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に代替路線を形成する。 ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道153号伊南バイパスは、地域交流の促進、交通混雑の緩和に重要な役割を果たすことが期待されており、関係する駒ヶ根市および飯島町の首長、議員で構成される国道153号伊南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。 					
県知事の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道153号伊南バイパスにつきましては、複雑な地形に沿った現在のルートが解消されることによる安全性の向上、駒ヶ根、飯島の両市街地部の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。 					
事業評価監視委員会の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <ul style="list-style-type: none"> ・駒ヶ根工区の暫定2車線供用により、駒ヶ根市街の渋滞損失時間が削減。 ・北消防署が伊南バイパスの供用を見越してバイパス沿線に移転。南消防署はバイパスの供用を見越して現在地に立地。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等 <ul style="list-style-type: none"> ・駒ヶ根工区（L=4.2km）について、平成19年12月に暫定2車線で供用。 ・飯島工区（L=5.0km）について、暫定2車線の早期供用を目指す。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					

- ・飯島工区本郷～飯島区間 (L=2.4km) が、平成24年度に暫定2車線供用予定
- ・飯島工区飯島～市場割間 (L=2.6km) が、用地買収が完了し、工事を全域に展開

施設の構造や工法の変更等

- ・PC橋における外ケーブル構造及びテトラレール(新技術・新工法)によりコスト削減を図る予定である。

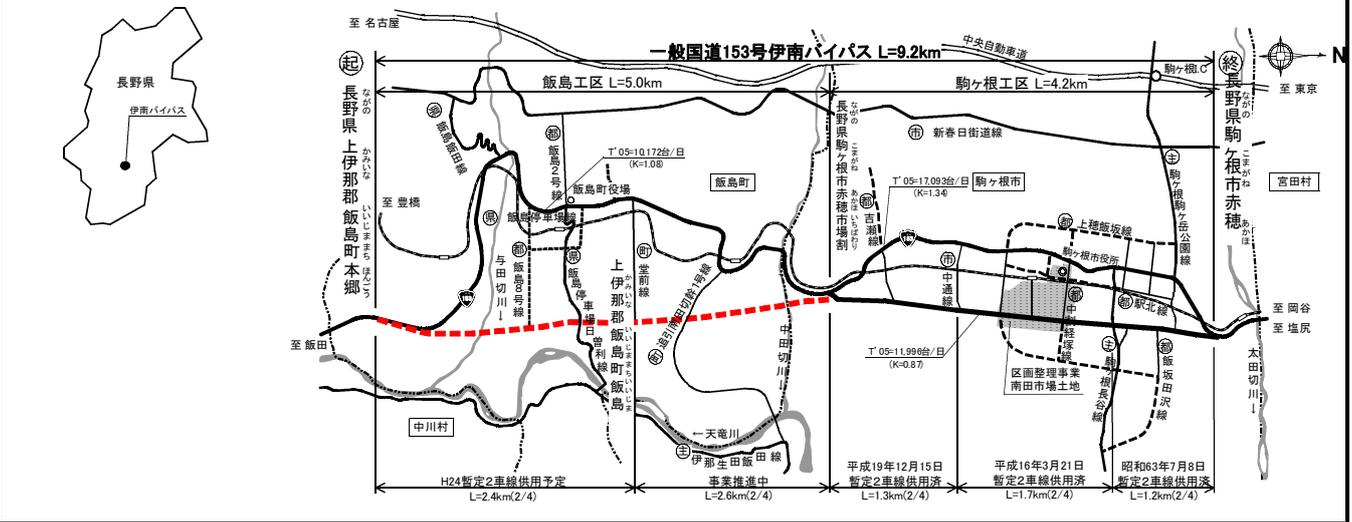
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上を勘案すれば、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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道21号可児御嵩バイパス		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：岐阜県可児郡御嵩町井尻 至：岐阜県可児市中恵土				延長	8.0km
事業概要	一般国道21号は岐阜県瑞浪市を起点とし、土岐市、可児市、美濃加茂市、各務原市、岐阜市、大垣市など岐阜県の主要都市を経て、滋賀県米原市に至る延長約102kmの東西軸を形成する広域的な主要幹線道路です。可児御嵩バイパスは、一般国道21号の渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、地域経済発展の支援を目的とした、岐阜県可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土に至る延長8.0kmのバイパス事業です。					
H3年度事業化	S50年度(可児市) S58年度(御嵩町)都市計画決定	H5年度用地着手	H12年度工事着手			
全体事業費	349億円	事業進捗率	88%	供用済延長	4.3km	
計画交通量	21,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 90/447億円 事業費：40/397億円 維持管理費：50/50億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 280/798億円 走行時間短縮便益：230/727億円 走行経費減少便益：41/68億円 交通事故減少便益：8.6/2.8億円	基準年 平成22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=3.1 (交通量-10%)	B/C=3.1 (交通量+10%)				
事業費変動	B/C=2.8 (事業費+10%)	B/C=3.5 (事業費-10%)				
事業期間変動	B/C=3.0 (事業期間+20%)	B/C=3.2 (事業期間-20%)				
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・土岐市～美濃加茂市間のアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・花フェスタ記念公園へのアクセス支援が見込まれる。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・長岡地区において、騒音低減効果が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見	■岐阜県の意見 1. 国道21号可児御嵩バイパスについては、事業の継続をお願いします。 なお、本年度、暫定供用が予定されている可児郡御嵩町古屋敷から同町井尻までの区間の早期完成をお願いします。 2. 事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹底をお願いします。					
事業評価監視委員会の意見	「事業継続」することは「妥当」である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・国道21号現道の交通量は減少しているものの、渋滞ポイントである上恵土交差点では渋滞解消までに					

は至っていない。

- ・ 夜間環境基準を上回る地点が存在している。
- ・ 御嵩町の「グリーンテクノみたけ」において、進出企業数が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 可児御嵩バイパス L=8.0 kmのうち、4.3 kmが平成17年までに暫定供用済み。残る3.7 kmも平成22年度内に暫定供用予定。
- ・ 事業進捗率は88%、用地取得率は100%(平成22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

- ・ 可児郡御嵩町古屋敷～御嵩町井尻 L=3.7 kmは、平成22年度に暫定2車線で供用。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。
- ・ すでに用地取得が完了していることから、他の代替案など計画変更は困難。

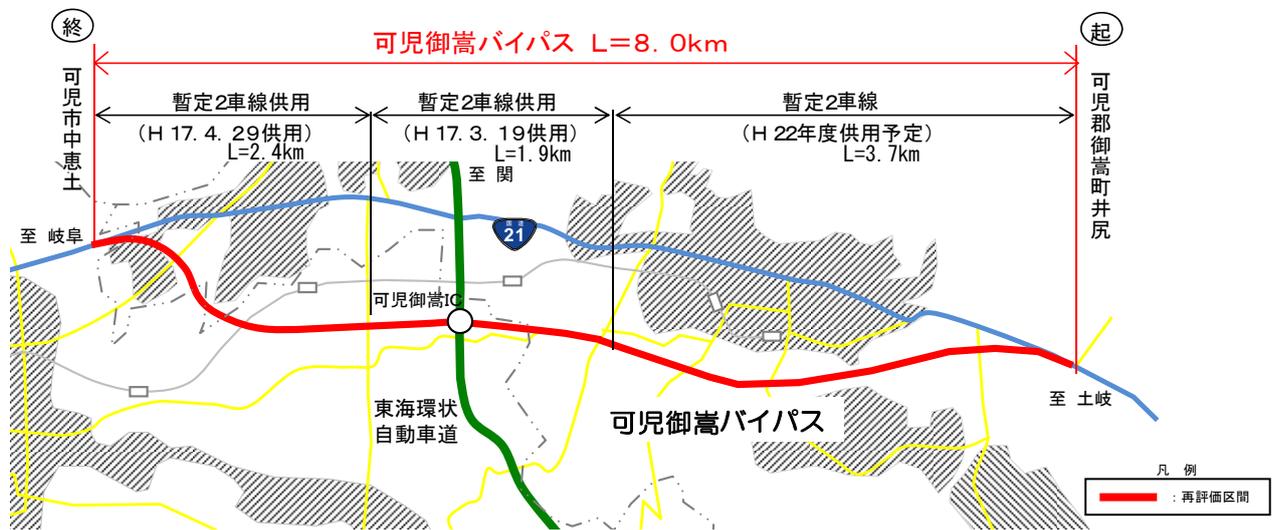
対応方針

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。

※ 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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道21号 岐大バイパス	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：岐阜県岐阜市東中島 至：岐阜県大垣市長松町	延長 23.9 km	
事業概要 一般国道21号は、岐阜県瑞浪市を起点とし滋賀県米原市に至る全長102kmの幹線道路であり、岐阜県を含む東海圏域と滋賀県を含む関西圏域の交流・連携や産業・経済を支えるなど重要な役割を果たしている。岐大バイパスは、岐阜大垣間を結び、交通混雑の緩和や交通安全の確保を目的とした延長23.9kmの道路で、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。		
S35年度事業化	S36年度都市計画決定	S36年度用地着手
全体事業費 1100億円		事業進捗率 60%
計画交通量 64,300台/日		供用済延長 23.9km
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 386 / 1164 億円 事業費：311/1088億円 維持管理費：76/76億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 978 / 1672 億円 走行時間短縮便益：839/1431億円 走行経費減少便益：98/165億円 交通事故減少便益：40/77億円
		基準年 平成22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= 2.0 (交通量-10%) B/C= 3.1 (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= 2.2 (事業期間+20%) B/C= 2.7 (事業期間-20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の旅行速度改善が見込まれる。 ・特急停車駅（岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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（大垣市～岐阜市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏中心都市（瑞穂市～岐阜市）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（ソフトピアジャパン）を支援する。 ④安全な生活環境の確保 ・茜部本郷交差点、藪田交差点、藪田南5交差点の安全性向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路としての位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 岐大バイパスは、各務原市・大垣市等の沿線地域の産業集積圏を結ぶ地域連携軸として、十分な機能を発揮することが期待されており、国道21号沿線の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国道21号・22号および岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成22年7月26日）を受けている。		
岐阜県の意見 対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。 なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹		

底をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・交通集中により岐阜市内を中心に慢性的に渋滞。また岐阜～大垣の都市間でも混雑が悪化している。
- ・交通量とともに事故も多く、藪田交差点では岐阜県内で最も死傷事故が多い交差点となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

岐阜市東中島～岐阜南町八剣 L = 1. 6 km および穂積地区 L = 1. 2 km について完成供用済み、残りの区間は全線暫定供用済みである。

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60%、用地買収の進捗率は75%である。
- ・岐阜市西郷～大垣市松町間 L = 16. 7 km では調査設計を進めており、引き続き事業を促進し早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

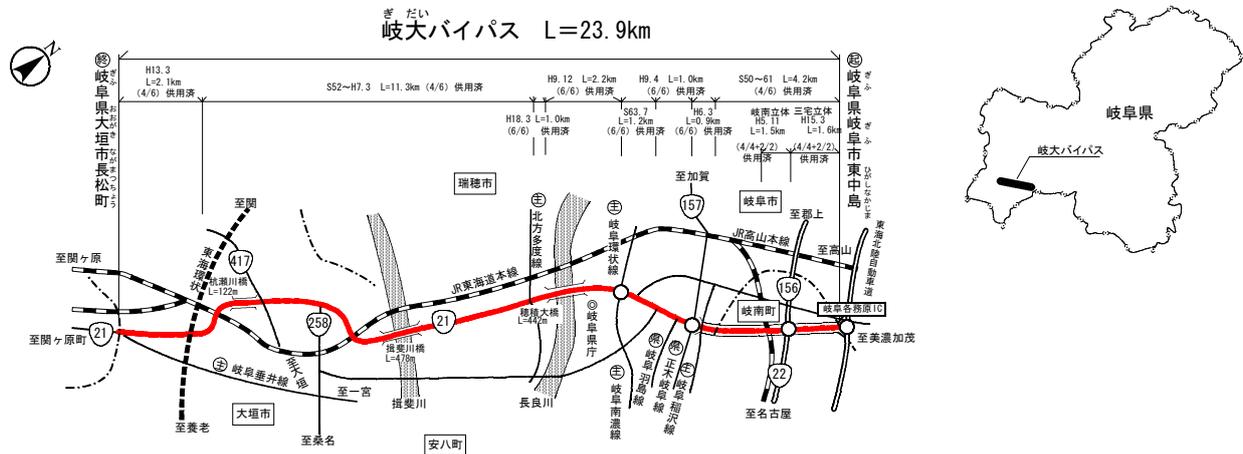
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道41号 <small>たかやまこくふ</small> 高山国府バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局											
起終点	自： <small>たかやま ふゆとう</small> 岐阜県高山市冬頭町 至： <small>たかやま こくふ かねおけ</small> 岐阜県高山市国府町金桶	延長	6.3 km													
事業概要	<p>一般国道41号は、名古屋市を起点とし、愛知県犬山市、岐阜県高山市などの主要都市を経て富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の高山国府バイパスは、岐阜県高山市冬頭町から、同市国府町金桶に至る延長約6.3kmのバイパスであり、交通混雑の緩和、交通安全の確保、及び高速アクセスの向上を目的として事業を推進しています。</p>															
H5年度事業化	H3年度都市計画決定	H9年度用地着手	H11年度工事着手													
全体事業費	465億円	事業進捗率	70%	供用済延長	1.3 km											
計画交通量	22,000台/日															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体) 1.4</td> <td style="width: 50%;">総費用 (事業費) 150/525億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 2.7</td> <td>(事業費) 123/498億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費 27/27億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.4	総費用 (事業費) 150/525億円	(残事業) 2.7	(事業費) 123/498億円		維持管理費 27/27億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益 (事業費) 400/723億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成22年</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益 347/630億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益 27/56億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益 26/37億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (事業費) 400/723億円	基準年 平成22年	走行時間短縮便益 347/630億円		走行費用減少便益 27/56億円		交通事故減少便益 26/37億円	
B/C (事業全体) 1.4	総費用 (事業費) 150/525億円															
(残事業) 2.7	(事業費) 123/498億円															
	維持管理費 27/27億円															
総便益 (事業費) 400/723億円	基準年 平成22年															
走行時間短縮便益 347/630億円																
走行費用減少便益 27/56億円																
交通事故減少便益 26/37億円																
感度分析の結果	<p>残事業費にて感度分析を実施</p> <p>交通量変動 : B/C=2.3 (交通量+10%) B/C=2.9 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=2.5 (事業費+10%) B/C=2.9 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=2.6 (事業期間+20%) B/C=2.7 (事業期間-20%)</p>															
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待出来るバス路線（濃飛バス（富山線、岐阜線、名古屋線 等々））が存在する。 ・特急停車駅（JR高山本線（高山駅））へのアクセス向上が見込まれる。 ・富山空港へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク形成により各方面へ農産物流通の向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏である高山市へのアクセス向上及び北陸・関西圏と関東圏とのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ぎふ清流国体への支援が見込まれる。 ・高山市街地の古い町並み、高山祭り、温泉施設等の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・高山市は豪雪地帯に指定されている。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・当該バイパス整備を前提とした救急病院（久美愛病院）の移設により冬期30分以内救急搬送圏の拡大が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・並行する現道41号の代替路線となる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜間要請限度未達成区間の解消が見込まれる。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道高山清見道路 															
関係する地方公共団体等の意見	<p>岐阜県の意見</p> <p>対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。</p> <p>また、高山市上切町から高山市国府町金桶までの区間について、早期完成をお願いします。</p>															
事業評価監視委員会の意見	<p>「事業継続」することは「妥当」である</p>															
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・高規格幹線道路である東海北陸道、中部縦貫道・高山清見道路の供用など高速ネットワークの整備</p> <p>・救急搬送・医療環境の変化</p>															
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・高山国府バイパスL=6.3kmのうち1.3kmを暫定2車線で供用済</p> <p>・2工区完成供用に向けて工事を推進中</p>															

