

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2号 <small>こうべ こうさてんかいりょう</small> 神戸2号交差点改良 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 自：兵庫県神戸市須磨区西須磨 至：兵庫県神戸市垂水区泉が丘1丁目 | | 延長 2.8km | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る総延長681kmの主要幹線道路であり、西日本の経済活動、地域の生活道路として大きな役割を果たしている。 神戸2号交差点改良は、主要渋滞ポイントである塩屋交差点、塩屋1丁目交差点を含む神戸市西部の国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H13年度事業化 都市計画決定 ー 用地着手 ー H17年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 22億円 事業進捗率 約35% 供用済延長 ー | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 29,000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) 3.1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">5.2</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 3.1 | (残事業) | 5.2 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">18/30億円</td> <td style="text-align: center;">95/95億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：9.1/21億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：75/75億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費：9.3/9.3億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行費用減少便益：5.2/5.2億円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：15/15億円)</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/ (事業全体) | 18/30億円 | 95/95億円 | (事業費：9.1/21億円) | (走行時間短縮便益：75/75億円) | (維持管理費：9.3/9.3億円) | (走行費用減少便益：5.2/5.2億円) | | (交通事故減少便益：15/15億円) |
| B/C | (事業全体) 3.1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 5.2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/ (事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18/30億円 | 95/95億円 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業費：9.1/21億円) | (走行時間短縮便益：75/75億円) | | | | | | | | | | | | | | | |
| (維持管理費：9.3/9.3億円) | (走行費用減少便益：5.2/5.2億円) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (交通事故減少便益：15/15億円) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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=5.7(交通量+10%) B/C=4.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.9(事業費+10%) B/C=5.4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.1(事業期間+20%) B/C=5.3(事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ①交通混雑の緩和 ・一般国道2号の交通量は交通容量を大きく超過しているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。 ・事業区間の整備により、旅行速度の向上が期待できる。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②交通安全の確保 ・一般国道2号の死傷事故率は、兵庫県内の一般国道2号の約2倍であり、その半数以上が渋滞に起因する追突事故であるが、整備により交通事故の減少が期待できる。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ③地域の活性化 ・事業区間の須磨区や隣接する垂水区舞子の観光客入込数は増加傾向であり、休日の交通混雑緩和により、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。 (王子動物園：観光客入込数：142万人/年、須磨海浜水族園：観光客入込数：137万人/年) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ④高度医療施設へのアクセス向上 ・明石市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(47分→42分) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑤神戸空港へのアクセス向上 ・明石市～神戸空港への所要時間が短縮。(50分→45分) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑥神戸港へのアクセス向上 ・明石市～神戸港への所要時間が短縮。(43分→38分) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 神戸市長の意見： ・国道2号は神戸市内を東西に連絡する重要な幹線道路である。 ・当該区間のある神戸西部地域の沿岸部では現況2車線しかなく、平日ラッシュ時の交通渋滞だけではなく、事業区間周辺には神戸市の主要な観光施設も多く休日にも交通渋滞が慢性化している。 ・国道2号の交通渋滞を解消し、安全で円滑な道路交通を確保するためにも、引き続き、事業を継続し早期に完成することが必要であると考え。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 審議の結果、「国道2号神戸2号交差点改良」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、概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2号の神戸市垂水区の交通量は近年約3万台/日でほぼ横ばいに推移しているが、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

H21より橋梁工事に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、歩道構造の見直しや新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

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

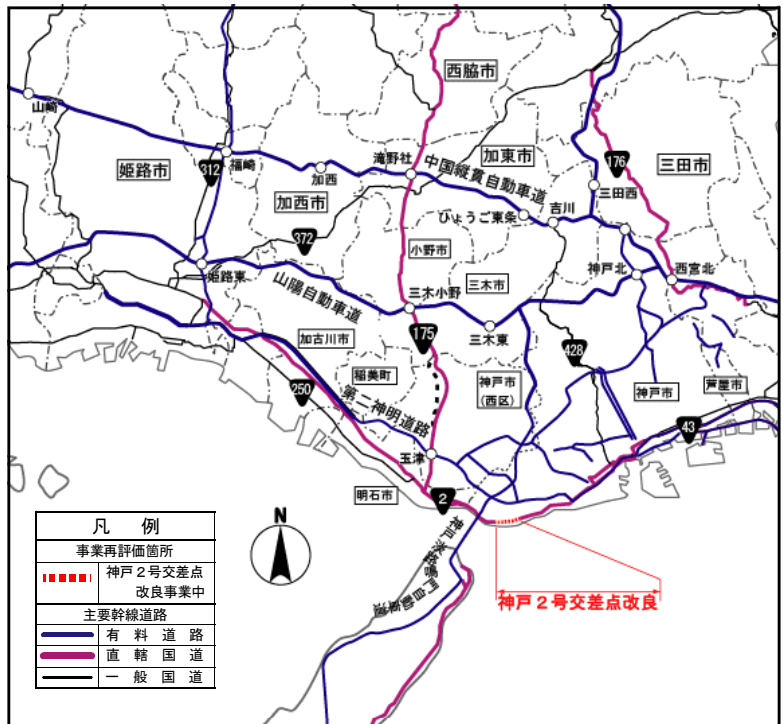
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

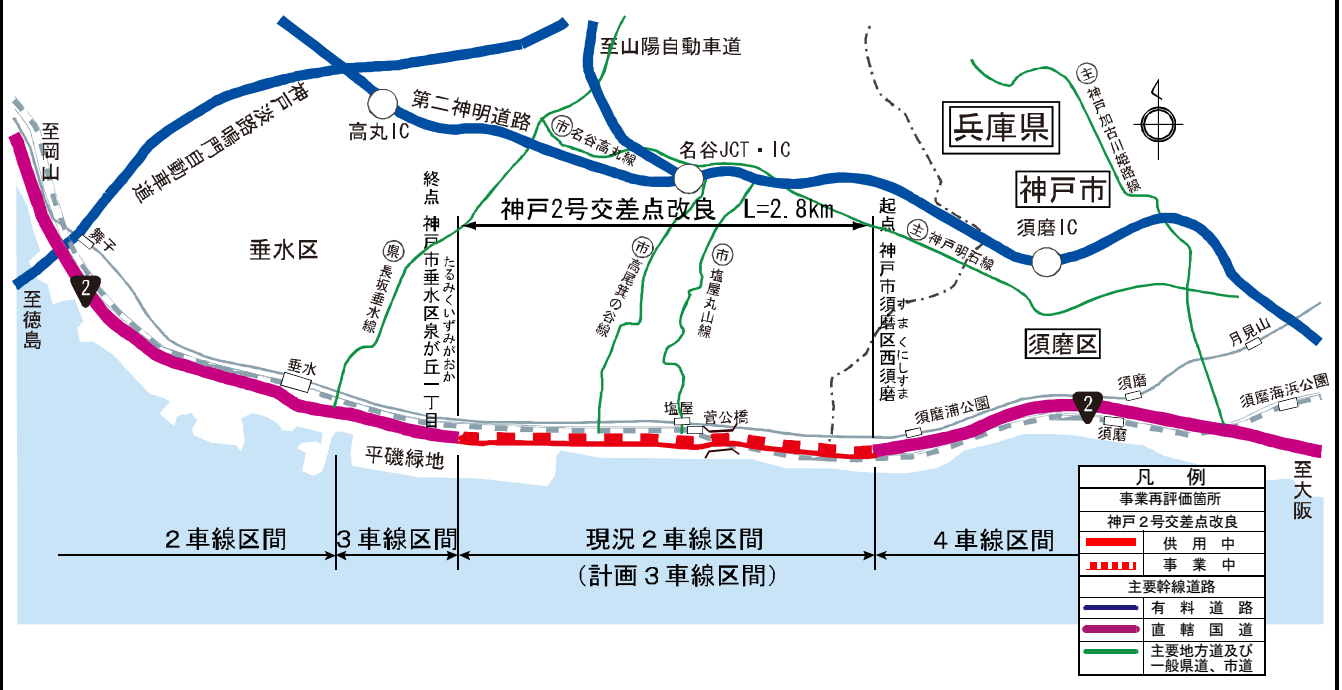
担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

| | | | | | |
|-----|-------------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道2号 神戸2号交差点改良 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：兵庫県神戸市須磨区西須磨 至：兵庫県神戸市垂水区泉が丘1丁目 | 延長 | 2.8km | | |

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 神戸西バイパス 一般国道2号 神戸西バイパス | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | | |
| 起終点 自：兵庫県神戸市垂水区名谷町 至：兵庫県明石市大久保町 | 延長 専用部 12.5km 一般部 8.4km | | | |
| 事業概要 神戸西バイパスは、垂水JCTから阪神高速道路北神戸線と連結する永井谷JCTを経て、第二神明道路と連結する石ヶ谷JCTまでの延長12.5kmの地域高規格道路であり、東西の広域交通を分担し、臨海部での交通混雑を緩和するとともに、周辺地域の活性化、交通安全の確保、明石海峡大橋とその関連道路へのアクセス道路強化等を目的に計画された道路である。 | | | | |
| S63年度事業化 | S62年度都市計画決定 | H元年度用地着手 | H3年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 1,900億円 | 事業進捗率 | 約72% | |
| | | 供用済延長 | 専用部5.6km 一般部4.4km | |
| 計画交通量 | 24,500台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 4.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 369/2,447億円 事業費：336/2,387億円 維持管理費：34/61億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,564/2,581億円 走行時間短縮便益：1,434/2,307億円 走行費用減少便益：99/212億円 交通事故減少便益：30/62億円 | 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=3.8(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.1(事業費+10%) B/C=4.9(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.8(事業期間+20%) B/C=4.4(事業期間-20%) | | | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・部分供用により並行する第二神明道路では交通渋滞が減少しており、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 ・未整備区間と並行する第二神明道路の死傷事故件数は、整備済区間の2倍以上でありその大半が渋滞に起因する追突事故であるが、整備により交通事故の減少が期待できる。 ③地域の活性化 ・神戸市西区では西神住宅団地、西神南ニュータウンの開発等により、今後も人口の増加が見込まれるが、整備により神戸市中心部へのアクセス性が向上し、地域の活性化に寄与すると期待される。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(60分→54分) ⑤神戸空港へのアクセス向上 ・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(63分→57分) ⑥神戸港へのアクセス向上 ・三木市～神戸港への所要時間が短縮。(55分→50分) ⑦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。 (王子動物園：観光客入込数：142万人/年、須磨海浜水族園：観光客入込数：137万人/年) | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 神戸市長の意見： ・神戸西バイパスは、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路とともに東西の広域交通を分担する広域幹線道路である。 ・第二神明道路の交通渋滞を解消し神戸市都心部へのアクセスを向上させるためにも、事業を継続し、現在整備が行われている一般部を早期供用させるとともに、専用部についても早期延伸を図るべきと考える。 | | | | |

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道2号神戸西バイパス」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

東播磨地域～神戸市間を東西に結ぶ主要道路2路線(国道2号・第二神明道路)の交通量の変化は横ばいであるが、依然として交通容量を超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに専用部5.6km、一般部4.4kmが供用済みであり、用地取得は約86%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、一般部の早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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

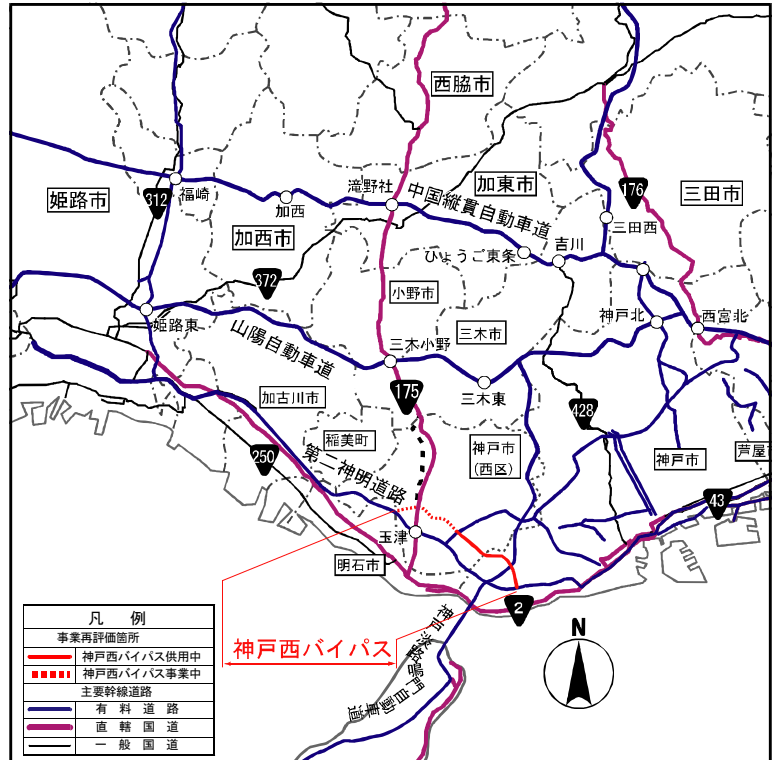
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

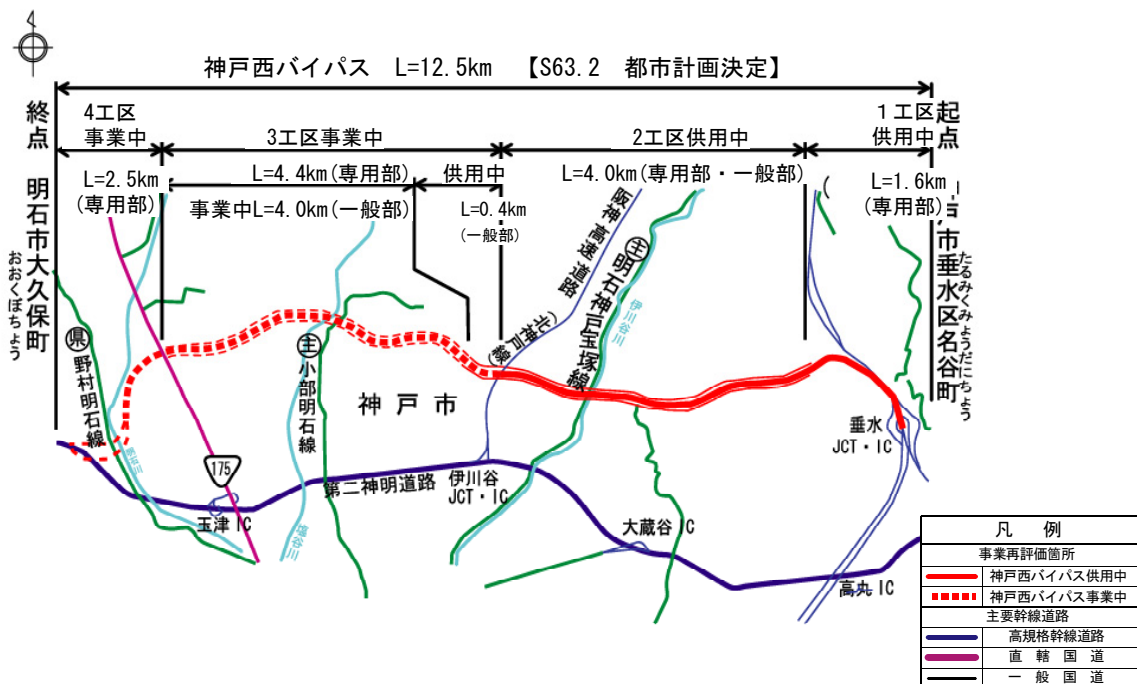
担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

| | | | | | |
|-----|-----------------------------------|------|-------------------------|------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 神戸西バイパス 一般国道2号 神戸西バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：兵庫県神戸市垂水区名谷町 至：兵庫県明石市大久保町 | 延長 | 専用部 12.5km 一般部 8.4km | | |

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175号 <small>ひらのかくふく</small> 平野拡幅 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 自：兵庫県神戸市西区平野町向井 至：兵庫県神戸市西区平野町常本 | | 延長 3.3km |
| 事業概要 一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る総延長129kmの主要幹線道路である。 平野拡幅は、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。 | | |
| S58年度事業化 | S58年度都市計画決定 | S59年度用地着手 |
| S63年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 130億円 | 事業進捗率 |
| 計画交通量 | 47,200台/日 | 約82% |
| 供用済延長 | 2.0km | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 5.6 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 23/193億円 (事業費：17/176億円) (維持管理費：6.6/17億円) |
| | 総便益 (残事業)/(事業全体) 132/328億円 (走行時間短縮便益：125/307億円) (走行費用減少便益：3.8/6.4億円) (交通事故減少便益：3.5/15億円) | 基準年 平成22年 |
| 感度分析の結果 交通量変動：B/C=6.2(交通量+10%) B/C=5.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=5.6(事業費+10%) B/C=6.4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.5(事業期間+20%) B/C=5.8(事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・部分供用により現道では渋滞が解消しており、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 ・部分供用により現道では交通事故件数が減少しており、整備により自転車・歩行者の安全性向上が期待できる。 ③地域の活性化 ・北播磨地域の観光客入込数は増加傾向であり、アクセス性の向上により更なる増加が見込まれ、地域の活性化に寄与すると期待される。 ・アクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (王子動物園：観光客入込数：142万人/年、三木山森林公園：観光客入込数：59万人/年) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(60分→5分) ⑤神戸空港へのアクセス向上 ・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(63分→59分) ⑥東播磨港へのアクセス向上 ・三木市～東播磨港への所要時間が短縮。(76分→72分) ⑦沿道環境の改善 ・現道では騒音レベルが要請限度を超過。(神戸市西区平野町向井～常本：夜間71～72dB) | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 神戸市長の意見： ・国道175号は神戸市内を南北に連絡する重要な幹線道路である。 ・昨年度末に平野小学校前の区間が拡幅され渋滞が解消したことから、引き続き事業を継続するとともに、通行の安全性を確保するためにも残る1.3kmの区間を早期に拡幅整備することが必要であると考える。 | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道175号平野拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。 | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
一般国道175号の神戸市西区の交通量は事業化当時から増加傾向にあり、近年は約2万台/日で推移しているが、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
現在までに2.0km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
事業の実施にあたり、新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。

対応方針
事業継続

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

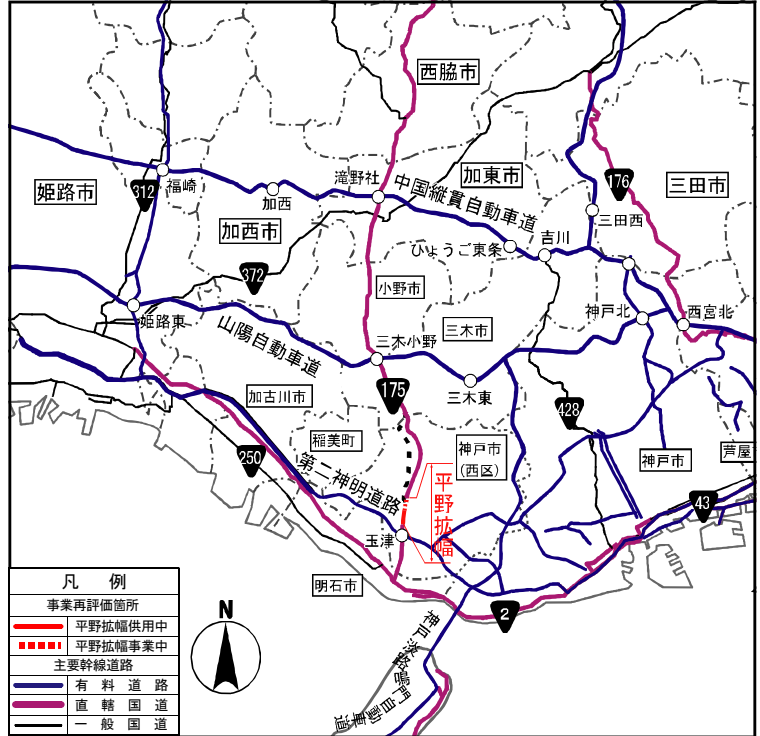
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

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

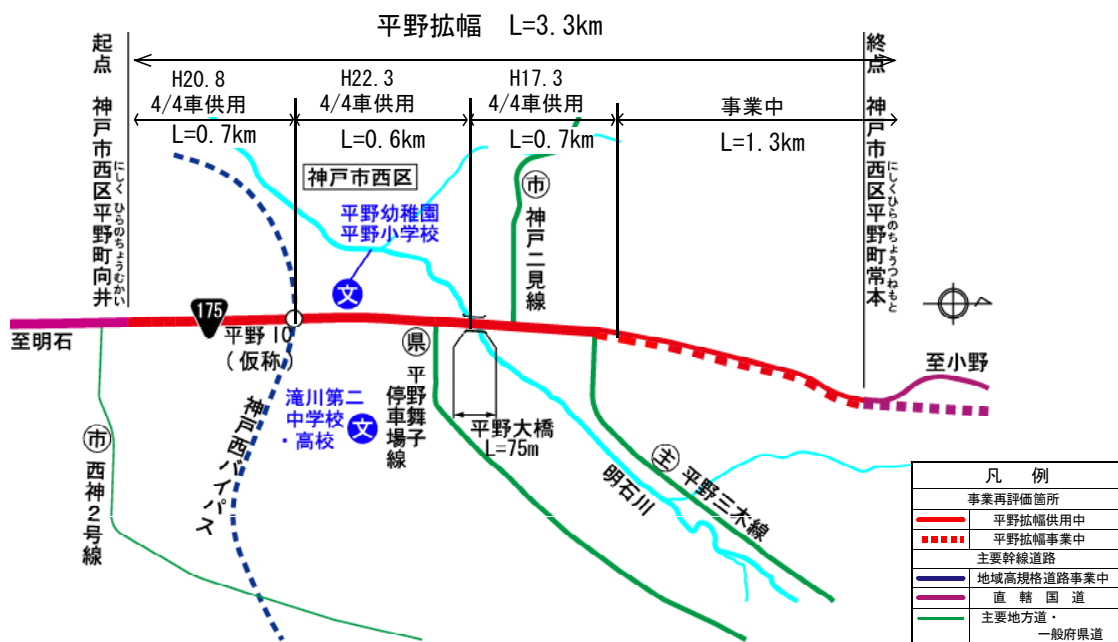
| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道175号 <small>ひらのかくふく</small> 平野拡幅 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：兵庫県神戸市西区平野町向井 至：兵庫県神戸市西区平野町常本 | 延長 | 3.3km | | |

事業概要図 【位置図】



| | |
|---------|---------|
| 事業再評価箇所 | 平野拡幅供用中 |
| 平野拡幅事業中 | 主要幹線道路 |
| 有料道路 | 直轄国道 |
| 一般国道 | |

【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175号 <small>かんて</small> 神出バイパス | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 自：兵庫県神戸市西区平野町常本 至：兵庫県神戸市西区神出町小束野 | | 延長 5.7km |
| 事業概要 一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る総延長129kmの主要幹線道路である。 神出バイパスは、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。 | | |
| S61年度事業化 | S58年度都市計画決定 | S61年度用地着手 |
| H5年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 224億円 | 事業進捗率 |
| 計画交通量 | 30,900台/日 | 約60% |
| 供用済延長 | 1.8km | |
| 費用対効果分析結果 | B/C： (事業全体) 2.3 (残事業) 6.3 | 総費用：(残事業)/(事業全体) 85/281億円 (事業費：62/254億円) (維持管理費：23/27億円) |
| | 総便益：(残事業)/(事業全体) 539/639億円 (走行時間短縮便益：471/558億円) (走行費用減少便益：49/62億円) (交通事故減少便益：19/19億円) | 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=7.0(交通量+10%) B/C=5.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=5.9(事業費+10%) B/C=6.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.0(事業期間+20%) B/C=6.6(事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・部分供用により、並行する現道の交通量が減少しており、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 ・渋滞に起因する追突事故が多く、また現道の大半が歩道未整であるが、整備により交通がバイパスに分散され、渋滞緩和による事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が期待される。 ③地域の活性化 ・北播磨地域の観光客入込数は増加傾向であり、アクセス性の向上により更なる増加が見込まれ、地域の活性化に寄与すると期待される。 ・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。 (王子動物園：観光客入込数：142万人/年、三木山森林公園：観光客入込数：59万人/年) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(60分→56分) ⑤神戸空港へのアクセス向上 ・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(63分→59分) ⑥東播磨港へのアクセス向上 ・三木市～東播磨港への所要時間が短縮。(76分→72分) ⑦沿道環境の改善 ・現道区間では騒音レベルが要請限度を超過。(神戸市西区神出町田井：夜間72dB) | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 神戸市長の意見： ・国道175号は神戸市内を南北に連絡する重要な幹線道路であり、当該区間は神戸市西地域の交通の要衝となっている。 ・現道は交通渋滞が慢性化しているほか、歩道の未整備区間もあり交通安全の確保も課題となっている。 ・神出バイパスの整備により、交通渋滞が大幅に解消されるほか、歩行者・自転車への安全性も向上することから、引き続き、事業を継続し早期に完成することが必要であると考えている。 ・また、事業区間のうち、神出町北古口バス停以北は用地取得が99%完了しているほか、北古口バス停 | | |

～神戸加古川姫路線間は路体も一部完成しているため、北古口バス停以北について、平成23年度末までの暫定2車線供用も含めた完成をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道175号神出バイパス」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、概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

神戸市西区の国道175号の交通量は事業化当時から増加傾向にあり、近年は約2万台/日で推移しているが、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、1.8km(うち0.9km暫定2車線)が供用済みであり、用地取得は約89%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

事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや、新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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

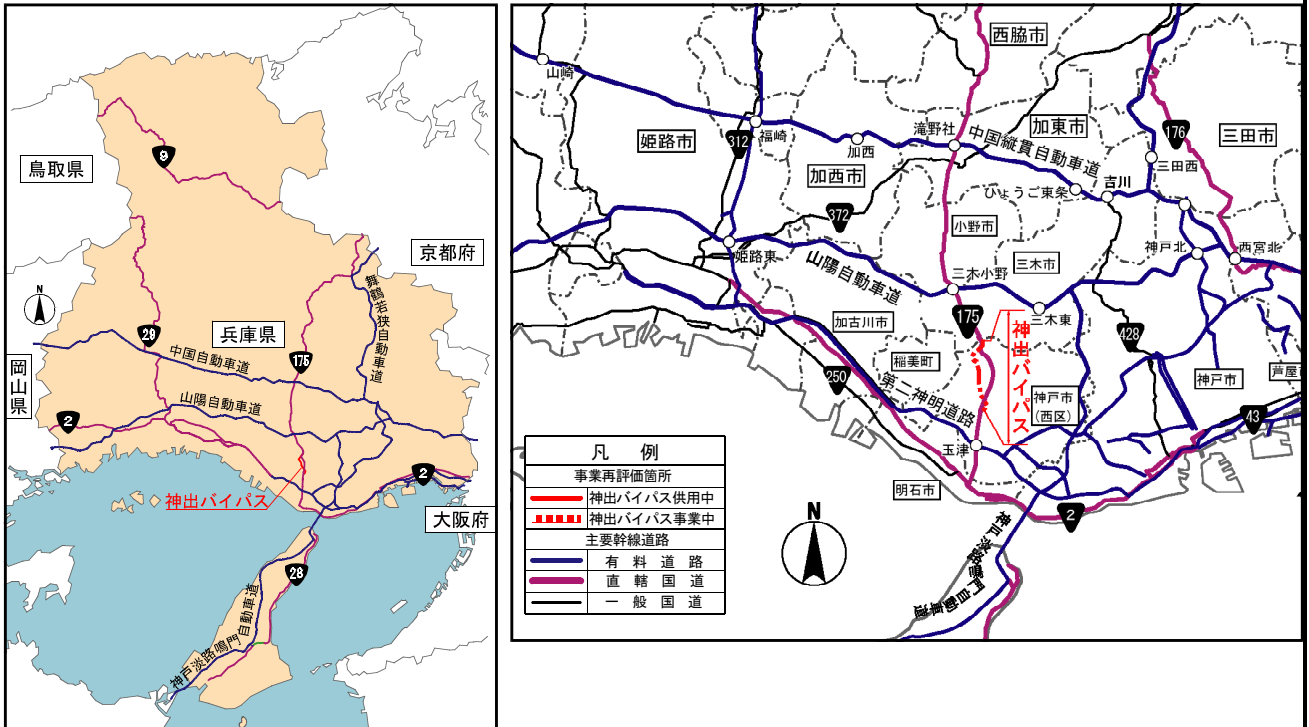
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

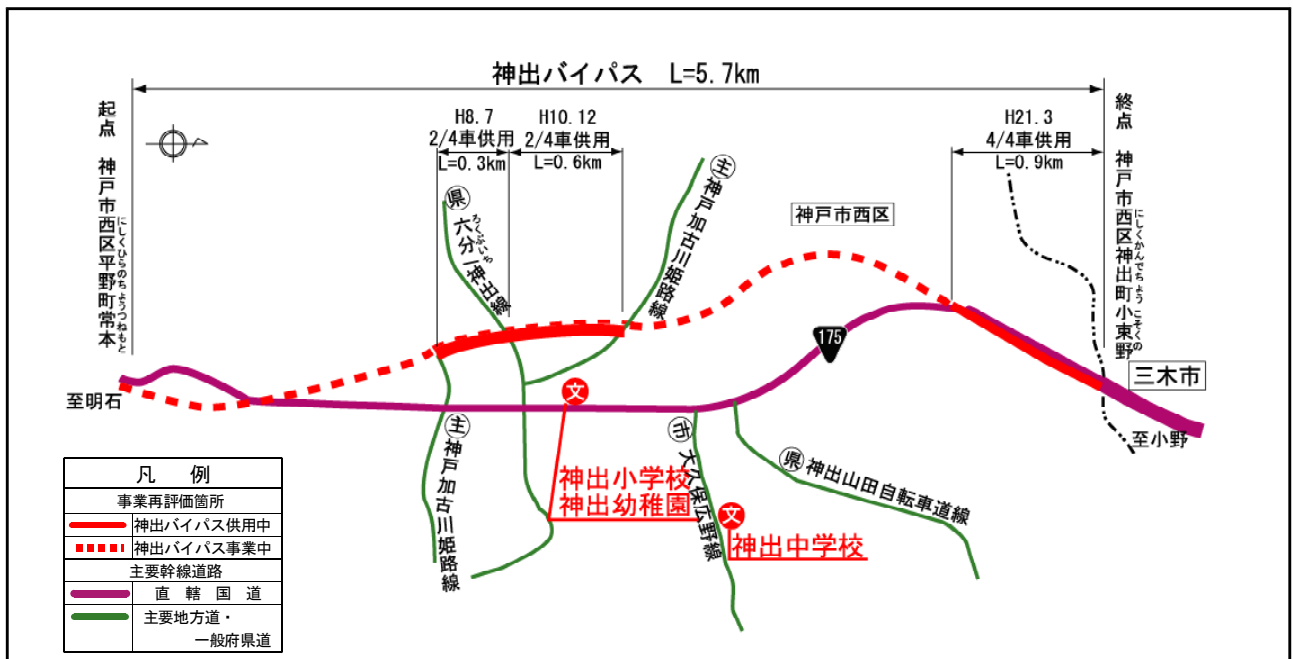
担当課：道路局国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

| | | | | | |
|-----|-------------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道175号 神出バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：兵庫県神戸市西区平野町常本 至：兵庫県神戸市西区神出町小束野 | 延長 | 5.7km | | |

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 北近畿豊岡自動車道 <small>ひだかとおおかみなみ</small> 一般国道483号 日高豊岡南道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 自：兵庫県豊岡市上佐野 <small>とおおか かみさの</small> 至：兵庫県豊岡市日高町久斗 <small>とおおか ひだか くと</small> | 延長 6.1km | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 北近畿豊岡自動車道は、兵庫県の北部地域と阪神地域の連携を強化し、地域の活性化に資する全長約70kmの高規格幹線道路である。 日高豊岡南道路は、北近畿豊岡自動車道の一部を構成し、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路等と連携し、地域の活性化、第3次救急医療機関へのアクセス向上、災害時の交通確保、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図ることを目的とした道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H18年度事業化 | | H17年度都市計画決定 | | | | | | | | | | | | | | |
| H22年度用地着手 | | 工事着手 | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 330億円 | | 事業進捗率 約6% | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 16,300台/日 | | 供用済延長 | | | | | | | | | | | | | | |
| 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%;">1.7</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 259/278億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 469/469億円</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td></td> <td rowspan="2"> (事業費) 230/250億円 (維持管理費) 28/28億円 </td> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2"> (走行時間短縮便益) 397/397億円 (走行経費減少便益) 47/47億円 (交通事故減少便益) 25/25億円 </td> <td rowspan="2"> 基準年 平成22年 </td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.8</td> </tr> </table> | B/C | 1.7 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 259/278億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 469/469億円 | (事業全体) | | (事業費) 230/250億円 (維持管理費) 28/28億円 | | (走行時間短縮便益) 397/397億円 (走行経費減少便益) 47/47億円 (交通事故減少便益) 25/25億円 | 基準年 平成22年 | (残事業) | 1.8 | |
| B/C | 1.7 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 259/278億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 469/469億円 | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | | (事業費) 230/250億円 (維持管理費) 28/28億円 | | (走行時間短縮便益) 397/397億円 (走行経費減少便益) 47/47億円 (交通事故減少便益) 25/25億円 | 基準年 平成22年 | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 1.8 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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=2.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.7(事業期間+20%) B/C=1.9(事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ①地域の活性化 ・舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と連携した広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮し、地域経済の基盤形成、活性化に寄与すると期待される。 ②第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・朝来市～公立豊岡病院への所要時間が短縮。(53分→38分) ③災害時等の交通確保 ・但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫しており、平成16年10月の台風23号の水害では並行する一般国道312号等幹線道路が寸断し、被災地への支援や救急搬送に支障を来したが、整備により災害時等の交通が確保されると期待できる。 ④交通渋滞の緩和 ・並行する一般国道312号で発生している朝夕や観光シーズンの交通渋滞が緩和されるとともに、自動車・歩行者の安全性が向上すると期待できる。 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。 (城崎温泉：観光入込客数：795千人/年、コウノトリ郷公園：観光入込客数：417千人/年) ⑥日常活動圏中心都市である豊岡市へのアクセス向上 ・養父市～豊岡市の所要時間が短縮。(41分→31分) ⑦神戸港へのアクセス向上 ・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮。(180分→140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： ・北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会(S62.10設立、豊岡市他関係4市2町の首長で構成)より早期整備の要望を受けている。 ・北近畿豊岡自動車道(但馬地域)の整備を進める会(H3.5設立、豊岡市他関係2市2町の首長で構成)等より早期整備の要望を受けている。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 兵庫県知事の意見 ： ・国道483号日高豊岡南道路は、北近畿豊岡自動車道の重要な部分を占めており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道等と一体となり、環日本海地域と京阪神都市圏の連携・交流 | | | | | | | | | | | | | | | | |

を強化する道路である。また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や、災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても重要な役割を担う道路である。

- この北近畿豊岡自動車道(約70km)については、平成23年度には、和田山八鹿道路(13.7km)が開通する運びであり、全線の約7割が供用することとなるが、京阪神地域から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、混雑の著しい国道312号を経由せざるを得ず、和田山から豊岡まで、現状では約1時間半を要している実情にある。このような中、本年6月末からは、「舞鶴若狭自動車道の無料化社会実験」がはじまり、高速道路の整備の遅れによる但馬地域への観光客をはじめとする人の交流や物の流通の減少などを懸念する声が高まっており、これまで以上に北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待が強まっている。従って、本道路と一体的に進めている八鹿日高道路とともに、事業を継続し、平成28年度迄に供用できるよう、整備推進に取り組んでいただきたい。また、本道路に続く豊岡道路についても、早期に都市計画決定手続きに着手できるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道483号日高豊岡南道路」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

但馬地域の移動手段は自動車に依存しており、並行する一般国道312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

平成18年度に事業化し、平成22年度から用地取得に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、I C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。

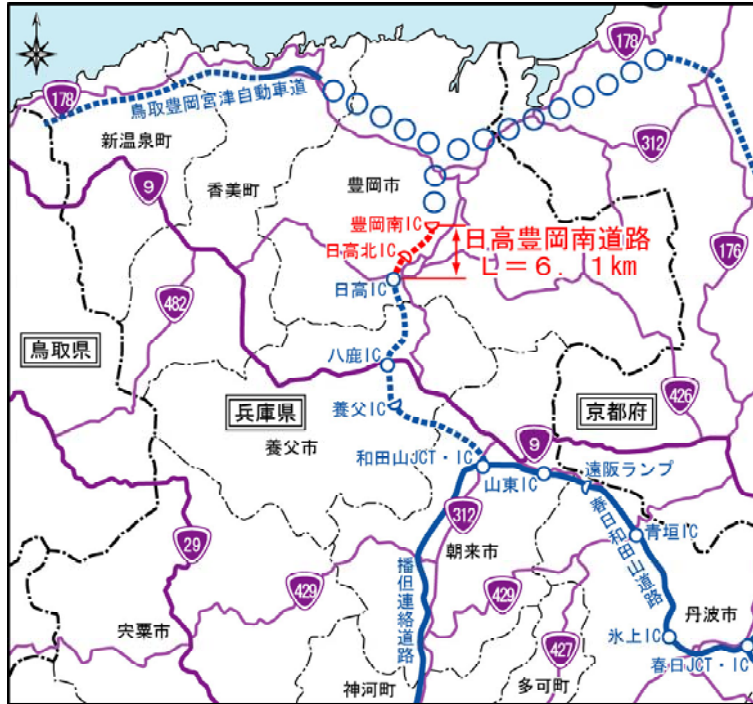
再評価結果(平成23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

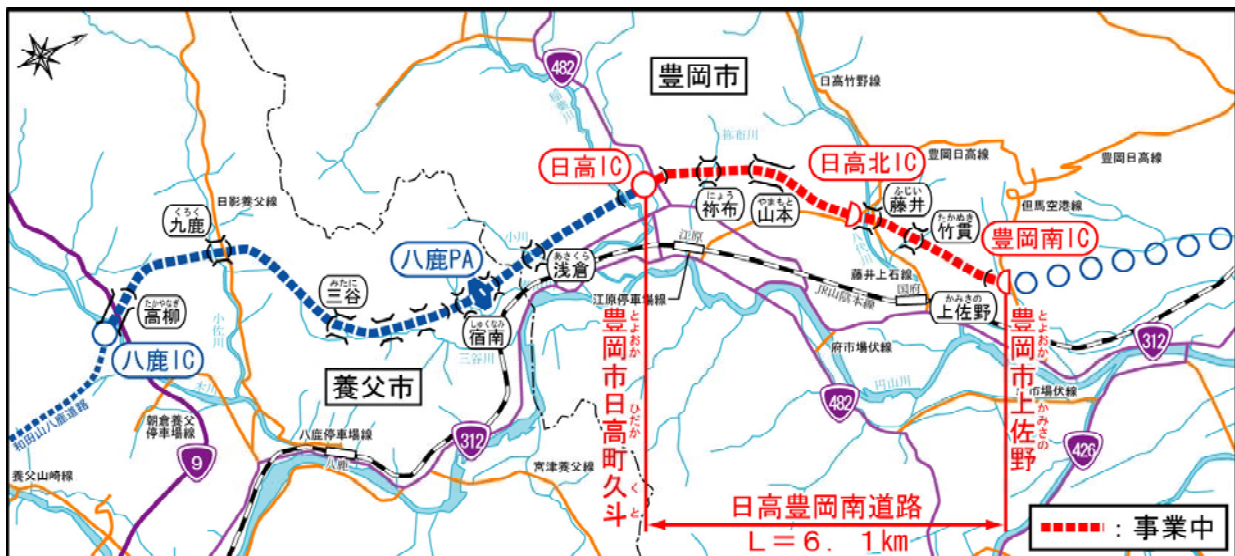
| | | |
|--|------------------|------------------------------|
| 事業名 北近畿豊岡自動車道 <small>ひだかとおかみなみ</small> 一般国道483号 日高豊岡南道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 自：兵庫県豊岡市上佐野 至：兵庫県豊岡市日高町久斗 | 延長 | 6.1km |

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 北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 八鹿日高道路 <small>ようかひだか</small> <small>ひだかちようくと</small> | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 自：兵庫県豊岡市日高町久斗 至：兵庫県養父市八鹿町高柳 <small>とよおか</small> <small>ひだかちようくと</small> <small>やぶ</small> <small>ようかちようたかやなぎ</small> | 延長 9.7km | |
| 事業概要 北近畿豊岡自動車道は、兵庫県の北部地域と阪神地域の連携を強化し、地域の活性化に資する全長約70kmの高規格幹線道路である。 八鹿日高道路は、北近畿豊岡自動車道の一部を構成し、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路等と連携し、地域の活性化、第3次救急医療機関へのアクセス向上、災害時の交通確保、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。 | | |
| H18年度事業化 | | H17年度都市計画決定 |
| 全体事業費 690億円 | | 事業進捗率 約4% |
| 計画交通量 16,500台/日 | | 工事着手 ー 供用済延長 ー |
| 費用対効果分析結果 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 531/ 559億円 (事業費：481/ 509億円) (維持管理費：50/ 50億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 794/794億円 (走行時間短縮便益：653/ 653億円) (走行経費減少便益：92/ 92億円) (交通事故減少便益：49/ 49億円) |
| 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=1.6(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=1.6(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地域の活性化 ・舞鶴若狹自動車道、播但連絡道路と連携した広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮し、地域経済の基盤形成、活性化に寄与すると期待される。 ②第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・朝来市～公立豊岡病院への所要時間が短縮。(53分→50分) ③災害時等の交通確保 ・但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫しており、平成16年10月の台風23号の水害では並行する一般国道312号等幹線道路が寸断し、被災地への支援や救急搬送に支障を来したが、整備により災害時等の交通が確保されると期待できる。 ④交通渋滞の緩和 ・並行する一般国道312号で発生している朝夕や観光シーズンの交通渋滞が緩和されるとともに、自動車・歩行者の安全性が向上すると期待できる。 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。 (城崎温泉：観光入込客数：795千人/年、コウノトリ郷公園：観光入込客数：417千人/年) ⑥日常活動圏中心都市である豊岡市へのアクセス向上 ・朝来市～豊岡市の所要時間が短縮。(56分→53分) ⑦神戸港へのアクセス向上 ・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮。(180分→145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： ・北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会(S62.10、豊岡市他関係4市2町の首長で構成)より早期整備の要望を受けている。 ・北近畿豊岡自動車道(但馬地域)の整備を進める会(H3.5設立、豊岡市他関係2市2町の首長で構成)等より早期整備の要望を受けている。 | | |
| 兵庫県知事の意見 ： ・国道483号八鹿日高道路は、北近畿豊岡自動車道の重要な部分を占めており、舞鶴若狹自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道等と一体となり、環日本海地域と京阪神都市圏の連携・交流を強化する道路である。また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性 | | |

