

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 北海道縦貫自動車道 <small>ななえ おおぬま</small> 七飯～大沼	<b>事業区分</b> 高速自動車国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどうかめだ ななえ にやま</small> 北海道亀田郡七飯町仁山 至： <small>ほっかいどうかやべ もり あかいがわ</small> 北海道茅部郡森町赤井川	<b>延長</b> 10.0 km	
<b>事業概要</b> 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点として室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由し稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち七飯～大沼間は、七飯インターチェンジから大沼公園インターチェンジに至る延長10kmの事業であり、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連携機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした道路である。		
H17年度事業化	H一年度都市計画決定	H17年度用地着手
H一年度工事着手		
全体事業費	約914億円	事業進捗率
計画交通量	10,900台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	総費用 (残事業/事業全体) 574/663億円 (事業費：557/645億円) (維持管理費：18/18億円)
	総便益 (残事業/事業全体) 771/771億円 (走行時間短縮便益：663/663億円) (走行経費減少便益：86/86億円) (交通事故減少便益：23/23億円)	基準年 平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.01～1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2～1.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.2～1.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.2～1.4 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①拠点都市間の利便性向上 ・道南・道央圏における、拠点都市間の利便性向上が期待される。 ②農水産品の流通利便性向上 ・道南圏で水揚げされるまぐろの流通利便性向上が期待される。 ・七飯町で生産されるカーネーションや北斗市で生産されるねぎ等の流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークの多重性が確保される。 ⑤CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量9,280(t-CO <sub>2</sub> /年)の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 函館市など2市16町の首長等で構成される「北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会」等より、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡強化により地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成17年4月 旧森町と砂原町が合併し森町が誕生
- ・平成17年10月 旧八雲町と熊石町が合併し八雲町が誕生
- ・平成18年2月 上磯町と大野町が合併し北斗市が誕生
- ・平成18年11月 北海道縦貫自動車道 国縫IC～八雲IC供用
- ・平成21年10月 北海道縦貫自動車道 八雲IC～落部IC供用
- ・平成21年11月 函館・江差自動車道 北斗中央IC～北斗富川IC供用
- ・平成23年11月 北海道縦貫自動車道 落部IC～森IC供用予定
- ・平成23年度 函館・江差自動車道 北斗富川IC～北斗茂辺地IC供用予定
- ・平成24年度 北海道縦貫自動車道 森IC～大沼公園IC供用予定
- ・平成27年度の完成をめざし北海道新幹線新青森駅～新函館駅間整備中

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に事業化され、用地進捗率84%、事業進捗率9%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法の変更等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

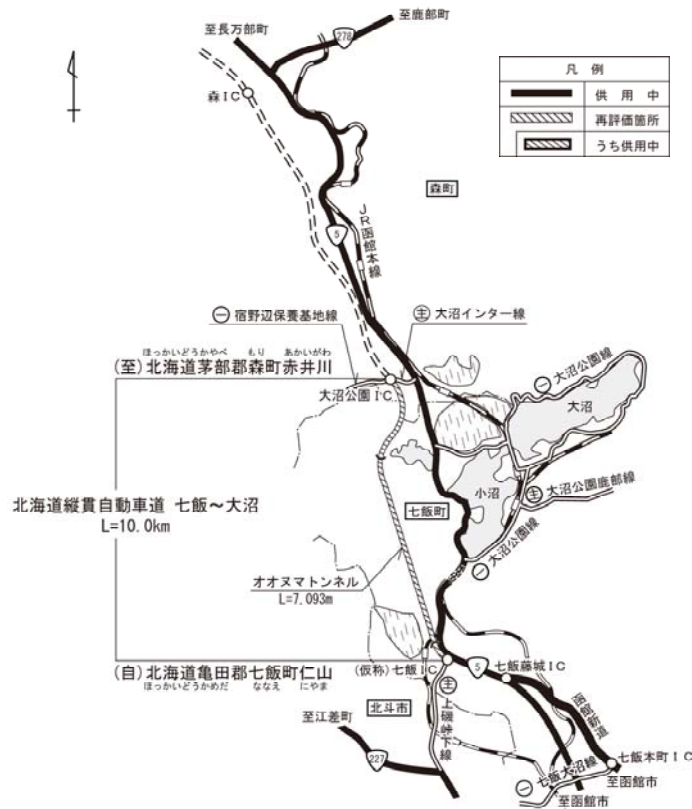
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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 北海道縦貫自動車道 <small>しべつけんぶち なよろ</small> 士別剣淵～名寄	事業 高速自動車国 区分 道	事業 国土交通省 主体 北海道開発局					
起終点 自：北海道 <small>しべつ みなみまちひがし</small> 士別市南町東 至：北海道 <small>なよろ ほうえい</small> 名寄市字豊栄	延長 24.0 km						
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点として、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由し稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち士別剣淵～名寄間は、士別剣淵インターチェンジから、名寄バイパス（名寄インターチェンジ）に至る延長24kmの事業であり、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等の支援を目的とした道路である。							
H15年度事業化	H一年度都市計画決定	H19年度用地着手	H19年度工事着手				
全体事業費	約295億円	事業進捗率	37%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	3,300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)	195/310億円	総便益 (残事業/事業全体)	349/349億円	基準年 平成23年
	(残事業)	1.8	事業費：140/255億円 維持管理費：55/55億円	走行時間短縮便益：284/284億円 走行経費減少便益：43/43億円 交通事故減少便益：22/22億円			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.9～1.2（交通量±10%） (残事業) 交通量：B/C=1.5～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.7～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.7～1.9（事業期間±20%）							
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①拠点都市間の利便性向上 ・道央・道北圏における、拠点都市間の利便性向上が期待される。 ②救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ③農水産品の流通利便性向上 ・宗谷管内から輸送される生体牛の流通効率化が期待される。 ・名寄市、下川町、美深町、音威子府村で生産されるかぼちゃ、アスパラガスの流通利便性向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性が向上する。 ⑤CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量681（t-CO <sub>2</sub> /年）の削減が期待される。							
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 名寄市、旭川市など7市4町の首長等で構成される「北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会」等より、整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 高速ネットワークの拡充による道央圏と道北圏の連絡強化により地域間交流の活性化や高次医療施設へのアクセスの向上が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、当面着工しないとされた区間も着手することにより早期に全線供用を図ること。							

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
 なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年10月 北海道縦貫自動車道 和寒IC～士別剣淵IC供用
- ・平成16年11月 豊富バイパス 豊富サロベツIC～豊富北IC供用
- ・平成17年9月 士別市、朝日町が合併し士別市が誕生
- ・平成18年3月 枝幸町、歌登町が合併し枝幸町が誕生  
 名寄市、風連町が合併し名寄市が誕生
- ・平成22年3月 幌富バイパス 豊富サロベツIC～幌延IC供用
- ・平成22年3月 名寄バイパス 名寄IC～美深IC供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率44%、事業進捗率37%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

新技術の活用による橋梁構造の見直しにより、コスト縮減対策に取り組んでいる。

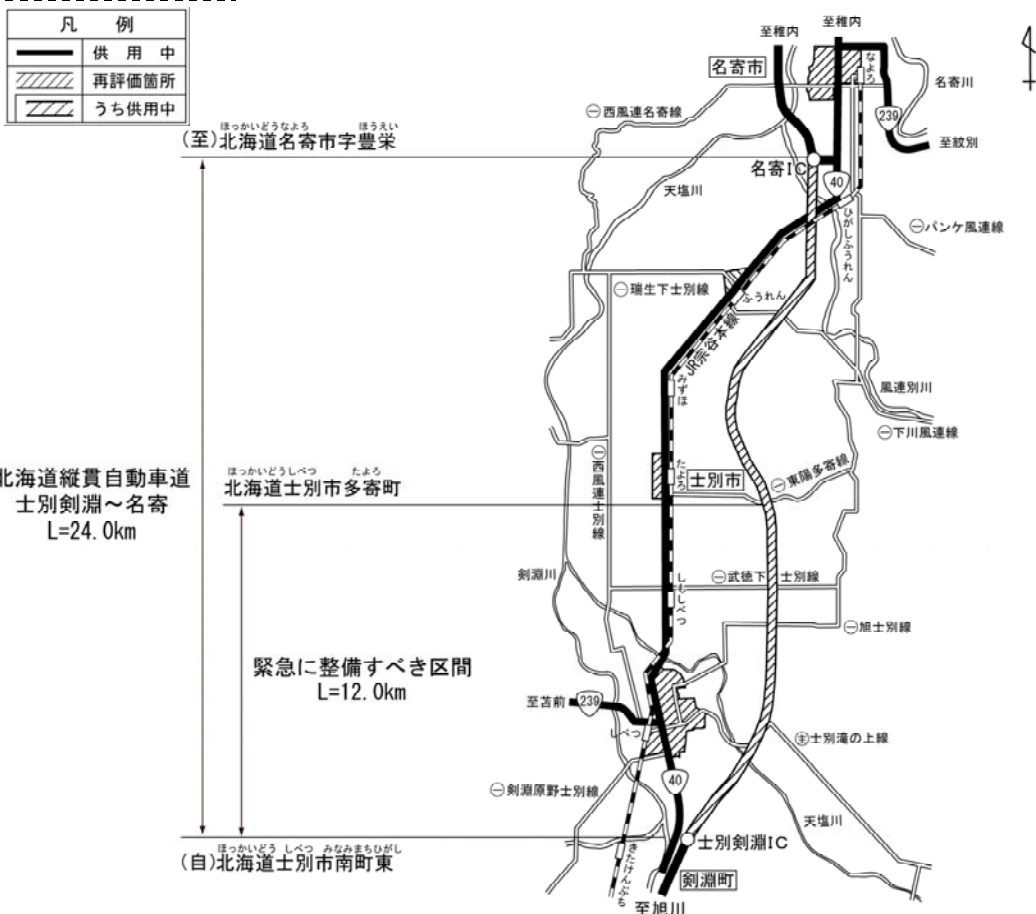
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路 <small>ほんべつ くしろ</small>	<b>事業区分</b> 高速自動車国道 <small>道</small>	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b> 自：北海道中川郡本別町共栄 <small>なかがわほんべつきょうえい</small> 至：北海道釧路市鶴野 <small>くしろつるの</small>	<b>延長</b> 65.0 km	
<b>事業概要</b> 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点として、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由し、根室市・網走市へ至る延長約694 kmの高速自動車国道である。 このうち本別～釧路間は、本別インターチェンジから釧路インターチェンジに至る延長65 kmの事業であり、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化の支援を目的とした道路である。		
H15年度事業化	H一年度都市計画決定	H16年度用地着手
H16年度工事着手		
全体事業費	約2,072億円	事業進捗率
		61%
		供用済延長
		8.0 km
計画交通量 5,500～6,300台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 4.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 784/2,165億円 (事業費：667/2,028億円) (維持管理費：117/137億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,359/3,453億円 (走行時間短縮便益：2,744/2,825億円) (走行経費減少便益：504/513億円) (交通事故減少便益：111/114億円)
		基準年 平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.4～1.7 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=3.9～4.7 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.7 (事業費±10%) 事業費 : B/C=4.0～4.7 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.5～1.6 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=4.0～4.3 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①拠点都市間の利便性向上 ・札幌市、帯広市と釧路市、根室市における、拠点都市間の利便性向上が期待される。 ②安定した輸送ルートの確保 ・国道38号の狭小幅員トンネルや国道274号・国道392号の線形不良区間の回避により、安定的な輸送ルートの確保が期待される。 ③水産品の流通利便性向上 ・釧路・根室地域で水揚げされるさんまの流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における代替路の確保及び迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークの多重性が確保される。 ⑥CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量21,299(t-CO <sub>2</sub> /年)の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 釧路市・帯広市など6市14町村の首長等で構成される「北海道横断自動車道早期建設促進期成会」等より、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 高速ネットワークの拡充による道央・十勝・釧路圏の連絡強化により地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。		

なお、事業の実施にあたっては、平成2年12月3日付け道路第1322号「北海道横断自動車道小樽釧路線（阿寒町～釧路市間に係わる環境影響評価準備書に関する意見について）」の知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年6月 北海道横断自動車道 池田IC～本別IC、本別JCT～足寄IC供用
- ・平成17年10月 釧路市、阿寒町、音別町が合併し釧路市が誕生
- ・平成19年2月 釧路新道 全延長8.8kmのうち7.7km供用
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC供用
- ・平成23年5月 釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成16年度に工事着手して、用地進捗率52%、事業進捗率61%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

橋梁工の見直しや縦断線形の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。

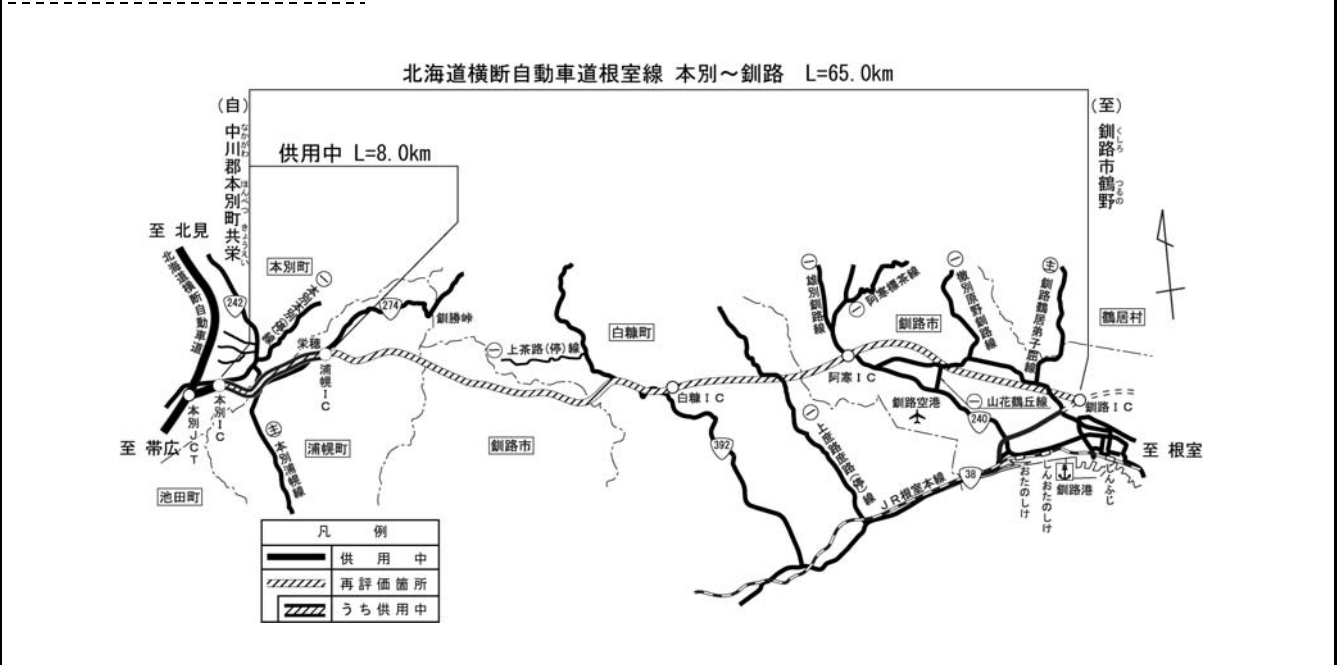
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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：北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見 <small>あしよろ きたみ</small>	事業区分：高速自動車国道 主体：国土交通省 北海道開発局	事業区分：道 主体：北海道開発局					
起終点：自：北海道中川郡本別町西仙美里 <small>なかがわ ほんべつ にしせんびり</small> 至：北海道北見市北上 <small>きたみ きたがみ</small>		延長：79.0 km					
<b>事業概要</b> 北海道横断自動車道網走線は、黒松内町を起点として、小樽市、夕張市、清水町、本別要等を経由し、根室市・網走市へ至る延長約694 kmの高速自動車国道である。 このうち足寄～北見間は、足寄インターチェンジから北見インターチェンジに至る延長79 kmの事業であり、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等の支援を目的とした道路である。							
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1,072億円	事業進捗率	18%	供用済延長	0.0 km		
計画交通量	4,500～5,000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)	738/933億円	総便益 (残事業/事業全体)	1013/1013億円	基準年 平成23年
	(残事業)	1.4	事業費：606/801億円 維持管理費：132/132億円	走行時間短縮便益：781/781億円 走行経費減少便益：164/164億円 交通事故減少便益：68/68億円			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=0.9～1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2～1.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.01～1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.3～1.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=0.99～1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間±20%)							
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①拠点都市間の利便性向上 ・帯広市、北見市間における、拠点都市間の利便性向上が期待される。 ②農産品の流通利便性向上 ・オホーツクで生産されるたまねぎ、ばれいしょの流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ④日常活動圏中心都市への利便性向上 ・日常活動圏中心都市である帯広市や北見市へ利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが確保される。 ⑥CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量1,560 (t-CO <sub>2</sub> /年) の削減が期待される。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 網走市など3市12町村の首長等で構成される「オホーツク圏活性化期成会」等より、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化により地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、当面着工しないとされた区間も着手することにより早期に全線供用を図ること。							

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
 なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年6月 北海道横断自動車道 池田IC～足寄IC、本別JCT～本別IC供用
- ・平成18年3月 旧北見市、端野町、留辺蘂町、常呂町が合併し北見市が誕生
- ・平成18年度 北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線が廃線となり、代替路線バスが運行
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC供用
- ・平成24年度 北見道路供用予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率28%、事業進捗率18%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

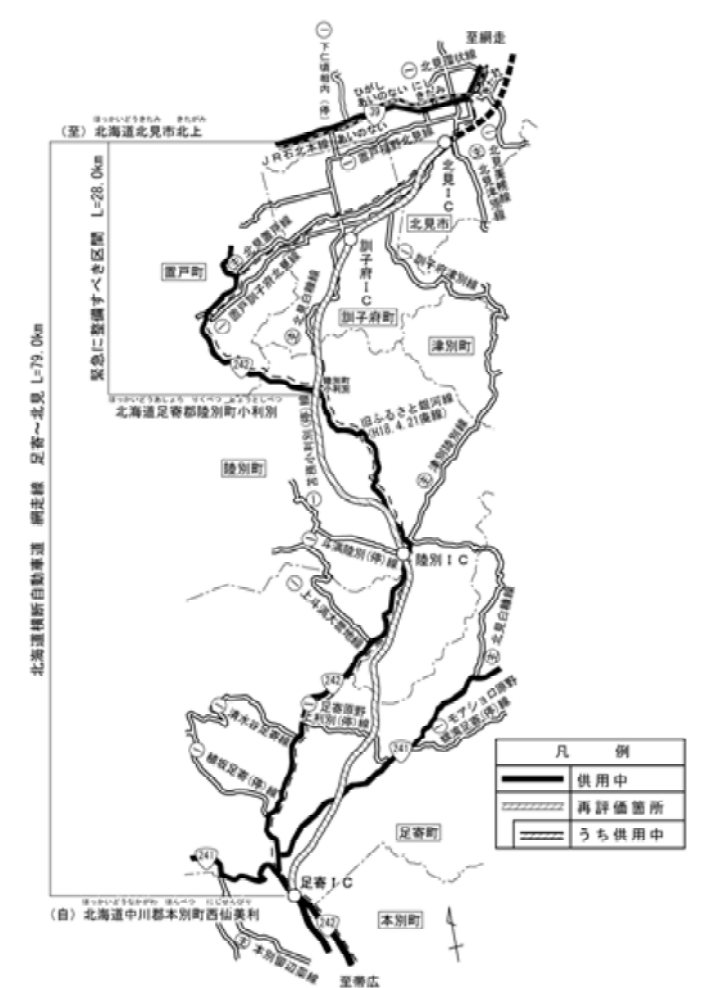
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24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12号 <small>みねのぶ</small> 峰延道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局					
起終点：自：北海道 <small>いわみざわ おかやま</small> 岩見沢市岡山町 至：北海道 <small>びばい しんとく</small> 美唄市進徳町		延長：6.3km					
事業概要： <p>一般国道12号は、札幌市を起点とし旭川市へ至る延長約145kmの幹線道路である。 このうち峰延道路は、交通混雑の緩和、交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、岩見沢市岡山町から美唄市進徳町に至る延長6.3kmの4車線拡幅事業である。</p>							
H19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99億円		事業進捗率：13%					
供用済延長：0.0km							
計画交通量：22,400～24,300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%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(残事業) 1.4</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 1.4	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">                             総費用：(残事業)/(事業全体) 83/96億円                              (事業費：66/79億円)                              (維持管理費：17/17億円)                         </td> <td style="width: 50%;">                             総便益：(残事業)/(事業全体) 115/115億円                              (走行時間短縮便益：100/100億円)                              (走行経費減少便益：11/11億円)                              (交通事故減少便益：4.2/4.2億円)                         </td> </tr> </table>	総費用：(残事業)/(事業全体) 83/96億円 (事業費：66/79億円) (維持管理費：17/17億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 115/115億円 (走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：11/11億円) (交通事故減少便益：4.2/4.2億円)
B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 1.4					
総費用：(残事業)/(事業全体) 83/96億円 (事業費：66/79億円) (維持管理費：17/17億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 115/115億円 (走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：11/11億円) (交通事故減少便益：4.2/4.2億円)						
基 準 年：平成23年							
感度分析の結果： <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">                             (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.4 (交通量±10%)                              事業費：B/C=1.1～1.3 (事業費±10%)                              事業期間：B/C=1.1～1.3 (事業期間±20%)                         </td> <td style="width: 50%;">                             (残事業) 交通量：B/C=1.2～1.7 (交通量±10%)                              事業費：B/C=1.3～1.5 (事業費±10%)                              事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間±20%)                         </td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.3 (事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.2～1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間±20%)			
(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.3 (事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.2～1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間±20%)						
事業の効果等							
事業の必要性及び効果 <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の緩和による、定時性の確保や利便性の向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②走行環境の安全性向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③救急搬送の安定性向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④農水産品の流通利便性向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・空知、上川振興局管内で生産された水稻の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤日常活動圏中心都市への利便性向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市である岩見沢市への利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥CO<sub>2</sub>排出量の削減                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量473(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ol>							
関係する地方公共団体等の意見							
地域から頂いた主な意見等： <p>岩見沢市など10市15町の首長で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」等より、早期整備の要望を受けている。</p>							
知事の意見： <p>現道の4車線化により、美唄市街地における交通混雑が解消されるとともに、走行環境の安全性の向上が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。</p>							

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成22年12月 道央圏連絡道路 新千歳空港関連全線供用
- ・平成23年 3月 道央圏連絡道路 美原道路全線供用
- ・平成23年度 一般国道12号美唄拡幅全線供用予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率37%、事業進捗率13%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

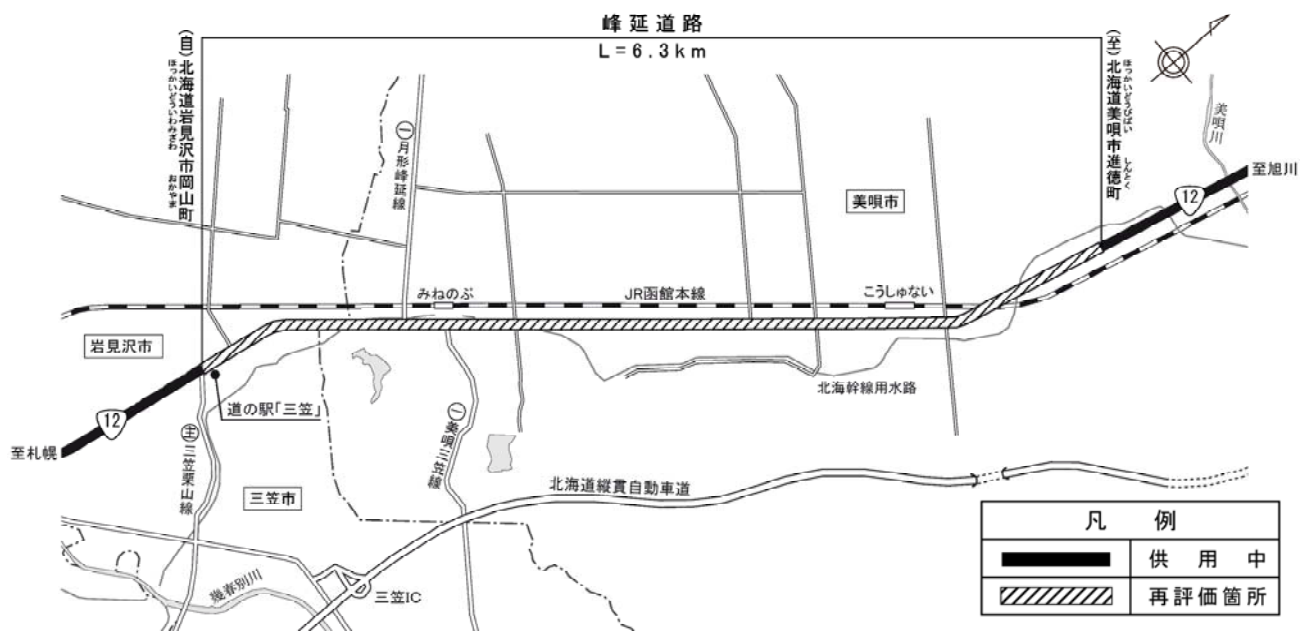
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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40号 <small>びふか</small> 美深道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自： <small>ほっかいどうなかがわ</small> 北海道中川郡美深町字美深 至： <small>ほっかいどうなかがわ</small> 北海道中川郡美深町字敷島	延長：3.3km	
事業概要：一般国道40号は、旭川市を起点とし稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。このうち美深道路は、交通事故の低減及び高次医療施設へのアクセス向上等を目的に、市街地を迂回し、美深町字美深から美深町字敷島を結ぶ、延長3.3kmの一般国道のバイパス事業である。		
H19年度事業化	H一年度都市計画決定	H19年度用地着手
H21年度工事着手		
全体事業費	約74億円	事業進捗率
計画交通量	3,400台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 2.7	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 39/84億円 (事業費：27/71億円 維持管理費：13/13億円)
		総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 105/105億円 (走行時間短縮便益：78/78億円 走行経費減少便益：18/18億円 交通事故減少便益：9.0/9.0億円)
感度分析の結果	基準年：平成23年	
	(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.3~2.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.5~2.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.7~2.7 (事業期間±20%)	
事業の必要性及び効果 ①救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ②走行環境の安全性向上 ・並行現道の通過交通の分散化により走行環境の安全性向上が期待される。 ③日常活動圏中心都市への利便性向上 ・日常活動圏中心都市である名寄市への利便性向上が期待される。 ④農水産品の流通利便性向上 ・宗谷管内から輸送される生体牛の流通利便性向上が期待される。 ・美深町、音威子府村で生産される生乳の流通利便性向上が期待される。 ⑤CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量588 (t-CO <sub>2</sub> /年) の削減が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より、早期整備の要望を受けている。		
知事の意見： バイパス整備による高次医療施設へのアクセス性や現道交通の分散化による走行環境の安全性の向上など、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
 なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成20年5月 道立広域公園サンピラーパーク全面開園
- ・平成22年3月 名寄バイパス 名寄IC～美深IC供用  
 幌富バイパス 豊富サロベツIC～幌延IC供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率61%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

法面小段排水の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。

対応方針

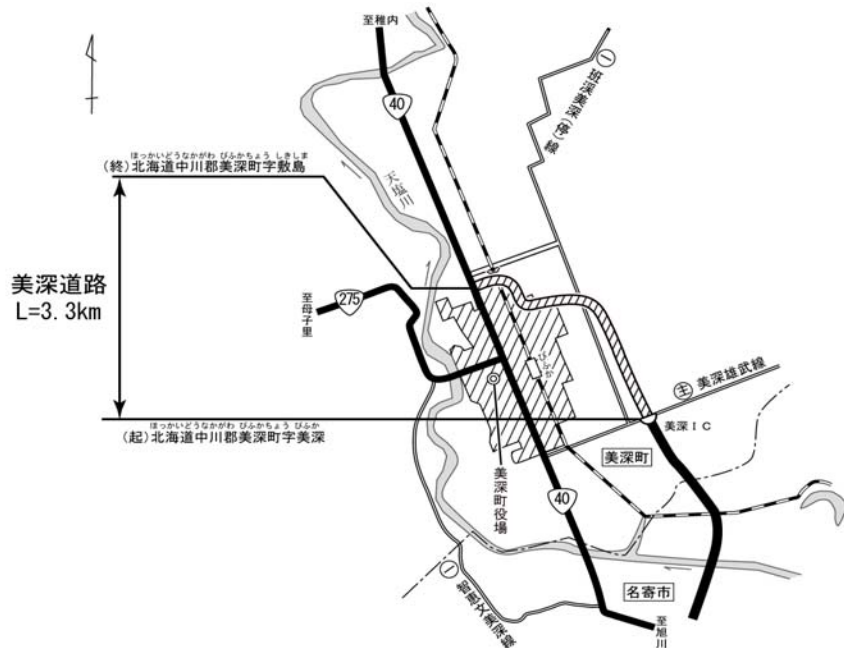
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	再評価箇所
	うち供用中



