

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道230号 定山溪拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道札幌市南区定山溪温泉 至：北海道札幌市南区定山溪	延長	2.8 km		
事業概要	<p>一般国道230号は、北海道の中心都市である札幌市から、定山溪や洞爺湖など観光地を経由し、道南のせたな町に至る延長約153kmの主要幹線道路であり、道央圏と道南圏を最短で連絡する重要な路線である。このうち、定山溪拡幅は、札幌市南区定山溪温泉から札幌市南区定山溪に至る延長2.8kmの事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該区間の整備により、圏域間移動の広域交通と定山溪温泉への滞在交通による混雑が緩和されるとともに、混雑による追突事故の低減や、広域的な観光交流・連携への支援等が図られる。</p>				
全体事業費	約125億円	計画交通量	14,500台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【札幌市長】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予算化に同意</li> <li>早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい</li> </ul>
----------------	--

学識経験者等の第三者委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規事業化については妥当である</li> <li>全国一律の評価を行うのではなく、例えば、冬期の交通など、北海道の地域特性の視点も重要</li> </ul>
------------------	---

事業採択の前提条件	<p>便益が費用を上回っている。 円滑な事業執行の環境が整っている（H22.10.5都市計画変更告示）。</p>
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.9	総費用 112億円 （事業費：100億円 維持管理費：12億円）	総便益 213億円 （走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：6.1億円）	基準年 平成22年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4（交通量 -10%）	B/C=2.3（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.7（事業費 +10%）	B/C=2.1（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.8（事業期間 +20%）	B/C=2.0（事業期間 -20%）			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞損失時間の削減 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 国道230号：約24.1万人時間/年km(H20)→3.2万人時間/年km 【その他の特徴】 4車線整備により交通容量が拡大することで、慢性的な渋滞を解消 国道230号：混雑度2.56→0.51		
		事故対策	◎	交通混雑の解消により、追突事故の減少が見込まれる 【観光施設への安全なアクセスの確保】 4車線整備に伴い、追越し車線や中央分離帯が設置されることにより、沿道の温泉宿泊施設等への安全で円滑な出入りが可能となり、これに起因し発生していた混雑が解消され、事故の削減が図られる。		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	◎	【高次医療施設へのアクセス向上】 第三次医療施設（札幌市）へのアクセス性向上 （救急搬送件数112件/年(H20羊蹄山ろく消防管内)）：173分→152分		
		地域経済	○	【沿道まちづくり】 地元町内会や温泉組合等による「定山溪地区まちづくり協議会」において、国道230号の4車線整備を核とした街並づくりなど温泉街の観光振興計画「定山溪地区まちづくり計画」を策定しており、道路整備と一体となった景観形成を促進 【地域づくりを支援】 「さっぽろ広域観光圏整備計画」（札幌市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村）と整合性を図り相互に連携し、観光を軸とした地域づくりを推進		
		災害	—	注目すべき影響はない		
環境		○	【CO2排出量の削減】 CO2：2,406t-CO2/年の削減			
地域社会	—	注目すべき影響はない				
事業実施環境	○	都市計画決定 H22.10 済。 定山溪地区では、地元温泉街を中心とした観光振興を柱としたまちづくりを目的にまちづくり勉強会など積極的な取り組みが行われている。				

対応方針

<p>費用便益比が1.9と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。                  また、当該区間の渋滞対策、交通事故対策による住民生活、地域経済への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。                  以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

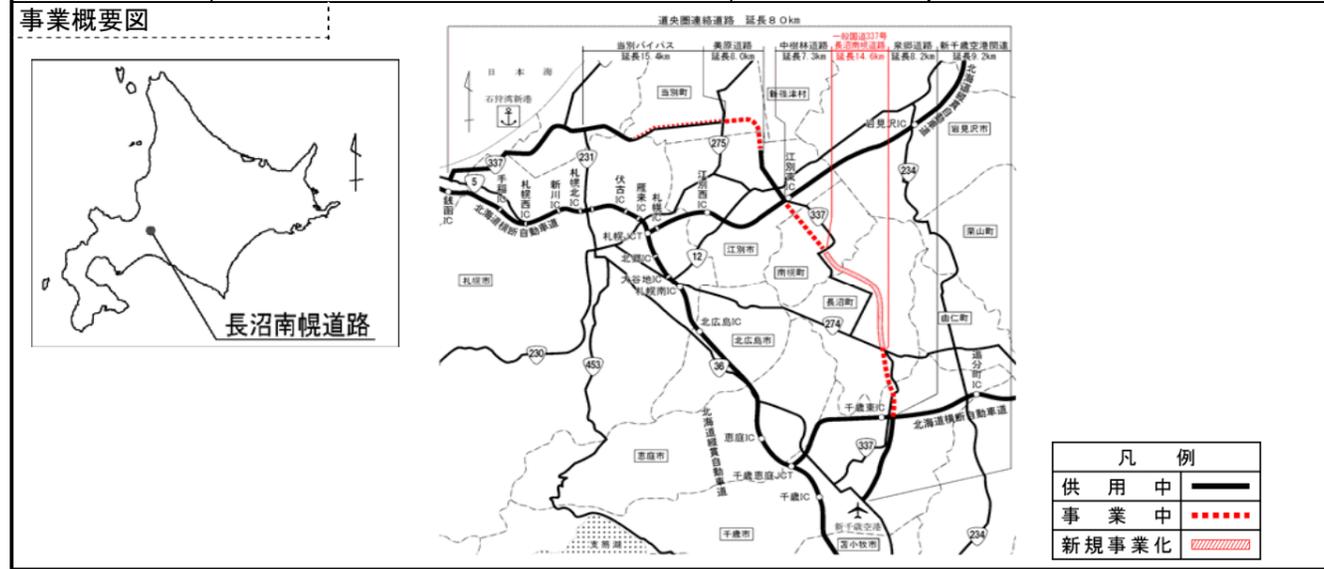
事業の概要

事業名	一般国道337号 道央圏連絡道路 長沼南幌道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道夕張郡長沼町 東10線 至：北海道空知郡南幌町 南15線	延長	14.6 km		

**事業概要**  
道央圏連絡道路は、新千歳空港と石狩湾新港・小樽市を結び、北海道縦貫自動車道、北海道横断自動車道と連結し広域交通ネットワークを形成して広域的な交流・連携を支援する延長約80kmの地域高規格道路である。このうち、長沼南幌道路は、夕張郡長沼町から空知郡南幌町へと至る延長14.6 kmの事業である。

**事業の目的、必要性**  
道央圏連絡道路は、北海道千歳市から小樽市に至る延長約80 kmの地域高規格道路であり、これまでに約40 kmが供用済である。当該区間の整備により、並行する現道337号での交通混雑の緩和、大型車交通の減少による交通環境の改善、交通事故の低減が図られるとともに、道央圏連絡道路が全線連結され、主要な物流拠点へのアクセス強化等が図られる。

全体事業費：約240億円（暫定2車線） 計画交通量：14,300台/日



**関係する地方公共団体等の意見**  
【北海道知事】・予算化に同意  
・早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である  
・全国一律の評価を行うのではなく、例えば、冬期の交通など、北海道の地域特性の視点も重要

**事業採択の前提条件**  
費用対便益：便益が費用を上回っている。  
環境影響評価法に基づく環境影響評価手続きを平成21年1月に完了し、長沼町・南幌町にルートに関する状況を説明しており、事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.0	総費用：231億円 （事業費：177億円 維持管理費：53億円）	総便益：696億円 （走行時間短縮便益：474億円 走行経費減少便益：148億円 交通事故減少便益：73億円）	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.6 (交通量 -10%)	B/C= 3.1 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 2.8 (事業費 +10%)	B/C= 3.3 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C= 2.9 (事業期間 +20%)	B/C= 3.2 (事業期間 -20%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	渋滞損失時間の削減 【渋滞損失時間の改善】 道央都市圏：約7,422万人時間/年(H20)→約7,132万人時間/年 【その他の特徴】 交通容量を確保し慢性的な交通混雑を解消 並行する国道274・337号：混雑度1.40→1.03、国道234号：1.25→0.83	
		事故対策	◎	市街地を通過する重交通に対し道路の機能分担を図ることで市街地を通過する大型車交通量の減少が見込まれる 【大型車交通量】 R337 1,700台/日→910台/日 R234 3,210台/日→1,830台/日	
		歩行空間	—	注目すべき影響はない	
	社会全体への影響	住民生活	○	・市街地の大型車交通量の減少により、騒音の低減が見込まれる。 ・医療施設への搬送時間が短縮され、医療アクセスが改善	
		地域経済	◎	【空港・港湾、物流拠点のアクセス性向上、農水産物流の効率化・利便性向上】 ・当該事業の整備によりミッシングリンクが解消、苫小牧港、新千歳空港等の物流拠点へのアクセス性も向上し、農水産物等の速達性、定時性が確保され、利便性が向上（新千歳空港・苫小牧港から全国へ移出する農水産物（ほたて、甘エビ、花き等）の輸送ルートの効率化や利便性向上に寄与）	
		災害	—	注目すべき影響はない	
		環境	○	【CO2排出量の削減】 CO2：3,799 t-CO2/年の削減	
		地域社会	○	【主要観光地へのアクセス性向上】 ・新千歳空港から主要観光地へのアクセス向上に寄与	
		事業実施環境	○	整備に対する要望が強く、延長80 kmの道央圏連絡道路は当該区間を除く全線で事業推進中	