向上や、災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても重要な役割を担う道路である。

- ・この北近畿豊岡自動車道（約70km）については、平成23年度には、和田山八鹿道路（13.7km）が開通する運びであり、全線の約7割が供用することとなるが、京阪神地域から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、混雑の著しい国道312号を経由せざるを得ず、和田山から豊岡まで、現状では約1時間半を要している実情にある。このような中、本年6月末からは、「舞鶴若狭自動車道の無料化社会実験」がはじまり、高速道路の整備の遅れによる但馬地域への観光客をはじめとする人の交流や物の流通の減少などを懸念する声が高まっており、これまで以上に北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待が強まっている。従って、本道路と一体的に進めている日高豊岡南道路とともに、事業を継続し、平成28年度迄に供用できるよう、整備推進に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道483号八鹿日高道路」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

但馬地域の移動手段は自動車に依存しており、並行する一般国道312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

平成18年度に事業化し、平成22年度から用地取得に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、パーキング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。

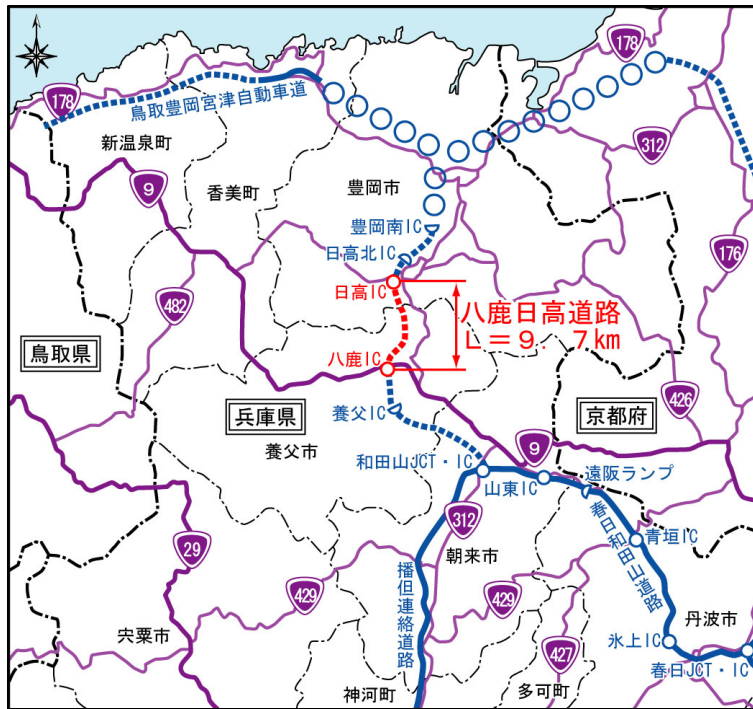
再評価結果(平成23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

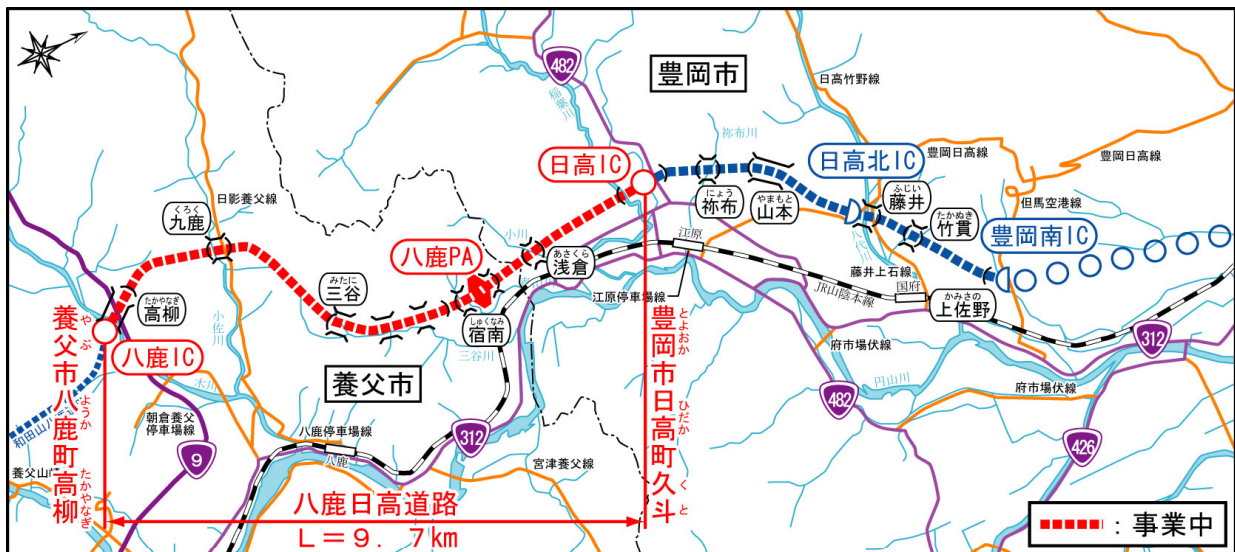
| | | |
|---|------------------|------------------------------|
| 事業名 北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 八鹿日高道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 自：兵庫県豊岡市日高町久斗 至：兵庫県養父市八鹿町高柳 | 延長 | 9.7km |

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 京奈和自動車道 一般国道24号 大和御所道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | |
| 起終点 自：奈良県大和郡山市伊豆七条町 至：奈良県五條市居傳町 | 延長 27.2km | | |
| 事業概要 京奈和自動車道は、京都市を起点とし、奈良市を経由して和歌山市に至る延長約120kmの高規格幹線道路である。 大和御所道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な都市圏の活性化、一般国道24号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保及び生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化を図ること等を目的とした延長約27.2kmの高規格幹線道路である。 | | | |
| S47年度事業化（橿原バイパス） | S48年度都市計画決定（H3、H8年度変更） | S50年度用地着手（橿原バイパス） | S54年度工事着手（橿原バイパス） H6年度工事着手（大和御所道路） |
| 全体事業費 | 4,600億円 | 事業進捗率 | 約67% |
| 供用済延長 | | | 7.8km |
| 計画交通量 | 39,500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) 1,087/5,463億円 事業費：996/5,334億円 維持管理費：92/129億円 |
| | (残事業) | 3.6 | |
| | | 総便益 (残事業)/(事業全体) | 3,917/6,252億円 |
| | | 走行時間短縮便益 | 3,336/5,403億円 |
| | | 走行経費減少便益 | 393/584億円 |
| | | 交通事故減少便益 | 188/265億円 |
| 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= 4.0(交通量 +10%) B/C=3.2(交通量 -10%) 事業費変動：B/C= 3.3(事業費 +10%) B/C=4.0(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C= 3.3(事業期間+20%) B/C=3.8(事業期間-20%) | | | |
| 事業の効果等 | | | |
| ①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を大幅に超過しているが、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 ・部分供用により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。 | | | |
| ③広域連携の強化による観光産業の支援 ・京都市から和歌山市間の所要時間が短縮されるため、観光産業への支援が期待される。 (270分→100分) [京奈和自動車道全線の効果] ・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。 (橿原市[藤原宮跡・今井町・橿原神宮他]：観光客入込数：4,310千人/年、明日香村[国営飛鳥歴史公園]：観光客入込数：840千人、吉野山：観光客入込数：1,180千人/年) | | | |
| ④生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化 ・京奈和自動車道の整備により沿線地域では製造品出荷額が伸びており、また広域幹線道路と接続し、物流ネットワークの形成を図るため、地域の活性化が期待できる。 ・奈良市～五條市の所要時間が短縮。(92分→43分) | | | |
| ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・五條市～奈良県立医科大学附属病院高度救急救命センター。(38分→17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 | | | |
| ・京奈和自動車道建設促進奈良県民会議（H6.7設立、奈良県内各層を代表する77団体で構成）総会等にて早期整備の要望を受けている。 | | | |
| 奈良県知事の意見 | | | |
| ・京奈和自動車道は、県の南北の基軸であり、企業立地の促進、広域的な観光振興をはじめ商業・産業の活性化、医療提供体制の広域化等に寄与する極めて重要な道路と考えております。 ・特に大和御所道路は、国道168号や国道169号、国道309号等の幹線道路ネットワークを形成し、南部地域の振興を図る上で必要不可欠な路線です。また、現国道24号や国道169号は、慢性的な渋滞や事故危険箇所もあり、生活道路へ流入する車も多いことから、地域住民からもその緩和・改善のため大 | | | |

和御所道路の早期完成を求められています。

- ・奈良県では大和御所道路を含む京奈和自動車道を骨格軸として効率的・効果的に広域幹線道路網の形成を目指し、平成20年12月に「奈良の今後5ヶ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略」を策定しており、より魅力と活力のある地域づくりや県民への道路サービスの一層の向上を図るため、（仮称）御所南インターチェンジまでを平成26年度、五條北インターチェンジまでを平成28年度までの計画的な供用が図られるように引き続きお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道24号大和御所道路」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24号の交通量は依然として交通容量を大幅に超過している。

奈良県では「法隆寺地域の仏教建造物」、「古都奈良の文化財」に加えて平成16年に「紀伊山地霊場と参詣道」が新たに世界文化遺産に登録された。また、平成22年度には平城遷都1300年記念祭がとりおこなわれ、奈良県内の観光客数は増加傾向となっている。

また、産業では京奈和自動車道沿線での製造品出荷額が近年で増加傾向となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに、専用部では大和区間（郡山南IC～橿原北IC）7.8kmを供用済み、一般部では大和区間で9.2km（うち3.5kmは暫定2車線）供用済みであり、用地取得は約96%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

（仮称）橿原・大和高田ICから（仮称）橿原南・御所ICまでの3.7kmについては平成23年度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)

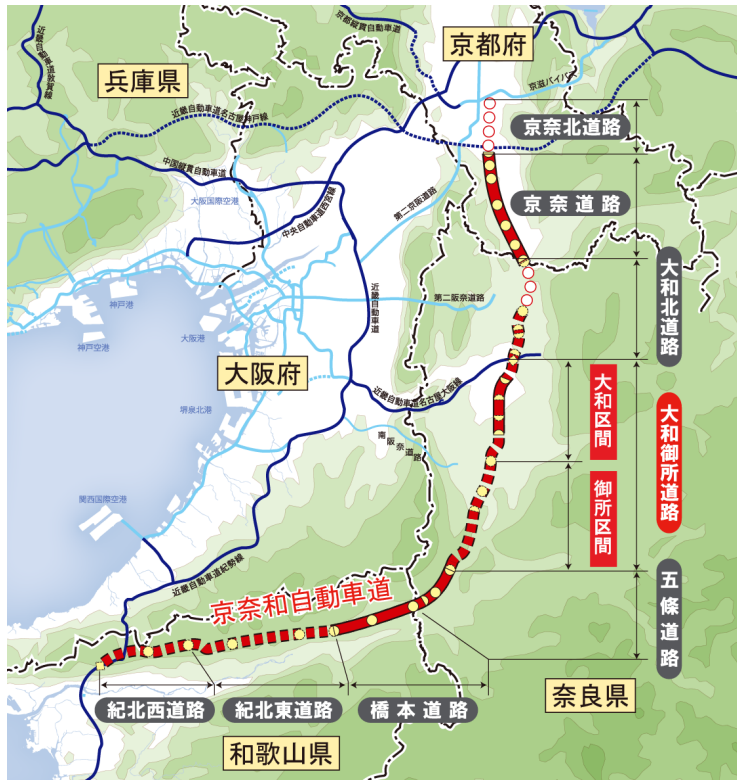
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

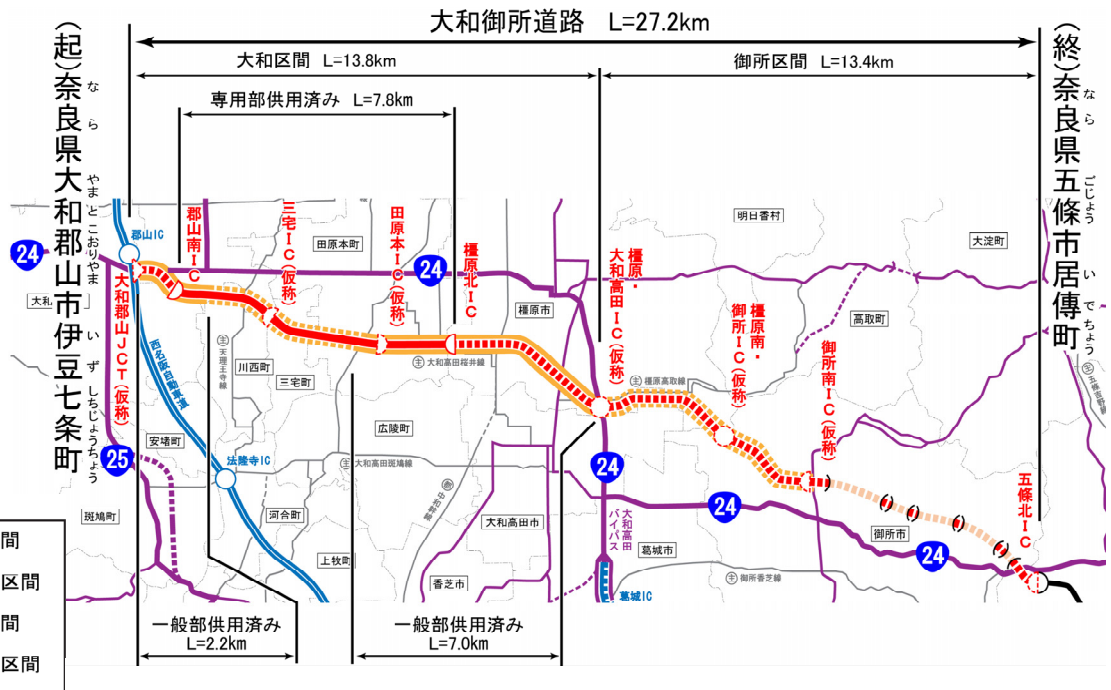
| | | | | | |
|-----|--------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 京奈和自動車道 一般国道24号 大和御所道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：奈良県大和郡山市伊豆七条町 至：奈良県五條市居傳町 | 延長 | 27.2km | | |

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25号 <small>いかるが</small> 斑鳩バイパス | 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：奈良県生駒郡斑鳩町 幸前 至：奈良県生駒郡斑鳩町 龍田 | | 延長 4.7km | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道25号は三重県四日市市から大阪市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、関西圏と中京圏を結ぶ動脈であると共に、地域の重要な生活道路である。 斑鳩バイパスは一般国道25号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として計画された道路である。 | | | | | | | | | | | | | | |
| S47年度事業化 | S42年度都市計画決定 (H15年度変更) | H10年度用地着手 H14年度工事着手 | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 240億円 | 事業進捗率 約25% | | | | | | | | | | | | |
| | | 供用済延長 0.4km | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 10,300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</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.2</td> <td>(残事業)/(事業全体) 143/207億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 240/241億円</td> <td>平成22年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.7</td> <td>事業費：127/190億円 維持管理費：16/18億円</td> <td>走行時間短縮便益：223/224億円 走行経費減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：6.1/6.0億円</td> <td></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) 143/207億円 | (残事業)/(事業全体) 240/241億円 | 平成22年 | (残事業) 1.7 | 事業費：127/190億円 維持管理費：16/18億円 | 走行時間短縮便益：223/224億円 走行経費減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：6.1/6.0億円 | | |
| B/C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) 1.2 | (残事業)/(事業全体) 143/207億円 | (残事業)/(事業全体) 240/241億円 | 平成22年 | | | | | | | | | | | |
| (残事業) 1.7 | 事業費：127/190億円 維持管理費：16/18億円 | 走行時間短縮便益：223/224億円 走行経費減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：6.1/6.0億円 | | | | | | | | | | | | |
| 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= 1.5(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= 1.6(事業期間+20%) B/C= 1.7(事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・一般国道25号の交通量は交通容量を大幅に超過し、交通混雑する一般国道25号を避け周辺の生活道路に交通が流入しており、また、道路端には民家が迫り、殆どの区間で歩道未整備又は狭小であるが、整備により、これらの改善が期待できる。 ②交通安全の確保 ・斑鳩バイパスへの交通転換により、交通混雑に起因する事故の減少が期待できる。 ③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。 (法隆寺：観光客入込数：894千人/年) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・王寺町～奈良県立奈良病院の所要時間が短縮。(42分→31分) ⑤日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・王寺町～奈良市への所要時間が短縮。(58分→49分) | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 奈良県知事の意見： ・国道25号斑鳩バイパスは、斑鳩町市街地の交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とする生活幹線道路として重要な道路であります。 ・現道の国道25号は、歩道がなく安全な歩行区間が確保されていないにもかかわらず、一部区間においては通学路に位置づけられています。また、激しい交通渋滞を避けた車が生活道路へ流入していることから、地域住民の安全な生活が脅かされています。 ・現国道25号の厳しい課題を踏まえ、県・町が連携し、地域住民のご理解とご協力が得られるよう努めて参りますので、国におかれましては、早期整備に向けて住民合意が得られるようにご尽力いただき、引き続き事業継続をお願いいたします。 | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | | | | | | | | |

審議の結果、「国道25号斑鳩バイパス」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。ただし、次の再評価までに、事業の妥当性、地元の状況、コスト縮減等の視点を含め、今後の事業の対応方針を具体的に検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道25号斑鳩町法隆寺の交通量は増加傾向であり、依然として交通容量を大幅に超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在まで0.4km(モデル区間として部分供用)供用済であり、用地取得は約36%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、調整池設置箇所の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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

※ 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)

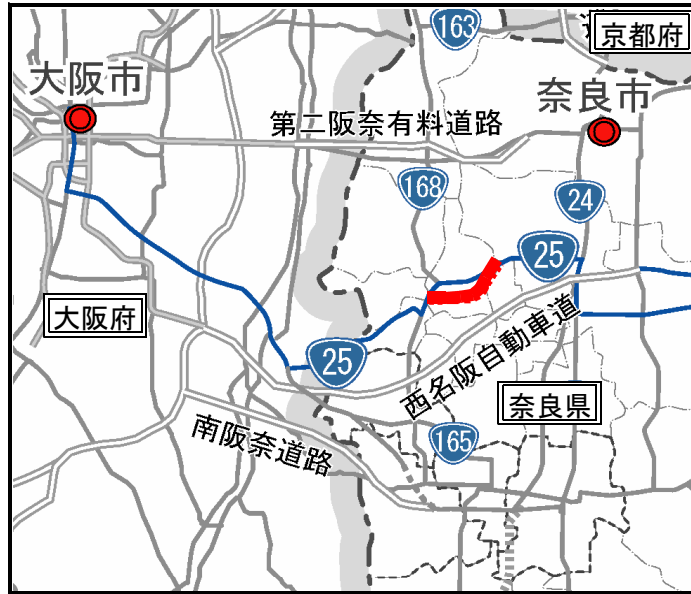
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

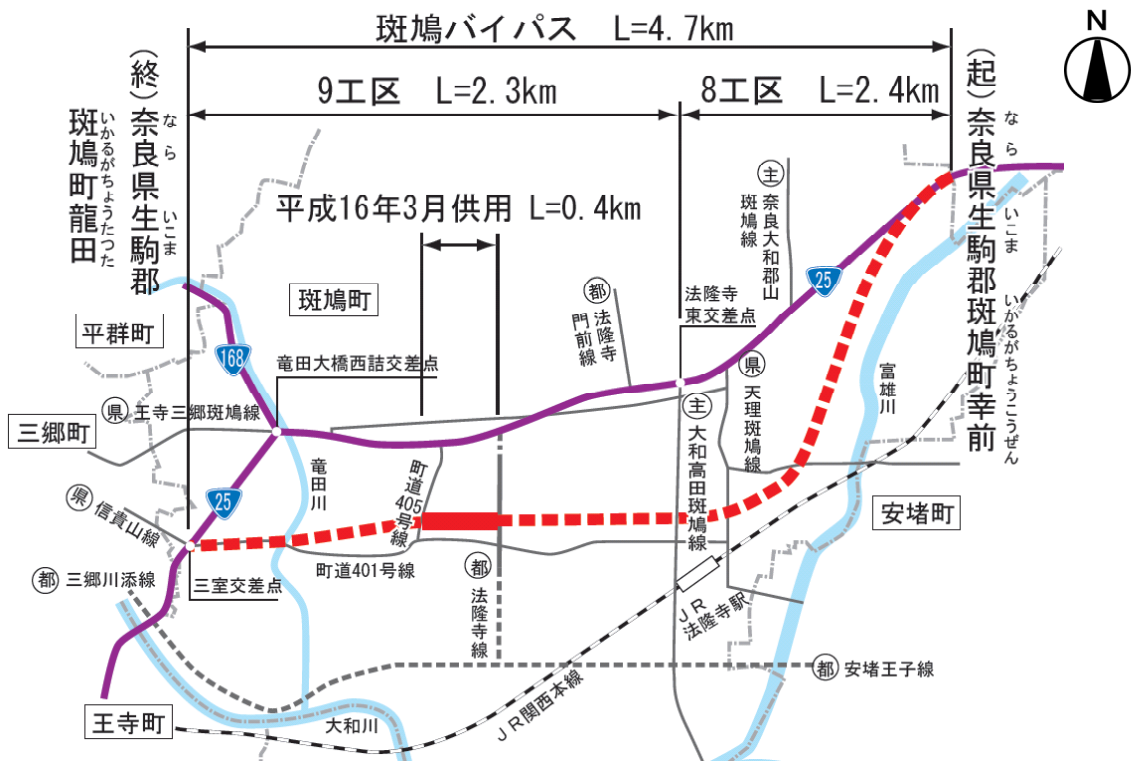
| | | | | | |
|-----|------------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道25号 <small>いかるが</small> 斑鳩バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：奈良県生駒郡斑鳩町幸前 至：奈良県生駒郡斑鳩町龍田 | 延長 | 4.7km | | |

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 南阪奈道路 一般国道165号 大和高田バイパス | 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：奈良県香芝市穴虫 至：奈良県橿原市四条町 | 延長 14.4km | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道165号は、大阪市北区から奈良県大和平野地域の南部を經由して三重県津市に至る全長約120kmの主要幹線道路である。 大和高田バイパスは、奈良中南部と大阪経済圏の連結強化や関西国際空港へのアクセス向上を図る地域高規格道路南阪奈道路の一部を構成するとともに、一般国道165号香芝市～橿原市間の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図ることを目的に計画された道路である。 | | | | | | | | | | | | | | |
| S43年度事業化 | S47年度都市計画決定 (S61、H3、H9年度変更) | S47年度用地着手 S48年度工事着手 | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 930億円 | 事業進捗率 約88% 供用済延長 12.1km | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 32,400台/日 | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 1.2</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 85/2,007億円</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 177/2,322億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.1</td> <td colspan="2" style="border: 1px solid black;"> 事業費：74/1,934億円 維持管理費：12/72億円 </td> <td colspan="2" style="border: 1px solid black;"> 走行時間短縮便益：152/2,006億円 走行経費減少便益：13/255億円 交通事故減少便益：12/61億円 </td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 1.2 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 85/2,007億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 177/2,322億円 | | (残事業) 2.1 | 事業費：74/1,934億円 維持管理費：12/72億円 | | 走行時間短縮便益：152/2,006億円 走行経費減少便益：13/255億円 交通事故減少便益：12/61億円 | | 基準年 平成22年 |
| B/C | (事業全体) 1.2 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 85/2,007億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 177/2,322億円 | | | | | | | | | |
| | (残事業) 2.1 | 事業費：74/1,934億円 維持管理費：12/72億円 | | 走行時間短縮便益：152/2,006億円 走行経費減少便益：13/255億円 交通事故減少便益：12/61億円 | | | | | | | | | | |
| 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= 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= 2.4(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C= 1.9(事業期間+20%) B/C= 2.1(事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | | | | | | | | |
| ①地域産業の支援 ・大和高田バイパス・南阪奈道路等の供用後、沿線の製造品出荷額が伸びており、整備により地域産業への支援が期待される。 ②交通の円滑化 ・大和高田バイパス・南阪奈道路等の供用後、現道の貨物車交通量が減少しており、整備により並行する（主）御所香芝線の貨物車交通が減少し、交通の円滑化が期待できる。 ③地域医療の支援 ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（最大30分→最大18分） ④関西国際空港へのアクセス向上 ・橿原市～関西国際空港への所要時間が短縮。（88分→61分） ⑤堺泉北港へのアクセス向上 ・橿原市～堺泉北港への所要時間が短縮。（75分→48分） ⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・大和高田市～橿原市への所要時間が短縮。（21分→17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： ・奈良県葛城広域行政事務組合（H4.3設立、大和高田市長、香芝市長、葛城市長、橿原市長で構成）より大和高田バイパスの早期整備の要望を受けている。 | | | | | | | | | | | | | | |

奈良県知事の意見：

- ・国道165号大和高田バイパスは、南阪奈道路、西名阪自動車道、京奈和自動車道とともに、大和平野の広域幹線道路ネットワークを形成し、中南和地域の観光振興や地域産業の活性化、地域医療の支援等に資する重要な道路です。また、当バイパスの未整備により、主要地方道御所香芝線に交通が集中し、奈良県で有数の渋滞が著しい箇所となっており、早期の整備が必要です。
- ・大和高田バイパスは、中和幹線及び国道165号（香芝・柏原区間）と一体的に整備することで、近畿自動車道とのネットワーク機能により、中南和地域との連携が強化されるものであり、引き続き事業継続をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道165号大和高田バイパス」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165号の交通量は依然として交通容量を超過している。

奈良県では「法隆寺地域の仏教建造物」、「古都奈良の文化財」に加えて平成16年に「紀伊山地の霊場と参詣道」が新たに世界文化遺産に登録された。また、平成22年度には平城遷都1300年祭がとりおこなわれており、奈良県内の観光客数は年々増加傾向となっている。

産業では大和高田バイパス沿線での製造品出荷額が近年では増加傾向となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに12.1kmを供用済みであり、用地取得は約92%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、擁壁構造の見直しや新技術・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。

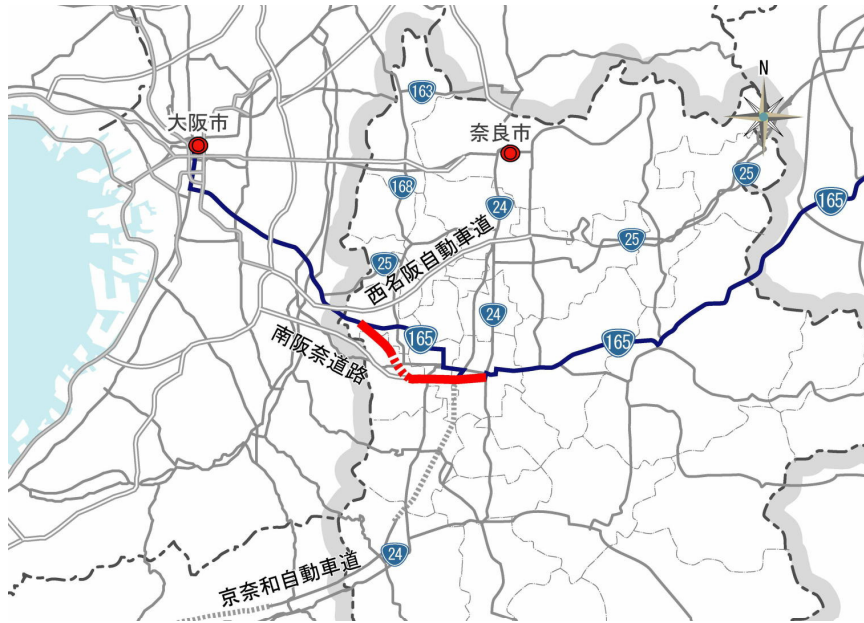
再評価結果(平成23年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

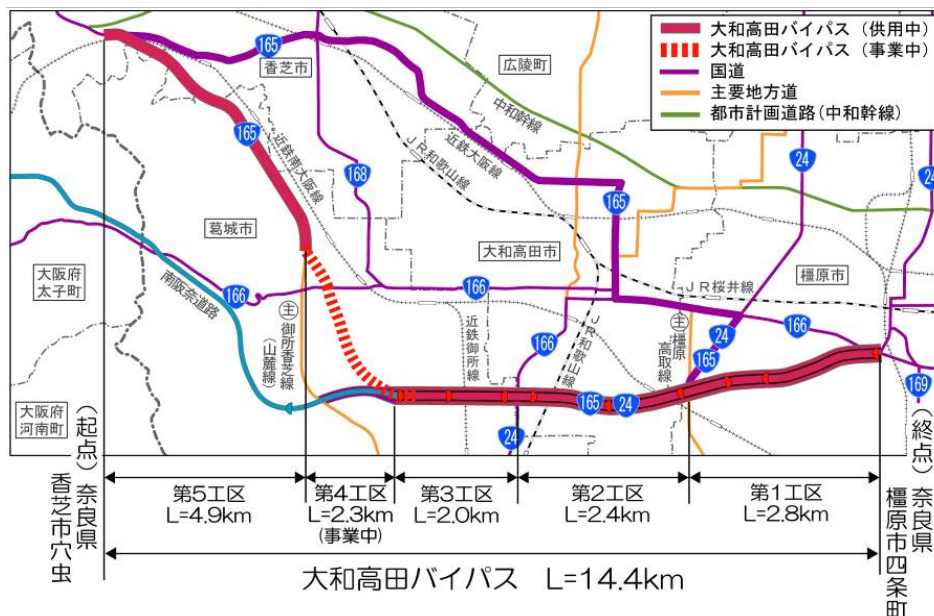
担当課長名：三浦 真紀

| | | | | | |
|-----|------------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 南阪奈道路 一般国道165号 大和高田バイパス | 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：奈良県香芝市穴虫 至：奈良県橿原市四条町 | 延長 | 14.4km | | |

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24号 <small>やまとかいどう</small> 大和街道環境整備 起終点 ：自：和歌山県橋本市古佐田 <small>わかやま はしもと こさだ</small> 至：和歌山県橋本市東家 <small>わかやま はしもと とうげ</small> | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 近畿地方整備局 |
| 事業概要 ：一般国道24号は、京都市から和歌山市に至る延長約160kmの主要幹線道路である。 大和街道環境整備は、橋本市中心市街地土地区画整理事業と一体的に整備を行い、橋本市中心市街地の交通安全の確保、交通の円滑化、地域の活性化等を目的とする道路。 | | 延長 ：1.0km |
| H13年度事業化 ：S60年度都市計画決定 | | H14年度用地着手 |
| 全体事業費 ：42億円 | | 事業進捗率 ：約60% |
| 計画交通量 ：8,800台/日 | | 供用済延長 ：— |
| 費用対効果分析結果 | B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 4.0 | 総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 14/46億円 事業費 ：11/43億円 維持管理費 ：3.1/3.1億円 |
| | | 総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 55/ 55億円 走行時間短縮便益 ：51/ 51億円 走行経費減少便益 ：3.1/ 3.1億円 交通事故減少便益 ：0.03/0.03億円 |
| 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=4.4(交通量+10%) B/C=3.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.7(事業費+10%) B/C=4.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.9(事業期間+20%) B/C=4.1(事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 | | |
| ①橋本市中心市街地の交通安全の確保 ・当該事業により、JR・南海橋本駅と橋本市中心部が概ね歩道で連絡され、通勤・通学時などにおいて歩行者・自転車の安全な通行空間が確保される。 ・現道区間の人対車両の事故件数は、歩道設置済区間に比べ多いが、整備により交通事故の減少が期待できる。 | | |
| ②交通の円滑化 ・現道区間ではピーク時に速度低下が生じているが、右折レーンの整備により速度向上の効果が期待できる。 ・国道24号を運行する路線バスの定時性（時間に対する信頼性）向上が期待される。 | | |
| ③地域の活性化 ・橋本市中心市街地土地区画整理事業との連携により、市中心部の活性化が期待される。 | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | |
| 和歌山県知事の意見 ： 国道24号大和街道環境整備は、橋本市が進めている土地区画整理事業と一体的に整備する必要があるため、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努め早期完成を図られるようお願いいたします。 | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | |
| 審議の結果、「国道24号大和街道環境整備」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 | | |
| 事業区間の自転車・歩行者交通量は、ここ10年で増加傾向にあり、歩道の無い区間の自転車歩行車道整備の必要性が高まっている。 | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | | |
| 現在、橋梁上部工事を推進しており、用地取得は約74%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、既設橋台の基礎杭の活用や新技術・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

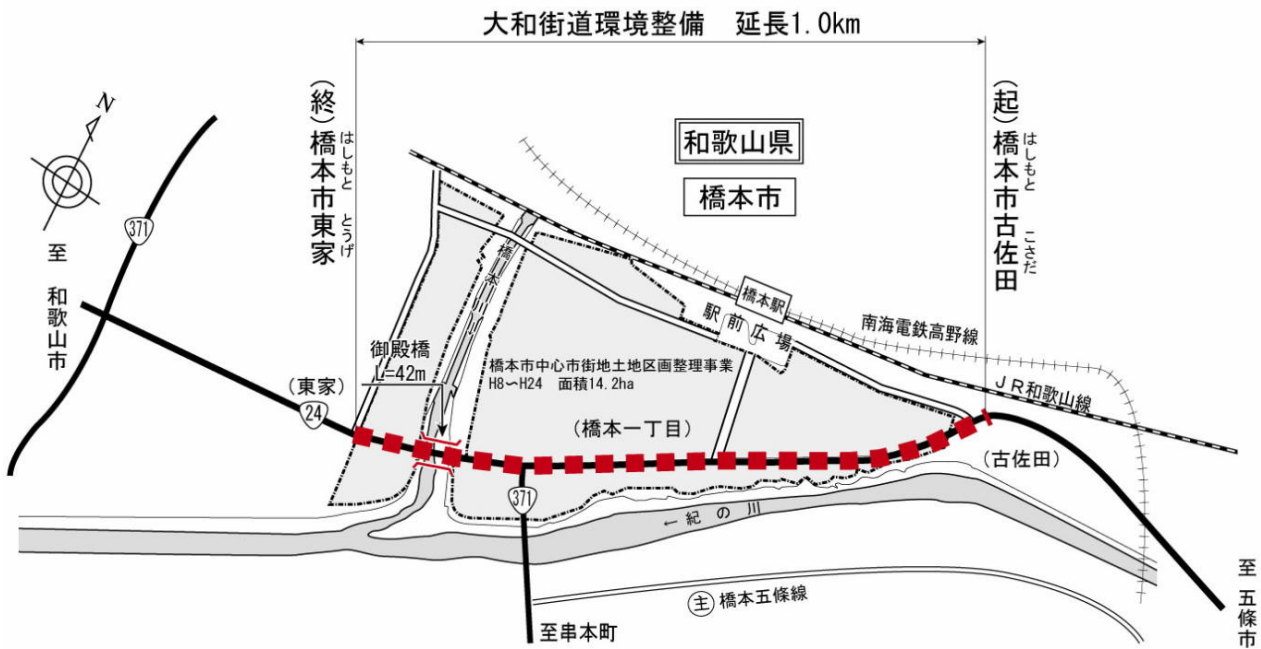
| | | | | | |
|-----|---|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道24号 <small>やまとかいどう</small> 大和街道環境整備 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自: 和歌山県橋本市古佐田 至: 和歌山県橋本市東家 | 延長 | 1.0km | | |

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：京奈和自動車道 一般国道24号 紀北東道路 | 事業区分：一般国道 | 事業主体：国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点：自：和歌山県橋本市高野口町大野 至：和歌山県紀の川市神領 | 延長：16.9km | |
| 事業概要：京奈和自動車道は、京都市を起点とし、奈良市を經由して和歌山市に至る延長約140kmの高規格幹線道路である。 紀北東道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域連携強化による観光などの産業や物流の支援、並行する一般国道24号など一般道の交通混雑の緩和・交通安全の確保を目的に計画された道路である。 | | |
| H5年度事業化 H10年度都市計画決定 H14年度用地着手 H18年度工事着手 | | |
| 全体事業費：1,200億円 事業進捗率：約63% 供用済延長：— | | |
| 計画交通量：22,500台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C：(事業全体) 1.4 (残事業) 4.7 | 総費用：(残事業)/(事業全体) 370/1,260億円 事業費：289/1,179億円 維持管理費：81/81億円 |
| | | 総便益：(残事業)/(事業全体) 1,742/1,742億円 走行時間短縮便益：1,449/1,449億円 走行経費減少便益：188/188億円 交通事故減少便益：105/105億円 |
| 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=5.2(交通量+10%) B/C=4.2(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=4.6(事業期間+20%) B/C=4.8(事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 | | |
| ①広域連携強化による観光産業の支援 ・京都市から和歌山市間の所要時間が短縮され観光交通の高速移動が可能となり、また隣接する橋本道路の暫定供用後、高野山への観光客入込数が増加しており、観光産業への支援が期待される。 (270分→100分) [京奈和自動車道全線の効果] ・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。 (高野山：観光客入込数：245万人/年) | | |
| ②広域連携強化による産業や物流の支援 ・和歌山県発着貨物の約4割が京都・奈良以東であり、整備により地域経済活性化を輸送面での支援が期待される。 ・京奈和自動車道の整備により沿線地域では製造品出荷額が伸びており、また広域幹線道路と接続し、物流ネットワークの形成を図るため、地域の活性化が期待される。 | | |
| ③交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過しており、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しており、整備により交通混雑の緩和が期待できる。 | | |
| ④交通安全の確保 ・隣接する橋本道路の暫定供用により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。 | | |
| ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・かつらぎ町～日本赤十字社和歌山医療センターへの所要時間が短縮。(70分→46分) | | |
| ⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・かつらぎ町～橋本市への所要時間が短縮。(21分→15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： <ul style="list-style-type: none"> ・和歌山県京奈和自動車道促進協議会(H3.4設立、和歌山市長、紀の川市長、岩出市長、かつらぎ町長等)より早期整備の要望を受けている。 ・和歌山県高規格幹線道路建設促進委員会(S41.5設立、和歌山県知事、和歌山県議会議長、和歌山市長等)より早期整備の要望を受けている。 和歌山県知事の意見： | | |

| | |
|--|---|
| <p>・紀北東道路は、京都・奈良・和歌山の広域連携強化、一般国道24号の交通渋滞緩和や交通事故の減少、地域の活性化等を図る重要な路線であり、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減等を図り、早期に完成させるようお願いします。</p> | |
| <p>事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道24号紀北東道路」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。</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 一般国道24号の交通量は依然として交通容量を超過している。</p> | |
| <p>事業の進捗状況、残事業の内容等 現在、橋梁工事、改良工事を推進しており、用地取得は約98%完了。</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 高野口ICからかつらぎICまでの4.0kmについては、平成23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。</p> | |
| <p>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。</p> | |
| 対応方針 | 事業継続 |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 |

- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 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 | 京奈和自動車道 一般国道24号 紀北東道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自: 和歌山県橋本市高野口町大野 至: 和歌山県紀の川市神領 | 延長 | 16.9km | | |

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 ：地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス | 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：和歌山県和歌山市大谷 至：和歌山県和歌山市元寺町 | 延長 ：2.2km | |
| 事業概要 ： 一般国道26号は、大阪市から和歌山市に至る延長約75kmの主要幹線道路である。 和歌山北バイパスは、地域高規格道路第二阪和国道の一部を構成し、一般国道26号和歌山市の紀の川渡河部における朝夕の交通混雑の緩和、交通安全の確保、紀の川両岸地域の連携強化及び地域活性化等を目的に計画された道路である。 | | |
| S63年度事業化 | | S62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 ：470億円 | 事業進捗率 ：約99% | 供用済延長 ：2.2km |
| 計画交通量 ：23,000台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | 総費用 ：(残事業)/(事業全体) 6.7/628億円 事業費：4.8/614億円 維持管理費：1.9/14億円 | 総便益 ：(残事業)/(事業全体) 30/957億円 走行時間短縮便益：29/797億円 走行経費減少便益：1.6/118億円 交通事故減少便益：0/42億円 |
| 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=5.0(交通量+10%) B/C=4.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.3(事業費+10%) B/C=4.9(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.6(事業期間+20%) B/C=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"> ・紀の川渡河部の部分供用により、渡河部断面での交通容量が増加し交通混雑が改善。 (一般国道26号紀の川大橋：最大渋滞長：3,000m→150m) ・JR紀勢本線の連続立体化事業との連携により、嘉家作踏切を除却し踏切部での交通混雑を解消。 (踏切遮断交通量27,247台時/日) | | |
| ②所要時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・紀の川渡河部の部分供用により、周辺の住宅地から和歌山市内への所要時間が短縮。 (紀ノ本ニュータウン[梅原交差点]→和歌山市内[和歌山城]：40分→19分) | | |
| ③交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・部分開通後、死傷事故件数が約2割減少。 (死傷事故件数：133件/年[現道]→109件/年[現道+バイパス]) | | |
| ④主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワーク計画(第1次緊急輸送道路)に指定され、災害発生時に避難、救急・救援、緊急物資の輸送等に寄与する。 | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | |
| 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・第二阪和国道延伸促進期成同盟会(S58.2設立)より早期整備の要望を受けている。 和歌山県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・和歌山北バイパスは、一般国道26号第二阪和国道として、関西都市圏との連携や現国道26号の慢性的な渋滞解消を図るうえで、重要な路線であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。なお、事業実施にあたっては、コスト縮減や交通規制に伴う渋滞の軽減を図り、早期に完成されるようお願いします。 | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | |
| 審議の結果、「国道26号和歌山北バイパス」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 | | |

和歌山市は大阪府との結びつきが強く、一般国道26号を含む紀の川渡河部断面の交通量は増加傾向となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに1.9kmについて完成形で供用済みで、残る0.3kmについても平成20年10月にJR紀勢本線の立体交差事業が完了し、縦断修正工事を残すのみとなっている。用地取得は完了済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き工事を推進し、平成24年度の完成供用を目指す。