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

## 再評価結果（平成24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44号 <small>ねむろ</small> 根室道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自： <small>ほつかいどうねむろ</small> 北海道根室市温根沼 至： <small>ほつかいどうねむろ</small> 北海道根室市穂香 <small>ほにおい</small>	延長	7.1 km
<b>事業概要</b> 一般国道44号は、釧路市を起点に根室市へ至る延長約124kmの主要幹線道路である。 このうち根室道路は、冬期視程障害区間の回避及び物流の効率化等を目的とした根室市温根沼から根室市穂香を結ぶ延長7.1kmの一般国道のバイパス事業である。		
H11年度事業化	H一年度都市計画決定	H12年度用地着手
全体事業費	約172億円	事業進捗率 50% 供用済延長 0.0km
計画交通量	2,900台/日	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.04 (残事業) 2.2 総費用： (残事業)/(事業全体) 77/165億円 (事業費) 61/149億円 (維持管理費) 16/16億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 171/171億円 (走行時間短縮便益) 157/157億円 (走行経費減少便益) 11/11億円 (交通事故減少便益) 3.6/3.6億円 基準年：平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.1 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0~2.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.00~1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.1~2.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=0.98~1.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.3 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①地吹雪に起因する市街地の孤立化の解消 ・並行現道の通行規制時の代替路の形成により地吹雪に起因する通行止めを軽減し、安定した交通を確保する。 ②水産品の流通利便性向上 ・根室市で水揚げされるさんまの流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ④走行環境の安全性向上 ・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。 ⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・日常活動圏中心都市である釧路市・中標津町への利便性向上が期待される。 ⑥CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量460(t-CO <sub>2</sub> /年)の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 根室市など1市4町村の首長等で構成される「根室地方総合開発期成会」等より、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 高次医療施設へのアクセスが向上するとともに、冬期間の地吹雪に起因する現道の通行規制時の代替路が確保されるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成17年10月 釧路市、阿寒町、音別町が合併し釧路市が誕生
- ・平成17年11月 「風蓮湖・春国岱」がラムサール条約湿地に登録
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に工事着手して、用地進捗率92%、事業進捗率50%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

橋梁工の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。

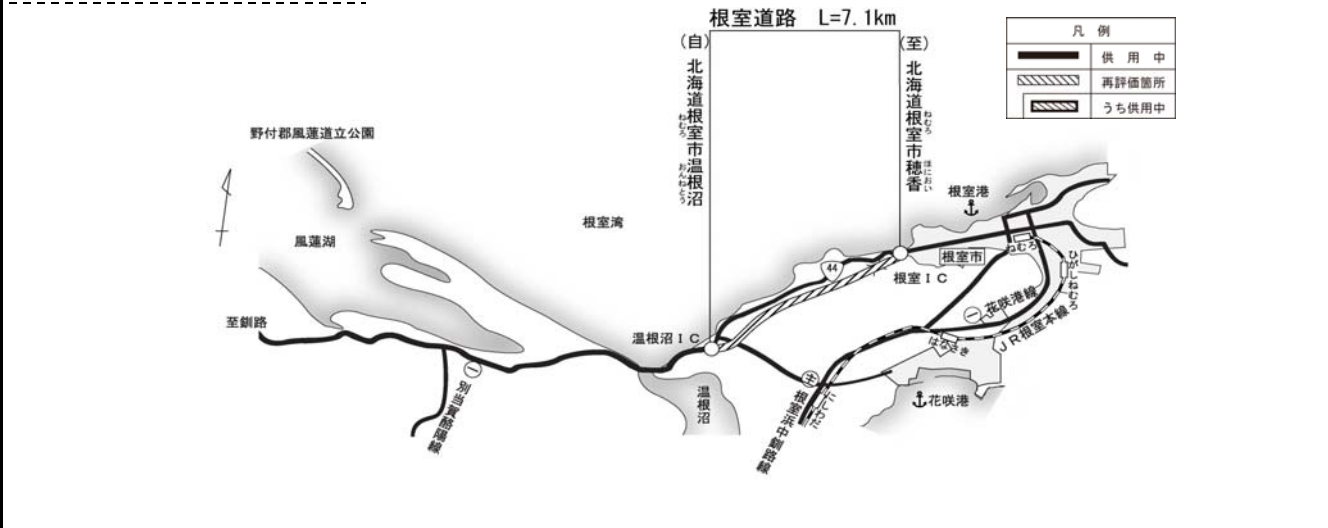
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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230号 <small>こがねゆ</small> 小金湯拡幅	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：北海道札幌市南区豊滝 <small>ほっかいどうさっぽろ みなみ とよたき</small> 至：北海道札幌市南区定山溪温泉東 <small>ほっかいどうさっぽろ みなみ じょうざんけいおんせんひがし</small>		延長：4.3 km
<b>事業概要</b> 一般国道230号は、札幌市を起点としせたな町へ至る延長約150kmの幹線道路である。このうち小金湯拡幅は、交通混雑の緩和、交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、札幌市南区豊滝から南区定山溪温泉東に至る延長4.3kmの4車線拡幅事業である。		
H6年度事業化	H1年度都市計画決定	H10年度用地着手
H10年度工事着手		H10年度工事着手
全体事業費	約120億円	事業進捗率：74.0%
計画交通量		供用済延長：1.9km
16,400台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.1 (残事業) 7.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 36/149億円 (事業費：27/133億円) (維持管理費：9.1/17億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 288/463億円 (走行時間短縮便益：252/404億円) (走行経費減少便益：30/50億円) (交通事故減少便益：5.3/8.9億円)
基準年：平成23年		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=2.5~4.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=6.2~10.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=3.0~3.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=7.3~8.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=7.6~8.1 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①交通混雑の緩和 ・交通混雑の緩和による、定時性の確保や利便性の向上が期待される。 ②主要観光地への利便性向上 ・札幌市内から定山溪温泉への利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の利便性向上が期待される。 ④走行環境の安全性向上 ・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。 ⑤バスの利便性向上 ・札幌市、新千歳空港から定山溪方面に向かう、路線バスの利便性向上が期待される。 ⑥CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量4,535 (t-CO <sub>2</sub> /年) の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 石狩市など6市2町村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発期成会」等より、早期整備の要望を受けている。		
札幌市長の意見： 一般国道230号は、本市の骨格道路網を形成する重要道路のひとつとして位置づけられており、その拡幅整備は道央圏のネットワーク強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針（原案）案」のとおり継続とすることについて異議はございません。 なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、コスト縮減に積極的に取り組み、効率的・効果的な事業執行により早期供用が可能となるようお願いいたします。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成14年度 板割沢局改 完成供用
- ・平成23年度 定山溪拡幅 事業化
- ・平成23年 7月 「札幌シーニックバイウェイ藻岩山麓・定山溪ルート」として登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に工事着手して、用地進捗率97%、事業進捗率74%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

現地発生材の再利用、舗装工の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。

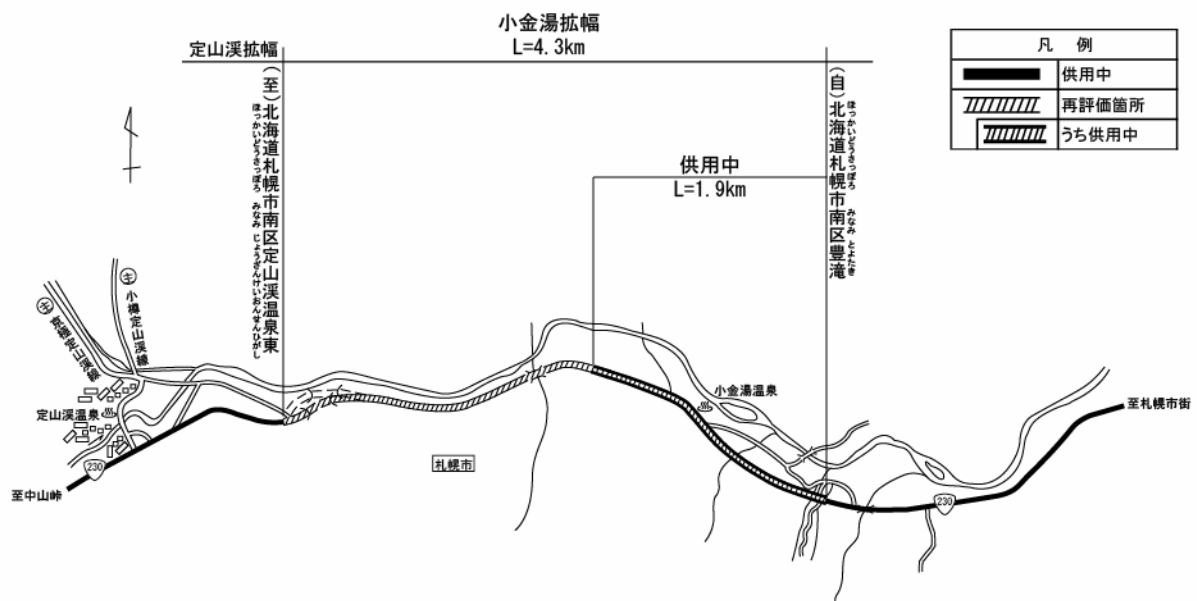
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24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：くしろなかしべつ 釧路中標津道路（一般国道272号） かみべつぼ 上別保道路	事業区分	地域高規格道路 路	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：ほつかいどうくしろ くしろ かみべつぼ 北海道釧路郡釧路町上別保 ほつかいどうかわかみ しべちや あれきない 至：北海道川上郡標茶町阿歴内			延長  7.8 km
事業概要 釧路中標津道路は、釧路市から標津町に至る延長約100kmの地域高規格道路であり、高規格幹線道路網と一体となって広域交通ネットワークを形成するものです。 このうち上別保道路は、釧路町上別保から標茶町阿歴内に至る延長7.8kmの事業であり、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化、線形不良の解消及び冬期視程障害の解消等を目的とした道路です。				
H19年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地着手	H21年度工事着手	
全体事業費		約53億円	事業進捗率	22%
計画交通量		6,000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) 44/56億円 (事業費：32/44億円) (維持管理費：12/12億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 76/76億円 (走行時間短縮便益：61/61億円) (走行経費減少便益：6.1/6.1億円) (交通事故減少便益：8.9/8.9億円)	基準年 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4~1.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.6~1.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.7 (事業期間±20%)				
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①拠点都市間の利便性向上 ・釧路市・中標津町における、拠点都市間の利便性向上が期待される。 ②走行環境の安全性向上 ・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。 ③水産品の流通利便性向上 ・羅臼町、標津町、別海町で水揚げされた「さけ」の流通利便性向上が期待される。 ④地吹雪に起因する通行止めを軽減 ・既存林の活用等により、地吹雪に起因する通行止めを軽減し、安定した交通を確保する。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが確保される。 ⑥CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量248(t-CO <sub>2</sub> /年)の削減が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 釧路市など1市7町村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等より、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化や物流の効率化、現道の線形不良区間の解消による通行車両の安全性の向上など、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。				

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC供用
- ・平成23年5月 釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率32%、事業進捗率22%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。

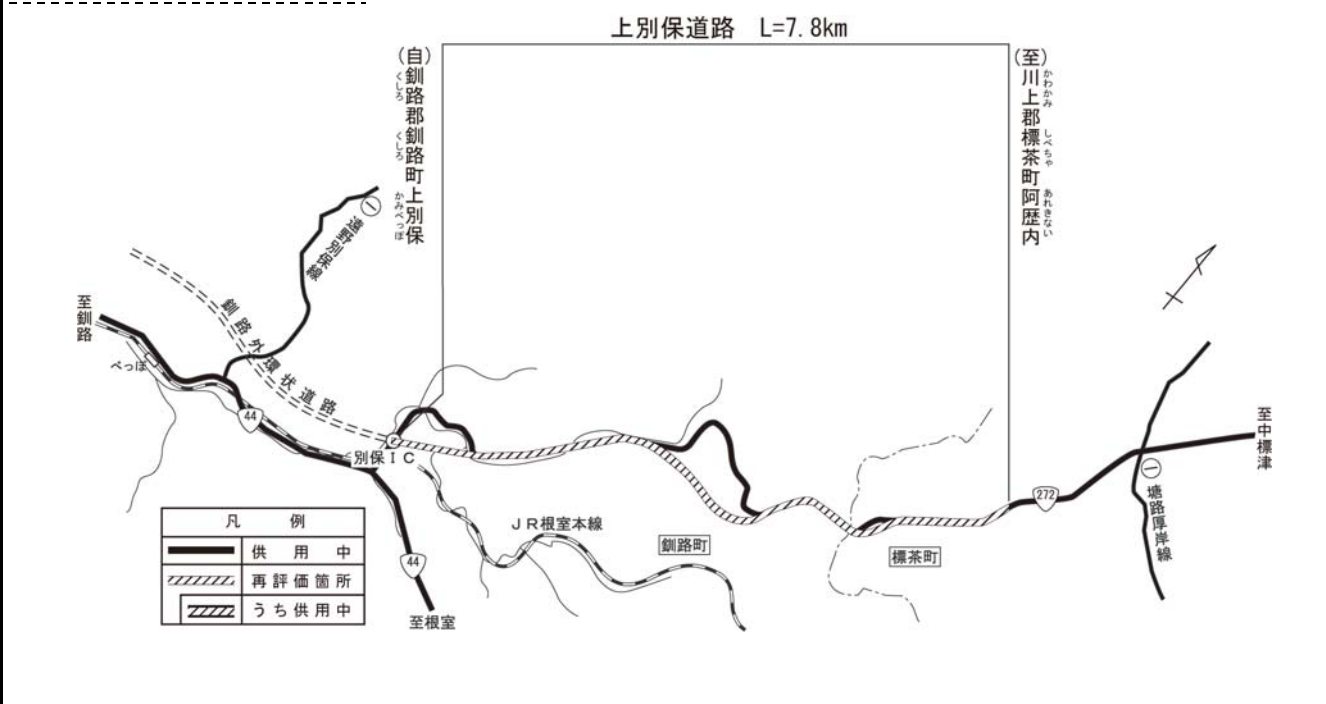
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 遠軽北見道路（一般国道333号） <small>いくたはら</small> 生田原道路	<b>事業区分</b> 地域高規格道路 路	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局																
<b>起終点</b> 自：北海道 <small>もんべつ えんがる</small> 紋別郡遠軽町生田原水穂 至：北海道 <small>もんべつ えんがる</small> 紋別郡遠軽町生田原旭野		<b>延長</b> 5.7 km																
<b>事業概要</b> 遠軽北見道路は、遠軽町から北見市に至る延長約60kmの地域高規格道路である。 このうち生田原道路は、遠軽町生田原水穂から生田原旭野に至る延長5.7kmの事業であり、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした道路である。																		
H19年度事業化	H一年度都市計画決定	H20年度用地着手																
H21年度工事着手																		
<b>全体事業費</b>	約80億円	<b>事業進捗率</b> 8%																
<b>計画交通量</b>	供用済延長 0.0km																	
<b>費用対効果分析結果</b>	4,400台/日																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;"><b>B/C</b> (事業全体)</td> <td style="width: 25%;">1.5</td> <td style="width: 25%;"><b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 25%;">69/76億円</td> <td style="width: 20%;"><b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">117/117億円</td> <td style="width: 10%;"><b>基準年</b></td> <td style="width: 10%;">平成23年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.7</td> <td>事業費：57/63億円</td> <td>維持管理費：13/13億円</td> <td>走行時間短縮便益：96/96億円</td> <td>走行経費減少便益：13/13億円</td> <td>交通事故減少便益：7.8/7.8億円</td> <td></td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	69/76億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	117/117億円	<b>基準年</b>	平成23年	(残事業)	1.7	事業費：57/63億円	維持管理費：13/13億円	走行時間短縮便益：96/96億円	走行経費減少便益：13/13億円	交通事故減少便益：7.8/7.8億円			
<b>B/C</b> (事業全体)	1.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	69/76億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	117/117億円	<b>基準年</b>	平成23年											
(残事業)	1.7	事業費：57/63億円	維持管理費：13/13億円	走行時間短縮便益：96/96億円	走行経費減少便益：13/13億円	交通事故減少便益：7.8/7.8億円												
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.4~1.7 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.5~1.9 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.7 (事業費±10%) 事業費 : B/C=1.6~1.8 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.5~1.6 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.6~1.7 (事業期間±20%)																		
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①拠点都市間の利便性向上 ・北見市・遠軽町における、拠点都市間の利便性向上が期待される。 ②農水産品の流通利便性向上 ・オホーツクで水揚げされたホタテの流通利便性向上が期待される。 ・オホーツクで生産された生体牛の流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが確保される。 ⑤CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量770(t-CO2/年)の削減が期待される。																		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 北見市など1市2町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等より、早期整備の要望を受けている。																		
<b>記事の意見</b> 広域ネットワークの拡充による連絡強化による地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。																		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。  
なお、3便益以外の地域の特殊性等を考慮した便益について、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年3月 新佐呂間トンネル供用
- ・平成21年10月 上湧別町と旧湧別町が合併し湧別町が誕生
- ・平成21年12月 旭川紋別自動車道 白滝IC～旧白滝供用
- ・平成22年3月 旭川紋別自動車道 上川天幕～浮島IC供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率11%、事業進捗率8%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 一般国道4号 <small>つちや</small> 土屋バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局	
<b>起終点</b> 自：青森県 <small>あおもり</small> 東津軽郡 <small>ひがしつがる</small> 平内町 <small>ひらない</small> 大字 <small>なかの</small> 中野 至：青森県 <small>あおもり</small> 青森市 <small>あおもり</small> 大字 <small>あさむし</small> 浅虫	<b>延長</b>	4.2 km			
<b>事業概要</b> 一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流に支援及び沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 土屋バイパスは、平内町や青森市内における国道4号の隘路区間の解消による安全性の確保、緊急輸送路の信頼性の向上等を目的としている。					
S60年度事業化		S62年度都市計画決定		H4年度用地着手	
H9年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	170億円	<b>事業進捗率</b>	81%	<b>供用済延長</b>	4.2 km
<b>計画交通量</b>	14,700台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 2.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 49億円/219億円 〔事業費：27億円/197億円 維持管理費：23億円/23億円〕	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 120億円/264億円 〔走行時間短縮便益：115億円/239億円 走行経費減少便益：2億円/17億円 交通事故減少便益：3億円/7億円〕	<b>基準年</b> 平成23年	
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.0~1.3(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%) B/C=2.3~2.6(事業費 ±10%) B/C=2.4~2.5(事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・物流効率化の支援 (重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築 (隣接した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) 他13項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○青森県知事の意見 ・県民が安全に、そして安心して暮らすために早期整備をお願いします。 事業の執行にあたっては、引き続き、なお一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、土屋バイパスの整備促進について要望あり ・青森県(青森県知事、青森県議会議長) ・青森町村会 ・青森地区国道協議会(青森市 他9市、21町、6村)					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・対応方針(案)どおり「継続」が妥当である					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率81%(うち用地進捗率99%)					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・経済的な長尺プレキャスト製品等の採用による工期短縮等によりコスト縮減を図る。					
<b>対応方針</b>		事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

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。

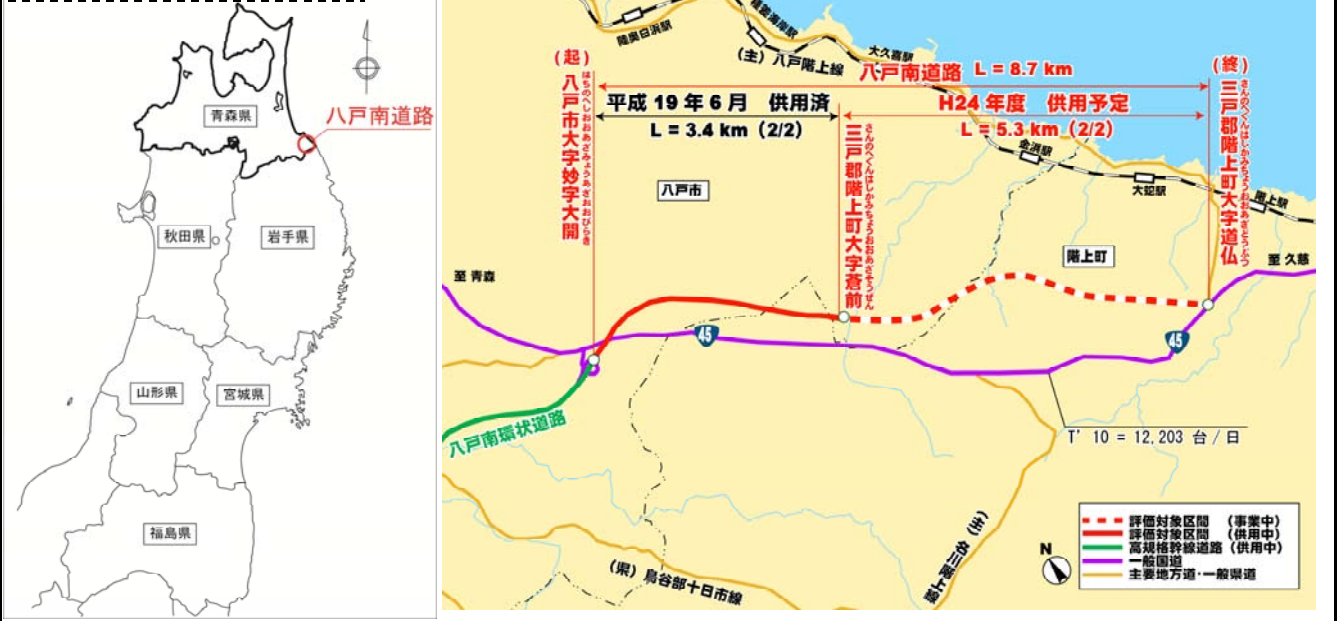
## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがん</small> 三陸沿岸道路（ <small>はちのへみなみ</small> 八戸南道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>あおもり</small> 青森県八戸市大字 <small>はちのへ</small> 妙字大開 至： <small>あおもり</small> 青森県三戸郡階上町大字 <small>みよう おおびらき</small> 道仏	延長	8.7 km		
<b>事業概要</b> 三陸沿岸道路は、宮城県仙台市を起点とし、青森県八戸市に至る延長359kmの高規格幹線道路である。 八戸南道路は、青森県八戸市大字妙字大開から青森県三戸郡階上町大字道仏を結ぶ約8.7kmの自動車専用道路であり、三陸沿岸道路の一部を構成し、八戸市と久慈市を中心とする地域間の交流・連携を促進するとともに、幹線道路としての信頼性向上等を目的とした道路である。また、復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興道路として早期の整備を図ることを目的としている。					
H7年度事業化		H11年度都市計画決定		H14年度用地着手	
全体事業費		235億円		事業進捗率	
計画交通量		15,600台/日		93%	
費用対効果分析結果		B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 9.2		総費用 (残事業)/事業全体 35億円/291億円 事業費：15億円/258億円 維持管理費：20億円/33億円	
		総便益 (残事業)/事業全体 324億円/430億円 走行時間短縮便益：271億円/366億円 走行経費減少便益：34億円/39億円 交通事故減少便益：19億円/25億円		基準年 平成23年	
<b>感度分析の結果</b> ： 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.2~1.6(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.5~1.5(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3~1.5(事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・物流効率化の支援 （重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） ・国土・地域ネットワークの構築 （隣接した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）					
他11項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○青森県知事の意見 ・県民が安全に、そして安心して暮らすために早期整備をお願いします。 事業の執行にあたっては、引き続き、なお一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、八戸南道路の整備促進について要望あり ・青森県（青森県知事、青森県議会議長） ・青森町村会 ・青森地区国道協議会（八戸市 他9市、21町、5村）					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・対応方針（案）どおり「継続」が妥当である					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率93%（うち用地進捗率99%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。 ・平成24年度の全線供用を目指す。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・公道橋形式に、箱桁幅を従来より狭くした狭小箱桁を採用することによりコスト縮減を図る。 ・「耐候性鋼材」の採用により維持管理コストの縮減を図る。					
対応方針		事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道101号 鱒ヶ沢道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県つがる市木造越水 至：青森県西津軽郡鱒ヶ沢町大字舞戸町	延長	3.7 km		
事業概要					
<p>津軽自動車道は、青森県青森市浪岡～青森県西津軽郡鱒ヶ沢町に至る延長約40kmの一般国道の自動車専用道路である。</p> <p>鱒ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を形成し、一般国道101号の線形隘路を解消するとともに、自然災害発生時において緊急輸送道路を確保し、走行性の向上を図るものである。</p>					
H19年度事業化		-		H22年度用地着手	
H23年度工事着手		-		-	
全体事業費	55億円	事業進捗率	20%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,300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) 2.0 (残事業) 2.4	(残事業)/(事業全体) 50億円 / 61億円 事業費 : 38億円 / 49億円 維持管理費 : 12億円 / 12億円	(残事業)/(事業全体) 120億円 / 120億円 走行時間短縮便益 : 107億円 / 107億円 走行経費減少便益 : 9億円 / 9億円 交通事故減少便益 : 4億円 / 4億円	平成23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>【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.7~2.2(交通量 ±10%)          事業費変動 : B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%)          事業期間変動 : B/C=1.9~2.0(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=2.1~2.7(交通量 ±10%)          B/C=2.2~2.6(事業費 ±10%)          B/C=2.3~2.5(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害への備え (緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>・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が見込まれる) 他11項目に該当</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○青森県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県民が安全に、そして安心して暮らすために早期整備をお願いします。</li> <li>事業の執行にあたっては、引き続き、なお一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。</li> </ul> <p>○以下の団体等から、鱒ヶ沢道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津軽自動車道建設促進期成同盟会（五所川原市、鱒ヶ沢町、板柳町 他2市3町）</li> <li>・青森県高規格道路建設促進期成会</li> <li>・青森県道路整備促進期成同盟会</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</li> </ul>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率20%（うち用地進捗率16%）</li> </ul>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に係る問題はない。</li> <li>・平成27年度の全線供用を目指す。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により、発生土を受け入れることで、コスト縮減を図る。</li> </ul>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	とうほくおうだんじどうしゃどうがまいしあきた みやもり とうわ 東北横断自動車道釜石秋田線(宮守～東和)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：いわて とおの みやもりちようしもますざわ 岩手県遠野市宮守町下鱒沢 至：いわて はなまき とうわちようあひよう 岩手県花巻市東和町安俵	延長	24.0 km		
事業概要					
<p>とうほくおうだん どうがまいしあきた かまいし とおの おうしゆう とうほくじゆうかん 東北横断自動車道釜石秋田線は釜石市を起点として、遠野市、奥州市を經由して東北縦貫自動車道に                  合流し、あきた 秋田市に至る総延長212kmの高速自動車国道である。</p> <p>みやもり とうわ とうほくおうだん かまいしあきた さんりく 宮守～東和区間は、東北横断自動車道釜石秋田線の一部を形成し、三陸沿岸地域と岩手県内陸地域等との                  広域的な連携強化・交流促進、また、現道の線形不良箇所等の隘路解消を目的とした道路である。更に、                  復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興支援道路として早期の整備を図ることを目的とする。</p>					
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H17年度用地着手	
H17年度工事着手					
全体事業費	542億円	事業進捗率	90%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.6 (残事業) 8.0	(残事業)/ (事業全体) 131億円/656億円 事業費：48億円/573億円 維持管理費：83億円/83億円	(残事業)/ (事業全体) 1045億円/1045億円 走行時間短縮便益：787億円/787億円 走行経費減少便益：194億円/194億円 交通事故減少便益：64億円/64億円	平成23年	
感度分析の結果					
【全体事業】交通量変動：B/C=1.4～1.8(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=6.9～9.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.6～1.6(事業費 ±10%) B/C=7.7～8.3(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.6～1.6(事業期間±20%) B/C=8.0～8.0(事業期間±20%)					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害への備え (沿岸被災地と内陸の強力な連携が図られ、復興支援や災害発生時の早期救援・救助が可能となる)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (道路構造の隘路箇所が解消されるとともに、新たに拠点都市間(遠野市⇄盛岡市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他 12項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 東北横断自動車道釜石秋田線の一部を構成する「宮守～東和間」は、東日本大震災津波により被災した沿岸地域の復興を進める上でも欠かせない道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。</li> </ul> ○以下の団体等から、宮守～東和間の整備促進について要望あり。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北横断自動車道釜石秋田線釜石・花巻間建設促進期成同盟会(花巻市、釜石市、遠野市、奥州市、住田町)</li> <li>・釜石自動車道利用促進協議会(花巻市、釜石市、遠野市、奥州市、住田町)</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・事業進捗率90%(うち用紙進捗率99%)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・用地買収の難航案件があるため、土地収用法に基づく事業認定申請の手続きを行うとともに、任意での用地買収の推進を図り、平成24年度の供用を目指す。					
施設の構造や工法の変更等					
・IC形式の変更やトンネル断面変更等によりコスト縮減。					
対応方針	事業継続				