対応方針

費用便益比が3.0と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。また、当該区間の渋滞対策、交通事故対策による地域経済への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	三陸縦貫自動車道 一般国道45号 本吉気仙沼道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 至：宮城県気仙沼市本吉町九多丸	延長	4.0km		
事業概要	<p>三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から岩手県宮古市に至る延長約220kmの一般国道の自動車専用道路であり、これまでに約105kmが供用済みである。</p> <p>本吉気仙沼道路（Ⅱ期）は、三陸縦貫自動車道の一部を構成する道路で、気仙沼市本吉町津谷長根から九多丸に至る延長4.0kmの自動車専用道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>本吉気仙沼道路（Ⅱ期）は、宮城県沖地震における緊急輸送道路の確保、医療施設等拠点への速達性向上、隘路区間の回避、交通事故の低減、物流効率化の支援を図る等、地域内外の交流・連携の促進に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約145億円	計画交通量	12,600台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
 本吉気仙沼道路（Ⅱ期）は、気仙沼・本吉地域の高規格幹線道路網のミッシングリンクの解消を図るとともに宮城県沖地震発生時における緊急輸送路の確保や救急医療機関へのアクセス向上等のために、必要不可欠な事業であるため、予算化については同意致いたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
 新規事業化については、妥当である。

**事業採択の前提条件**  
 ■費用対便益：便益が費用を上回っている。  
 ■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成18年4月21日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：114億円 （事業費：104億円 維持管理費：10億円）	総便益：139億円 （走行時間短縮便益：118億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：7.7億円）	基準年 平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.3（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.1（事業費変動 +10%）	B/C=1.3（事業費変動 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.1（事業期間変動+20%）	B/C=1.3（事業期間変動-20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	-	注目すべき影響はない。	
		事故対策	◎	宮城県内平均死傷事故率の約2倍の箇所を含む当該区間の事故の減少が見込まれる。 （現況 死傷事故率：105.9件/億台キロ） 【死傷事故率】 105.9件/億台キロ（現況） [死傷事故率（県内平均）=56.4件/億台キロ] ※当該区間に並行する一般国道45号における最大死傷事故率	
	歩行空間	-	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	医療施設等拠点への速達性向上 （第2次医療施設気仙沼市立病院への時間短縮に寄与する道路である。旧本吉町（本吉総合支所）～気仙沼市立病院の所要時間30分→17分）※事業中区間の供用を含む。	
		地域経済	○	地域連携の支援 （市町村合併（H21.9.1）した、気仙沼市と旧本吉町の地域間を連携する道路である。） 交通利便性の向上 （三陸道の延伸により、仙台市～気仙沼市間の高速バスは東北縦貫道経由から一部三陸道経由となり、利便性が向上。三陸道の整備により、高速バスの所要時間短縮や定時性の向上が期待される。） 物流効率化の支援 気仙沼港のカツオ水揚げ高は13年連続日本一で、その約6割は関東や関西などへ出荷。 三陸縦貫自動車道の整備により、鮮度が要求される水産物品の物流効率化が見込まれる。	
		災害	◎	津波浸水予測区域の回避 （宮城県沖地震（今後30年以内の発生確率99%）の津波浸水予測区域を回避し、災害時の迅速な緊急輸送や救援活動を支援する。）	
		環境	-	注目すべき影響はない。	
地域社会		◎	交流促進・連携強化 （気仙沼市から県都仙台市などのへのアクセス性向上が見込まれ、交流促進・連携強化が期待される。：気仙沼市～仙台市の所要時間：146分→118分） ※三陸縦貫自動車道事業中区間全線供用の場合		
事業実施環境	○	整備に対する要望が強い。			

対応方針

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っていることから、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、宮城県沖地震など災害発生時における緊急輸送道路の確保、医療施設等拠点への速達性向上、産業支援に寄与するほか、当該事業箇所の並行現道区間における線形不良区間等を回避し、円滑かつ安全な走行を可能とする等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

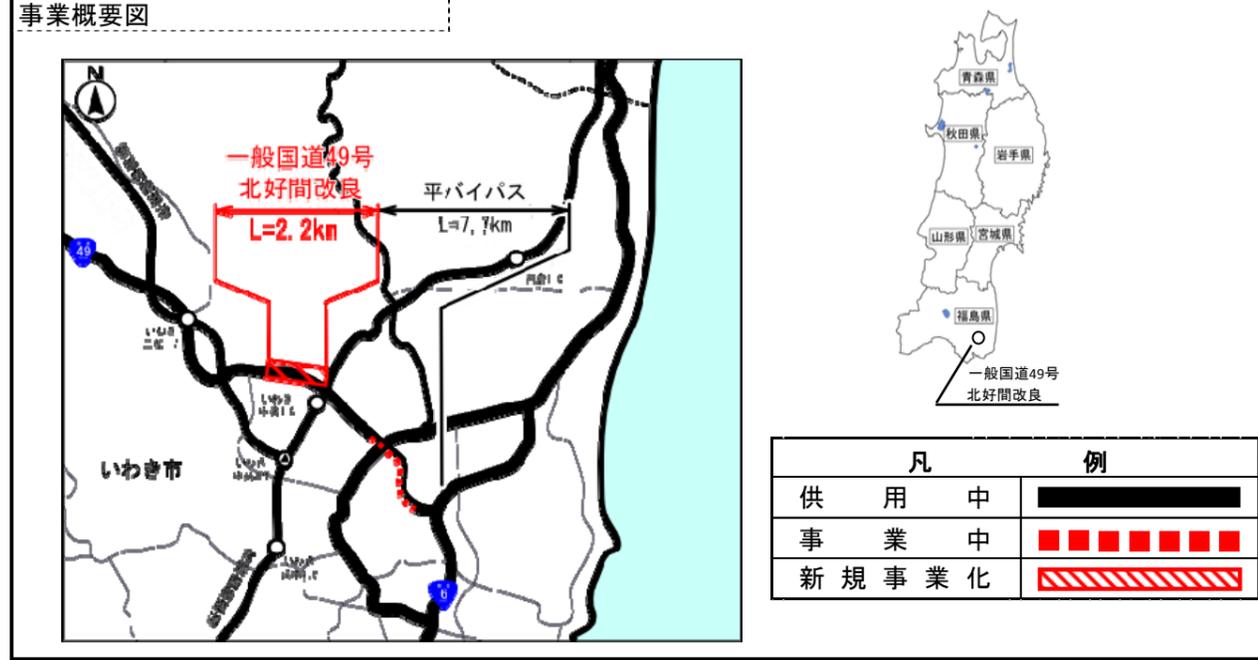
事業の概要

事業名	一般国道49号 北好間改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県いわき市好間町北好間字清水 至：福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻	延長	2.2km		

**事業概要**  
一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約240kmの主要幹線道路である。北好間改良はいわき市好間町北好間字清水から同市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長約2.2kmの道路である。

**事業の目的、必要性**  
当該区間の整備により、北好間地区の交通容量が確保され、交通渋滞の緩和及び線形不良解消による交通事故の削減等が図られる。

全体事業費	約50億円	計画交通量	10,900台/日
-------	-------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
【福島県知事】  
・予算化に同意  
・基幹的な道路であり、円滑な交通確保が必要

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である  
・B/Cの3便益以外の評価項目として、「物流による経済効果」、「ネットワークの形成に寄与する」、「地域の活性化」、「国際競争力」という視点でも検討してほしい

**事業採択の前提条件**  
■費用対便益：便益が費用を上回っている  
■手続きの完了：地元（いわき市）と対策案を合意（平成22年5月20日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：42億円 （事業費：38億円 維持管理費：4.1億円）	総便益：58億円 （走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：3.3億円）	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.8（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%）	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・いわき中央IC交差点の改良により混雑を解消する。 【いわき中央IC交差点における交差点飽和度の改善】 1.2 ⇒ 0.9 【当該区間の混雑度】 1.49 ⇒ 0.76	
	事故対策	◎	・事故発生割合の高い区間の対策を図る。 （いわき中央IC交差点付近、北好間地区の単路部） 【死傷事故率（H17～H20平均値）】 いわき中央IC交差点部：586件/億台キロ 【急勾配や急カーブ箇所の解消】 縦断勾配i=5%以上の箇所 4箇所 ⇒ 0箇所 曲線半径R=150m未満の箇所 4箇所 ⇒ 0箇所		
	歩行空間	○	・当該区間は通学路に指定されているものの、幅員2m未満或いは歩道未設置の区間も存在。当事業により、通過交通や大型車交通が転換され、歩行者・自転車等交通弱者への安全性が向上する。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・当該路線の利用により患者の安静な搬送（質の向上）が見込まれる。 ・北好間地区から三次医療施設（磐城共立病院）への搬送時間の短縮が見込まれる。	
		地域経済	○	・いわき中央IC交差点の渋滞を解消することにより、いわき好間中核工業団地までのアクセスが改善され、物流強化による地域振興が期待される。	
災害		○	・代替路の確保により、広域迂回の解消が期待される。		
環境	-				
地域社会	○	・国道49号郡山市方面やいわき三和ICへのアクセスが改善され、地場産品の輸送向上等地域の活性化、交流圏の拡大が期待される。			
事業実施環境	○	・意見交換会、アンケート調査を実施し、地元（いわき市）と対策案を合意。（平成22年5月） ・福島県知事やいわき市長、地元（区長、県議会議員、市議会議員）より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。			