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

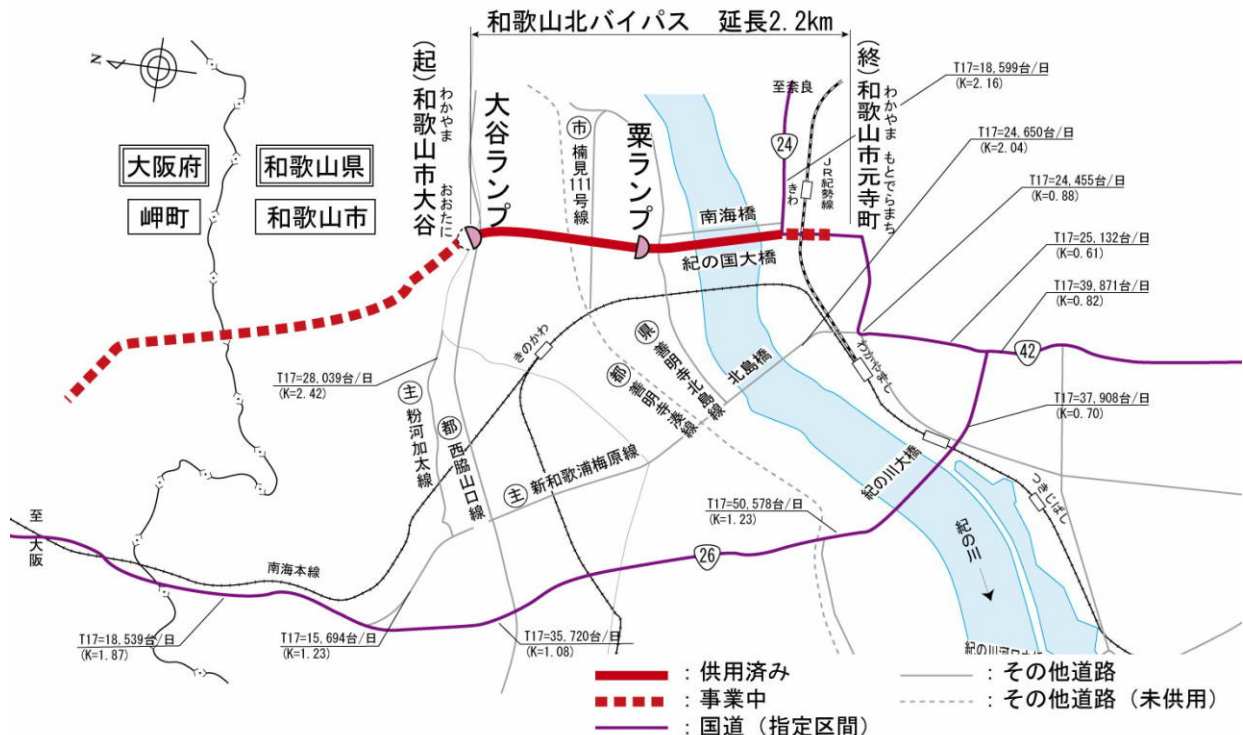
| | | | | | |
|-----|------------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 和歌山北バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：和歌山県和歌山市大谷 至：和歌山県和歌山市元寺町 | 延長 | 2.2km | | |

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42号 那智勝浦道路 <small>なちかつうらどうろ</small> | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 自：和歌山県新宮市三輪崎 <small>しんぐうし みわさき</small> 至：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町市屋 <small>ひかしむろ なちかつうら いちや</small> | | 延長 15.2km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る延長約404kmの幹線道路であり、紀伊半島沿岸部においては唯一の幹線道路である。 那智勝浦道路は、一般国道42号の交通混雑の解消、災害時の確保、地域産業の活性化、緊急医療の支援等を目的に計画された全長15.2kmの自動車専用道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H4年度事業化 (H18年度延伸) | H2年度都市計画決定 | H8年度用地着手 H10年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費：1,240億円 事業進捗率：約51% 供用済延長：8.9km 計画交通量：14,800台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">1.2</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 490/1,256億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 671/1,521億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">440/1,205億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">591/1,349億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">50/50億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">56/116億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">24/56億円</td> </tr> </table> | B/C | 1.2 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 490/1,256億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 671/1,521億円 | (事業全体) | | (事業費) | 440/1,205億円 | (走行時間短縮便益) | 591/1,349億円 | (残事業) | 1.4 | 維持管理費 | 50/50億円 | (走行経費減少便益) | 56/116億円 | | | | | (交通事故減少便益) | 24/56億円 | 基準年 平成22年 |
| B/C | 1.2 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 490/1,256億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 671/1,521億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | | (事業費) | 440/1,205億円 | (走行時間短縮便益) | 591/1,349億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 1.4 | 維持管理費 | 50/50億円 | (走行経費減少便益) | 56/116億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | (交通事故減少便益) | 24/56億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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=1.3(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=1.4(事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・暫定供用により一般国道42号の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。 ②高度医療施設へのアクセス向上 ・太地町役場～新宮医療センターの所要時間が短縮。(33分→23分) ・新宮市役所～新宮医療センターの所要時間が短縮。(17分→10分) ③災害時の円滑な交通確保 ・那智勝浦道路の並行区間である一般国道42号(18km)は事前通行規制区間であり、東南海・南海地震等の津波浸水想定区域となっているが、整備により災害時の円滑な交通の確保が期待できる。 ④観光の活性化 ・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。 (世界遺産那智大滝：観光客入込数：402千人/年) ⑤日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・太地町～新宮市への所要時間が短縮。(44分→26分) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 和歌山県知事の意見： ・部分供用区間の整備効果をたかため早期の全線供用が必要。 ・事業実施にあたっては、コスト縮減等を図り、早期に完成させること。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道42号那智勝浦道路」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 那智勝浦道路の部分供用により並行区間では交通量が減少したが、未整備区間の並行区間では、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8.9kmを暫定2車線供用済みであり、用地取得は約66%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、橋梁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)

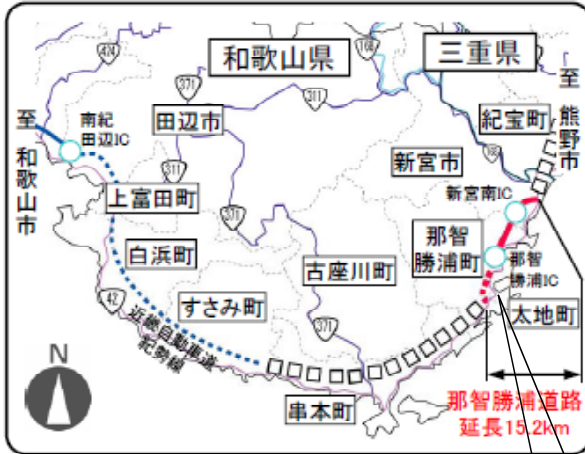
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

| | | |
|---|---------------------|---------------------------------|
| 事業名 一般国道42号 那智勝浦道路 <small>なちかつらどうろ</small> | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 自：和歌山県新宮市三輪崎 至：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町市屋 <small>しんぐう みわさき</small> <small>ひがしむろ なちかつら いちや</small> | 延長 15.2km | |

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9号 <small>しちやま</small> 駒馳山バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>とっとり いわみ いわみ ほんじょう</small> 鳥取県岩美郡岩美町本庄 至： <small>とっとり とっとり ふくべ ゆやま</small> 鳥取県鳥取市福部町湯山 | | | 延長 | 7.7km |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。</p> <p>駒馳山バイパスは、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県岩美郡岩美町本庄から鳥取県鳥取市福部町湯山に至る延長7.7kmのバイパスである。</p> | | | | | |
| H7年度事業化 | | H10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393億円 | 事業進捗率 | 45% | 供用済延長 | 0.0km |
| | | (H21年度末現在) | | | |
| 計画交通量 7,900～17,200台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 1.4 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 181/421億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 574/574億円 | 基準年 平成22年 | |
| | (残事業) 3.2 | 事業費：158/398億円 維持管理費：23/23億円 | 走行時間短縮便益：450/450億円 走行経費減少便益：81/81億円 交通事故減少便益：44/44億円 | | |
| 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=3.4 (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 | | | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・日本交通バス（岩井線）：36便/日の利便性向上が見込まれる | | | | | |
| ②物流効率化の支援 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により岩美郡岩美町から境港へのアクセス向上が見込まれる | | | | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圈中心都市鳥取市～豊岡市間の所要時間短縮が見込まれる | | | | | |
| ④個性ある地域の形成 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取砂丘から浦富海岸へのアクセス向上が見込まれる <p>【年間観光客入り込み客数：鳥取砂丘198万人、浦富海岸16万人（H21）】</p> | | | | | |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により兵庫県美方郡新温泉町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる | | | | | |
| ⑥災害への備え | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～岩美郡岩美町間の代替路を形成する | | | | | |
| 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"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ⑨交通事故件数の削減 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など1市2町の首長で構成される鳥取豊岡宮津自動車道整備推進協議会など複数の団体から駒馳山バイパスの早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：

一般国道9号駒馳山バイパス事業の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。
一般国道9号駒馳山バイパスがその一部を形成する地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」は、日本海側の高規格幹線道路網の空白箇所を連結し、山陰自動車道などとともに国土の骨格を形成する基幹的な第一次の高速道路ネットワークであり、当県の自立と成長に必要最低限の社会資本です。また、本年10月に世界ジオパークネットワークへの加盟が決定した「山陰海岸ジオパーク」エリアに位置し、「ジオパークロード」という愛称を冠して広域観光連携に欠かせない路線でもあります。

現在の国道9号駒馳山峠は冬期のあい路区間であり、一たびスリップ事故等による通行止めが発生した場合には、大幅な迂回を余儀なくされることから、当該事業の早期完成が喫緊の課題です。

当該事業は、用地買収が概成しており、予算の重点投資により平成25年度の供用が可能と判断しております。貴職においても、本事業を国策の第一順位として重点整備を図り、早期完成していただくようなお一層の御尽力をお願いします。

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年度末に、中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。
並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については99%完了しており、工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため暫定2車線での早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

アフターボンド工法等の採用により、コスト縮減を図っている。

当面、暫定2車線で整備を行う。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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9号 <small>とっとりにし</small> 鳥取西道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 中国地方整備局 | |
| 起終点 自： <small>とっとり とっとり もとだか</small> 鳥取県鳥取市本高 至： <small>とっとり とっとり まつばら</small> 鳥取県鳥取市松原 | 延長 | 7.0km | |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市本高から鳥取県鳥取市松原に至る延長7.0kmの自動車専用道路である。 | | | |
| H17年度事業化 | H17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 | 約297億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 27% 供用済延長 0.0km |
| 計画交通量 13,600~24,700台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 2.1 (残事業) 3.6 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 167/284億円 (事業費：151/268億円) (維持管理費：16/16億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 601/601億円 (走行時間短縮便益：403/403億円) (走行経費減少便益：134/134億円) (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=4.3 (交通量+10%) | |
| 事業費変動 | | B/C=3.4 (交通量-10%) | |
| 事業期間変動 | | B/C=3.3 (事業費+10%) | |
| | | B/C=4.0 (事業費-10%) | |
| | | B/C=3.3 (事業期間+20%) | |
| | | B/C=3.9 (事業期間-20%) | |
| 事業の効果等 | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日ノ丸自動車（鹿野線）：21便/日の利便性向上が見込まれる | | | |
| ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから境港へのアクセス向上が見込まれる | | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圈中心都市鳥取市～倉吉市間の所要時間短縮が見込まれる | | | |
| ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから倉吉市白壁土蔵群へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：41万人（H21）】 | | | |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取市青谷町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる | | | |
| ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～東伯郡湯梨浜町間の代替路を形成する | | | |
| ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | | | |
| ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | |
| ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：

一般国道9号鳥取西道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。
一般国道9号鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期）は、国土開発幹線自動車道である「山陰自動車道」を形成し、本県の自立と成長に必要な社会資本です。このため、本県では、山陰自動車道の早期完成を県の最重要施策に位置づけ、平成20年代全線供用を目標とし、地元調整や埋蔵文化財調査の促進などに力を入れているところです。
特に、鳥取IC～鳥取空港IC（仮称）間については用地買収が完了しており、重点投資により平成25年度の供用が可能と判断しております。貴職においても、本事業を国策の第一順位として重点整備を図り、早期完成していただくようお一層の御尽力をお願いします。

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年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については54%完了しており、工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、工事を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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9号 <small>とっとり</small> 鳥取西道路（Ⅱ期） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>とっとり</small> 鳥取県鳥取市松原 至： <small>とっとり</small> 鳥取県鳥取市気高町下坂本 | | | 延長 | 5.9km |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅱ期）は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市松原から鳥取県鳥取市気高町下坂本に至る延長5.9kmの自動車専用道路である。 | | | | | |
| H19年度事業化 | | H17年度都市計画決定 | | H20年度用地着手 | |
| 全体事業費 | | 約247億円 | | 事業進捗率 5% | |
| | | 事業進捗率 (H21年度末現在) | | 供用済延長 0.0km | |
| 計画交通量 | | 24,300台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 3.0 (残事業) 3.3 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 190/208億円 事業費：176/195億円 維持管理費：13/13億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 620/620億円 走行時間短縮便益：397/397億円 走行経費減少便益：148/148億円 交通事故減少便益：75/75億円 | 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=4.5（交通量+10%） B/C=2.8（交通量-10%） 事業費変動：B/C=3.0（事業費+10%） B/C=3.6（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=3.0（事業期間+20%） B/C=3.5（事業期間-20%） | | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日ノ丸自動車（鹿野線）：21便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから境港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市鳥取市～倉吉市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから倉吉市白壁土蔵群へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：41万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取市青谷町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～東伯郡湯梨浜町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：

一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。
一般国道9号鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期）は、国土開発幹線自動車道である「山陰自動車道」を形成し、本県の自立と成長に必要な不可欠な社会資本です。このため、本県では、山陰自動車道の早期完成を県の最重要施策に位置づけ、平成20年代全線供用を目標とし、地元調整や埋蔵文化財調査の促進などに力を入れているところです。

特に、鳥取IC～鳥取空港IC（仮称）間については用地買収が完了しており、重点投資により平成25年度の供用が可能と判断しております。貴職においても、本事業を国策の第一順位として重点整備を図り、早期完成していただくようお一層の御尽力をお願いします。

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年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度までに設計協議が完了しており、用地買収を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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9号 <small>とっとりにし</small> 鳥取西道路（Ⅲ期） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>とっとり とっとり けたからようしもさかもと</small> 鳥取県鳥取市気高町下坂本 至： <small>とっとり とっとり あおやちようあおや</small> 鳥取県鳥取市青谷町青谷 | | | 延長 | 6.4km |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅲ期）は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市気高町下坂本から鳥取県鳥取市青谷町青谷に至る延長6.4kmの自動車専用道路である。 | | | | | |
| H20年度事業化 | | H17年度都市計画決定 | | 用地未着手 | |
| 全体事業費 | | 約248億円 | | 事業進捗率 1% | |
| | | 事業進捗率 (H21年度末現在) | | 供用済延長 0.0km | |
| 計画交通量 | | 22,400～22,700台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 2.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 201/204億円 事業費：187/190億円 維持管理費：14/14億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 448/448億円 走行時間短縮便益：255/255億円 走行経費減少便益：126/126億円 交通事故減少便益：66/66億円 | 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=2.1（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.0（事業費+10%） B/C=2.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.1（事業期間+20%） B/C=2.4（事業期間-20%） | | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日ノ丸自動車（鹿野線）：21便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから境港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市鳥取市～倉吉市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから倉吉市白壁土蔵群へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：41万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取市青谷町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～東伯郡湯梨浜町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：

一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。
一般国道9号鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期）は、国土開発幹線自動車道である「山陰自動車道」を形成し、本県の自立と成長に必要な不可欠な社会資本です。このため、本県では、山陰自動車道の早期完成を県の最重点施策に位置づけ、平成20年代全線供用を目標とし、地元調整や埋蔵文化財調査の促進などに力を入れているところです。

特に、鳥取IC～鳥取空港IC（仮称）間については用地買収が完了しており、重点投資により平成25年度の供用が可能と判断しております。貴職においても、本事業を国策の第一順位として重点整備を図り、早期完成していただくようなお一層の御尽力をお願いします。

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年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。また、交通事故等により著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に事業着手し、調査・設計を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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373号 <small>しとさかとうげ</small> 志戸坂峠道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：岡山県英田郡西粟倉村影石 <small>あいた にしあわくらそんかげいし</small> 至：鳥取県八頭郡智頭町市ノ瀬 <small>やず ちづちよういちのせ</small> | 延長 | 18.4km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道373号は、兵庫県赤穂市から鳥取県鳥取市に至る延長約80kmの主要幹線道路である。</p> <p>志戸坂峠道路は、岡山県・鳥取県境部の一般国道373号の隘路区間の解消、冬期交通の安全確保を目的とした延長18.4kmの道路である。</p> | | | | | |
| S52年度事業化 | | S52年度用地着手 | | S52年度工事着手 | |
| 全体事業費 | | 約910億円 | | 事業進捗率 | |
| | | | | 98% (H21年度末現在) | |
| | | | | 供用済延長 | |
| | | | | 17.9km | |
| 計画交通量 | | 10,700 ~ 10,800 台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 0.5 | 総費用 (残事業/事業全体) 13 / 1,399 億円 (事業費：9.9/1,328 億円 維持管理費：2.6/70 億円) | 総便益 (残事業/事業全体) 65 / 690 億円 (走行時間短縮便益：51/541 億円 走行費用減少便益：11/81 億円 交通事故減少便益：3.6/69 億円) | 基準年 平成22年 | |
| | (残事業) 5.2 | | | | |
| 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= 6.0 (交通量+10%) | | B/C= 4.4 (交通量-10%) | |
| 事業費変動 | | B/C= 4.8 (事業費+10%) | | B/C= 5.6 (事業費-10%) | |
| 事業期間変動 | | B/C= 5.0 (事業期間+20%) | | B/C= 5.3 (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"> ・ 損失時間の削減が見込まれる ・ 宝塚～鳥取、京都～鳥取、大阪～鳥取の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる | | | | | |
| ②物流効率化の支援 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 農林水産品を主体とする地域：鳥取県智頭町（スギ） | | | | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（津山市～鳥取市、姫路市～鳥取市） ・ 隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成（津山市～鳥取市） ・ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する（智頭町大内地区） | | | | | |
| ④個性ある地域の形成 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な観光地へのアクセス向上（八頭地域の入り込み客数（H21）：23万人/年） | | | | | |
| ⑤災害への備え | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一次緊急輸送道路である一般国道373号の代替路線として機能 ・ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 ・ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消 | | | | | |
| 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"> ・ NOx排出量の削減が見込まれる ・ SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

志戸坂峠道路は現道の隘路区間の解消、冬期交通の安全確保等に重要な役割を果たすことが期待されており、鳥取市をはじめとする関係2市9町2村の首長等で構成される国道373号改修促進既成同盟会より早期整備の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：

一般国道373号志戸坂峠道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。

中国横断自動車道姫路鳥取線の一部を形成する国道373号志戸坂峠道路は、西粟倉インターチェンジ付近が未完成であり、ミッシングリンクの状態です。貴職においても、本事業への予算の重点投資により、公表されている平成24年度の確実な供用に向け、なお一層の御尽力をお願いします。

岡山県知事の意見：

一般国道373号志戸坂峠道路について、継続するとの対応方針（原案）案については異存ありません。

高速道路のミッシングリンクを解消し、広域経済圏の形成や地域の自立的発展を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道373号では、災害・事故による通行止めが発生している。また、本路線と一体的整備が行われている中国横断道姫路鳥取線の整備を見越して、沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収は95%が完了しており、現在までに西粟倉IC～智頭ICまでの17.9kmが2車線で供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため暫定2車線で整備しており、残るIC接続部0.5kmが平成24年度末に供用予定。

施設の構造や工法の変更等

PC橋上部のPC鋼材配置変更等によるコスト縮減を図っている。

【約0.6億円の減少】

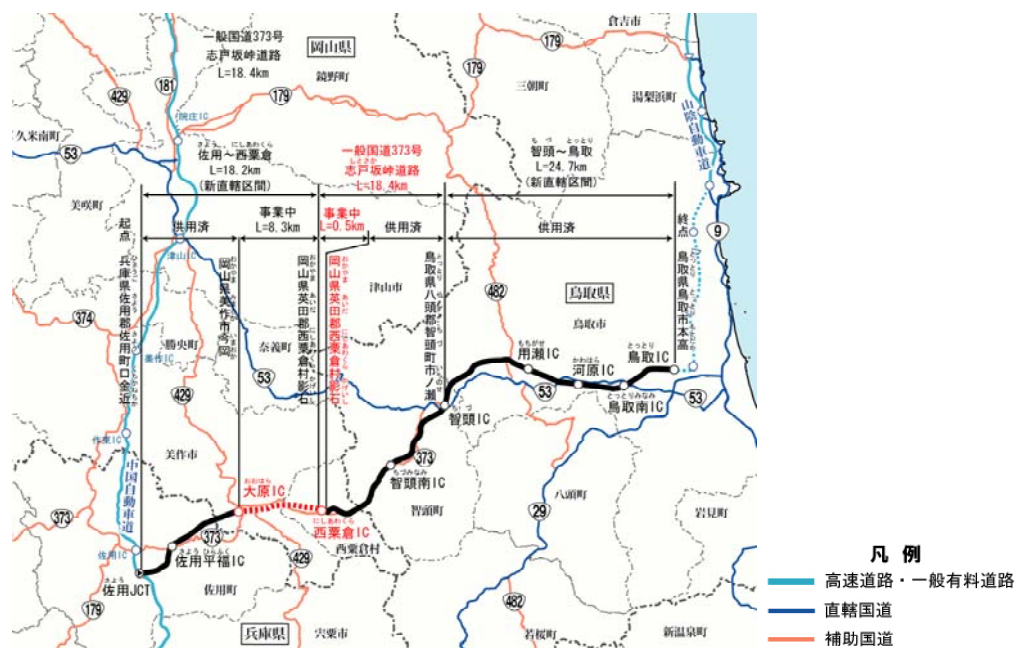
当面、暫定2車線で整備

対応方針

評価手続き中

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9号 出雲・湖陵道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 中国地方整備局 | |
| 起終点 自：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部 | 延長 4.4km | | |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 出雲・湖陵道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県出雲市知井宮町から出雲市湖陵町三部に至る延長4.4kmの自動車専用道路である。 | | | |
| H20年度事業化 | H17年度都市計画決定 | 用地未着手 | 工事未着手 |
| 全体事業費 | 約160億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 1% 供用済延長 0.0km |
| 計画交通量 6,700台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 1.4 (残事業) 1.5 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 133/136億円 事業費：121/124億円 維持管理費：12/12億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 196/196億円 走行時間短縮便益：152/152億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：12/12億円 |
| 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=1.6 (交通量+10%) | |
| 事業費変動 | | B/C=1.3 (交通量-10%) | |
| 事業期間変動 | | B/C=1.6 (事業費+10%) | |
| | | B/C=1.6 (事業費-10%) | |
| | | B/C=1.6 (事業期間+20%) | |
| | | B/C=1.6 (事業期間-20%) | |
| 事業の効果等 | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・一畑バス（小田線）：3便/日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から出雲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 ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷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 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市出雲市～大田市間の所要時間短縮が見込まれる | | | |
| ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる 【年間観光客入り込み客数：56万人（H21）】 | | | |
| ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる | | | |
| ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、出雲市～大田市間の代替路を形成する | | | |
| ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | | | |
| ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・出雲市神西沖町において発生している夜間71dBの騒音を低減 | | | |
| ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | |

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号出雲・湖陵道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。

上記事業を含む出雲仁摩間は、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものとして平成17年度に都市計画決定済みであり、残る湖陵多伎間、大田静間間について早急に事業着手し、この区間全体の早期完成を図って頂きたい。

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

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11月に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC）が開通したことにより、出雲市街を通過する交通の転換が図られ、隣接する当該道路の整備による高速ネットワークの確保が急務となっている。

また、並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、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、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9号 <small>たき あさやま</small> 多伎・朝山道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：島根県出雲市多伎町久村 至：島根県大田市朝山町朝倉 | | | 延長 | 9.0km |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。</p> <p>多伎・朝山道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及びりだんだんシーの確保等を目的とした島根県出雲市多伎町久村から島根県大田市朝山町朝倉に至る延長9.0kmの自動車専用道路である。</p> | | | | | |
| H18年度事業化 | | H17年度都市計画決定 | | H20年度用地着手 | |
| H20年度工事着手 | | | | | |
| 全体事業費 | 約300億円 | 事業進捗率 | 10% | 供用済延長 | 0.0km |
| | | (H21年度末現在) | | | |
| 計画交通量 | 15,600台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 1.5 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 217/265億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 403/403億円 | 基準年 平成22年 | |
| | (残事業) 1.9 | 事業費：195/243億円 維持管理費：22/22億円 | 走行時間短縮便益：325/325億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：26/26億円 | | |
| 感度分析の結果 ：残事業についての感度分析を実施 | | | | | |
| 交通量変動 | | B/C=2.3 (交通量+10%) | | B/C=1.5 (交通量-10%) | |
| 事業費変動 | | B/C=1.7 (事業費+10%) | | B/C=2.0 (事業費-10%) | |
| 事業期間変動 | | B/C=1.7 (事業期間+20%) | | B/C=2.0 (事業期間-20%) | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（波根線）：7便/日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる | | | | | |
| ②物流効率化の支援 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷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"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市出雲市～大田市間の所要時間短縮が見込まれる | | | | | |
| ④個性ある地域の形成 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる <p>【年間観光客入り込み客数：56万人（H21）】</p> | | | | | |
| ⑤安全で安心できる暮らしの確保 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる | | | | | |
| ⑥災害への備え | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、出雲市～大田市間の代替路を形成する | | | | | |
| 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"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ⑨交通事故件数の削減 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から多伎・朝山道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号多伎・朝山道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。

上記事業を含む出雲仁摩間は、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものとして平成17年度に都市計画決定済みであり、残る湖陵多伎間、大田静間間について早急に事業着手し、この区間全体の早期完成を図って頂きたい。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故や災害による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については56%が完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収及び工事等を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

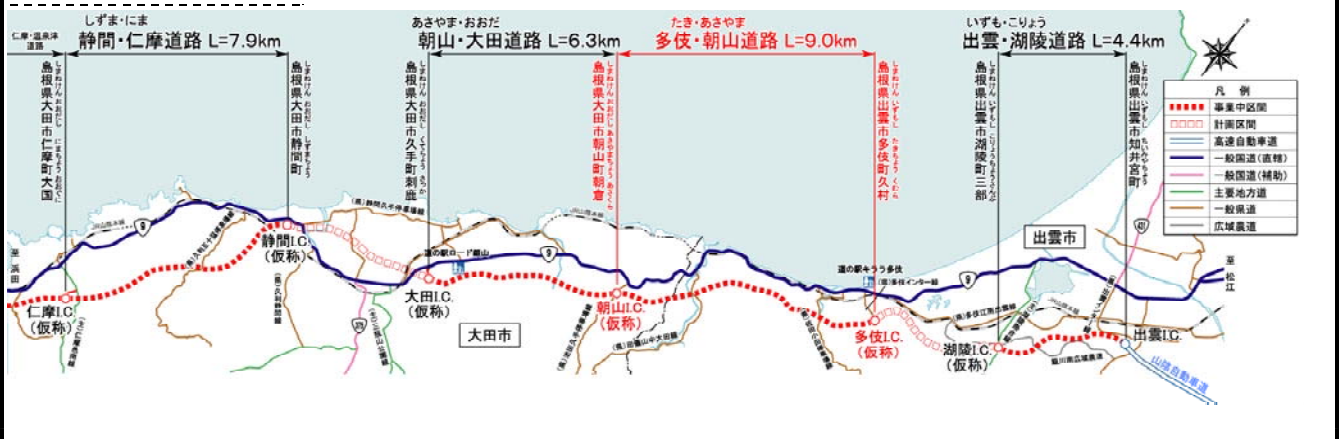
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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9号 <small>あさやま おおだ</small> 朝山・大田道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 中国地方整備局 | |
| 起終点 自：島根県大田市朝山町朝倉 至：島根県大田市久手町刺鹿 | | 延長 6.3km | |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 朝山・大田道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及びリダンダンシーの確保等を目的とした島根県大田市朝山町朝倉から大田市久手町刺鹿に至る延長6.3kmの自動車専用道路である。 | | | |
| H19年度事業化 | H17年度都市計画決定 | H21年度用地着手 | H22工事着手予定 |
| 全体事業費 | 約210億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 5% 供用済延長 0.0km |
| 計画交通量：15,800台/日 | | | |
| 費用対効果 分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 2.4 (残事業) 2.6 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 170/181億円 (事業費：152/164億円) (維持管理費：17/17億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 438/438億円 (走行時間短縮便益：335/335億円) (走行経費減少便益：71/71億円) (交通事故減少便益：32/32億円) |
| 感度分析の結果 ：残事業についての感度分析を実施 | | | |
| 交通量変動：B/C=3.0 (交通量+10%) | | B/C=2.2 (交通量-10%) | |
| 事業費変動：B/C=2.4 (事業費+10%) | | B/C=2.8 (事業費-10%) | |
| 事業期間変動：B/C=2.4 (事業期間+20%) | | B/C=2.8 (事業期間-20%) | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（波根線、大田江津線等）：17便/日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から出雲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 ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷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 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市出雲市～大田市間の所要時間短縮が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市朝山地区から日常活動圏中心都市大田市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる 【年間観光客入り込み客数：56万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、出雲市～大田市間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | |

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から朝山・大田道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号朝山・大田道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。

上記事業を含む出雲仁摩間は、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものとして平成17年度に都市計画決定済みであり、残る湖陵多伎間、大田静間間について早急に事業着手し、この区間全体の早期完成を図って頂きたい。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については14%が完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

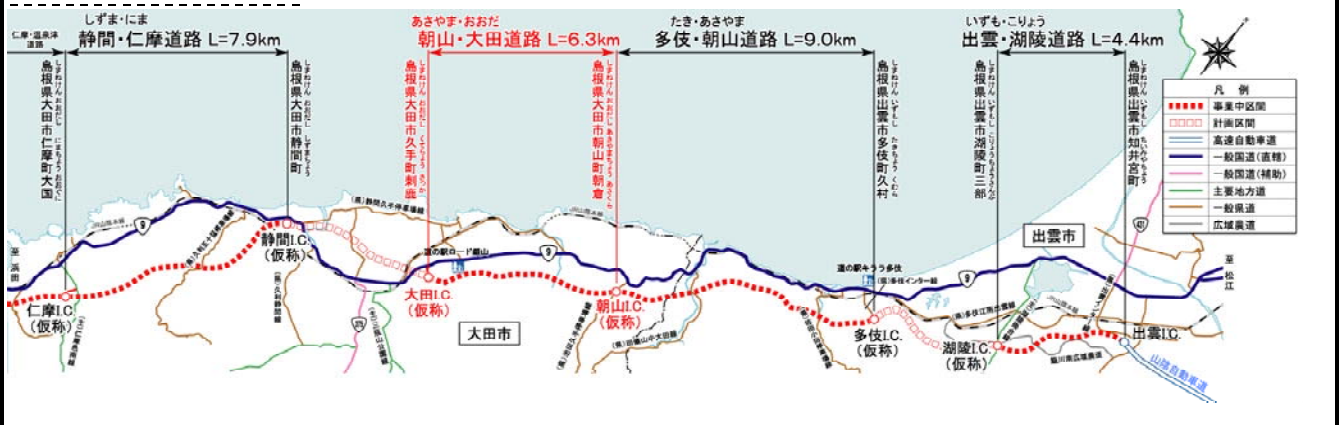
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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9号 <small>しずま にま</small> 静岡・仁摩道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 中国地方整備局 | |
| 起終点 自：島根県大田市 <small>おおだ しずまらよう</small> 静岡町 至：島根県大田市 <small>おおだ にまちょうおおぐに</small> 仁摩町大田 | 延長 7.9km | | |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 静岡・仁摩道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的に計画された島根県大田市静岡町から大田市仁摩町大田に至る延長7.9kmの自動車専用道路である。 | | | |
| H20年度事業化 | H17年度都市計画決定 | 用地未着手 | 工事未着手 |
| 全体事業費 | 約220億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 1% 供用済延長 0.0km |
| 計画交通量 14,400台/日 | | | |
| 費用対効果 分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 184/187億円 (事業費：163/166億円) (維持管理費：21/21億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 231/231億円 (走行時間短縮便益：157/157億円) (走行経費減少便益：51/51億円) (交通事故減少便益：23/23億円) |
| 感度分析の結果 残事業についての感度分析を実施 | | | |
| 交通量変動 | | B/C=1.5 (交通量+10%) | |
| 事業費変動 | | B/C=1.1 (交通量-10%) | |
| 事業期間変動 | | B/C=1.2 (事業費+10%) | |
| | | B/C=1.4 (事業費-10%) | |
| | | B/C=1.2 (事業期間+20%) | |
| | | B/C=1.4 (事業期間-20%) | |
| 事業の効果等 | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（大田江津線）：10便/日の利便性向上が見込まれる | | | |
| ②物流効率化の支援 ・大田市から重要港湾浜田港へのアクセス向上が見込まれる ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷の利便性向上が見込まれる ・国際コンテナ通行支障区間（湊トンネル、五十猛トンネル、宅野トンネル、仁万トンネル）の解消 | | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 ・二次生活圈中心都市大田市～浜田市間の所要時間短縮が見込まれる ・大田市温泉津町から日常活動圏中心都市大田市への所要時間短縮が見込まれる | | | |
| ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる 【年間観光客入り込み客数：56万人（H21）】 | | | |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ・死傷事故率549.6件/億台kmの仁万交差点の事故件数の減少が見込まれる | | | |
| ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、大田市～旧仁摩町間の代替路を形成する | | | |
| ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | | | |
| ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | |

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から朝山・大田道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号静間・仁摩道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。

上記事業を含む出雲仁摩間は、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものとして平成17年度に都市計画決定済みであり、残る湖陵多伎間、大田静間間について早急に事業着手し、この区間全体の早期完成を図って頂きたい。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故も多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

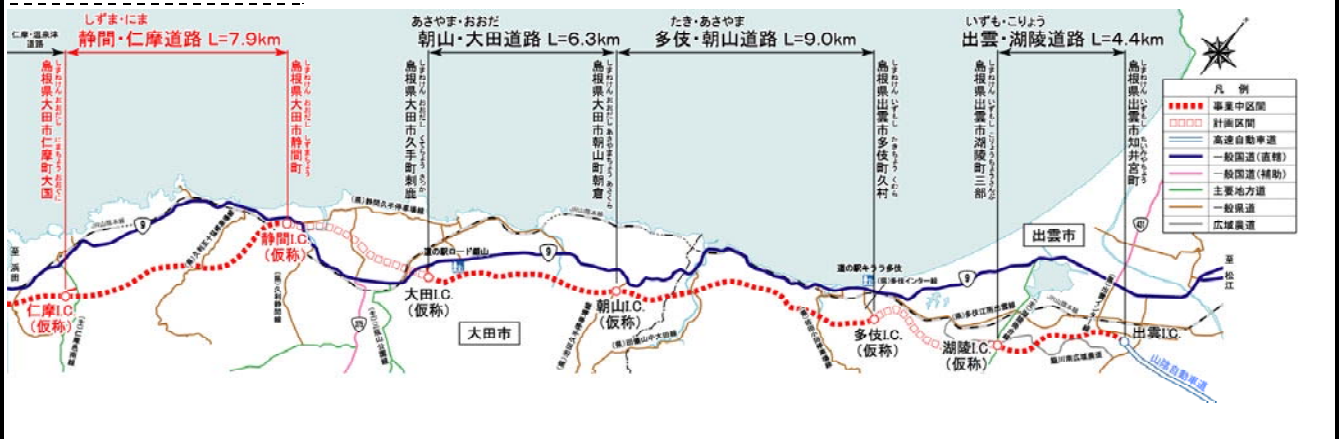
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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9号 <small>にまゆのつ</small> 仁摩・温泉津道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：島根県大田市仁摩町大国 至：島根県大田市温泉津町今浦 | | | 延長 | 11.8km |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 仁摩・温泉津道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的に計画された島根県大田市仁摩町大国から大田市温泉津町今浦に至る延長11.8kmの自動車専用道路である。 | | | | | |
| H16年度事業化 | | H15年度都市計画決定 | | H16年度用地着手 | |
| 全体事業費 | | 約524億円 | | 事業進捗率 48% | |
| | | (H21年度末現在) | | 供用済延長 0.0km | |
| 計画交通量 13,200～13,700台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 2.6 | 総費用 (残事業)/事業全体 221/548億円 事業費：181/507億円 維持管理費：40/40億円 | 総便益 (残事業)/事業全体 585/585億円 走行時間短縮便益：429/429億円 走行経費減少便益：114/114億円 交通事故減少便益：41/41億円 | 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 交通量変動：B/C=3.1（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=2.9（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 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（大田江津線）：1日10便の路線バスの利便性向上が見込まれる ・特急停車駅である大田市駅のアクセス向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から浜田港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・国際標準コンテナ通行支障トンネル7箇所（馬路、神畑、大野、湯里、清水、小浜、温泉津の各トンネル）の解消 ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市大田市～浜田市間の所要時間短縮が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市温泉津町から日常活動圏中心都市大田市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により石見銀山へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：石見銀山56万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により江津市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率549.6件/億台kmの仁万交差点の事故件数の減少が見込まれる ⑦災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、大田市仁摩町～大田市温泉津町間の代替路を形成する ・要防災対策箇所18箇所の回避 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から仁摩・温泉津道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号仁摩・温泉津道路について、継続するとの対応方針（原案）については、異存ありません。

仁摩温泉津道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、早期完成を図って頂きたい。

また、隣接する温泉津江津間についても、事業化の前提となる都市計画決定手続きの早期実施、新規事業着手について特段の配慮をお願いする。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故や災害による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末までに用地買収が94%完了しており、現在、工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため、暫定2車線での早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新工法の導入や設計の工夫によるコスト縮減【約1億円】

当面、暫定2車線で整備

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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9号 <small>はまた みすみ</small> 浜田・三隅道路 | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：鳥根県浜田市原井町 <small>はまた はらいちよう</small> 至：鳥根県浜田市三隅町森溝上 <small>はまた みすみちようもりみぞかみ</small> | | | 延長 | 14.5km | |
| 事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした鳥根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。 | | | | | | |
| H16年度事業化 | | H15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571億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 53% | 供用済延長 | 0.0km |
| 計画交通量 | | 16,500台/日～17,200台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 (3便益) | B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 3.0 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 220/594億円 事業費：173/547億円 維持管理費：46/46億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 652/652億円 走行時間短縮便益：480/480億円 走行経費減少便益：113/113億円 交通事故減少便益：58/58億円 | 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=3.5（交通量+10%） B/C=2.5（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.8（事業費+10%） B/C=3.2（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.9（事業期間+20%） B/C=3.1（事業期間-20%） | | | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・並行区間国道9号の混雑緩和によるバスの19便/日利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・浜田港から益田方面へ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 ・二次生活圏中心都市浜田市～益田市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・萩・石見空港からしまね海洋館アクアスへのアクセス向上が見込まれる年間観光客入り込み客数：48万人（H21） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・浜田市三隅町から三次救急医療機関浜田医療センターまでの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・浜田市熱田町において発生している夜間71dBの騒音を低減 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

浜田市長など2市2町の首長で構成される浜田・益田間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から浜田・三隅道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号浜田・三隅道路について、継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。
浜田・三隅道路は、重点港湾浜田港を活かした物流の活性化、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援を始め、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、早期完成を図って頂きたい。
また、隣接する三隅益田道路についても平成22年10月に都市計画決定され、事業実施環境が整っていることから、早期に新規事業着手を図って頂きたい。
その他の山陰道の各区間についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故が多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞が発生している。
また、国道9号の朝夕ピーク時における交通混雑により、広域交通拠点（浜田港、浜田自動車道や江津道路）へのアクセスを阻害している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については87%が完了しており、現在はトンネル・橋等の工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため暫定2車線での早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新工法の導入（伐採木・間伐材等の有効利用）等により、総合的なコスト縮減を図っている。
当面、暫定2車線で整備

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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 一般国道2号 玉島・笠岡道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 | |
| 起終点 | 自：岡山県倉敷市玉島阿賀崎 至：岡山県浅口市金光町佐方 | 延長 | 4.5 km | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>玉島・笠岡道路は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長4.5kmの道路である。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。</p> | | | | | |
| H13年度事業化 | H12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 | 約383億円 | 事業進捗率 | 42% | 供用済延長 | 0.0km | |
| 計画交通量 | 43,900 ~ 55,900 台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (3便益) (事業全体) 3.5 (残事業) 7.7 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 165 / 362 億円 事業費：141/338 億円 維持管理費：24/24 億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,265 / 1,265 億円 走行時間短縮便益：884/884 億円 走行費用減少便益：262/262 億円 交通事故減少便益：119/119 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>交通量変動：B/C= 8.8 (交通量+10%) B/C= 6.1 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C= 7.1 (事業費+10%) B/C= 8.4 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動：B/C= 7.0 (事業期間+20%) B/C= 8.5 (事業期間-20%)</p> | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・バス路線の新設による利便性向上や寄島町から倉敷市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・浅口市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセスが向上（浅口市～新倉敷駅） ・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上（浅口市～岡山空港） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地域：倉敷市（マスカット、桃）、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（浅口市～倉敷市） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地） ・主要な観光地へのアクセス向上（倉敷美観地区の入り込み客数（H20）：3,242千人/年） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上（浅口市～川崎医大付属病院） <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数の削減が見込まれる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

玉島・笠岡道路は、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、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号 玉島・笠岡道路について、継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

本事業の整備により、国道2号やその周辺道路の混雑軽減及び交通事故の減少等が期待されるとともに、県南西地域と福山地域の連携強化、物流ネットワークの形成や企業立地の支援による沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については84%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収、工事を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施工方法の見直し、道路構造の部分見直し、各仕様の見直しによりコスト削減を図っている。

【約4.9億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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 一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期） <small>たましま かさおか</small> | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：岡山県浅口市金光町佐方 至：岡山県笠岡市西大島新田 <small>おかやまけんあさくちしこんこうちようさがた おかやまけんかさおかしにおおしましんでん</small> | 延長 | 9.4 km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長9.4kmの道路である。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。</p> | | | | | |
| H20年度事業化 | H12年度都市計画決定 | 用地未着手 | 工事未着手 | | |
| 全体事業費 | 約529億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 1% | 供用済延長 | 0.0km |
| 計画交通量 | 48,000 ～ 49,200 台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) 事業全体 3.9 残事業 4.0 | 総費用 (残事業)/事業全体 360/363 億円 事業費：322/325 億円 維持管理費：38/38 億円 | 総便益 (残事業)/事業全体 1,428 / 1,428 億円 走行時間短縮便益：1,036/1,036億円 走行費用減少便益：252/252 億円 交通事故減少便益：140/140 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= 5.3 (交通量+10%) B/C= 3.2 (交通量-10%) | | | | | |
| 事業費変動：B/C= 3.6 (事業費+10%) B/C= 4.4 (事業費-10%) | | | | | |
| 事業期間変動：B/C= 3.4 (事業期間+20%) B/C= 4.5 (事業期間-20%) | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 | | | | | |
| ・損失時間の削減が見込まれる | | | | | |
| ・バス路線の新設による利便性向上や寄島町から倉敷市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 | | | | | |
| ・浅口市金光町から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 | | | | | |
| ・笠岡市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 | | | | | |
| ②物流効率化の支援 | | | | | |
| ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 | | | | | |
| ・農林水産品を主体とする地域：浅口市（桃）、主な出荷先：岡山県内、広島方面 | | | | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 | | | | | |
| ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（浅口市～笠岡市） | | | | | |
| ④個性ある地域の形成 | | | | | |
| ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地） | | | | | |
| ・主要な観光地へのアクセス向上（倉敷美観地区の入り込み客数（H20）：3,242千人/年） | | | | | |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保 | | | | | |
| ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上（浅口市～川崎医大付属病院、浅口市～福山市民病院） | | | | | |
| ⑥安全な生活環境の確保 | | | | | |
| ・死傷事故件数の削減が見込まれる | | | | | |
| ⑦災害への備え | | | | | |
| ・国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり | | | | | |
| ⑧地球環境の保全 | | | | | |
| ・CO2排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ⑨生活環境の改善・保全 | | | | | |
| ・NOx排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、騒音レベルの低下が期待される | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、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、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）について、継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