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

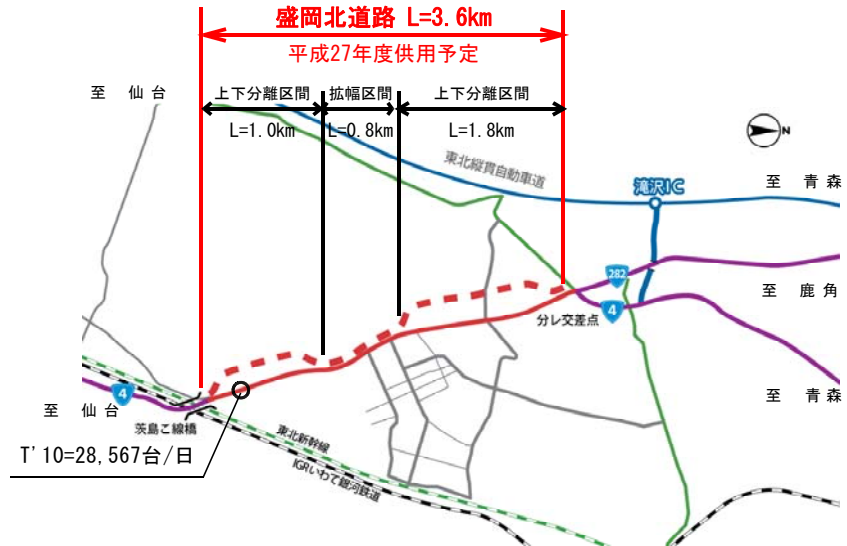
## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>もりおかきた</small> 盛岡北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>いわて もりおか くりやがわさんちようめ</small> 岩手県盛岡市厨川三丁目 至： <small>いわて いわて たぎざわ あざすご</small> 岩手県岩手郡滝沢村字菓子	延長	3.6 km		
<b>事業概要</b> 一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流の支援ならびに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 盛岡北道路は、国道4号茨島こ線橋～分し間の慢性的な交通混雑の解消、交通安全の確保を図り、交通環境の改善を目的とした事業である					
H19年度事業化		H20年度都市計画決定		H21年度用地着手	
全体事業費		44億円		事業進捗率	
計画交通量		36,600台/日		34%	
費用対効果分析結果		総費用 (残事業)/事業全体 39億円/54億円 事業費：24億円/39億円 維持管理費：15億円/15億円		総便益 (残事業)/事業全体 211億円/211億円 走行時間短縮便益：200億円/200億円 走行経費減少便益：6億円/6億円 交通事故減少便益：6億円/6億円	
B/C (事業全体) 3.9		B/C (残事業) 5.4		基準年 平成23年	
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動：B/C=3.6～4.0(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=3.8～4.1(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=3.8～4.1(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=5.0～5.6(交通量 ±10%) B/C=5.1～5.8(事業費 ±10%) B/C=5.3～5.6(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保 (混雑が解消されるとともに、混雑に起因する追突事故など事故危険性の低下が見込まれる) ・安全で安心できるくらしの確保 (岩手医科大学付属病院(3次救急医療施設)へのアクセス性向上が見込まれる) 他 13項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○岩手県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 「盛岡北道路」は、国道4号の交通混雑の解消や安全性の向上を図るため重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の進捗を図って頂きたい。 なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。 ○以下の団体等から、盛岡北道路の整備促進について要望あり。 ・盛岡市(市長) ・岩手県岩手郡町村議会議長会(岩手町、滝沢村、雫石町、葛巻町)					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率34%(うち用紙進捗率57%)					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業進捗に係る問題はなく、平成27年度の供用を目指す。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用によりコスト縮減。					
対応方針		事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

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24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

<b>事業名</b>	一般国道45号 三陸沿岸道路（高田道路） <small style="font-size: small;">たかた</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：岩手県陸前高田市竹駒町字相川 至：岩手県大船渡市大船渡町字下船渡			<b>延長</b>	7.5 km
<b>事業概要</b>					
<p>高田地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。</p> <p>高田道路は、津波浸水区域を回避して緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第3次医療施設への速達性向上等、地域住民の安全安心の確保を図るものである。</p> <p>また、三陸沿岸地域の交流・連携を促進する三陸縦貫自動車道の一部を構成する延長7.5kmの自動車専用道路である。</p>					
H6年度事業化		H10年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H13年度工事着手					
<b>全体事業費</b>		251億円		<b>事業進捗率</b>	
		72%		<b>供用済延長</b>	
				3.4 km	
<b>計画交通量</b>		高田道路=6,600台/日		現道=6,800台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	
	(事業全体) 1.9 (残事業) 6.7	(残事業)/事業全体 80億円/283億円 事業費：57億円/260億円 維持管理費：23億円/23億円	(残事業)/事業全体 542億円/542億円 走行時間短縮便益：454億円/454億円 走行経費減少便益：59億円/59億円 交通事故減少便益：30億円/30億円	平成23年	
<b>感度分析の結果</b>					
<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.7~2.1(交通量 ±10%)          事業費変動：B/C=1.9~2.0(事業費 ±10%)          事業期間変動：B/C=1.8~2.0(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】B/C=6.0~7.5(交通量 ±10%)          B/C=6.3~7.3(事業費 ±10%)          B/C=6.5~7.5(事業期間 ±20%)</p>					
<b>事業の効果等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (当該路線が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する)</li> <li>・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)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<p>○岩手県知事の意見</p> <p>「対応方針(原案)案」に対して異議ありません。</p> <p>本県では、今回の東日本大震災津波を受け、三陸縦貫自動車道等の沿岸地域を縦貫する道路や内陸と沿岸を結ぶ高規格道路を「復興道路」と位置付け、早期の全線開通を求めているところです。三陸縦貫自動車道の一部を構成する「高田道路」は、今回の震災津波により、壊滅的な被害を被った陸前高田市の復興を進める上で欠かせない道路であり、市の復興計画との調整を図りながら、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図って頂きたい。</p> <p>○以下の団体等から、高田道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手県大船渡市、陸前高田市</li> <li>・三陸地域地方都市建設協議会 他7団体</li> </ul> <p>○以下の団体等から、震災復興にかかる三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手県知事</li> <li>・岩手県沿岸市町村復興期成同盟会</li> <li>・三陸沿岸都市会議</li> </ul>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p>					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
<p>高田地域は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域であるが、当該事業の目的である「津波浸水区域を回避し緊急輸送道路を確保」、「3次救急医療施設への速達性向上」、「三陸沿岸地域の交流・連携の促進」による地域住民の安全安心の確保については、事業採択時より変わるものではない。</p>					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率72% (うち用地進捗率100%)</li> </ul>					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に係る問題はない。</li> </ul>					

施設の構造や工法の変更等

- ・陸前高田ICの形状の見直しによるコスト縮減を図る。(トランペット型からダイヤモンド型)

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b>	一般国道45号 三陸沿岸道路（吉浜道路） <small style="display: block; text-align: right;">よしはま</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：岩手県大船渡市三陸町越喜来 <small>いわて おおふなと さんりく おきらい</small> 至：岩手県大船渡市三陸町吉浜 <small>いわて おおふなと さんりく よしはま</small>	<b>延長</b>	3.6 km		
<b>事業概要</b>					
<p>三陸沿岸道路（仙台～八戸）は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸地域を経て、青森県八戸市に至る延長359kmの高規格幹線道路である。</p> <p>吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、三陸南北軸の幹線交通を担い、自然災害発生時における緊急輸送道路を確保し、救援・復興支援活動の速達性・安全性の向上等を図るとともに、交通の難所「羅生峠」の線形隘路解消はもとより、三陸沿岸地域の地域間交流の拡大に大きく寄与するものである。また、復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興道路として早期の整備を図ることを目的とする。</p>					
H19年度事業化		-	H21年度用地着手		H21年度工事着手
<b>全体事業費</b>		140億円	<b>事業進捗率</b>	36%	<b>供用済延長</b>
<b>計画交通量</b>		10,000台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.8	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 87億円 / 136億円		<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 379億円 / 379億円	
	(残事業) 4.4	事業費：79億円 / 128億円 維持管理費：8億円 / 8億円		走行時間短縮便益：311億円 / 311億円 走行経費減少便益：35億円 / 35億円 交通事故減少便益：33億円 / 33億円	
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施					
<b>【全体事業】</b> 交通量変動：B/C=3.2～2.4(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.6～3.0(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=2.7～2.9(事業期間±20%)					
<b>【残事業】</b> B/C=5.0～3.7(交通量 ±10%) B/C=4.0～4.8(事業費 ±10%) B/C=4.2～4.5(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害への備え (緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する)</li> <li>・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道路で連絡するルートを構成する) 他11項目に該当</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<b>○岩手県知事の意見</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> </ul> <p>三陸沿岸道路の一部を構成する「吉浜道路」は、自然災害発生時における緊急輸送道路の確保や三陸沿岸地域の交流・連携を支える面で重要な道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図って頂きたい。</p>					
<b>○以下の団体等から、吉浜道路の整備促進について要望あり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手県大船渡市 ・岩手県陸前高田市 ・三陸地区国道協議会 ・岩手県町村会 ・岩手県知事</li> <li>・三陸沿岸都市会議 ・三陸地域地方都市建設協議会 ・三陸縦貫自動車道等建設促進対策本部</li> <li>・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会</li> </ul>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
・吉浜地域は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域があるが、当該事業の目的は、事業採択時より変わるものではない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
・事業進捗率36%（うち用地進捗率100%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					
・事業の進捗に係る問題はなく、早期供用を目指す。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の活用として、橋梁下部工施工時に「竹割型構造物掘削工法」を採用し土工量の削減を図る。</li> <li>・新技術の活用として、トンネル内路側排水工に現場打ち側溝（スリップフォーム工法）を採用し、コスト削減を図る。</li> <li>・県との事業調整により、トンネル発生土を港湾埋立事業に有効活用を図る。</li> </ul>					

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

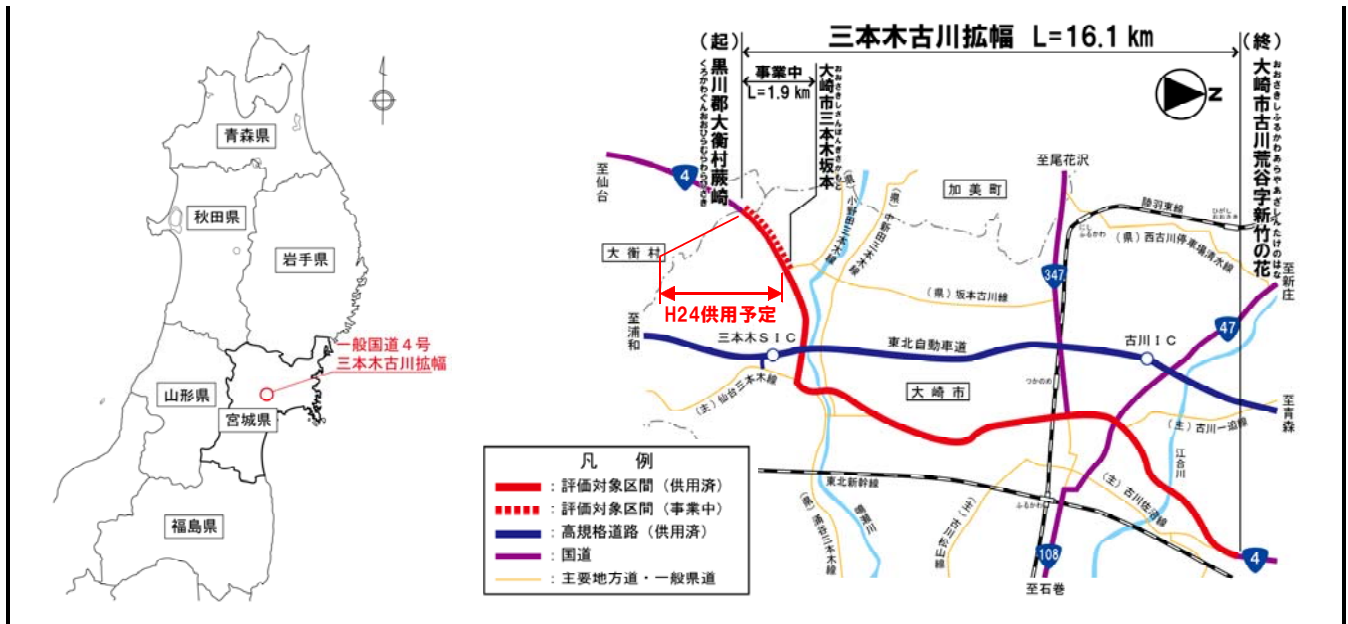


※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>さんぼんぎふるかわ</small> 三本木古川拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県黒川郡大衡村 <small>くろかわぐんおおひらむらわらびさき</small> 蕨崎 至：宮城県大崎市古川荒谷字新竹 <small>おおさきし ふるかわあらやあざしんたけ はな</small> の花	延長	16.1 km		
事業概要					
<p>一般国道4号は、東京都中央区を起点とし、福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を經由し、青森県青森市にいたる延長約874kmの主要幹線道路で、東北の政治経済、文化の発展に大きな役割を果たしている重要路線である。</p> <p>三本木古川拡幅は、大衡村から大崎市間の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした4車線拡幅事業である。</p>					
S41年度事業化		S58年度都市計画変更		S42年度用地着手	
S43年度工事着手					
全体事業費	231億円	事業進捗率	99%	供用済延長	14.2km
計画交通量	26,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体)	総便益 (残事業)/ (事業全体)	基準年	
	(残事業) 3.3	10億円/706億円 事業費：2.8億円/642億円 維持管理費：7.4億円/64億円	34億円/878億円 走行時間短縮便益：32億円/843億円 走行経費減少便益：1.2億円/29億円 交通事故減少便益：0.63億円/6.6億円	平成23年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.5~1.2 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=4.4~2.1 (交通量 ±10%)          事業費変動：B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) B/C=3.1~3.4 (事業費 ±10%)          事業期間変動：B/C=1.2~1.2 (事業期間 ±20%) B/C=3.3~3.3 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間の削減)</li> <li>・災害への備え (東北縦貫自動車道が通行止となった場合の代替路線を形成する) <span style="float: right;">他9項目に該当</span></li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○宮城県知事の意見 継続実施に異議はありません。</p> <p>○以下の団体等から、三本木古川拡幅の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県大崎市長</li> <li>・国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会（大崎市長、大衡村長 他2団体）</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率99%（うち用地進捗率100%）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
平成20年度の再評価以降、事業進捗に係る問題はなく、順調に事業を進めている。					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の活用によるコスト縮減を図る（L型側溝にスリップフォーム工法を採用）。</li> <li>・長尺製品を採用し、コスト縮減を図る（歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を採用）。</li> </ul>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				
事業概要図					



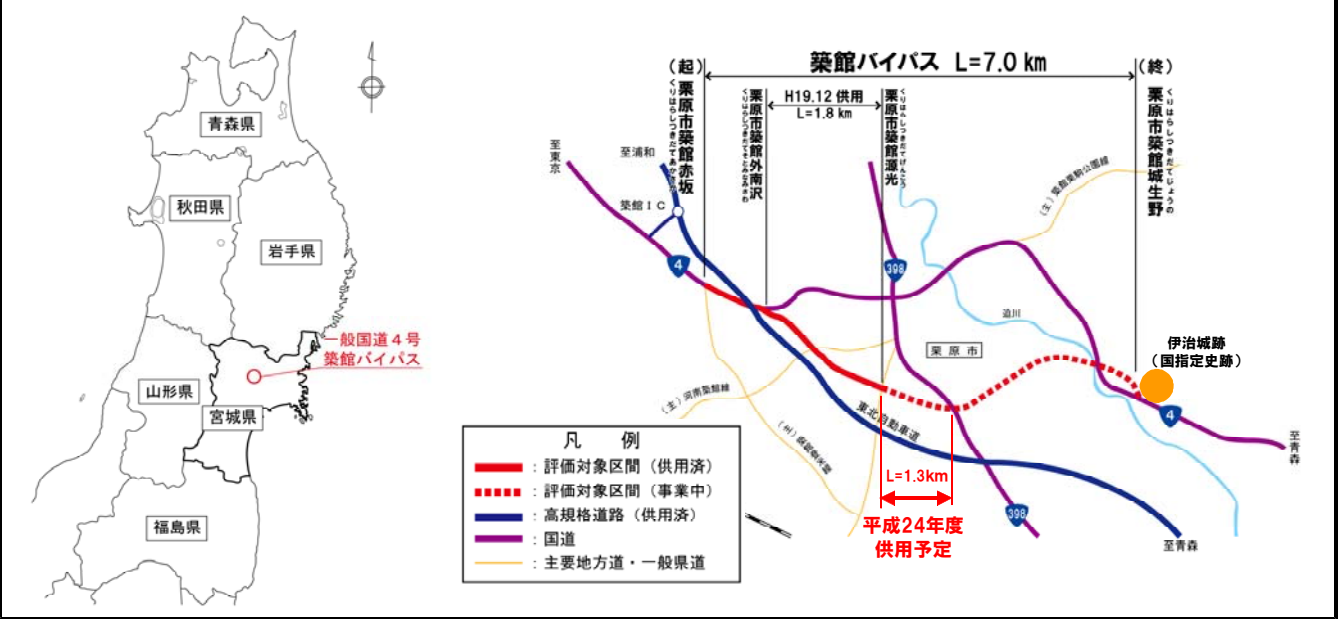
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>つきだて</small> 築館バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県栗原市築館赤坂 <small>くりはらしつきだてあかさか</small> 至：宮城県栗原市築館城生野 <small>くりはらしつきだてじょうの</small>	延長	7.0 km		
事業概要					
<p>一般国道4号は、東京都中央区を起点とし、福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を經由し、青森県青森市にいたる延長約874kmの主要幹線道路で、東北の政治経済、文化の発展に大きな役割を果たしている重要路線である。</p> <p>築館バイパスは、栗原市内における国道4号の交通混雑の解消、交通安全の確保及び沿道環境改善を目的としたバイパス事業である。</p>					
S58年度事業化		H23年度都市計画変更		H7年度用地着手	
H13年度工事着手					
全体事業費	180億円	事業進捗率	42%	供用済延長	1.8km(2/4)
計画交通量	12,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.03	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23年	
	(残事業) 1.6	98億円/193億円 事業費：71億円/164億円 維持管理費：27億円/29億円	156億円/200億円 走行時間短縮便益：139億円/182億円 走行経費減少便益：14億円/14億円 交通事故減少便益：3.5億円/3.3億円		
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.1~0.97(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.7~1.4(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=0.99~1.1(事業費 ±10%) B/C=1.5~1.7(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.94~1.2(事業期間 ±20%) B/C=1.4~1.7(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間の削減)</li> <li>安全で安心できるくらしの確保 (三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> </ul>				他9項目に該当	
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○宮城県知事の意見 継続実施に異議はありません。</p> <p>○以下の団体等から、築館バイパスの整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>宮城県栗原市長</li> <li>一般国道4号築館バイパス整備促進期成同盟会(栗原市長)</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>伊治城跡(H15.8国指定史跡に指定、H17.7指定文化財区域の追加、H22.9埋蔵文化財区域決定)</li> <li>史跡とのルート調整が済み、築館バイパスの都市計画変更(H23.11)を完了したため、今後、用地調査、用地買収に入る計画。</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率42%(うち用地進捗率64%)</li> </ul>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業化当初、平成19年度供用区間に計画反対や価格不満による用地難航時期があり、用地着手まで時間を要したが、現在は地域の協力を得ながら順調に事業を進め、平成19年度供用に続き、平成24年度にも一部供用を図る計画としている。現在は事業進捗にかかる問題はない。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等					
<p>○新技術の活用によるコスト縮減を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>耐候性鋼橋梁の採用による維持管理費のコスト縮減。</li> </ul>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b>	一般国道6号 仙台東部道路 <small>とうぶ</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局 東日本高速道路株式会社
<b>起終点</b>	巨理IC～仙台空港IC 自：宮城県巨理郡巨理町逢隈中 泉 <small>わたりぐんわたりちようおおくまなかいずみ</small> 至：宮城県名取市本郷 <small>なとりしほんごう</small> 仙台東IC～仙台港北IC 自：宮城県仙台市若林区六丁目 <small>せんだいしわかばやしくろくちようめ</small> 至：宮城県仙台市宮城野区中野 <small>せんだいしみやぎのくなかの</small>			<b>延長</b>	10.7km
<b>事業概要</b>	常磐自動車道は、東京都練馬区を起点とし、南東北の太平洋沿岸の主要都市を経て、宮城県仙台市に至る延長約350kmの高規格幹線道路である。 仙台東部道路は、常磐自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、常磐自動車道の一部として機能し、東北縦貫自動車道、仙台南部道路、仙台北部道路と一体となって、仙台都市圏の自動車専用道路環状ネットワークを形成し、経済・産業基盤を支え、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港の利便性向上、交通混雑の緩和等を目的とした道路である。				
	S61年度事業化	H8年度都市計画決定	H元年度用地着手	H2年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	1,017億円	<b>事業進捗率</b>	91%	<b>供用済延長</b>	10.7km (8.5km4/4) (2.2km2/4)
<b>計画交通量</b>	31,200台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.6 (残事業) 1.9	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体 84億円/1,454億円 (事業費 : 79億円/1,401億円) (維持管理費 : 5.5億円/53億円)	<b>総便益</b> (残事業)/事業全体 162億円/3,734億円 (走行時間短縮便益 : 127億円/2,761億円) (走行経費減少便益 : 23億円/742億円) (交通事故減少便益 : 12億円/231億円)	<b>基準年</b> 平成23年	
<b>感度分析の結果</b>	【全体事業】 交通量変動 : B/C=2.9~2.2(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=2.5~2.6(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=2.5~2.7(事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b>	・物流効率化の支援 (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性向上が見込まれる) ・都市の再生 (仙台都市圏自動車専用道路環状ネットワークの一部を形成する)				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>	○仙台市長の意見 継続実施に異議はありません。 当該道路は今回の東日本大震災において、「命の道」「復興支援道路」として重要な役割を果たしているほか、輸送拠点である仙台空港や仙台塩釜港(仙台工区)を結ぶ重要な路線であり、より一層の整備促進をお願いいたします。 ○以下の団体等から、仙台東部道路の整備促進について要望あり ・宮城県知事 ・仙台市長 ・仙台都市圏広域行政推進協議会(仙台市長 他13団体)				
<b>事業評価監視委員会の意見</b>	対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>	・仙台港背後地土地地区画整理事業(H3~) ・仙台都市圏環状ネットワーク完成(H21~) ・東日本大震災後、交通需要も増大し、復興復旧に向けて重要な路線				

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率 91% (うち用地進捗率 100%)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後の橋梁等構造物の設計・施工にあたり、新技術・新工法を活用しコスト縮減を図る。

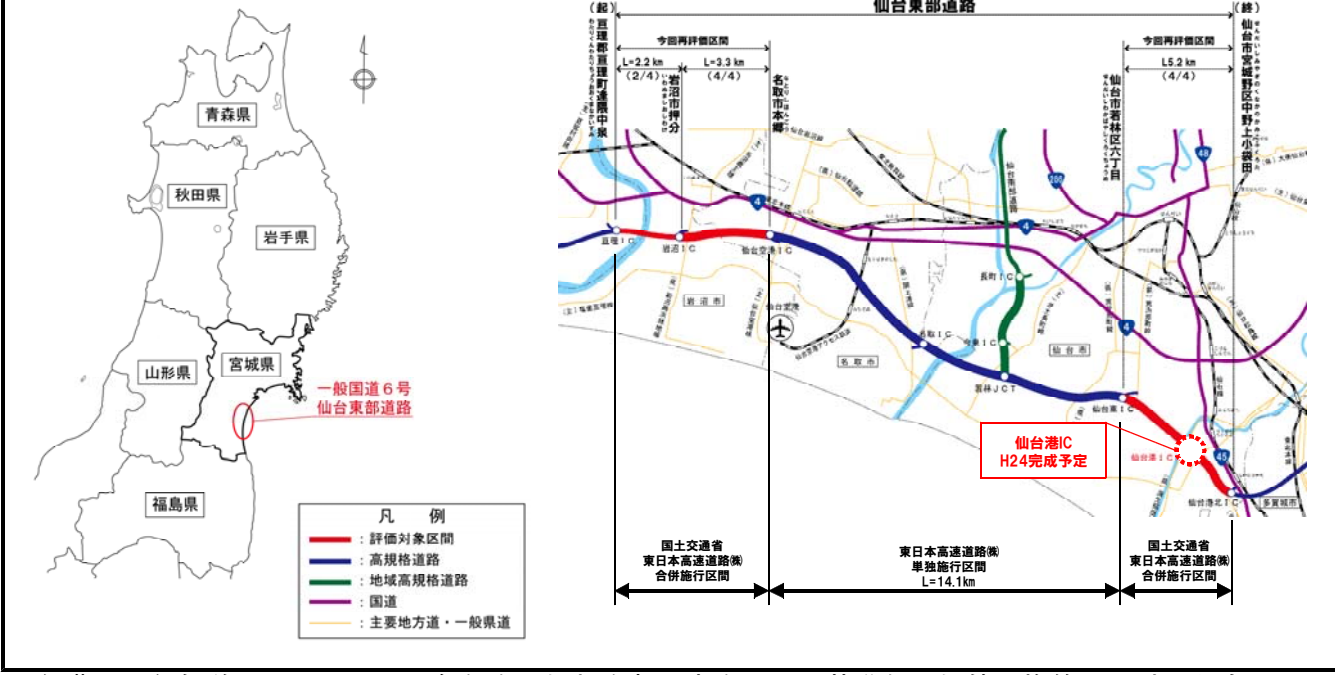
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