・事業進捗率は70%、用地取得率は100%（平成22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

・平成25年度の全線暫定供用を目指す。

・早期に全線完成供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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

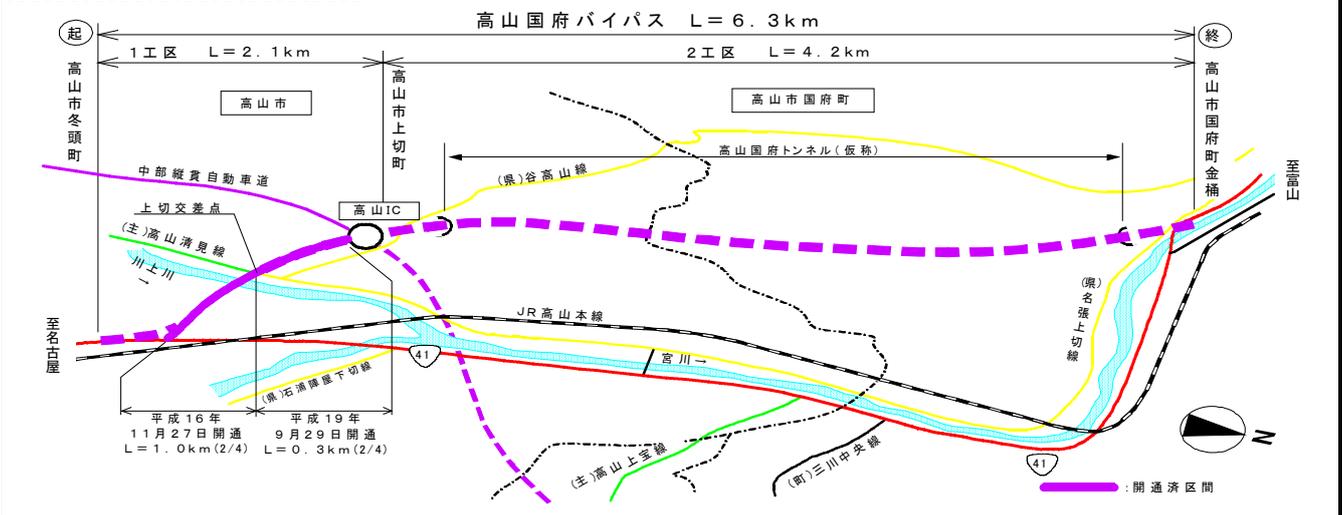
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道156号 <small>ぎふひがし</small> 岐阜東バイパス	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：岐阜県羽島郡岐南町八剣 至：岐阜県関市山田	延長 13.4 km																
事業概要 一般国道156号は、岐阜市を起点とし関市、郡上市等を経由して富山県高岡市に至る延長約210kmの幹線道路であり、岐阜県内及び東海地方と北陸地方の交流・連携や産業・経済及び観光等を支える路線である。岐阜東バイパスは、このうち岐阜市～関市間における交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的とした延長約13.4kmの道路である。																	
S46年度事業化	S49年度都市計画決定 (S55年度、H6年度変更)	S48年度用地着手															
S49年度工事着手		S49年度工事着手															
全体事業費	950億円	事業進捗率															
計画交通量		40,700台/日															
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">事業全体</td> <td style="width: 15%;">1.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>2.9</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	1.9		残事業	2.9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 15%;">301 / 1395 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>255/1349億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>46/ 46億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/事業全体	301 / 1395 億円		事業費	255/1349億円		維持管理費	46/ 46億円
B/C	事業全体	1.9															
	残事業	2.9															
総費用	(残事業)/事業全体	301 / 1395 億円															
	事業費	255/1349億円															
	維持管理費	46/ 46億円															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 15%;">887 / 2720 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>832/2563億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>48/ 141億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>6.7/ 16億円</td> </tr> </table>		総便益	(残事業)/事業全体	887 / 2720 億円		走行時間短縮便益	832/2563億円		走行経費減少便益	48/ 141億円		交通事故減少便益	6.7/ 16億円	基準年 平成22年			
総便益	(残事業)/事業全体	887 / 2720 億円															
	走行時間短縮便益	832/2563億円															
	走行経費減少便益	48/ 141億円															
	交通事故減少便益	6.7/ 16億円															
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= 2.5 (交通量-10%) B/C= 3.3 (交通量+10%) 事業費変動：B/C= 2.7 (事業費+10%) B/C= 3.2 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 2.6 (事業期間+20%) B/C= 3.2 (事業期間-20%)																	
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・岐阜バス岐阜関線、千疋・大平台タウン線、岐阜美濃線、大洞団地線の利便性向上が見込まれる。 ・特急停車駅（岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間（関市～岐阜市）を最短時間で連絡する。 ③個性ある地域の形成 ・ぎふ清流国体のメイン会場アクセス向上等の支援が見込まれる。 ・世界イベント村ぎふ等の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・関市から岐阜県総合医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。 ・岩田駅前交差点の安全性向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量が削減が見込まれる。																	
関係する地方公共団体等の意見 岐阜東バイパスは、岐阜市北東部から関市西部にかけての交通渋滞の緩和や、健全な地域開発などの支援を担う道路として期待されており、岐阜市・関市の首長で構成される一般国道156号岐阜東バイパス第3工区整備促進期成同盟会より早期整備の意見（平成22年8月25日）を受けている。																	
岐阜県の意見 対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。 なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹																	

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道158号 中部縦貫自動車道 <small>たかやまきよみ</small> 高山清見道路	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：岐阜県高山市丹生川町坊方 <small>たかやましにゆうかわちようぼうかた</small> 至：岐阜県高山市清見町夏厩 <small>たかやましきよみちようなつみや</small>				延長 24.7km
事業概要 中部縦貫自動車道は長野県松本市を起点とし、高山市・郡上市を経て福井県福井市に至る延長約160kmの道路であり、関東・中部・北陸圏を連絡する高規格幹線道路です。 その中部縦貫自動車道の一端を担う一般国道158号高山清見道路は、岐阜県高山市丹生川町坊方から同市清見町夏厩に至る延長24.7kmの道路であり、高速アクセスの向上・交通渋滞の緩和等を目的として事業を推進しています。				
H4年度事業化		H3年度都市計画決定		H6年度用地着手
				H8年度工事着手
全体事業費		2,203億円		事業進捗率
				44%
				供用済延長
				15.2km
計画交通量		8,000~20,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体)			
	1.4	825/1,994億円	1,756/2,837億円	平成22年
	(残事業) 2.1	事業費：745/1,913億円 維持管理費：80/80億円	走行時間短縮便益 : 1,416/2,326億円 走行経費減少便益：289/420億円 交通事故減少便益：51/91億円	
感度分析の結果 残事業費にて感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.8（交通量+10%） B/C=2.5（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.9（事業費+10%） B/C=2.3（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.0（事業期間+20%） B/C=2.2（事業期間-20%）				
事業の効果等				
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待出来るバス路線（濃飛バス（新宿線・松本線・平湯新穂高線 等々）が存在する。 ・特急停車駅（JR篠ノ井線（松本駅））へのアクセス向上が見込まれる。 ・中部国際空港、松本空港へのアクセス向上が見込まれる。				
②物流効率化の支援国土・地域ネットワークの構築 ・高規格ネットワーク形成により各方面へ農産物流通の向上が見込まれる。 ・国道158号で走行制限されている総重量25tの車両の通行が可能となる。				
③国土・地域ネットワークの構築 ・国土形成を構築する高規格幹線道路の一部を形成する【中部縦貫自動車道】 ・日常活動圏である高山市へのアクセス向上及び北陸・関西圏と関東圏とのアクセス向上が見込まれる。				
④個性ある地域の形成 ・ぎふ清流国体への支援が見込まれる。 ・高山市街地の古い町並み、高山祭り、温泉施設等の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・高山市は豪雪地帯に指定されている。				
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。				
⑥災害への備え ・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、北陸自動車道の代替路線となる自動車専用道路である。				
⑦他のプロジェクトとの関係 ・中部縦貫自動車道整備の一環である。				

関係する地方公共団体等の意見

・岐阜県の意見

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海北陸道の全線開通（平成20年7月）
- ・安房峠道路 無料化社会実験（平成22年6月）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・飛騨清見IC～高山IC間15.2km 暫定2車線で供用（平成19年9月）
- ・4工区では現在、用地幅杭を設置中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・高山IC～丹生川IC間の暫定2車線の早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル内ジェットファン見直しによるトンネル断面の縮小によりコスト縮減を図る予定である。