本事業の整備により、国道2号やその周辺道路の混雑軽減及び交通事故の減少等が期待されるとともに、県南西地域と福山地域の連携強化、物流ネットワークの形成や企業立地の支援による沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、調査設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、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、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 一般国道2号 笠岡バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 | |
| 起終点 | 自：岡山県笠岡市西大島新田 至：岡山県笠岡市茂平 | 延長 | 7.6 km | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>笠岡バイパスは、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長7.6kmのバイパスである。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。</p> | | | | | |
| S63年度事業化 | S63年度都市計画決定 | H2年度用地着手 | H10年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 約300億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 52% | 供用済延長 | 3.3 km | |
| 計画交通量 | 40,300 ~ 44,700 台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) (事業全体) 3.9 (残事業) 8.3 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 120/320 億円 事業費：96/290 億円 維持管理費：24/30 億円 | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 999 / 1,246 億円 走行時間短縮便益：753/931 億円 走行費用減少便益：162/208 億円 交通事故減少便益：84/107 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>交通量変動：B/C= 10.8 (交通量+10%) B/C= 6.6 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C= 7.7 (事業費+10%) B/C= 9.1 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動：B/C= 7.6 (事業期間+20%) B/C= 9.1 (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"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・バス路線の新設による利便性向上や笠岡市から福山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・浅口市から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・福山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地域：笠岡市（花き、肉用牛等）、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（里庄町～福山市） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想） ・主要な観光地へのアクセス向上（倉敷美観地区の入り込み客数（H20）：3,242千人/年） <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上（浅口市～福山市民病院） <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数の削減が見込まれる <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、騒音レベルの低下が期待される | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

笠岡バイパスは、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、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号 笠岡バイパスについて、継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

本事業の整備により、国道2号やその周辺道路の混雑軽減及び交通事故の減少等が期待されるとともに、県南西地域と福山地域の連携強化、物流ネットワークの形成や企業立地の支援による沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収は約98%完了しており、現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町（L=2.9km）」間の側道部を供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

最新の地盤改良工法の採用、軽量盛土工法の採用、海浜・海岸耐候性鋼材の使用によりコスト削減を図っている。【約4.8億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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30号 <small>こじま たまの</small> 児島・玉野拡幅 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>おかやまけんおかやましみなみくとうしんでん</small> 岡山県岡山市南区当新田 至： <small>おかやまけんたまのしだい</small> 岡山県玉野市田井 | 延長 | 15.0km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道30号は、岡山県岡山市から玉野市を経由し、瀬戸内海を渡り香川県高松市に至る延長約26.4km（陸上部）の主要な幹線道路である。</p> <p>児島・玉野拡幅は、一般国道30号の交通混雑の緩和および交通安全の確保を目的として計画された、岡山県当新田～玉野市田井に至る延長15.0kmの4車線の現道拡幅事業である。</p> | | | | |
| S45年度事業化 | S50年度都市計画決定 | S45年度用地着手 | S58年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 約357億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 97% | 供用済延長 | 14.3km |
| 計画交通量 | 19,500～50,900 台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) （事業全体） 1.2 （残事業） 6.6 | 総費用 （残事業）/（事業全体） 8.6 / 775 億円 （事業費 : 6.5/681億円 維持管理費 : 2.1/ 94億円） | 総便益 （残事業）/（事業全体） 56 / 948 億円 （走行時間短縮便益 : 50.856億円 走行費用減少便益 : 4.6/ 45億円 交通事故減少便益 : 1.3/ 46億円） | 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>交通量変動 : B/C = 7.1 (交通量+10%) B/C = 6.0 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動 : B/C = 6.1 (事業費+10%) B/C = 7.1 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C = 6.3 (事業期間+20%) B/C = 6.8 (事業期間-20%)</p> | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在（当新田を通過するバス 上り：158便/日 下り：152便/日） ・玉野市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・玉野市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山市方面から宇野港（重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地内で行う事業（DID区域内） <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡（玉野市～岡山市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上（岡山市灘崎町（南区役所）～岡山市役所） <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（宇野港再開発事業） ・主要な観光地へのアクセスが向上（玉野・渋川への入込み観光客数（H21）：213万人/年） <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスが向上（玉野市～岡山赤十字病院） <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数の削減が見込まれる <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路に指定 <p>⑨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>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

本道路の整備により、岡山都市圏と玉野圏域との連携・アクセスが強化されるため、関係する市(岡山市、玉野市)の首長で構成される国道30号整備促進期成会(H17.8.5)等より強く要望されている。

岡山県知事の意見：

一般国道30号 児島・玉野拡幅について、継続するとの対応方針(原案)案については異存ありません。県都岡山市と港湾拠点である宇野港を有する玉野市の連携・アクセス強化、広域交流や地域活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

岡山市長の意見：

一般国道30号 児島・玉野拡幅の再評価に係る対応方針(原案)案については異議ありません。なお、当該路線が整備されることにより、港湾拠点と岡山都市圏との連携・アクセス強化、広域交流が促進され、地域の活性化に大きく寄与するものと期待しておりますので、計画通り平成24年度の事業完了に向けて整備促進が図られるよう要望します。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

全線4車線化されたが、周辺開発等により岡山市当新田地区周辺は朝夕ピーク時に交通混雑の発生や、交通事故が多発している等、円滑な経済活動や物流活動に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については98%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残り約2年で完了予定である。

施設の構造や工法の変更等

耐候性鋼材を使用し、維持管理コストの削減を図っている。

【約0.4億円の減少】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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 一般国道53号 津山南道路 <small>つやまみなみどろう</small> | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>おかやまけんくめぐんみさきちやううたのなか</small> 岡山県久米郡美咲町打穴中 至： <small>おかやまけんつやましひらふく</small> 岡山県津山市平福 | | | 延長 | 5.4 km |
| 事業概要 | <p>一般国道53号は、<small>おかやま</small>岡山市を起点とし、<small>とっとり</small>鳥取市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 津山南道路は、津山市で発生する交通混雑を緩和するとともに、津山周辺圏と岡山空港及び県南部地域との連携強化を促進し、沿線地域の発展を図ることを目的として計画された、<small>くめぐんみさきちやううたのなか</small>久米郡美咲町打穴中～津山市平福に至る延長5.4kmのバイパスである。 また、地域高規格道路「<small>くこうつやまどろう</small>空港津山道路」の一部を構成するものである。</p> | | | | |
| H16年度事業化 | H15年度都市計画決定 | H19年度用地着手 | 工事未着手 | | |
| 全体事業費 | 約220億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 14% | 供用済延長 | 0.0km |
| 計画交通量 | 14,100 ～ 17,500 台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) (事業全体) 1.0 (残事業) 1.3 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 146 / 185 億円 事業費： 125/165 億円 維持管理費： 20/20 億円 | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 186 / 186 億円 走行時間短縮便益： 131/131 億円 走行費用減少便益： 37/ 37 億円 交通事故減少便益： 18/ 18 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>交通量変動： B/C= 1.5 (交通量+10%) B/C= 1.1 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動： B/C= 1.2 (事業費+10%) B/C= 1.4 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動： B/C= 1.1 (事業期間+20%) B/C= 1.4 (事業期間-20%)</p> | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる ・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（あさひチェリーバス：上り・下り各4便/日） ・ 津山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 農林水産品を主体とする地域：津山市（水稻、大豆等）、主な出荷先：岡山県内 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線（津山市～岡山市） ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（美咲町～津山市） <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 三次医療施設へのアクセスが向上（美咲町～津山中央病院） <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故件数の削減が見込まれる <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1次緊急輸送道路に指定 ・ 迂回路として位置づけられる主要地方道久米建部線の代替路線を形成する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量の削減が見込まれる ・ SPM排出量の削減が見込まれる | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

本道路の整備により、国道53号の交通円滑化が図られるとともに、沿線の住民生活の快適化と沿道の活性化が期待されることから、津山市をはじめとする沿線市町村から構成される空港津山整備促進協議会などにより早期整備の要請を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道53号 津山南道路について、継続するとの対応方針（原案）案については異存ありません。

広域交流拠点である岡山空港及び県南部都市圏と津山市を中心とした津山圏域を連絡する空港津山道路の一部であり、両圏域を連絡する地域ネットワークを形成するためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

津山市内の国道53号では、交通混雑や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収は約15%が完了しており、現在は調査設計・用地買収を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は、調査設計・用地買収を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

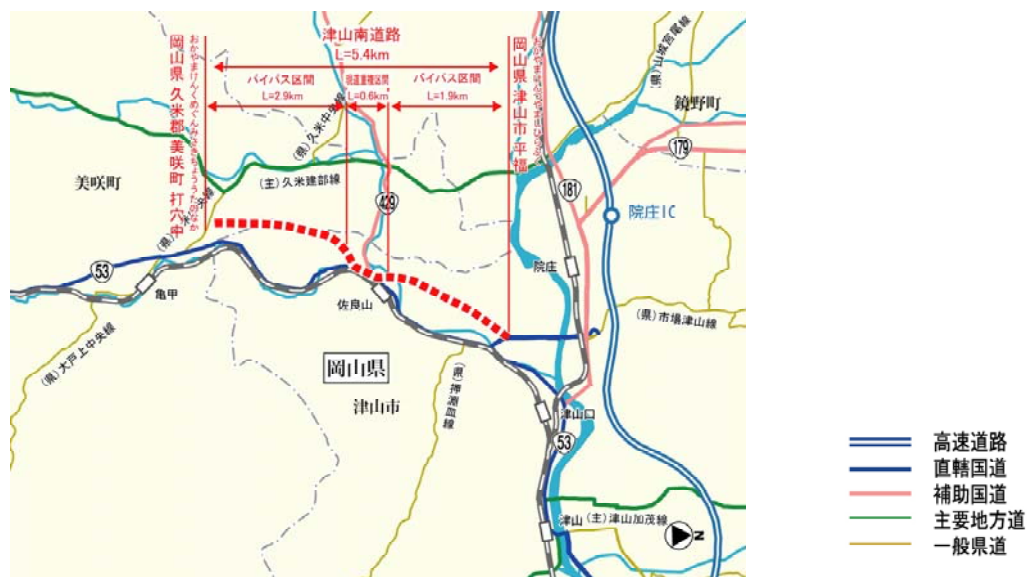
トンネル断面形状の見直しによりコスト縮減を図っている。【約0.9億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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 一般国道2号 福山道路 <small>ふくやまどうろ</small> | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：広島県福山市瀬戸町 至：広島県福山市赤坂町 <small>ひろしまけんふくやましせとちよう ひろしまけんふくやましあかさかちよう</small> | 延長 | 3.3 km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、広島県福山市などの諸都市を經由し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>福山道路は、福山市中心市街地の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした道路で、現在、福山市瀬戸町から赤坂町の約3.3kmについて整備中である。</p> | | | | | |
| H13年度事業化 | | H12年度都市計画決定 | | H18年度用地着手 | |
| 全体事業費 | | 約356億円 | | 事業進捗率 | 9% |
| | | | | 供用済延長 | 0.0km |
| | | (H21年度末現在) | | | |
| 計画交通量 25,200 ~ 34,100 台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (3便益) 事業全体 2.0 残事業 2.3 | 総費用 (残事業)/事業全体 218 / 256 億円 事業費：206/244 億円 維持管理費：12/12億円 | 総便益 (残事業)/事業全体 505 / 505 億円 走行時間短縮便益：422/422 億円 走行費用減少便益：51/51 億円 交通事故減少便益：32/32 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=2.1 (交通量-10%) | | | | | |
| 事業費変動：B/C=2.1 (事業費+10%) B/C=2.6 (事業費-10%) | | | | | |
| 事業期間変動：B/C=2.1 (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 | | | | | |
| ・損失時間の削減が見込まれる | | | | | |
| ・現道における旅行速度の改善 | | | | | |
| ・福山市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 | | | | | |
| ②物流の効率化の支援 | | | | | |
| ・福山西ICから福山港（重要港湾）へのアクセスが向上 | | | | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 | | | | | |
| ・隣接する日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（福山市～三原市） | | | | | |
| ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上（福山市～尾道市） | | | | | |
| ④個性ある地域の形成 | | | | | |
| ・主要な観光地へのアクセス向上（鞆の浦の観光客数[H21]：1,873千人/年、福山西IC～鞆の浦） | | | | | |
| ⑤安全な生活環境の確保 | | | | | |
| ・死傷事故件数の削減が見込まれる | | | | | |
| ⑥災害への備え | | | | | |
| ・国道2号が広島県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり | | | | | |
| ⑦地球環境の保全 | | | | | |
| ・CO2排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ⑧生活環境の改善・保全 | | | | | |
| ・NOx排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | |
| ・騒音レベルが要請限度を超過している区間について、騒音レベルの低下が期待される | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

福山道路は福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。

広島県知事の意見：

一般国道2号福山道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。
福山道路は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成し、一般国道2号の著しい交通混雑の緩和を図るとともに、広域連携の強化や物流の効率化を高めるため、整備を着実に進める必要があると考えます。今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 周辺開発の増進や人口増加に伴い、渋滞や交通事故が多発している。
- ・ 福山道路と接続する「福山沼隈道路」、および「福山西環状線」との一体的な整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については57%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 山北地区は、道路環境問題等から事業凍結の意見があり、地元調整に時間を要している。
- ・ 現在、設計協議中であり、早期供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

鋼橋の少本数主桁構造の採用、新技術の採用等によりコスト縮減を図っている。【約0.5億円の減少】

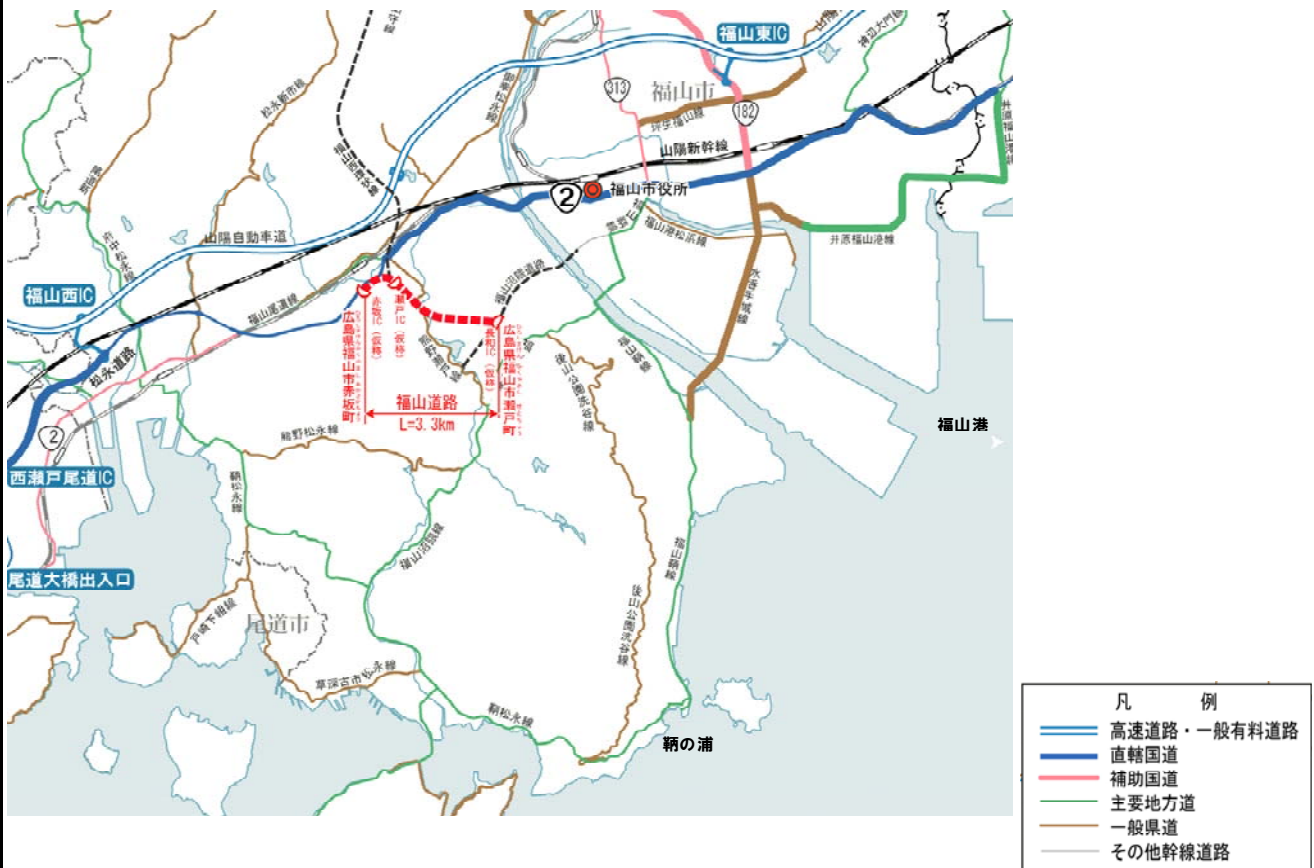
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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2号 <small>あき</small> 安芸バイパス | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>ひろしま ひがしひろしま はちほんまつちようむねよし</small> 広島県東広島市八本松町宗吉 至： <small>ひろしま ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 | | | | 延長 | 7.7km |
| 事業概要 | 一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市から北 <small>きたきゆうしゆう</small> 九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 <small>あき</small> 安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。 | | | | | |
| H7年度事業化 | S49年度都市計画決定 | H9年度用地着手 | H12年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 約550億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 33% | 供用済延長 | 0.0km | |
| 計画交通量 | 54,200 ~ 58,900台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) (事業全体) 4.5 (残事業) 7.7 | 総費用 (残事業/事業全体) 297 / 505 億円 (事業費：266 / 474 億円) (維持管理費：31 / 31 億円) | 総便益 (残事業/事業全体) 2,297 / 2,297 億円 (走行時間短縮便益：1,852/1,852 億円) (走行費用減少便益：372/372 億円) (交通事故減少便益：74/74 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= 9.0 (交通量+10%) B/C= 6.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 7.1 (事業費+10%) B/C= 8.5 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 6.9 (事業期間+20%) B/C= 8.7 (事業期間-20%) | | | | | |
| 事業の効果等 | ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。 ・広島市安芸区瀬野地区から広島駅（新幹線停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（特定重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と東広島市を最短で連絡。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から三次医療機関（県立広島病院）までの所要時間が短縮 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx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

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成23年度主要事業の提案」（平成22年7月26日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見

一般国道2号安芸バイパス事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。
 安芸バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。
 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見

安芸バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該地域に隣接する東広島市では、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設により急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については75%が完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、全線暫定2車供用を目指し、事業を進めているところである。

施設の構造や工法の変更等

新技術の活用（PCコンボ橋、盛こぼし橋台の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約2億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



| 事業区間 | 供用済区間 | 未供用区間 |
|---------|-------|-------|
| 直轄国道 | | |
| 主要地方道 | | |
| 一般都道府県道 | | |
| 市道 | | |

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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2号 <small>ひがしひろしま</small> 東広島バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 自： <small>ひろしま ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 至： <small>ひろしま あき かいたちようみなみほりかわちよう</small> 広島県安芸郡海田町南堀川町 | | | 延長 | 9.6km |
| 事業概要 一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市から北 <small>きたきゅうしゅう</small> 九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 <small>ひがしひろしま</small> 東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。 | | | | |
| S50年度事業化 | S49年度都市計画決定 | S57年度用地着手 | H5年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約1,160億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 67% | 供用済延長 2.7km |
| 計画交通量 47,100~63,600台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) <small>(事業全体)</small> 2.2 <small>(残事業)</small> 9.6 | 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 283 / 1,353 億円 事業費 : 252/1,315億円 維持管理費 : 32/38億円 | 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,714 / 2,929億円 走行時間短縮便益 : 2,230/2,407億円 走行費用減少便益 : 374/400億円 交通事故減少便益 : 110/122億円 | 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= 11.4 (交通量+10%) B/C= 7.8 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 8.8 (事業費+10%) B/C= 10.5 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 8.7 (事業期間+20%) B/C= 10.6 (事業期間-20%) | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される ・広島市安芸区瀬野地区から広島駅（新幹線停車駅）へのアクセス向上が期待される ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（特定重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③都市の再生 ・DID内の道路が延長され、都市計画道路密度が向上する。【1.0km/km ² →1.7km/km ² 】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と東広島市を最短で連絡。 ・安芸区瀬野地区から日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。【瀬野駅～広島市役所】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援 ・主な観光地へのアクセスが向上。【広島市安芸区瀬野地区～広島市原爆ドーム（世界遺産）】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から三次医療施設（県立広島病院）までの所要時間が短縮。 ⑦安全な生活環境の確保 ・交通量の減少により安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

東広島バイパスは、安芸バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成23年度主要事業の提案」（平成22年7月26日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見

一般国道2号東広島バイパス事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。
 東広島バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。
 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見

東広島バイパスの事業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、海田高架橋を含む全線の早期暫定供用をお願いします。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

安芸区での、住宅団地整備やマンション建設等による人口が増加、当該地域に隣接する東広島市における、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設による急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については99%が完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成21年度末までに、中野IC～海田東ICにおける専用部2.7km、ランプ部0.6kmを供用済。現在、暫定2車線供用を目指し、事業を進めているところである。

施設の構造や工法の変更等

・新技術の活用（PCコンボ橋、テクスパン工法の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約1億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



| | 供用済区間 | 未供用区間 |
|---------|-------|-------|
| 事業区間 | — | — |
| 直轄国道 | — | — |
| 主要地方道 | — | — |
| 一般都道府県道 | — | — |
| 市道 | — | — |

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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 一般国道2号 岩国・大竹道路 | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：広島県大竹市小方一丁目 至：山口県岩国市山手町 | | | 延長 | 9.8 km | |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>岩国・大竹道路は、一般国道2号の混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、広島県と山口県の広域的な連携・交流・連結機能を図ることを目的としている。</p> | | | | | | |
| H13年事業着手 | | H12年度都市計画決定 | | H15年度用地着手 | | |
| 全体事業費 | 約1,330億円 | 事業進捗率 | 8% | 供用済延長 | 0.0 km | |
| 計画交通量 | | 21,500 ~ 30,400 台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 1.4 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 753 / 898 億円 事業費：718/863 億円 維持管理費：35/35 億円 | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,026 / 1,026 億円 走行時間短縮便益：811/811億円 走行費用減少便益：137/137 億円 交通事故減少便益：78/78 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>交通量変動：B/C= 1.7 (交通量+10%) B/C= 1.1 (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= 1.3 (事業期間+20%) B/C= 1.5 (事業期間-20%)</p> | | | | | | |
| <p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度の改善 ・岩国内内の路線バスの所要時間が短縮され利便性が向上 ・大竹市から新岩国駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・大竹市から岩国空港（整備予定）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大竹ICから岩国港（重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口県広域道路整備基本計画に交流促進型の広域道路として位置づけあり <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国市及び廿日市市の日常生活中心都市間を最短時間で連絡する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（大竹市～岩国市） <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトを支援する（広島・宮島・岩国地域観光圏整備計画） ・主要な観光地へのアクセス向上（錦帯橋の年間観光客数（H21）：78万人/年） <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大竹市から岩国医療センター（三次医療施設）へのアクセスが向上（大竹市～岩国医療センター） <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号が山口県地域防災計画における緊急輸送道路として位置づけあり <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

本道路の整備により、国道2号の渋滞緩和や地域連携の強化が図られるとともに、沿線住民の利便性・安全性の向上が期待されることより、広島市をはじめとする沿線市町村から構成される「広島・岩国間バイパス期成同盟会」より、早期整備の要望を受けている。

広島県知事の意見：

一般国道2号岩国・大竹道路について、対応方針（原案）案については異存はありません。
岩国・大竹道路については、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や、広島県西部と山口県東部の連携機能を向上するために、整備の必要があると考えます。
今後も引き続きコストの縮減に努めながら、計画的に整備を進めていただきたい。

山口県知事の意見：

本事業の実施により、現国道2号の渋滞緩和や交通事故の減少等が見込まれるとともに、岩国基地民間空港などの広域交通拠点へのアクセス性の向上や岩国地域と大竹地域の連携強化が期待される。
今後も、引き続き、地域の合意形成を図りながら、コスト縮減等に配慮の上、計画的に事業を進めていただきたい。

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19年度に岩国南バイパスが暫定2車線で供用したが、依然現道においては慢性的な渋滞が発生し、交通事故が多発している。また、平成24年度に岩国空港が運行開始となるため、さらに交通需要が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については35%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は、調査設計、用地買収を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

機能分離型支承等の採用により、コスト縮減を図っている。
【約0.9億円の減少】

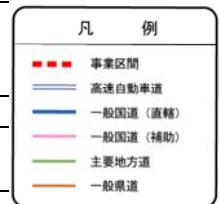
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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375号 <small>ひがしひろしま くれ</small> 東広島・呉道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 自： <small>ひろしまけん くれ</small> 広島県 <small>あがちゅうおう ちようめ</small> 呉市 阿賀中央 5丁目 至： <small>ひろしまけん くれ</small> 広島県 <small>ひがしひろしまし たかやちようみぞぐち</small> 東広島市 高屋町溝口 | | | | 延長 32.8 km |
| 事業概要 一般国道375号は、 <small>ひろしま くれし</small> 広島県呉市から <small>しまね おおだし</small> 島根県大田市に至る延長約178kmの主要幹線道路である。 <small>ひがしひろしま くれ</small> 東広島・呉道路は、広島県の中央部に位置し、広域交通拠点との連絡強化を図ることを目的とした延長32.8kmの4車線の自動車専用道路である。 | | | | |
| H5年度事業化 | H2年度都市計画決定 | H5年度用地着手 | H7年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約1,925億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 63% | 供用済延長 11.7 km |
| 計画交通量 15,800~28,200台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) <small>(事業全体)</small> 1.6 <small>(残事業)</small> 5.5 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 566 / 2,140 億円 事業費 : 457/2,000億円 維持管理費 : 109/141億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 3,086 / 3,478億円 走行時間短縮便益 : 2,598/2,876億円 走行費用減少便益 : 315/ 393億円 交通事故減少便益 : 172/ 210億円 | 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= 6.7 (交通量+10%) B/C= 4.2 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 5.1 (事業費+10%) B/C= 5.9 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 5.3 (事業期間+20%) B/C= 5.7 (事業期間-20%) | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間国道375号の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。 ・呉市から新幹線駅（東広島駅）へのアクセス向上が期待される。 ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・東広島市から呉港（重点港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③都市の再生 ・古新開土地地区画整理事業に近接して阿賀IC（仮称）が設置されており街づくりを支援 ④国土・地域ネットワークの構築 ・呉市と東広島市を最短で連絡 ・黒瀬地区から日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。【東広島市黒瀬～呉市役所】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト広島中央テクノポリスの開発支援 ・山陽道のICから呉市の主要観光地（大和ミュージアム）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から高次医療機関（国立呉医療センター）までの所要時間が短縮。 ⑦安全な生活環境の確保 ・御条交差点や東子交差点、広島中央サイエンスパーク入口交差点において、交通量の減少により安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能する ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

東広島・呉道路は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「東広島呉自動車道建設促進期成同盟会」により、一層の建設促進について要望（平成22年8月）を受けている。

広島県知事の意見

東広島・呉道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。
東広島・呉道路は、広島県中央地域の地域経済・産業等の発展や広域的な交流圏の形成、さらに広島空港へのアクセス性を向上させるうえで必要不可欠な道路ネットワークとして、整備を着実に進める必要があると考えます。
今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道375号の慢性的な交通混雑により、広域交通拠点（広島空港、呉港、新幹線東広島駅、山陽自動車道西条ICや高屋IC）へのアクセスを阻害している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収は約97%、工事進捗が約54%（全体63%）が完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成19年11月に馬木IC～上三永IC間7.3km、平成22年3月に上三永IC～高屋JCT・IC間4.4kmを供用済。早期全線暫定2車線供用を目指し、事業を進めているところである。

施設の構造や工法の変更等

・新技術の活用（PCコンポ橋の導入）等によりコスト縮減を図っている。【約2.0億円の減少】。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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2号 周南立体 <small>しゅうなんりったい</small> | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：山口県周南市孝田町 <small>やまぐちけんしゅうなんしこうだちょう</small> 至：山口県周南市徳山 <small>やまぐちけんしゅうなんしとくやま</small> | | | 延長 | 3.5 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>周南立体は、周南市内の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域経済の発展等を目的として、主要渋滞ポイント三田川交差点を跨ぐ交差点立体化及び隣接交差点の改良を行うものである。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H20年度事業化 | S41年度都市計画決定 | 工事未着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約45億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 4% | 供用済延長 | 0.0 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 46,600 台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(3便益)</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>2.8</td> <td></td> <td>36 / 38 億円</td> <td></td> <td>106 / 106 億円</td> <td rowspan="3">平成22年</td> </tr> <tr> <td>(事業費)</td> <td></td> <td>事業費：</td> <td>34/36 億円</td> <td>走行時間短縮便益：</td> <td>86/86 億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>2.9</td> <td>維持管理費：</td> <td>2.3/2.3億円</td> <td>走行費用減少便益：</td> <td>16/16 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：</td> <td>3.7/3.7 億円</td> <td></td> </tr> </table> | B/C | (3便益) | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 基準年 | (事業全体) | 2.8 | | 36 / 38 億円 | | 106 / 106 億円 | 平成22年 | (事業費) | | 事業費： | 34/36 億円 | 走行時間短縮便益： | 86/86 億円 | (残事業) | 2.9 | 維持管理費： | 2.3/2.3億円 | 走行費用減少便益： | 16/16 億円 | | | | | 交通事故減少便益： | 3.7/3.7 億円 | | | | | | |
| B/C | (3便益) | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 基準年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | 2.8 | | 36 / 38 億円 | | 106 / 106 億円 | 平成22年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業費) | | 事業費： | 34/36 億円 | 走行時間短縮便益： | 86/86 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 2.9 | 維持管理費： | 2.3/2.3億円 | 走行費用減少便益： | 16/16 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 交通事故減少便益： | 3.7/3.7 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> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>交通量変動</td> <td>: B/C = 3.6 (交通量+10%)</td> <td>B/C = 2.4 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>: B/C = 2.7 (事業費+10%)</td> <td>B/C = 3.2 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>: B/C = 2.8 (事業期間+20%)</td> <td>B/C = 3.0 (事業期間-20%)</td> </tr> </table> | | | | | 交通量変動 | : B/C = 3.6 (交通量+10%) | B/C = 2.4 (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 = 2.8 (事業期間+20%) | B/C = 3.0 (事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通量変動 | : B/C = 3.6 (交通量+10%) | B/C = 2.4 (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 = 2.8 (事業期間+20%) | B/C = 3.0 (事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる ・ 現道における混雑時旅行速度の改善 ・ 国道2号経由の路線バスや徳山駅から国道315号方面への路線バスの利便性向上 ・ 下松市から徳山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 徳山下松港（特定重要港湾）から高速ICへのアクセスが向上（徳山下松港～徳山東IC） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（下松市役所～徳山駅） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な観光地へのアクセス向上（徳山動物園の入り込み客数（H21）：321千人/年） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故件数の削減が見込まれる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道2号が山口県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり ・ 山陽自動車道の代替路線として機能する <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量の削減が見込まれる ・ SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

本道路の整備により、慢性的な渋滞の解消が図られるとともに、沿線住民の利便性・安全性の向上、工場群へのアクセス改善などが期待されることから、周南市より早期整備の要望を受けている。

山口県知事の意見：

本事業の実施により、国道2号の渋滞緩和や交通事故の減少等が見込まれるとともに、徳山東IC等の交通拠点へのアクセス性の向上が期待される。

今後も、まずは平面交差点改良の実施等による効果等を確認し、地域の合意形成を図りながら、計画的に事業を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

交通量の増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で事業進捗率は、4%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

現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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2号戸田拡幅 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：山口県周南市戸田 至：山口県周南市戸田 | | | 延長 | 2.4 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道2号は、大阪市を起点として瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>戸田拡幅は、周南市戸田地内の延長2.4km区間における現道2車線から4車線への拡幅事業である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H15年度事業化 | H16年度都市計画変更 | H18年度用地着手 | H19年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約81億円 | 事業進捗率 (H21年度末現在) | 55% | 供用済延長 | 0.0 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 43,100～49,300台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>B/C</td> <td>(3便益)</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>4.1</td> </tr> </table> | B/C | (3便益) | (事業全体) | 1.4 | (残事業) | 4.1 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>32 / 93 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：</td> <td>18/79 億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：</td> <td>14/14 億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 32 / 93 億円 | | 事業費： | 18/79 億円 | 維持管理費： | 14/14 億円 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>128 / 128 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：</td> <td>111/111 億円</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益：</td> <td>16/ 16 億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：</td> <td>0.59/ 0.59 億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 128 / 128 億円 | | 走行時間短縮便益： | 111/111 億円 | 走行費用減少便益： | 16/ 16 億円 | 交通事故減少便益： | 0.59/ 0.59 億円 | 基準年 | 平成22年 |
| B/C | (3便益) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | 1.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 4.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32 / 93 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費： | 18/79 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持管理費： | 14/14 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 128 / 128 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益： | 111/111 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行費用減少便益： | 16/ 16 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益： | 0.59/ 0.59 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= 5.9 (交通量+10%) | B/C= 2.0 (交通量-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費変動 | B/C= 3.8 (事業費+10%) | B/C= 4.3 (事業費-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間変動 | B/C= 3.9 (事業期間+20%) | B/C= 4.1 (事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる（防府市→徳山下松港） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線の構築（周南市～防府市） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各プロジェクト、イベントの支援（周南市西部道の駅基本計画） <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路として位置づけ（「山口県緊急輸送道路ネットワーク計画」（H9.3）第1次緊急輸送道路に指定（国道2号）） ・ 緊急輸送道路通行止め時の代替路線の構築（山陽自動車道） <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量の削減が見込まれる ・ SPM排出量の削減が見込まれる | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

戸田拡幅は、交通渋滞の解消、沿線住民の安全性・利便性の向上及び円滑な救急活動の確保などが期待されることから、周南市・防府市などから早期整備の要望を受けている。

山口県知事の意見：

一般国道2号戸田拡幅の「対応方針（原案）」案に対して、異存ありません。

引き続き、早期供用に向け計画的に事業を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・ 交通量は増加傾向であり、渋滞や交通事故が発生している。
- ・ 戸田拡幅区間の現道は2車線であり、経済活動や物流活動に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

◇平成21年度末現在で、事業進捗率は55%であり、現在は工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、工事を行っており、平成23年度供用予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 交差点立体化、横断歩道橋の追加、軟弱地盤対策の追加、切土掘削の土質区分変更等による事業費増加【28億円のコスト増加】
- ・ 今後の事業実施にあたっては、効率的な事業推進に努める。

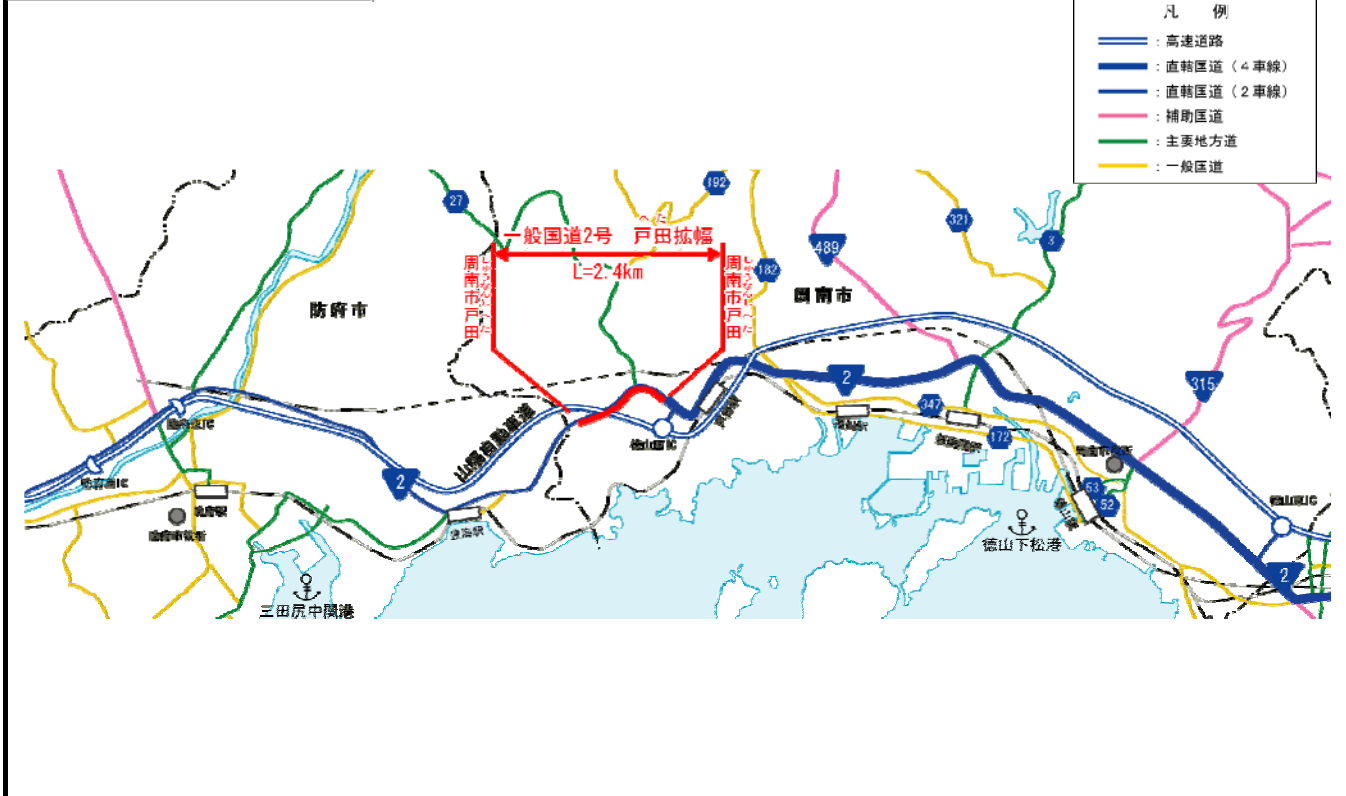
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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192号 <small>とくしまみなみかんじょう</small> 徳島南環状道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 四国地方整備局 |
| 起終点 自：徳島県徳島市国府町 観音寺 至：徳島県徳島市八万町 大野 | 延長 9.5km | |
| 事業概要 一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る総延長93.0kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。徳島南環状道路は、地域高規格道路「徳島環状道路」及び徳島県が計画している「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を解消し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 | | |
| S61年度事業化 | S60年度都市計画決定 (H16年度変更) | H元年度用地着手 H7年度工事着手 |
| 全体事業費 約1,191億円 | | 事業進捗率 約47% |
| 供用済延長 2.6km | | |
| 計画交通量 20,000～48,400台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 381 / 1,045億円 (事業費：364/1,023億円 維持管理費：17/ 23億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,214 / 1,285億円 (走行時間短縮便益：976/1,039億円 走行経費減少便益：161/ 171億円 交通事故減少便益：77/ 75億円) |
| 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= 3.5 (交通量+10%) B/C= 2.8 (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= 3.0 (事業期間+10%) B/C= 3.4 (事業期間-10%) | | |
| 事業の効果等 徳島南環状道路は、地域高規格道路「徳島環状道路」及び徳島県が計画している「徳島外環状道路」の一部を形成し、徳島市中心部で慢性的に発生している交通渋滞の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通利便性の向上、交通安全性の向上に大きく寄与するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど重要な役割を担う。 | | |
| ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる。 ・現道等の混雑緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる。 | | |
| ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港（重要港湾）への所要時間短縮が見込まれる。 | | |
| ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する。 ・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。 | | |
| ④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。 ・「阿波おどり会館」、「とくしま動物園」など徳島市周辺の主要観光施設へのアクセス向上が期待される。 | | |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 | | |
| ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等への交通集中の緩和により徳島市中心部における交通安全性の向上が期待される。 | | |
| ⑦災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現道（国道192号、国道11号、国道55号）を補完する代替ルートを形成する。（徳島南環状道路は第2次緊急輸送確保予定路線に指定） | | |
| ⑧地球環境の保全 | | |

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
 - ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。
 - ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけにとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。
- ⑩他のプロジェクトとの関係
 - ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・徳島県、徳島市から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・徳島南環状道路は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域において慢性化した交通渋滞を緩和する徳島外環状道路の一部であり、本県の発展にとって、なくてはならない道路であることから、コスト縮減に努めつつ、引き続き事業を継続し、早期供用を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成12年8月 徳島北環状道路 全線 (L=3.5km) 供用
- ・平成15年7月 徳島東環状道路 安宅・住吉地区 (L=1.1km) 暫定供用
- ・平成20年3月 徳島西環状道路 国府工区 (L=1.5km) 側道供用
- ・平成22年4月 徳島阿波おどり空港の滑走路延伸 (2,000m→2,500m)、新空港ターミナルビル供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

国道192号～県道鬼籠野国府線間 (L=2.6km) の一般部については、平成12年4月までに暫定供用済み。全体の用地進捗率は約91%、事業進捗率は約47% (平成22年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間については、早期供用を目指し、事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