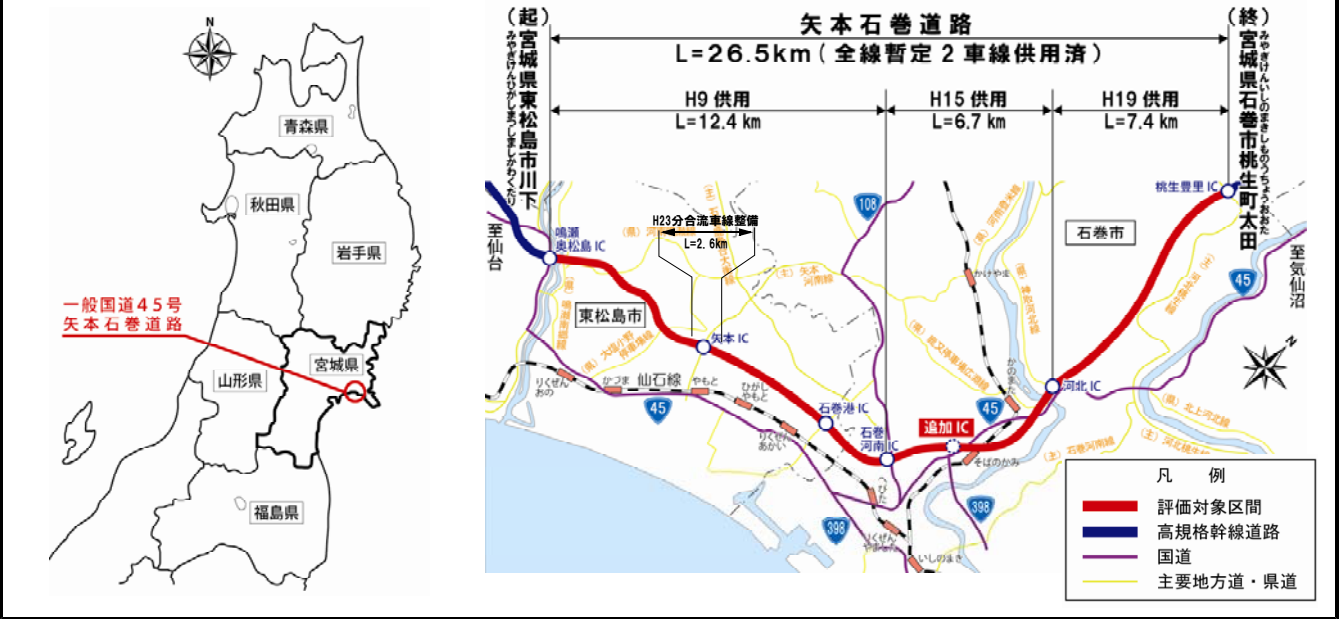
担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 <small>やもといしのまき</small> 矢本石巻道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県東松島市川下 <small>ひがしまつしまし かわくだり</small> 至：宮城県石巻市桃生町太田 <small>いしのまき しものうちょうおた</small>	延長	26.5 km		
<b>事業概要</b> 三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸地域を経て、岩手県宮古市に至る延長約220kmの高規格幹線道路である。 矢本石巻道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、三陸沿岸地域の経済産業、文化の広域的な交流・連携の促進、災害時におけるリダンダンシーの確保を図ると共に、国道45号の交通混雑の解消を目的とした事業である。今回、石巻赤十字病院へのアクセス強化、地域経済活性化及び災害・緊急時における交通体系の強化のため、追加ICの整備を図るものである。					
S60年度事業化		H4年度都市計画決定		H元年度用地着手	
H元年度工事着手		H元年度用地着手		H元年度工事着手	
全体事業費	1,496億円	事業進捗率	80%	供用済延長	26.5 km
計画交通量	34,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成23年	
	(事業全体) 2.2 (残事業) 4.4	(残事業)/ (事業全体) 328億円/2,147億円 事業費：253億円/2,011億円 維持管理費：74億円/136億円	(残事業)/ (事業全体) 1,454億円/4,768億円 走行時間短縮便益：1,439億円/4,036億円 走行経費減少便益：14億円/492億円 交通事故減少便益：1.5億円/240億円		
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動：B/C=2.5~2.0(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=4.9~4.0(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.2~2.2(事業費 ±10%) B/C=4.1~4.8(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=2.1~2.3(事業期間 ±20%) B/C=4.3~4.6(事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・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） ・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） <span style="float: right;">他14項目に該当</span>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○宮城県知事の意見 事業の継続実施に異議ありません。 当該道路は今回の震災において「命の道」として大変重要な役割を果たし、その必要性・重要性が改めて認識されたところですので、より一層の整備促進を求めます。 ○以下の団体等から追加IC整備について要望あり ・宮城県知事 ・宮城県石巻市 ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会（石巻市長、東松島市長、女川町長）					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・石巻トウモロコシビジネスタウン（分譲開始H12.3~） ・石巻赤十字病院の移転（現在地での開業H18.5~） ・国道398号石巻北部バイパス I期工事 L=2.7km（H10事業着手、H21.12供用） II期工事 L=3.4km（H21事業着手）					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率80%（うち用地進捗率99%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により、発生土を受け入れることでコスト縮減を図る。					
対応方針	事業継続				

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 三陸沿岸道路 <small>とよましづがわ</small> (登米志津川道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県登米市中田町浅水 <small>とめしなだちょうあさみず</small> 至：宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森 <small>もとよしぐみなみさんりくちょうしづがわあざこもり</small>	延長	16.1km		
<b>事業概要</b> 三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸地域を経て、岩手県宮古市に至る延長約220kmの高規格幹線道路である。 登米志津川道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進、災害時におけるリダンダンシーの確保等を目的とした道路である。また、復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興道路として早期の整備を図ることを目的とする。					
H6年度事業化		—		H15年度用地着手	
H16年度工事着手		—			
全体事業費	390億円	事業進捗率	67%	供用済延長	5.0km
計画交通量	12,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 2.3 (残事業) 3.9	(残事業)/(事業全体) 127億円/451億円 〔 事業費：92億円/400億円 維持管理費：35億円/51億円 〕	(残事業)/(事業全体) 500億円/1,054億円 〔 走行時間短縮便益：329億円/804億円 走行経費減少便益：116億円/178億円 交通事故減少便益：56億円/72億円 〕	平成23年	
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動：B/C=2.9~2.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.3~2.3(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=2.2~2.4(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=4.9~2.8(交通量 ±10%) B/C=3.7~4.2(事業費 ±10%) B/C=3.8~4.1(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・安全で安心な暮らしの確保 (石巻赤十字病院(3次救急医療施設)へのアクセス性向上が見込まれる) ・災害への備え (大雨による冠水及び津波浸水区域(東日本大震災)を回避するルートを形成し、災害時のリダンダンシーを確保する) 他10項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○宮城県知事の意見 継続実施に異義はありません。 ○以下の団体等から、登米志津川道路の整備促進について要望あり。 ・宮城県知事 ・宮城県気仙沼市長 ・宮城県南三陸町長 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道事業化促進連絡協議会(気仙沼市長、南三陸町長) ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会(南三陸町婦人団体連絡協議会 他12団体) ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会(石巻市長、女川町長) ・三陸沿岸圏商工団体連絡会議(気仙沼商工会議所会頭)					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・南三陸町は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域があるが、当該事業の目的である「津波浸水区域の回避」、「災害時におけるリダンダンシーの確保」、「広域的な交流・連携の促進」による地域住民の安全安心の確保については、事業採択時より変わるものではない。また、復興道路として位置づけられたこともあり、早期の完成を目指す。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率67%(うち用地進捗率98%)					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ○新技術の活用によるコスト縮減を図る。					

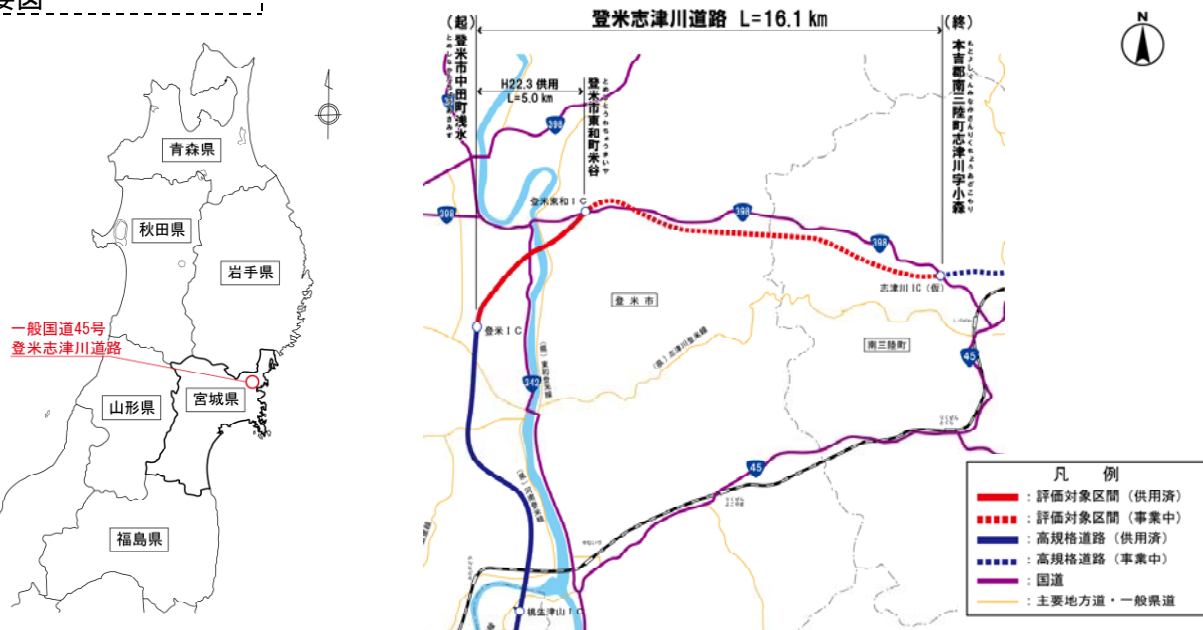
- ・トンネル内のコンクリート舗装をスリップフォーム工法によりコスト縮減。
- ・耐候性鋼橋梁の採用による維持管理費のコスト縮減。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 三陸沿岸道路 <small>みなみさんりく</small> (南三陸道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森 <small>もとしぐんみなみさんりくちようしづがわあさこもり</small> 至：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山 <small>もとしぐんみなみさんりくちようたつあさしらやま</small>	延長	7.2km		
<b>事業概要</b> <small>みなみさんりくちよう</small> 南三陸町は、東北地方太平洋沖地震（H23.3.11）により、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号は、津波災害により、道路が寸断された地域である。 <small>みなみさんりく</small> 南三陸道路は、津波浸水区域を回避する緊急輸送道路として機能し、三陸沿岸地域の南北軸の幹線交通を担うとともに、高次医療機関への速達性向上等、住民の安心安全を確保するものである。 また、三陸沿岸地域の交流・連携を促進する三陸縦貫自動車道の一部を構成する延長7.2kmの自動車専用道路である。					
H20年度事業化		—		H23年度用地着手	
H23年度工事着手		—			
全体事業費	238億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 209億円/218億円 (事業費: 187億円/196億円) (維持管理費: 22億円/22億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 293億円/293億円 (走行時間短縮便益: 221億円/221億円) (走行経費減少便益: 44億円/44億円) (交通事故減少便益: 28億円/28億円)	<b>基準年</b> 平成23年	
	(残事業) 1.4				
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.5~1.2(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2~1.5(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.2~1.4(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=1.5~1.3(交通量 ±10%) B/C=1.3~1.5(事業費 ±10%) B/C=1.3~1.5(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・安全で安心できる暮らしの確保 (石巻赤十字病院(3次救急医療施設)へのアクセス性向上が見込まれる) ・災害への備え (津波浸水区域(東日本大震災)を回避するルートを形成し、災害時のリダンダンシーを確保する) 他12項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○宮城県知事の意見 事業の継続実施に異議はありません。 なお、当該道路は今回の震災において、「命の道」として大変重要な役割を果たし、その必要性・重要性が改めて認識されたところですので、より一層の整備促進を求めますとともに、震災に伴う本県の災害関連費用負担が大幅に増加していることから、一層のコスト縮減を図るなど、事業促進に係る費用負担軽減について特段の配慮をお願いします。 ○以下の団体等から南三陸道路の整備促進について要望あり ・南三陸町三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会（南三陸町長） ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会（石巻市長、女川町長） ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道事業化促進連絡協議会（気仙沼市長、南三陸町長） ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会（南三陸町婦人団体連絡協議会、他12団体） ・三陸沿岸圏商工団体連絡会議（気仙沼商工会議所会頭）					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・南三陸町は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域であるが、当該事業の目的である「津波浸水区域の回避」、「災害時におけるリダンダンシーの確保」、「広域的な交流・連携の促進」による地域住民の安心安全を確保する点については、事業採択時より変わるものではない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率4%（うち用地進捗率10%）					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・当該事業の用地取得にあたっては、東北地方太平洋沖地震の津波による被災者（避難者、行方不明者等）が多数存在することから、南三陸町の協力の下、避難先の確認、戸籍等の収集を行いながら協議を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

○新技術の活用によるコスト縮減を図る。

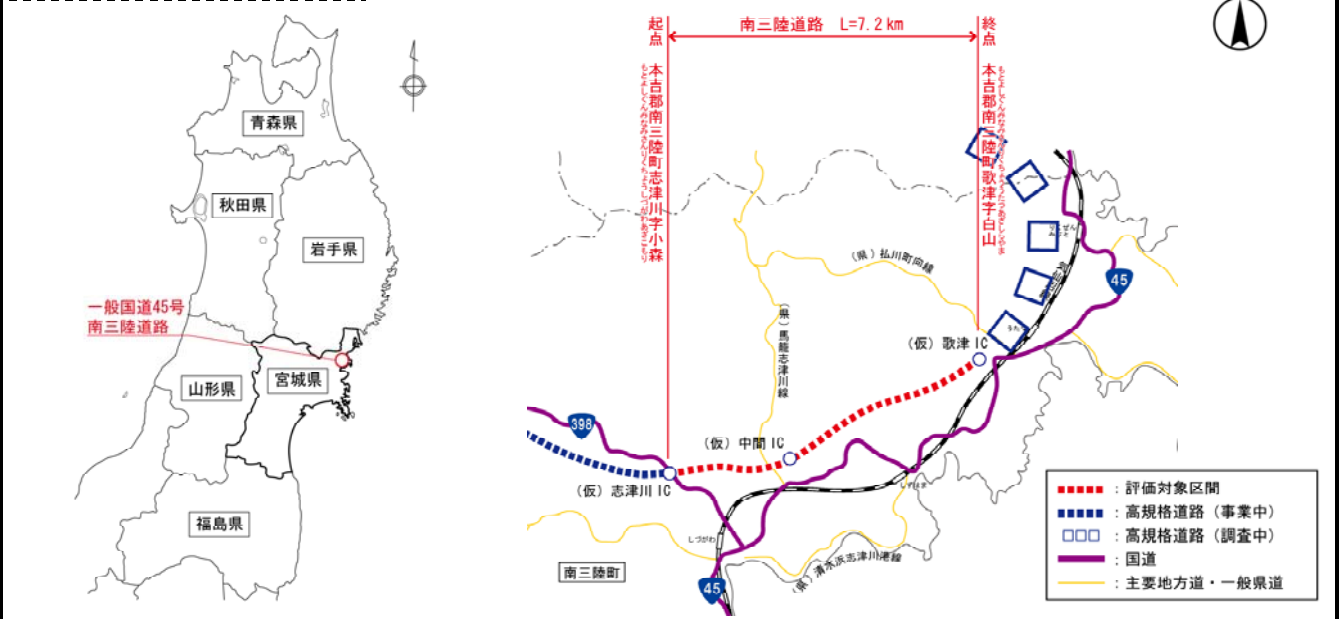
- ・トンネル内のコンクリート舗装をスリップフォーム工法によるコスト縮減。
- ・耐候性鋼橋梁の採用による維持管理費のコスト縮減。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成24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

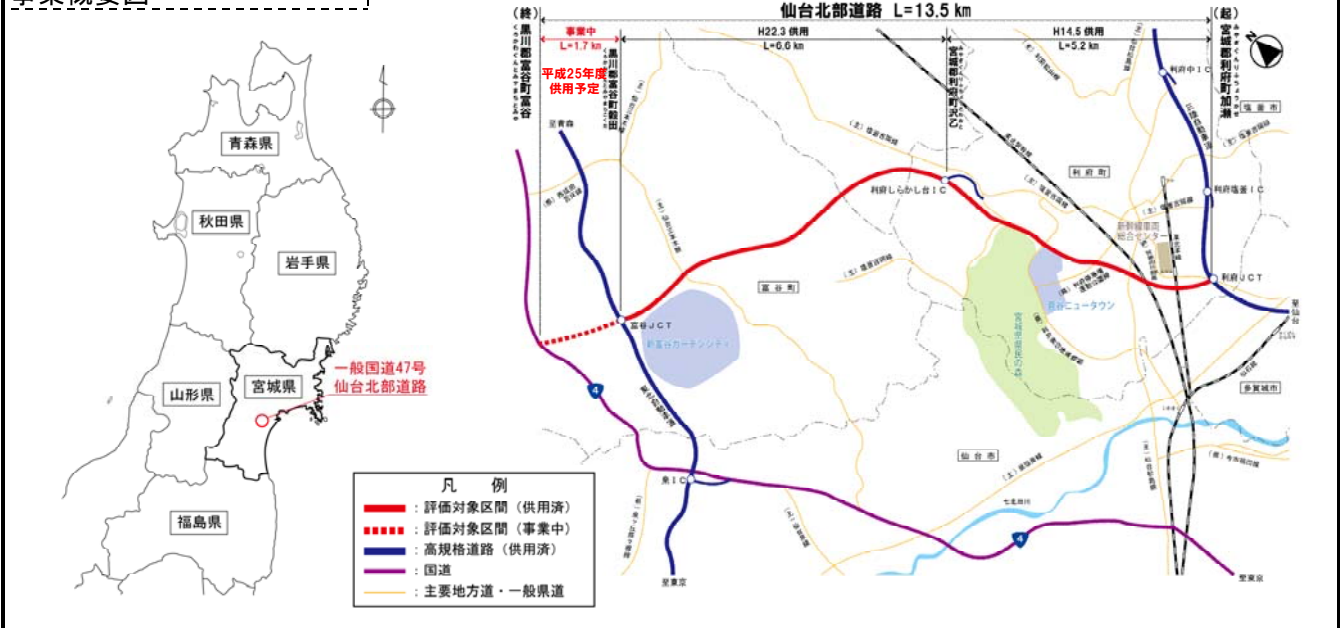
<b>事業名</b> 一般国道47号 仙台北部道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局 東日本高速道路株式会社
<b>起終点</b> 自：宮城県宮城郡利府町加瀬 至：宮城県黒川郡富谷町富谷				<b>延長</b> 13.5 km
<b>事業概要</b> 常磐自動車道は、東京都練馬区を起点とし、南東北の太平洋沿岸の主要都市を経て、宮城県仙台市に至る延長約350kmの高規格幹線道路である。 仙台北部道路は、常磐自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、常磐自動車道の一部として機能し、東北縦貫自動車道、仙台南部道路、仙台東部道路と一体となって、仙台都市圏の自動車専用道路環状ネットワークを形成し、経済・産業基盤を支え、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港の利便性向上を目的とした道路である。				
H5年度事業化		H4都市計画決定		H6年度用地着手
H9年度工事着手				
全体事業費		1,184億円		事業進捗率
				75%
計画交通量		20,300台/日		供用済延長
				11.8 km
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C	(事業全体) 1.3	(残事業) 3.1	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 271億円/1,403億円 事業費 : 247億円/1,361億円 維持管理費 : 24億円/ 42億円
	(事業全体)	1.3	3.1	
				<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 829億円/1,780億円 走行時間短縮便益 : 778億円/1,445億円 走行経費減少便益 : 36億円/ 228億円 交通事故減少便益 : 15億円/ 108億円
<b>基準年</b> 平成23年				
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.5~1.09 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%)				
【残事業】 B/C=3.4~2.8 (交通量 ±10%) B/C=2.8~3.1 (事業費 ±10%) B/C=2.9~3.2 (事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ・物流効率化の支援 （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性向上が見込まれる） ・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）				
他12項目に該当				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○宮城県知事の意見 ・事業の継続実施に異議はありません。 なお、震災に伴う本県の災害関連費用負担が大幅に増加していることから、一層のコスト縮減を図るなど、事業促進に係る費用負担軽減について格別の配慮をお願いします。 ○以下の団体等から、仙台北部道路の整備促進について要望あり ・宮城県知事 ・宮城県富谷町長 ・仙台北部道路建設促進期成同盟会（富谷町長、利府町長、大和町長、大郷町長、大衡村長） ・仙台都市圏広域行政推進協議会（仙台市長 他13団体）				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・仙台港背後地土地区画整理事業（H3～） ・宮城総合運動公園（H7～） ・仙台都市圏環状ネットワーク完成（H21～）				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率75%（うち用地進捗率100%）				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。				
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・暫定2車線供用以降も、橋梁等構造物の設計・施工にあたり、新技術・新工法を活用しコスト縮減を図る。				

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦真紀

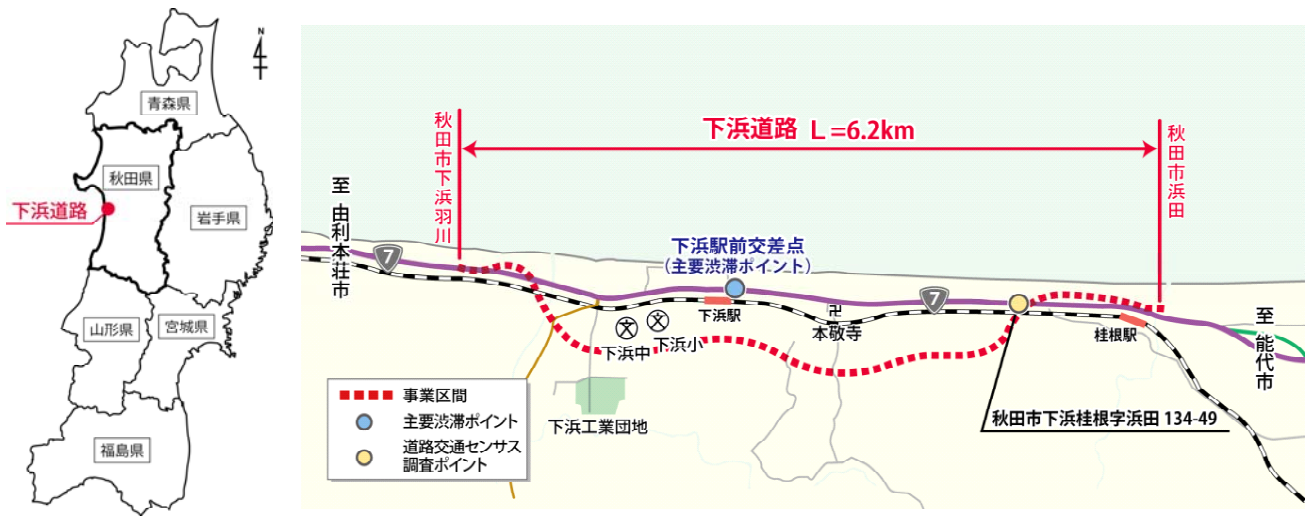
事業名	一般国道7号 <small>しもはまどうろ</small> 下浜道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県市秋田市下浜羽川 <small>しもはまはなかわ</small> 至：秋田県秋田市浜田 <small>はまた</small>	延長	6.2 km		
<b>事業概要</b> 一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし、青森県青森市に至る延長約534kmの一般国道である。 下浜道路は、国道7号の秋田市下浜地区の交通渋滞の解消、事故の減少、沿道環境の改善を図るとともに、地域間交流・連携の活性化を図ることを目的としている。					
H19年度事業化		H18年度都市計画決定		H21年度用地着手	
H21年度工事着手		H21年度用地着手		H21年度工事着手	
全体事業費	177億円	事業進捗率	14%	供用済延長	0.0km
計画交通量	20,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8	総費用	(残事業)/事業全体 147億円/171億円	総便益	(残事業)/事業全体 303億円/303億円
	(残事業) 2.1	事業費：119億円/143億円 維持管理費：28億円/28億円	走行時間短縮便益：299億円/299億円 走行経費減少便益：3億円/3億円 交通事故減少便益：1億円/1億円	基準年	平成23年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】交通量変動：B/C=1.9~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.7~1.9(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.6~2.0(事業期間 ±20%) 【残事業】B/C=2.2~1.8(交通量 ±10%) B/C=1.9~2.3(事業費 ±10%) B/C=1.8~2.3(事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保 （現道等の年間渋滞損失時間および削減率） ・物流効率化の支援 （重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） ・生活環境の改善・保全 （現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 継続に異議ありません。一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、下浜道路の整備促進について要望あり ・国道7号下浜道路建設促進期成同盟会 ・秋田県議会建設交通委員会、秋田県建設交通部長 ・秋田市西部地区振興会連絡協議会 ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会 ・(社)秋田県建設業協会					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率14%（うち用地進捗率46%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。 ・下浜道路（事業区間L=6.2km）について、早期の供用を目指す。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・新技術の活用によりコスト縮減を図る。 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。					

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

秋田市下浜地区内における国道7号の交通混雑の解消や安全性の向上、幹線機能の確保等、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

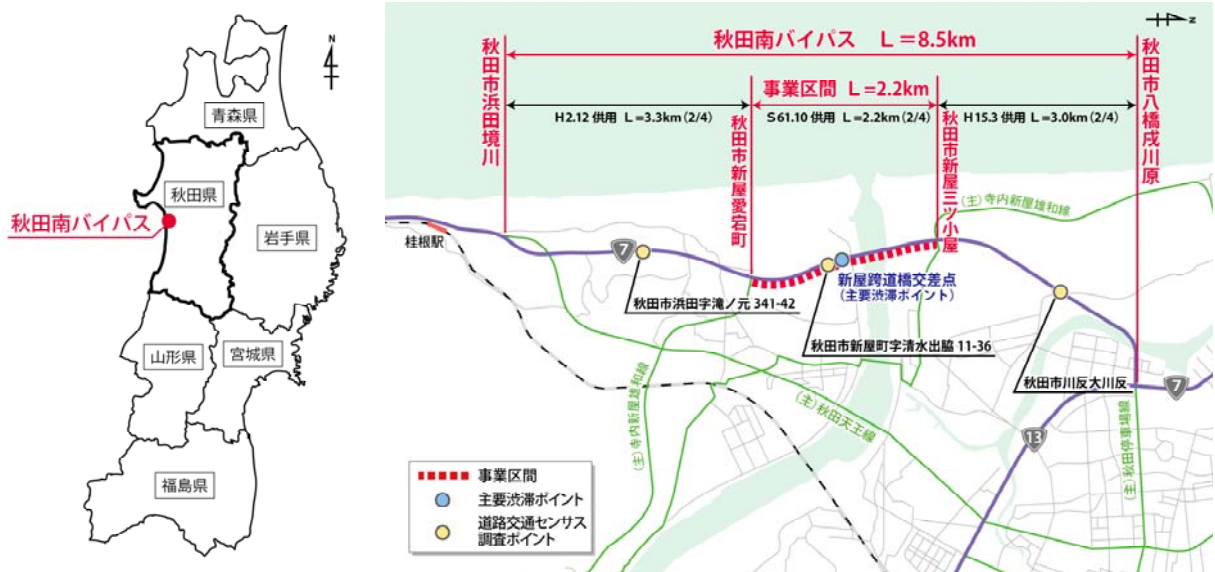
<b>事業名</b> 一般国道7号 <small>あきたみなみ</small> 秋田南バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自：秋田県市秋田市新屋愛宕町 至：秋田県秋田市新屋三ツ小屋			<b>延長</b>	2.2 km
<b>事業概要</b> 一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし、青森県青森市に至る延長約534kmの一般国道である。 秋田南バイパスは、国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少を図るとともに、重要港湾である秋田港へのアクセス向上や地域間交流・連携の活性化を図ることを目的としている。				
H20年度事業化		S50年度都市計画決定	S55年度用地着手	S56年度工事着手
全体事業費	40億円		事業進捗率	25%
計画交通量	22,600台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 3.1	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 35億円/ 45億円		<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 139億円/ 139億円
	(残事業) 3.9	事業費：26億円/ 36億円 維持管理費：9億円/ 9億円		
				<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動：B/C=3.0~2.8 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.9~3.3 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=3.0~3.2 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=3.8~3.5 (交通量 ±10%) B/C=3.7~4.2 (事業費 ±10%) B/C=3.8~4.1 (事業期間 ±20%)				
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間および削減率) ・物流効率化の支援 (重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築 (隣接した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) 他6項目に該当				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 継続に異議ありません。一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、秋田南バイパスの整備促進について要望あり ・秋田県議会建設交通委員会 ・秋田県建設交通部長				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率25%				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。 ・秋田南バイパス(事業区間L=2.2km)について、平成27年度の供用を目指す。				
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。 ・今後の施工に際して、さらなるコスト縮減を図る。				