対応方針

費用便益比が1.4と便益が費用を上回ると共に、地元と対策の合意がなされていることから事業採択の前提条件が確認できる。  
また、住民生活や地域経済など、事業効果が高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

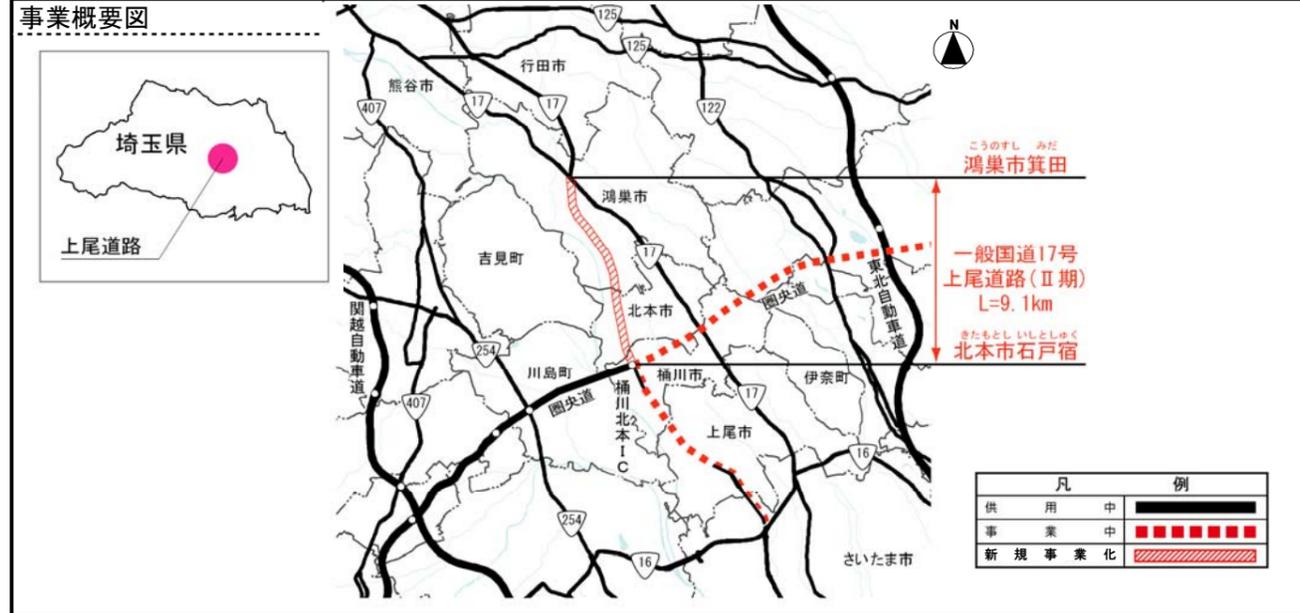
事業の概要

事業名	一般国道17号 上尾道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県北本市石戸宿 至：埼玉県鴻巣市箕田	延長	9.1km		

**事業概要**  
上尾道路は、新大宮バイパスの宮前IC（さいたま市西区宮前町）から分岐後、国道17号の西側を並行し、鴻巣市箕田で一般国道17号熊谷バイパスに接続する延長20.1kmの一般国道バイパスであり、現在、さいたま市西区宮前町から桶川市川田谷間の11kmが事業中で、宮前IC～県道上尾環状線・県道川越栗橋線～県道さいたま鴻巣線までが暫定2車線供用している。

**事業の目的、必要性**  
当該区間の整備により、幹線道路の交通容量が確保され、Ⅰ期区間と一体となり国道17号現道の交通が転換し、交通渋滞が解消され、主要都市間（熊谷市役所～埼玉県庁間）の移動時間短縮に寄与し、交通渋滞の緩和により定時性・速達性の向上等が図られる。

全体事業費：約24.5億円      計画交通量：42,100台/日



**関係する地方公共団体等の意見**  
【埼玉県知事】 ・ 予算化に同意  
・ 早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・ 新規事業化については妥当である  
・ 事業目的に応じた適切な手法により評価を行うことが重要  
・ 3便益による評価だけでなく、多様な評価手法についても今後工夫する必要がある

**事業採択の前提条件**  
費用対便益：便益が費用を上回っている。  
手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成元年12月22日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.7	総費用：194億円 （事業費：162億円 維持管理費：32億円）	総便益：1,105億円 （走行時間短縮便益：802億円 走行経費減少便益：174億円 交通事故減少便益：128億円）	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.0（交通量 -10%）	B/C=7.7（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=5.2（事業費 +10%）	B/C=6.2（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=5.3（事業期間 +20%）	B/C=6.0（事業期間 -20%）		

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	バイパス整備により並行する国道17号現道の事故減少が見込まれる。 【死傷事故率（H17～H20平均値）】553.7件/億台キロ（現況） ※当該区間における最大死傷事故率 埼玉県平均：約82.4件/億台キロ（約6.7倍） 全国平均：約102.6件/億台キロ（約5.4倍）
歩行空間		○	通過交通の転換で、物流交通等を中心とした長トリップの大型車交通が排除され、現道の歩行環境の向上が期待される。
社会全体への影響	住民生活	○	交通混雑の解消により、地域住民の円滑な移動が確保できる。
	地域経済	○	圏央道及び上尾道路Ⅰ期区間とネットワークが接続し、地域経済が活性化
	災害	—	注目すべき影響はない。
	環境	○	並行する国道17号現道の沿道環境が改善する。
	地域社会	○	主要都市間の移動時間が短縮し、定時性・速達性が向上する。 （熊谷市役所～埼玉県庁の所要時間：116分→92分）
事業実施環境		○	・平成元年12月22日付け、都市計画決定済み ・地元から上尾道路未整備区間の早期事業化の要望があり、期待は大きい。

対応方針

費用便益比は5.7と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、交通渋滞の緩和、定時性・速達性の向上、現道及び周辺道路の安全性が向上する等、事業効果が高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

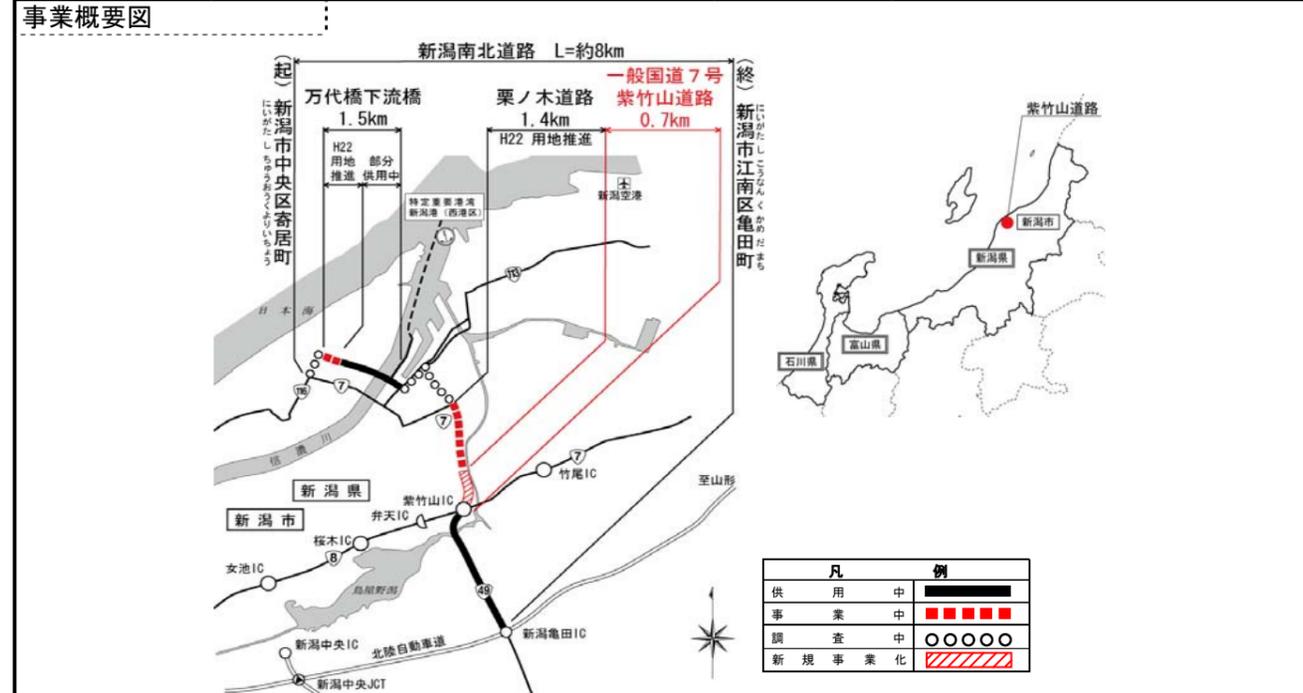
事業の概要

事業名	新潟南北道路 一般国道7号 紫竹山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新潟市中央区鑑 至：新潟県新潟市中央区紫竹山4丁目	延長	0.7km		