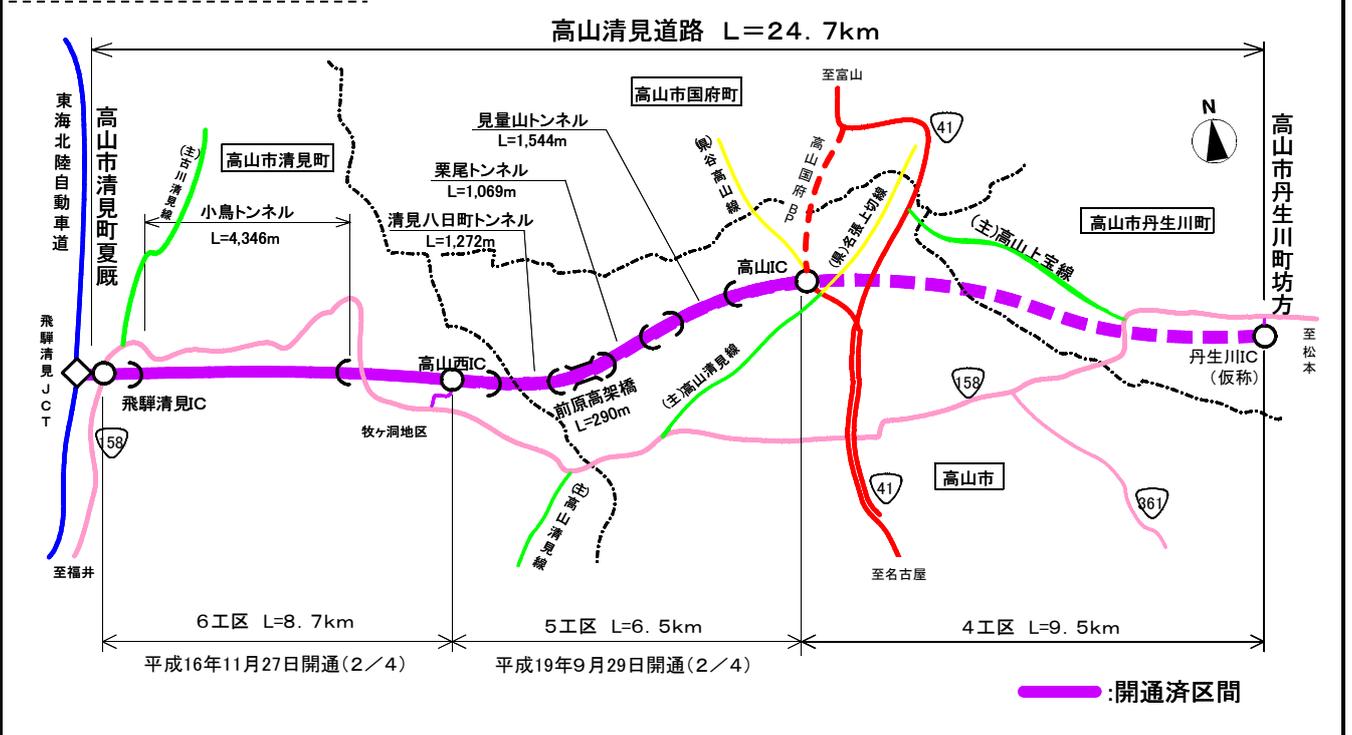
対応方針

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 国道258号 <small>だいそう</small> 大桑道路	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：岐阜県大垣市楽田町 <small>おおがき がくでんちょう</small> 至：三重県桑名市大字小貝須字柳原 <small>くわな おおあざこがいすあざやなぎはら</small>		延長 41.6 km
事業概要 本事業の国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市を起点として三重県桑名市に至る延長約42kmの主要幹線道路であり、交通混雑の緩和、物流効率化の支援の2点を主な目的として事業を推進しています。		
S40年度事業化	S43年度都市計画決定 (平成8年度一部変更)	S40年度用地着手
S40年度工事着手		
全体事業費	310億円	事業進捗率
		86%
		供用済延長
		41.6 km (暫定供用済み)
計画交通量	26,500台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/ (事業全体) 194/730億円 (事業費：51/589億円) (維持管理費：144/144億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 367/1,641億円 (走行時間短縮便益：347/1,621億円) (走行経費減少便益：12/13億円) (交通事故減少便益：7.0/6.7億円)
		基準年 平成22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=1.7 (交通量-10%) B/C=2.1 (交通量+10%)	
事業費変動	: B/C=1.8 (事業費+10%) B/C=1.9 (事業費-10%)	
事業期間変動	: B/C=1.8 (事業期間+20%) B/C=1.9 (事業期間-20%)	
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保		
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。		
・特急停車駅（近鉄電車（桑名駅））へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援		
・大垣市から四日市港へのアクセス向上が見込まれる。		
・県内生産の農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。		
③国土・地域ネットワークの構築		
・日常活動圏中心都市の大垣市～四日市市、海津市～大垣市のアクセス向上が見込まれる。		
④個性ある地域の形成		
・東海ものづくり創生プロジェクト（愛知・岐阜・三重）、東海バイオものづくりプロジェクト（愛知・岐阜・三重）の支援が見込まれる。		
・長島リゾート、多度大社、千代保稲荷神社、木曾三川公園、養老公園、ソフトピアジャパンなどの主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。		
⑤安全で安心できる暮らしの確保		
・三次医療施設（大垣市民病院～大桑クリニック）へのアクセス向上が見込まれる。		
⑥災害への備え		
・第一次緊急輸送道路に位置付けられている。		
⑦地球環境の保全		
・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑧生活環境の改善・保全		
・NO2排出量の削減が見込まれる。		
・SPM排出量の削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見		
・桑名市など地元商工会、観光協会などで構成される「桑名地域の幹線道路整備を進める会」より早期整備の要望を受けている。【平成20年8月】		
・「中部圏開発整備法」（昭和41年7月）に基づき、中部圏の開発整備に地元の総意を反映させる仕組みとして、昭和41年11月に設置された「中部圏開発整備地方協議会」（9県（関係県：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県）3市（関係指定都市：名古屋、静岡市、浜松市）より構成）より早期整備の要望を受けている。【平成20年12月】		

岐阜県・三重県の意見

・岐阜県

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹底をお願いします。

・三重県

対応方針（原案）のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、暫定2車線の早期4車線化に向けた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

- ・ 渋滞損失時間は三重・岐阜県内の国道平均を大幅に上回っており、円滑な交通が阻害されている。
- ・ 国道258号大桑道路周辺や西濃・滋賀からスーパー中樞港湾（四日市港・名古屋港）への物流軸を担う産業道路として、国道258号大桑道路は機能しているが、渋滞により円滑な物流が阻害されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 国道258号大桑道路L=41.6kmの全線において供用。（完成26.6km、暫定15.0km）
- ・ 事業進捗率は86%、用地取得率は99%（平成22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

- ・ 調査・設計及び関係機関との協議を推進し、暫定2車線区間について早期4車化を目指す。

施設の構造や工法の変更等

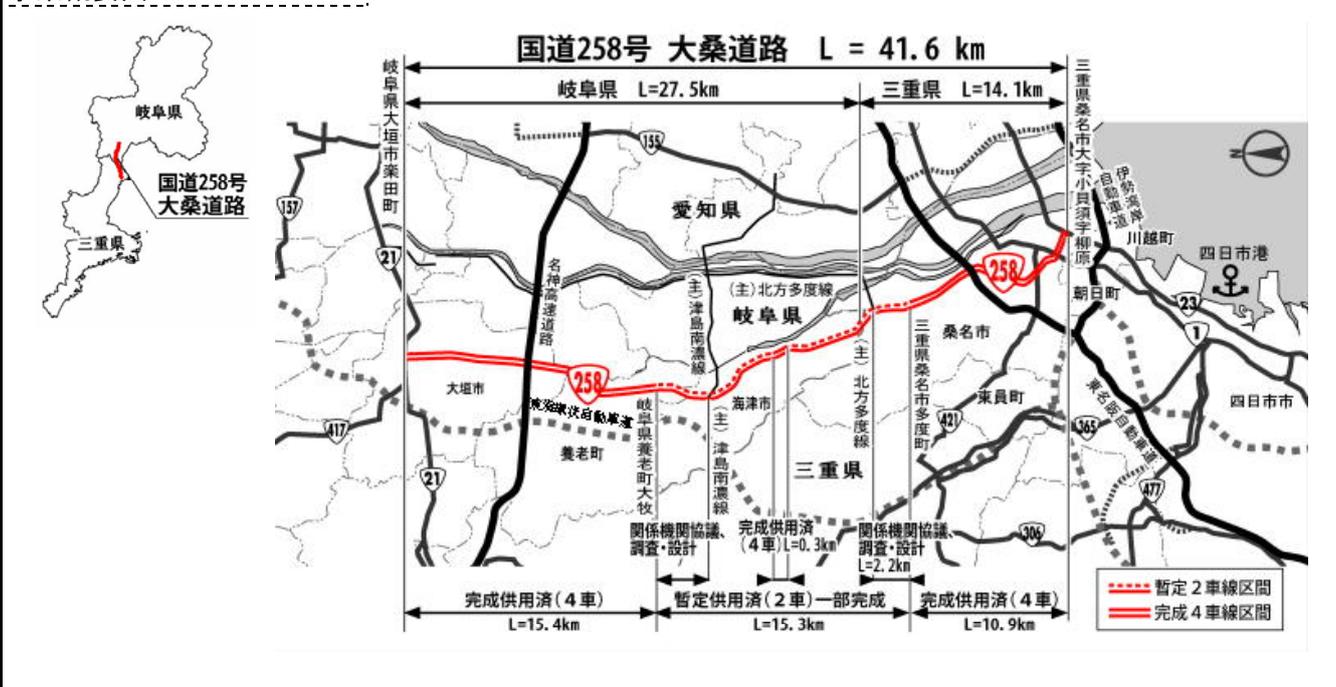
- ・ 擁壁設置位置の見直しにより構造物の小規模化及び通行止め回避等を実施し、コスト削減を図る予定である。
- ・ 国道258号大桑道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通混雑の緩和や物流効率化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難。

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	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：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県田方郡函南町平井	延長			15.0 km
事業概要 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60 kmの南北軸の交通を担う高規格幹線道路です。 本事業の国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮の東名高速道路沼津ICを起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0 kmの自動車専用道路であり、①交通渋滞の緩和、②交通事故の削減、の2点を主な目的として事業を推進しています。				
S63年度事業化	S62年度都市計画決定	H 元年度用地着手	H 7年度工事着手	
全体事業費	2,520億円	事業進捗率	約80%	供用済延長 10.0 km
計画交通量	15,600~50,100台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 7.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 448/2,983億円 (事業費: 381/2,916億円) (維持管理費: 67/67億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,375/3,664億円 (走行時間短縮便益: 3,083/3,419億円) (走行費用減少便益: 237/181億円) (交通事故減少便益: 55/63億円)	基準年 平成22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=6.8 (交通量-10%) B/C=8.3 (交通量+10%)				
事業費変動 : B/C=6.9 (事業費+10%) B/C=8.2 (事業費-10%)				
事業期間変動 : B/C=7.0 (事業期間+20%) B/C=8.1 (事業期間-20%)				
事業の効果等				
①円滑なモビリティの確保				
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・国道136号函南町塚本～三島市梅名間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス（三島駅～沼津駅・元箱根港・三恵台・三島社会保険病院・玉沢・つつじヶ丘中等）、伊豆箱根バス（三島駅～沼津駅・富士見台等、沼津駅～伊豆長岡駅・田町駅等））が存在する。 ・新幹線駅、特急停車駅（三島駅）へのアクセス向上が見込まれる。 				
②都市の再生				
<ul style="list-style-type: none"> ・沼津駅周辺総合整備事業、三島駅北口周辺地区整備事業等の市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携が図られる。 				
③国土・地域ネットワークの構築				
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市間（沼津市、三島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市（沼津市、三島市 沼津ICから伊豆市）へのアクセス向上が見込まれる。 				
④個性ある地域の形成				
<ul style="list-style-type: none"> ・富士山麓先端健康産業集積（ファルマバレー）構想を支援することが見込まれる。 ・伊豆半島の主要な観光地へのアクセス向上が期待できる。 				
⑤安全な生活環境の確保				
<ul style="list-style-type: none"> ・三島富士線において、交通量減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、安全性の向上が期待できる。 				
⑥災害への備え				
<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路に位置付けられている。 				
⑦地球環境の保全				
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 				
⑧生活環境の改善・保全				
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 				

- ・夜間騒音値の低減が見込まれる。
- ⑨他のプロジェクトとの関係
 - ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要ある【伊豆縦貫自動車道、新東名高速道路と長泉JCTで連結】

関係する地方公共団体等の意見

・東駿河湾環状道路は、地域交流の促進、交通渋滞の緩和等に重要な役割を期待されており、沼津市をはじめとする関係3市3町の首長で構成される「東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。【平成21年12月】

静岡県の意見

本事業は、沼津・三島都市圏の渋滞緩和や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域の主要産業である観光支援に資する重要な事業です。
 今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東駿河湾環状道路沿線の沼津・三島都市圏は、渋滞損失時間が高く円滑交通を阻害。
- ・通過交通の流入により、沼津・三島都市圏内の交通事故発生率は静岡県平均の2倍以上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・沼津岡宮IC～三島塚原IC（延長10km）が平成21年7月供用
- ・三島萩IC（ハーフIC）と長泉ICを結ぶ連絡路が平成22年4月供用
- ・事業進捗率は約80%、用地取得率は約87%（平成22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

- ・三島塚原IC～函南塚本ICの平成25年度供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・三島玉沢ICのコンパクト化によりコスト削減を予定。

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 国道1号 <small>みなみふつかまち</small> 南二日町交差点	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 <small>みしま みなみふつかまち</small> 静岡県三島市南二日町	延長 0.5 km	
事業概要 国道1号は、三島市から清水町、沼津市を経て沼津・三島市街を東西に横断する幹線道路です。また、国道136号は下田市を起点とし、伊豆市を経て三島市に至る伊豆半島の骨格を成す基幹路線です。 本事業の南二日町交差点は、国道1号と136号の結節点における交差点改良事業であり、①慢性的な渋滞の解消、②交通事故の削減、③道路の冠水対策を主な目的として事業を推進しています。		
H元年度事業化	H4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	64億円	事業進捗率
95%		供用済延長
- km		
計画交通量 22,200台/日		
費用対効果分析結果 B/C <small>(事業全体)</small> 1.0 <small>(残事業)</small> -	総費用 <small>(事業全体)</small> 85億円 事業費：82億円 維持管理費：3.3億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 86億円 走行時間短縮便益：80億円 走行経費減少便益：4.7億円 交通事故減少便益：0.93億円
基準年 平成22年		
感度分析の結果 交通量変動：- 事業費変動：- 事業期間変動：-		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・南二日町交差点の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（沼津登山東海バス：沼津駅～遺伝研坂下）が存在する。 ②個性ある地域の形成 ・伊豆地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待できる。 ③無電柱化による美しい町並みの形成 ・対象区間が対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけられている。 ④災害への備え ・第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 東駿河湾環状道路塚原ICから国道1号経由で三島駅方面に向かう際には、南二日町交差点の利用が望ましいが下り線ランプが右折禁止になっており、南二日町交差点を利用できない。そのため三島駅方面へ向かう際には別ルートで迂回しなくてはならず、産業面、観光面への影響が懸念されることから三島駅方面へのアクセス改善が望まれており、三島商工会議所より早期供用の要望を受けている。（平成21年9月）		
県知事の意見 本事業は、三島市中心部の慢性的な渋滞の解消や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆半島へのアクセスを向上する重要な事業です。 今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見 「事業継続」することは「妥当」である。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		