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

秋田市新屋地区における国道7号の交通混雑の解消や安全性の向上、バイパス機能の確保等、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道7号 鷹巣大館道路（Ⅱ期） <small>たかのすのおおだて</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県北秋田市脇神 至：秋田県北秋田市栄 <small>あきた きたあきた わきがみ あきた きたあきた えい</small>	延長	5.6 km		
<b>事業概要</b> 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。 鷹巣大館道路（Ⅱ期）は、日本海沿岸東北自動車道に並行する一般国道7号の自動車専用道路であり、日本海沿岸東北自動車道の一部として機能し、都市間所要時間の短縮を図り広域的な連携・交流を促進する高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、主要施設へのアクセス向上等に寄与することを目的としている。					
H19年度事業化		H14年度都市計画決定		H20年度用地着手	
H21年度工事着手		H19年度事業費		H20年度用地着手	
全体事業費		209億円		事業進捗率	
計画交通量		10,800台/日		15%	
費用対効果分析結果		総費用		総便益	
B/C		（残事業）/（事業全体）		（残事業）/（事業全体）	
（事業全体）3.0		178億円/209億円		619億円/619億円	
（残事業）3.5		事業費：145億円/176億円 維持管理費：33億円/33億円		走行時間短縮便益：455億円/455億円 走行経費減少便益：123億円/123億円 交通事故減少便益：40億円/40億円	
基準年		平成23年			
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】交通量変動：B/C=2.7~3.1（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=2.8~3.2（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=2.8~3.1（事業期間 ±20%） 【残事業】B/C=3.2~3.7（交通量 ±10%） B/C=3.2~3.8（事業費 ±10%） B/C=3.4~3.6（事業期間 ±20%）					
<b>事業の効果等</b> ・安全で安心できる暮らしの確保 （鹿角市、小坂町等で約1万8千人の北秋田市民病院60分搬送圏域外人口を解消する） ・災害への備え （東北縦貫自動車道が通行不能となった場合、日沿道全線整備により災害時にも機能する高規格幹線道路ネットワークが確立される） （日沿道全線整備により災害時の救援活動、避難活動の迅速化が図られる） 他16項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 事業について継続で異存ありません。 県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、鷹巣大館道路を含む日本海沿岸東北自動車道の整備促進について要望あり。 ・秋田県（秋田県知事） ・秋田県北部国道7号整備促進期成同盟会（能代市長） ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会（大館市長） ・北秋田市日沿道・あきた北空港～二ツ井白神間建設促進期成同盟会（北秋田市長）					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率15%（うち用地進捗率93%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・水路ボックスのプレキャスト化によりコスト縮減を図る。					
対応方針：事業継続					

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- 凡例
- 評価対象区間
  - 高規格幹線道路 (供用済み区間)
  - 高規格幹線道路 (事業中区間)
  - 直轄国道
  - 補助国道
  - 主要地方道・一般県道



※ 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24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

<b>事業名</b> 一般国道13号 神宮寺バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業</b> 国土交通省 東北地方整備局	
<b>起終点</b> 自：秋田県大仙市花館 至：秋田県大仙市北櫛岡		<b>延長</b> 9.6 km	
<b>事業概要</b> 一般国道13号は、福島県福島市と秋田県秋田市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。 神宮寺バイパスは、大仙市神岡地区における国道13号の交通混雑の解消と冬期における道路交通の安全性の向上等を目的としている。			
<b>H10年度事業化</b>		<b>H9年度都市計画決定</b>	
<b>H12年度用地着手</b>		<b>H14年度工事着手</b>	
<b>全体事業費</b>	230億円	<b>事業進捗率</b>	60%
<b>計画交通量</b>	17,600台/日	<b>供用済延長</b>	7.2km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.1	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 135億円/289億円	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 427億円/593億円
	(残事業) 3.2	事業費：78億円/232億円 維持管理費：57億円/57億円	走行時間短縮便益：401億円/550億円 走行経費減少便益：16億円/29億円 交通事故減少便益：9.5億円/14億円
<b>基準年</b> 平成23年			
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動：B/C=2.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.0~2.1(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.9~2.1(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=3.6~3.0(交通量 ±10%) B/C=3.0~3.3(事業費 ±10%) B/C=3.1~3.2(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保 (新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築 (日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる) <div style="text-align: right;">他5項目に該当</div>			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 事業について、継続で異存ありません。 県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、神宮寺バイパスの整備促進について要望あり ・秋田県 ・秋田県南国道協議会 ・由仙河地域整備促進同盟会			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率60%（うち用地進捗率73%）			
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。			
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・橋台形式の見直し（盛りこぼし橋台）によるコスト縮減。 ・橋梁の維持管理コスト縮減（耐候性鋼材の採用）。			
<b>対応方針</b> 事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。			

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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道46号 <small>かくのだて</small> 角館バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県市仙北市田沢湖小松羽根ヶ台 至：秋田県仙北市角館町西長野月見堂	延長	6.1km		
<b>事業概要</b> 盛岡秋田道路は、岩手県盛岡市から秋田県大仙市に至る地域高規格道路（延長約80km）である。 角館バイパス（自動車専用道路）は、盛岡秋田道路の一部を構成する延長約6.1kmの一般国道46号のバイパスであり、秋田県と岩手県の連絡を強化し、地域間交流の促進に大きく寄与するものである。また、当道路の整備により、交通渋滞の解消や観光期の交通渋滞の緩和、冬期走行環境の改善など、幹線道路としての機能回復が図られる。					
H9年度事業化		H9年度都市計画決定		H11年度用地着手	
H12年度工事着手		H9年度都市計画決定		H11年度用地着手	
全体事業費	230億円	事業進捗率	69%	供用済延長	4.6km
計画交通量	8,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4	総費用	(残事業)/事業全体 89億円/272億円	総便益	(残事業)/事業全体 146億円/393億円
	(残事業) 1.6	事業費：60億円/243億円 維持管理費：30億円/30億円	走行時間短縮便益：105億円/275億円 走行経費減少便益：32億円/95億円 交通事故減少便益：9億円/23億円	基準年	平成23年
<b>感度分析の結果</b> ：残事業について感度分析を実施 【全体事業】交通量変動：B/C=2.1~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3~1.6(事業期間 ±20%) 【残事業】B/C=2.4~1.5(交通量 ±10%) B/C=1.5~1.7(事業費 ±10%) B/C=1.5~1.7(事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保 （現道等の年間渋滞損失時間および削減率） ・物流効率化の支援 （重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） ・国土・地域ネットワークの構築 （地域高規格道路の位置づけあり）					
他10項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 継続に異議ありません。一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、角館バイパスの整備促進について要望あり ・角館大鰐間国道整備促進期成同盟会（会長：鹿角市長） ・秋田県議会建設交通委員会 ・国道46号地域高規格道路田沢湖・協和間整備促進期成同盟会（会長：仙北市長） ・(社)秋田県建設業協会					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率69%（うち用地進捗率97%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。 ・角館町雲然山崎～西長野月見堂間のL=1.5kmについて、平成24年度の供用を目指す。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。 ・今後の施工に際して、更なるコスト縮減を図る。					

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

秋田県と岩手県との地域間交流を促進する地域高規格道路ネットワークを形成するとともに、一般国道46号現道に存在する交通隘路区間の回避や観光期交通の円滑化など、幹線道路の機能確保を図るため。早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成24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	東北中央自動車道路（福島～米沢）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県福島市笹谷字上畑 至：山形県米沢市万世町桑山	延長	28 km		
<b>事業概要</b> 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点とし、福島市・山形県米沢市・山形市を経て、秋田県横手市に至る延長約268kmの高規格幹線道路である。 福島JCT～米沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島市と米沢市を結ぶ経済・産業基盤のネットワークを構築するとともに、通行止めが頻発している国道13号の代替路線の確保に寄与することを目的としている。					
H10年度事業化		H10年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H16年度工事着手		H10年度事業費		H10年度都市計画決定	
全体事業費		1,549億円		事業進捗率	
計画交通量		10,800台/日		54%	
費用対効果分析結果		総費用		総便益	
B/C：(事業全体) 1.3 (残事業) 3.1		(残事業)/(事業全体) 656億円/1,581億円 (事業費：580億円/1,505億円) (維持管理費：76億円/76億円)		(残事業)/(事業全体) 2,008億円/2,008億円 (走行時間短縮便益：1,717億円/1,717億円) (走行経費減少便益：235億円/235億円) (交通事故減少便益：56億円/56億円)	
感度分析の結果		残事業について感度分析を実施			
【全体事業】		交通量変動		B/C=1.5～1.1(交通量 ±10%)	
事業費変動		B/C=1.3～1.2(事業費 ±10%)		【残事業】	
事業期間変動		B/C=1.4～1.2(事業期間 ±20%)		交通量変動	
				B/C=3.7～2.5(交通量 ±10%)	
				事業費変動	
				B/C=2.8～3.4(事業費 ±10%)	
				事業期間変動	
				B/C=2.8～3.3(事業期間 ±20%)	
<b>事業の効果等</b> ・国土・地域ネットワークの構築 （隣接した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） ・災害への備え （事前通行規制区間を回避できる代替路線を形成し、災害時のリダンダンシーを確保する） 他13項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○福島県知事の意見 ・対応方針（原案）については、異議ありません。 ・なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。 ○山形県知事の意見 ・対応方針（原案）については、異議ありません。東日本大震災において再認識されたように、高速道路のミッシングリンクを解消し、高速交通ネットワークの整備を図ることは重要と考えており、「山形県中期道路中期計画」においても”高速道路・地域高規格道路の整備促進”は最優先する施策の一つとしている。 ○以下の団体等から東北中央自動車道（福島JCT～米沢）の整備促進について要望あり ・福島県知事（H23.7.21）、米沢市長（H23.7.8）、福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会（H22.10.27）、福島市・米沢市・相馬市・伊達市議会連絡協議会（H23.10.3）他					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率54%（うち用地進捗率64%）					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・平成22年度までに大笹生IC予定区間を除きトンネル、橋梁、道路改良等の工事に着手。平成23年度以降は引き続き栗子トンネル、橋梁等の工事を推進。 ・本線トンネル10本のうち9本が完成し、延長約9kmの栗子トンネルの掘削延長は、11月末現在で					

47%。また、17橋の橋梁のうち10橋完成、5橋が工事中で、鋭意事業促進中。

施設の構造や工法の変更等

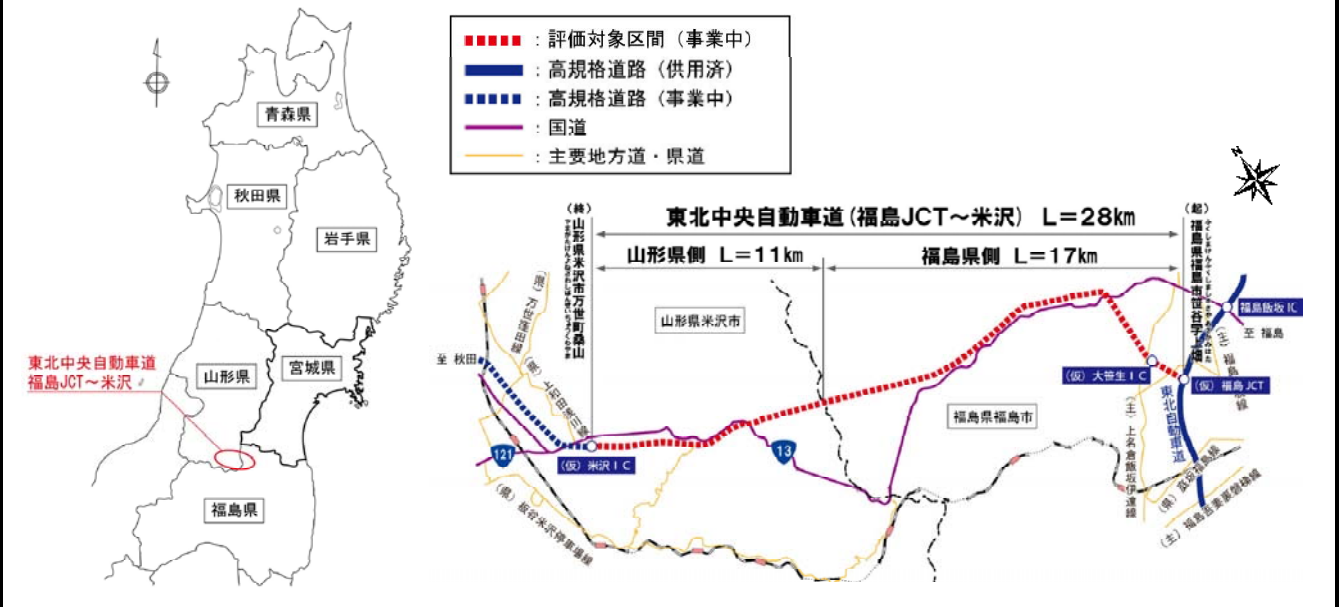
- ・管理設備について、高効率機器の採用による設置台数の削減、新技術導入による設置台数の削減によりコスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b>	東北中央自動車道 <small>ひがしね おぼなざわ</small> 東根～尾花沢	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：山形県東根市大字羽生 至：山形県尾花沢市大字尾花沢	<b>延長</b>	23.0 km		
<b>事業概要</b>					
<p>東北中央自動車道は福島県相馬市を起点とし、福島市、山形県米沢市、山形市、尾花沢市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。東北中央自動車道東根～尾花沢は、東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進はもとより、緊急時における代替および迂回等のネットワーク機能の強化を目的としている。</p>					
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H18年度用地着手	
H19年度工事着手					
<b>全体事業費</b>		745億円		<b>事業進捗率</b>	
<b>計画交通量</b>		20,100台/日		26% 供用済延長	
		— km			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	(事業全体) 1.5 (残事業) 2.0	<small>(残事業)/ (事業全体)</small> 524億円/722億円 事業費：442億円/640億円 維持管理費：82億円/82億円		<small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,064億円/1,064億円 走行時間短縮便益：765億円/765億円 走行経費減少便益：191億円/191億円 交通事故減少便益：109億円/109億円	
				<b>基準年</b>	
				平成23年	
<b>感度分析の結果</b>					
【全体事業】 交通量変動：B/C=1.6～1.4 (交通量±10%)			【残事業】 B/C=2.2～1.9 (交通量±10%)		
事業費変動：B/C=1.4～1.6 (事業費±10%)			B/C=1.9～2.2 (事業費±10%)		
事業期間変動：B/C=1.4～1.5 (事業期間±20%)			B/C=2.0～2.1 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で安心できるくらしの確保 (三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> <li>・災害への備え (緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> </ul>					
他14項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○山形県知事の意見					
<p>東日本大震災において再認識されたように、高速道路のミッシングリンクを解消し、高速交通ネットワークの整備を図ることは重要であると考えております。</p> <p>本県においては、平成22年3月に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。</p>					
○以下の団体等から東根～尾花沢の整備促進について要望あり					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央道(東根～尾花沢間)建設促進協議会(村山市長)</li> <li>・山形県町村議会議長会</li> <li>・東根市長</li> <li>・天童市長</li> <li>・尾花沢市長</li> <li>・村山市長</li> <li>・山形市長</li> <li>・山形県商工会議所連合会(商工会議所専務理事)</li> </ul>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率26% (うち用地進捗率73%)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。
- ・全線について、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用を図り、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

東北中央自動車道東根～尾花沢は、救急医療施設への速達性向上、緊急時における代替および迂回等のネットワーク機能の強化を図るものである。さらに、東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進を図る高規格幹線道路ネットワークを形成するものとして、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

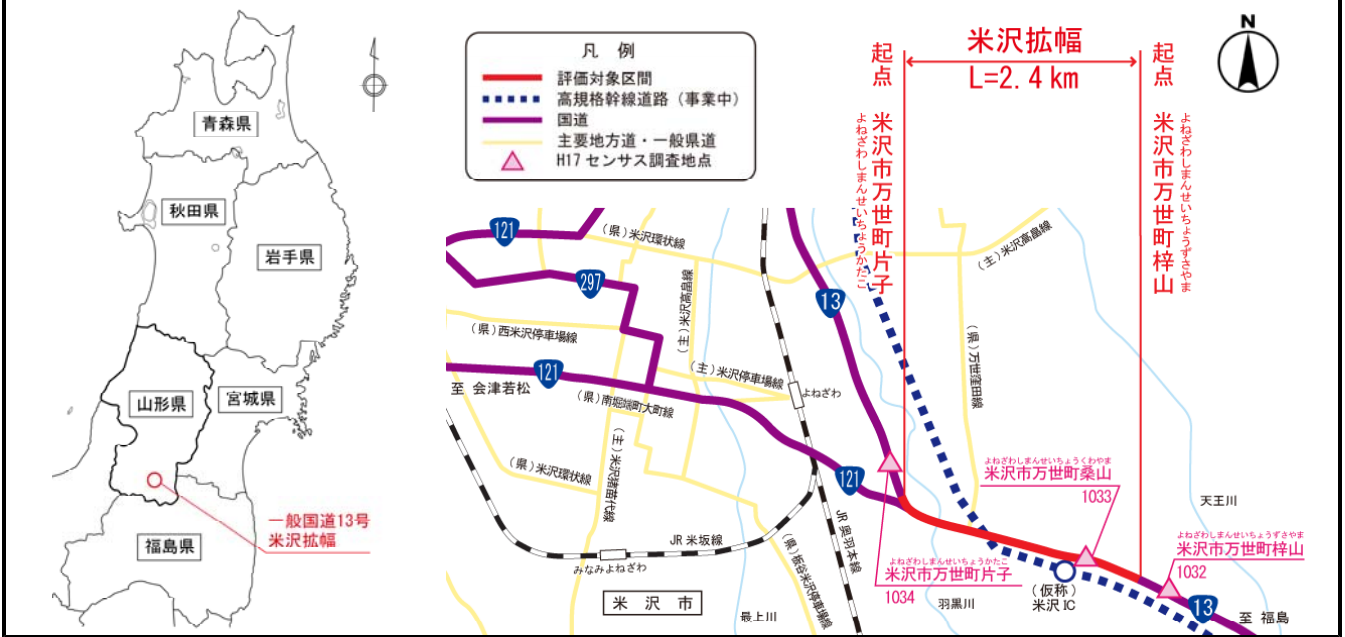
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道13号 米沢拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県米沢市万世町梓山 至：山形県米沢市万世町片子	延長	2.4 km		
事業概要					
<p>一般国道13号は、福島県福島市と秋田県秋田市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>米沢拡幅は、東北中央自動車道米沢IC供用後の円滑なICアクセス確保及び交通混雑の緩和、周辺の各種開発計画の支援等を目的としている。</p>					
H11年度事業化		H7年度都市計画決定		H15年度用地着手	
H19年度工事着手					
全体事業費	60億円	事業進捗率	95%	供用済延長	- km
計画交通量	11,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (残事業) 5.2	(残事業)/(事業全体) 16億円/78億円 〔事業費：2億円/64億円〕 〔維持管理費：14億円/14億円〕	(残事業)/(事業全体) 84億円/84億円 〔走行時間短縮便益：79億円/79億円〕 〔走行経費減少便益：4億円/4億円〕 〔交通事故減少便益：2億円/2億円〕	平成23年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3~0.9(交通量 ±10%)          事業費変動：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)          事業期間変動：B/C=1.0 (事業期間±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=6.3~4.2(交通量 ±10%)          B/C=5.1~5.2(事業費 ±10%)          B/C=5.1 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (現道の年間渋滞損失時間及び削減率)</li> <li>・他のプロジェクトとの関係 (関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○山形県知事の意見</p> <p>高速交通ネットワークの整備とあわせ、高速道路の利便性を向上させるICアクセス道路の整備は重要であると考えております。</p> <p>本県においては、平成22年3月に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備促進”は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。</p> <p>○以下の団体等から、米沢拡幅の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山形県</li> <li>・山形県商工会議所連合会（山形商工会議所会頭）</li> <li>・米沢市</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率95%（うち用地進捗率100%）</li> </ul>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に係る問題はない。</li> <li>・平成24年度に全線供用予定。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る。</li> </ul>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
<p>米沢拡幅は、国道13号の交通混雑緩和、交通事故の減少や交通環境の改善、周辺開発計画の支援等、早期整備の必要性が高い。</p>					

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道112号 <small>かじょうかいりょう</small> 霞城改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県山形市七日町一丁目 <small>やまがたけんやまがたしなぬかまち</small> 至：山形県山形市城北町一丁目 <small>やまがたけんやまがたしじょうほくまち</small>	延長	1.3 km		
事業概要					
<p>一般国道112号は山形県内の社会経済を支える山形市から酒田市に至る延長約170kmの主要幹線道路である。霞城改良は、渋滞の著しい一般国道112号山形市中心部の混雑緩和、交通事故の減少、狭小歩道幅員の解消を図ることを目的とした事業である。</p>					
H17年度事業化		H10年度都市計画決定		H19年度用地着手	
全体事業費		259億円		事業進捗率	
計画交通量		29,000台/日		供用済延長	
費用対効果分析結果		B/C		総費用	
(事業全体) 1.3		(事業全体) 1.3		(残事業) / (事業全体)	
(残事業) 3.8		(残事業) 3.8		84億円 / 253億円	
				事業費：79億円 / 248億円	
				維持管理費：5億円 / 5億円	
				総便益	
				(残事業) / (事業全体)	
				321億円 / 321億円	
				走行時間短縮便益：274億円 / 274億円	
				走行経費減少便益：34億円 / 34億円	
				交通事故減少便益：13億円 / 13億円	
				基準年	
				平成23年	
感度分析の結果					
【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3~1.3 (交通量±10%)					
【残事業】 B/C=3.8~3.8 (交通量±10%)					
事業費変動：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%)					
B/C=3.5~4.2 (事業費±10%)					
事業期間変動：B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%)					
B/C=3.7~4.0 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される)</li> <li>・安全な生活環境の確保 (当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
○山形県知事の意見					
平成22年3月に策定した「山形県道路中期計画」において、“中心市街地の拠点機能を高める都市基盤の整備”として推進する箇所の一つとしております。					
本県においては、国道112号旅籠町交差点は、第4次渋滞対策プログラムにおいて主要渋滞ポイントとして位置づけられており、事業の継続に異議はありません。					
○以下の団体等から東根～尾花沢の整備促進について要望あり					
・一般国道112号(山形市・寒河江市間)整備促進期成同盟会 (山形市長、寒河江市長、山辺町長、中山町長)					
・山形県商工会議所連合会(商工会議所専務理事)					
・山形市長					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・事業進捗率62%(うち用地進捗率60%)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・全線(L=1.3km)について事業推進中であるが、土地収用法に基づく事業認定申請に向けた準備を進めるとともに、任意での用地買収の推進を図る。					
・早期の整備効果発現のため段階的な供用を図る。					
施設の構造や工法の変更等					

- ・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用を図り、コスト削減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

霞城改良は、国道112号の交通混雑緩和、交通事故の減少による交流・経済の活性化等、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

# 再評価結果（平成24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113号 梨郷道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県長井市大字今泉字新田 至：山形県南陽市大字竹原字加津木沢	延長	7.2 km		
事業概要					
<p>新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上市から山形県東置賜郡高畠町に至る延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する延長7.2kmの自動車専用道路である。</p> <p>梨郷道路は、一般国道113号の交通事故の軽減、高次医療施設へのアクセス向上、迅速な物流支援を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与するものである。</p>					
H20年度事業化		—		用地未着手	
全体事業費	188億円	事業進捗率	2%	供用済延長	— km
計画交通量	12,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 168億円/173億円 〔事業費：141億円/145億円〕 〔維持管理費：27億円/27億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 290億円/290億円 〔走行時間短縮便益：239億円/239億円〕 〔走行経費減少便益：29億円/29億円〕 〔交通事故減少便益：22億円/22億円〕	基準年 平成23年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.9~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.9~1.5(交通量 ±10%)          事業費変動：B/C=1.6~1.8(事業費 ±10%) B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%)          事業期間変動：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%) B/C=1.7~1.8(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で安心できる暮らしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> <li>・安全な生活環境の確保 (現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間(2箇所)の交通量減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる) 他10項目に該当</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○山形県知事の意見          広域的な人の移動や物流において最も重要な役割を果たし、災害時は「命の道」となる高速交通ネットワークの整備を図ることは重要であると考えております。          本県においては、平成22年3月に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。</p> <p>○以下の団体等から、米沢拡幅の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟(小国町長)</li> <li>・山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会(南陽市長)</li> <li>・長井市</li> <li>・南陽市</li> <li>・川西町</li> <li>・山形県商工会議所連合会(山形商工会議所会頭)</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率2% (うち用地進捗率2%)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・H23年度より、用地買収に着手予定。</li> <li>・全線について、早期の供用を目指す。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等					

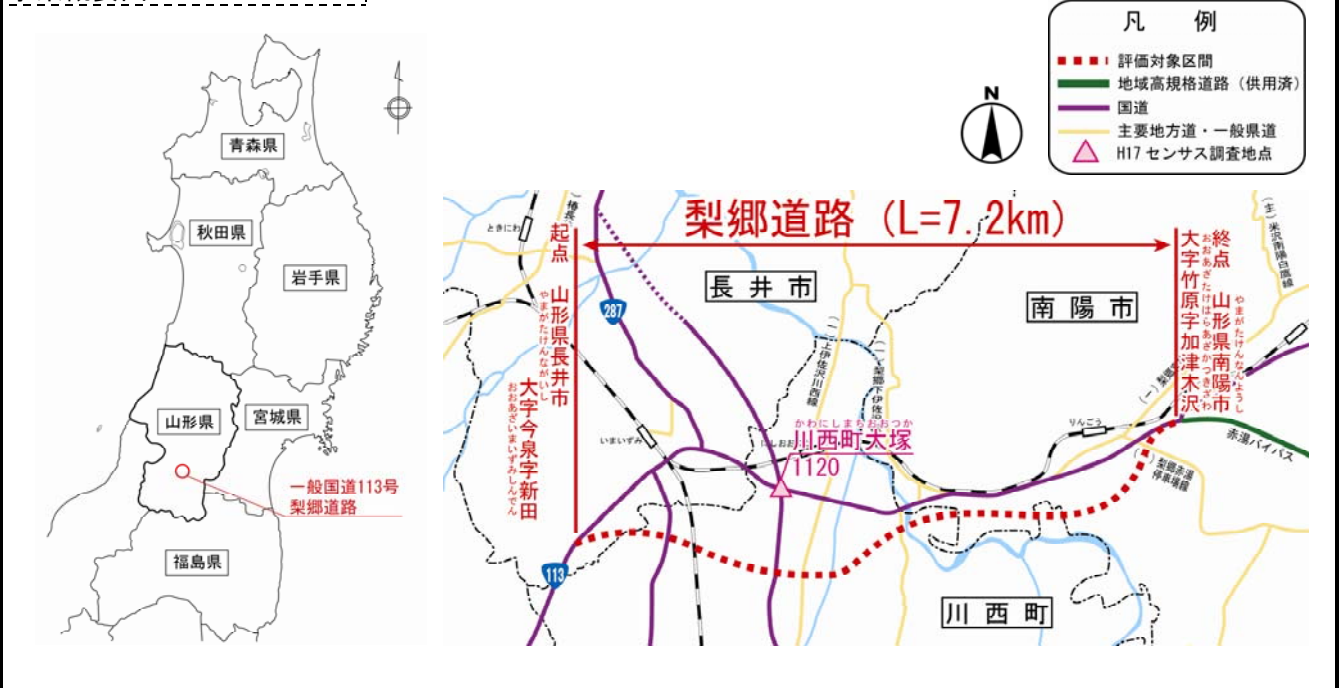
・盛土材を購入材から公共事業残土に変更することにより、コスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を形成する事業であり、現道の交通事故の軽減、高次医療機関へのアクセス性向上、迅速な物流の支援等を図るものとして、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道6号 <small>じょうばん</small> 常磐バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県いわき市勿来町四沢 至：福島県いわき市平下神谷	延長	27.7 km		
事業概要					
<p>一般国道6号は、東京を起点とし、土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台に至る総延長427kmの主要幹線道路で、浜通り地方の産業・経済・文化の交流を支える幹線道路である。</p> <p>常磐バイパスは、一般国道6号における交通混雑の解消、安全な交通の確保、港湾アクセスおよび救急医療サービスの向上等を目的とする道路である。</p>					
昭和41年度事業化		S50年度都市計画決定		S43年度用地着手	
S44年度工事着手		S43年度用地着手		S44年度工事着手	
全体事業費	1,040億円	事業進捗率	89%	供用済延長	16.8km
計画交通量	29,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.3 (残事業) 3.5	(残事業)/(事業全体) 115億円/2,467億円 事業費：87億円/2,376億円 維持管理費：28億円/92億円	(残事業)/(事業全体) 400億円/3,118億円 走行時間短縮便益：372億円/2,747億円 走行経費減少便益：2億円/179億円 交通事故減少便益：27億円/192億円	平成23年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=2.7~4.0(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) B/C=3.2~3.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.4(事業期間±20%) B/C=3.2~3.7(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される)</li> <li>・物流効率化の支援 (重要港湾へのアクセス向上が見込まれる)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
○福島県知事の意見					
<p>対応方針(案)については、異議ありません。</p> <p>なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めてください。</p>					
○以下の団体等から、「常磐バイパスの整備促進について」要望あり					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・福島県(福島県知事)</li> <li>・いわき市(いわき市長)</li> <li>・一般国道6号常磐バイパス改築工事促進期成同盟会(いわき市)</li> <li>・福島県浜通り地方開発整備促進協議会(いわき市、相馬市、南相馬市、他7町3村)</li> <li>・常磐三市長懇談会(いわき市、北茨城市、高萩市)</li> <li>・常磐三市議会議長会(いわき市議会、北茨城市議会、高萩市議会)</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率89%(うち用地進捗率99%)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗にかかる問題はない。					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鋼狭小箱桁を採用することによりコスト縮減を図る。</li> <li>・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用を図り、コスト縮減を図る。</li> </ul>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
いわき地域の常磐バイパスは、国道6号における交通混雑の解消、安全な交通の確保、港湾アクセス及					