**事業概要**  
新潟南北道路は、北陸自動車道から新潟市中心市街地に至る延長約8kmの地域高規格道路であり、これまでに約3.7kmが供用済である。  
紫竹山道路は、新潟南北道路の一部を構成する道路で、新潟市中央区鑑から同市同区紫竹山4丁目に至る延長0.7kmの道路立体化事業である。

**事業の目的、必要性**  
新潟南北道路は、北陸自動車道から新潟市中心市街地に至る延長約8kmの地域高規格道路であり、これまでに約3.7kmが供用済である。当該区間の整備により、国道7号紫竹山区間が立体化されることで、交通渋滞の緩和による新潟市中心部等へのアクセス円滑化及び交通事故の削減等が図られる。

全体事業費：約195億円  
計画交通量：71,100台/日（高架部）



**関係する地方公共団体等の意見**  
【新潟市長】  
・早期に整備をお願いしたい  
・安心政令市にいがたの実現に不可欠な道路

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である  
・事業化区間の評価だけでなく、都市計画全体でのネットワークの評価も必要

**事業採択の前提条件**  
費用対便益：便益が費用を上回っている。  
手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成4年9月11日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用	143億円 （事業費：139億円 維持管理費：3.3億円）	総便益	405億円 （走行時間短縮便益：276億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：52億円）	基準年	平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8	（交通量 -10%）	B/C=3.2	（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=2.6	（事業費 +10%）	B/C=3.1	（事業費 -10%）		
		事業期間変動	B/C=2.7	（事業期間 +20%）	B/C=3.1	（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠				
		渋滞対策	◎	交通容量の確保により、渋滞緩和を図る。 【渋滞損失時間の改善】 約36.2万人時間/年→0万人時間/年（高架部）〔計画区間〕 【1kmあたり渋滞損失時間】 50.7万人時間/年/km（H21現況）〔センサス区間〕 全国平均：約2.7万人時間/年/km 新潟県平均：約1.5万人時間/年/km				
		事故対策	◎	死傷事故率の高い交差点の立体化整備により、交通の安全性が向上 【死傷事故率（H17～H20平均値）】 単路部：死傷事故率比（県内平均比）2.0倍 交差点部：死傷事故率比（県内平均比）8.0倍 〔新潟県直轄国道平均 単路部：27件/億台キロ 交差点部：112件/億台キロ〕				
	社会全体への影響	歩行空間	○	新たに自歩道が確保され、歩行者、自転車の安全性が向上				
		住民生活	○	交通混雑の緩和により地域住民の円滑な移動が確保される				
		地域経済	○	紫竹山IC～新潟港西港区(特定重要港湾)へのアクセス向上（12分→9分）				
		災害	○	新潟県第一次緊急輸送道路に指定 防災拠点(新潟港西港区)へのアクセス機能向上				
環境	-	注目すべき影響はない						
地域社会	◎	新潟市の「にいがた交通戦略プラン(H20.3策定)」に位置づけられた道路であり、基幹公共交通軸が導入される道路から転換する交通の受け皿として機能						
事業実施環境	○	・都市計画決定 H4.9 ・新潟市長や一般国道7号改良整備促進期成同盟会等より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。						

対応方針

費用便益比が2.8と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、渋滞対策、事故対策、地域社会など事業効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス（坂城町区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県埴科郡坂城町南条 至：長野県埴科郡坂城町上五明	延長	3.8km		
事業概要	<p>坂城更埴バイパスは、国道18号の上田市から千曲市間に計画された上田篠ノ井バイパスの一部を形成する計画延長19.2kmのバイパスである。そのうち、坂城町区間は長野県埴科郡坂城町南条から坂城町上五明までの計画延長3.8kmのバイパス事業である。</p> <p>なお、坂城更埴バイパス（坂城町区間）に続く上田坂城バイパスは、平成21年度までに全線暫定供用済み（L=4.9km）である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該区間の整備により、幹線道路の交通容量が確保され、現在供用中の上田坂城バイパスと一体となり、国道18号現道の交通が転換し、交通渋滞の緩和等が図られる。</p>				
全体事業費	約110億円	計画交通量	23,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【長野県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予算化に同意</li> <li>・早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい</li> </ul>
----------------	---

学識経験者等の第三者委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規事業化については妥当である</li> <li>・事業目的に応じた適切な手法により評価を行うことが重要</li> <li>・3便益による評価だけでなく、多様な評価手法についても今後工夫する必要がある</li> </ul>
------------------	---

事業採択の前提条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>■費用対便益：便益が費用を上回っている</li> <li>■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（昭和60年12月23日）</li> </ul>
-----------	---

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用	80億円 （事業費：68億円 維持管理費：12億円）	総便益	225億円 （走行時間短縮便益：207億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.7億円）	基準年	平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4（交通量 -10%）		B/C=4.5（交通量 +10%）			
		事業費変動	B/C=2.6（事業費 +10%）		B/C=3.1（事業費 -10%）			
			事業期間変動	B/C=2.5（事業期間 +20%）		B/C=3.1（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠				
		渋滞対策	◎	坂城・千曲地域の渋滞緩和が見込まれる。 【損失時間の改善】 約283.5万人時/年 ⇒ 約232.5万人時/年（坂城・千曲地域） 【1kmあたり損失時間】 約19.2万人時/年・km（国道18号 田町交差点） 約4.6万人時/年・km（国道18号 鼠橋通り交差点～田町交差点） （長野県平均：約1.4万人時/年・km（約13.7倍） 全国平均：約2.0万人時/年・km（約9.6倍））				
		事故対策	○	交通を分散することにより、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 約145.6件/億台キロ（現況）（国道18号 田町交差点） （長野県平均：約63.6件/億台キロ（約2.3倍） 全国平均：約102.6件/億台キロ（約1.4倍））				
		歩行空間	○	バイパスへの自動車交通の転換により、現道の歩行者の安全性が向上する。				
	社会全体への影響	住民生活	○	交通混雑の緩和により、地域住民の円滑な移動が確保できる。				
		地域経済	—					
		災害	○	バイパスへの自動車交通の転換により、防災要対策箇所が回避され、幹線交通の安全性が向上する。				
環境		○	CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM排出量が削減される。 （CO <sub>2</sub> 削減量：約3.8千t-CO <sub>2</sub> /年、NO <sub>x</sub> 削減量：約15t/年、SPM削減量：約1.4t/年）					
	地域社会	○	生活圏中心都市間（長野市⇄上田市）のアクセス性が向上し、地域間連携が強化される。					
事業実施環境			<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定 S60.12 済</li> <li>・上田篠ノ井バイパスとして、上田坂城バイパス、坂城更埴バイパス、更埴拡幅の一体的な整備が必要。</li> </ul>					

対応方針

費用対便益比が2.8と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該事業箇所の現道における損失時間の改善など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道158号 奈川渡改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県松本市奈川 至：長野県松本市安曇	延長	2.2km		
事業概要	<p>一般国道158号は、福井県福井市を起点として、長野県松本市に至る延長約249.4kmの幹線道路であり、北陸地方・中部地方と関東・甲信越地方を結ぶ唯一の路線である。</p> <p>奈川渡改良は、松本市奈川（現国道158号の現新入山トンネル奈川渡ダム側坑口付近）を起点とし、松本市安曇（小白沢）の現国道158号に接続する延長2.2kmの路線である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該区間の整備により、線形不良や幅員・建築限界不足が解消され、唯一の幹線道路である国道158号の信頼性・利便性・定時性の向上する他、防災危険箇所を回避することで、災害による危険の減少等が図られる。</p>				
全体事業費	約110億円	計画交通量	8,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【長野県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予算化に同意</li> <li>早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい</li> </ul>
----------------	---

学識経験者等の第三者委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規事業化については妥当である</li> <li>事業目的に応じた適切な手法により評価を行うことが重要</li> <li>3便益による評価だけでなく、多様な評価手法についても今後工夫する必要がある</li> </ul>
------------------	--

事業採択の前提条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用対便益：便益が費用を上回っている。</li> <li>手続きの完了：都市計画決定の対象外。</li> </ul>
-----------	---