- ・南二日町交差点は伊豆地域の南北交通の要所である南二日町交差点の渋滞損失時間は、静岡県内国道平均の1.4倍以上。
- ・三島市街地中心、静岡県においても事故が多く、静岡県内国道平均の約3倍。
- ・南二日町交差点は伊豆半島への要所であるが、慢性的な渋滞や大雨による冠水によりアクセスルートとしての機能が低下

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は95%、用地買収の進捗率は約100%である。(平成22年度見込み)
- ・平成19年4月上り線OFFランプ右折2車化
- ・平成21年7月東駿河湾の暫定供用にあわせ下り線OFFランプ左折2車化

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期完成供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・横断歩道橋下部工の基礎の設計見直しによるコスト削減を図る予定である

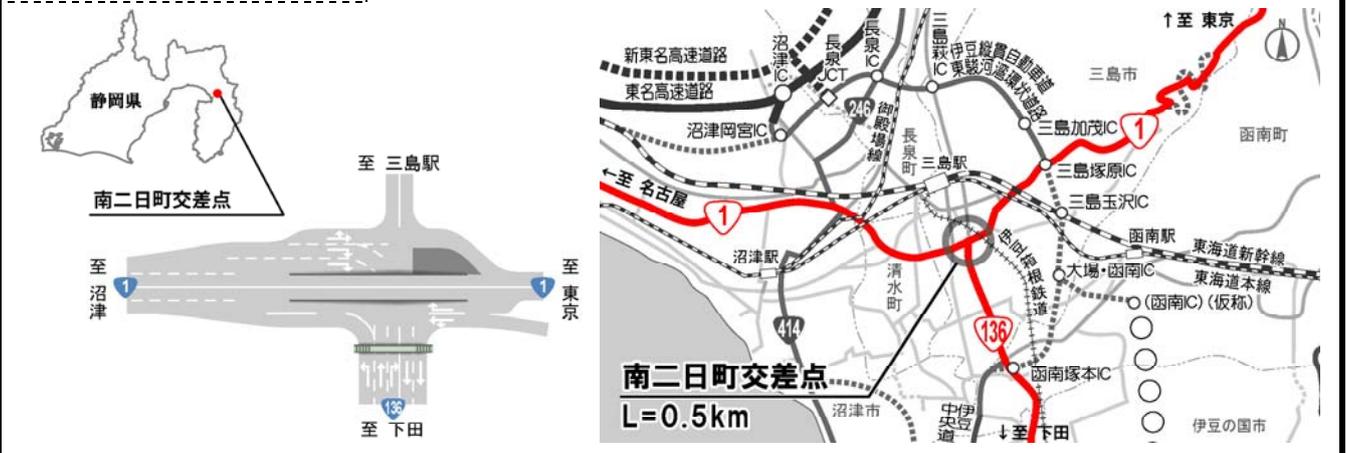
対応方針

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道1号富士由比バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県富士市今井 至：静岡県静岡市清水区興津東町			延長	21.4 km
事業概要 富士由比バイパスは、富士市今井を起点とし、静岡市清水区興津東町に至る延長約21.4 kmの道路で、次の点を主な目的として事業を推進しています。 ①交通渋滞の緩和 ②交通事故の削減					
S37年度事業化	S45年度都市計画決定	S38年度用地着手	S38年度工事着手		
全体事業費	445億円	事業進捗率	40%	供用済延長	21.4 km
計画交通量	55,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 222/803億円 事業費：162/743億円 維持管理費：60/60億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 483/1,400億円 走行時間短縮便益：363/1,094億円 走行経費減少便益：91/246億円 交通事故減少便益：30/59億円	基準年 平成22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=2.3（交通量+10%） B/C=1.9（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.0（事業費+10%） B/C=2.3（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.1（事業期間+20%） B/C=2.3（事業期間-20%）					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・富士市内平面交差の交差点を起点として発生する著しい速度低下の解消が見込まれる。 ・富士市内平面区間を横断するバス路線の定時性向上が見込まれる。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・田子の浦港及び清水港へのアクセス向上が見込まれる。 ・由比漁港から水揚げされる水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の静岡市～富士市～沼津市間の移動を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市（静岡市～富士市方面、富士市～静岡市方面）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・由比本陣公園、広重美術館などの主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・東名高速道路（将来的には新東名高速道路）が通行止め時に代替路線となる。 ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
■静岡県の意見 本事業は、本県東西軸での主要渋滞箇所を解消し、物流の効率化や安心・安全な生活環境の確保などを図るための重要な事業です。 今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。					

■静岡市の意見

本事業の寺尾交差点の立体化は、本市の東西方向を結ぶ主要幹線道路であり渋滞を解消するとともに、安全確保が図られるばかりでなく、由比市街地へのアクセス性が改善され地域産業及び観光の活性化に寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道1号富士由比バイパスでは、朝夕ピーク時に交通が集中し、平面交差点において激しい渋滞が発生。
- ・国道1号富士由比バイパスでは、平面交差点において交通事故が多発。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地買収率91%（平成22年度末見込み）
- ・事業進捗率40%（平成22年度末見込み）
- ・昭和50年4月全線暫定2車線供用
- ・田子の浦高架橋の完成により平成14年度末全線4車線暫定供用（平面区間を含む）
- ・寺尾交差点立体化が平成20年度工事着手

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・寺尾交差点立体化区間について、優先的に事業を推進し、早期供用を目指します。
- ・富士立体化区間について、早期供用を目指します。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。
- ・富士由比バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通事故の削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道139号富士改良 <small>ふじがいらりょう</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：静岡県富士市鮫島 <small>ふじ さめじま</small> 至：静岡県富士市青島 <small>ふじ あおしま</small>			延長	1.6 km
事業概要 富士改良は、富士市鮫島を起点とし、同市青島に至る延長約1.6kmの道路であり、次の点を主な目的として、権限代行にて事業を推進しています。 ①交通渋滞の緩和 ②交通事故の削減					
H5年度事業化		H4年度都市計画決定		H7年度用地着手	
				H18年度工事着手	
全体事業費		125億円		事業進捗率	
				35%	
				供用済延長	
				0.1 km	
計画交通量		24,200台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.6 (残事業) 2.1	(残事業)/(事業全体) 76/127億円 事業費：67/118億円 維持管理費：9.4/9.4億円		(残事業)/(事業全体) 157/203億円 走行時間短縮便益：146/186億円 走行経費減少便益：4.5/9.0億円 交通事故減少便益：7.1/7.9億円	
基準年		平成22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=1.2（交通量+10%） B/C=1.7（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.9（事業費+10%） B/C=2.3（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.0（事業期間+20%） B/C=2.2（事業期間-20%）					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・国道139号、(県)富士停車場線、(県)吉原田子浦港線、(県)田子浦港富士インター線等における旅行速度の改善が見込まれる ・(県)富士停車場線、(県)田子浦港富士インター線の旅行速度の改善により、バス路線の利便性の向上が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。【新富士駅への新たなアクセスルート】 					
②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 【国道1号と田子の浦港(重要港湾)間の新たなアクセスルート形成】 【(県)田子浦港富士インター線の混雑度が緩和→田子の浦港と背後地(富士市、富士宮市)間のアクセス向上】 ・田子の浦港から南北方向への最短の指定区間(重さ指定、高さ指定道路)ネットワークを形成し、現状の迂回状況を解消し輸送の効率化、円滑化が見込まれる。 					
③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・富士山(富士山麓)などの主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 					
④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 					
⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
静岡県の意見 本事業は、産業活動の活性化や安心・安全な生活環境の確保などを図るための重要な事業です。今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、					

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 ：国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（I期）	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：静岡県下田市 至：静岡県下田市				延長 5.9 km
事業概要 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの南北軸を担う高規格幹線道路です。 本事業の国道414号河津下田道路（I期）は、伊豆縦貫自動車道のうち最南端にあたる延長5.9kmの道路であり、①交通渋滞の緩和、②交通事故の削減の2点を主な目的として事業を推進しています。				
H10年度事業化	都市計画手続き中	用地未着手	工事未着手	
全体事業費 ：260億円		事業進捗率 ：8%		供用済延長 ：- km
計画交通量 ：7,900～10,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C ： （事業全体） 1.4 （残事業） 1.6	総費用 ：（残事業）/（事業全体） 194/218億円 （事業費：177/201億円） （維持管理費：16/16億円）	総便益 ：（残事業）/（事業全体） 315/315億円 （走行時間短縮便益：276/276億円） （走行経費減少便益：32/32億円） （交通事故減少便益：7.5/7.5億円）	基準年 ： 平成22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=1.8（交通量+10%） 事業費変動：B/C=1.5（事業費+10%） B/C=1.8（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=1.5（事業期間+20%） B/C=1.8（事業期間-20%）				
事業の効果等				
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス（天城経由修善寺行き）、伊豆下田バス（蓮台寺行き））が存在する。 ・特急停車駅（伊豆急行（下田駅、蓮台寺駅））へのアクセス向上が見込まれる。				
②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。【下田市都市計画マスタープラン（平成18年3月）】				
③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。				
④個性ある地域の形成 ・下田市、南伊豆町などの南伊豆地域における主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。				
⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・共立湊病院から順天堂大学医学部附属静岡病院へのアクセス向上が見込まれる。				
⑥災害への備え ・緊急輸送道路である国道414号（現道）が通行止め時に代替路となる。				
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。				
⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 伊豆地域の道路は海岸線に沿った急傾斜地や、急峻な山間地に位置しており、道路幅員も狭く、各所で慢性的な交通渋滞を引き起こしている。また、平成21年8月に発生した駿河湾を震源とする地震では、伊豆地域で最大震度6弱を記録し、国道が一時通行止めになる等の被害が発生するなど、観光や物流、地域住民の生活にも大きな影響を与えるため、災害にも強くこの地域の基軸となる伊豆縦貫自動作動の整備が望まれており、静岡県をはじめとする関係8市7町の首長等で構成される伊豆縦貫自動車道建設促進期				

成同盟会より早期整備の要望を受けている（平成22年6月）

静岡県の意見

本事業は、下田市周辺の渋滞緩和や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域の主要産業である観光支援に資する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・伊豆半島南部の交通の要所である下田市街地中心の渋滞損失時間は高く、円滑な交通を阻害。
- ・下田市街地中心は交通事故発生率が高く、静岡県内平均の2倍以上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約8%、用地買収の進捗率は約0%である。（平成22年度見込み）
- ・都市計画決定に向けて、環境影響評価の手続きを実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期に都市計画決定手続きを完了し、本格的な事業着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル幅員・道路構造の見直しによりコスト削減を図る予定である。

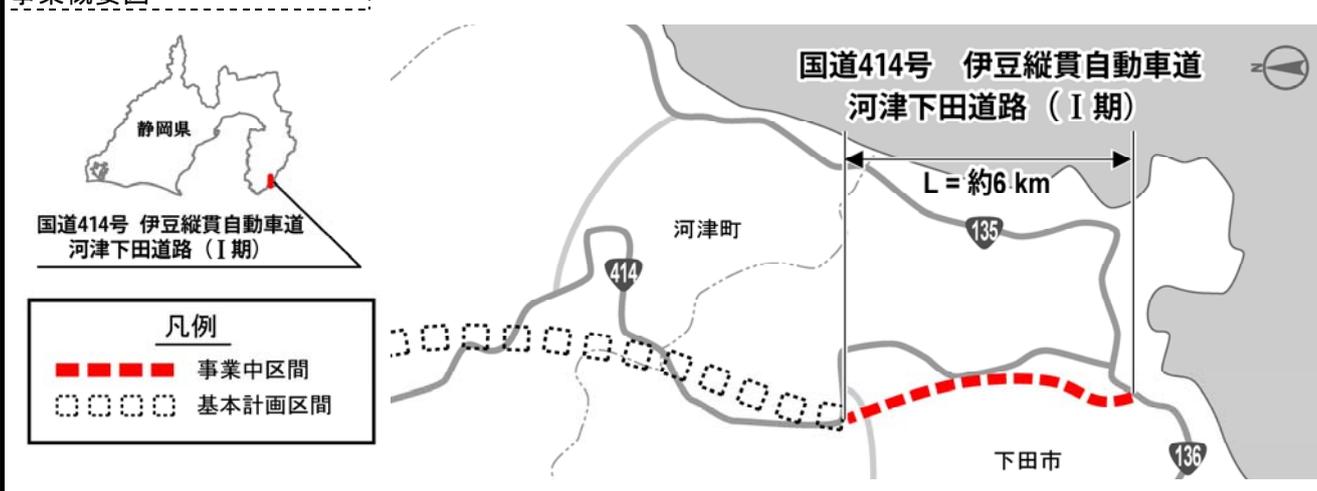
対応方針

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県伊豆市修善寺 至：静岡県伊豆市矢熊	延長	6.7 km		
事業概要 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60 kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。 本事業の国道414号天城北道路は、伊豆市修善寺を起点とし、伊豆市矢熊に至る延長6.7 kmの自動車専用道路で、①交通渋滞の緩和、②緊急輸送路の機能強化の2点を主な目的として事業を推進しています。					
H6年度事業化	都市計画決定	—	H12年度用地着手	H14年度工事着手	
全体事業費	570億円	事業進捗率	約21%	供用済延長	1.6 km
計画交通量	11,600～14,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.2	総費用：(残事業)/(事業全体) 368/513億円 (事業費：338/483億円 維持管理費：30/30億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 447/657億円 (走行時間短縮便益：413/611億円 走行費用減少便益：27/40億円 交通事故減少便益：6.8/5.2億円)	基準年：平成22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=1.1(交通量-10%) B/C=1.3(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=1.3(事業期間-20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス：修善寺駅～堂ヶ島・湯ヶ島温泉・昭和の森・河津駅・ラフォーレ修善寺）等が存在する。 ・特急停車駅（修善寺駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間（伊豆市、伊豆の国市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市（旧修善寺町～旧天城湯ヶ島町）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・伊豆半島の主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・湯ヶ島地区から伊豆の国市長岡の順天堂大学医学部附属静岡病院（三次医療施設）へのアクセスが見込まれる。 ⑤災害への備え ・静岡県地域防災計画（平成21年8月修正）において、国道136号、414号が第一次緊急輸送路に位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道136号・414号（現道））が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要ある【伊豆縦貫自動車道】					