び救急医療サービスの向上等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道6号 <small>ひさのはま</small> 久之浜バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県いわき市四倉町字六丁目 <small>よつくらまち</small> 至：福島県いわき市久ノ浜町金ヶ沢 <small>ひさのはままちかねがさわ</small>	延長	6.0 km		
<b>事業概要</b> 一般国道6号は、東京を起点とし、土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台に至る総延長427kmの主要幹線道路で、浜通り地方の産業・経済・文化の交流を支える幹線道路である。 久之浜バイパスは、一般国道6号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消、等を目的とする道路である。					
平成元年度事業化		(一) 都市計画決定		平成7年度用地着手	
全体事業費		250億円		事業進捗率	
計画交通量		20,100台/日		供用済延長	
費用対効果分析結果		B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 3.6		総費用 (残事業)/(事業全体) 109億円/285億円 (事業費: 90億円/264億円) (維持管理費: 19億円/21億円)	
		総便益 (残事業)/(事業全体) 397億円/560億円 (走行時間短縮便益: 379億円/525億円) (走行経費減少便益: 16億円/31億円) (交通事故減少便益: 3億円/4億円)		基準年 平成23年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量変動 : B/C=1.6~2.1(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.9~2.0(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.8~2.1(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ・災害への備え (対象区間が緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけあり) ・物流効率化の支援 (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性向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築 (隣接した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) 他14項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○福島県知事の意見 対応方針(案)については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めてください。 ○以下の団体等から、「久之浜バイパスの整備促進について」要望あり ・福島県(福島県知事) ・いわき市(いわき市長) ・一般国道6号久之浜バイパス改築工事期成同盟会(いわき市長) ・福島県浜通り地方開発整備促進協議会(いわき市、相馬市、南相馬市、他7町3村)					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率55%(うち用地進捗率99%)					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業進捗にかかる問題はない。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用を図り、コスト縮減を図る。 ・他事業と調整し、残土運搬距離を短縮することによるコスト削減を図る。					
対応方針 : 事業継続					
<b>対応方針決定の理由</b> いわき市久之浜地域の国道6号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消、等の					

ため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



久之浜バイパス



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

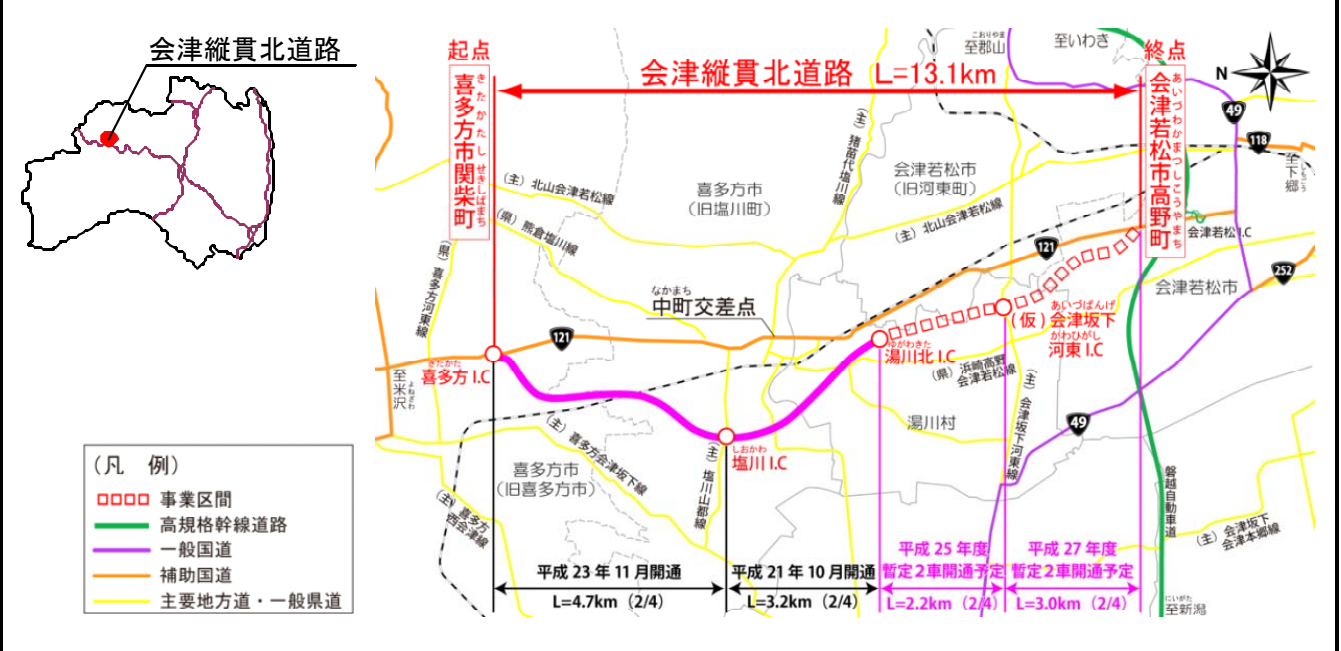
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道121号 <small>あいつじゅうかんきた</small> 会津縦貫北道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 東北地方整備局				
<b>起終点</b> 自： <small>ふくしまけんきたかたしせきしばまち</small> 福島県喜多方市関柴町 至： <small>ふくしまけんあいつわかまつしこうやちよう</small> 福島県会津若松市高野町	<b>延長</b> 13.1 km					
<b>事業概要</b> 会津縦貫北道路は、 <small>きたかたし</small> 喜多方市を起点として <small>あいつわかまつし</small> 会津若松市に至る延長13.1kmの地域高規格道路である。 会津縦貫北道路（自動車専用道路）は、喜多方地方と会津若松地方の連携を強化し、会津地方生活圏内の地域連携の促進に大きく寄与するものである。また、当道路の整備により、国道121号の通過交通が分担され、市街地内交通混雑を緩和し、通勤・通学など生活利便性の向上や観光流動の増加などが期待される。 さらに、 <small>よねざわし</small> 米沢市～ <small>やまがたけんおきたま</small> 会津若松市の所要時間が短縮し、山形県置賜地方と会津地方の交流が活発化することが予想される。						
<b>H9年度事業化</b>		<b>H8年度都市計画決定</b>				
<b>全体事業費</b> 410億円		<b>事業進捗率</b> 68%				
<b>計画交通量</b> 20,800台/日		<b>供用済延長</b> 7.9km				
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>            (事業全体) 2.1             (残事業) 5.8         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>            (残事業)/(事業全体)            118億円/424億円            (事業費) : 108億円/414億円            (維持管理費) : 9億円/9億円         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>            (残事業)/(事業全体)            689億円/887億円            (走行時間短縮便益) : 579億円/730億円            (走行経費減少便益) : 60億円/83億円            (交通事故減少便益) : 50億円/74億円         </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>             平成23年         </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.1  (残事業) 5.8	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 118億円/424億円 (事業費) : 108億円/414億円 (維持管理費) : 9億円/9億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 689億円/887億円 (走行時間短縮便益) : 579億円/730億円 (走行経費減少便益) : 60億円/83億円 (交通事故減少便益) : 50億円/74億円	<b>基準年</b>  平成23年	
<b>B/C</b> (事業全体) 2.1  (残事業) 5.8	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 118億円/424億円 (事業費) : 108億円/414億円 (維持管理費) : 9億円/9億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 689億円/887億円 (走行時間短縮便益) : 579億円/730億円 (走行経費減少便益) : 60億円/83億円 (交通事故減少便益) : 50億円/74億円	<b>基準年</b>  平成23年			
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 <b>【全体事業】</b> 交通量変動 : B/C=2.5~1.7(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=2.0~2.1(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.9~2.3(事業期間±20%) <b>【残事業】</b> B/C=6.5~5.3(交通量 ±10%) B/C=5.3~6.4(事業費 ±10%) B/C=5.4~6.3(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ・国土・地域ネットワークの構築 (地域高規格道路の位置づけあり) ・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)						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○福島県知事の意見 対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。 ○以下の団体等から、「会津縦貫北道路」の整備促進について要望あり ・会津縦貫北道路整備促進期成同盟会（会長 喜多方市長） ・国道121号改良促進期成同盟会（会長 会津若松市長） ・会津総合開発協議会（会長 会津若松市長） ・米沢・会津・小山地域高規格道路建設促進期成会（会長 会津若松商工会議所会頭） 他						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・県立会津総合病院と県立喜多方病院が統合され、H25に会津医療センター（仮）として、会津若松市河東町谷沢地区に開設予定。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率68%（うち用地進捗率60%）						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・建設発生土の有効利用（他工事間調整・流用）によるコスト縮減を図る。						
<b>対応方針</b> 事業継続						

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道6号 牛久土浦バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：茨城県つくば市西大井 至：茨城県土浦市中村西根	自：茨城県牛久市遠山町 至：茨城県牛久市城中町	延長	5.2km			
<b>事業概要</b> 国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、一般国道6号（現道）の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.2kmのバイパス事業である。							
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費	約294億円		事業進捗率	71%		供用済延長	3.9km
計画交通量	12,900~32,900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) 1.3 (残事業) 2.8	(残事業)/(事業全体) 80/345億円 事業費：64/328億円 維持管理費：15/17億円		(残事業)/(事業全体) 227/460億円 走行時間短縮便益：163/358億円 走行費用減少便益：40/75億円 交通事故減少便益：24/27億円		平成23年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2~1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.5（事業期間±3年） 【残事業】交通量：B/C=2.6~3.1（交通量±10%） 事業費：B/C=2.6~3.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.6~3.2（事業期間±3年）							
<b>事業の効果等</b> （1）交通混雑の緩和 ・国道6号の損失時間は104.1千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍。 ・特に、学園東大通り入口交差点、学園都市南入口交差点及び田宮交差点付近で激しい渋滞が発生している。 ・牛久市遠山町～牛久市城中町間については、牛久土浦バイパスと城中田宮線と接続し、つくば方面への交通を転換することによって、交通の円滑化を図る。 （2）安全安心な通行の確保 ・国道6号（牛久沼東交差点～土浦バイパス入口交差点付近）の死傷事故率は約121.5件/億台・kmであり、全国平均の約1.2倍である。 ・牛久土浦バイパス整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 （3）地域活性化の支援 ・国道6号牛久土浦バイパス周辺には、大型ショッピングセンター等の大規模商業施設が立地している。 ・牛久土浦バイパスは、圏央道（つくば牛久IC）へのアクセスを強化するとともに、周辺地域の活性化を支援する。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 茨城県知事の意見：一般国道6号牛久土浦バイパスは、牛久市内及び土浦市内の国道6号の渋滞緩和や安全性の確保が図られるとともに、圏央道つくば牛久ICや本バイパス周辺に立地している大規模商業施設などへのアクセス性が向上し、地域の活性化に寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期整備をお願いします。							
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。							
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 国道6号牛久土浦バイパス周辺には、大型ショッピングセンター等の大規模商業施設が立地している。圏央道（つくば中央IC～稲敷IC間）が暫定2車線供用、平成17年8月につくばエクスプレスが開業し、周辺地域の開発が進んでいる。							
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成23年11月までにつくば市西大井～土浦市中村西根間が暫定2車線供用。 用地は平成23年3月末時点で80%取得済。 城中田宮線（平成26年度供用予定）の整備にあわせ、牛久市遠山町～牛久市城中町間の整備を行う。							
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 城中田宮線（平成26年度供用予定）の整備にあわせ、牛久市遠山町～牛久市城中町間の整備を行うことで、国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。 今後は交通状況や社会経済状況の変化、未事業化区間の整備を踏まえ、4車線化整備の時期を検討する。							

施設の構造や工法の変更等

地質調査結果に基づく地盤改良等の追加、地元協議に基づく機能補償道路等の追加、関係機関協議に基づく橋梁変更等により事業費増加。

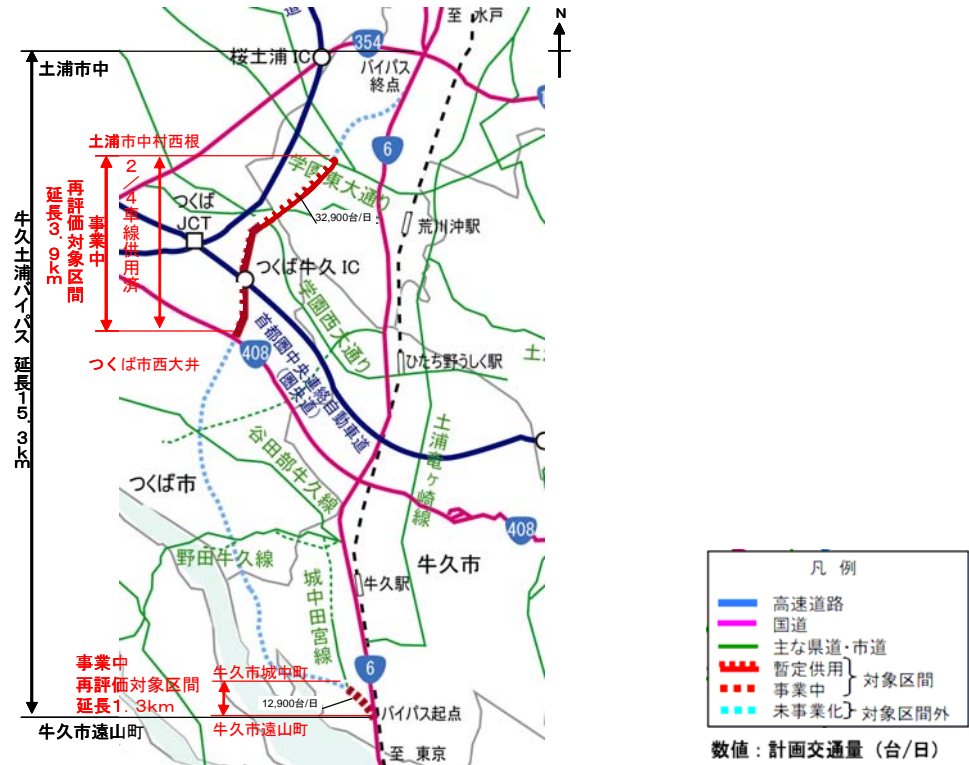
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道50号結城バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県結城市小田林 至：茨城県筑西市布川	延長	7.7km		
<b>事業概要</b>					
国道50号は、北関東内陸部～太平洋岸を東西に連絡する主要幹線道路である。国道50号結城バイパスは、結城市を中心とした周辺地域の都市交通の円滑化と交通安全の確保、開発計画等地域振興の支援を目的に進めている4車線のバイパス事業である。					
S54年度事業化		S53年度都市計画決定		S55年度用地着手	
S55年度工事着手					
全体事業費	約257億円	事業進捗率	94%	供用済延長	7.7km
計画交通量	20,500～36,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.5  (残事業) 25.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 16/507億円 (事業費：10/475億円) (維持管理費：5.7/31億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 404/1,270億円 (走行時間短縮便益：369/1,199億円) (走行費用減少便益：22/65億円) (交通事故減少便益：13/6.5億円)	基準年 平成23年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=2.3～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.7 (事業期間±2年)					
【残事業】交通量：B/C=21.7～28.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=22.7～27.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=22.0～26.1 (事業期間±2年)					
<b>事業の効果等</b>					
(1) 交通混雑の緩和					
・結城バイパス暫定2車線区間の損失時間は118千人時間/年・kmであり、全国平均の約4.5倍。並行区間(旧国道50号)の概ね解消している。 ・バイパス区間では、車線数の減少が原因とした、渋滞が発生していることから、4車線化にすることにより交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。					
(2) 安全安心な通行の確保					
・バイパスが整備されたことにより、並行区間である、旧国道50号の交通の転換が図られ、安全性が向上したことから、平成23年度より結城中学校の通学路に指定されている。 ・2車線化区間を4車線化することにより、交通の円滑化が図られ、安全性の向上が見込まれる。					
(3) 地域振興への支援					
・結城バイパスが通過する結城南側地域は、結城市都市計画マスタープランにおいて、「広域交流拠点(結城バイパス沿道)」や「産業拠点(結城第一工業団地)」の形成に位置付けられ、周辺に工業団地、区画整理の整備が進められ、結城市のまちづくりに寄与している。					
<b>茨城県知事の意見</b>					
茨城県知事の意見：一般国道50号結城バイパスは、結城市街地の交通渋滞の緩和、安全性の確保が図られるとともに、国道4号や北関東自動車道桜川筑西ICまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化や地域産業の活性化に寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期整備をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
国道50号栃木県内区間は4車線で整備されるとともに、北関東自動車道が供用され、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
平成14年度までに全線暫定2車線で供用、西側の4.9km区間については、平成16年度までに4車線化が完了。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は100%完了。引き続き、全線4車線供用に向けて、隣接するバイパス事業の進捗も見きわめながら、事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等




対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 箇 所



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

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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 (五霞～つくば)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：茨城県猿島郡五霞町大字幸主 至：茨城県つくば市大字梶内	延長	39.6km		
<b>事業概要</b> 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。五霞～つくば区間は、その一部を形成する延長39.6kmの自動車専用道路である。					
H6年度事業化	H6年度都市計画決定	H12年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約2,634億円	事業進捗率	33%	供用済延長	4.3km
計画交通量	20,300～26,000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) 1,518/2,517億円 (事業費：1,246/2,225億円) (維持管理費：272/293億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,774/2,920億円 (走行時間短縮便益：2,280/2,392億円) (走行費用減少便益：240/259億円) (交通事故減少便益：254/269億円)	基準年 平成23年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.0～1.2（事業期間±3年） 【残事業】交通量：B/C= 1.6～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.7～2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.8～1.9（事業期間±3年）					
<b>事業の効果等</b> (1) ネットワークの形成・道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、常磐道や東北道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 (2) 地域活性化の支援 ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、沿線の11市5町において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ・圏央道（五霞～つくば）ができることにより、企業立地を積極的に推進する『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』などの開発計画や企業立地に寄与し、地域の活性化の支援が期待される。 (3) 救急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 茨城県知事の意見：本県にとって、圏央道は、沿線地域に立地する企業の活動を支え、地域の活性化に不可欠であることはもとより、災害時の緊急輸送路としても重要な道路であり、本県の復興の柱となることから、国と東日本高速道路（株）が強力で連携して重点的に事業を進め、一日も早い全線開通をお願いしたい。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 圏央道の周辺では、その利便性を活かして、工業団地の整備が増加。 また、平成17年8月につくばエクスプレスが開業し、周辺地域の開発が進んでいる。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成22年4月につくば中央IC～つくばJCT間が暫定2車線供用。 用地は平成23年3月末時点で92%取得済。 現在、橋梁・改良工事などの工事を展開中。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。 任意による用地取得と並行して土地収用法に基づく事業認定申請準備中。					

施設の構造や工法の変更等

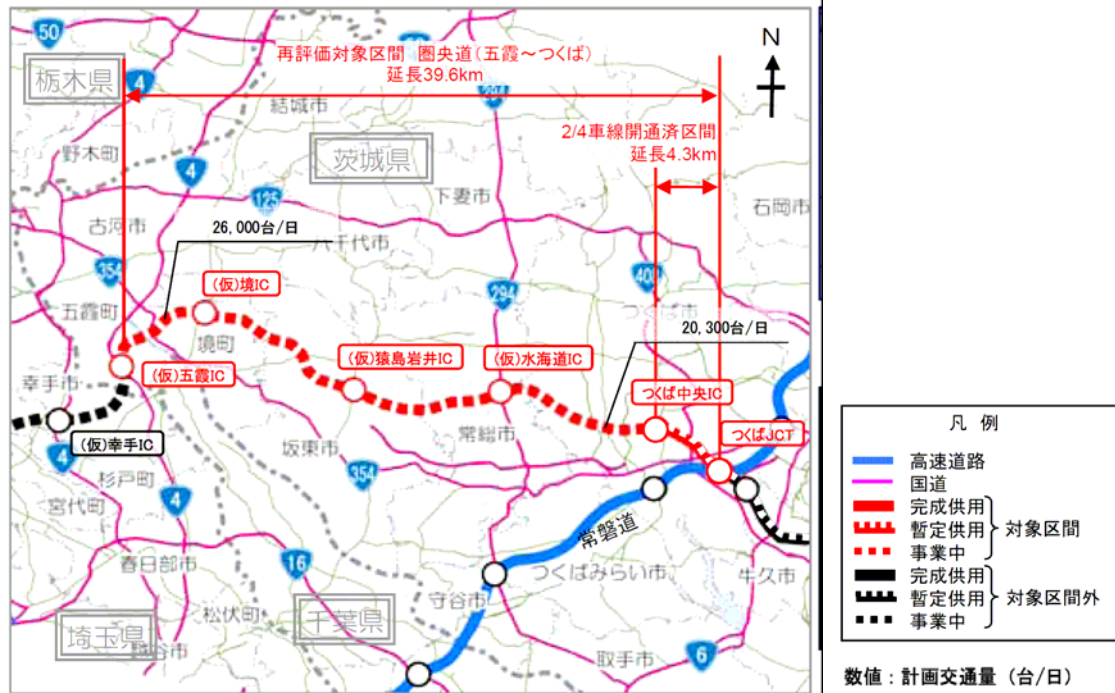
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 (つくば～大栄)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自： <small>いばらきけん</small> 茨城県つくば市大字梶内 至： <small>ちばけんなりたしきちおか</small> 千葉県成田市吉岡	延長	40.0km		
事業概要					
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。つくば～大栄区間は、その一部を形成する延長40.0kmの自動車専用道路である。					
H3年度事業化		H6年度都市計画決定		H9年度用地着手	
H11年度工事着手					
全体事業費	約2,841億円	事業進捗率	64%	供用済延長	19.5km
計画交通量	22,200～33,600台/日				
費用対効果分析結果	<small>B/C</small> (事業全体) 1.2 (残事業) 3.0	総費用 (残事業/事業全体) 962/3,239億円 事業費：730/2,899億円 維持管理費：232/340億円	総便益 (残事業/事業全体) 2,882/3,767億円 走行時間短縮便益：2,605/3,307億円 走行費用減少便益：97/183億円 交通事故減少便益：180/277億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±3年）					
【残事業】交通量：B/C=2.7～3.3（交通量±10%） 事業費：B/C=2.8～3.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.1（事業期間±3年）					
事業の効果等					
(1) ネットワークの形成・道路交通の円滑化					
・圏央道の整備により、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。					
(2) 地域活性化の支援					
・圏央道（つくば～大栄）の整備により、沿線の7市4町村において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。					
・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県と千葉県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。					
・圏央道（つくば～大栄）の整備により、企業立地を積極的に推進する『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』などの開発計画や企業立地に寄与し、地域の活性化の支援が期待される。					
(3) 救急医療活動のアクセス向上					
・圏央道（つくば～大栄）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
茨城県知事の意見：本県にとって、圏央道は、沿線地域に立地する企業の活動を支え、地域の活性化に不可欠であることはもとより、災害時の緊急輸送路としても重要な道路であり、本県の復興の柱となることから、国と東日本高速道路（株）が強力で連携して重点的に事業を進め、一日も早い全線開通をお願いしたい。					
千葉県知事の意見：圏央道は、常磐道、東関東道及び東京湾アクアライン等と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の緊急輸送路としても機能するなど、極めて重要な道路である。その効果を最大限に発現するためには、圏央道全体の早期完成を図る必要がある。なお、当区間については、成田国際空港と各都市との連携を強化するため、沿線地域等から、一日も早い開通が求められている。これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト削減に努めながら、開通目標に基づいた事業の推進を図りたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
圏央道の周辺では、その利便性を活かして、工業団地の整備が増加。 また、平成17年8月につくばエクスプレスが開業し、周辺地域の開発が進んでいる。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年3月までにつくばJCT～稲敷IC間が暫定2車線供用。  
用地は平成23年3月末時点で99%取得済。  
現在、橋梁・改良工事などの工事を全面展開中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。  
任意による用地取得と並行して土地収用法に基づく事業認定申請準備中。

施設の構造や工法の変更等

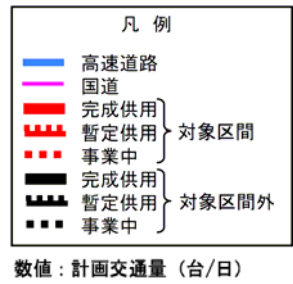
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <sup>うじいえやいた</sup> 氏家矢板バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																			
起終点	自：栃木県塩谷郡高根沢町上阿久津 至：栃木県矢板市片岡	延長	13.9km																					
<b>事業概要</b>																								
<p>国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る延長約850kmの主要幹線道路である。さくら市・矢板市周辺の国道4号は、市街地中心部を通り、交通量の増加等により、慢性的な渋滞が生じている。氏家矢板バイパスは、広域幹線道路網の強化、県北地域への交通基盤の強化、開発計画等地域振興の支援を目的とした延長13.9kmの現道拡幅及びバイパス事業である。</p>																								
S58年度事業化		S58年度都市計画決定		S60年度用地着手																				
H元年度工事着手																								
全体事業費	約439億円	事業進捗率	98%	供用済延長	13.9km																			
計画交通量	24,400～52,800台/日																							
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">2.1</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td style="text-align: right;">13.2</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">29/639億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: right;">9.3/562億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">20/77億円</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td>総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: right;">389/1,324億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">361/1,203億円</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益</td> <td style="text-align: right;">0.6/29億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">28/92億円</td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">2.1</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td style="text-align: right;">13.2</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	2.1	(残事業)	13.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">29/639億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: right;">9.3/562億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">20/77億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	29/639億円	事業費	9.3/562億円	維持管理費	20/77億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	389/1,324億円	走行時間短縮便益	361/1,203億円	走行費用減少便益	0.6/29億円	交通事故減少便益	28/92億円	基準年	平成23年	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">2.1</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td style="text-align: right;">13.2</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	2.1	(残事業)	13.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">29/639億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: right;">9.3/562億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">20/77億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	29/639億円	事業費	9.3/562億円	維持管理費	20/77億円													
B/C (事業全体)	2.1																							
(残事業)	13.2																							
総費用 (残事業)/(事業全体)	29/639億円																							
事業費	9.3/562億円																							
維持管理費	20/77億円																							
総便益 (残事業)/(事業全体)	389/1,324億円																							
走行時間短縮便益	361/1,203億円																							
走行費用減少便益	0.6/29億円																							
交通事故減少便益	28/92億円																							
<b>感度分析の結果</b>																								
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.6～2.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=8.7～17.7（交通量 ±10%）                  事業費：B/C=2.1（事業費 ±10%）事業費：B/C=12.8～13.6（事業費 ±10%）                  事業期間：B/C=2.0～2.2（事業期間±1年）事業期間：B/C=13.0（事業期間±1年）</p>																								
<b>事業の効果等</b>																								
<p>(1) 広域道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号氏家矢板バイパスは、栃木県東部と茨城県西部を南北に結ぶ地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部として位置付けられており、東北自動車道や北関東自動車道と接続して広域道路網を形成する。</li> <li>・ 氏家矢板バイパス及び常総・宇都宮東部連絡道路の整備により、矢板IC～筑西市間が90分→65分と約25分短縮。</li> </ul> <p>(2) 開発計画等地域振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 栃木県広域道路網マスタープランにおいて常総・宇都宮東部連絡道路は清原工業団地や宇都宮テクノポリス開発等を接続する重要な路線となっており開発計画を支援している。</li> </ul> <p>(3) 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 氏家矢板バイパスの損失時間は97.3千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍となっている。</li> </ul> <p>(4) 安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川岸南、馬場南、乙畑付近には小学校もあり、現道拡幅・バイパス整備により、安全性・快適性の向上が見込まれる。</li> </ul>																								
<b>栃木県知事の意見</b>																								
<p>栃木県知事の意見：一般国道4号は、本県の発展を支える広域幹線道路として重要な路線であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところであります。つきましては、早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いいたします。なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。</p>																								
<b>事業評価監視委員会の意見</b>																								
<p>事業の継続を承認する。</p>																								
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>																								
<p>氏家矢板バイパス周辺では、平成22年度に東原土地区画整理事業が完了し、上阿久津台土地区画整理事業及び、つつじヶ丘ニュータウンについては、現在、施工中。</p>																								
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>																								