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用 79億円 （事業費：71億円 維持管理費：8.2億円）	総便益 115億円 （走行時間短縮便益：82億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年 平成22年	
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響					
	歩行空間	—				
社会全体への影響	渋滞対策	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型車のすれ違い待ちによる滞留の解消が見込まれる。（建築限界不足のトンネル5箇所）</li> <li>【休日混雑度】 1.23~1.39（現況・H17センサス）</li> <li>並行区間等の渋滞損失時間：約23.4千人時間/年</li> <li>並行区間等渋滞損失削減率：10割削減</li> </ul>			
	事故対策	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故発生割合の高い区間の事故の減少が見込まれる。（新入山トンネル坑口交差点）</li> <li>【死傷事故率】 294.0件/億台キロ（現況・H17~H20） ※当該区間における最大死傷事故率</li> <li>長野県平均：63.6件/億台キロ（約4.6倍）</li> <li>全国平均：102.6件/億台キロ（約2.9倍）</li> </ul>			
	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への速達性向上：第二次救急医療施設へのアクセスが向上し、緊急車両による搬送等における安全性・速達性の向上が見込まれる。（旧奈川村・旧安曇村には第二次救急医療施設がない。）</li> <li>第二次救急医療施設（波田総合病院）へのアクセス向上が見込まれる人口：約2,200人（旧奈川村・旧安曇村の約7割）</li> <li>公共交通機関の信頼性等の向上：バスの運行が容易となり、地域唯一の公共交通機関であるバスの信頼性・利便性・定時性の向上が見込まれる。</li> </ul>			
	地域経済	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域連携の支援：市町村合併（H17.4.1）した、松本市と旧奈川村・旧安曇村の地域間を連携する道路である。</li> <li>旧奈川村⇄松本市役所：約58分→約57分 約1分短縮</li> <li>旧安曇村（大野川地区）⇄松本市役所：約65分→約64分 約1分短縮</li> <li>観光地への速達性向上：上高地や乗鞍高原などの観光地へのアクセス性が向上し、観光客の増加が見込まれる。</li> <li>松本駅～上高地の所要時間：約80分→約78分 約2分短縮（休日）</li> </ul>			
	災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路の確保：防災危険箇所の回避により、災害による危険性が減少し、通行止め発生時における迂回距離が大幅に減少。</li> <li>岐阜県高山市～松本市の所要時間：約204分→約121分 約83分短縮</li> </ul>			
環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道環境の改善：走行速度の向上により、CO2、NOx、SPMの排出量が削減され、当該地域の「上高地」に代表される豊かな自然・森林資源、生活環境の保全に寄与する。</li> </ul>				
地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流促進・連携強化：岐阜県高山市と長野県松本市など、北陸地方・中部地方と関東・甲信越地方を結ぶ唯一の路線であり、交流促進・連携強化が見込まれる。</li> </ul>				
事業実施環境	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>長野県知事、松本市長、中部縦貫自動車道（松本～中ノ湯間道路）建設・国道158号整備促進期成同盟会等により積極的な要望活動が行われており、整備に対する地域要望が非常に高い。</li> </ul>				

対応方針

<p>費用便益比が1.5と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。また、住民生活や災害対応、地域経済など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

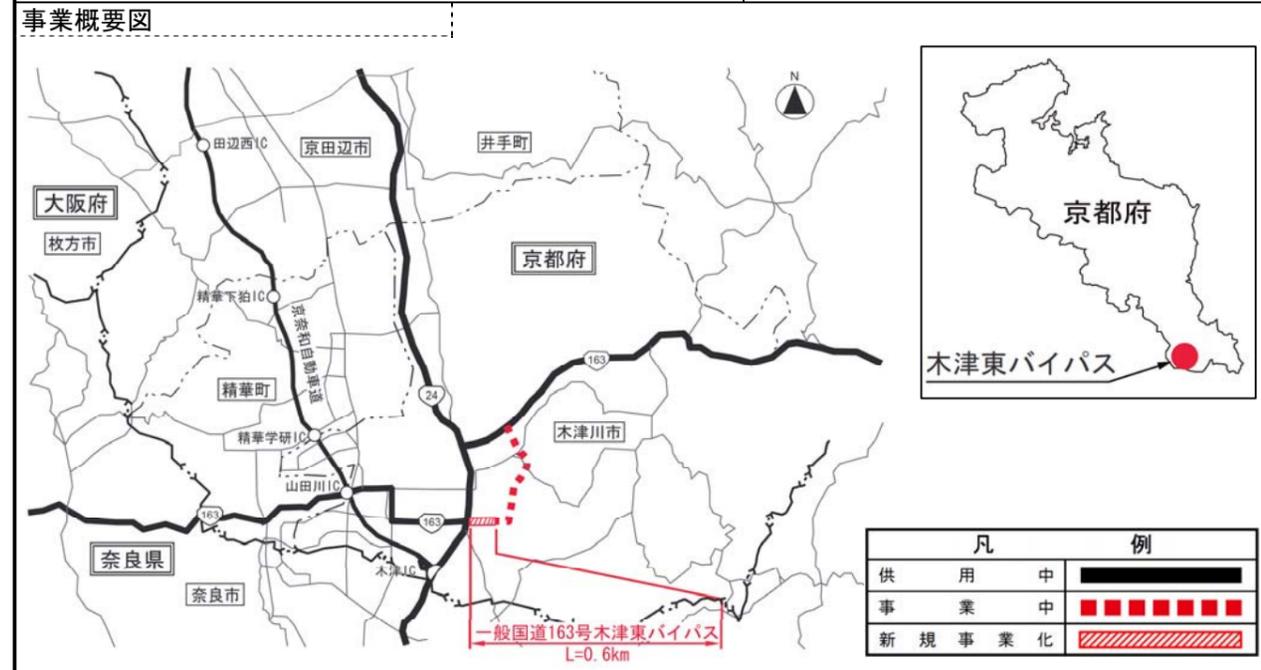
事業の概要

事業名	一般国道163号木津東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府木津川市木津天神山 至：京都府木津川市木津馬場南	延長	0.6 km		

**事業概要**  
一般国道163号は、大阪府大阪市から三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路であり、京都府木津川市の中心市街地部では、1.9kmにわたり国道24号と重複し慢性的な交通渋滞が課題となっている。木津東バイパスは、京都府等の関連事業と連携し国道24号重複区間のバイパスを形成する延長約0.6kmの道路である。

**事業の目的、必要性**  
当該区間の整備により、国道24号と国道163号の重複区間の交通渋滞の緩和及び関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発と一体となったまちづくりの支援等が図られる。

全体事業費	約15億円	計画交通量	11,900台/日
-------	-------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
【京都府知事】  
・早期の事業完成をお願いしたい  
・地域の交通の円滑化に寄与、関西文化学術研究都市の発展に不可欠

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である  
・道路事業にはいろいろな整備効果があるが、B/Cでは走行時間短縮などの3便益のみで評価されている。全国的な課題ではあるが、B/Cの便益には、防災や環境など3便益以外の整備効果が含まれていないことを明示するなどの工夫が必要

**事業採択の前提条件**  
■費用対便益：便益が費用を上回っている  
■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成7年8月25日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.1	総費用：14億円 事業費：12億円 維持管理費：2.3億円	総便益：71億円 走行時間短縮便益：67億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：1.7億円	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=6.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=4.7 (事業費 +10%)	B/C=5.6 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=4.9 (事業期間 +20%)	B/C=5.3 (事業期間 -20%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・バイパス整備により、交通容量が増え国道24号と国道163号の重複区間の渋滞が緩和する。 【渋滞損失時間の改善】約33万人時間/年 ⇒ 約24万人時間/年 [計画区間] 【1kmあたり渋滞損失時間】36.9万人時間/年km (H17現況) [センサス区間] 全国平均：1.9万人時間/年km 京都府平均：3.7万人時間/年km	
		事故対策	○	・事故発生割合の高い現道の交通をバイパスに分散することにより、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率 (H17~H20平均値)】151.1件/億台キロ 死傷事故率比(府内平均比) 1.1倍 [京都府平均：140件/億台キロ (H20)]	
	歩行空間	○	・幅の広い歩道整備により、良好な歩行空間を確保する。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・交通混雑の緩和により、中心市街地等への地域住民の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	◎	・国家プロジェクトである関西文化学術研究都市「木津中央地区」のアクセス道路として機能し、同研究都市を核とした地域経済の活性化に寄与する。	
災害		○	・国道24号(国道163号)木津川渡河部のリダンダンシー機能を確保し、緊急輸送道路としての機能を強化する。		
環境	○	・国道24号及び国道163号の重複区間では、騒音値が環境基準を超過(昼間：73dB 夜間：73dB)しており、バイパス整備により交通が分散し沿道環境が改善する。			
地域社会	◎	・国家プロジェクトである関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発と一体となったまちづくりを支援する。			
事業実施環境	○	・都市計画決定 H7.8 済。 ・京都府知事や木津川市長より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。			

対応方針

費用便益比が5.1と便益が費用を上回ると共に、都市計画手続きが完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。  
また、渋滞対策や地域経済への影響など事業効果が高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