関係する地方公共団体等の意見

・天城北道路は、地域交流の促進、交通渋滞の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、伊豆市で構成される「天城北道路及び伊豆市幹線道路網整備促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。【平成21年11月】

静岡県の意見

本事業は、中伊豆地域の渋滞緩和や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域の主要産業である観光支援に資する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道136号・414号が重複する区間では3箇所の渋滞ポイントが存在し、休日を中心に渋滞が発生。
・天城北道路周辺の幹線道路は、地理的条件から災害に弱く、道路状況は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成20年4月、修善寺IC～大平IC供用済み
・大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）について、本線工事着工に向けて工事用道路を整備中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）の暫定2車線の早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・大型ブロック擁壁の採用等によりコスト縮減を図る予定である。

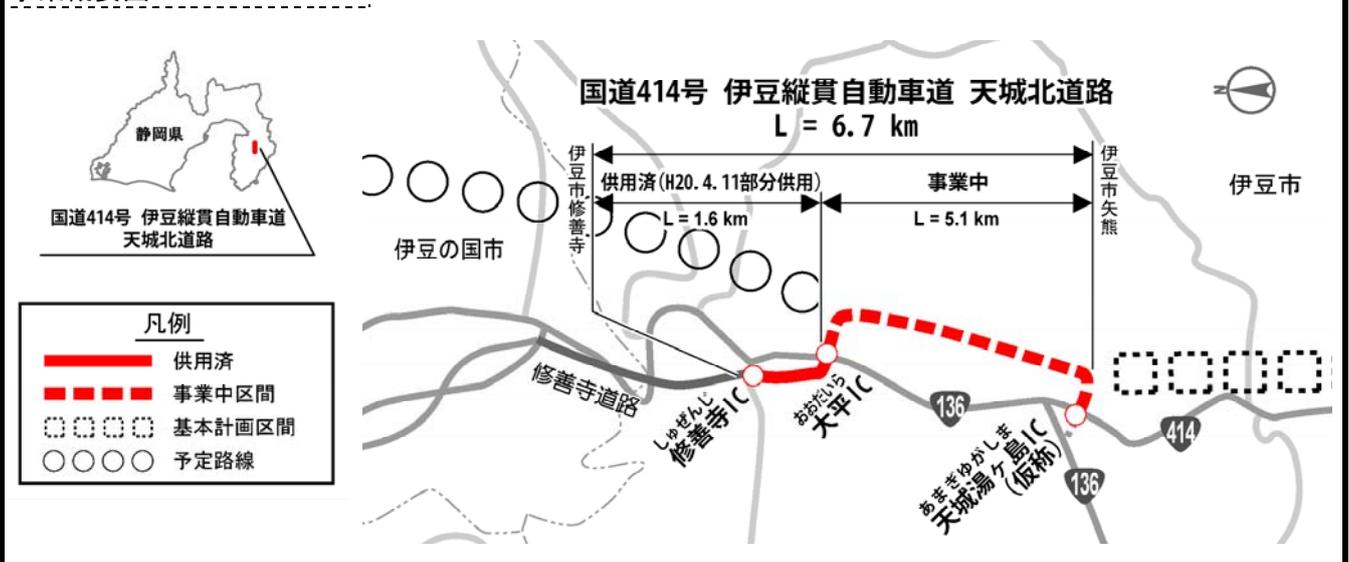
対応方針

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23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道153号 <small>とよたきた</small> 豊田北バイパス	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：愛知県豊田市逢妻町 <small>とよたしあいつまぢよう</small> 至：愛知県豊田市扶桑町 <small>とよたしふそうぢよう</small>		延長 5.7 km
事業概要 国道153号は、名古屋市東区を起点とし、豊田市、飯田市を経て長野県塩尻市中町に至る延長約220kmの主要幹線道路であり、名古屋都市圏と長野県中南信地域とを結ぶ重要な路線である。豊田北バイパスは、「豊田外環状」の一部を構成し、現道153号の交通混雑緩和、交通安全確保及び沿道環境改善等を目的とした、愛知県豊田市逢妻町から愛知県豊田市扶桑町に至る延長5.7kmの幹線道路である。		
H20年度事業化	S60年度都市計画決定 (H2年度変更)	H21年度用地着手 工事未着手
全体事業費	342億円	事業進捗率
		4.0%
		供用済延長
		-km
計画交通量 33,800台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 261/275億円 (事業費：232/246億円 維持管理費：29/29億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 693/693億円 (走行時間短縮便益：658/658億円 走行費用減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：2.4/2.4億円)
		基準年 平成22年
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 交通量変動：B/C=2.4（交通量-10%） B/C=2.9（交通量+10%） 事業費変動：B/C=2.4（事業費+10%） B/C=2.9（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.6（事業期間+20%） B/C=2.7（事業期間-20%）		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満区間の旅行速度改善が見込まれる。 ・利便性向上が期待できるバス路線（名鉄バス、とよたおいでんバス）が存在する。		
②個性ある地域の形成 ・香嵐渓、鞍ヶ池、道の駅どんぐりの里、猿投山等主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。		
③安全で安心できる暮らしの確保 ・豊田厚生病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。		
④安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故多発区間における交通量減少に伴う安全性の向上が見込まれる。		
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道153号（現道））の代替経路を形成する。		
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
⑧他のプロジェクトとの関係 ・豊田市都市計画マスタープランにて都市内環状軸として位置づけられている。 ・豊田南バイパスと一体的に整備を行う必要がある。		
関係する地方公共団体等の意見 ・豊田北バイパスは、豊田市市街地の外環状道路を形成し、中心市街地への集中交通を分散・迂回させると共に、東海環状自動車道豊田勘八インターへのアクセス機能を果たすことが期待されており、「豊田市幹線道路整備促進協議会（会長：豊田市長）」から早期整備の要望（平成21年7月7日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。		

・愛知県の意見：

- 1 「対応方針」（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 現在、愛知県で整備を進めている国道419号（陣中町～上原町）の拡幅事業が平成20年代中旬に完了する予定であり、この事業効果を早期に発現させるためにも、国道419号と接続する豊田北バイパスについては、平成20年代後半の供用を目指し、整備促進をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価時までの周辺環境変化等

- ・幹線道路及び豊田市街地の交通混雑。
- ・国道153号現道に死傷事故率の高い区間が多数存在、大型車の都市内流入による危険事象も散見。
- ・国道153号現道で騒音の環境基準超過が一部見られる。
- ・豊田地区北部への都市機能集積に伴うネットワークの必要性。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・全体の事業進捗率は約4%、用地取得率は約2%（平成22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

- ・国道155号～（都）平戸橋水源線区間の暫定2車線の早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減（橋梁の多経間化等）に努めながら事業を推進していく。

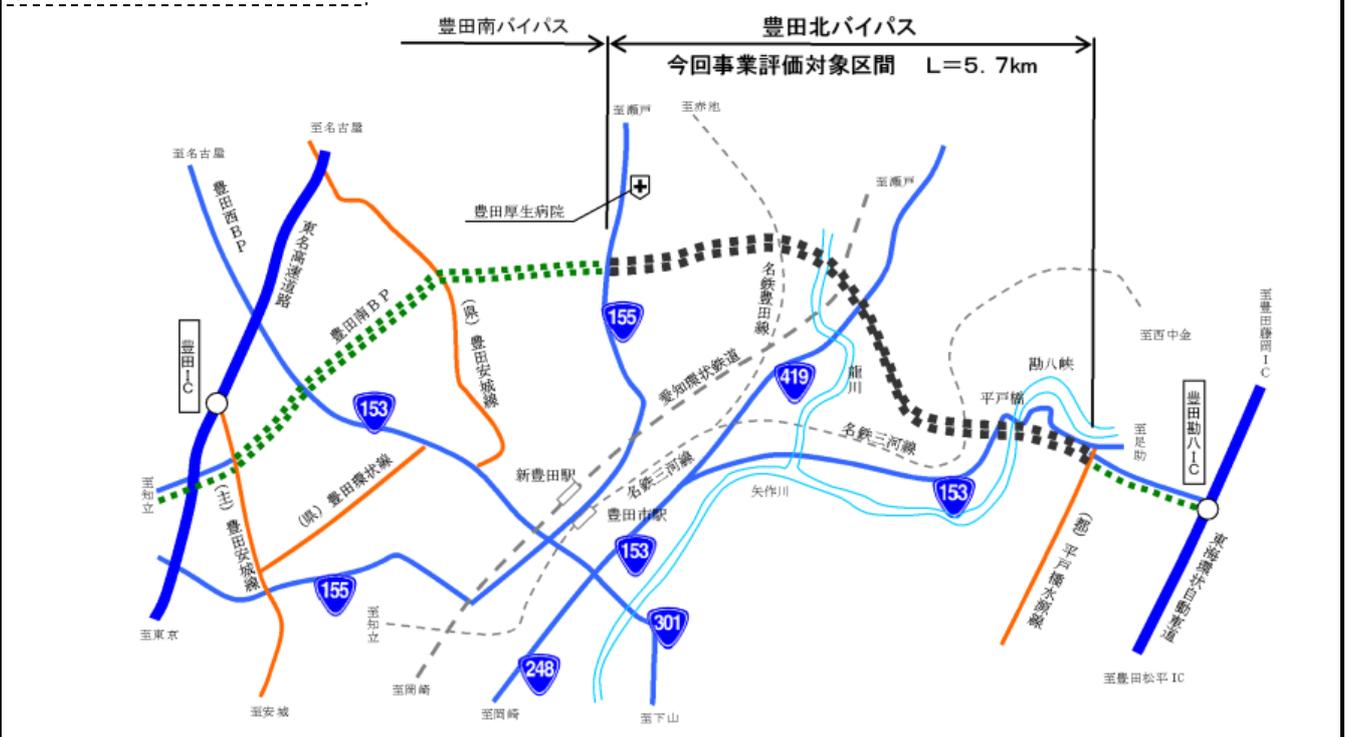
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 国道1号 関バイパス	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：三重県亀山市太岡寺町 至：三重県亀山市関町鷺山	延長 2.5 km	
事業概要 本事業の関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町を起点とし、亀山市関町沓掛に至る延長7.1 kmのバイパスであり、亀山市太岡寺町から亀山市関町鷺山間の2.5 kmを事業化し、交通混雑の緩和、地域経済の支援の2点を主な目的として事業を推進しています。		
H8年度事業化 (L=1.1km) H15年度事業化 (L=1.4km)	H8年度都市計画決定	H12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 68%	供用済延長 - km
計画交通量 14,700台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.3	総費用 (残事業/事業全体) 63 / 252 億円 事業費：54/243億円 維持管理費：9.8/9.8億円
	総便益 (残事業/事業全体) 143 / 309 億円 走行時間短縮便益：132/287 億円 走行費用減少便益：10/20 億円 交通事故減少便益：0.05/1.3 億円	基準年 平成22年
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 交通量変動：B/C=2.0（交通量-10%） B/C=2.5（交通量+10%） 事業費変動：B/C=2.1（事業費+10%） B/C=2.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.0（事業期間+20%） B/C=2.5（事業期間-20%）		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通バス3系統（伊勢坂下線、亀山関工業団地線、関町福祉バス））が存在する。 ②物流効率化の支援 ・亀山・関テクノヒルズから四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・幹線都市計画道路網密度が1.5 km/km ² 以下である市街地での事業である。【幹線都市計画道路網密度の変化 0.32 km/km ² →0.36 km/km ² 】 ④個性ある地域の形成 ・亀山・関テクノヒルズを支援することが見込まれる。 ⑤災害への備え ・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 ・CO ₂ 排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO ₂ 排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 ・亀山市や鈴鹿市など地元自治体などで構成される「一般国道1号関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。【平成21年7月】		
三重県の意見 本事業は、交通混雑の緩和や地域経済の発展に寄与できる重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期供用に向けた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 ・平成19年度の国道1号と名阪国道を直結するランプの整備により、主要渋滞ポイントである太岡寺交		

差点の渋滞が改善したものの、国道1号の太岡寺～小野町西間の渋滞損失時間は、依然として三重県内の国道平均の約6倍と高い状態。

- ・ 関バイパスに隣接する亀山・関テクノヒルズの企業進出が物流企業を中心に増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は68%、用地取得率は96%である。(平成22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

- ・ 調査設計・工事及び関係機関との協議を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 2径間連続少数I桁橋の採用等によりコスト縮減を図る予定である。
- ・ 関バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通混雑の緩和、地域経済の支援や安全で安心できるくらしの確保など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難。