トンネル内路側排水構造の見直しによる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

以上の事業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32号 綾南・綾歌・満濃バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：香川県高松市西山崎町 至：香川県仲多度郡まんのう町買田 | 延長 | 21.7km | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>国道32号は、高松市を起点に、綾川町、丸亀市綾歌町、まんのう町を經由して高知市に至る延長L=138.5kmの主要幹線道路である。過去、沿道地域は主に住宅地として発展してきたが、近年は、商業・工業施設などの進出も見られる。</p> <p>綾南・綾歌・満濃バイパスは、沿道地域の生活環境を改善させ、さらに交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港、港湾のアクセス性の向上などにより地域の文化・経済・産業の発展に寄与するものである。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S47年度事業化 | S57年度都市計画決定 (S59, 60, H4, 14変更) | S50年度用地着手 | S53年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約676億円 | 事業進捗率 | 99% | 供用済延長 | 21.7km(暫定) | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 16,600~39,700台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 2.6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.9</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 2.6 | (残事業) | 4.9 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">17/1,028億円</td> <td style="text-align: center;">81/2,647億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：2/908億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：53/2,401億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費：14/121億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：19/185億円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：10/61億円)</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 17/1,028億円 | 81/2,647億円 | (事業費：2/908億円) | (走行時間短縮便益：53/2,401億円) | (維持管理費：14/121億円) | (走行経費減少便益：19/185億円) | | (交通事故減少便益：10/61億円) | 基準年 | | 平成22年 |
| B/C | (事業全体) 2.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 4.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17/1,028億円 | 81/2,647億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業費：2/908億円) | (走行時間短縮便益：53/2,401億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (維持管理費：14/121億円) | (走行経費減少便益：19/185億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (交通事故減少便益：10/61億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 残事業について感度分析を実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">(残事業) 交通量変動</td> <td style="width: 33%;">B/C=5.4 (交通量+10%)</td> <td style="width: 33%;">B/C=4.4 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>B/C=4.8 (事業費+10%)</td> <td>B/C=5.0 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>B/C=4.9 (事業期間+10%)</td> <td>B/C=4.9 (事業期間-10%)</td> </tr> </table> | | | | | | (残事業) 交通量変動 | B/C=5.4 (交通量+10%) | B/C=4.4 (交通量-10%) | 事業費変動 | B/C=4.8 (事業費+10%) | B/C=5.0 (事業費-10%) | 事業期間変動 | B/C=4.9 (事業期間+10%) | B/C=4.9 (事業期間-10%) | | | | | |
| (残事業) 交通量変動 | B/C=5.4 (交通量+10%) | B/C=4.4 (交通量-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費変動 | B/C=4.8 (事業費+10%) | B/C=5.0 (事業費-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間変動 | B/C=4.9 (事業期間+10%) | B/C=4.9 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・当該路線整備により丸亀コミュニティバスの利便性向上が期待される ・JR琴平駅（特急停車駅）・高松空港（第二種空港）へのアクセス向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高松港（重要港湾）へのアクセス向上 ・全国生産量上位品種であるにんにく、レタス、ブロッコリーの流通利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（県立中央病院、香川大学医学部付属病院、香川小児病院）へのアクセス向上 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な輸送に必要な主要幹線道路として、第一次輸送確保路線に指定されている <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2の排出削減が見込まれる <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス整備にあわせ、多数の商業施設が立地し、集客による地域活性化のみならず雇用創出に寄与 ・幅員が狭く、歩道がない現道の交通がバイパスへ交通転換し、交通安全性が向上 ・バイパスの整備にあわせ、道路空間を利用した下水道整備が行われ生活環境が向上 ・暫定2車線区間が4車線化されることで走行環境改善が見込まれる | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 周辺の自治体などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・ 事業継続について、異議はありません。早期に全線4車線化供用が図られることをお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

(周辺道路の整備状況)

- ・ 昭和62年12月 高松自動車道 善通寺IC-川之江JCT開通
- ・ 平成4年1月 川之江JCT開通により高知自動車道と接続
- ・ 平成4年4月 高松西IC-善通寺IC及び坂出JCT-坂出IC開通により坂出ICで瀬戸中央自動車道と接続
- ・ 平成6年12月 円座バイパス 完成4車線供用
- ・ 平成10年3月 国道11号高松東道路の津田東IC-さぬき三木IC開通
- ・ 平成13年3月 板野IC-津田東IC、三木町・高松市境-高松中央IC開通
同時に国道11号高松東道路のさぬき三木IC-三木町・高松市境間が開通
- ・ 平成14年7月 鳴門IC-板野IC開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・ 平成15年3月 高松中央IC-高松西IC開通により全線開通、同時に高松東IC開通
- ・ 平成18年3月 三豊鳥坂インターチェンジ 供用開始
- ・ 平成20年3月 府中湖スマートIC 社会実験開始
- ・ 平成21年4月 府中湖スマートIC 本格運用開始

(その他)

- ・ 平成元年12月 高松空港 開港
- ・ 平成9年4月 道の駅 空の夢もみの木パーク 登録
- ・ 平成9年10月 道の駅 滝宮 登録
- ・ 平成10年4月 国営讃岐まんのう公園 開園、道の駅 うたづ臨海公園 登録
- ・ 平成14年5月 道の駅 香南楽湯 オープン
- ・ 平成16年4月 綾川町に大型レジャー施設 再開
- ・ 平成20年7月 大型ショッピングセンター オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得は完了済み、全体の事業進捗率は99% (平成21年度末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成24年度に全線完成4車供用予定

施設の構造や工法の変更等

中央分離帯部の配水管断面を縮小することにより、コスト縮減を図っている

対応方針

対応方針決定の理由

以上の事業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 11 号 小松バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：愛媛県西条市 小松町新屋敷 至：愛媛県西条市 小松町安井 | 延長 | 7.5km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約230kmの幹線道路である。各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。</p> <p>小松バイパスは、国道196号と主要地方道壬生川新居浜野田線の交差点を起点とし、今治小松自動車道いよ小松北ICを経て国道11号に接続する全長7.5kmの幹線道路である。この道路は、いよ小松北ICへのアクセス機能を果たすとともに、国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となって、市町村合併により生活圏が広がった西条市の東西を結ぶ骨格道路として位置づけられる。</p> <p>一連のバイパスルート（西条市バイパス・主要地方道壬生川新居浜野田線（東予道路）小松バイパス）の整備により、国道11号の交通量分散による交通混雑の解消や、高い死傷事故率の低下による安全性の確保につながると同時に、西条臨海工業団地などへのアクセスが向上し、地元産業の活性化が期待される。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H3年度事業化 | H3年度都市計画決定 | H4年度用地着手 | H10年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約160億円 | 事業進捗率 | 40% | 供用済延長 | 2.0km | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 7,700～19,600台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">B/C</td> <td style="border: none;">(事業全体) 1.3</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(残事業)</td> <td style="border: none;">2.0</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 1.3 | (残事業) | 2.0 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">総費用</td> <td style="border: none;">(残事業)/(事業全体) 70/153億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">事業費</td> <td style="border: none;">56/137億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">維持管理費</td> <td style="border: none;">14/16億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 70/153億円 | 事業費 | 56/137億円 | 維持管理費 | 14/16億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">総便益</td> <td style="border: none;">(残事業)/(事業全体) 139/204億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">走行時間短縮便益</td> <td style="border: none;">119/178億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">走行経費減少便益</td> <td style="border: none;">13/21億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">交通事故減少便益</td> <td style="border: none;">6.6/5.5億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 139/204億円 | 走行時間短縮便益 | 119/178億円 | 走行経費減少便益 | 13/21億円 | 交通事故減少便益 | 6.6/5.5億円 | 基準年 | 平成22年 |
| B/C | (事業全体) 1.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/(事業全体) 70/153億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 56/137億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持管理費 | 14/16億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/(事業全体) 139/204億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益 | 119/178億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行経費減少便益 | 13/21億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益 | 6.6/5.5億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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=2.2 (交通量+10%) | | B/C=1.9 (交通量-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費変動 : B/C=1.8 (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+10%) | | B/C=2.1 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行する国道11号の旅行速度の向上が見込まれる。 ・国道11号を運行している路線バスの定時性が向上 ・特急停車駅へのアクセス向上（旧小松町～JR伊予西条駅）（旧小松町～JR壬生川駅） ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（西条市役所～松山空港） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東予港（重要港湾）へのアクセス向上（いよ小松北IC～東予港（西条臨海工業団地）） <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地域間を連絡する道路を形成し、「愛媛地域高度技術産業集積活性化計画」を支援する。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡が見込まれる。（旧小松町～西条市役所）（旧小松町～旧東予市役所） <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地へのアクセス向上（いよ小松IC～ビール工場） <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上（三次医療施設（東予救命救急センター）～旧小松町西部） <p>⑦災害への備え</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

・ 並行する国道11号と松山自動車道が通行止めの場合における迂回が解消

⑧地球環境の保全

・ CO2 排出削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

・ 騒音レベルが夜間の要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待

⑩その他

・ 小松バイパスへの交通の転換により現道の交通安全性が向上

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・ 周辺の自治体である西条市より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

県知事の意見：

・ 事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

(周辺道路の整備状況)

- ・ 平成18年 3月 東予有料道路 無料化
- ・ 平成18年11月 (市) 丹原高知線 供用開始
- ・ 平成18年11月 (市) 古川樋之口線 供用開始
- ・ 平成19年 2月 (主) 壬生川新居浜野田線 供用開始
- ・ 平成19年 8月 西条駅前干拓地線 供用開始
- ・ 平成20年 3月 (一) 丹原小松線 供用開始
- ・ 平成20年 3月 (一) 南川壬生川停車場線 供用開始
- ・ 平成20年 5月 (一) 孫兵衛作壬生川線 供用開始

(その他)

- ・ 平成19年 4月 大型ショッピングセンターオープン
- ・ 平成19年11月 観光エリア(鉄道歴史パークinSAIJO) オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体の用地取得は33%、事業進捗率は40%(平成21年度末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

周辺の交通流動の変化に注視しつつ、事業を展開

施設の構造や工法の変更等

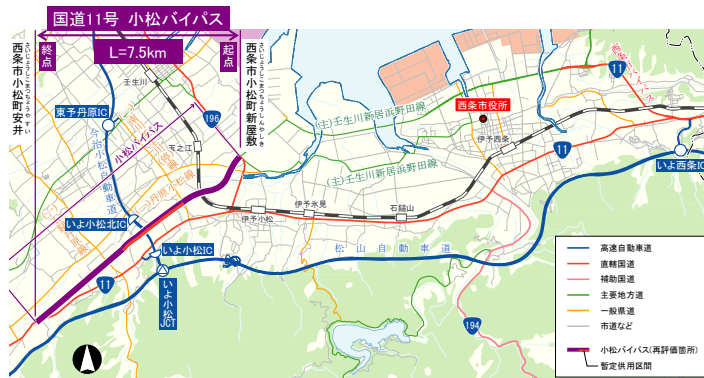
路側擁壁の構造変更によるコスト縮減。今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

対応方針決定の理由

以上の事業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33号 <small>みさか</small> 三坂道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：愛媛県上浮穴郡久万高原町東明神 至：愛媛県松山市久谷町大久保 | 延長 | 7.6km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>国道33号は、高知市を起点とし久万高原町を経て松山市に至る全長約120kmの幹線道路で、高知県・愛媛県両県の沿線地域の生活を支える重要な路線である。一方、降雨による異常気象時事前通行規制区間が全区間の45%を占めているなど様々な課題を抱えている。このため、松山と高知を規格の高い道路で連結し、地域集積圏間の交流を促進するため、地域の実情に応じた高速度サービスを提供する地域高規格道路の計画路線として高知松山自動車道が指定され整備を進めている。三坂峠付近は、特に線形不良箇所が多く、異常気象時の事前通行規制区間にもなっており、加えて冬期に積雪・凍結による通行障害が生じている。</p> <p>国道33号三坂道路は、こうした区間について自動車専用道路として整備し、異常気象による事前通行規制や、積雪・凍結による通行障害を解消することにより、地域間の交流や生活・文化・産業の発展を支援することを目的とし、平成23年度の供用を目指した整備を進めている。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H8年度事業化 | | H11年度用地着手 | H11年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約387億円 | 事業進捗率 | 約90% | 供用済延長 | 0.0km | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 6,200台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black;">B/C</td> <td style="border: 1px solid black;">(事業全体) 1.0</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="border: 1px solid black;">8.5</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 1.0 | (残事業) | 8.5 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black;">総費用</td> <td style="border: 1px solid black;">(残事業)/(事業全体) 53/441億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">事業費</td> <td style="border: 1px solid black;">37/425億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">維持管理費</td> <td style="border: 1px solid black;">16/16億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 53/441億円 | 事業費 | 37/425億円 | 維持管理費 | 16/16億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black;">総便益</td> <td style="border: 1px solid black;">(残事業)/(事業全体) 448/448億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">走行時間短縮便益</td> <td style="border: 1px solid black;">392/392億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">走行経費減少便益</td> <td style="border: 1px solid black;">43/43億円</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black;">交通事故減少便益</td> <td style="border: 1px solid black;">13/13億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 448/448億円 | 走行時間短縮便益 | 392/392億円 | 走行経費減少便益 | 43/43億円 | 交通事故減少便益 | 13/13億円 | 基準年 | 平成22年 |
| B/C | (事業全体) 1.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 8.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/(事業全体) 53/441億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 37/425億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持管理費 | 16/16億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/(事業全体) 448/448億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益 | 392/392億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行経費減少便益 | 43/43億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益 | 13/13億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <p>残事業について感度分析を実施</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">(残事業)</td> <td style="width: 35%;">交通量変動</td> <td style="width: 30%;">B/C=10.2 (交通量+10%)</td> <td style="width: 20%;">B/C=7.0 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C=7.9 (事業費+10%)</td> <td>B/C=9.1 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td colspan="2">B/C=8.3 (事業期間+10%)</td> </tr> </table> | | | | | (残事業) | 交通量変動 | B/C=10.2 (交通量+10%) | B/C=7.0 (交通量-10%) | | 事業費変動 | B/C=7.9 (事業費+10%) | B/C=9.1 (事業費-10%) | | 事業期間変動 | B/C=8.3 (事業期間+10%) | | | | | | | |
| (残事業) | 交通量変動 | B/C=10.2 (交通量+10%) | B/C=7.0 (交通量-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費変動 | B/C=7.9 (事業費+10%) | B/C=9.1 (事業費-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業期間変動 | B/C=8.3 (事業期間+10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・JRバスの所要時間の短縮が見込まれる。(久万高原町～JR松山駅) ・特急停車駅へのアクセス向上(久万高原町～JR松山駅) ・松山空港(第二種空港)へのアクセス(久万高原町～松山空港) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港(重要港湾)へのアクセス向上(久万高原町～松山港) ・農林水産品の流通利便性向上が見込まれる。(久万高原町～松山IC) <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部を構成 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成(高知市～松山市 [R33現道→高知松山自動車道]) ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上(久万高原町～松山市) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」を支援が見込まれる。(久万高原ラグビー場～JR松山駅、久万高原ラグビー場～松山空港、久万高原ラグビー場～松山観光港) ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。(久万スキーランド、美川スキー場、久万カントリークラブ、久万高原ふるさと旅行村、久万美術館等) <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上(三次医療施設(愛媛県立中央病院)～久万高原町立病院) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⑦災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路の指定あり
- ・ 並行区間が通行止めの場合における延長・所要時間2.5倍の迂回が解消
- ・ 事前通行規制区間及び冬期のチェーン規制区間を回避

⑧地球環境の保全

- ・ CO2 排出削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩その他

- ・ 三坂道路への交通の転換により現道の交通安全性が向上
- ・ 救急搬送時の搬送患者への負荷軽減
- ・ 産婦人科病院へのアクセス向上
- ・ 線形不良箇所の解消

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 周辺の自治体を中心に構成された国道33号線整備促進期成同盟会より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・ 事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

(周辺道路の整備状況)

- ・ 平成10年 3月 国道379号 岩谷バイパス 起点(岩谷)～川登工区 供用開始
- ・ 平成20年 3月 国道379号 岩谷バイパス 川登工区・川登～万年工区 供用開始
- ・ 平成22年11月 国道440号 地芳道路 供用開始

(その他)

- ・ 平成20年 4月 松前町 大型ショッピングセンターオープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 全7.6kmの事業区間のうち、およそ半分を占めるトンネル区間は貫通済み
(平成18年：第一トンネル(L=3.1km)、平成19年：第二トンネル(L=1.3km))
- ・ 用地取得は完了済み
- ・ 全体の事業進捗率は約90% (平成21年度末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成23年度供用予定

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

以上の事業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33号 <small>まつやまそとかんじょう</small> 松山外環状道路インター線 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：愛媛県松山市北土居町 至：愛媛県松山市余戸南 | 延長 | 4.8km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>松山外環状道路とは、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞解消を目的とした地域高規格道路である。</p> <p>松山外環状道路のうち、国道33号から国道56号間（4.8km）は、一般国道33号松山外環状道路インター線、一般県道久米垣生線、市道松山外環状線、街路来住余戸線（県・市）の5つの事業で構成されており、国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p> <p>松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞の解消・緩和が期待されている</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H2年度都市計画決定 (H15年度変更) | H16年度事業化 | H17年度用地着手 | H19年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約532億円 | 事業進捗率 | 約29% | 供用済延長 | 0.0km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 13,500～30,300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</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.1</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 1.2 | | (残事業) 2.1 | <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></td> <td>252/459億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>243/450億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>9.5/9.5億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/ (事業全体) | | 252/459億円 | 事業費 | 243/450億円 | 維持管理費 | 9.5/9.5億円 | <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></td> <td>542/542億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>415/415億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>82/ 82億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>45/ 45億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/ (事業全体) | | 542/542億円 | 走行時間短縮便益 | 415/415億円 | 走行経費減少便益 | 82/ 82億円 | 交通事故減少便益 | 45/ 45億円 | 基準年 | 平成22年 |
| B/C | (事業全体) 1.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (残事業) 2.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/ (事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 252/459億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 243/450億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持管理費 | 9.5/9.5億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/ (事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 542/542億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益 | 415/415億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行経費減少便益 | 82/ 82億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益 | 45/ 45億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <p>残事業について感度分析を実施</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量変動</td> <td style="width: 25%;">B/C= 2.3 (交通量+10%)</td> <td style="width: 25%;">B/C= 2.0 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>B/C= 2.0 (事業費+10%)</td> <td>B/C= 2.4 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>B/C= 2.1 (事業期間+10%)</td> <td>B/C= 2.2 (事業期間-10%)</td> </tr> </table> | | | | | (残事業) 交通量変動 | B/C= 2.3 (交通量+10%) | B/C= 2.0 (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= 2.1 (事業期間+10%) | B/C= 2.2 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) 交通量変動 | B/C= 2.3 (交通量+10%) | B/C= 2.0 (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= 2.1 (事業期間+10%) | B/C= 2.2 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行する国道33号の旅行速度の向上が見込まれる。 ・国道33号を運行している路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（松山IC～松山空港） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセスが向上（松山IC～松山港） <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・都市再生整備計画（松山南部地区）と連携 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（伊予市役所～松山市役所）（砥部町役場～松山市役所）（東温市役所～松山市役所） <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」の支援が見込まれる。（松山中央公園～松山IC） ・主要観光地へのアクセス向上（松山空港～松山城）（松山IC～道後温泉） <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善 <p>⑦地球環境の保全</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

- ・CO2 排出削減が見込まれる。
- ⑧生活環境の改善・保全
 - ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれるが見込まれる。
 - ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開
- ⑨その他
 - ・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援
 - ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待

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：

- ・本業務の推進にあたっては、愛媛県、松山市、伊予市、東温市、松前町、砥部町より積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

(周辺道路の整備状況)

- ・平成 9 年 2 月 松山インター関連 (松山 I C ~ 国道 33 号)
- ・平成 12 年 3 月 東部環状線 供用開始
- ・平成 14 年 10 月 (都) 千舟町古川線 供用開始
- ・平成 17 年 3 月 (都) 北久米和泉線 供用開始
- (その他)
 - ・平成 17 年 1 月 松山市 松山中央公園に競輪場を移設
 - ・平成 20 年 4 月 松前町 大型ショッピングセンターオープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地買収率は約 96%、事業進捗率は約 29% (平成 21 年度末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成 24 年度の部分供用を目指す

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

以上の事業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56号 <small>まつやまそとかんじょう</small> 松山外環状道路空港線 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 | | | | | | | |
| 起終点 | 白： 愛媛県松山市余戸南 <small>まつやましよつごみなみ</small> 至： 愛媛県松山市北吉田町 <small>まつやましきたよしだまち</small> | 延長 | 3.8km | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>松山外環状道路とは、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞解消を目的とした地域高規格道路である。</p> <p>松山外環状道路のうち、国道56号から主要地方道松山空港線間（3.8km）を、松山外環状道路空港線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p> <p>松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞の解消・緩和が期待されている。</p> | | | | | | | | | | | |
| H20年度事業化 | H2年度都市計画決定 (H19年度変更) | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約529億円 | 事業進捗率 | 約1% | 供用済延長 | 0.0km | | | | | | | |
| 計画交通量 | 12,300～17,500台/日 | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.1</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/(事業全体) 376/383億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 1.1</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">事業費：369/376億円 維持管理費：7.0/7.0億円</td> </tr> </table> | B/C (事業全体) 1.1 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 376/383億円 | (残事業) 1.1 | 事業費：369/376億円 維持管理費：7.0/7.0億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 402/402億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 平成22年</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行時間短縮便益：313/313億円</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行経費減少便益：58/58億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">交通事故減少便益：31/31億円</td> <td></td> </tr> </table> | 総便益 (残事業)/(事業全体) 402/402億円 | 基準年 平成22年 | 走行時間短縮便益：313/313億円 | 走行経費減少便益：58/58億円 | 交通事故減少便益：31/31億円 | |
| B/C (事業全体) 1.1 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 376/383億円 | | | | | | | | | | | |
| (残事業) 1.1 | 事業費：369/376億円 維持管理費：7.0/7.0億円 | | | | | | | | | | | |
| 総便益 (残事業)/(事業全体) 402/402億円 | 基準年 平成22年 | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益：313/313億円 | 走行経費減少便益：58/58億円 | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益：31/31億円 | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <p>残事業について感度分析を実施</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量変動：B/C= 1.1 (交通量+10%)</td> <td style="width: 50%;">B/C= 1.0 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動：B/C= 1.0 (事業費+10%)</td> <td>B/C= 1.2 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動：B/C= 1.1 (事業期間+10%)</td> <td>B/C= 1.1 (事業期間-10%)</td> </tr> </table> | | | | | (残事業) 交通量変動：B/C= 1.1 (交通量+10%) | B/C= 1.0 (交通量-10%) | 事業費変動：B/C= 1.0 (事業費+10%) | B/C= 1.2 (事業費-10%) | 事業期間変動：B/C= 1.1 (事業期間+10%) | B/C= 1.1 (事業期間-10%) | |
| (残事業) 交通量変動：B/C= 1.1 (交通量+10%) | B/C= 1.0 (交通量-10%) | | | | | | | | | | | |
| 事業費変動：B/C= 1.0 (事業費+10%) | B/C= 1.2 (事業費-10%) | | | | | | | | | | | |
| 事業期間変動：B/C= 1.1 (事業期間+10%) | B/C= 1.1 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | |
| 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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・松山空港線の旅行速度の向上が見込まれる。 ・松山空港線を運行している路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（松山IC～松山空港） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上（松山IC～松山港） <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。（伊予市役所～松山市役所）（砥部町役場～松山市役所）（東温市役所～松山市役所） <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」の支援が見込まれる。（松山中央公園～松山空港） ・主要観光地へのアクセス向上（松山空港～松山城）（松山IC～道後温泉） <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> | | | | | | | | | | | |

- ・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開
- ⑨その他
 - ・ 他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援
 - ・ 周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待

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：

- ・ 本業務の推進にあたっては、愛媛県、松山市、伊予市、東温市、松前町、砥部町より積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・ 事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度 測量立入説明会、現地測量
平成22年度 設計説明会

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

松山松前伊予線～国道56号区間において、平成22年度より用地交渉に着手、平成23年度の用地買収に向け、事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

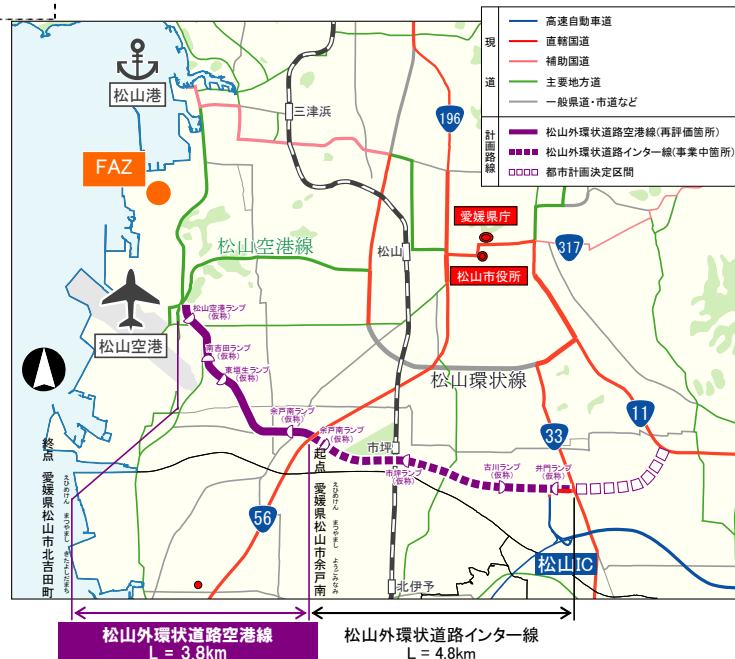
今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

対応方針決定の理由

以上の事業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196号 <small>いまぼりどろうろ</small> 今治道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：愛媛県今治市矢田 <small>いまぼりしやた</small> 至：愛媛県今治市長沢 <small>いまぼりしながさわ</small> | 延長 | 10.3km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>一般国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約70kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。</p> <p>今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、瀬戸内しまなみ海道及び四国縦貫自動車道と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図ることを目的として計画された道路である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H13年度事業化 | H3年度都市計画決定 | H15年度用地買収着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約670億円 | 事業進捗率 | 17% | 供用済延長 | 0km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 12,200～12,800台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.0</td> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>基準年</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">375/505億円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">510/510億円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">平成22年</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td>事業費</td> <td>359/488億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>444/444億円</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>16/16億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>45/45億円</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>21/21億円</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table> | B/C | | | | | | | | | | (事業全体) | 1.0 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 基準年 | | | | | | 375/505億円 | | 510/510億円 | | 平成22年 | | | | (残事業) | 1.4 | 事業費 | 359/488億円 | 走行時間短縮便益 | 444/444億円 | | | | | | | 維持管理費 | 16/16億円 | 走行経費減少便益 | 45/45億円 | | | | | | | | | 交通事故減少便益 | 21/21億円 | | | | | | | | | |
| B/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | 1.0 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 基準年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 375/505億円 | | 510/510億円 | | 平成22年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 1.4 | 事業費 | 359/488億円 | 走行時間短縮便益 | 444/444億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 維持管理費 | 16/16億円 | 走行経費減少便益 | 45/45億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 交通事故減少便益 | 21/21億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 残事業について感度分析を実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">(残事業)</td> <td style="width: 15%;">交通量変動</td> <td style="width: 20%;">B/C=1.5 (交通量+10%)</td> <td style="width: 20%;">B/C=1.2 (交通量-10%)</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C=1.2 (事業費+10%)</td> <td>B/C=1.5 (事業費-10%)</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td>B/C=1.3 (事業期間+10%)</td> <td>B/C=1.4 (事業期間-10%)</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> | | | | | | (残事業) | 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=1.3 (事業期間+10%) | B/C=1.4 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 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=1.3 (事業期間+10%) | B/C=1.4 (事業期間-10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間で運行する高速バスの高速性・定時性が向上 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（今治市役所～松山空港）により広域交流を支援 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東予インダストリアルパークへのアクセス向上（東予インダストリアルパーク～今治港） ・収穫量全国トップクラスの海面養殖やみかん・キウイ等の大都市圏への流通利便性の向上が見込まれる。（いよ小松JCT～広島中央卸売市場） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡が見込まれる。（今治市～西条市） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今治新都市開発整備事業を支援し地域の活性化に貢献 ・本州方面から今治市、四国全域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上（三次医療施設（愛媛大学附属病院）～今治市） <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能 ・並行する本四連絡道路の代替路として、本州からの救援ルートの信頼性並びに速達性向上に寄与 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出削減が見込まれる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

- ⑧生活環境の改善・保全
 - ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
 - ・騒音レベルが昼間の環境基準を超過している現道で、環境基準を下回ることが期待
- ⑨その他
 - ・近隣市からの救急搬送の支援が見込まれる。（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・周辺の自治体などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

(周辺道路の整備状況)

- ・平成11年7月 今治小松自動車道 東予丹原IC～いよ小松JCT 供用開始
- ・平成13年7月 今治小松自動車道 今治湯ノ浦IC～東予丹原IC 供用開始
- ・平成16年4月 (県)岩城弓削線/生名橋 事業化
- ・平成18年4月 しまなみ海道 大島道路(大島北IC～大島南IC)及び生口島道路(生口島北IC～生口島南IC) 暫定2車線供用開始 (しまなみ海道全通)
- ・平成20年6月 (都)市道矢田高橋線 部分供用開始
- ・平成21年3月 (県)今治丹原線 供用開始

(その他)

- ・平成14年 東予インダストリアルパークの中小企業向け区画完工
- ・平成18年9月 今治新都市第1地区分譲受付開始
- ・平成18年10月 今治新都市第2地区分譲受付開始
- ・平成19年 今治小松道路での料金割引社会実験開始 (ETC通勤割引 (8月～)、ETC深夜割引 (9月～))
- ・平成21年3月 土日祝日上限1000円 [普通車・軽自動車等] の社会実験開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

今治朝倉IC(仮称)～今治湯ノ浦ICの用地取得は99%、事業進捗率は17%(平成21年度末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今治朝倉IC～今治湯ノ浦IC区間の用地買収が約99%であり、早期の供用を目指し事業を推進

施設の構造や工法の変更等

基準値を確保した縦断計画の変更により土量の削減、函渠延長の減少によってコスト縮減を図る。

対応方針

対応方針決定の理由

以上の事業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56号 片坂バイパス 起終点 ：自：高知県高岡郡四万十町金上野 至：高知県幡多郡黒潮町拳ノ川 | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局 延長 ：6.1km |
| 事業概要 ： 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約320kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。四万十町と黒潮町間にある「片坂」は最急縦断勾配 <i>i</i> =7.0%、 <i>R</i> =80m以下7箇所（最小曲線半径 <i>R</i> =55m）など急勾配、急カーブの連続で交通の隘路となっており、災害危険箇所も多い。よって、当区間にバイパスが整備されれば、時間短縮が図られると共に、現在の一般国道56号の機能を代替することになり、災害時のリダンダンシーも確保される。さらに、『四国8の字ネットワーク』の一翼を担うことで、高知県西部の空白地帯の「安全」と「活力」の両面を支える必要不可欠な道路と位置づけられ、早期整備が望まれている。 | | |
| H17年度事業化 | | H16年度都市計画決定 |
| H21年度用地着手 | | H20年度工事着手 |
| 全体事業費 ：250億円 | 事業進捗率 ：10% | 供用済延長 ：0km |
| 計画交通量 ：6,500台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C ：(事業全体) 1.0 (残事業) 1.2 | 総費用 ：(残事業)/(事業全体) 177/214億円 (事業費)：167/203億円 (維持管理費)：11/11億円 |
| | | 総便益 ：(残事業)/(事業全体) 214/214億円 (走行時間短縮便益)：179/179億円 (走行費用減少便益)：24/24億円 (交通事故減少便益)：11/11億円 |
| 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 【残事業】 交通量変動：B/C=1.3（交通量+10%） B/C=1.1（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.1（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+10%） B/C=1.3（事業期間-10%） | | |
| 事業の効果等 ： 一般国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による、地域の産業・観光振興の支援など重要な役割を担う。 | | |
| ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・黒潮町、四万十町における農水産品（野菜、花き、畜産、鮮魚等）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 ・高知県における8の字ネットワークの形成に寄与する【37%→40%】 ・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 ・「頑張る地方応援プログラム（四万十町、黒潮町）」の展開を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）、三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）へのアクセス向上 ⑥災害への備え ・一般国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・一般国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ・一般国道56号の防災危険箇所が回避される ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 | | |

・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

・ 線形不良箇所が解消されることで危険箇所の減少

関係する地方公共団体等の意見

・ 平成21年に一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会、平成22年に四国横断自動車道高知県促進期成会等より、早期供用の要望がなされている。

県知事の意見：

・ 事業継続に異議はありません。一般国道56号の当区間は、急峻な地形のため、線形が悪く、災害危険箇所が多く残っており、一刻も早い改善が望まれてきました。さらに四国8の字ネットワークの一翼を担い、地域間連携・物流の強化、そして、「命の道」として緊急輸送等の役割を果たす重要な道路であることから、早期の全線供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見！

・ 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成21年3月 須崎道路 L=4.6km 2車線供用
- ・ 平成22年6月～平成23年3月 高速道路無料化社会実験（須崎東IC～高知IC）実施中
- ・ 平成22年度 四国横断自動車道（中土佐IC～須崎西IC間）L=7.0km 2車線供用予定
- ・ 平成24年度 四国横断自動車道（窪川IC～中土佐IC間）L=14.8km 2車線供用予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

・ 平成21年度末で、用地取得率11%、事業進捗率10%。

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年度に金上野地区・拳ノ川地区の用地買収、本線（市野瀬橋）の工事着手予定

施設の構造や工法の変更等

・ 鋼管・コンクリート複合構造（ハイブリットスリップフォーム工法）、竹割り型構造物掘削工法の新技術の採用、トンネル断面の見直し（上半3心円の採用）によりコスト縮減を図っている。

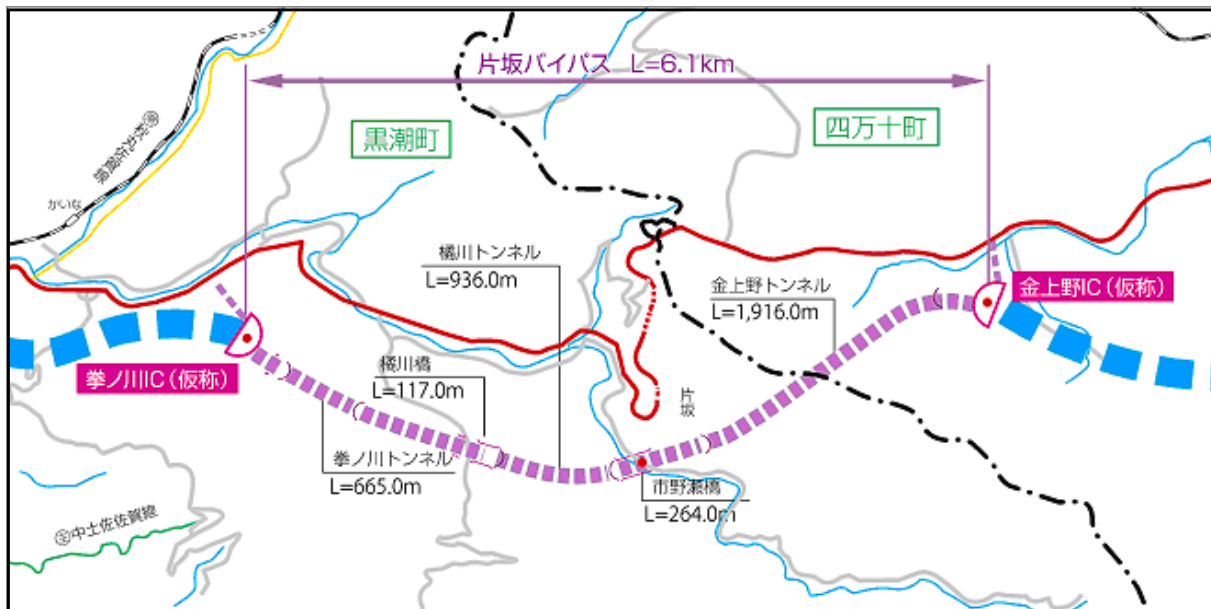
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・ 以上の事業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10号 <small>ぶぜん</small> 豊前拡幅 起終点 ：起点：福岡県豊前市大字高田 <small>ぶぜんしおおあきたかだ</small> 終点：大分県中津市三光佐知 <small>なかつしさんこうさち</small> | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 延長 ：5.9km |
| 事業概要 ：国道10号豊前拡幅は、交通混雑の緩和及び円滑な交通を図るとともに、地域の交通連携を支援し、物流効率化、観光の支援等、地域の活性化に寄与することを目的とした延長5.9kmの現道拡幅事業である。 | | |
| H15年度事業化 ：H一年度都市計画決定 | | H一年度用地着手 |
| 全体事業費 ：約60億円 | | 事業進捗率 ：45% |
| 計画交通量 ：13,000～18,600台/日 | | 供用済延長 ：3.5km |
| 費用対効果分析結果 | B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small> 1.6 | 総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 26/74億円 〔事業費：17/49億円〕 〔維持管理費：8.8/25億円〕 |
| | | 総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 40/107億円 〔走行時間短縮便益：29/68億円〕 〔走行経費減少便益：7.2/24億円〕 〔交通事故減少便益：4.6/16億円〕 |
| 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=1.3（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=1.6（事業期間-20%） | | |
| 事業の効果等 | | |
| ①交通混雑の緩和 ・拡幅による容量拡大に伴う渋滞の緩和 ・混雑度の緩和（1.26→0.36） ・国道10号の損失時間の削減（30.2万人時間/年→17.5万人/年） ・所要時間の信頼性向上による便益【約4億円※】 ②観光による地域活性化 ・休日に増大する観光交通の円滑化（別府・大分や耶馬溪に向かう交通の円滑化を図る） ・平日と比較した休日交通量の増加（平休比：約1.1） ・休日の交通円滑化の便益【約3億円※】 ③物流効率化の支援 ・物流コストを下げ、生産性の向上を支援 ・北部九州地域に集積する自動車関連企業の経済活動を支援。 （定時性向上、輸送コストの低減、生産性の向上、等） ・苅田港へのアクセス性向上（中津港～苅田港間の所要時間短縮：約2分短縮） ・北九州港へのアクセス性向上（中津港～北九州港間の所要時間短縮：約2分短縮） ④救急医療活動の支援 ・北九州地区及び中津救急医療圏が連携した救急医療体制の拡充（救急搬送の半数以上が管轄外へ搬送） ・救急救命施設への所要時間の短縮（豊前市～中津市民病院間の所要時間短縮：約2分短縮） | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ： 行橋市をはじめとする2市5町で構成される東九州自動車道福岡県北東部建設促進協議会（会長：行橋市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成22年8月） | | |
| 県知事の意見 ： 一般国道10号豊前拡幅は東九州地域で現在、唯一の基幹道路であるとともに、北部九州の自動車産業をはじめとする産業を支援する重要な道路であり、今後も早期完成に向け事業を継続すべきと考える。 | | |
| 事業評価監視委員会の意見 ： 審議の結果、事業継続。 | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間内の交通量は平成6年の全線暫定供用以降増加傾向にあり、平成17年には、平成6年の約1.6倍に増加している。また、平日と比べて休日の交通量が多く、事業化時以降、特に休日交通量が増加している状況である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約45%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

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減（路床安定処理工における自走式土質改良機工法の採用 等）

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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202号 <small>ふくおかそとかんじょう</small> 福岡外環状道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 起点：福岡県福岡市博多区立花寺 <small>ふくおか はかたくりゅうげじ</small> 終点：福岡県福岡市西区拾六町 <small>ふくおか にしくじゅうろくちょう</small> | 延長 16.2km | |
| 事業概要 国道202号福岡外環状道路は、福岡都市圏の環状道路ネットワークを形成し自動車交通の分散化を図り、福岡市西南部地域の交通混雑の緩和及び交通環境改善を図ることを目的とした延長16.2kmの道路である。 | | |
| S44年度都市計画決定（H4年度都市計画変更） | | S48年度事業化 |
| | | S52年度用地着手 |
| | | S55年度工事着手 |
| 全体事業費 約2,090億円 | | 事業進捗率 98% |
| | | 供用済延長 8.2km |
| 計画交通量 20,300～54,300台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | B / C <small>(事業全体)</small> 2.1 <small>(残事業)</small> - | 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> - /3,033億円 事業費 ：- /2,936億円 維持管理費 ：- / 96億円 |
| | | 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> - /6,495億円 走行時間短縮便益 ：- /5,769億円 走行経費減少便益 ：- / 635億円 交通事故減少便益 ：- / 91億円 |
| 基準年 平成22年 | | |
| 感度分析の結果 - | | |
| 事業の効果等 交通混雑の緩和 ・並行道路((主)大野城二丈線 南区大平寺付近)の交通混雑緩和(混雑度H17:1.55 H42推計値:1.02) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約485億円】 都市生活の利便性向上 ・福岡外環状道路(立花寺北交差点～青果市場入口交差点間)の所要時間短縮(約64分の短縮) 都市生活の安全性向上 ・並行道路((主)大野城二丈線)の死傷事故減少(37件/年) ・第三次救急医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口(約11分短縮、約270,000人) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約892億円】 歩行者・自転車の快適性向上 ・自転車走行環境整備区間として自転車走行空間(2.0m)を整備 は供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 福岡市をはじめとする3市5町で構成される福岡外環状線建設促進期成会(会長:福岡市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成22年8月) | | |
| 市長の意見 (事業継続という対応方針(原案)に対し)異存はありません。引き続き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 審議の結果、事業継続。 | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 福岡都市圏への人口集中に伴い、福岡市西南部地域では、DID地区(人口集中地区)が依然として拡大傾向にある。また、当該道路の暫定2車線区間及び未供用区間付近の周辺道路では、交通量が増加し混雑度は悪化している。 | | |