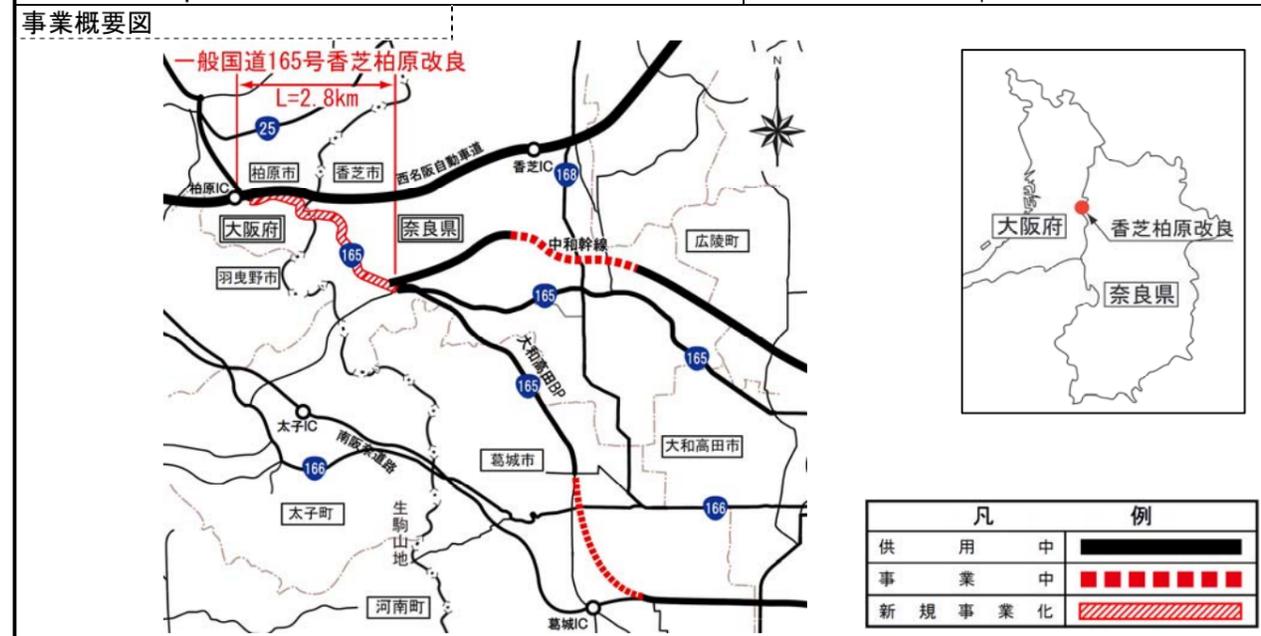
事業の概要

事業名	一般国道165号 香芝柏原改良	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：奈良県香芝市穴虫 至：大阪府柏原市田辺	延長	2.8 km		

**事業概要**  
 国道165号は大阪府大阪市から三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路であり、奈良県中和地域と大阪都市圏を結ぶ重要な道路である。  
 香芝柏原改良は、国道165号の交通渋滞が著しい奈良県・大阪府境付近の現道を2車線から4車線に拡幅する延長約2.8kmの事業である。

**事業の目的、必要性**  
 当該区間の整備により、奈良県と大阪府の府県境区間の交通渋滞が緩和されるとともに、交通事故の危険性が高い厳しい線形が改良され、異常気象時通行規制区間が解消し、安全かつ円滑な交通の確保等が図られる。

全体事業費	約110億円	計画交通量	28,900台/日
-------	--------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
 【奈良県知事】・早期に整備をお願いしたい。観光振興や地域産業の活性化、地域医療の支援等県の発展に寄与  
 【大阪府知事】・予算化に同意。工程等に関し、本府と十分な調整を図りながら、進めていただきたい

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
 ・新規事業化については妥当である  
 ・道路事業にはいろいろな整備効果があるが、B/Cでは走行時間短縮などの3便益のみで評価されている。全国的な課題ではあるが、B/Cの便益には、防災や環境など3便益以外の整備効果が含まれていないことを明示するなどの工夫が必要

**事業採択の前提条件**  
 ■費用対便益：便益が費用を上回っている  
 ■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成22年3月16日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：90億円 事業費：76億円 維持管理費：14億円	総便益：113億円 走行時間短縮便益：112億円 走行経費減少便益：1.6億円 交通事故減少便益：0.23億円	基準年：平成22年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費 +10%)	B/C=1.4 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.2 (事業期間 +20%)	B/C=1.4 (事業期間 -20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・2車線から4車線に拡幅することにより、交通容量が確保され渋滞を緩和する。 【渋滞損失時間の改善】約80万人時間/年 ⇒ 約33万人時間/年 [計画区間] 【1kmあたり渋滞損失時間】10.2万人時間/年km (H17現況) [センサス区間] 全国平均：1.9万人時間/年km 奈良県平均：2.7万人時間/年km		
			◎	・線形改良により、交通の安全性が向上し、交通事故件数の低減が見込まれる。 【死傷事故率 (H17~H20平均値)】66.3件/億台キロ 死傷事故率比(県内平均比)0.7倍 [奈良県平均 91件/億台キロ (H20)] 【急カーブや急勾配箇所】急カーブ箇所 現況4箇所→整備後0箇所 急勾配箇所 現況1箇所→整備後0箇所		
	社会全体への影響	歩行空間	○	・歩道整備により、歩道の連続性が確保され、良好な歩行空間を確保する。		
		住民生活	○	・交通混雑の緩和により、通勤時の定時性を確保するなど、地域住民の円滑な移動が確保する。		
		地域経済	○	・中和幹線の整備に伴う奈良県中和地域から大阪都市圏への交通需要に対応し、円滑な交通を確保することにより、中和地域の活性化に寄与する。		
災害		◎	・異常気象時通行規制区間を解消し、安全かつ円滑な交通を確保する。			
事業実施環境	環境	○	・騒音値が環境基準を超過(昼間：75dB 夜間：72dB)しており、当該区間の整備により、沿道環境が改善する。			
	地域社会	○	・交通渋滞の緩和により、大阪都市圏のベッドタウンになっている奈良県中和地域から大阪都市圏への通勤交通等の定時性を確保する。			
事業実施環境	○	・都市計画決定 H22.3 済。 ・奈良県知事や香芝市長より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。				

対応方針

費用便益比が1.3と便益が費用を上回ると共に、都市計画手続きが完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。また、渋滞対策や事故対策、災害対策など事業効果が高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

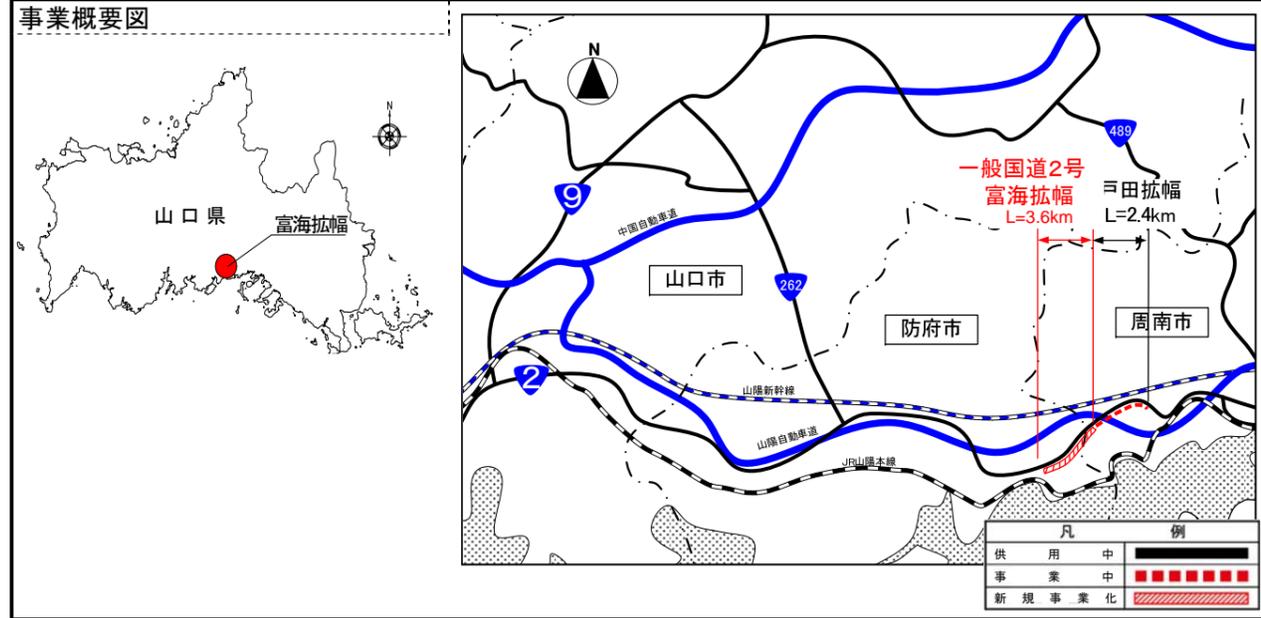
事業の概要

事業名	一般国道2号 富海拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県周南市戸田 至：山口県防府市富海	延長	3.6 km		

**事業概要**  
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。  
富海拡幅は、周南市と防府市を連絡する唯一の一般国道であり、周南市戸田から防府市富海に至る延長約3.6kmの4車線拡幅事業である。