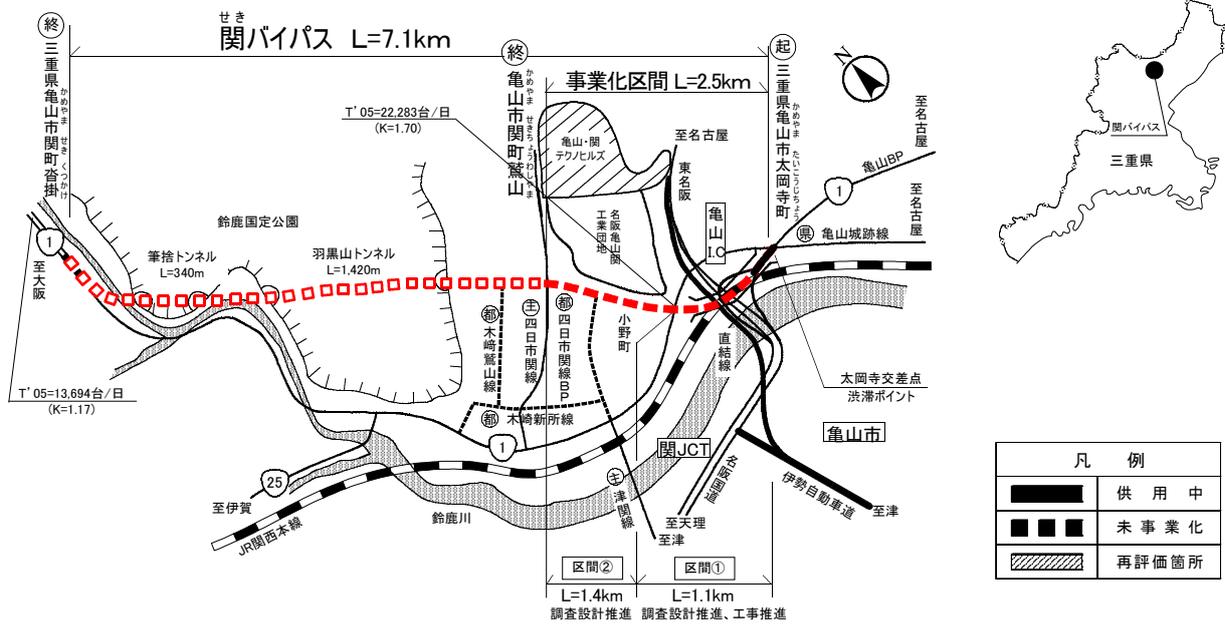
対応方針

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23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道42号熊野尾鷲道路	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：三重県尾鷲市南浦 至：三重県熊野市大泊町	延長 18.6km	
事業概要 一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、豊橋市、田原市、鳥羽市、伊勢市、松阪市、尾鷲市、熊野市、新宮市、田辺市などの主要都市を経て和歌山県和歌山市に至る延長531.6kmの広域的な主要幹線道路であり、熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦から熊野町大泊町に至る延長18.6kmの自動車専用道路です。		
H8年度事業化	H8年度都市計画決定 (H11年度変更)	H12年度用地着手
H14年度工事着手		
全体事業費	1,070億円	事業進捗率 63%
計画交通量	7,500～8,700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 (残事業)/(事業全体) 417/1152億円 (事業費:357/1091億円 維持管理費:61/61億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 1121/1287億円 (走行時間短縮便益:1009/1159億円 走行経費減少便益:108/123億円 交通事故減少便益:4.7/5.2億円)	基準年 平成22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=2.1 (交通量-10%) B/C=3.7 (交通量+10%) 事業費変動 : B/C=2.5 (事業費-10%) B/C=2.9 (事業費+10%) 事業期間変動 : B/C=2.6 (事業期間-20%) B/C=2.8 (事業期間+20%)		
事業の効果等		
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間削減が見込まれる。 ・バス路線（名古屋南紀高速バス）の利便性向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産品の都市部（名古屋市）への輸送時間短縮が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線と一体的に高速ネットワークが構築される。 ・新宮市～松阪市のネットワーク強化が見込まれる。 ・日常活動圏（熊野市～尾鷲市）の拡大が見込まれる。 ・熊野市～尾鷲市の移動時間短縮が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界遺産「熊野古道」全域でのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本赤十字病院へのアクセス向上が見込まれている。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・国道42号事前通行規制区間の代替路として機能する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 		
関係する地方公共団体等の意見		
<ul style="list-style-type: none"> ・熊野尾鷲道路は、東紀州地域の安全で信頼性の高い道路及び安心できる暮らしの確保のため重要な役割を果たすことが期待されており、熊野市をはじめとする2市3町の首長で構成される熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成22年8月3日）を受けている。 ・三重県の意見 本事業は、地域住民の安全・安心の確保や平成25年神宮式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、紀伊半島のミッシングリンクを解消するためにも重要な事業です。 		

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、平成25年神宮式年遷宮までの供用に向けた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

- ・ 高速交通体系から取り残された地域
- ・ 豪雨等による孤立化が多発する地域
- ・ 急峻な地形の連続する地域

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率は88%（平成22年度末見込み）
- ・ 三木里ICから大泊IC間は、トンネル工事や道路改良工事等を全面的に実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

三木里ICから大泊IC間（L=13.6km）は、平成25年度の暫定2車線の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

インターチェンジのコンパクト化やトンネル設計の見直し等コスト縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道42号 紀宝バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国道交通量 中部地方整備局
起終点 自：三重県南牟婁郡紀宝町井田 至：三重県南牟婁郡紀宝町成川	延長 3.8 km	
事業概要 一般国道42号紀宝バイパスは、東紀州地域の幹線道路である国道42号のうち、三重県南牟婁郡紀宝町井田から紀宝町成川に至る延長3.8kmのバイパスです。		
S47年度事業化	—	S49年度用地着手
S55年度工事着手		
全体事業費 175億円	事業進捗率 78%	供用済延長 2.2 km
計画交通量 15,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 5.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 51/336億円 事業費：34/319億円 維持管理費：17/17億円
	総便益 (残事業)/(事業全体) 298/385億円 走行時間短縮便益：246/324億円 走行経費減少便益：49/58億円 交通事故減少便益：3.0/3.2億円	基準年 平成22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=4.7 (交通量-10%) B/C=7.6 (交通量+10%)		
事業費変動：B/C=5.5 (事業費-10%) B/C=6.3 (事業費+10%)		
事業期間変動：B/C=5.6 (事業期間-20%) B/C=6.1 (事業期間+20%)		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保		
・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。		
・御浜・紀宝町方面からJR新宮駅へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援		
・尾鷲港（重要港湾）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		
・熊野市・尾鷲市と新宮市とのアクセス向上が見込まれる。		
④個性ある地域の形成		
・世界遺産「熊野古道」全域でのアクセス向上が見込まれる。		
⑤安全で安心できる暮らしの確保		
・三重大学付属病院、山田赤十字病院、和歌山市赤十字病院へのアクセス圏域拡大が見込まれる。		
⑥災害への備え		
・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。		
⑦地球環境の保全		
・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑧生活環境の改善・保全		
・NO2排出量の削減が見込まれる。		
・SPM排出量の削減が見込まれる。		
・通学路でもある狭隘な現道区間の通過交通が削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見		
・三重県の意見		
本事業は、紀宝町地内において国道42号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保を図るための重要なバイパス事業です。		
今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、平成25年神宮式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の一翼を担うため、平成24年度供用へ向けた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		
・交通事故の悪化		
・死亡事故の発生		
事業の進捗状況、残事業の内容等		
用地取得率100%		

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道8号 ^{まいばら} 米原バイパス	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 ^{ながはま} 長浜市 ^{かたちょう} 加田町 至：滋賀県 ^{ひこね} 彦根市 ^{さわやま} 佐和山		延長 10.3km						
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市から富山、金沢、福井の主要都市を通過し京都市に至る延長約590kmの主要幹線道路である。滋賀県内においては、北陸自動車道・名神高速道路とともに琵琶湖の東側を通過し、湖東地域の産業、経済、生活を支えています。近年、沿線地域の発展とともに一般国道8号の交通量は増加し交通渋滞が慢性化しています。 米原バイパスは、交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保等を目的として計画された道路である。								
S41年度事業化	S48年度都市計画決定	S42年度用地着手						
S45年度工事着手	全体事業費：700億円 事業進捗率：約47% 供用済延長：5.6km							
計画交通量：26,400台/日								
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業全体) 1.1</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業) 1.8</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 1.8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 271/ 886億円 事業費：220/ 823億円 維持管理費：51/ 63億円 </td> <td style="width: 30%;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 477/978億円 走行時間短縮便益：422/904億円 走行経費減少便益：34/ 56億円 交通事故減少便益：22/ 18億円 </td> <td style="width: 30%;"> 基準年 平成22年 </td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体) 271/ 886億円 事業費：220/ 823億円 維持管理費：51/ 63億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 477/978億円 走行時間短縮便益：422/904億円 走行経費減少便益：34/ 56億円 交通事故減少便益：22/ 18億円	基準年 平成22年
B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 1.8						
総費用 (残事業)/(事業全体) 271/ 886億円 事業費：220/ 823億円 維持管理費：51/ 63億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 477/978億円 走行時間短縮便益：422/904億円 走行経費減少便益：34/ 56億円 交通事故減少便益：22/ 18億円	基準年 平成22年						
感度分析の結果 ！ 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.9(交通量 +10%) B/C=1.6(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.6(事業費 +10%) B/C=1.9(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.7(事業期間 +20%) B/C=1.8(事業期間 -20%)								
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の未整備区間では渋滞が残っているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。 ②交通安全の確保 ・暫定供用により並行する現道では交通事故が減少しているが、整備により自動車・歩行者等の安全性、走行性の向上が期待できる。 ③冬期の円滑な交通確保 ・降雪時には走行速度の低下、除雪作業、高速道路の通行規制等による渋滞のおそれがあるが、堆雪幅の設置により冬期の円滑な交通確保が期待できる。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・彦根市～長浜赤十字病院の所要時間が短縮。(29分→21分) ⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (黒壁ガラス館：年間観光入込数：1,938千人/年、彦根城：年間観光入込数：646千人/年) ⑥日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・米原市～彦根市の所要時間が短縮。(9分→8分) ⑦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。(彦根市鳥居本：夜間72dB)								
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8号バイパス建設促進期成同盟会(H9.5設立、彦根市長、東近江市長、愛荘町長、豊郷町長、甲良町長、多賀町長)より早期整備の要望を受けている。 滋賀県知事の意見： ・照会のありました2事業とも対応方針(原案)として【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いしたい。 ・なお、事業推進にあたっては進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組ん								

でいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道8号の交通量は依然として交通容量を超過しており、大型車交通量も約3割と高い割合で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに5.6km(うち3.6kmは暫定2車線)供用済みであり、用地取得率は約88%完了。

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、歩道計画の見直しや新技術・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。

※ 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23年度事業継続箇所)

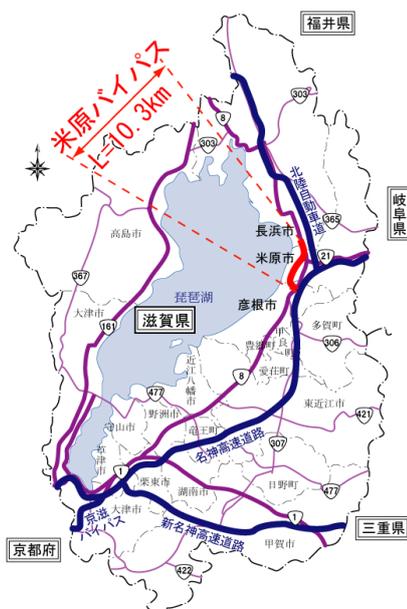
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