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約98%であり、そのうち用地進捗率は約100%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、本線については、今年度予算で完了する予定であり、次年度以降は、一部区間の側道整備や事業損失の対応を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・湧水対策、発生土処分方法の変更等による増加【約18億円増】
- ・横断歩道橋整備、工事騒音対策等による増加【約23億円増】
- ・場所打ち杭及び仮設形状を変更し、部材厚・土留め工法の見直し等による減【約5億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、市長等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。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 有明海沿岸道路 一般国道208号 <small>おおむた たかた どうろ たかたやまと おおかわ</small> 大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 自：福岡県大牟田市新港町 至：福岡県大川市大野島 | 延長 27.5km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 国道208号大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパスは、地域高規格道路である有明海沿岸道路の一部を担う延長27.5kmの道路であり、三池港や佐賀空港といった広域交通拠点と沿線都市群とを連携し、また、現道の交通混雑の緩和や交通安全の確保等に寄与するものである。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S63年度事業化 H10年度都市計画決定 H2年度用地着手 H12年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 2,010億円 事業進捗率 67% 供用済延長 14.2km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 10,500～23,200台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">407/2,142億円</td> <td style="text-align: center;">825/2,647億円</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;">(事業費：379/2,063億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：590/2089億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.0</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費：28/79億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行費用減少便益：143/369億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：92/189億円)</td> <td></td> </tr> </table> | B / C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | (事業全体) | (残事業)/(事業全体) | (残事業)/(事業全体) | (事業全体) | 1.2 | 407/2,142億円 | 825/2,647億円 | 平成22年 | (残事業) | (事業費：379/2,063億円) | (走行時間短縮便益：590/2089億円) | | 2.0 | (維持管理費：28/79億円) | (走行費用減少便益：143/369億円) | | | | (交通事故減少便益：92/189億円) | | 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=1.9(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%) |
| B / C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | (残事業)/(事業全体) | (残事業)/(事業全体) | (事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | 407/2,142億円 | 825/2,647億円 | 平成22年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | (事業費：379/2,063億円) | (走行時間短縮便益：590/2089億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.0 | (維持管理費：28/79億円) | (走行費用減少便益：143/369億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | (交通事故減少便益：92/189億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 地域間の交流・連携の支援 ・沿線都市間のアクセス向上（大牟田市～大川市間の所要時間：約5分短縮） ・定住自立圏中心市へのアクセス向上（中心市へのアクセスが向上する定住自立圏域人口：約43,000人） 物流効率化の支援 ・地域産業の経済活動の効率化 ・三池港へのアクセス向上（大川市～三池港間の所要時間：約10分短縮） 地域開発計画等の支援 ・開発計画や構想プロジェクトの支援 救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約5分短縮、約51,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約17億円】 交通混雑の緩和 ・交通転換による交通混雑の緩和（国道208号混雑度：1.29(H17) 0.78(H42推計値）） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約89億円】 交通安全性の向上 ・交通転換による交通事故の減少（国道208号死傷事故減少件数：159件/年(H42推計値）） は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 大牟田市をはじめとする沿線市長、議会等で構成される有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会（会長：大牟田市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年7月） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 県知事の意見 （事業継続という対応方針（原案）に対し）継続。 有明海沿岸道路は広域的な連携を担う地域高規格道路であり、地域にもたらす整備効果は広域的でかつ大きいため、継続して整備すべきと考える。今回提示された対応方針（原案）は、事業内容を「当面暫定2車線整備」に見直すものであり、福岡県をはじめ関係する自治体の「まちづくり」に対し大きな影響を与えるため、十分な説明と理解が必要である。このことから、事業内容の見直しについて、関係団体に対し十分な協議・調整を行った上で、事業を進めて頂きたい。 完成4車化については、交通需要等について十分な調査・予測を行い、適切な時期に事業を実施するこ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

と。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成19年度以降、当該路線の部分的暫定供用により並行する国道208号の負担は軽減されたものの、依然として現道の国道208号の交通量は多く、混雑度は1.0を超えている状況にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約67%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、三池港IC～大牟田IC間(L=1.9km)、大和南IC～徳益IC間(L=3.2km)の平成23年度内の供用を目指し整備を進めており、その他未供用区間の早期供用に向けて整備を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約367億円】
- ・ 公共工事等における新技術活用システム(NETIS)の活用による減【約2億円】
- ・ 建設発生土の利用による減【約1億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果、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 ：地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道208号 大川佐賀道路 | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 ：起点：福岡県大川市大字大野島 終点：佐賀県佐賀市嘉瀬町 | 延長 ：9.0km | |
| 事業概要 ：国道208号大川佐賀道路は、地域高規格道路である有明海沿岸道路の一部を担う延長9.0kmの道路であり、有明海沿岸部都市群の地域間の連携及び交流促進に寄与するものである。 | | |
| H13年度着工準備 | | H19年度都市計画決定 |
| 全体事業費 | | 約560億円 |
| 事業進捗率 | | 3% |
| 供用済延長 | | - km |
| 計画交通量 ：18,700～21,500台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C ：(事業全体) 2.1 (残事業) 2.2 | 総費用 ：(残事業)/(事業全体) 347/366億円 (事業費：331/351億円 維持管理費：15/15億円) |
| | | 総便益 ：(残事業)/(事業全体) 776/776億円 (走行時間短縮便益：623/623億円 走行経費減少便益：105/105億円 交通事故減少便益：48/48億円) |
| 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=2.4 (交通量 +10%) B/C=2.1 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.0 (事業費 +10%) B/C=2.5 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.9 (事業期間+20%) B/C=2.5 (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"> ・国道208号の損失時間の削減 (120.0万人時間/年⇒97.2万人時間/年) ・混雑度の低下 (国道208号2車線区間 1.6⇒1.1, 主_佐賀外環状線 1.2⇒0.3) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約18億円※】 | | |
| ②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国道208号の死傷事故率の低下 (2車線区間：205.8件/億台扣⇒108.5件/億台扣) (4車線区間：224.0件/億台扣⇒129.3件/億台扣) ・国道208号の交通事故件数の削減 (2車線区間：90件/年⇒28件/年) (4車線区間：130件/年⇒49件/年) | | |
| ③沿道環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・国道208号の騒音レベル低減 (2車線区間：昼間71dB⇒69dB, 夜間67dB⇒65dB) | | |
| ④物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・佐賀空港から伊万里団地電子部品工場への所要時間短縮 (約30分) | | |
| ⑤救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口 (約2分, 約0.6万人) ・救急医療活動路アクセス向上便益【約3億円※】 | | |
| ⑥広域的な観光の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・佐賀県有明海沿岸地域の観光客 (約1,069万人/年間) の広域的な観光の支援 | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ：佐賀市をはじめとする2市8町及び佐賀県バスタクシー協会や佐賀県トラック協会等で構成される有明海沿岸道路建設促進佐賀県期成会等により、早期整備の要望を受けている。(平成22年7月) | | |
| 県知事の意見 ：福岡県知事 有明海沿岸道路は広域的な連携を担う地域高規格道路であり、地域にもたらす整備効果は広域的でかつ大きいため、継続して整備すべきと考える。完成4車線化については、交通需要等について十分な調査・予測を行い、適切な時期に事業を実施すること。 佐賀県知事 | | |

早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることを目指しており、このため、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線ネットワークの整備が必要です。今回、再評価される大川佐賀道路も広域幹線道路ネットワークを形成する道路となっており、引き続き整備を進めていただくため。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

佐賀市内から市外へ、市外から佐賀市内への通勤者数は一貫して増加の傾向にある他、並行路線の国道208号の2車線区間では混雑度が1.5を超過するなど、依然として交通混雑の状況を呈している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は事業費ベースで約3%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

地元や関係機関との協力体制のもと、早期の用地買収及び工事の着手に向けて、地質調査及び道路予備設計の進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約149億円】
- ・新技術・新工法活用の検討、建設副産物対策により、着実なコスト縮減。
- ・大川佐賀道路軟弱地盤対策技術検討委員会において、既に施工を行っている福岡県側の有明海沿岸道路の事例等を参考に、佐賀地区特有の諸条件に適応した軟弱地盤対策工の選定、設計、施工について検討を行い、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



- 凡例
- 未供用
 - 2車線
 - 4車線
 - 有明海沿岸道路
 - 国道
 - 主要地方道
 - 県道
 - インターチェンジ
 - 佐賀県庁
 - 市役所
 - 市庁舎



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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322号 <small>はつちようとうげどうろ</small> 八丁峠道路 起終点 ：起点：福岡県嘉麻市大力 終点：福岡県朝倉市秋月野鳥 | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 延長 ：4.5km |
| 事業概要 ：国道322号八丁峠道路は、最後の未改良区間、異常気象時通行規制区間の解消及び冬季の積雪、路面凍結による通行規制の解消を行い、走行性の向上、信頼性の確保、所要時間の短縮を図り、北部九州の物流拠点である北九州港、苅田港、北九州空港と県南部及び南九州を結ぶ最短ルートとして物流効率化の支援及び沿線地域の活性化を目的とした延長4.5kmの道路である。 | | |
| H18年度事業化 ：H一年度都市計画決定 | | H20年度用地着手 |
| 全体事業費 ：約167億円 | | 事業進捗率 ：5% |
| 計画交通量 ：6,200台/日 | | 供用済延長 ：- km |
| 費用対効果分析結果 | B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.3 <small>(残事業)</small> 1.5 | 総費用 ： <small>(残事業)/事業全体</small> 126/137億円 <small>(事業費：123/135億円)</small> <small>(維持管理費：2.9/2.9億円)</small> |
| | | 総便益 ： <small>(残事業)/事業全体</small> 185/185億円 <small>(走行時間短縮便益：145/145億円)</small> <small>(走行経費減少便益：36/36億円)</small> <small>(交通事故減少便益：4.5/4.5億円)</small> |
| 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=1.6 (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=1.6 (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地域間の連携・交流・物流効率化の支援 ・大分自動車道（甘木IC）・重要港湾へのアクセス向上 （嘉麻市～甘木IC間の所要時間短縮：約13分短縮） （朝倉市～北九州港間の所要時間短縮：約16分短縮、朝倉市～苅田港間の所要時間短縮：約15分短縮） ・輸送コストを下げ、生産性の向上を支援 ・観光の振興支援（北九州市～秋月城跡間の所要時間短縮：約18分短縮） ②道路の信頼性向上 ・災害及び事前通行規制による通行規制の回避 ・通行止めの際の迂回時間の短縮（5箇年平均で7日間） ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約3億円※】 ③交通安全性の向上 ・幅員狭小、線形不良（急カーブ、急勾配）が解消し、走行性が向上 ・大型車のすれ違いが困難な（幅員5.5m未満）区間（現道の約3割）の回避 ・交通事故が多発する線形不良箇所の回避 ・設計速度50km/hを満足しないカーブ（現道の129箇所）の回避 ・設計速度50km/hを満足しない縦断勾配（現道の約3割）の回避 ④救急医療体制の支援 ・利用可能救急医療施設（二次医療施設）の増加が見込まれる （嘉麻市では市内の2施設に加え、供用後は朝倉市の4施設にもアクセスし易くなる） | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ： 嘉麻市をはじめとする3市2町1村で構成される国道322号改修（トンネル）促進期成会（会長：嘉麻市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年7月） | | |
| 県知事の意見 ： 一般国道322号は、北九州市中東部、北九州港、苅田港、北九州空港と久留米市をはじめとする筑後北部地域を最短で結ぶ基幹道路で、自動車産業をはじめとする産業の発展、沿線地域の連携強化、安全かつ | | |

円滑な交通の確保、筑豊地域の振興を目的として福岡県としても重点的に整備を進めているところである。特に八丁峠付近は地形が急峻で、降雨時等に度々交通規制が必要なため、基幹交通網として十分その機能を果たせておらず、根本的な解消のためには八丁峠道路の整備が不可欠である。八丁峠道路は3kmを超える長大トンネルを含み、高度な技術力と継続的に多額な工費を要することから、今後も国において、早期完成に向けた事業を継続することが必要と考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道200号の交通量は、現道・冷水道路ともに1万台/日を超過している。また、大型車混入率40%を越え、依然、大型車の利用は多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約5%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト縮減
- ・トンネル掘削に伴い発生するズリ（残土）の他事業への活用（朝倉市による駐車場整備の造成材等）

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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 西九州自動車道 一般国道497号 今宿道路 | 事業 区分 | 一般国道 国土交通省 九州地方整備局 | | |
| 起終点 起点：福岡県福岡市西区拾六町 終点：福岡県糸島市二丈福井 | 延長 23.3km | | | |
| 事業概要 国道497号今宿道路は、西九州自動車道の一部を担う延長23.3kmの道路であり、福岡市と他都市との連携強化、高速性・定時性の確保、沿線地域の交通混雑緩和、地域開発の支援に寄与するものである。 | | | | |
| S45年度事業化 | S46,53,58,61年度都市計画決定 (H4,13年度都市計画変更) | S47年度用地着手 | S47年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約2,739億円 | 事業進捗率 | 82% | |
| 計画交通量 | (自専部) 14,800台/日～25,800台/日 (一般部) 3,100台/日～53,200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) | 基準年 平成22年度 |
| | (残事業) | 276/4,502億円 事業費：250/4,146億円 維持管理費：26/355億円 | 335/16,559億円 走行時間短縮便益：300/15,100億円 走行経費減少便益：10/1,132億円 交通事故減少便益：24/327億円 | |
| 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=1.1 (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地域間連携の強化 ・県境(福岡県・佐賀県)における断面交通量が増加 (H17:21,700台/日→H42推計値：22,500台/日) ②地域開発の支援 ・企業立地の増加 (前原IC南産業団地に5社立地済み、2社立地予定) (糸島リサーチパークに1機関立地済み、2機関立地予定) ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口(約3分短縮、約13,600人) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約9億円※】 ④交通混雑の緩和 ・並行道路(国道202号現道 西区今宿町)の交通混雑緩和(混雑度H17：1.62→H42推計値：1.23) ・所要時間の信頼性向上による便益【約21億円※】 | | | | |
| ※は、供用後50年の便益額として試算した値(参考値) | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 福岡市をはじめとする9市8町で構成される福岡都市圏広域行政推進協議会(会長：福岡市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成22年8月) | | | | |
| 県知事・市長の意見： 県知事 西九州自動車道今宿道路は九州横断自動車道などと連携し、九州北西部の広域交通ネットワークを担うとともに、糸島地域を中心とした九州大学学術研究都市構想をはじめ地域の活性化にとっても必要な道路であり、継続して整備すべきと考える。 西九州自動車道本線及び一般部の整備については、交通需要等について十分な調査・予測を行い、適切な時期に事業を実施すること。 市長の意見 「対応方針(原案)案」に異存はありません。引き続き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

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成17年までの20年間で、国道202号における交通量は2.0~3.5倍と増加しており、当該路線の整備や沿線地域における人口増加に伴い交通量は依然増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約82%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、引き続き関係機関との調整を図りながら整備の推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・高架橋基礎工の変更等による増加（耐震補強及び耐震設計等）【約40億円増】
- ・福岡高速1号線および5号線との亘り線整備追加による増加【約130億円増】
- ・一般部2車線整備追加による増加（糸島市有田西～糸島市東）【約40億円増】
- ・道路構造の変更等による増加（盛土⇒橋梁）【約140億円増】
- ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し（一般部：飯氏～有田西）【約8億円】
- ・福岡高速5号線との亘り線における下部工構造の見直しによる減【約3億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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34号 <small>かんざきさが</small> 神崎佐賀拡幅 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 | | | | | | | | |
| 起終点 起点：佐賀県神崎市神崎町本告牟田 終点：佐賀県佐賀市兵庫町大字洲 | 延長 5.2km | | | | | | | | | |
| 事業概要 国道34号神崎佐賀拡幅は、佐賀市東部や神崎市の交通混雑緩和と交通安全の確保や沿道環境の改善を目的とした、延長5.2kmの現道拡幅事業である。 | | | | | | | | | | |
| H3年度都市計画決定 | | H4年度事業化 | | | | | | | | |
| | | H7年度用地着手 | | | | | | | | |
| | | H12年度工事着手 | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約153億円 | 事業進捗率 : 67% | | | | | | | | |
| | | 供用済延長 : 2.9 km | | | | | | | | |
| 計画交通量 : 23,700 ~ 35,500台/日 | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-bottom: 1px solid black;"> B / C (事業全体) </td> <td style="width: 20%; text-align: center;">1.6</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;"> (残事業) </td> <td style="text-align: center;">3.6</td> </tr> </table> | B / C (事業全体) | 1.6 | (残事業) | 3.6 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 37/169億円 </td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 136/276億円 </td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;"> (事業費 : 32/152億円) (維持管理費 : 5.7/ 17億円) </td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"> (走行時間短縮便益 : 115/249億円) (走行経費減少便益 : 18/ 16億円) (交通事故減少便益 : 3.2/ 11億円) </td> </tr> </table> | 総費用 (残事業)/(事業全体) 37/169億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 136/276億円 | (事業費 : 32/152億円) (維持管理費 : 5.7/ 17億円) | (走行時間短縮便益 : 115/249億円) (走行経費減少便益 : 18/ 16億円) (交通事故減少便益 : 3.2/ 11億円) |
| B / C (事業全体) | 1.6 | | | | | | | | | |
| (残事業) | 3.6 | | | | | | | | | |
| 総費用 (残事業)/(事業全体) 37/169億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 136/276億円 | | | | | | | | | |
| (事業費 : 32/152億円) (維持管理費 : 5.7/ 17億円) | (走行時間短縮便益 : 115/249億円) (走行経費減少便益 : 18/ 16億円) (交通事故減少便益 : 3.2/ 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 交通量変動 : B/C=4.6 (交通量 +10%) B/C=2.9 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=3.3 (事業費 +10%) B/C=4.0 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=3.2 (事業期間+20%) B/C=4.0 (事業期間-20%) | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 交通混雑の緩和 ・上犬童交差点の渋滞緩和 (供用前470m 供用後170m) ・旅行速度の向上 (30.1km/h 49.4km/h) ・国道34号の損失時間の削減 (32.8万人時間/年 1.8万人時間/年) ・混雑度の低下 (1.73 0.74) ・所要時間の信頼性向上による便益【約10億円】 交通安全性の向上 ・死傷事故率の低下 (162件/億台和 29.5件/億台和) ・国道34号の交通事故件数の削減 (38件/年 9件/年) 救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口 (約3分, 約1.6万人) ・救急医療活動路アクセス向上便益【約17億円】 沿道環境の改善 ・沿線地域の騒音レベル低減 (昼間74dB 67dB, 夜間72dB 66dB) 地域開発の支援 ・主要な集客施設へのアクセス性向上により地域開発を支援 (吉野ヶ里歴史公園・兵庫北土地区画整理事業 など) 良好な景観形成への配慮 ・歩道部に植栽帯などを設け景観に配慮 は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 神崎市をはじめとする沿線3市1町で構成される国道34号 (神崎佐賀拡幅・江北バイパス) 整備促進期成会 (会長 : 佐賀市長) 等により早期整備の要望を受けている。(平成22年7月) | | | | | | | | | | |
| 県知事の意見 : 早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては異議ありません。 | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。 | | | | | | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

上犬童交差点～堀立交差点間の部分供用(L=2.9km,H22.10)によって、渋滞交差点の解消が図られたものの、残る2車線区間では交通量の増加に伴い、依然として慢性的な交通混雑の状況を呈している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約67%であり、そのうち用地進捗率は約63%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残区間等の用地買収などの事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・堀立の立体交差点計画は、当面の間平面交差点として整備することによる減【約15億円】
- ・橋梁の架け替えに伴い、耐候性鋼材や鋼管ソイルセメント杭を採用することによるコスト縮減【約2億円】

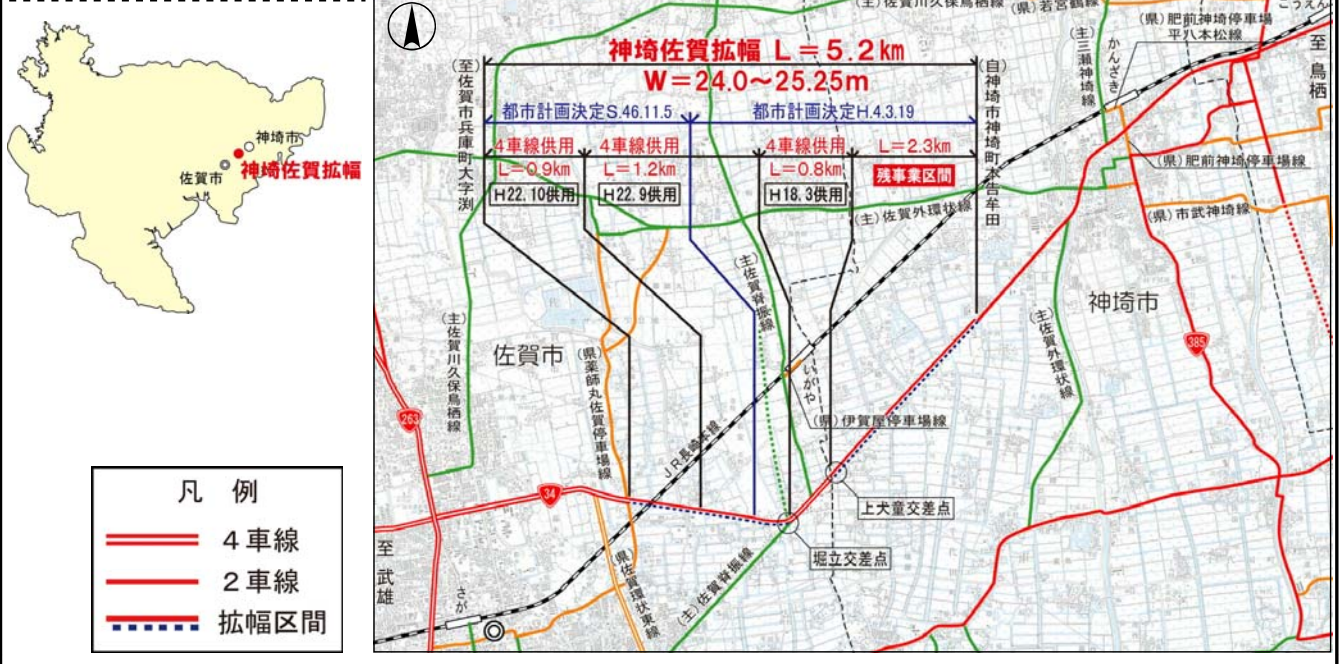
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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 ：地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道203号 厳木バイパス | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 ：起点：佐賀県唐津市相知町長部田 終点：佐賀県唐津市厳木町中島 | 延長 ：6.3km | |
| 事業概要 ：国道203号厳木バイパスは、地域高規格道路である佐賀唐津道路の一部を担う延長6.3kmの道路であり、広域的な交流・連携を支え、物流支援に寄与するものである。 | | |
| S59年度事業化 ：S一年度都市計画決定 | | S61年度用地着手 ：S63年度工事着手 |
| 全体事業費 ：約340億円 | 事業進捗率 ：90% | 供用済延長 ：4.2km |
| 計画交通量 ：15,800～18,900台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C ：(事業全体) 1.2 (残事業) 9.4 | 総費用 ：(残事業)/(事業全体) 30/512億円 (事業費：24/486億円 維持管理費：5.6/26億円) |
| | | 総便益 ：(残事業)/(事業全体) 280/633億円 (走行時間短縮便益：210/504億円 走行経費減少便益：43/76億円 交通事故減少便益：28/53億円) |
| 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=10.0 (交通量 +10%) B/C=8.8 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C=8.7 (事業費 +10%) B/C=10.2 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=9.0 (事業期間+20%) B/C=9.4 (事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 | | |
| ①地域間の交流・連携の支援 ・企業の進出促進・利便性の向上 ・県内主要都市間のアクセス向上（唐津市～佐賀市の所要時間：約6分短縮） ②物流の効率化を支援 ・物流機能の向上 ・大型車通行支障箇所の解消(1箇所解消) ③交通混雑の緩和 ・厳木バイパスへの交通転換による国道203号の交通混雑の緩和 ・国道203号の混雑度の低下(未供用区間：1.71→0.49、既供用区間：1.17→0.05) ・国道203号の損失時間の削減(10.0万人時間/年→3.2万人時間/年) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約21億円※】 ④安全性の向上 ・死傷事故率の減少(未供用区間：73件/億台扣→33件/億台扣、既供用区間：41件/億台扣⇒5件/億台扣) ・走行時の安全性向上（急カーブの危険箇所数の解消：1箇所解消） ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約6分短縮、約8.8万人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約46億円※】 | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ：佐賀市をはじめとする4市1町で構成される国道203号佐賀・唐津幹線道路整備促進期成会（会長：唐津市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年8月） | | |
| 県知事の意見 ：早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議はありません。 佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることを目指しており、このため、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線ネットワークの整備が必要です。今回、再評価される厳木バイパスも広域幹線道路ネットワークを形成する道路となっており、引き続き整備を進めていただくため。 | | |

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
当該事業の未供用区間に並行する国道203号では、依然として交通量が多く混雑度が1.71と高い状況にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約90%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等
・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約82億円】
・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減（厚層基盤材吹付工法→植物誘導吹付工法）

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上事業の効果、事業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 西九州自動車道 一般国道497号 唐津伊万里道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 | | | |
| 起終点 起点：佐賀県唐津市中原 終点：佐賀県伊万里市南波多町府招 | 延長 18.1km | | | | |
| 事業概要 国道497号唐津伊万里道路は、西九州自動車道の一部を担う延長18.1kmの道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに国道202号の災害時における代替路線としての機能を有するものである。 | | | | | |
| H4年度事業化 | | H一年度都市計画決定 | H10年度用地着手 | H14年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約655億円 | 事業進捗率 | 59% | 供用済延長 | — km |
| 計画交通量 | 16,900～21,300台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) | 総費用 (事業費) 226/721億円 (維持管理費) 45/45億円 | 総便益 (走行時間短縮便益) 1,068/1,068億円 (走行経費減少便益) 211/211億円 (交通事故減少便益) 115/115億円 | 基準年 平成22年 | |
| | (残事業) | 1.9 | 6.2 | | |
| 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=6.6（交通量 +10%） B/C=5.7（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=5.7（事業費 +10%） B/C=6.7（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=6.0（事業期間+20%） B/C=6.2（事業期間-20%） | | | | | |
| 事業の効果等 ①地域間の交流連携の支援 ・沿線都市間の所要時間が短縮（唐津市～伊万里市間：約5分短縮） ②物流の効率化支援 ・広域的な物流の支援（伊万里港から最寄りICへの所要時間短縮：約23分短縮） ・地域ブランドの支援（松浦港（まあじ、さば類の輸送）～福岡IC間の所要時間短縮：約24分短縮） （JA伊万里 梨集荷場～福岡IC間の所要時間短縮：約8分短縮） ③救急医療活動の支援 ・救急医療施設へのアクセス性向上 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約5分短縮、4.4万人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約41億円※】 ④地域の防災機能・安全性の向上 ・代替路の確保（災害時の迂回時間の短縮（唐津市～伊万里市間）：約14分短縮） ・現道の通行止め解消便益【約0.10億円※】 ⑤活力ある地域づくりの支援 ・開発計画の支援 ・観光活性化の支援 | | | | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 唐津市、伊万里市をはじめとする8市4町の首長・議会議長で構成される西九州自動車道建設促進期成会（会長：唐津市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年8月） | | | | | |
| 県知事の意見： 早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることを目指しており、このため、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線ネットワークの整備が必要です。今回、再評価される唐津伊万里道路も広域幹線道路ネットワークを形成する道路となっており、引き続き整備を進めていただくため。 | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。 | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該事業沿線地域である伊万里市では、製造品出荷額が年々増加し佐賀県平均を大きく上回る伸びを示しており、依然として企業進出が進展している状況である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約59%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約222億円】
- ・新技術採用によるコスト縮減【約1億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業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：西九州自動車道 一般国道497号 伊万里松浦道路 | 事業区分：一般国道 | 事業主体：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点：起点：佐賀県伊万里市東山代町 終点：長崎県松浦市志佐町 | 延長：17.2km | |
| 事業概要：国道497号伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を担う延長17.2kmの道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに国道204号の災害時における代替路線としての機能を有するものである。 | | |
| H9年度事業化 | | H17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 | 約677億円 | 事業進捗率：10% |
| 計画交通量 | 9,100～13,600台/日 | |
| 費用対効果分析結果 | B/C：(事業全体) 1.4 (残事業) 1.7 | 総費用：(残事業)/(事業全体) 452/569億円 (事業費：411/528億円) 維持管理費：41/41億円 |
| | | 総便益：(残事業)/(事業全体) 774/774億円 (走行時間短縮便益：577/577億円) (走行経費減少便益：128/128億円) (交通事故減少便益：69/69億円) |
| 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=1.5 (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=1.5 (事業期間+20%) B/C=1.8 (事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 ①地域間の交流連携の支援 ・沿線都市間の所要時間が短縮（伊万里市～松浦市間：約15分短縮） ②物流の効率化支援 ・広域的な物流の支援（伊万里港から最寄りICへの所要時間短縮：約42分短縮） ・地域ブランドの支援（松浦港（まあじ、さば類の輸送）～福岡IC間の所要時間短縮：約24分短縮） ③救急医療活動の支援 ・救急医療施設へのアクセス性向上 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約15分短縮、2.1万人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約134億円※】 ④地域の防災機能・安全性の向上 ・代替路の確保（災害時の迂回時間の短縮（伊万里市～松浦市間）：約20分短縮） ・現道の通行止め解消便益【約0.08億円※】 ・走行時の安全性向上（急カーブの危険箇所数の解消：28箇所解消） ⑤活力ある地域づくりの支援 ・開発計画の支援 ・観光活性化の支援 | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 唐津市、伊万里市をはじめとする8市4町の首長・議会議長で構成される西九州自動車道建設促進期成会（会長：唐津市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年8月） | | |
| 県知事の意見： 佐賀県知事 早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることを目指しており、このため、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線ネットワークの整備が必要です。今回、再評価される伊万里松浦道路も広域幹線道路ネットワークを形成する道路となっており、引き続き整備を進めていただくため。 | | |

長崎県知事

(事業継続という対応方針(原案)に対し)異存なし。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該事業沿線にある松浦港では、まあじやさば類の水揚げが全国トップクラスを誇り、H20年でそれぞれ全国第2位と、依然高い市場を担っている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約10%であり、そのうち用地進捗率は約17%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

・道路縦横断計画の再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

以上事業の効果、事業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34号 <small>おおむら</small> 大村拡幅 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 起点 : 長崎県大村市杭出津一丁目 <small>おおむらしくいでつ</small> 終点 : 長崎県大村市久原二丁目 <small>おおむらしくばら</small> | 延長 3.7km | |
| 事業概要 国道34号大村拡幅は、大村市内における国道34号の交通渋滞の解消・緩和を図るとともに、快適な市街地を形成する都市の骨格としての役割を持つ道路として、県央地域における拠点都市としての健全な発展に寄与する延長3.7kmの道路である。 | | |
| H2年度都市計画決定 | | H3年度事業化 |
| H9年度用地着手 | | H11年度工事着手 |
| 全体事業費 | 約144億円 | 事業進捗率 : 約81% |
| 計画交通量 : 38,300~47,300台/日 | | 供用済延長 : 2.3km |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) : 1.8 (残事業) : 3.5 | 総費用 (残事業/事業全体) : 20/163億円 (事業費 : 15/149億円) (維持管理費 : 4.5/15億円) |
| | | 総便益 (残事業/事業全体) : 69/293億円 (走行時間短縮便益 : 62/281億円) (走行経費減少便益 : 3.9/10億円) (交通事故減少便益 : 3.1/1.8億円) |
| 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=4.1 (交通量 +10%) B/C=2.4 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=3.2 (事業費 +10%) B/C=3.8 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=3.3 (事業期間+20%) B/C=3.5 (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"> ・ 拡幅による容量拡大に伴う渋滞の緩和 ・ 国立医療センター入口交差点の渋滞解消 (朝ピーク時 : 供用前710m→供用後0m) (夕ピーク時 : 供用前600m→供用後0m) ・ 国道34号の損失時間の削減 (現況52.1万人時間/年→将来13.3万人時間/年) ・ 事業区間における旅行速度の向上 (現況30.0km/h→将来47.5km/h) ・ 事業区間における混雑度の低下 (現況2.23→将来0.80) ・ 所要時間の信頼性向上による便益は【約13億円※】 | | |
| ②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 中央帯有無別死傷事故率の低下 (中央帯なし159.0件/億台キロ→中央帯あり146.0件/億台キロ) ・ 国道34号の交通事故件数の削減 (16件/年→14件/年) | | |
| ③沿道環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 中央帯及び歩道整備による騒音の低減 (昼間70dB→68dB 夜間67dB→65dB) | | |
| ④救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大村市・東彼杵町等から3次医療施設長崎医療センターへの救急搬送の支援 ・ 救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口の拡大 (約3分、約4,100人) ・ 救急医療活動のアクセス向上便益は【約6億円※】 | | |
| ⑤交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎空港への所要時間の短縮・定時性の向上 (約5分短縮) ・ 九州新幹線西九州ルートの新設駅へのアクセス性向上 | | |
| ⑥ゆとりある生活の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道幅員の拡幅による歩きやすさの向上 ・ 歩道幅員の拡幅や無電柱化等により美しい街並みを創出することによる都市の魅力向上 | | |
| ⑦活力ある地域づくりの支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ オフィスアルカディア事業の促進支援 | | |
| ※は供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) | | |

関係する地方公共団体等の意見

大村市の首長をはじめとする議会、トラック協会等で構成される国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会（会長：大村市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成22年6月）

県知事の意見：

（事業継続という対応方針（原案）に対し）異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間内の大村市西本町の交通量は増加傾向にあり、依然として高い混雑状況にある。（H21：琴之浦橋で約45,300台/日、混雑度1.43）

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約81%であり、そのうち用地進捗率は約84%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・琴之浦橋橋台のインテグラルアバット工法の採用によるコスト縮減【約1億円】
- ・土捨場変更に伴う増加【約6億円増】
- ・沿道環境対策に伴う増加【約9億円増】
- ・軟弱地盤対策等に伴う増加【約12億円増】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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：地域高規格道路 島原道路 一般国道57号 森山 ^{もりやま} 拡幅 | 事業区分：一般国道 | 事業主体：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点：起点：長崎県雲仙市愛野町乙字境ノ尾下 終点：長崎県諫早市長野町 | 延長：7.6km | |
| 事業概要：国道57号森山拡幅は、地域高規格道路である島原道路の一部を担う延長7.6kmの道路であり、島原半島地域と県央地域を結ぶことによる地域間の連携強化、観光の支援等に寄与するとともに、国道57号（現道）の交通混雑の解消・緩和及び交通環境の改善を図るものである。 | | |
| S63年度事業化 | | H元年度都市計画決定 |
| H8年度用地着手 | | H11年度工事着手 |
| 全体事業費 | 約509億円 | 事業進捗率：27% |
| 計画交通量 | 12,500～32,000台/日 | 供用済延長：1.6km |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.4 | 総費用 (残事業/事業全体) 299/477億円 〔事業費：289/460億円〕 〔維持管理費：10/17億円〕 |
| | | 総便益 (残事業/事業全体) 422/810億円 〔走行時間短縮便益：364/718億円〕 〔走行経費減少便益：31/62億円〕 〔交通事故減少便益：27/31億円〕 |
| 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=1.3（事業費 +10%） B/C=1.6（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高速ネットワークの構築 ・諫早ICアクセス所要時間短縮（島原市～諫早市間の所要時間短縮：約11分短縮） ②交通結節機能の強化 ・長崎空港への所要時間の短縮（島原市～諫早市間の所要時間短縮：約11分短縮） ③観光支援 ・主要観光地へのアクセスが向上（島原城～長崎空港間の所要時間短縮：約11分短縮） ④地域活性化 ・農業・水産業拠点から諫早ICまでの所要時間短縮 （島原青果市場～諫早IC間の所要時間短縮：約11分短縮） （深江漁港～諫早IC間の所要時間短縮：約11分短縮） ⑤交通渋滞の解消・緩和 ・事業区間における旅行速度の向上（供用前：14.6km/h → 尾崎～長野町交差点間供用：29.9km/h） ・国道57号の損失時間の削減（107.9万人時間/年 → 17.9万人時間/年）（H42推計値） ・所要時間の信頼性向上による便益【約41億円※】 ⑥救急医療活動の支援 ・第三次医療施設への救急搬送の支援 （愛野交差点付近～国立長崎医療センター間の所要時間短縮：約11分短縮） ・多量出血時の死亡率の低下 （愛野交差点付近～国立長崎利用センター間：死亡率13%低減、約93%→約80%） ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約11分短縮、約150,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約58億円※】 | | |
| ※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 諫早市をはじめとする4市で構成される一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会（会長：諫早市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年11月） | | |

県知事の意見：

(事業継続という対応方針(原案)に対し)異存なし。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間周辺の利用交通量は微増または横這い傾向にあり、依然として、2車線区間に2万台/日以上の利用交通量があり、混雑度も高い状況にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約27%であり、そのうち用地進捗率は約48%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・道路構造の変更による増加(交差道路の集約検討による減額を含む)【約201億円増】
- ・用地補償計画の見直し、埋蔵文化財調査等による事業費の増加【約13億円増】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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 地域高規格道路 島原道路 <small>しまばらちゅうおう</small> 一般国道251号 島原中央道路 | 事業 一般国道 区分 | 事業 国土交通省 主体 九州地方整備局 |
| 起終点 起点：長崎県島原市秩父が浦町 <small>しまばら しちちぶ うらまち</small> 終点：長崎県島原市下折橋町 <small>しまばら し しもおりはしまち</small> | 延長 | 4.5 km |
| 事業概要 国道251号島原中央道路は、地域高規格道路である島原道路の一部を担う延長4.5kmの道路であり、災害緊急時における代替路線としての機能を有し、また、島原市中心部の交通混雑緩和の役割や地域間連携の強化、観光支援等、地域振興に寄与するものである。 | | |
| H9年度都市計画決定 | | H13年度事業化 |
| H15年度用地着手 | | H18年度工事着手 |
| 全体事業費 | 約251億円 | 事業進捗率 60% |
| 計画交通量 | 5,500～14,700台/日 | |
| 費用対効果分析結果 | B/C： (事業全体) 1.5 (残事業) 8.2 | 総費用：(残事業)/(事業全体) 48/253億円 (事業費：47/253億円) (維持管理費：0.6/0.6億円) |
| | | 総便益：(残事業)/(事業全体) 388/388億円 (走行時間短縮便益：298/298億円) (走行経費減少便益：61/61億円) (交通事故減少便益：29/29億円) |
| 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 交通量変動：B/C=9.0(交通量+10%) B/C=7.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=7.4(事業費+10%) B/C=9.1(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=7.7(事業期間+20%) B/C=8.4(事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 交通混雑の緩和 ・国道251号の損失時間の削減(28.5万人時間/年 1.1万人時間/年) ・国道251号の旅行速度の向上(19.4km/h 35.2km/h) ・国道251号の混雑度の低下(1.82 0.99) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約13億円】 交通安全性の向上 ・国道251号の死傷事故件数の減少(36件/年 17件/年) 地域間交流・連携の促進 ・主要地域間の所要時間が短縮(旧深江町から旧有明町までの所要時間の短縮：約4分短縮) (雲仙市から南島原市までの所要時間の短縮：約4分短縮) 観光行動の支援 ・主要観光地へのアクセス所要時間の短縮(雲仙災害記念館～諫早IC：約4分短縮) 農産品輸送の支援 ・いちご・ばれいしょなど主要農産物の販路拡大 ・諫早ICまでの所要時間の短縮(JA営農センター～諫早IC：約4分短縮) 緊急医療活動の支援 ・第二次医療施設へのアクセス時間の短縮(旧有明町～第二次医療施設：約1分短縮、約3,700人) ・第二次医療施設へのアクセス時間の短縮(旧島原市北部～第二次医療施設：約1分短縮、約4,900人) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約8億円】 代替路の確保 ・事故発生時の島原中央道路による迂回走行時間の短縮(約33分短縮) | | |
| は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 島原市をはじめとする市長、市議会及び島原温泉観光協会等で構成される地域高規格道路「島原道路」島原市工区建設促進期成会(会長：島原市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成22年11月) | | |

県知事の意見：

（事業継続という対応方針（原案）に対し）異存なし。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

島原市内の国道251号では、依然として交通量が多く、混雑度が1.82と高い状況にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約60%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き関係機関と調整を図りながら暫定2車線供用に向け整備を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【79億円】
- ・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策等により、着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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3号 <small>くまもときた</small> 熊本北バイパス | 事業区分 ： 一般国道 | 事業主体 ： 国土交通省 九州地方整備局 | | | |
| 起終点 ： 自：熊本県熊本市四方寄町 至：熊本県熊本市新南部4丁目 | 延長 ： 7.6km | | | | |
| 事業概要 ： 国道3号熊本北バイパスは、熊本市及び周辺地域の交通渋滞の緩和及び主要幹線道路としての交流・連携機能の確保に寄与する延長7.6kmの道路である。また、既に供用中の国道57号熊本東バイパス及び現在整備中の熊本西環状道路と一体となって、熊本都市圏の環状道路を形成するものである。 | | | | | |
| S48年度事業化 | | S49年度都市計画決定 | | | |
| S51年度用地着手 | | S60年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 ： 約749億円 | 事業進捗率 ： 92% | 供用済延長 ： 5.8km | | | |
| 計画交通量 ： 22,000～48,900台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C： (事業全体) 4.5 (残事業) 9.3 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用： (残事業)/(事業全体) 46/1,134億円 (事業費：43/1,094億円) (維持管理費：3.6/40億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益： (残事業)/(事業全体) 433/5,120億円 (走行時間短縮便益：394/4,541億円) (走行経費減少便益：27/410億円) (交通事故減少便益：12/170億円) </td> </tr> </table> | B/C ： (事業全体) 4.5 (残事業) 9.3 | 総費用 ： (残事業)/(事業全体) 46/1,134億円 (事業費：43/1,094億円) (維持管理費：3.6/40億円) | 総便益 ： (残事業)/(事業全体) 433/5,120億円 (走行時間短縮便益：394/4,541億円) (走行経費減少便益：27/410億円) (交通事故減少便益：12/170億円) | 基準年 ： 平成22年 |
| B/C ： (事業全体) 4.5 (残事業) 9.3 | 総費用 ： (残事業)/(事業全体) 46/1,134億円 (事業費：43/1,094億円) (維持管理費：3.6/40億円) | 総便益 ： (残事業)/(事業全体) 433/5,120億円 (走行時間短縮便益：394/4,541億円) (走行経費減少便益：27/410億円) (交通事故減少便益：12/170億円) | | | |
| 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=10.5 (交通量 +10%) B/C= 8.7 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C= 8.6 (事業費 +10%) B/C=10.3 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C= 9.3 (事業期間+20%) B/C= 9.4 (事業期間-20%) | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| ①交通混雑の緩和 ・熊本北バイパスへの交通転換による国道3号の交通混雑の緩和 ・浄行寺交差点の渋滞が緩和（供用前2,600m ⇒ 供用後1,350m） ・国道3号、国道387号の損失時間が削減 （現況：190.1万人時間/年 ⇒ 133.1万人時間/年）H42推計値 ・国道3号の旅行速度が向上（現況：17.2km/h ⇒ 20.3km/h）H42推計値 ・混雑度が低下（現況：1.9 ⇒ 1.5）H42推計値 ・所要時間の信頼性の向上による便益【約216億円※】 | | | | | |
| ②交通安全性の向上 ・死傷事故率が低下（現況：199件/億台キロ ⇒ 171件/億台キロ）H42推計値 ・国道3号の死傷交通事故件数が減少（現況：225件/年 ⇒ 195件/年）H42推計値 ・周辺の生活道路から通過交通が減少し、歩行者・自転車の安全性が向上 | | | | | |
| ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約12分、約95,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約315億円※】 | | | | | |
| ④地域間交流・連携の推進 ・流入交通の適正な分散化により、アクセス円滑化に寄与 ・熊本市四方寄町から熊本県庁までの所要時間が短縮（約12分） | | | | | |
| ⑤観光行動の支援 ・市街地部の混雑緩和により、自家用車や公共交通による観光行動の円滑化を支援 | | | | | |
| ※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ： 熊本市をはじめとする3市4町及び商工会・経済団体等で構成される地域高規格熊本環状道路建設促進期成会（会長：熊本市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年10月） | | | | | |
| 県知事の意見 ： 一般国道3号熊本北バイパスは、熊本環状道路を形成し、地域間交流や連携を促進する重要な道路です。また、熊本都市圏の渋滞対策として大きな役割を果たす道路であり、「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」にも、骨格幹線道路網の整備として位置付けています。以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はなく、残区間における暫定2車線の早期供用をお願いいたします。 | | | | | |