**事業の目的、必要性**  
当該区間の整備により、交通容量の確保及び線形不良箇所の解消により、交通渋滞の緩和及び交通事故の削減等が図られる。

全体事業費：約90億円  
計画交通量：約45,500台/日



**関係する地方公共団体等の意見**  
【山口県知事】・予算化に同意  
・渋滞緩和や交通事故減少等に大きく貢献

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である  
・3便益による評価には限界もあるため、それらでは表現できない効果を適切に評価していくべき

**事業採択の前提条件**  
■費用対便益：便益が費用を上回っている  
■手続きの完了：都市計画決定済み(現在、都市計画変更手続き中「H22年度末決定予定」)

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.4	総費用：83億円 （事業費：72億円 維持管理費：11億円）	総便益：278億円 （走行時間短縮便益：268億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：0.07億円）	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.5 (交通量 -10%)	B/C=3.9 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=3.1 (事業費 +10%)	B/C=3.7 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=3.2 (事業期間 +20%)	B/C=3.5 (事業期間 -20%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	・4車線化整備により交通容量の増大により、交通渋滞の緩和が見込まれる。 【混雑度（交通量）】 国道2号富海地区 [現況] 2.0 (31,359台/日) ⇒ [整備後] 1.0 (45,500台/日)	
		事故対策	○	・線形不良箇所の解消、及び中央帯の設置により車線逸脱等を防止することで正面衝突等の重大事故の削減が期待される。 【死傷事故率】163.8件/億台・km (単路部 [H17-H20]) 【線形不良箇所】 [現況] 4箇所 ⇒ [整備後] 0箇所	
	歩行空間	○	・歩道幅員の拡大により、快適な歩行空間を確保できる。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・交通混雑の緩和により、地域住民の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	○	・信頼性の高いネットワークの形成により、物流の効率化が見込まれる。	
		災害	○	・山陽自動車道が通行止め時に、代替路としての機能が強化。	
環境		-	・注目すべき影響はない。		
地域社会	○	・周南市と防府市の地域連携強化が期待される。			
事業実施環境	○	・都市計画決定済み(現在、都市計画変更手続き中「H22年度末決定予定」) ・山口県知事や防府市長等から要請・要望が行われており、地元の期待は大きい。			

対応方針

費用便益比が3.4と便益が費用を上回るとともに、都市計画決定済み(現在、都市計画変更手続き中「H22年度末決定予定」)であることから事業採択の前提条件が確認できる。  
また、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、及び物流の効率化が見込まれるなど、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

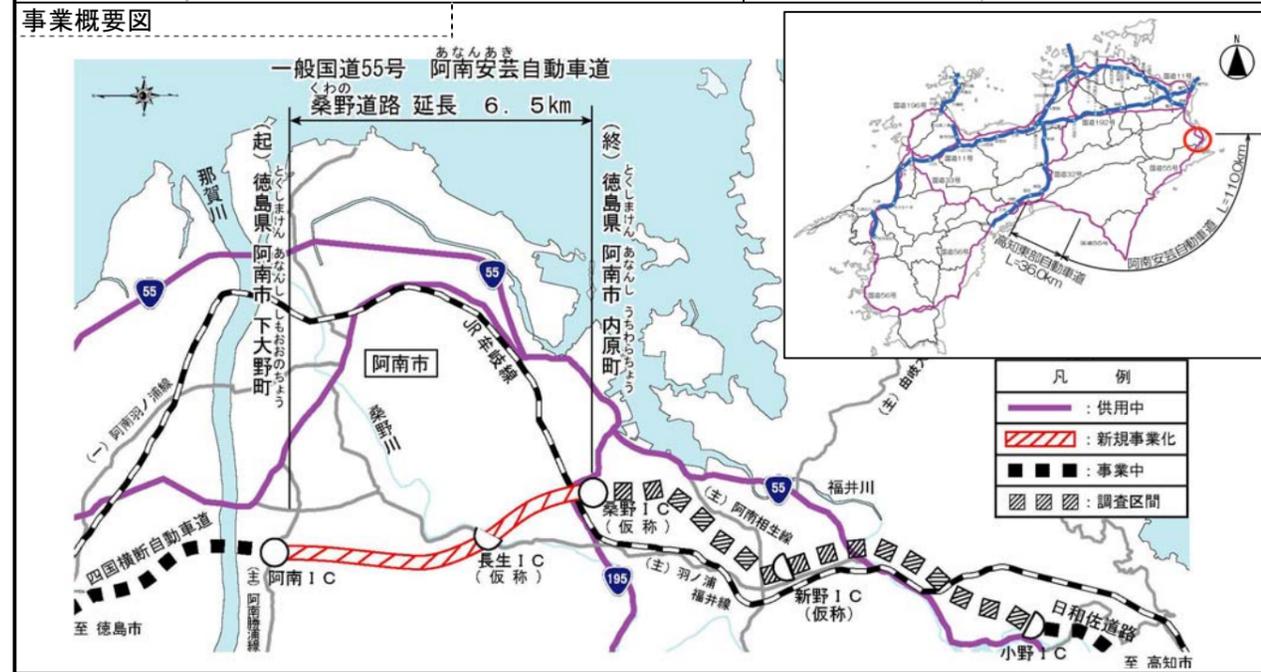
事業の概要

事業名	阿南安芸自動車道 一般国道55号 桑野道路	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：徳島県阿南市下大野町 至：徳島県阿南市内原町	延長	6.5 km		

**事業概要**  
阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110kmの地域高規格道路であり、これまでに約9kmが供用済である。  
桑野道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で、阿南市下大野町から同市内原町に至る延長約6.5kmの自動車専用道路である。

**事業の目的、必要性**  
桑野道路は、県南地域の抱える第3次医療施設等への救急搬送や近畿圏或いは徳島中心部への地場製品の輸送等に対し、速達性の向上が期待される。さらに、東南海・南海地震による津波浸水被害が予測される地域に対して、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保するものである。

全体事業費	約340億円	計画交通量	12,100台/日
-------	--------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
桑野道路と県南の高速ネットワークネットワークは、本県発展のため、早期に整備をしなければならない道路であるため、新規事業として予算化をお願いいたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
新規事業化については、妥当である。

**事業採択の前提条件**  
■費用対便益： 便益が費用を上回っている  
■手続きの完了： 都市計画決定手続き完了（平成22年4月30日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：246億円 （事業費：237億円 維持管理費：9億円）	総便益：330億円 （走行時間短縮便益：268億円 走行経費減少便益：47億円 交通事故減少便益：16億円）	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 -10%)	B/C=1.2 (事業費 +10%)	
	事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 -10%)	B/C=1.3 (事業期間 +10%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 【渋滞損失時間】 約288万人時間/年 [計画区間] 【1kmあたり渋滞損失時間】 5.5万人時間/年km (H17現況) [センサス区間] 全国平均：1.9万人時間/年km 徳島県平均：1.6万人時間/年km	
		事故対策	○	事故発生割合の高い区間の対策を図る。 (見能林交差点付近、阿南市橘町付近) 【死傷事故率 (H17~H20平均値)】 単路部：死傷事故率比(県内平均比)6.6倍 交差点部：死傷事故率比(県内平均比)2.4倍 [徳島県直轄国道平均 単路部：56件/億台キロ 交差点部：194件/億台キロ]	
	歩行空間	○	・当該区間は、通学路に指定されているものの、幅員2m未満或いは歩道未設置の区間も存在。当事業により、通過交通や大型車交通が転換され、歩行者・自転車等交通弱者への安全性が向上する。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・第三次医療施設(徳島赤十字病院等)への速達性が向上し、緊急車両による搬送等の向上が見込まれる。 【第3次医療施設60分圏域外の人口(海部郡、那賀町を対象)】 【現況】36千人 ⇒ 【整備後】30千人	
		地域経済	○	・阿南ICから橘港周辺工業地までの所要時間が14分(23分→9分)短縮され、物流強化による地域振興が期待される。	
災害		◎	・東南海・南海地震による津波浸水被害が予測される地域であり、リダンダンシーを確保し、緊急輸送道路として期待される。		
環境		-			
	地域社会	○	・関西圏等の大消費地や徳島市中心部から県南地域を高速道路と自専道で連絡することにより、地場製品の輸送向上等地域の活性化、交流圏の拡大が期待される。		
事業実施環境	○	・都市計画決定 H22.4 済。 ・徳島県知事や阿南市長、阿南市高規格道路建設促進期成同盟会等より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。			

対応方針

費用便益比が1.3と便益が費用を上回ると共に、都市計画手続きが完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。また、住民生活や災害対応など、事業効果が高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