平成21年度までに全線2車線で供用、平成22年度までに全体の約6割が4車線化供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地は99%取得済み。平成23年7月21日に事業認定の申請を行っており、年度内に用地取得を見込む。  
 用地取得後は計画的な工事進捗が可能であり、平成24年度に完成予定

施設の構造や工法の変更等

現場での調査結果に基づく地盤改良の追加、地域分断対策のための横断施設の追加等による事業費増加

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道17号 <small>ほんじょうどうろ</small> 本庄道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県本庄市沼和田 <small>ほんじょうしぬまわだ</small> 至：群馬県高崎市新町 <small>たかさきしんまち</small>	延長	7.0km		
<b>事業概要</b> 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。本庄道路は、国道17号現道の交通渋滞緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬埼玉県境付近に位置する老朽橋(S9架橋)の架替による防災震災対策及び、国道17号現道の渋滞緩和、安全性向上を図るため事業中である。					
H15年度事業化	H20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	約248億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0km
計画交通量	26,300～33,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>事業全体</small> 1.7 <small>残事業</small> 1.8	総費用 <small>残事業/事業全体</small> 214/225億円 事業費：186/197億円 維持管理費：28/28億円	総便益 <small>残事業/事業全体</small> 378/378億円 走行時間短縮便益：321/321億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：25/25億円	基準年 <small>平成23年</small>	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.2～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±2年） 【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間±2年）					
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・本庄道路に並行する国道17号(国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間)の損失時間は、全国平均の約5倍であり本庄道路の整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・本庄道路に並行する国道17号(国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間)の死傷事故率は、全国平均の約1.3倍であり本庄道路の整備により、国道17号の交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする事故の減少が見込まれる。 (3) 防災震災対策 ・国道17号は、災害時は第一次特定緊急輸送道路となるとともに、関越自動車道の代替路線としての役割を果たす重要な路線である。神流川橋は昭和9年に架設され77年が経過しており、本庄道路の新橋への架替により、安全性の高い道路となり、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 群馬県知事からの意見： 渋滞解消、防災震災対策等で効果が期待できるため、一日も早く完成するよう事業を推進されたい。 また、本庄道路終点部に接続する現道区間について、事業の延伸など対応を検討されたい。 埼玉県知事からの意見： 一般国道17号は、首都圏と上越地方を結ぶ沿線地域の経済活動を支える大動脈であり、震災時には命の道となる重要な道路です。しかしながら、現道は、県内で唯一バイパスが整備されておらず、慢性的な渋滞が発生し損失時間は全国平均の5倍となっております。 本庄道路は、この渋滞解消を図る唯一の手段であり、本県北部地域の活性化はもとより、首都圏の経済活動の効率化に必要な不可欠な道路です。 引き続き、コストの縮減に十分留意しながら、早期整備をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成20年度に都市計画決定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

本庄道路については、平成20年度に都市計画決定され、平成21年度から測量・地質調査・設計を行い、平成23年度用地調査を実施。残工事は、再評価対象区間（延長7.0km）の用地取得および工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成24年度から用地買収に着手予定であり、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道17号上武道路 <small>じょうぶどうろ</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	延長：関東地方整備局
起終点：自：埼玉県熊谷市西別府 <small>さいたまけんくまがやしにしべつぶ</small> 至：群馬県前橋市田口町 <small>ぐんまけんまえはししたぐらまち</small>		延長	40.5km
<b>事業概要</b> 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。上武道路は埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定され、東京圏と群馬県を結ぶ広域道路を形成し、前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の混雑緩和や周辺地域の活性化などを目的に計画された、延長40.5kmのバイパス事業である。			
S45年度事業化	S45年度都市計画決定	S49年度用地着手	S50年度工事着手
全体事業費	約1,800億円	事業進捗率	81%
計画交通量	22,500～51,600台/日		供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 4.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 275/3,015億円 (事業費：215/2,862億円) (維持管理費：60/153億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,263/3,517億円 (走行時間短縮便益：1,165/3,165億円) (走行経費減少便益：73/282億円) (交通事故減少便益：24/69億円)
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.7（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 4.2～ 4.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 4.3～ 5.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.0～1.4（事業期間±4年） 事業期間：B/C= 4.0～ 4.9（事業期間±4年）			
<b>事業の効果等</b> (1) 広域道路ネットワークの形成 ・埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定され、北関東自動車道や関越自動車道と接続し、関東地方の広域道路網を担う。 ・群馬県の7つの交通軸構想において、県央軸に位置づけられており、群馬県における重要な路線。 (2) 周辺地域の活性化、地域づくりの支援 ・上武道路の事業化（昭和45年）以降、沿線には多くの工業団地が立地。 ・上武道路周辺地域の工業団地立地件数の伸び率は、群馬県平均の約3倍。 ・上武道路の整備は、周辺の活性化や地域づくりを支援。 (3) 地域間交流の促進 ・関東地域における広域道路ネットワークを形成し、埼玉県北部から群馬県中北部における地域間交流を支える重要な道路。 ・上武道路の整備により、熊谷市～渋川市間が124分→70分と約50分短縮。 (4) 交通混雑の緩和 ・国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の損失時間は、111.0千人時間/年・kmであり全国平均の約4倍。特に、上武道路の未供用区間と並行する区間は全国平均の約8倍(200.2千人時間/年・km) ・上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、混雑緩和が見込まれる。 (5) 安全安心な通行の確保 ・国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の平均死傷事故率は、全国平均に比べてやや低いが、上武道路の未供用区間と並行する区間の死傷事故率は、全国平均の約2倍(204.8件/億台・km)。 ・上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 群馬県知事の意見：本県は、活力ある県土づくりを目標に「群馬がはばたくための7つの交通軸」を整備推進しているところであり、本路線は、「県央軸」の主軸として極めて重要な路線である。更なるスピードアップを図り、一日も早く全線開通されるよう本事業を強力に推進されたい。また、事業実施の際は、引き続き本県施策との十分な調整をするとともに、コスト縮減を徹底し、効率的効果的な事業執行がされることを求める。 埼玉県知事の意見：上武道路は、埼玉県北部から群馬県中北部における地域間交流を支える重要な道路です。県内区間の4車線化に向けて、引き続き、コストの縮減に十分留意しながら、早期整備をお願いします。			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等			

- ・平成23年3月の北関東自動車道（太田桐生IC～佐野田沼IC間）の供用により、北関東自動車道が全線供用。
- ・上武道路の整備に伴い沿線には多くの工業団地が立地。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・国道50号以南は平成3年度に全線2/4車線供用。現在、4車線化に向けた工事を推進中。
- ・国道50号以北は平成20年度に延長4.9kmを2/4車線供用。現在、未供用区間の用地、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

- ・用地取得率は現在、約99%が完了。
- ・引き続き、用地取得、工事を実施し、国道50号以南の4車線化、国道50号以北のネットワーク整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減を検討中。

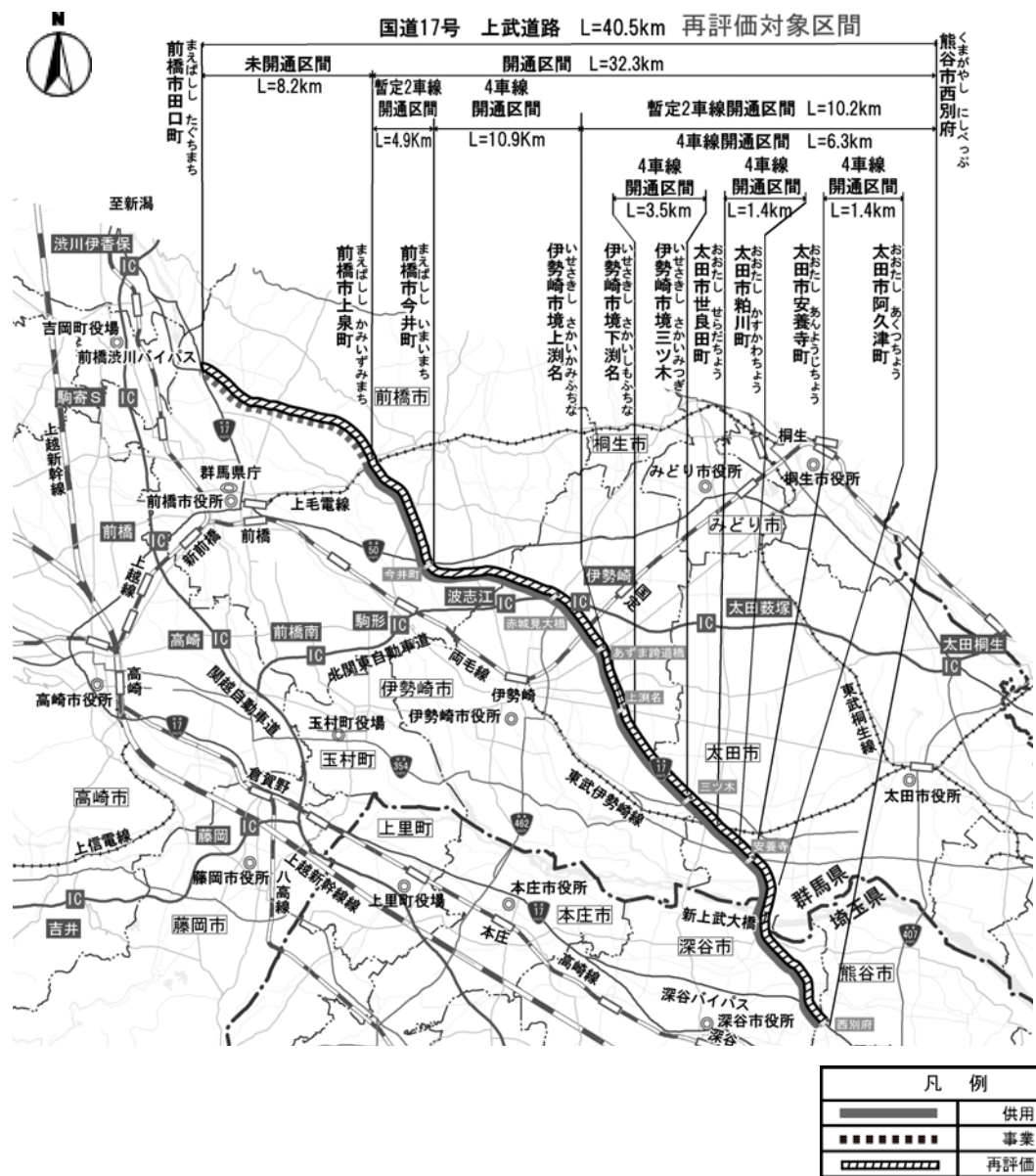
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道17号 <sup>しぶかわにし</sup> 渋川西バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：群馬県 <sup>ぐんまけんしぶかわしなかむら</sup> 渋川市中村 至：群馬県 <sup>ぐんまけんしぶかわしかない</sup> 渋川市金井	延長：2.8km	
事業概要：国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の混雑緩和や産業の活性化などを目的に計画された、延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。		
H16年度事業化	H22年度都市計画決定 (バイパス区間)	用地未着手
全体事業費	約91億円	事業進捗率
		11%
		供用済延長
		0km
計画交通量：23,900～24,700台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.7 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 71/81億円 事業費：62/72億円 維持管理費：8.6/8.6億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 221/221億円 走行時間短縮便益：189/189億円 走行経費減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：20/20億円
		基準年：平成23年
感度分析の結果：【事業全体】交通量：B/C=2.7～3.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=3.1～3.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.5～3.0（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.9～3.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.4～3.0（事業期間±3年） 事業期間：B/C=2.7～3.4（事業期間±3年）		
事業の効果等		
(1) 広域道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」に指定され、関越自動車道と上信越自動車道を連携する、関東地方の広域道路網を担う。</li> <li>・群馬県の7つの交通軸構想において、吾妻軸に位置づけられており、群馬県における重要な路線。</li> </ul> (2) 産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・草津温泉・万座温泉までの所要時間が約26分短縮され、首都圏からの利便性が高まる。</li> <li>・農産物も首都圏に輸送しやすくなることで、農業振興を支援し、産業の活性化が期待される。</li> </ul> (3) 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道17号（中村交差点～上白井交差点）および国道353号（鯉沢交差点～長尾小学校南交差点）の損失時間は、99.6千人時間/年・kmであり全国平均の約4倍。</li> <li>・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> (4) 安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道17号（中村交差点～上白井交差点）および国道353号（吹屋交差点～長尾小学校南交差点）の死傷事故率は、全国平均に比べやや低い、国道17号（阿久津交差点～吹屋交差点）の死傷事故率は、全国平均の1.7倍（179.3件/億台・km）。</li> <li>・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul>		
関係する地方公共団体等の意見		
群馬県知事の意見：本県は、活力ある県土づくりを目標に「群馬がはばたくための7つの交通軸」構想を推進している。渋川西バイパスは、この構想の吾妻軸の主軸として整備を進める上信自動車道の起点区間であり、群馬県にとって重要な事業である。当事業が、着実に進捗していることは認識しているが、現道の1日も早い混雑解消と、隣接する国道353号金井バイパス（県事業）が、平成27年度完成予定であり、同時期に供用開始することにより事業効果を高めることができるので、さらに重点投資を行い、より一層事業を促進されたい。		
事業評価監視委員会の意見		
事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		
・国道17号鯉沢バイパスにおいて、平成20年7月に渋川市東町～国道353号線間が4車線供用、国道353号～渋川市上白井間が暫定2車線供用。 ・国道17号前橋渋川バイパス（バイパス区間）において、平成22年3月に暫定2車線供用。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・現道拡幅区間は、4車線に向けた拡幅工事を推進中。
- ・バイパス区間は平成22年7月に都市計画決定し、現在、早期工事着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、測量・設計等を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現道拡幅区間は、引き続き、4車線化に向けた拡幅工事を推進する。
- ・バイパス区間は、地元、関係機関等と調整を図りながら、測量・設計等を推進し、早期の工事着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



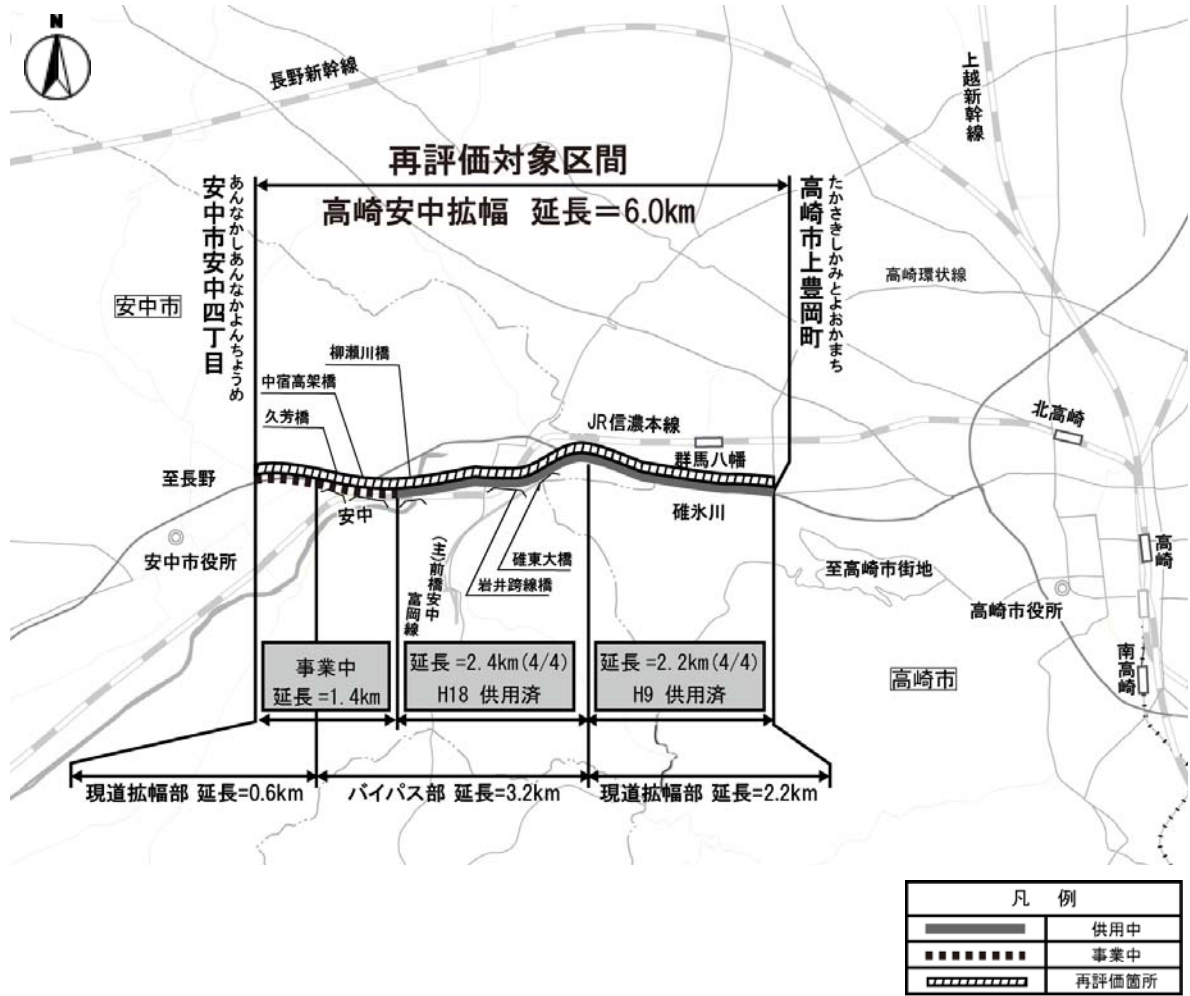
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成24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 <sup>たかさきあんなかかくふく</sup> 18号高崎安中拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：群馬県高崎市上豊岡町 至：群馬県安中市安中四丁目			延長	6.0km
事業概要 国道18号は、高崎市から安中市・上田市・長野市等の主要都市を通過し上越市に至る総延長約220kmの主要幹線道路である。高崎安中拡幅は、高崎市～安中市の交通混雑の解消や交通安全の確保を目的に計画された、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。				
S58年度事業化		S59年度都市計画決定		S60年度用地着手
全体事業費		約400億円		事業進捗率 94%
計画交通量		33,100～54,800台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3  (残事業) 7.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 25/668億円 事業費：20/646億円 維持管理費：4.9/22億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 180/894億円 走行時間短縮便益：179/860億円 走行経費減少便益：0.63/33億円 交通事故減少便益：0.09/1.5億円	基準年 平成23年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.4（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 6.8～ 7.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 6.7～ 7.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.5（事業期間±2年） 事業期間：B/C= 6.7～ 7.5（事業期間±2年）				
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は157.9千人時間/年・kmであり、全国平均の約6倍。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の平均死傷事故率は133.3件/億台・kmであり、全国平均の約1.3倍。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：高崎～安中間の渋滞解消や交通安全確保のために、1日も早い事業完成を目指していただきたい。特に、現在施工中のバイパス区間について、早期に4車線化を図られたい。また、2車線区間となっている安中市街地においても慢性的な渋滞が発生しているため、事業区間の延伸を検討されたい。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 高崎安中拡幅の供用に伴い、沿線には多くの商業・工業施設などが立地している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・現道拡幅部については、平成9年度までに2.8kmのうち、2.2kmの4/4車線供用を図った。 ・バイパス部は、平成18年度までに3.2kmのうち2.4kmの4/4車線供用を図り、現在、残区間(0.8km)の4車線化に向け整備を推進している。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・現道拡幅部の終点部(0.6km)は、今後の交通状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、現在整備中のバイパス部を供用後に着手予定。 ・バイパス部は、残区間(0.8km)の4車線化に向け、引き続き整備を推進する。				
施設の構造や工法の変更等 ー				
対応方針		事業継続		
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。				

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道17号 <small>しんおみや</small> 新大宮バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																									
起終点	自： <small>ねりまくきたまち</small> 東京都練馬区北町 至： <small>きたくよしのちよう</small> 埼玉県さいたま市北区吉野町			延長	23.2km																									
<b>事業概要</b> 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の混雑緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。																														
S39年度事業化	S38年度都市計画決定（埼玉県内） S40年度都市計画決定（東京都内） H元年度都市計画変更（埼玉県内）	S39年度用地着手	S39年度工事着手																											
全体事業費	約800億円	事業進捗率	88%	供用済延長	20.9km																									
計画交通量	46,700～96,600台/日																													
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">2.4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table>	B/C	2.4	(事業全体)		(残事業)	7.5	<table 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;">68/3,653億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">62/3,572億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">6.2/81億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	68/3,653億円		事業費	62/3,572億円	維持管理費	6.2/81億円	<table 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)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">513/8,912億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">454/8,452億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">43/435億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">16/25億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	513/8,912億円		走行時間短縮便益	454/8,452億円	走行経費減少便益	43/435億円	交通事故減少便益	16/25億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成23年</td> </tr> </table>	基準年	平成23年
B/C	2.4																													
(事業全体)																														
(残事業)	7.5																													
総費用	(残事業)/ (事業全体)																													
68/3,653億円																														
事業費	62/3,572億円																													
維持管理費	6.2/81億円																													
総便益	(残事業)/ (事業全体)																													
513/8,912億円																														
走行時間短縮便益	454/8,452億円																													
走行経費減少便益	43/435億円																													
交通事故減少便益	16/25億円																													
基準年																														
平成23年																														
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=2.4～2.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.9（事業期間±4年） 【残事業】 交通量：B/C=5.2～8.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.9～7.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.4～8.7（事業期間±4年）																														
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの損失時間は、全国平均の約15倍となっている。新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通混雑の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの死傷事故率は、全国平均の約2倍となっている。新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通事故の減少が見込まれる。																														
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事からの意見： 必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 埼玉県知事からの意見： 一般国道17号は首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈であり、その一部を形成する新大宮バイパスは本県のみならず首都圏にとっても大変重要な道路であります。 全区間の完成に向け、引き続き、コストの縮減に十分留意しながら早期整備をお願いします。 さいたま市長からの意見： 国道17号新大宮バイパスにつきましては、首都圏と新潟・長野方面を結ぶ大動脈であるとともに、本市においても、広域的な移動に資する道路として位置づけており、都市の骨格をなす幹線道路であります。 また、上尾道路の整備により、圏央道に接続することで、より一層の整備効果が発揮され、利便性の向上及び経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。 さいたま市では、現在、広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を進めており、今後整備の進捗にあわせ、新大宮バイパスの立体化（町谷立体）が必要であることから、引き続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。																														

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

放射35号線は、平成22年度に暫定2車線供用予定であったが、用地難航のため、平成22年度に計画を変更し平成27年度に2/4車線暫定供用、平成30年度に4/4車線供用予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

放射35号線と36号線の整備にあわせ、4車線化の整備を行う。(都)道場三室線(国道463号のバイパス道路)の4車線供用に伴い立体交差処理とするための新大宮バイパスの立体化(町谷立体)が残工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新大宮バイパスの用地取得率は99%(平成22年度末現在)。周辺地域の関連事業や交差する計画道路との事業連携を図り、都内区間(延長=2.3km)の4車線化、町谷立体の完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 総費用総便益の値は、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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道17号 与野大宮道路 <small>よのおみやどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県さいたま市中央区下落合 <small>ちゅうおうくしもおちあい</small> 至：埼玉県さいたま市中央区上落合 <small>ちゅうおうくかみおちあい</small>	延長	1.5km		
事業概要					
与野大宮道路は、さいたま新都心地区周辺の交通混雑の緩和、円滑化や交通安全・地域の快適性の向上を目的として国道17号現道を延長2.7km拡幅するものである。このうち南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて「さいたま新都心」地区の発展を支援するための骨格道路として機能する延長1.5kmを事業中である。					
H6年度事業化		H元年度都市計画決定		H7年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	約180億円	事業進捗率	83%	供用済延長	0.7km
計画交通量	29,000～39,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8  (残事業) 6.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 27/224億円 事業費：25/219億円 維持管理費：1.8/4.9億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 179/409億円 走行時間短縮便益：147/333億円 走行経費減少便益：30/74億円 交通事故減少便益：1.1/2.2億円	基準年	平成23年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.8～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=6.4～6.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=6.0～7.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±2年）事業期間：B/C=6.1～7.1（事業期間±2年）					
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和					
・国道17号当該事業区間の損失時間は、全国平均の約8倍となっている。与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。					
(2) 安全安心な通行の確保					
・国道17号当該事業区間の死傷事故率は、全国平均の約2倍となっている。与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする事故の減少が見込まれる。					
(3) さいたま新都心の骨格形成					
・さいたま新都心地区では、平成27年度にさいたま赤十字病院（第三次緊急医療施設および災害拠点病院）及び小児医療センターの移転が計画されており、今後も都市機能が集積。					
・与野大宮道路は、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としても機能。					
・新大宮バイパスからさいたま新都心へのアクセス道路としても機能。					
関係する地方公共団体等の意見					
さいたま市長からの意見： 国道17号与野大宮道路につきましては、大宮駅・さいたま新都心駅周辺を中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、都心部の慢性的な渋滞緩和を図る上で、特に重要な路線であります。現在、さいたま新都心への赤十字病院及び小児医療センターの移転等、都心部への機能集積を進める中、平成21年3月に開通した都市計画道路赤山東線と4車線での連携により、より一層の交通利便性向上が期待されていることから、引続き事業継続頂けますようお願い申し上げます。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
さいたま新都心地区では、平成27年度にさいたま赤十字病院及び小児医療センターの移転が計画されており、今後も都市機能が集積。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

残工事は、赤山東線～八幡通り線間の延長0.8kmで、4車線化のための拡幅部分の用地買収及び工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る延長0.8kmについては用地取得を進めているところであり、平成23年3月末現在の用地取得率は75%。残る区間について、拡幅部分の用地取得を進め、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

下落合交差点の左折交通需要の増加による直進交通への阻害を解消するため、すりつけ構造を変更。

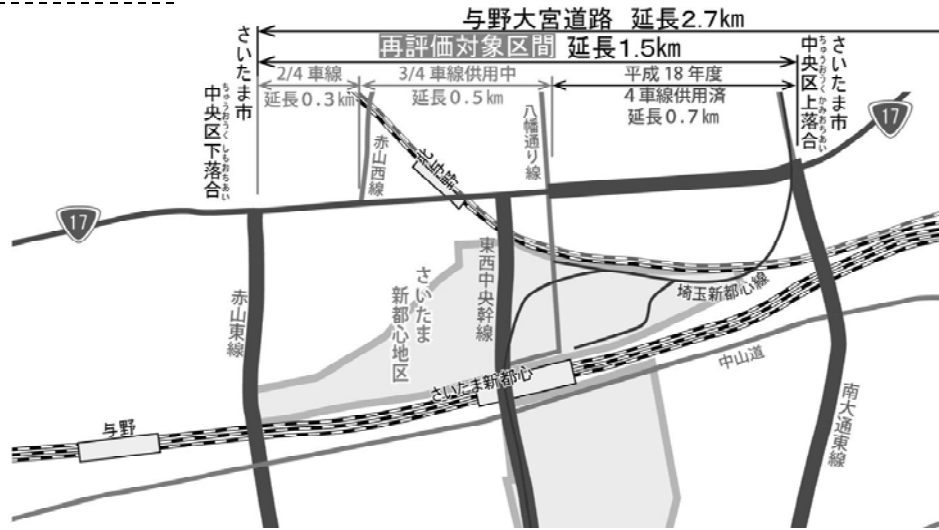
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用総便益の値は、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24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