併せて、この区間の4車線化につきましても、できる限り早期に整備を完了し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
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
沿線地域(熊本市・合志市・菊陽町)の人口は増加傾向にあり、熊本市と隣接市町間との通勤・通学者数も増加傾向にある。また、当該事業に並行する国道3号の交通量は、当該事業の部分供用に伴い、順次、バイパスに転換しているものの、依然として国道3号(現道)は混雑している状況にある。
熊本市においては、平成24年度に『政令指定都市』への移行が予定されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約92%であり、そのうち、用地進捗率は約97%に達している。

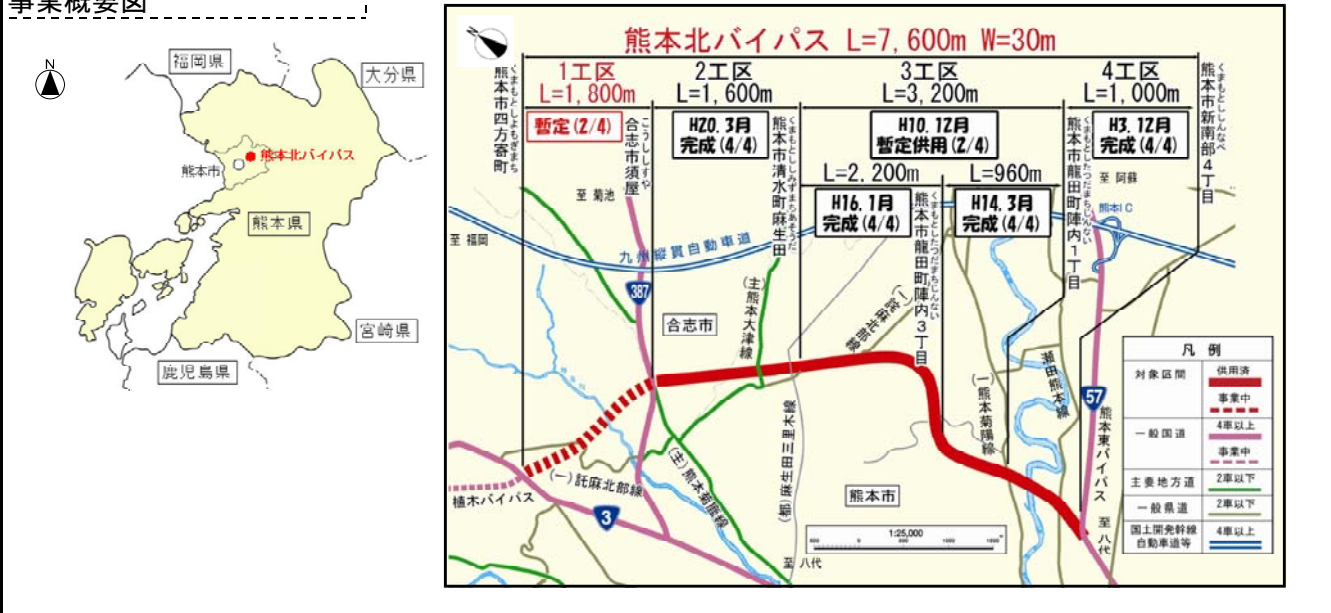
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き、残区間(L=1.8km)の暫定供用に向けて、用地買収及び工事等の推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等
当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約55億円】

対応方針 : 事業継続

対応方針決定の理由
以上事業の効果、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：南九州西回り自動車道 一般国道3号 芦北出水道路 | 事業区分：一般国道 | 事業主体：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点：起点：熊本県葦北郡芦北町花岡 終点：鹿児島県出水市下知識 | 延長：29.6km | |
| 事業概要：国道3号芦北出水道路は、南九州西回り自動車道の一部を担う延長29.6kmの道路であり、新たな高規格幹線道路ネットワークの一部を形成し、広域交通及び地域間交通の需要に対処し、高速定時性の確保とともに、産業・文化・経済等の発展に寄与するものである。 | | |
| H5年度事業化 H11年度用地着手 H17, 18年度都市計画決定 H20年度工事着手 | | |
| 全体事業費：約950億円 事業進捗率：19% 供用済延長：— km | | |
| 計画交通量：13,500～19,500台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C：(事業全体) 1.7 (残事業) 2.4 | 総費用：(残事業)/事業全体 614/852億円 (事業費：549/787億円) (維持管理費：64/64億円) |
| | | 総便益：(残事業)/事業全体 1,445/1,445億円 (走行時間短縮便益1011/1011億円) (走行経費減少便益：288/288億円) (交通事故減少便益：145/145億円) |
| 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=1.7 (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=2.5 (事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 | | |
| ① 地域間交流・連携の支援 ・主要地域間の所要時間が短縮（芦北町～水俣市間：約8分短縮） ② 災害に強いネットワークの構築 ・緊急搬送ネットワークの確保（国道3号の全面通行規制に伴う迂回損失時間：約100分） ③ 物流効率化の支援 ・水俣市～八代港（重要港湾）間の所要時間が短縮（約14分短縮） ・芦北町の「デコポン」、天草市の「青魚の削り節」など、本州方面への農林水産品の物流を支援 ④ 救急医療活動の支援 ・救急医療施設へのアクセス性向上 ・救急医療活動のアクセス時間短縮とアクセスが向上する人口（約8分短縮、約1.7万人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約23億円※】 ⑤ 交通渋滞の緩和 ・国道3号の交通混雑が緩和 ・国道3号の損失時間の削減（32.0万人時間/年⇒約2.6万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約9.4億円※】 ⑥ 交通安全性の向上 ・国道3号の死傷事故件数が減少（約115件/年⇒供用後：約39件） | | |
| ※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 水俣市をはじめとする2市2町で構成される南九州西回り自動車熊本県建設促進期成会（会長：水俣市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年11月） 出水市をはじめとする9市4町で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年8月） | | |
| 県知事の意見： 熊本県知事 一般国道3号芦北出水道路は、県内の広域高速ネットワークを形成する高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を担い、南九州西岸地域の経済の活性化を図る重要な道路です。また、水俣病により疲弊した水俣・芦北地域の振興策としても重要な道路であり、「水俣・芦北地域振興計画」のなかでも「南 | | |

九州西回り自動車道」の整備促進を掲げています。以上のことから、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はなく、暫定2車線の早期供用に向けて整備促進をお願いします。

鹿児島県知事

当該道路は、南九州西部地域の経済の活性化や高速定時性の確保に大きく寄与するものであることから、引き続き事業の「継続」をお願いするとともに、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域唯一の幹線道路である国道3号の交通量は年々増加傾向にあり、依然として交通混雑が著しい区間が存在する。沿線地域における地域間通勤流動は増加しており、自動車保有台数は増加後、現在、横ばい状態にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約19%であり、そのうち用地進捗率は約26%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約478億円減】
- ・函渠形式の見直し【約1億円減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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：地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道57号 熊本宇土道路 | 事業：一般国道 区分： | 事業：国土交通省 主体：九州地方整備局 | | |
| 起終点：自：熊本県熊本市海路口町 至：熊本県宇土市城塚町 | 延長：3.8km | | | |
| 事業概要：国道57号熊本宇土道路は、地域高規格道路である熊本天草幹線道路の一部を担う延長3.8kmの道路であり、熊本市及び宇土市周辺地域の交通渋滞の緩和及び主要幹線道路としての交流・連携機能の確保に寄与するものである。 | | | | |
| H9年度事業化 | | H13年度用地買収着手 | | |
| H18年度工事着手 | | | | |
| 全体事業費 | 約338億円 | 事業進捗率 | | |
| | | 23% | | |
| 計画交通量 | 10,400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) | (残事業)/ (事業全体) | (残事業)/ (事業全体) | 平成22年 |
| | 1.7 | 197/301億円 | 518/518億円 | |
| | (残事業) | (事業費：190/294億円 維持管理費：6.9/6.9億円) | (走行時間短縮便益：412/412億円 走行経費減少便益：74/74億円 交通事故減少便益：32/32億円) | |
| | 2.6 | | | |
| 感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.1（交通量 +10%） B/C=2.4（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=2.4（事業期間+20%） B/C=2.8（事業期間-20%） | | | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・熊本宇土道路への交通転換による国道57号の交通混雑の緩和 ・国道57号の混雑度の低下（現況：1.28⇒0.90）H42推計値 ・国道57号の損失時間の削減（現況：39.1万人時間/年⇒12.9万人時間/年）H42推計値 ・国道57号の旅行速度の向上（現況：37.7km/h⇒46.5km/h）H42推計値 ・所要時間の信頼性の向上による便益【約21億円※】 ②交通安全性の向上 ・死傷事故率の低下（現況：85.5件/億台キロ⇒64.1件/億台キロ）H42推計値 ・死傷事故件数の減少（現況：213件/年⇒159件/年）H42推計値 ③物流効率化の支援 ・時間短縮による水産品、農産品の鮮度向上や市場拡大 ・天草漁業協同組合から熊本地方卸売市場までの所要時間が短縮（熊本宇土道路が整備された場合：約7分）（熊本天草幹線道路が整備された場合：約50分） ④観光による地域活性化 ・休日に増大する観光交通の円滑化（平日と比較した休日交通量の増加割合：約1.23倍 H17道路交通センサス値） ・宇土地域の観光客数（H21/H17：約1.1倍） ・休日の交通円滑化の便益【約17億円※】 ⑤救急医療活動の支援 第三次医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約2分，約34,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約7.6億円※】 | | | | |
| ※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 熊本市をはじめとする3市1町で構成される熊本・天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）等により早期整備の要望を受けているされている。（平成22年7月） | | | | |
| 県知事の意見： 一般国道57号熊本宇土道路は、県内の広域高速ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏及び阿蘇くまもと空港と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現に向け必要な道路です。また、物流の効率化や地域の活性化を促進する重要な道路であり、「熊本 | | | | |

都市圏都市交通アクションプログラム」にも骨格幹線道路網として位置づけています。

以上のことから、「対応方針(原案)」案の「継続」について異論はありません。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域(熊本市・宇土市・宇城市)の自動車保有台数は増加傾向にある。また、当該事業に並行する国道3号および国道57号は依然として混雑している状況にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約23%であり、そのうち用地進捗率は約84%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き用地買収及び工事等の推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約66億円】
- ・軟弱地盤対策・橋梁検討委員会を設置し最適な施工方法を検討し、着実なコスト縮減に取り組む

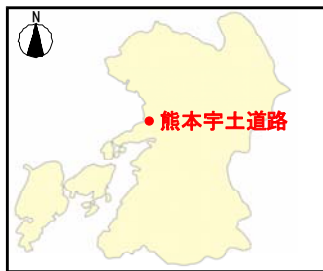
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議等を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

※ 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 東九州自動車道 <small>さいき かまえ</small> 佐伯～蒲江 | 事業区分 高速自動車 国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 起点：大分県佐伯市大字上岡 <small>さいきし おおあさかみおか</small> 終点：大分県佐伯市蒲江大字森崎浦 <small>おおいたけんさいきしかまえ おおあざもりさきうら</small> | 延長 20.4km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。 本道路は、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展等を支援し、また、国道10号及び国道388号の災害時における代替路線としての機能を有する延長20.4kmの道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H10年度事業化 H一年度都市計画決定 H18年度用地着手 H18年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 約763億円 事業進捗率 24% 供用済延長 ー km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 8,300台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">平成22年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td style="text-align: center;">478/731億円</td> <td style="text-align: center;">1,018/1,018億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(事業費) 429/681億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益) 862/862億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.1</td> <td style="text-align: center;">維持管理費 49/49億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益) 82/82億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益) 73/73億円</td> <td></td> </tr> </table> | B/C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | (事業全体) | (残事業)/(事業全体) | (残事業)/(事業全体) | 平成22年 | 1.4 | 478/731億円 | 1,018/1,018億円 | | (残事業) | (事業費) 429/681億円 | (走行時間短縮便益) 862/862億円 | | 2.1 | 維持管理費 49/49億円 | (走行経費減少便益) 82/82億円 | | | | (交通事故減少便益) 73/73億円 | | |
| B/C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | (残事業)/(事業全体) | (残事業)/(事業全体) | 平成22年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.4 | 478/731億円 | 1,018/1,018億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | (事業費) 429/681億円 | (走行時間短縮便益) 862/862億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | 維持管理費 49/49億円 | (走行経費減少便益) 82/82億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | (交通事故減少便益) 73/73億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 交通量変動 : B/C=2.5 (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=2.3 (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物流の効率化を支援 ・佐伯IC～JAおおいた蒲江配送センターへのアクセスが向上（約31分短縮） ②災害に強いネットワークの構築 ・波当津～佐伯市間の迂回アクセスが向上（約53分短縮） ・迂回解消便益【約2億円※】 ③救急医療活動の支援 ・旧蒲江町から二次救急医療施設（佐伯市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約17分短縮，約4,200人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約13億円※】 ④観光地へのアクセスを支援 ・大分市～大分県マリンカルチャーセンターへのアクセスが向上（約10分短縮） ⑤安全性の向上 ・佐伯～北川間の整備により、国道10号及び国道388号の死傷事故件数が減少 (85件/年→43件/年：H42推計値) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 大分県をはじめとする4県1市から構成される東九州自動車道建設促進協議会（会長：大分県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年10月） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 県知事の意見 （事業継続という対応方針（原案）に対し）異存はありません。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

佐伯市、延岡市の1世帯あたりの自動車保有台数は、全国平均を大きく上回っており、自動車交通への依存は、依然として高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約24%であり、そのうち用地進捗率は約88%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル工の地山分類の変更及び法面対策工の追加による増加【約3億円増】
- ・建設発生土の有効利用等による縮減【約3億円】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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 東九州自動車道 <small>かまえ きたがわ</small> 蒲江～北川 | 事業 高速自動車 区分 国道 | 事業 国土交通省 主体 九州地方整備局 | | | | | | | | | | |
| 起終点 起点： <small>おおいたけんさいきしかまえおおあざもりさきうら</small> 大分県佐伯市蒲江大字森崎浦 終点： <small>みやざきけんのべおかしきたがわまち</small> 宮崎県延岡市北川町 | 延長 26.2km | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。 本道路は、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展等を支援し、また、国道10号及び国道388号の災害時における代替路線としての機能を有する延長26.2kmの道路である。 | | | | | | | | | | | | |
| H15年度事業化 H一年度都市計画決定 H17年度用地着手 H18年度工事着手 | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 約938億円 事業進捗率 45% 供用済延長 - km | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 5,800～10,500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;">4.0</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) 1.6 | (残事業) | 4.0 | <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) 399/977億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">334/911億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">66/ 66億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 399/977億円 | (事業費) | 334/911億円 | (維持管理費) | 66/ 66億円 |
| B/C | (事業全体) 1.6 | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 4.0 | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/(事業全体) 399/977億円 | | | | | | | | | | | |
| (事業費) | 334/911億円 | | | | | | | | | | | |
| (維持管理費) | 66/ 66億円 | | | | | | | | | | | |
| | | <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) 1,600/1,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,407/1,407億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">114/ 114億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">79/ 79億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 1,600/1,600億円 | (走行時間短縮便益) | 1,407/1,407億円 | (走行経費減少便益) | 114/ 114億円 | (交通事故減少便益) | 79/ 79億円 | | |
| 総便益 | (残事業)/(事業全体) 1,600/1,600億円 | | | | | | | | | | | |
| (走行時間短縮便益) | 1,407/1,407億円 | | | | | | | | | | | |
| (走行経費減少便益) | 114/ 114億円 | | | | | | | | | | | |
| (交通事故減少便益) | 79/ 79億円 | | | | | | | | | | | |
| 基準年 平成22年 | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 交通量変動 : B/C=4.1 (交通量 +10%) B/C=3.9 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=3.7 (事業費 +10%) B/C=4.4 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=3.8 (事業期間+20%) B/C=4.2 (事業期間-20%) | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 ①物流の効率化を支援 ・佐伯～北川間の整備により、大分米良IC～北浦漁業協同組合へのアクセスが向上（約61分短縮） ②災害に強いネットワークの構築 ・旧北浦町～延岡市間の迂回アクセスが向上（約32分短縮） ・迂回解消便益【約2億円※】 ③救急医療活動の支援 ・旧北浦町から三次救急医療施設（延岡市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約12分短縮，約5,500人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約28億円※】 ④観光地へのアクセスを支援 ・延岡市～大分県マリンカルチャーセンターへのアクセスが向上（約33分短縮） ⑤安全性の向上 ・佐伯～北川間の整備により、国道10号及び国道388号の死傷事故件数が減少 (85件/年→43件/年：H42推計値) | | | | | | | | | | | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 大分県をはじめとする4県1市から構成される東九州自動車道建設促進協議会（会長：大分県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年10月） 県知事の意見： 大分県知事 （事業継続という対応方針（原案）に対し）異存はありません。 宮崎県知事 引き続き事業の継続をお願いするとともに、蒲江～北浦間については、平成24年度、北浦～北川間については、県が目標としている平成26年度の供用に向け、所要の予算を確保されたい。 | | | | | | | | | | | | |

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

佐伯市、延岡市の1世帯あたりの自動車保有台数は、全国平均を大きく上回っており、自動車交通への依存は、依然として高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約45%であり、そのうち用地進捗率は約98%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削土の受け入れ地の見直しによる運搬コストの縮減。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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10号 <small>ふるこう</small> 古国府拡幅 | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 ：起点：大分県大分市顕徳町三丁目 終点：大分県大分市元町 | | 延長 ：0.6km |
| 事業概要 ：国道10号古国府拡幅は、「JR日豊本線等大分駅付近連続立体交差事業」と併せて国道10号の拡幅を行い、顕徳町三丁目交差点付近の交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通安全の向上等を図る延長0.6kmの事業である。 | | |
| H10年度事業化 | S47年度都市計画決定 | H11年度用地着手 |
| H15年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 約97億円 | 事業進捗率 |
| 計画交通量 | 36,500～36,600台/日 | |
| 費用対効果分析結果 | B / C (事業全体) : 1.5 (残事業) : 17.1 | 総費用 (残事業)/(事業全体) : 10/112億円 (事業費 : 8.1/110億円) (維持管理費 : 2.0/2.0億円) |
| | | 総便益 (残事業)/(事業全体) : 173/173億円 (走行時間短縮便益 : 156/156億円) (走行経費減少便益 : 12/ 12億円) (交通事故減少便益 : 5.4/5.4億円) |
| | | 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 交通量変動：B/C= 17.6 (交通量 +10%) B/C= 16.6 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C= 15.9 (事業費 +10%) B/C= 18.6 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C= 16.8 (事業期間+20%) B/C= 17.1 (事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 交通混雑の緩和 ・拡幅による容量拡大に伴う渋滞の緩和 ・国道10号の損失時間の削減（現況1.6万人時間/年 将来0.0万人時間/年） ・混雑度の低下（現況2.12 将来0.76） ・事業区間における旅行速度の向上（18.8km/h 34.5km/h） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約6億円】 ・大道陸橋撤去時の一時的な4車線供用（暫定）に伴う交通混雑の緩和 ・大道陸橋撤去から仮踏切設置期間（8ヶ月間）の便益【約4億円】 沿道環境の改善 ・平面化、中央帯・自歩道整備による沿線地域の騒音レベルの低減（昼間：現況71dB 将来68dB、夜間：現況66dB 将来63dB） 交通安全の向上 ・死傷事故率の低下（現況125.1件/億台和 将来78.0件/億台和） ・供用区間（国道10号）の交通事故件数の削減（現況7.3件/年 将来6.2件/年） ・自転車歩行者道の設置による歩きやすさと自転車走行性の向上 都市開発の支援 ・歴史公園（計画中）への利便性確保により新たな観光拠点形成を支援 は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 大分市長をはじめとする市議会、各経済団体等で構成される大分駅高架・駅周辺総合整備促進協議会（会長：大分市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成21年10月） | | |
| 県知事の意見 ： （事業継続という対応方針（原案）に対し）異存はありません。 | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。 | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間を含む大分市元町の交通量は、依然、2車線の交通容量を大きく超過する高い混雑状況で推移して状況である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約88%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減を図る

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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 ：地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 三光本耶馬溪道路 | 事業区分 ：一般国道 | 事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 | | | | |
| 起終点 ：起点：大分県中津市三光西 萩 終点：大分県中津市本耶馬溪町 落合 | 延長 ：12.8km | | | | | |
| 事業概要 ：国道212号三光本耶馬溪道路は、地域高規格道路である中津日田道路の一部を担う延長12.8kmの道路であり、地域産業（自動車関連産業や観光産業）を支援するとともに、沿線地域の生活を支え、安全・安心の向上に寄与するものである。 | | | | | | |
| H19年度事業化 | | H - 年度都市計画決定 | | | | |
| H22年度用地着手 | | H - 年度工事着手 | | | | |
| 全体事業費 ：約426億円 | 事業進捗率 ：3% | 供用済延長 ：- km | | | | |
| 計画交通量 ：11,400～13,200台/日 | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B / C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用：(残事業)/(事業全体) 289/312億円 (事業費：280/303億円) (維持管理費：8.9/8.9億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益：(残事業)/(事業全体) 404/404億円 (走行時間短縮便益：288/288億円) (走行経費減少便益：71/71億円) (交通事故減少便益：45/45億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年： 平成22年 </td> </tr> </table> | B / C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4 | 総費用 ：(残事業)/(事業全体) 289/312億円 (事業費：280/303億円) (維持管理費：8.9/8.9億円) | 総便益 ：(残事業)/(事業全体) 404/404億円 (走行時間短縮便益：288/288億円) (走行経費減少便益：71/71億円) (交通事故減少便益：45/45億円) | 基準年 ： 平成22年 | |
| B / C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4 | 総費用 ：(残事業)/(事業全体) 289/312億円 (事業費：280/303億円) (維持管理費：8.9/8.9億円) | 総便益 ：(残事業)/(事業全体) 404/404億円 (走行時間短縮便益：288/288億円) (走行経費減少便益：71/71億円) (交通事故減少便益：45/45億円) | 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= 1.6 (交通量 +10%) B/C= 1.2 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C= 1.3 (事業費 +10%) B/C= 1.5 (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 <ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車関連産業の活性化 ・信頼性の向上による自動車部品輸送の運行計画時間の短縮 (中津日田道路が全線整備された場合：所要時間約9分短縮、余裕時間約3分短縮) ・港湾物流の促進(中津港～日田IC間の所要時間短縮：約2分短縮) ・農畜産品の市場拡大 広域観光の振興支援 <ul style="list-style-type: none"> ・紅葉時の休日の交通混雑緩和に伴う交通円滑化の便益【約4億円】 ・耶馬溪・本耶馬溪地域(観光客数約190万人/年)と北九州、別府、阿蘇くじゅう地域との広域観光を支援 地域医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口(約12分、約0.6万人) ・救急医療活動のアクセス向上による便益【約12億円】 災害に強い道路ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・災害による現道の通行規制(全面通行止め2回、交互通行規制3回)を回避する代替路の確保 交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率の低下(38.1件/億台和 13.4件/億台和) ・国道212号及び国道500号の交通事故件数の削減(29件/年 3件/年) は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ：中津市、日田市、宇佐市の3市の首長・議会議長で構成される中津日田間地域高規格道路促進期成会(会長：中津市長)等より早期整備の要望を受けている。(平成22年8月) | | | | | | |
| 県知事の意見 ：(事業継続という対応方針(原案)に対し)異存はありません。 | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 ：審議の結果、事業継続。 | | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

中津市の製造品出荷額は、大手自動車生産メーカーの操業開始に伴い右肩上がりで大きく伸びており、事業採択時以降も約11%増加している。

また、既に中津日田道路の一部区間である中津道路、中津港線が供用（H21.3.20）しており、隣接する関連事業の東九州自動車道、中津三光道路、本耶馬溪耶馬溪道路等の整備も着実に進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約3%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

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き調査設計の実施と用地買収着手に向け、事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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10号 <small>かどがわひゅうが</small> 門川日向拡幅 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 起点：宮崎県東臼杵郡門川町大字加草 <small>ひがしうすきくんだがわちようおおあざかくさ</small> 終点：宮崎県日向市大字平岩 <small>ひゅうがしおおあざひらいわ</small> | | 延長 12.8km |
| 事業概要 国道10号門川日向拡幅は、交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通事故の低減及び高速ICへのアクセス向上を図り、沿道地域の発展に寄与する延長12.8kmの現道拡幅事業である。 | | |
| S45年度事業化 | H8年度都市計画決定 (H20年度変更) (財光寺地区) | H12年度用地着手 (財光寺地区) |
| H14年度工事着手 (財光寺地区) | | |
| 全体事業費 | 約314億円 | 事業進捗率 : 75% |
| 計画交通量 | | 供用済延長 : 10.5km |
| 14,100 ~ 35,400台 / 日 | | |
| 費用対効果 分析結果 | B / C : (事業全体) 4.2 (残事業) 1.7 | 総費用 : (残事業)/(事業全体) 49/651億円 (事業費 : 44/556億円) (維持管理費 : 5.2/94億円) |
| 総便益 : (残事業)/(事業全体) 83/2,737億円 (走行時間短縮便益 : 75/2,473億円) (走行経費減少便益 : 5.6/169億円) (交通事故減少便益 : 2.5/95億円) | | 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=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=1.5(事業期間+20%) B/C=1.9(事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 交通混雑の緩和 ・国道10号の損失時間の削減 (70万人時間/年 14万人時間/年) ・国道10号の混雑度が低下 (1.40 0.99) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約161億円】 ・新生町交差点の渋滞が解消 (供用前790m 供用後0m) 交通安全性の向上 ・財光寺地区の交通事故件数の削減 (60件/年 36件/年) 沿道環境の改善 ・財光寺地区の騒音値の低減 (昼間71dB 67dB 夜間68dB 64dB) 物流効率化の支援 ・東九州自動車道へのアクセス向上 (約2分短縮) ・細島港へのアクセス向上 (約2分短縮) 中心市街地活性化の支援 ・中心市街地へのアクセス向上 (約2分短縮) 救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口 (約2分短縮、約25,600人) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約206億円】 は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 延岡市をはじめとする2市1町の首長、議会議長で構成される国道10号整備促進期成会(会長：延岡市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成21年5月) | | |
| 県知事の意見 : (事業継続という対応方針(原案)に対し)引き続き、事業の継続をお願いしたい。 | | |
| 事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。 | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

門川日向拡幅の部分供用（4車拡幅）により混雑緩和効果が得られているものの、残っている2車線区間では混雑度が1.40と高く、依然として交通混雑が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約75%であり、そのうち用地進捗率は約71%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、残区間の用地調査及び用地買収等を図る。

施設の構造や工法の変更等

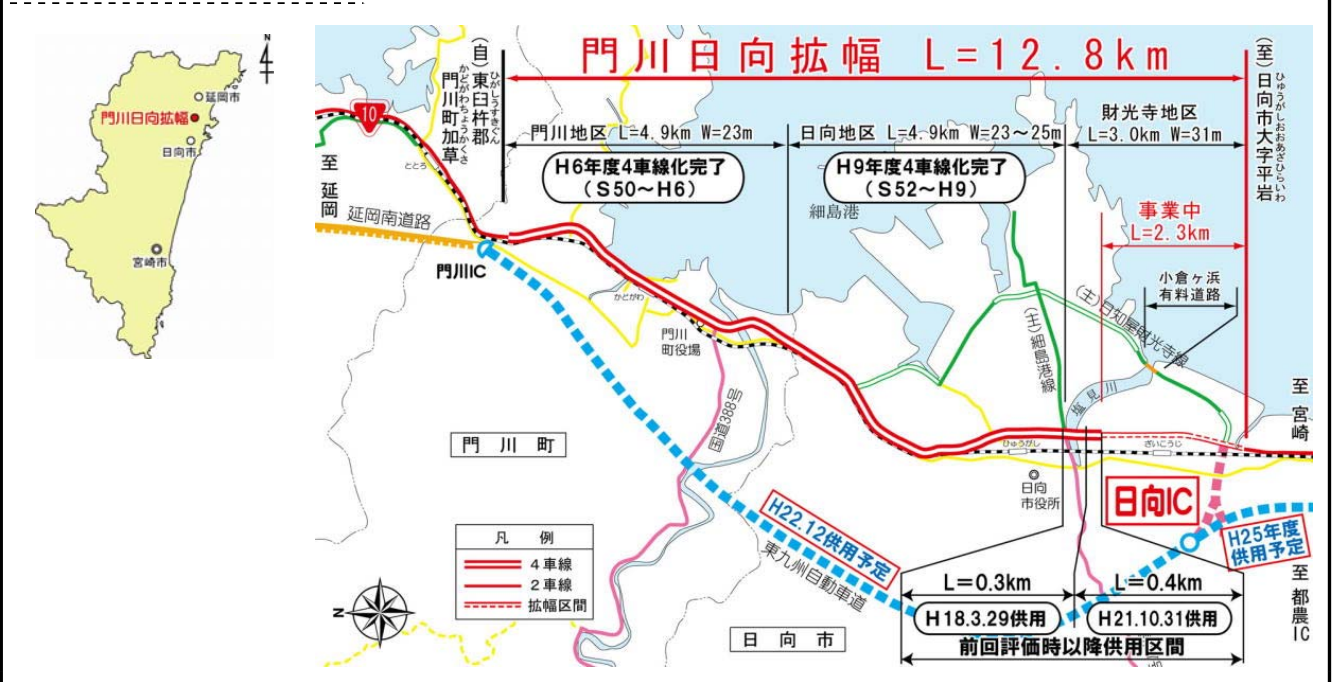
- ・小倉ヶ浜交差点の構造変更（立体 平面交差）により【約8億円】
- ・塩見大橋の耐震補強、地質条件による工法変更による増加【約8億円増】
- ・赤岩新橋の地質条件変更等による増加【約4億円増】
- ・沿道環境対策による増加【約3億円増】
- ・用地補償計画の見直しに伴う増加【約7億円増】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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218号 <small>きたかたのべおかどうろ</small> 北方延岡道路 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 | |
| 起終点 起点：宮崎県延岡市北方町蔵田 <small>のべおかしきたかたまちくらた</small> 終点：宮崎県延岡市天下町 <small>のべおかしあもりまち</small> | 延長 13.1km | | |
| 事業概要 国道218号北方延岡道路は、国道218号（現道）被災時の熊本方面への代替ルートとなるとともに、東九州自動車道や九州横断道延岡線と一体となった広域交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興の支援に寄与する延長13.1kmの道路である。 | | | |
| H8年度事業化 | H6年度都市計画決定 (H14、17年度変更) | H11年度用地着手 | H13年度工事着手 |
| 全体事業費 約362億円 | | 事業進捗率 70% | 供用済延長 8.5km |
| 計画交通量 9,300～15,400台/日 | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.8 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 89/385億円 (事業費：87/379億円 維持管理費：1.8/6.0億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 341/607億円 (走行時間短縮便益：281/414億円 走行経費減少便益：44/118億円 交通事故減少便益：15/75億円) |
| 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=4.1(交通量+10%) B/C=3.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.7(事業期間+20%) B/C=4.0(事業期間-20%) | | | |
| 事業の効果等 ①災害に強いネットワークの構築 ・災害時の代替ルートの確保 ・H17.9の台風時には冠水により約22日間の全面通行止めが発生 ・災害時における通行止め解消便益【約2億円※】 ②救急医療活動の支援 ・救急医療施設へのアクセス性向上 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約12分短縮、約8,100人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約41億円※】 ③走行環境の改善 ・並行する国道218号の死傷事故率の低下（64.7件/億台年⇒25.5件/億台年） ・並行する国道218号の交通事故件数の削減（66件/年⇒26件/年） ④地域開発の支援 ・企業立地の増加 延岡JCT・ICに隣接する工業団地クレアパークの立地状況（H12:1件⇒H21:6件【完売】） ⑤地域産業の振興支援 ・輸送支援による販路拡大、産業経済活動圏の拡大 ・九州の大消費地である福岡市への所要時間短縮（約250分⇒約156分） ⑥広域観光の振興支援 ・県内有数の観光地である高千穂町へのアクセス向上（約13分短縮） | | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 宮崎県・熊本県知事をはじめとする各関係県、市町の首長等で構成される九州横断自動車道延岡線建設促進協議会（会長：宮崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成21年11月） | | | |
| 県知事の意見 引き続き事業の継続をお願いするとともに、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。 | | | |

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
自動車保有台数は増加傾向にあり、依然として自動車交通への依存が高い状況である。
北方IC～延岡JCT・IC（2，3工区）の暫定供用により、国道218号の代替ルートが確保されたものの、北方町総合支所周辺など依然災害等により通行止めの恐れのある区間が残っている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約70%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達している。

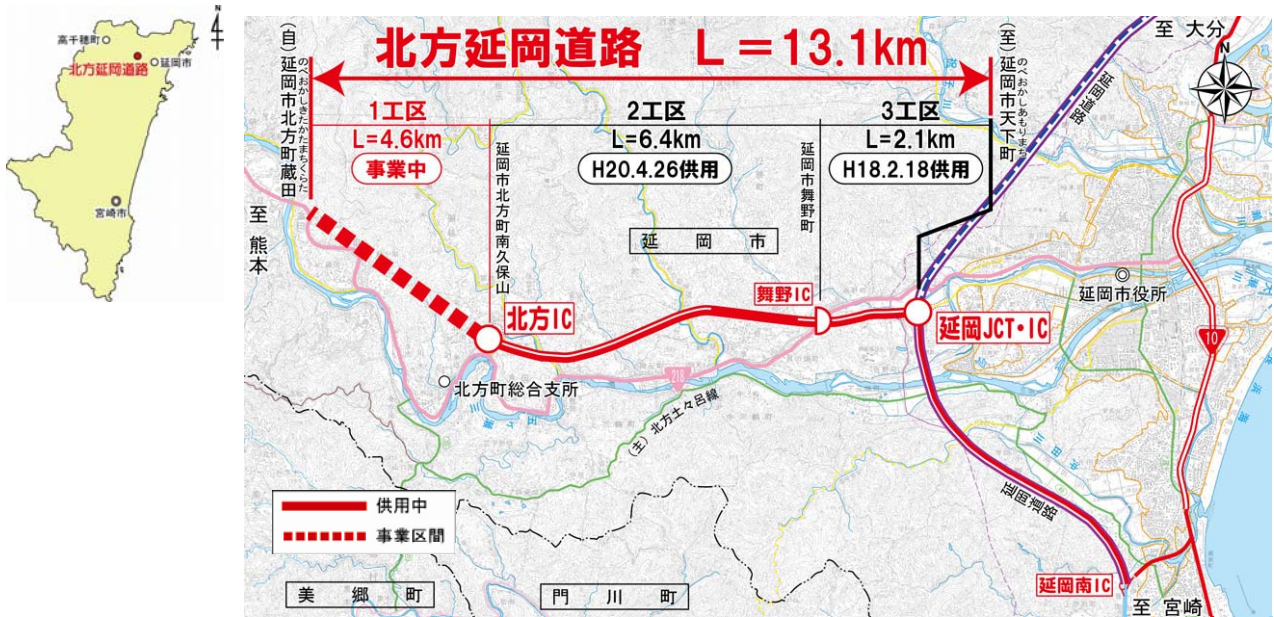
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
地元や関係機関との協力体制のもと、未供用区間の北方町蔵田～北方IC間（L=4.6km）の早期供用を目指し事業を推進していく。

- 施設の構造や工法の変更等
- ・ 1工区のルート変更に伴う増加【約45億円増】
 - ・ 橋梁構造から盛土構造への見直しに伴う減【約2億円】
 - ・ 2，3工区を当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約86億円】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上事業の効果、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：南九州西回り自動車道 一般国道3号 出水阿久根道路 | 事業区分：一般国道 | 事業主体：国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点：起点：鹿児島県出水市下知識 終点：鹿児島県阿久根市鶴川内 | 延長：14.9km | |
| 事業概要：国道3号出水阿久根道路は、南九州西回り自動車道の一部を担う延長14.9kmの道路であり、新たな高規格幹線道路ネットワークの一部を形成し、広域交通及び地域間交通の需要に対処し、高速定時性の確保とともに、産業・文化・経済等の発展に寄与するものである。 | | |
| H9年度事業化 | | H17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 | 約449億円 | 事業進捗率：23% |
| | | 供用済延長：— |
| 計画交通量 | 9,600～17,300台/日 | |
| 費用対効果分析結果 | B/C：(事業全体) 1.2 (残事業) 1.8 | 総費用：(残事業)/ (事業全体) 297/431億円 (事業費：259/392億円) (維持管理費：39/39億円) |
| | | 総便益：(残事業)/ (事業全体) 538/538億円 (走行時間短縮便益：397/397億円) (走行経費減少便益：73/73億円) (交通事故減少便益：68/68億円) |
| 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=1.2 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.7 (事業費 +10%) B/C=2.0 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.7 (事業期間+20%) B/C=1.9 (事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 ① 地域間交流・連携の支援 ・主要地域間のアクセスが向上（阿久根市～出水市間：約10分短縮） ② 災害に強いネットワークの構築 ・緊急搬送ネットワークの確保（並行国道3号の通行止め時に迂回に伴う損失時間：約13分） ③ 物流効率化の支援 ・出水市～川内港（重要港湾）間の所要時間が短縮（約14分短縮） ・鮮度向上によりブランド水産物の市場価値向上が見込まれる（東町漁協（長島町）のブリ「鯨王」） ④ 救急医療活動の支援 ・救急医療施設へのアクセス性向上 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約2分短縮、約6,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約11億円※】 ⑤ 観光による地域活性化 ・観光地へのアクセスが向上（八代IC～ツル観察センター：約2分短縮） ⑥ 交通渋滞の緩和 ・国道3号の交通混雑が緩和 ・国道3号の損失時間の削減（38.8万人時間/年⇒8.5万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約3.6億円※】 ⑦ 交通安全性の向上 ・国道3号の死傷事故件数が減少（現況：約63件/年⇒ 供用後：約32件/年） | | |
| ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 出水市をはじめとする9市4町で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年8月） | | |
| 県知事の意見： 当該道路は、南九州西部地域の経済の活性化や高速定時性の確保に大きく寄与するものであることから、引き続き事業の「継続」をお願いするとともに、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。 | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | |

沿線地域唯一の幹線道路である国道3号の交通量は年々増加傾向にあり、依然として交通混雑が著しい区間が存在する。沿線地域における地域間通勤流動は増加しており、自動車保有台数は増加後、現在、横ばい状態にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約23%であり、そのうち用地進捗率は約55%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約106億円】