事業の概要

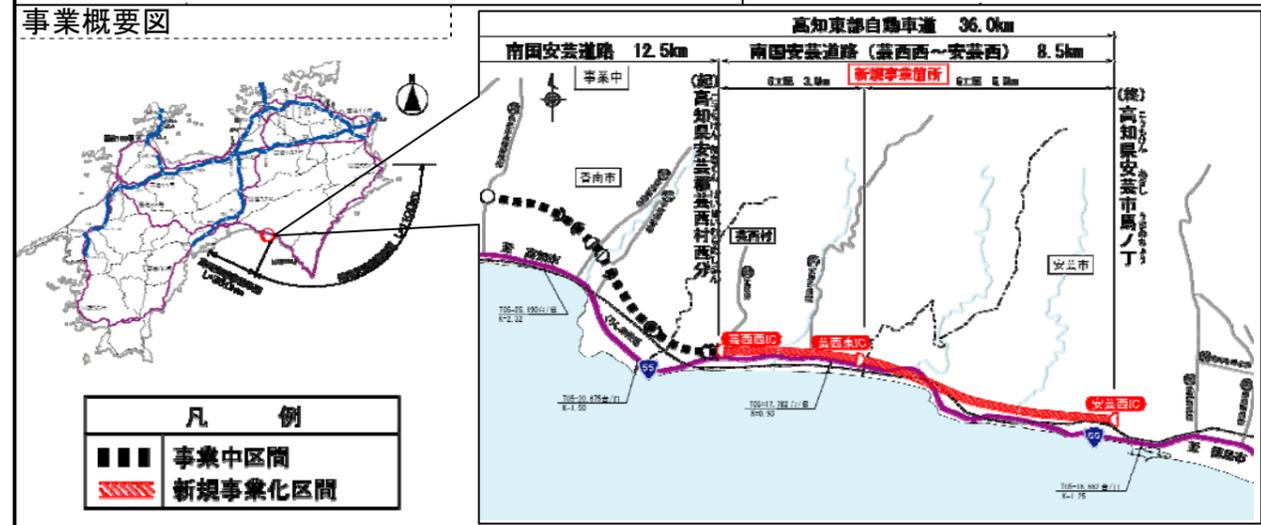
担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	高知東部自動車道 一般国道55号南国安芸道路(芸西西～安芸西)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県安芸郡芸西村西分 至：高知県安芸市馬ノ丁	延長	8.5km		

**事業概要**  
高知東部自動車道は、高知県高知市から安芸市に至る延長約36kmの一般国道の自動車専用道路であり、現在、高知市から安芸郡芸西村間の約27.5kmが事業中である。  
南国安芸道路(芸西西～安芸西)は、四国8の字ネットワークを形成する高知東部自動車道の一部であり、安芸郡芸西村から安芸市馬ノ丁に至る延長約8.5kmの自動車専用道路である。

**事業の目的、必要性**  
高知県東部地域は、東南海・南海地震(今後30年の発生確率60%)による津波浸水によって現道が分断され、緊急輸送道路の確保が出来ない状態にある。  
また、救命救急を担う第3次医療施設に60分で到達できない地域が広く存在している。  
このような状況を踏まえ、東南海・南海地震時の緊急輸送道路確保、高知県東部地域の第3次医療施設への速達性向上を図る事を目的としている。

全体事業費	約355億円	計画交通量	10,600台/日
-------	--------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
南国安芸道路(芸西西～安芸西)は、四国8の字ネットワークを構成する四国の幹線道路であるとともに、地域住民の生活を支える命の道でもあるため、事業の予算化をお願いいたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
新規事業化については、妥当である。

**事業採択の前提条件**  
■費用対便益： 便益が費用を上回っている。  
■手続きの完了： 都市計画決定済み(平成11年6月4日)であり、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.1	総費用：263億円 事業費：252億円 維持管理費：11億円	総便益：562億円 走行時間短縮便益：478億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：20億円	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8 (交通量-10%)	B/C=2.6 (交通量+10%)	
		事業費変動	B/C=2.4 (事業費-10%)	B/C=2.0 (事業費+10%)	
		事業期間変動	B/C=2.2 (事業期間-10%)	B/C=2.1 (事業期間+10%)	
事業の影響	評価項目	評価	根拠		
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 【渋滞損失時間】現状：約501万人時間/年 [計画区間] 【1kmあたり渋滞損失時間】3.5万人時間/年km (H17現況) [センサス区間] 全国平均：1.9万人時間/年km 高知平均：1.1万人時間/年km	
			○	・事故発生割合の高い区間の対策を図る。 (芸西村役場付近交差点, 安芸市穴内地区交差点) 【死傷事故率】95.7件/億台キロ (H14～H17年の平均値) 死傷事故率比(県内平均比) 1.3倍 全国平均：96.1件/億台キロ (県道以上) 高知県平均：71.2件/億台キロ	
	社会全体への影響	歩行空間	○	・当該区間は、通学路にも指定されているが、幅員3m以上の歩道は、全体延長の13%しか設置されていない。当事業により、交通分散が図られることにより歩行者・自転車等、交通弱者への安全性が向上する。	
		住民生活	◎	・三次医療施設(高知医療センター・高知赤十字病院)へのアクセスが向上し、緊急車両による搬送等における安全性・速達性の向上が見込まれる。 【第3次医療施設60分圏域外人口(高知県東部地域)】 現状：38千人 ⇒ 既事業化区間完成時：33千人 ⇒ 高知東部自動車道完成時：27千人	
		地域経済	○	・当該道路と連結する南国安芸道路・高知南国道路とのアクセスにより、高知県東部地域の農作物出荷等の流通活性化と、室戸岬や阪神安芸キャンプなど、観光振興が期待される。	
災害		◎	・当該路線の現道は高知県東部唯一の第一次緊急輸送道路に位置づけられており、当該路線の整備により、地震時の津波浸水等により分断される現道に対してリダンダンシーが確保される。		
		環境	・注目すべき影響はない。		
		地域社会	・結びつきが強い安芸市と高知市の交流や連携を促進するための地域連携強化が図られる。		
事業実施環境			○	・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、土佐はちきん連合、高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より積極的な要望活動が行われており、地元から強く望まれている。 ・四国8の字ネットワークの一部を形成している。	

対応方針

費用便益比が2.1と便益が費用を上回ると共に、都市計画手続きが完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。また、住民生活や災害対応など、事業効果が高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	那覇空港自動車道 一般国道506号 小禄道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県那覇市鏡水 至：沖縄県豊見城市名嘉地	延長	5.7 km		
事業概要					
<p>那覇空港自動車道は、沖縄県那覇市から中頭郡西原町に至る延長約20 kmの一般国道の自動車専用道路であり、これまでに約12 kmが供用済みである。</p> <p>小禄道路は、那覇空港自動車道の一部を構成する道路で、那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長5.7 kmの自動車専用道路である。</p>					
事業の目的、必要性					
<p>小禄道路は、国道331号小禄地区の交通容量の確保、那覇中心部における通過交通の削減、那覇都市圏の渋滞緩和、沖縄本島中北部から那覇空港への定時制・速達性の確保に寄与するものである。</p>					
全体事業費	約620億円	計画交通量	27,300台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
 那覇空港等交通拠点や主要拠点へのアクセス性を向上し、産業振興や人、物の交流の活性化、地域活性化を図るために小禄道路の整備促進が必要であるため、予算化に同意いたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
 新規事業化については、妥当である。

**事業採択の前提条件**  
 費用対便益：便益が費用を上回っている  
 手続きの完了：都市計画決定済み（H21.5.1）であり、円滑な事業執行の状況が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.7	総費用：430億円 （事業費：408億円 維持管理費：22億円）	総便益：748億円 （走行時間短縮便益：589億円 走行費用減少便益：91億円 交通事故減少便益：68億円）	基準年 平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2（交通量 -10%）	B/C=1.9（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.6（事業費 +10%）	B/C=1.9（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.7（事業期間 +20%）	B/C=1.8（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	小禄道路の並行区間の渋滞緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 小禄道路の整備により、現道である国道331号及び那覇都市圏の幹線道路の渋滞損失時間の削減効果が見込まれる。  【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約18.1万人時/年km、約5.3万人時/年万台km（現況） （沖縄県平均：約4.1万人時/年km（約4.4倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約9.0倍））	
		事故対策	○	交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。 【死傷事故率】約92.7件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.2（現況）） （沖縄県平均：約78.8件/億台キロ（約1.2倍） 全国平均：約102.6件/億台キロ（約0.9倍））	
	社会全体への影響	歩行空間	—		
		住民生活	○	交通混雑の緩和により、地域住民の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	○	那覇空港と高速ネットワークが接続し、定時性、速達性が向上 沖縄自動車道（西原JCT）～ 那覇空港まで高規格幹線道路が接続することとなり、所要時間の短縮、定時性の確保につながる。	
	災害	—			
	環境	○	並行区間の沿道環境の改善：CO <sub>2</sub> 、SPMの削減が見込まれる。		
	地域社会	○	救急医療施設へのアクセスが向上するとともに、患者への負担軽減が計られる。 那覇空港までのアクセスが向上し、物流の効率化につながる。		
事業実施環境		○	・平成21年5月1日付け、都市計画決定済み。 ・那覇空港自動車道（豊見城東道路）、沖縄西海岸道路（那覇西道路、豊見城道路）と一体的な整備が必要。		

対応方針

費用便益比が1.7と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続が完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間が高いため、事業実施による改善効果は大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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である。