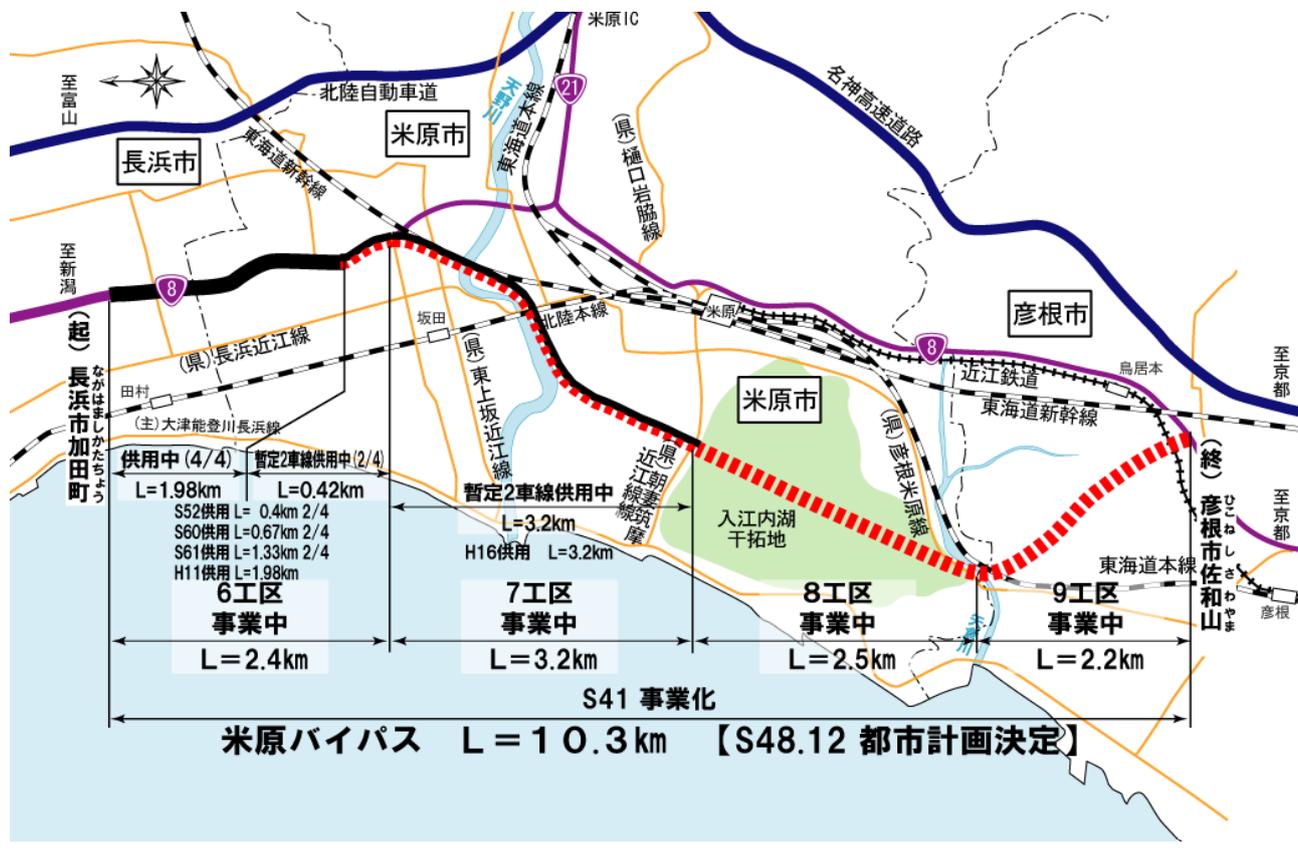
事業名	一般国道8号米原バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県長浜市加田町 至：滋賀県彦根市佐和山	延長	10.3km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 ：地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 水口道路	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：滋賀県甲賀市土山町大野 至：滋賀県湖南市岩根		延長：11.0km	
事業概要 ： 一般国道1号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ主要幹線道路であり、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。 水口道路は、一般国道1号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。			
S41年度事業化(1工区)	S61年度都市計画決定	S45年度用地着手	S46年度工事着手
S63年度事業化(2,3工区)			
全体事業費	400億円	事業進捗率	約83%
		供用済延長	10.1km
計画交通量	31,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.9	総費用：(残事業)/(事業全体) 81/699億円 総便益：(残事業)/(事業全体) 543/1,297億円 基準年：平成22年 事業費：54/642億円 維持管理費：27/57億円 走行時間短縮便益：501/1,210億円 走行経費減少便益：20/69億円 交通事故減少便益：22/18億円
	(残事業)	6.7	
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.4(交通量+10%) B/C=6.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.3(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+20%) B/C=6.4(事業期間-20%)			
事業の効果等			
①交通混雑の緩和 ・一般国道1号の交通量は増加傾向であり未整備区間では渋滞が残っているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。			
②交通安全の確保 ・事業区間の交通事故件数のうち未整備区間が約7割を占めているが、整備により自動車・歩行者の安全性、走行性の向上が期待できる。			
③地域の活性化 ・沿線では工業団地立地が進んでおり、沿線工業団地～名神高速道路とのアクセス性向上により、更なる地域経済の活性化が期待される。 ・名神高速道路IC～工業団地(水口工業団地)の所要時間が短縮。(8分短縮)			
④高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市(旧土山町)～済生会滋賀県病院の所要時間が短縮。(64分→54分)			
⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県希望が丘文化公園：観光入込客数：727千人/年)			
⑥日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・甲賀市(旧土山町)～栗東市の所要時間が短縮。(60分→50分)			
⑦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：夜間71db)			
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 ・地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(H6.7設立、甲賀市、湖南市、栗東市)より早期整備の要望を受けている。			
滋賀県知事の意見： ・照会のありました2事業とも対応方針(原案)として【事業継続】とされているとおり、事業効果の			

早期発現のため、さらなる整備促進をお願いしたい。

- ・なお、事業推進にあたっては進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道1号の交通量は増加しており、新名神供用により微減したが、依然として交通容量を超過している。また、沿線である甲賀市においては人口が増加し、工業団地立地が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに10.1km(うち1.7kmは暫定2車線、2.6kmは暫定3車線)供用済みであり、用地取得は約99%完了。

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、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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

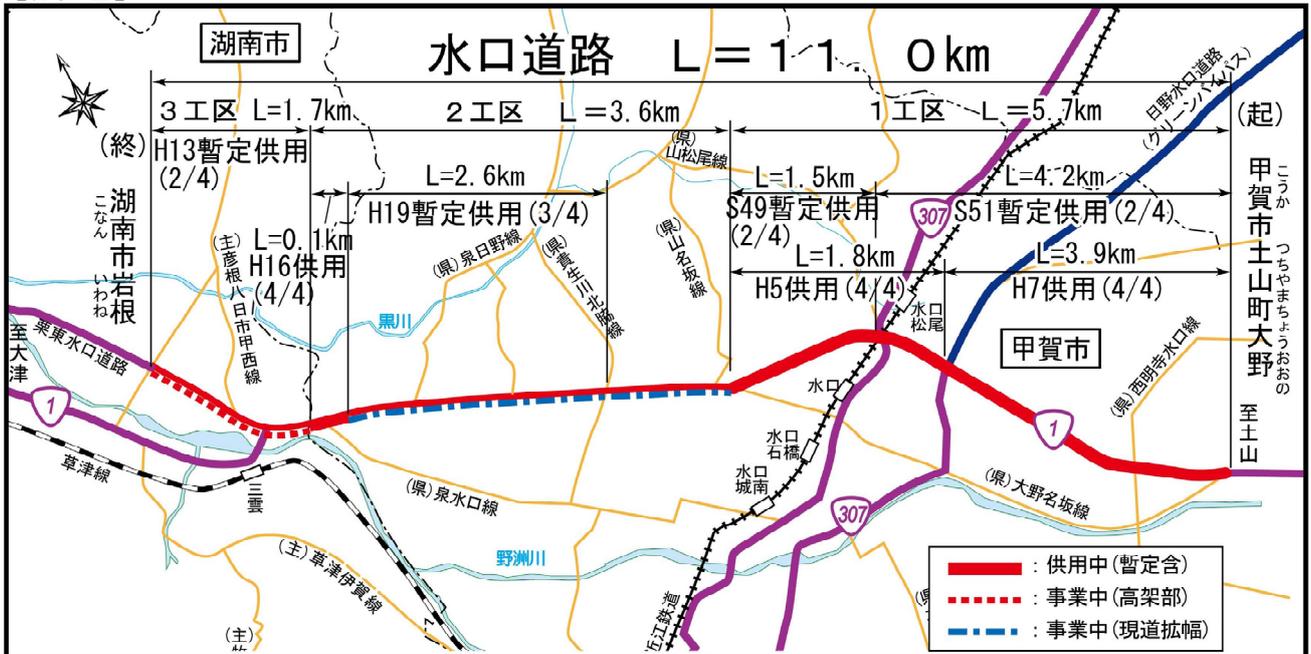
事業名	地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 水口道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県甲賀市土山町大野 至：滋賀県湖南市岩根	延長	11.0km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課 : 道路局国道防災課
担当課長名 : 三浦 真紀

事業名 : 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 湖北バイパス	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 : 滋賀県高島市マキノ町海津 至 : 滋賀県高島市今津町弘川	延長 : 10.8km			
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。 湖北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。				
S48年度事業化	S51年度都市計画決定	S48年度用地着手	S53年度工事着手	
全体事業費	300億円	事業進捗率	約68%	
計画交通量	14,700台/日			
費用対効果分析結果	B/C : (事業全体) 1.1 (残事業) 1.0	総費用 : (残事業)/ (事業全体) 135/579億円 (事業費 : 65/509億円) (維持管理費 : 70/70億円)	総便益 : (残事業)/ (事業全体) 140/623億円 (走行時間短縮便益 : 131/571億円) (走行経費減少便益 : 3.0/34億円) (交通事故減少便益 : 5.6/19億円)	基準年 : 平成22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=1.1(交通量 +10%) B/C=0.9(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=1.0(事業費 +10%) B/C=1.1(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=1.0(事業期間+20%) B/C=1.0(事業期間-20%)				
事業の効果等 : ①交通安全の確保 ・未整備区間では急カーブ区間等で交通事故が多発しているが、整備により交通安全の向上が期待できる。 ②冬期の円滑な交通確保 ・降雪時には走行速度の低下、除雪作業等による渋滞のおそれがあるが、整備により冬期の円滑な交通確保が期待できる。 ③交通混雑の緩和 ・暫定供用により並行する現道では交通混雑が緩和しており、整備により交通の円滑化が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (マキノ高原 : 観光客入込数 : 308千人/年) ⑤沿道環境の改善 ・現道では騒音レベルが夜間要請限度を超過(高島市マキノ町海津 : 夜間75db)				
関係する地方公共団体等の意見 : ・国道161号改良整備促進期成同盟会(S42.12設立、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)から早期整備の提言を受けている。 滋賀県知事の意見 : ・照会のありました事業については、対応方針(原案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いしたい。 ・地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、本事業の事業促進、早期完成を強く望んでおります。 ・なお、事業推進にあたっては進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。				
事業評価監視委員会の意見 : 審議の結果、「国道161号湖北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道161号海津地区の交通量は微減しているが、依然として交通容量を超過しており、大型車混入率も3~4割と高い状況で推移している。また、周辺地域の自動車保有台数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに8.3kmが(うち8.3km暫定2車線)供用済であり、用地取得は約88%完了。

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、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。

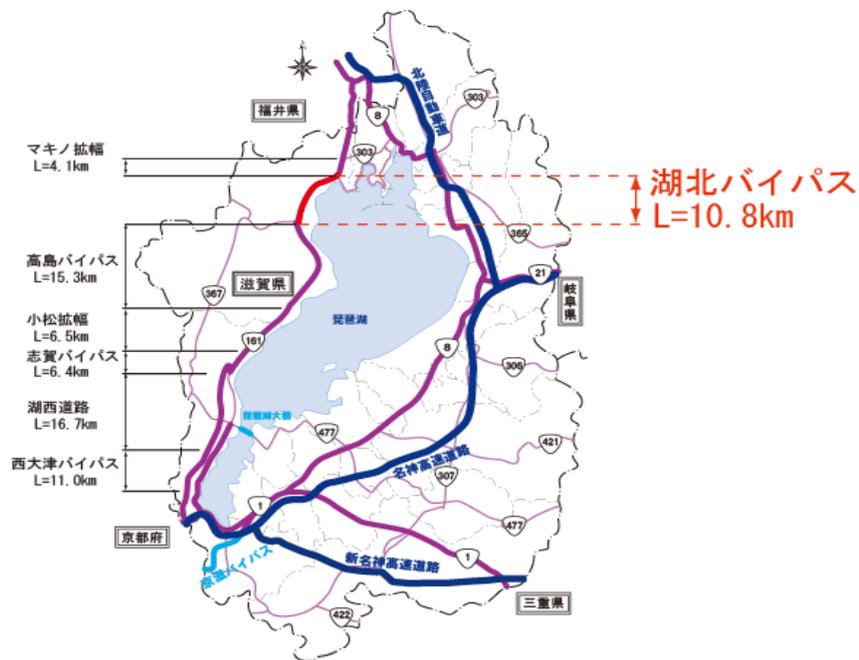
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 湖北バイパス	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：滋賀県高島市マキノ町海津 至：滋賀県高島市今津町弘川	延長	10.8km	