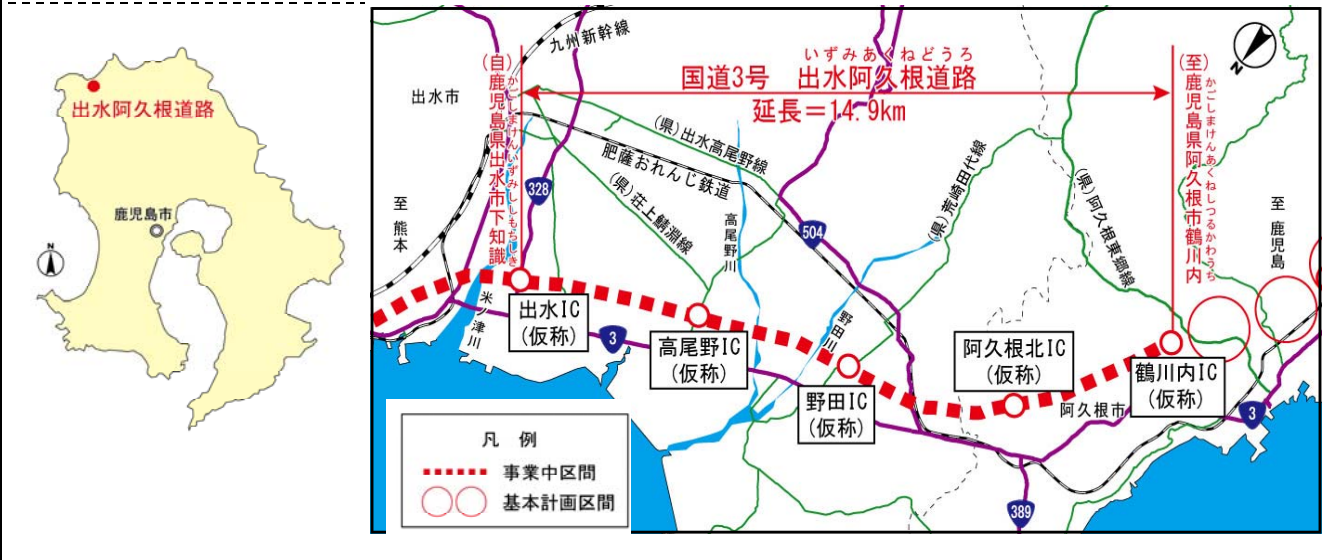
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、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58号 読谷道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 内閣府 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自： <small>おきなわけんよみたんそんおやし</small> 沖縄県読谷村親志 至： <small>おきなわけんよみたんそんふるげん</small> 沖縄県読谷村古堅 | | | 延長 | 6.0km |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県都那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。読谷道路は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、読谷村、嘉手納町の国道58号の交通混雑の緩和はもとより、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路として、平成13年度に事業化された。</p> | | | | | |
| H13年度事業化 | | 都市計画決定－ | | H13年度用地着手 | |
| H13年度工事着手 | | | | | |
| 全体事業費 | 620億円 | 事業進捗率 | 23% | 供用済延長 | 1.3km |
| 計画交通量 | 27,500台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 3.0 (残事業) 3.6 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 353/546億円 事業費：321/504億円 維持管理費：33/42億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,271/1,646億円 走行時間短縮便益：1,066/1,381億円 走行経費減少便益：140/194億円 交通事故減少便益：65/71億円 | 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=3.4 (交通量-10%) | B/C=3.8 (交通量+10%) | | | |
| 事業費変動 | B/C=3.3 (事業費+10%) | B/C=4.0 (事業費-10%) | | | |
| 事業期間変動 | B/C=3.4 (事業期間+20%) | B/C=3.7 (事業期間-20%) | | | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 | | | | | |
| ・現道の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約606万人時間/年→236万人時間/年】（未整備→完成4車線） | | | | | |
| ②都市の再生 | | | | | |
| ・読谷道路を含む地区（17.8ha）にて「大木地区土地区画整理事業」を実施中（H22組合設立予定）。 | | | | | |
| ・読谷道路を含む読谷補助飛行場跡地における、公共施設、道路、農地の基盤整備が進行中 | | | | | |
| ③個性ある地域の形成 | | | | | |
| ・世界遺産である座喜城址から近郊の観光拠点である北谷町（アメリカビレッジ）への所要時間が約8%短縮。【25分→23分】（未整備→完成4車線） | | | | | |
| ④安全で安心できる暮らしの確保 | | | | | |
| ・読谷村役場から第3次医療施設である県立中部病院への所要時間が約6%短縮。【31分→29分】（未整備→完成4車線） | | | | | |
| ⑤地球環境の保全 | | | | | |
| ・CO2排出量が約1.5万t/年削減（約0.7%）削減【207.2万t/年→205.7万t/年】（未整備→完成4車線） | | | | | |
| ⑥生活環境の改善・保全 | | | | | |
| ・NOx排出量が約37.8t/年削減（約21%）削減【183.1t/年→145.2t/年】（未整備→完成4車線） | | | | | |
| ・SPM排出量が約3.5t/年削減（約20%）削減【17.3t/年→13.7t/年】（未整備→完成4車線） | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |
| <p>沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域骨格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。</p> <p>現在、延長約50kmの全長の各区分にて鋭意事業を推進されているが、暫定供用している一般国道331号豊見城道路や糸満道路の各区分においては、渋滞緩和や豊崎タウンへの企業立地促進などの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性が明らかとなっている。また、一般国道58号読谷道路についても沿道には役場や運動公園などの公共施設や大型の商業施設も整備されており、地域活性化につながると期待されている。</p> <p>このように各区分の暫定的な部分供用においても事業効果が明らかになっていることから、全線を結ぶ早期整備が必要と考える。</p> | | | | | |

| | |
|------------------------------|--|
| したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。 | |
| 事業評価監視委員会の意見 | ・ 対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。 |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | ・ 国道58号現道の交通量は増加傾向である。 ・ 読谷村の人口、観光入込み客数は増加傾向である。 ・ 平成18年に読谷補助飛行場が返還されており、その中心を貫通する読谷道路を中心とした基盤整備、土地区画整理事業（予定）が進行中。 |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | ・ 読谷道路L=6.0kmのうち、1.3kmが平成15年度までに部分暫定供用済み。 ・ 事業進捗率は23%、用地取得率は91%（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15年4月に一部区間暫定2車線で開通し、部分暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は早期事業効果発現を図るため、全線2車線暫定供用に向けて、鋭意事業の進捗を図る。 |
| 施設の構造や工法の変更等 | ・ 技術の進展に伴う新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。 |
| 対応方針 | |
| 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58号 <small>なほにし</small> 那覇西道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 内閣府 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自： <small>おきなわけん なほしわかさ</small> 沖縄県那覇市若狭 至： <small>おきなわけん なほしかがみず</small> 沖縄県那覇市鏡水 | | | 延長 | 3.0 km |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県都那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ地域高規格道路である。那覇西道路は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、那覇市街部及び周辺部の交通混雑緩和、那覇港、那覇空港へのアクセス向上を目的とし平成13年度に事業化された。</p> | | | | | |
| H13年度事業化 | | H13年度都市計画決定 | | H14年度用地着手 | |
| H13年度工事着手 | | | | | |
| 全体事業費 | 1,678億円 | 事業進捗率 | 99.7% | 供用済延長 | 0 km |
| 計画交通量 | 20,500台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 0.2 (残事業) 17.0 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 24/1,956億円 事業費：4.6/1,937億円 維持管理費：19/19億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 408/408億円 走行時間短縮便益：296/296億円 走行経費減少便益：70/70億円 交通事故減少便益：42/42億円 | 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=20.1 (交通量+10%) | | | |
| 事業費変動 | B/C=16.6 (事業費+10%) | B/C=17.3 (事業費-10%) | | | |
| 事業期間変動 | B/C=16.9 (事業期間+20%) | B/C=16.9 (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"> ・並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、並行区間の交通量が22%減少。渋滞損失時間が19%削減。 ・那覇空港から那覇新港までの所要時間が56%短縮。【27分→12分】（未整備→完成6車線） ・国道58号の平均旅行速度が20%上昇。 | | | | | |
| ②個性ある地域の形成 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港は港湾に加え、ビーチ等の総合的な空間整備を計画しており、那覇西道路が供用することで利便性の向上が期待される。 | | | | | |
| ③安全で安心できる暮らしの確保 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港周辺から第3次医療施設である浦添総合病院への所要時間が約17%短縮。【54分→45分】（未整備→完成6車線） | | | | | |
| ④地球環境の保全 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約0.3万t/年削減（約0.14%）削減【206.0万t/年→205.7万t/年】（未整備→完成6車線） | | | | | |
| ⑤生活環境の改善・保全 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が約5.4t/年削減（約6%）削減【95.8t/年→90.4t/年】（未整備→完成6車線） ・SPM排出量が約0.9t/年削減（約9%）削減【9.1t/年→8.2t/年】（未整備→完成6車線） | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |
| <p>沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域骨格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。</p> <p>現在、延長約50kmの全長の各区分にて鋭意事業を推進されているが、暫定供用している一般国道331号豊見城道路や糸満道路の各区分においては、渋滞緩和や豊崎タウンへの企業立地促進などの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性が明らかとなっている。また、一般国道58号読谷道路についても沿道には役場や運動公園などの公共施設や大型の商業施設も整備されており、地域活性化につながると期待されている。</p> <p>このように各区分の暫定的な部分供用においても事業効果が明らかになっていることから、全線を結ぶ早期整備が必要と考える。</p> <p>したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。</p> | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・那覇空港は旅客数と航空貨物量、那覇港は取扱貨物量ともに横ばい。那覇空港と那覇港の一体的運用による貨物輸送の効率化も検討されており、那覇西道路が整備されることで効果発現に大きく寄与する。
- ・並行する国道58号は、交通量が7万台/日、混雑度は1.5を超えている。
- ・ピーク時旅行速度は14.3km/hと、全国ワースト1位となっている。
- ・死傷事故率が300件/億台キロを超える箇所が3箇所存在している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は99.7%、用地取得率は99.3%(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23年の全線暫定4車線供用に向け事業を継続中。

施設の構造や工法の変更等

- ・工法の変更等によるコスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針

評価手続き中

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329号 金武バイパス | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自：沖縄県金武町字金武中川 至：沖縄県金武町字金武浜田 | | | 延長 | 5.6km | |
| 事業概要 | <p>国道329号は、名護市を起点とし本島東海岸を南下し那覇市に至る延長約76kmの主要幹線道路である。金武バイパスに並行する現道区間の金武町中川から金武浜田にかけては、急カーブや急勾配など線形不良箇所が複数あり、交通事故の恐れが非常に多い箇所となっている。また、沿道には、基地入口、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗り入れ口も多く、渋滞が発生し、幹線道路としての機能が低下している。金武バイパスは、交通安全の確保、朝夕の交通混雑の解消、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上に大きく寄与する道路である。</p> | | | | | |
| H3年度事業化 | 都市計画決定 | | H6年度用地着手 | H7年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 152億円 | 事業進捗率 | 58% | 供用済延長 | 0.8km | |
| 計画交通量 | 10,300台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.9 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 74/198億円 事業費：46/170億円 維持管理費：29/29億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 212/212億円 走行時間短縮便益：197/197億円 走行経費減少便益：8.1/8.1億円 交通事故減少便益：6.8/6.8億円 | 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>交通量変動：B/C=3.1（交通量+10%） B/C=2.6（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.7（事業費+10%） B/C=3.0（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.9（事業期間+20%） B/C=2.8（事業期間-20%）</p> | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道（宜野座IC～金武IC間）の年間渋滞損失時間の削減（約4割削減） （現況：63千人時間/km・年→将来（整備あり）：39千人時間/km・年） <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道（宜野座IC～金武IC間）の交通事故密度の削減（約3割削減） （現況：2.7件/km→将来（整備あり）：2.0件/km） 快適な走行が可能な区間の割合が向上（約1割向上） （現況（現道利用ルート）：87%→将来（バイパス利用ルート）：100%） <p>③個性ある地域の形成（観光産業の支援）</p> <ul style="list-style-type: none"> 金武町の主要観光地「ネイチャーみらい館」の利用者数（年間約3万人） 高速道路から主要観光施設までの所要時間が短縮（金武IC～ネイチャーみらい館で所要時間が約2割短縮（約3分）） <p>④沿道環境（地球環境）の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> C02排出量の削減：H42時：541t-C02/年 N02排出量の削減：H42時：22.9t-N02/年 SPM排出量の削減：H42時：2.3t-SPM/年 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>一般国道329号は、沖縄本島の道路網の骨格となる東海岸側の幹線道路であり、基地や住宅、商業施設、公共施設などが密集する金武町の中心部を通過している。その交通量は、年々増加しており、交差点や車両乗り入口も多く、道路線形不良箇所が多いことから混雑を招き、旅行速度は低下傾向にある。そのため、幹線道路の本来の機能である通過交通の処理機能を十分に果たせていない状況となっている。</p> <p>これらを解消するため、一般国道329号金武バイパスが整備されているところであり、用地取得の進捗率も8割、事業全体の進捗も5割を超え、今年度末には全長5.6Kmのうち3.0Kmが供用予定となっていることから、早期の全線供用開始が望まれる。</p> <p>したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。</p> | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | <p>対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。</p> | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | <p>国道329号は、急カーブや急勾配の線形不良箇所が多数存在し、走行時に交通事故の恐れが高い路線となっている。 ⇒交通安全の確保</p> <p>国道329号では、年々の交通量の増加に伴う走行性の悪化により、高速道路までのアクセス性が悪くなり、町内に点在する観光資源への訪問や農作物の出荷の際に利便性を損なっている。</p> | | | | | |

⇒ 地域交流の促進

・現道区間沿道は、住宅が密集しており、交差点や車両出入口が多いため、渋滞が発生しており、幹線道路機能が低下している。

⇒ 幹線道路としての機能向上

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体事業費での進捗率は約58%、用地買収の進捗率は約87%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

今年度末に3工区の供用を予定している。また、早期の全線供用に向けて、現在事業の進捗を図っている。

施設の構造や工法の変更等

当初計画から片側歩道化・植栽帯削除等に伴う道路幅員の見直し、1号橋の橋種の変更等により、事業費の縮減額約35億円（縮減率約19%）の工事コストの縮減を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議等を踏まえると、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331号 <small>とみぐすく</small> 豊見城道路 | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 内閣府 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自： <small>おきなわけんとみぐすくしせなが</small> 沖縄県豊見城市瀬長 至： <small>おきなわけんいとまんしにしぎま</small> 沖縄県糸満市西崎 | | | | 延長 | 4.0km |
| 事業概要 | | | | | | |
| 豊見城道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された、2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流の支援を目的とした道路で豊見城市瀬長から糸満市西崎に至る延長4.0kmの地域高規格道路である。 | | | | | | |
| H元年度事業化 | | H10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405億円 | | 事業進捗率 | | 76% 供用済延長 4.0km |
| 計画交通量 | | 36,800台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 3.4 (残事業) 4.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 110/489億円 (事業費：84/438億円) 維持管理費：26/51億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 463/1,642億円 (走行時間短縮便益：328/1,325億円) (走行経費減少便益：81/224億円) (交通事故減少便益：54/93億円) | 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=3.7 (交通量-10%) | | B/C=4.9 (交通量+10%) | | | |
| 事業費変動 | B/C=3.9 (事業費+10%) | | B/C=4.6 (事業費-10%) | | | |
| 事業期間変動 | B/C=4.1 (事業期間+20%) | | B/C=4.4 (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"> ・渋滞損失時間の削減量：【整備なし：163万人時間/年→整備あり：45万人時間/年】 ・旅行時間の短縮：那覇空港からひめゆりの塔までの所要時間が短縮【現況一般道：34分→将来豊見城道路完成供用：29分】 ・旅行時間の短縮：那覇空港から沖縄戦跡国定公園の中核施設である平和祈念公園への所要時間が短縮【現況一般道：39分→将来豊見城道路完成供用：35分】 | | | | | | |
| ②物流効率化の支援 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・農産物出荷の搬送時間の短縮が見込まれる。JA糸満の集荷場に近い糸満市真栄里交差点～中央卸売市場（浦添市）の所要時間が短縮【現況一般道：54分→将来豊見城道路完成供用：49分】 | | | | | | |
| ③個性ある地域の形成 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港から本島南部への速達性・定時性向上により、南部周遊観光地の集客性の向上が期待される | | | | | | |
| ④安全で安心できる暮らしの確保 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・豊崎タウンから豊見城中央病院（二次医療施設）までの所要時間が短縮【現況一般道：13分→将来豊見城道路完成供用：12分】 | | | | | | |
| ⑤暫定供用の効果 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・並行路線である国道331号の交通量が8%減少し、豊見城道路は42%増加。 | | | | | | |
| ⑥地球環境の保全 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が0.9万t/年（約0.5%）削減【206.6万t/年→205.7千t/年】 | | | | | | |
| ⑦生活環境の改善・保全 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が23.3t/年削減（約22%）削減【104.6t/年→81.3t/年】 ・SPM排出量が2.1t/年削減（約21%）削減【9.9t/年→7.8t/年】 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | |
| 沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域骨格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。 現在、延長約50kmの全長の各区分にて鋭意事業を推進されているが、暫定供用している一般国道331号豊見城道路や糸満道路の各区分においては、渋滞緩和や豊崎タウンへの企業立地促進などの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性が明らかとなっている。また、一般国道58号読谷道路についても沿道には役場や運動公園などの公共施設や大型の商業施設も整備されており、地域活性化につなが | | | | | | |

ると期待されている。

このように各区間の暫定的な部分供用においても事業効果が明らかになっていることから、全線を結ぶ早期整備が必要と考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊見城市をはじめ本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大きい。
- ・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、潮崎タウンをはじめ、アウトレットモールあしびな一等の商業施設、道の駅、新しいビーチ等の立地、開業が進んでいる。
- ・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那覇空港へのアクセス道路である豊見城道路・糸満道路の重要性が高まる。
- ・豊見城道路が暫定供用したが国道331号はまだまだ渋滞が残る。暫定供用中の豊見城道路についても渋滞が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は76%、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23年度に豊崎交差点立体化予定。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

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331号 <small>いとまん</small> 系満道路 | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 内閣府 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自： <small>おきなわけんいとまんしにしぎま</small> 沖縄県系満市西崎 至： <small>おきなわけんいとまんしまえざと</small> 沖縄県系満市真栄里 | | | 延長 | 3.4km | |
| 事業概要 | | | | | | |
| <p>系満道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された、2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流の支援を目的とした道路で系満市西崎から系満市真栄里に至る延長3.4kmの地域高規格道路である。</p> | | | | | | |
| H2年度事業化 | | H10年度都市計画決定 | | H10年度用地着手 | | H12年度工事着手 |
| 全体事業費 | | 約505億円 | | 事業進捗率 | | 77% |
| 計画交通量 | | 21,700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) 1.5 (残事業) 6.3 | (残事業)/(事業全体) 127/584億円 事業費：98/547億円 維持管理費：28/37億円 | (残事業)/(事業全体) 800/895億円 走行時間短縮便益：641/730億円 走行経費減少便益：102/107億円 交通事故減少便益：57/58億円 | 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=5.8 | (交通量-10%) | B/C=7.1 | (交通量+10%) | | |
| 事業費変動 | B/C=5.9 | (事業費+10%) | B/C=6.9 | (事業費-10%) | | |
| 事業期間変動 | B/C=6.3 | (事業期間+20%) | B/C=6.3 | (事業期間-20%) | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| ①「滑なモビリティ」の確保 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減量：【整備なし：153万人時間/年→整備あり：47万人時間/年】 ・旅行時間の短縮：那覇空港からひめゆりの塔までの所要時間が短縮【現況一般道：34分→将来系満道路完成供用：26分】 ・旅行時間の短縮：那覇空港から沖縄戦跡国定公園の中核施設である平和祈念公園の所要時間が短縮【現況一般道：39分→将来系満道路完成供用：32分】 | | | | | | |
| ②物流効率化の支援 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・農産物出荷の搬送時間の短縮が見込まれる。JA系満の集荷場に近い系満市真栄里交差点～中央卸売市場（浦添市）の所要時間が短縮【現況一般道：54分→将来系満道路完成供用：47分】 | | | | | | |
| ③個性ある地域の形成 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港から本島南部への速達性・定時性向上により、南部周遊観光地の集客性の向上が期待される | | | | | | |
| ④安全で安心できる暮らしの確保 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・系満市役所周辺から豊見城中央病院（二次医療施設）への所要時間が短縮【現況一般道：20分→将来系満道路完成供用：19分】 | | | | | | |
| ⑤地球環境の保全 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約0.5万t/年削減（約0.2%）削減【206.1万t/年→205.7万t/年】 | | | | | | |
| ⑥生活環境の改善・保全 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が約13.3t/年削減（約23%）削減【56.9t/年→43.6t/年】 ・SPM排出量が約1.2t/年削減（約23%）削減【5.3t/年→4.1t/年】 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | |
| <p>沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域骨格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。</p> <p>現在、延長約50kmの全長の各区分にて鋭意事業を推進されているが、暫定供用している一般国道331号豊見城道路や系満道路の各区分においては、渋滞緩和や豊崎タウンへの企業立地促進などの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性が明らかとなっている。また、一般国道58号読谷道路についても沿道には役場や運動公園などの公共施設や大型の商業施設も整備されており、地域活性化につながると期待されている。</p> <p>このように各区分の暫定的な部分供用においても事業効果が明らかになっていることから、全線を結</p> | | | | | | |

ぶ早期整備が必要と考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊見城市をはじめ本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大きい。
- ・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、潮崎タウンをはじめ、アウトレットモールあしびなー等の商業施設、道の駅、新しいビーチ等の立地、開業が進んでいる。
- ・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那覇空港へのアクセス道路である豊見城道路・糸満道路の重要性が高まる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は77%、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23年度に全線暫定供用予定。

施設の構造や工法の変更等

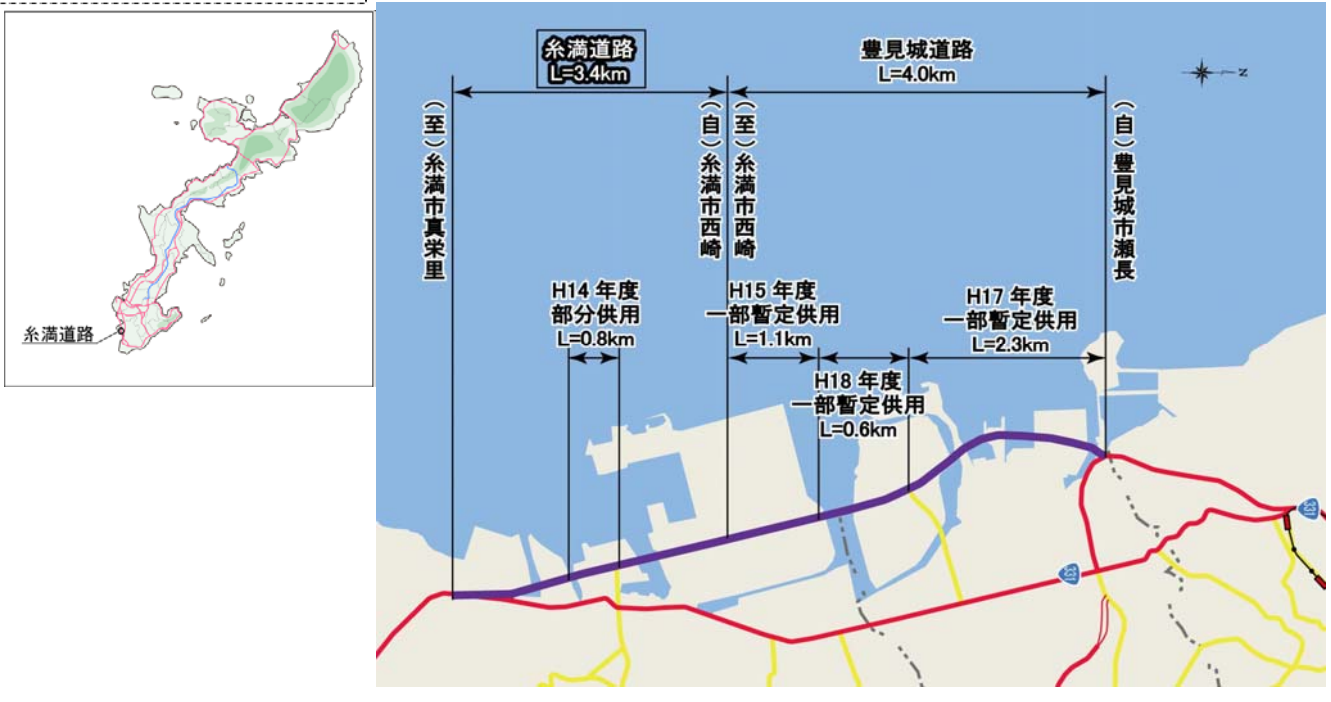
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針

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506号 <small>とみぐすくひがし</small> 豊見城東道路 | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 内閣府 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自： <small>おきなわけんとみぐすくしな</small> 沖縄県豊見城市名嘉地 | | 至： <small>おきなわけんはえぼるちようやまかわ</small> 沖縄県南風原町山川 | | 延長 | 6.2km |
| 事業概要 | | | | | | |
| <p>豊見城東道路は、那覇空港自動車道の一部を形成し、那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された、2環状7放射道路として、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクト支援を目的とした道路で豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長6.2kmの高規格幹線道路である。</p> | | | | | | |
| H3年度事業化 | | H2年度都市計画決定 | | H5年度用地着手 | | H9年度工事着手 |
| 全体事業費 | 約1,230億円 | | 事業進捗率 | 86% | 供用済延長 | 6.2km |
| 計画交通量 | 38,600台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | | |
| | (事業全体) 1.4 (残事業) 3.7 | (残事業)/(事業全体) 172/1,542億円 事業費：154/1,496億円 維持管理費：18/46億円 | (残事業)/(事業全体) 642/2,212億円 走行時間短縮便益：548/1,796億円 走行経費減少便益：54/259億円 交通事故減少便益：40/157億円 | 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=5.1 (交通量+10%) | | | |
| 事業費変動 | B/C=3.4 (事業費+10%) | | B/C=4.1 (事業費-10%) | | | |
| 事業期間変動 | B/C=3.6 (事業期間+20%) | | B/C=3.7 (事業期間-20%) | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| ①円滑なモビリティの確保 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間削減量：【整備なし：579万人時間/年→整備あり：416万人時間/年】 ・旅行時間の短縮：西原JCTから那覇空港（第二種空港）までの所要時間が短縮【供用前：56分→将来完成供用：21分】 ・旅行時間の短縮：那覇空港から本島北部、中部への速達性・定時性向上。那覇空港から海洋博記念公園（美ら海水族館）への所要時間が短縮【供用前：141分→将来完成供用：106分】 | | | | | | |
| ②暫定供用の効果 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・並行路線である国道329号の上間交差点、仲井真交差点の渋滞が緩和 ・名嘉地交差点の渋滞が解消 | | | | | | |
| ③個性ある地域の形成 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・豊見城市は都市成長力ランキングで全国787都市のなかで1位。 | | | | | | |
| ④安全で安心できる暮らしの確保 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・豊崎タウンから県立南部医療センター（三次医療施設）までの所要時間が短縮【現況暫定供用：27分→将来完成供用：25分】 | | | | | | |
| ⑤地球環境の保全 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が0.7万t/年（約0.3%）削減【206.4万t/年→205.7万t/年】 | | | | | | |
| ⑥生活環境の改善・保全 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が20.9t/年削減（約8%）削減【250.7t/年→229.8t/年】 ・SPM排出量が2.2t/年削減（約10%）削減【23.6t/年→21.4t/年】 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | |
| <p>那覇空港自動車道は、那覇空港と沖縄自動車道を結ぶ、高規格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。</p> <p>現在、暫定供用している豊見城東道路は、既に供用している南風原道路や今後整備予定の小禄道路と併せて那覇空港に接続することにより、那覇空港アクセスの高速性、定時性の確保、都市部の混雑緩和、更には、観光振興並びに産業振興に寄与する道路である。平成20年3月の全線暫定供用後には、周辺一般道の渋滞が緩和されるなどの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性が明らかになっている。</p> | | | | | | |

しかし、豊見城東道路は、現在暫定2車線であり、また、実施中の高速道路無料化社会実験に伴う交通量の増加により、那覇空港方面への交通のボトルネックになっていることから、完成形である4車線化の早期の整備が必要と考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・那覇市周辺部、なかでも豊見城市、南風原町の人口、自動車保有台数の伸び率は高い。
- ・県全体の観光客数、観光収入の増加しており、本島南部と中部・北部を結ぶ道路としての期待大。
- ・那覇空港では、物流ハブ（拠点）としての活用が計画されており、那覇空港自動車道の整備により空港へのアクセス性が向上し、物流の支援も期待される。
- ・豊見城東道路が暫定供用しても、並行路線の渋滞損失時間は依然高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は86%、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

- ・南風原南IC～豊見城ICの完成供用予定

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

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：高速道路課

担当課長名：縄田 正

| 事業名 | 第二東海自動車道 はだの ごてんば (秦野～御殿場JCT) | | 事業区分 | 高速自動車国道 | 事業主体 | 中日本高速道路(株) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|--|------|------------|-----|--|--|---------|---|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------|--|--|---|---|---|---|---|---|
| 起終点 | はだの やながわ 自) 神奈川県秦野市柳川 ごてんば こまかど 至) 静岡県御殿場市駒門 | | 延長 | 3.3 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第二東海自動車道は新名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H17年度事業化 | | H6年度都市計画決定 | | H - 年度用地着手 | | H - 年度工事着工 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | | 5,056億円 | 事業進捗率 | | 1% | 供用済延長 0 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | | 約48,300台/日～約50,600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) 2.7 (残事業) 2.7 | 4,012/4,068億円 事業費：3,720/3,775億円 維持管理費：292/292億円 | | 10,839/10,839億円 走行時間短縮便益：10,113/10,113億円 走行経費減少便益：565/565億円 交通事故減少便益：162/162億円 | | 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=3.0(交通量 +10%) B/C=2.4(交通量 -10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費変動： B/C=2.5(事業費 +10%) B/C=3.0(事業費 -10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間変動： B/C=2.8(事業期間 -1年) B/C=2.6(事業期間 +1年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ・緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 他18項目に該当 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>< 神奈川県 > 第二東海自動車道は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路と交通機能の分担をすることで、高速性・定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な路線である。また、県民や企業の期待も大変大きく、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図りたい。(H22.11.25)</p> <p>< 静岡県 > 本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞状況に陥っている東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす第二東海自動車道を建設する極めて重要な事業である。今後も、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。(H22.11.17)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針(原案)のとおり了承。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 東名高速道路の利用交通量が年々増加し、交通容量を上回っている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現在設計協議実施中。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 今後も引き続き地元設計協議及び用地取得の推進を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="3">凡 例</th> </tr> <tr> <td>高速自動車国道</td> <td>供</td> <td>用 中</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>□</td> <td>□</td> <td>□</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td colspan="3">高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table> | | | 凡 例 | | | 高速自動車国道 | 供 | 用 中 | ■ | ■ | ■ | □ | □ | □ | ○ | ○ | ○ | 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 | | | — | — | — | — | — | — |
| 凡 例 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高速自動車国道 | 供 | 用 中 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| □ | □ | □ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 注:本資料のIC名については全て仮称 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

| | | | | | | |
|--------------------------|---|---|---|--------------|----------|------------|
| 事業名 | 近畿自動車道 名古屋神戸線 名古屋西 JCT 菟野～龜山西 JCT | | 事業区分 | 高速自動車国道 | 事業主体 | 中日本高速道路(株) |
| 起終点 | 自) 三重県三重郡菟野町大字潤田 至) 三重県龜山市安坂山町 | | 延長 | | 1.8 km | |
| 事業概要 | 新名神高速道路は第二東海自動車道と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 | | | | | |
| H17年度事業化 | H6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 | 1,798億円 | | 事業進捗率 | 2% | | 供用済延長 0 km |
| 計画交通量 | 41,100台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 3.5 (事業) 3.6 | 総費用 (事業) / (事業全体) 1,507 / 1,542億円 事業費：1,376 / 1,411億円 維持管理費：131 / 131億円 | 総便益 (事業) / (事業全体) 5,383 / 5,383億円 走行時間短縮便益：4,743 / 4,743億円 走行経費減少便益：499 / 499億円 交通事故減少便益：141 / 141億円 | 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=3.9 (交通量 +10%) | | B/C=3.2 (交通量 -10%) | | | |
| 事業費変動 | : B/C=3.3 (事業費 +10%) | | B/C=3.9 (事業費 -10%) | | | |
| 事業期間変動 | : B/C=3.7 (事業期間 1年) | | B/C=3.4 (事業期間 +1年) | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ I C等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する ・ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連結するルートを構成する ・ 緊急輸送道路 名神高速道路 が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>近畿自動車道名古屋神戸線（菟野～龜山西 JCT）について、三重県知事より、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消事業、名神高速道路とのダブルウェイの構築、産業支援、地域活性化のため事業を継続し、早期完成をお願いされている。 （平成22年11月18日）</p> | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | 対応方針（原案）のとおり了承。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 平成20年2月に龜山 JCT～草津田上 I C間が開通し、新たなネットワークを形成。これに伴い、東名阪自動車道の交通量が増加し、渋滞が激しくなる。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 現在、設計協議および幅杭設置中。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 今後も引き続き、設計協議・用地取得の推進を図る。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。 | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | <p>近畿自動車道 名古屋神戸線 菟野～龜山西 JCT</p> <p>名古屋西 菟野 龜山西 JCT 四日市北 JCT 四日市 JCT みえ川越 津岸弥富 富木曾岬 龜山</p> <p>高速自動車国道 ■■■ 供用中 ■■■ 事業中 ○ ○ ○ 基本計画区間 ○ ○ ○ 予定路線 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 ■■■ 供用中 ■■■ 事業中</p> | | | | | |

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

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：縄田 正

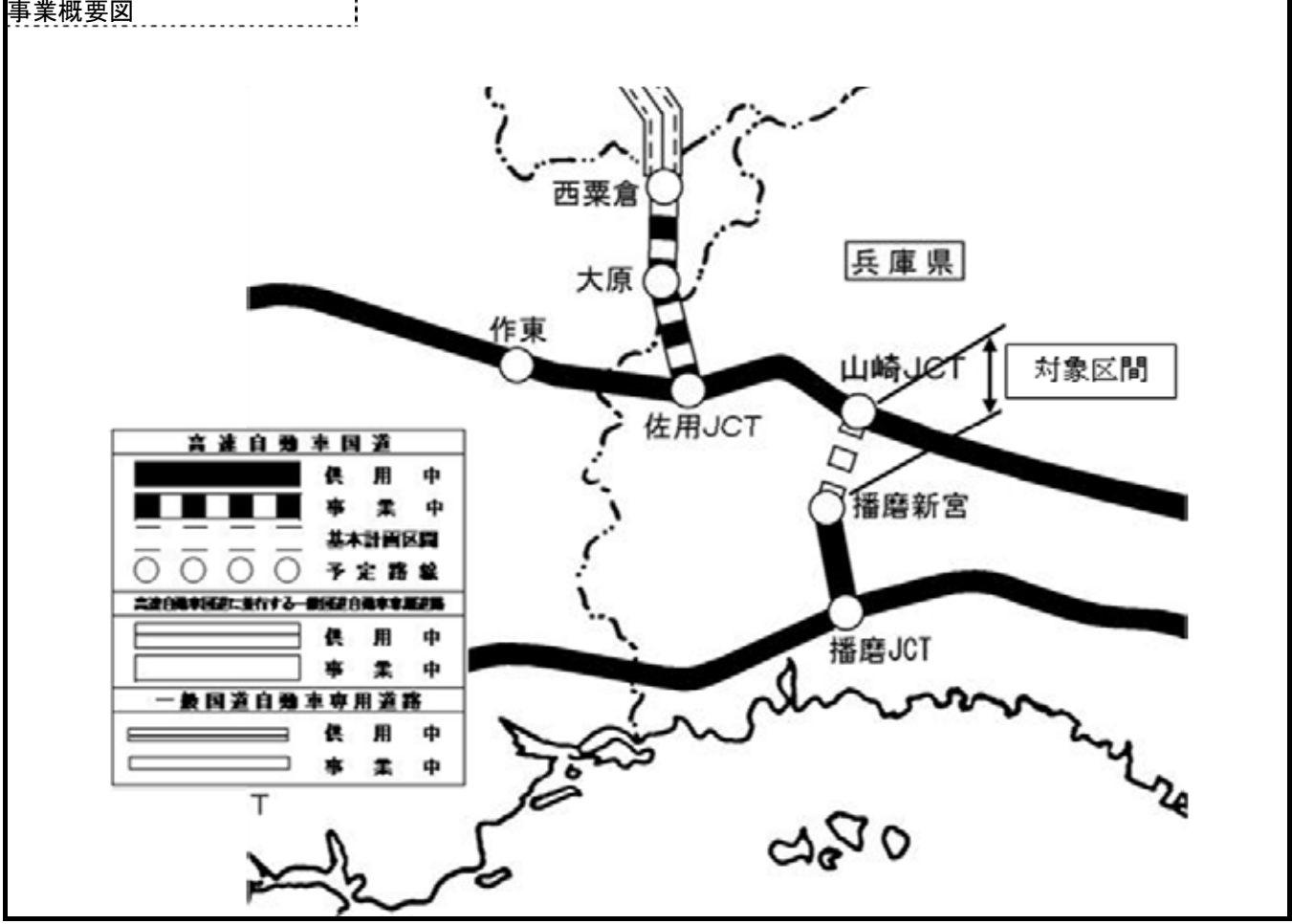
| | | | | | | |
|-------------------------|--|--|--|--------------|----------|------------|
| 事業名 | 中国横断自動車道 姫路鳥取線 はりましんぐう やまさき 播磨新宮IC～山崎JCT | | 事業区分 | 高速自動車国道 | 事業主体 | 西日本高速道路(株) |
| 起終点 | 自) 兵庫県たつの市新宮町角亀 至) 兵庫県宍粟市山崎町市場 | | | 延長 | 1.2 km | |
| 事業概要 | 中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を経由して宍粟市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を経由して鳥取市に至る延長約86kmの高速自動車国道である。 | | | | | |
| H18年度事業化 | H9年度都市計画決定 | | H一年度用地着手 | | H一年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 598億円 | | 事業進捗率 | 2% | | 供用済延長 |
| 計画交通量 | 約6,200台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.3 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 478/483億円 事業費：439/445億円 維持管理費：39/39億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 637/637億円 走行時間短縮便益：636/636億円 走行経費減少便益：-17/-17億円 交通事故減少便益：17/17億円 | 基準年 平成22年 | | |
| 感度分析の結果 | <p>交通量変動： B/C=1.5（交通量+10%） B/C=1.2（交通量-10%）</p> <p>事業費変動： B/C=1.5（事業費-10%） B/C=1.2（事業費+10%）</p> <p>事業期間変動： B/C=1.4（事業期間-1年） B/C=1.3（事業期間+1年）</p> | | | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(新幹線へのアクセス向上が見込まれる) 物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上) 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 個性ある地域への形成(拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する) 災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他6項目に該当</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>広大な県土を有する兵庫では、多彩な交流を促進し、社会・経済活動を支え、災害時等における安全・安心を確保する上で、高速道路ネットワークの形成が重要な課題である。</p> <p>中国横断自動車道姫路鳥取線は、全線86kmのうち66kmが供用されているが、鳥取自動車道区間の9kmと播磨自動車道区間の11kmが未供用であり、中国自動車道、山陽自動車道との高速道路ネットワークが形成されておらず、その効果が十分に発揮されていない。</p> <p>未供用区間のうち、鳥取自動車道の岡山県大原ICから西粟倉IC間(L=8.8km)は、国土交通省により平成24年度の供用開始に向け事業が推進されているものの、播磨自動車道の播磨新宮ICから山崎JCT間(L=11.4km)については、未着工の状況であり、これまでも早期着工を要望してきたところである。</p> <p>この区間の完成で、中国自動車道と山陽自動車道間が連結し、本県西播磨地域と山陽や山陰、京阪神方面との高速道路ネットワークの強化が図られ、大型放射光施設を核とした研究施設や高度医療施設等が集積する播磨科学公園都市をはじめ、沿線地域の発展に大きく繋がるものと期待している。</p> <p>また、同公園都市にある西播磨広域防災拠点と周辺地域との連絡や緊急輸送路の強化など、防災面においても大きな効果を発揮するものと考えている。</p> <p>このように、本県が中国横断自動車道姫路鳥取線の整備に寄せる期待は大きく、是非とも早期に供用できるよう事業を継続し、早期着工、整備推進に取り組んでいただきたい。</p> | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)については、了承された。 委員からは、今後の評価指標について環境や観光の視点での整理をすること、また当該事業に関して自然環境に対する調査の継続等について意見があった。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 同路線の智頭IC～河原IC間が平成21年3月、佐用JCT～大原IC間及び河原～鳥取IC間が平成22年3月に供用を開始した。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 路線測量、土質調査をほぼ完了し、協議用図面を作成済である。 | | | | | |

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 今後、地元設計協議を開始する予定である。

施設の構造や工法の変更等
 地元設計協議など事業進捗に合わせ精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

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



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

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課
担当課長名： 縄田 正

| | | | | | | |
|--|---|---|--|---------------|-------|------------|
| 事業名 | 首都高速晴海線 | | 事業区分 | 都市高速道路 | 事業主体 | 首都高速道路株式会社 |
| 起終点 | 自：中央区晴海二丁目 至：江東区有明二丁目 | | | | 延長 | 2.7km |
| 事業概要 | | | | | | |
| 本路線は、臨海部開発事業における交通基盤の一部であり、開発により発生する晴海地区、豊洲地区から交通需要を高速湾岸線に直結させ、交通の分散を図り、築地・月島地区、晴海地区、豊洲地区等、周辺の交通状況を改善し、物流の効率化に資することを目的とする路線である。 | | | | | | |
| H13年度事業化 | | H5年度都市計画決定 | | H16年度用地着手 | | H13年度工事着手 |
| 全体事業費 | 375億円 | | 事業進捗率 | 72% | 供用済延長 | 1.5km |
| 計画交通量 | 8,700~14,200台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 1.9 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 129/488億円 (事業費：87/396億円) (維持管理費：42/92億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 247/1,235億円 (走行時間短縮便益：146/973億円) (走行費用減少便益：97/216億円) (交通事故減少便益：4/45億円) | 基準年 平成22年度 | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | |
| 【残事業】 交通量変動(±10%)：B/C=1.7~2.1, 事業費変動(±10%)：B/C=1.8~2.1, 事業期間変動(±1年)：B/C=1.9~1.9 | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速湾岸線から晴海地区へのアクセス向上が見込まれる（15分→5分）。 ・ 緊急輸送道路である晴海通り及び都道放射34号線の代替路線となる。 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | |
| 東京都知事の意見：首都圏において、人・モノ・情報の交流を支える高速道路は、国際競争力の強化や地域の活性化に資する最も重要な社会基盤であるため、首都圏の高速道路網の早期完成を図ることが重要である。首都高速晴海線は、現在、都心環状線を利用している築地・月島地区の交通、また今後、臨海副都心・豊洲・晴海の開発事業により発生する交通を高速湾岸線に直結させ、都心環状線との連結の強化を目的とする路線である。当該事業により、晴海地区などの交通が湾岸線方向に分散することにより、周辺の交通状況が改善されることになり、物流の効率化や臨海部の開発促進に資することとなる。従って、当該事業については、計画的に事業を推進し、早期完成を図られたい。 | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | |
| 対応方針については原案通り「事業継続」で了承。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | | | | | |
| 晴海地区、豊洲地区等では、ウォーターフロントの特性を活かした複合市街地の形成が目指されている。特に、勝どき、月島地区等においては、関連開発による将来的な需要増加が見込まれており、現在、超高層マンション等の建設が急ピッチで進行している。 | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | | | | | | |
| 豊洲～東雲JCT間については、平成21年2月に供用済。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | | |
| 晴海～豊洲間は、周辺の開発状況等を勘案し、工事着手時期を検討中である。 | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | | | | | | |
| - | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針の決定理由 | 以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 |  | |  | | | |

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

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 縄田 正

| | | | | | | |
|--|---|--|--|---------------|-------|------------|
| 事業名 | 高速横浜環状北線 | | 事業区分 | 都市高速道路 | 事業主体 | 首都高速道路株式会社 |
| 起終点 | 自：横浜市都筑区川向町 至：横浜市鶴見区生麦二丁目 | | | | 延長 | 8.2km |
| 事業概要 | | | | | | |
| 本路線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間の一部を担う路線であり、広域的な交通利便性の向上、内陸部と臨海部のアクセス向上による各拠点の活性化、市北部・東部の生活環境改善等に寄与する路線である。 | | | | | | |
| H13年度事業化 | | H12年度都市計画決定 (H19年度変更) | | H13年度用地着手 | | H13年度工事着手 |
| 全体事業費 | 3,399億円 | | 事業進捗率 | 31% | 供用済延長 | — km |
| 計画交通量 | 14,200~46,700台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 2,446/3,525億円 (事業費：1,970/3,049億円) (維持管理費：476/476億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 5,359/5,359億円 (走行時間短縮便益：4,237/4,237億円) (走行費用減少便益：760/760億円) (交通事故減少便益：362/362億円) | 基準年 平成22年度 | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | |
| 【残事業】 交通量変動(±10%)：B/C=2.0~2.4, 事業費変動(±10%)：B/C=2.0~2.4, 事業期間変動(±1年)：B/C=2.1~2.3 | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 新横浜地区から羽田空港等へのアクセス向上が見込まれる（40分→30分）。 ・ 首都高速三ツ沢線及び首都高速狩場線の代替路線として機能する。 ・ 緊急輸送道路である綱島街道、横浜上麻生道路などの代替路線となる。 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 神奈川県知事の見解：高速横浜環状北線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する横浜環状道路の北側区間を担い、横浜市北部と臨海部の連絡性・アクセス性を強化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し、早期完成を図られたい。 ・ 横浜市長の見解：横浜環状北線は「京浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上、横浜経済の発展にとって、非常に重要な役割を担っております。早期供用に向け、引き続き事業を推進し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 | | | | | | |
| 対応方針については原案通り「事業継続」で了承。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | | | | | |
| 平成22年8月には京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。東京国際空港（羽田空港）では、新設滑走路・国際線地区の供用開始（平成22年10月末）により、発着容量が1.3倍に増加し、国際化の進展や来訪者等の増加が見込まれている。 | | | | | | |
| 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10月現在）。新横浜出入口付近のトンネル工事及び子安台換気所立坑工事を実施中である。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | | |
| 引き続き平成28年度の供用に向けて事業を進める。 | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | | | | | | |
| 換気設備の効率的な配置計画を行うことにより、換気所躯体規模を縮小しコスト縮減を図る。 | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針の決定理由 | 以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、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。