事業概要図



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 ：一般国道27号 <small>にしまいづる</small> 西舞鶴道路 起終点 ：自：京都府舞鶴市上安 至：京都府舞鶴市京田	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 近畿地方整備局 延長 ：4.9km																																			
事業概要 ： 一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る京都北部地域、福井県嶺南地域の経済、産業、生活を支える延長約140kmの主要幹線道路である。 西舞鶴道路は、高速道路のアクセス強化、一般国道27号舞鶴市西地区の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。																																					
H19年度事業化 ：H2年度都市計画決定		用地着手 ：－																																			
全体事業費 ：245億円		事業進捗率 ：約2%																																			
計画交通量 ：18,000台/日		工事着手 ：－																																			
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C：</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総費用：</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総便益：</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">基準年：</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.7</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>187/191億円</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>330/330億円</td> <td>平成22年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.8</td> <td>事業費：</td> <td>162/165億円</td> <td>走行時間短縮便益：</td> <td>290/290億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費：</td> <td>25/ 25億円</td> <td>走行経費減少便益：</td> <td>30/ 30億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：</td> <td>11/ 11億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C ：		総費用 ：		総便益 ：		基準年 ：	(事業全体)	1.7	(残事業)/(事業全体)	187/191億円	(残事業)/(事業全体)	330/330億円	平成22年	(残事業)	1.8	事業費：	162/165億円	走行時間短縮便益：	290/290億円				維持管理費：	25/ 25億円	走行経費減少便益：	30/ 30億円						交通事故減少便益：	11/ 11億円		
B/C ：		総費用 ：		総便益 ：		基準年 ：																															
(事業全体)	1.7	(残事業)/(事業全体)	187/191億円	(残事業)/(事業全体)	330/330億円	平成22年																															
(残事業)	1.8	事業費：	162/165億円	走行時間短縮便益：	290/290億円																																
		維持管理費：	25/ 25億円	走行経費減少便益：	30/ 30億円																																
				交通事故減少便益：	11/ 11億円																																
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.9(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=1.9(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.7(事業期間+20%) B/C=1.8(事業期間-20%)																																					
事業の効果等																																					
①高速道路へのアクセス強化 ・京都舞鶴港や倉谷工業団地と近畿自動車道舞鶴西ICとのアクセス性が向上が期待できる。 ・物流の効率化により産業振興や地域の活性化が期待される。 ・舞鶴西IC～舞鶴国際ふ頭の所要時間が短縮。(18分→10分) ②京都舞鶴港へのアクセス向上 ・綾部市～京都舞鶴港の所要時間が短縮。(25分→18分) ③交通混雑の緩和 ・慢性的に交通混雑している大手交差点の交通混雑の緩和が期待できる。 ④交通安全の確保 ・現道を回避し住宅地内に迂回する交通を西舞鶴道路に転換することにより、生活道路の安全性向上が期待される。 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環境基準を超過。(舞鶴市大田：夜間70dB)																																					
関係する地方公共団体等の意見																																					
京都府知事の意見： ・対応方針（原案）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。																																					
事業評価監視委員会の意見																																					
審議の結果、「国道27号西舞鶴道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。																																					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																																					
平成22年4月、京都舞鶴港に船舶の大型化に対応した「舞鶴国際ふ頭」が供用開始し、さらなる物流貨物の増加が見込まれる。 一般国道27号の交通量は近年横ばいで推移しているが、依然として交通容量を超過している。																																					
事業の進捗状況、残事業の内容等																																					
平成19年度に事業化し、用地交渉に向けた地元設計協議等を推進中。																																					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等																																					
引き続き事業を推進し、早期供用を目指す。																																					

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

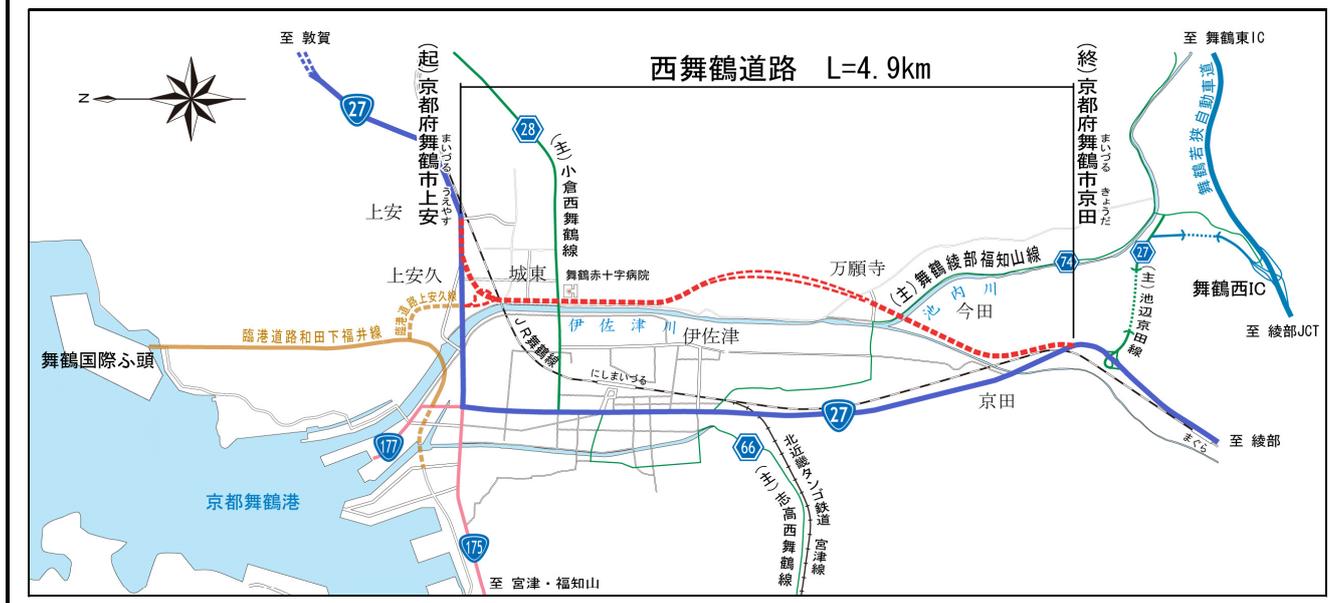
事業名	一般国道27号 <small>にしまいづる</small> 西舞鶴道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府舞鶴市上安 至：京都府舞鶴市京田	延長	4.9km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路	事業区分 一般国道	事業主体 近畿地方整備局 京都府道路公社
起終点 自：京都府綾部市 七百石町 至：京都府船井郡 京丹波町市森	延長	29.2km
事業概要 京都縦貫自動車道は南北に長い京都府の北部地域と南部地域を結ぶ全長約100kmの高規格幹線道路であり、府域の一体的発展に資する道路である。 丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の一部区間を構成し、京都府北部及び中部地域の活性化を図るとともに、物流の効率化、さらには一般国道27号に対するリダンダンシーの確保等を目的に計画された道路である。		
H5年度事業化	H5年度都市計画決定	H8年度用地着手
H9年度工事着手		
全体事業費	2,146億円	事業進捗率 約32%
計画交通量	15,700台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,300/2,121億円 事業費：1,150/1,971億円 維持管理費：150/150億円
	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,122/2,890億円 走行時間短縮便益：1,747/2,370億円 走行経費減少便益：283/400億円 交通事故減少便益：92/120億円	基準年 平成22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=1.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.6(事業期間+20%) B/C=1.7(事業期間-20%)		
事業の効果等		
①地域の活性化 ・舞鶴市～京都市間の所要時間の短縮により、南北に長い京都府内の地域間移動がスムーズになり、より多くの観光地を周遊することが可能になるなど、京都府北部地域の観光産業を支援すると期待される。 ・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。 (天橋立：観光客入込数：2,695千人/年)		
②物流の効率化 ・京都府舞鶴港と名神高速京都南IC間の高速輸送ルートが整備され、京都府北部地域の物流ネットワークが形成されるため、貨物輸送の効率化が期待される。 ・京都南IC～京都府舞鶴港の所要時間が短縮(105分→85分)[京都縦貫自動車道全線の効果]		
③災害時等における代替路の確保 ・災害等により並行する一般国道27号等が通行止めとなった場合の代替路になると期待できる。		
④高度医療施設へのアクセス向上 ・綾部市～京都第一赤十字病院の所要時間が短縮。(約110分→約95分)[京都縦貫自動車道全線の効果]		
⑤日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・綾部市～京都市の所要時間が短縮。(125分→105分)[京都縦貫自動車道全線の効果]		
⑥沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(綾部市湊垣町：夜間73dB)		
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： ・京都縦貫自動車道・新名神高速自動車道路等整備促進協議会(H17.7設立、京都府知事、京都市長、舞鶴市長、宮津市長、城陽市長、長岡京市長、八幡市長、京田辺市長、宇治田原町長、京丹波町長より構成)より早期整備の要望を受けている。		
京都府知事の意見： ・対応方針(原案)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。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道478号丹波綾部道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲におい		

て、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

京都府北部地域の移動交通手段は自動車に依存しており、一般国道27号の交通量は増加傾向となっている。

平成22年4月、京都舞鶴港に船舶の大型化に対応した「舞鶴国際ふ頭」が供用開始し、さらなる物流貨物の増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに10.3kmを暫定供用済みであり、用地取得は約83%完了。

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、平成26年度の全線暫定2車線供用を目指す。

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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

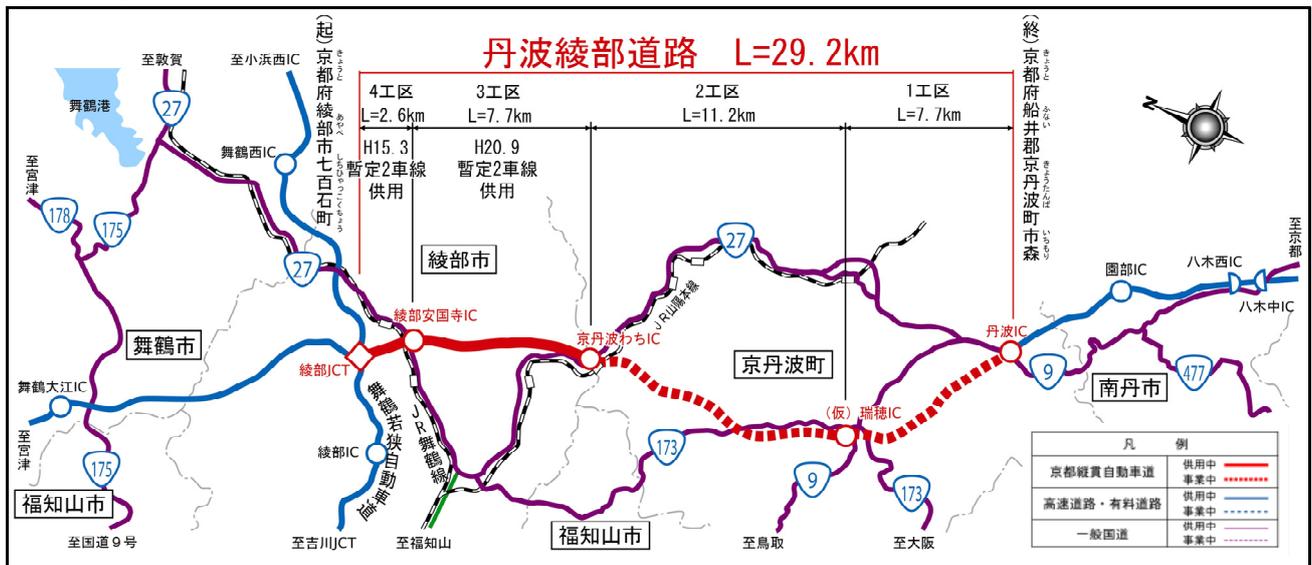
事業名	京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路	事業区分	一般国道	事業主体	近畿地方整備局 京都府道路公社
起終点	自：京都府綾部市 七百石町 至：京都府船井郡 京丹波町市森	延長	29.2km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 第二阪和国道	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：大阪府 はんなん しゅんた 大阪市自然田 至：大阪府 せんなん みさきちようふけ 泉南郡岬町深日	延長 11.2km		
事業概要 一般国道26号は、大阪市から大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪南部の主要都市を通過し和歌山市に至る延長約75kmの主要幹線道路である。 第二阪和国道は現道の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、救急医療の支援等を目的に計画された道路である。			
S63年度事業化 (H17年度延伸)	S62年度都市計画決定	H5年度用地着手	H8年度工事着手
全体事業費		1,020億円	事業進捗率
		約65%	供用済延長
			6.2km
計画交通量 28,000台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 268/1,176億円	(残事業)/(事業全体) 923/1,749億円
	(残事業) 3.4	事業費：202/1,110億円 維持管理費：65/65億円	基準年：平成22年 走行時間短縮便益：746/1,469億円 走行経費減少便益：119/196億円 交通事故減少便益：58/84億円
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=3.8(交通量+10%) B/C=3.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.2(事業費+10%) B/C=3.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.3(事業期間+20%) B/C=3.4(事業期間-20%)			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・依然渋滞が残る一般国道26号の交通混雑の緩和、旅行速度の向上が期待できる。 ②交通安全の確保 ・暫定供用により並行する現道では死傷事故率が減少し、また生活道路に流入していた通過交通も減少しており、整備により現道及び周辺地域の交通安全の向上が期待できる。 ③救急医療の支援 ・岬町から30分以内で到達可能な第3次救急医療機関が1箇所から3箇所になり、救急医療への支援が期待できる。 ・岬町～大阪府立泉州救命救急センターの所要時間が短縮。(36分→23分) ④関西国際空港へのアクセス向上 ・岬町～関西国際空港の所要時間が短縮。(61分→42分) ⑤堺泉北港へのアクセス向上 ・岬町～堺泉北港の所要時間が短縮。(94分→75分) ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・沿道へのアクセス性の向上により、観光客数の増加が見込まれる。 (みさき公園：384千人/年、淡輪海水浴場：89千人/年、道の駅「とっとパーク小島」：62千人/年) ⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・岬町～和歌山市の所要時間が短縮。(40分→20分)			
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・第二阪和道路建設促進期成同盟会(S34.12設立、岬町長、阪南市長、堺市長、高石市長、泉大津市長、和泉市長、忠岡町長、岸和田市長、貝塚市長、泉佐野市長、田尻町長、泉南市長等より構成)等より事業促進の要望を受けている。 大阪府知事の意見： ・事業スケジュールを明確にし、整備効果発現のため、早期の全線供用を図りたい。			

- ・事業の実施にあたっては、沿道環境に配慮するとともに、道路構造や施工方法について十分検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道26号第二阪和国道」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道26号岬町域の交通量は増加しており、暫定供用した区間では渋滞が緩和されたが、未供用区間においては、依然として深刻な渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに6.2km(自然田～箱ノ浦ランプ)が暫定供用済みであり、用地取得は約76%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

箱ノ浦ランプ～淡輪ランプ間の2.8kmは平成22年度暫定供用を予定しており、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。

※ 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23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 第二阪和国道	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：大阪府阪南市自然田 至：大阪府泉南郡岬町深日	延長	11.2km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】