<b>事業名</b> なりたかくふく 一般国道51号成田拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：千葉県成田市飯仲 至：千葉県成田市東金山	延長 5.8km	
<b>事業概要</b> 国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。成田拡幅は、成田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善の確保を目的に計画された、延長5.8kmの現道拡幅事業である。		
S45年度事業化	S43年度都市計画決定 (H17年度都市計画変更)	S46年度用地着手
S46工事着手		
全体事業費	約240億円	事業進捗率
	84%	供用済延長
		4.6km
計画交通量	16,300~36,200台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4  (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 35/694億円 (事業費：30/671億円) (維持管理費：4.7/23億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 75/963億円 (走行時間短縮便益：63/868億円) (走行費用減少便益：11/72億円) (交通事故減少便益：0.36/23億円)	基準年 平成23年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.6（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.7~2.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4~1.4（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.0~2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.5（事業期間±2年）事業期間：B/C=2.0~2.3（事業期間±2年）		
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・成田拡幅区間の損失時間（236千人時間/年・km）は、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約9倍である。 ・2車線区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・成田拡幅区間の死傷事故率（119.4件/億台km）は、全国平均（102.6件/億台km）の約1.2倍である。 ・成田拡幅区間の死傷事故の内訳は、渋滞末尾での追突事故や沿道施設への出入り交通との出会い頭の事故が約7割を占めることから、成田拡幅の整備により混雑緩和による事故の減少が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 千葉県知事の意見 ・一般国道51号成田拡幅は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに成田空港周辺地域の物流の円滑化や、地域経済の活性化につながる重要な事業である。また、今後成田空港の年間発着枠が30万回に増枠される予定であることから、引き続きコスト縮減に努めながら事業の早期完成を図られたい。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・事業の継続を承認する。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・事業化時は4万人余りだった人口が、2005年には約10万人を突破し、市街化が拡大した。 ・周辺施設及び交差点道路からの流入交通が多く、成田拡幅区間に交通が集中し渋滞が発生している。 ・昭和53年成田空港開港。 ・平成3年成田空港駅開業。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・現在までに、4.6km区間で4車線供用しており、残る1.2km区間を引き続き事業中。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・飯仲～寺台間の用地取得率は現在98%であり、引き続き任意取得を目指し事業を進めていく。 ・寺台～東金山の用地取得率は現在54%であり、用地取得を進めるとともに、ひきつづき地元や関係機関との調整のもと事業を進めていく。		
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・機能補償道路の追加、橋梁構造の見直しにより事業費の増加。		
<b>対応方針</b> 事業継続		
<b>対応方針決定の理由</b> ・以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。		
<b>事業概要図</b>		



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b> 一般国道464号北千葉道路 <small style="display: block; text-align: center;">きたちぼどうろ</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局 千葉県
<b>起終点</b> 自：千葉県印西市若菽 <small style="display: block; text-align: center;">ちばけんいんさいしわかほぎ</small> 至：千葉県成田市押畑 <small style="display: block; text-align: center;">ちばけんなりたしおしはた</small>				延長 9.8km 直轄：5.6km 県：4.2km
<b>事業概要</b> 国道464号は、千葉縣市川市から成田市までの延長約43kmの主要幹線道路である。北千葉道路は、県西地域と成田空港間との道路ネットワーク・アクセス強化、緊急輸送道路のネットワーク強化や安全性の向上を目的に計画された、延長9.8kmのバイパス事業である。				
H17年度事業化		H17年度都市計画決定		H17年度用地着手
<b>全体事業費</b>	約818億円 直轄：398億円 県：420億円	<b>事業進捗率</b>	59%	<b>供用済延長</b>
				0 km
<b>計画交通量</b>		25,900～34,400台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.8  (残事業) 5.1	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 281/783億円 (事業費：275/778億円) (維持管理費：5/5億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1442/1442億円 (走行時間短縮便益：1173/1173億円) (走行費用減少便益：193/193億円) (交通事故減少便益：76/76億円)	<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.8～1.8（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=5.0～5.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.9（事業費 ±10%）事業費：B/C=4.7～5.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±2年）事業期間：B/C=4.9～5.7（事業期間±2年）				
<b>事業の効果等</b> (1) 道路ネットワークの強化・アクセス向上 ・千葉県北東部を東西に結ぶ、4車線以上の道路は現状、東関道のみ。 ・北千葉道路の整備により、成田空港と柏市のアクセス時間の短縮（100分→70分）が図られる。 ・当該道路の整備により、東西方向の道路ネットワークの強化やアクセス向上が図られる。 (2) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線で千葉県北西部の東西を結ぶ4車線は、東関道と国道464号の2路線のみであり東西方向の緊急輸送道路が脆弱。 ・北千葉道路の整備により東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのネットワークが強化される。 (3) 安全安心な通行の確保 ・北千葉道路と並行する区間（鎌苅交差点～寺台交差点間）の国道51号の一部には死傷事故率の高い区間がある。 ・北千葉道路の整備により、国道464号現道や国道51号の交通が北千葉道路に転換することにより交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (4) 物流の効率化、国際競争力の強化 ・成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第4位であり、成田空港の年間発着枠は2011年10月20日に同時平行離着陸方式が始まり23.5万回/年に増え、2015年3月までに30万回/年になる見通し。 ・北千葉道路の整備により、成田空港と首都圏北部・都心部とのアクセス時間の短縮・搬送ルートの拡大など、物流の効率化、国際競争力の強化を支援する。 ・北千葉道路は、大都市圏における国際交流、物流機能の強化のため、成田空港のアクセスの利便性向上施策の一つとして、都市再生プロジェクト（都市再生本部、平成13年8月）に位置づけられている。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 千葉県知事の意見 ・一般国道464号北千葉道路は、成田空港へのアクセス強化や地域経済の活性化に資するとともに、成田市内の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る重要な道路である。また、国施行区間と県施行区間は一体的に整備を進めており、引き続きコスト削減に努めながら、事業の早期完成をお願いする。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>				

・平成22年 成田高速鉄道開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地取得は99%(H23.3末)が済み、残りの1%の取得を鋭意進めていく。橋梁は全19橋中18橋で工事中。トンネルは全2本で工事中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・用地取得率は99%。平成18年度から工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。  
・引き続き、用地取得、工事を実施し、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・地質調査結果による地盤改良工の追加、地元要望による盛土構造への変更、調整池容量の増加、鉄道への近接施工対策等により事業費の増加。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b>	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津)	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自：千葉県茂原市石神 至：千葉県木更津市犬成	<b>延長</b>	28.5km		
<b>事業概要</b>					
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏全体の機能の再編成を図る上で重要な路線である。茂原～木更津区間は、その一部を形成する延長28.5kmの自動車専用道路である。					
H4年度事業化		H6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2,198億円   事業進捗率：69%   供用済延長：7.1km					
計画交通量：16,100～26,400台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C： (事業全体) 1.2  (残事業) 2.9	総費用：(残事業)/(事業全体) 673/2,470億円  (事業費：513/2,268億円) (維持管理費：160/203億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 1,930/3,004億円  (走行時間短縮便益：1,573/2,373億円) (走行費用減少便益：204/396億円) (交通事故減少便益：153/235億円)	基準年：平成23年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2(交通量 ±10%)   【残事業】交通量：B/C=2.8～3.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費 ±10%)   事業費：B/C=2.7～3.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±3年)   事業期間：B/C=2.6～4.0(事業期間±3年)					
<b>事業の効果等</b>					
(1)沿線の地域づくり支援、活性化					
<ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道（仮称：茂原長南IC～木更津JCT）の整備により、沿線の4市5町1村において、高速ICまでの所要時間30分の圏域が増加し、広域交流圏域の拡大が図られる。</li> <li>周辺には茂原工業団地をはじめ工業団地が立地するほか勝浦漁港などがあり、首都圏へのアクセス向上により、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。</li> </ul>					
(2)緊急医療活動のアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道（茂原～木更津）の整備により、第三次医療施設（救急救命センター）である国保君津中央病院までの所要時間が約35%短縮され、救命率の向上が期待される。</li> </ul>					
(3)災害時における緊急輸送路の確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災では外房地域沿岸部を中心に津波による浸水被害が広範囲に発生。</li> <li>圏央道の整備により、災害時に外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築し、広域支援ルートとなるとともに、沿岸部における南北道路の代替路としての役割を果たす。</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
千葉県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道は、常磐道、東関東道及び東京湾アクアライン等と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の緊急輸送路としても機能するなど、極めて重要な道路である。</li> <li>その効果を最大限に発現するためには、圏央道全体の早期完成を図る必要がある。</li> <li>なお、当区間については、外房地域等へのアクセスを強化するため、沿線地域等から、一日も早い開通が求められている。</li> <li>これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト縮減に努めながら、開通目標に基づいた事業の推進を図りたい。</li> </ul>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の継続を承認する。</li> </ul>					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>東京湾アクアライン（平成9年）全線供用</li> <li>館山道・富津館山道路（平成19年）全線供用</li> </ul>					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得率は約98%であり、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。</li> <li>工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。</li> </ul>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル陥没事故に伴う対策及び工法等の変更によりコスト増加

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b> 一般国道6号新宿拡幅 <small>にいじゆくかくふく</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局																				
<b>起終点</b> 自：東京都葛飾区新宿2丁目 <small>とうきょうとかつしかくにいじゆく</small> 至：東京都葛飾区金町6丁目 <small>とうきょうとかつしかくかなまち</small>	<b>延長</b> 2.1km																					
<b>事業概要</b> ！ 国道6号は東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善および大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした立体・拡幅事業である。																						
S45年度事業化（金町地区） S58年度事業化（新宿地区）	S20年度都市計画決定 S55年度都市計画変更（金町地区） S41年度都市計画変更（新宿地区）	S48年度用地着手（金町地区） H17年度用地着手（新宿地区）	S60年度工事着手（金町地区）																			
<b>全体事業費</b> 約337億円   <b>事業進捗率</b> 65%   <b>供用済延長</b> 1.2km																						
<b>計画交通量</b> 40,500～71,500台/日																						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C <small>(事業全体)</small></td> <td style="text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td style="text-align: center;">4.1</td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.4	<small>(残事業)</small>	4.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small></td> <td style="text-align: center;">95/699億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">90/688億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">4.6/11億円</td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	95/699億円	事業費	90/688億円	維持管理費	4.6/11億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small></td> <td style="text-align: center;">385/1,004億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">357/933億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行費用減少便益</td> <td style="text-align: center;">22/62億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">6.0/9.4億円</td> </tr> </table>	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	385/1,004億円	走行時間短縮便益	357/933億円	走行費用減少便益	22/62億円	交通事故減少便益	6.0/9.4億円	<b>基準年</b> ！ 平成23年
B/C <small>(事業全体)</small>	1.4																					
<small>(残事業)</small>	4.1																					
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	95/699億円																					
事業費	90/688億円																					
維持管理費	4.6/11億円																					
総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	385/1,004億円																					
走行時間短縮便益	357/933億円																					
走行費用減少便益	22/62億円																					
交通事故減少便益	6.0/9.4億円																					
<b>感度分析の結果</b> ！ 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間±3年） 【残事業】交通量：B/C=1.9～5.6（交通量±10%） 事業費：B/C=3.7～4.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.6～4.2（事業期間±3年）																						
<b>事業の効果等</b> ！ (1) 交通混雑の緩和 ・国道6号の新宿地区から金町地区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中している。 ・また、交差点や踏切が近接し、新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は545.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約21倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は107.6件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）をやや上回る。 ・特に、金町1丁目交差点付近では死傷事故率が296.1件/億台・kmであり、全国平均の約3倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。 (3) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・新宿拡幅区間は、第一次緊急輸送経路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線として位置づけられている。 ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。 ・当該地区の整備により、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。																						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ！ 東京都知事の意見：必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。																						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ！ 事業の継続を承認する。																						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ！																						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ！ ・事業延長L=2.1kmのうち、金町地区L=1.2kmについては平成7年度に供用済。 ・残る新宿地区L=0.9kmについては、用地取得を進めているところであり、H23年3月末現在の用地取得率は、約49%（新宿地区）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

- ・ 本事業を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要である。しかし、JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定となっており、調整に時間を要していたが、まずは現道拡幅（6車線化）を実施することで合意されたため、平成17年度より用地取得に着手。
- ・ 現道拡幅（6車線化）により交通容量の拡大を図り、その後交通状況や周辺の開発状況を見極めながら、立体化に向けて関係機関と連携・調整し、事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24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14号 <sup>りょうごくかくふく</sup> 両国拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	関東地方整備局
起終点：自：東京都中央区東日本橋二丁目 至：東京都墨田区緑四丁目 <small>とうきょうとちゆうおうくひがしにほんばしにちようめ とうきょうとすみだくみどりよんちようめ</small>	延長	1.9 km	
<b>事業概要</b> 国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路である。 両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。			
H10年度事業化	S20年度都市計画決定	H23年度用地着手予定	H一年度工事着手
全体事業費	約250億円	事業進捗率	5%
計画交通量	52,700~55,100台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7	総費用 (残事業)/事業全体 175/189億円	総便益 (残事業)/事業全体 315/315億円
	(残事業) 1.8	事業費：165/179億円 維持管理費：11/11億円	走行時間縮減便益：301/301億円 走行費用減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：2.6/2.6億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6~1.7（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=1.6~2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6~2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7~1.8（事業期間±2年）			
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・両国拡幅区間がボトルネック（6車線から4車線に車線減少）となり、交通渋滞が発生。 ・両国拡幅区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均の約13倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・両国拡幅区間の死傷事故率は231.7件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・両国拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線として位置付けられている。 ・両国拡幅の整備により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事の見解：必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> —			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成19年5月に事業計画説明会を計6回開催し、平成21年6月、7月及び平成22年6月、7月に設計用地説明会（墨田区緑1丁目交差点区間・計5回）を実施している。			
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 地元から事業に対する早期整備の要望も多く、今年度から用地着手していく予定である。			
<b>施設の構造や工法の変更等</b> —			
対応方針	事業継続		
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。			

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 一般国道16号八王子拡幅	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：東京都八王子市中野上町 至：東京都八王子市左入町	<b>延長</b>			2.7km
<b>事業概要</b> 国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子拡幅は、交通渋滞緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送路ネットワークの確保などを目的とした延長2.7kmの拡幅事業である。				
S54年度事業化	S39年度都市計画決定 (S51年度都市計画変更)	S55年度用地着手	S60年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約177億円	<b>事業進捗率</b>	80%	<b>供用済延長</b> 1.4km
<b>計画交通量</b>	34,000～45,100台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 1.5  (残事業) 2.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 38/263億円  (事業費：32/250億円) (維持管理費：6.4/13億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 100/403億円  (走行時間短縮便益：95/375億円) (走行費用減少便益：5.0/25億円) (交通事故減少便益：0.65/2.3億円)	<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.0～2.0 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 2.1～3.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.5～1.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.5～1.6 (事業期間±1年) 事業期間：B/C= 2.5～2.7 (事業期間±1年)				
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・八王子拡幅区間の損失時間は202.8千人時間/年・kmで全国平均の約8倍。 ・拡幅整備により、国道16号の渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全・安心な通行の確保 ・八王子拡幅区間の死傷事故率は、210件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・拡幅整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。 (3) 歩行者の安全性確保 ・周辺人口はこの30年で1.5倍も伸び、通学や八王子駅へのアクセスにより自転車交通量は2.6千台/12hに及ぶ。 ・整備区間2.7kmのうち1.2kmは歩道未整備であるため、自歩道の整備により安全性・快適性の向上が見込まれる。 (4) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されており、災害に強いまちづくりへ寄与する。 ・緊急輸送ネットワークが強化され、災害時の安全性向上が見込まれる。 (5) 地域活性化の支援 ・土地区画整理事業と連携した放射都市軸の整備により、地域の活性化に寄与する。 ・八王子ICと連絡する放射都市軸の整備により、工業系をはじめとする土地利用の促進に寄与する。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事の意見：国道16号は、都心から30～40km圏に位置する首都圏の主要都市間を結ぶ重要な道路である。対象区間は、中央道の八王子ICと八王子市の中心部を結ぶため、交通が集中している。このため、現在事業中の谷野街道入口南交差点から中野上町交差点間の4車線化整備は、渋滞の緩和や地域の安全性が向上することから、必要な予算を確保するとともに、計画どおり平成25年度の完成を図りたい。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 拡幅区間の左入地区では大型商業施設の進出など郊外型の開発が進んでいる。 八王子拡幅区間の沿線では、土地区画整理事業として平成5年度に中野中央土地区画整理事業、平成10年度に中野西地区土地区画整理事業が事業計画決定されており、まちづくりと連携した整備を進めている。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成4年に八王子IC～八王子BP、平成11年に谷野街道～八王子IC間を供用。引き続き、未供用区間の工事進捗を図る。				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 用地の取得は78%完了。引き続き、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。				

施設の構造や工法の変更等

排水施設の変更による、コスト縮減を検討中。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成24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 <sup>はちおうじ みずほかくふく</sup> 16号八王子～瑞穂拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：東京 <sup>とうきょう</sup> 都八王子市 <sup>はちおうじ</sup> 左入町 <sup>しさにゆうまち</sup> 至：東京 <sup>とうきょう</sup> 都西多摩郡 <sup>にし たまぐん</sup> 瑞穂町 <sup>みずほまち</sup> 二本木 <sup>ほんぎ</sup>			延長	14.6km
事業概要 国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保などを目的とした延長14.6kmの拡幅事業である。				
S47年度事業化	S36年度都市計画決定 (H9年度都市計画変更)	S52年度用地着手	S54年度工事着手	
全体事業費	約900億円	事業進捗率	88%	供用済延長
計画交通量	21,600～48,200台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5  (残事業) 2.5	総費用：(残事業/事業全体) 67/1,650億円 事業費：63/1,612億円 維持管理費：3.9/38億円	総便益：(残事業/事業全体) 167/2,405億円 (走行時間短縮便益：128/2,259億円) (走行費用減少便益：13/135億円) (交通事故減少便益：26/10億円)	基準年 平成23年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.4～1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.5～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.2～1.7 (事業期間±4年) 【残事業】交通量：B/C= 2.5～2.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.1～2.5 (事業期間±4年)				
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・国道16号東京都内区間で最後に残った2車線区間（松原地区）であり、上下線で速度低下がみられ、隣接区間（特に南側）で交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は約134.7千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍。 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。				
(2) 安全・安心な通行の確保 ・4車化供用区間の死傷事故率は、約82.5件/億台・kmと全国平均の約0.8倍となっているが、2車線区間の松原地区では約146.5件/億台・kmと全国平均の約1.4倍と既供用区間と比べ高い状況。 ・残る2車線区間の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。				
(3) 生活環境の改善 ・国道16号の渋滞を回避するため、周辺的生活道路に進入する通過交通もある。 ・抜け道となる道路は、市街地を通過しているほか、沿線には学校等も多く存在し、学童の事故が懸念。 ・渋滞が緩和することにより生活道路に進入する交通が減少し、地域に安全な暮らしが見込まれる。				
(4) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道16号（八王子～瑞穂間）は、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、首都圏および多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置を占める。 ・2車線区間は、人家が近接し建物の倒壊による通行障害が発生する危険性があり、緊急輸送道路としての機能の確保を早期に行うことが求められる。 ・八王子～瑞穂拡幅により、埼玉、西東京、神奈川地区の防災拠点間の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのネットワークの強化が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事からの意見：必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 八王子～瑞穂拡幅区間は、西東京団地の他工業団地も点在しており、大規模商業施設の出店も進んでいる。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成19年度までに約12.9kmを完成4車線で供用。引き続き、残る1.7km区間の6車線化に向けて事業を進める。				

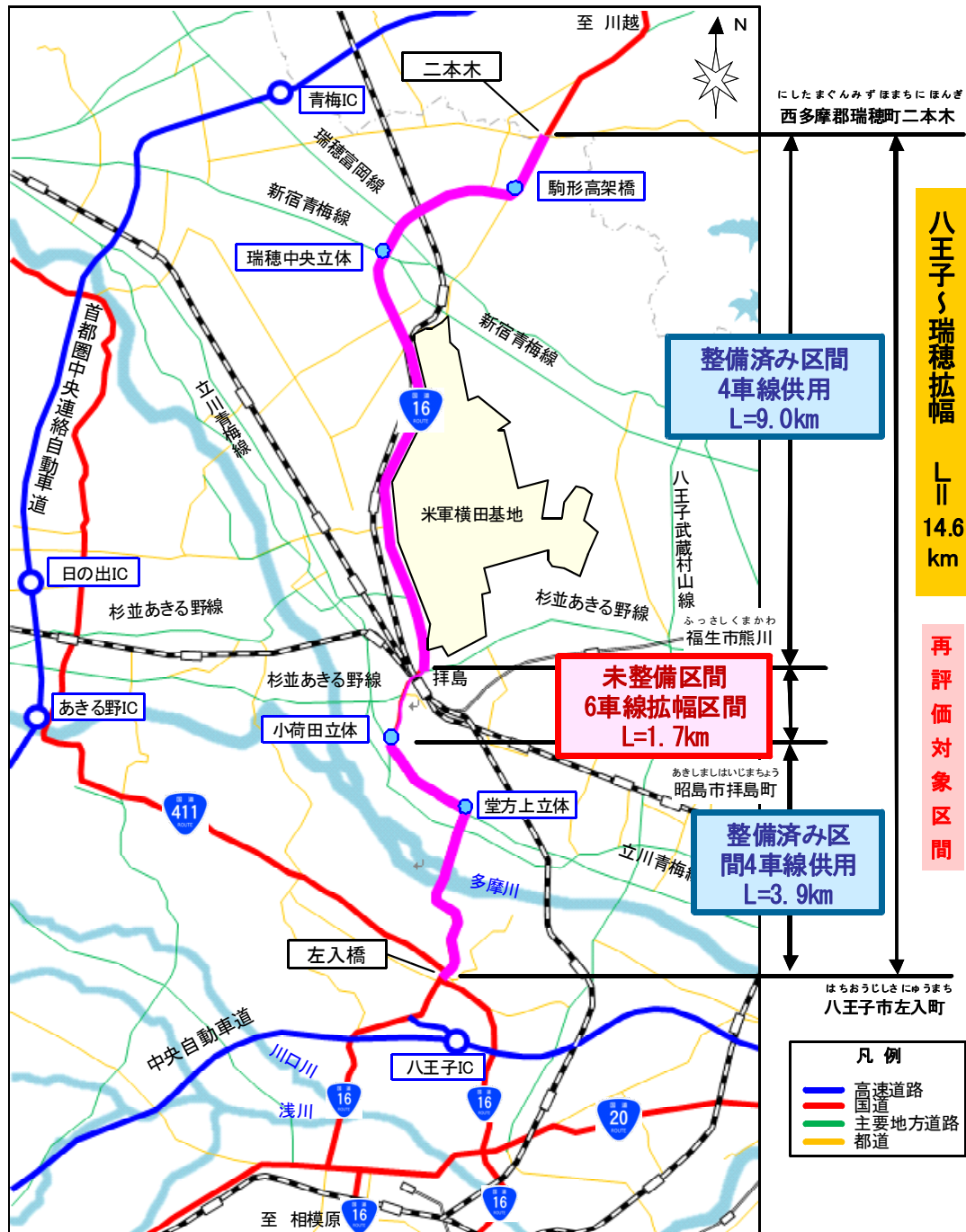
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 用地の取得は98%完了。引き続き、完成に向けた事業促進を図る。  
 施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道20号日野バイパス（延伸）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都日野市川辺堀之内 至：東京都日野市西平山三丁目				延長	3.8 km
<b>事業概要</b> 国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長220kmの主要幹線道路である。日野バイパス（延伸）は、国道20号や平行する北野街道等の渋滞緩和、交通事故の減少に伴う安全性の向上、土地区画整理事業との一体整備による新たなまちづくりの支援を目的とした、日野市川辺堀之内から同市西平山間までの延長3.8kmの4車線のバイパス事業である。						
H17年度事業化	S36年度都市計画決定 (H2年度変更)	H18年度用地着手	一年度工事着手予定			
全体事業費	約240億円	事業進捗率	48%	供用済延長	0 km	
計画交通量	18,600～27,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2  (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 123/243億円 (事業費：104/223億円) (維持管理費：19/19億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 296/296億円 (走行時間短縮便益：309/309億円) (走行費用減少便益：-23/-23億円) (交通事故減少便益：10/10億円)	基準年 平成23年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.0～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.1～1.3（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C= 2.0～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.2～2.6（事業期間±2年）						
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・日野バイパス（延伸）の並行区間である国道20号現道では、石川入口～大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の損失時間は約162.4千人時間/年・kmであり、全国平均の約6倍。 ・日野バイパス（延伸）が整備されることにより、国道20号の渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、137.1件/億台・kmと全国平均の約1.3倍。 ・通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が見込まれる。 (3) まちづくりの支援 ・日野市では、骨格道路である日野バイパス（延伸）を中心に沿道と一体となった「まちなみ」形成を図り、地域の活性化に向け、土地区画整理事業を基本としたまちづくりを進めている。 ・日野バイパス（延伸）の沿線には、4つの土地区画整理事業（川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山）が展開されており、まちづくりと連携した整備を進めている。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事の意見：日野バイパス（延伸）は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞緩和及び地域の安全性の向上が期待される。また、土地区画整理事業との連携によりまちづくりの支援を図るとともに、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス道路として、重要な役割を果たす。今年度には、圏央道の八王子JCTから高尾山ICが開通することから、当該道路の整備は急務である。このため、土地区画整理事業者と調整して用地確保を図るとともに、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 日野バイパス（延伸）の沿線では、3つの土地区画整理事業が事業中であり、平成20年度には川辺堀之内土地区画整理事業が事業認可され、まちづくりと連携した整備を進めている。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・関連する土地区画整理事業と連携し、用地取得を進めている。 ・用地取得率は全体で51%。工事は未着手。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・用地取得率は51%であり、土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。 ・用地の進捗状況を踏まえ、順次工事着手する予定。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b>						

対応方針

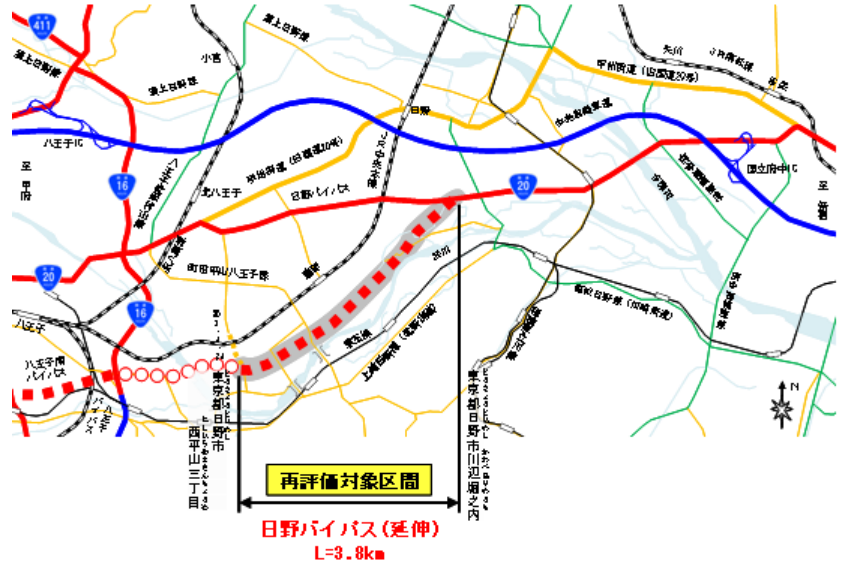
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡 例	
■ ■ ■	事 業 中
○ ○ ○	未 事 業 中
■	再 評 価 箇 所



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

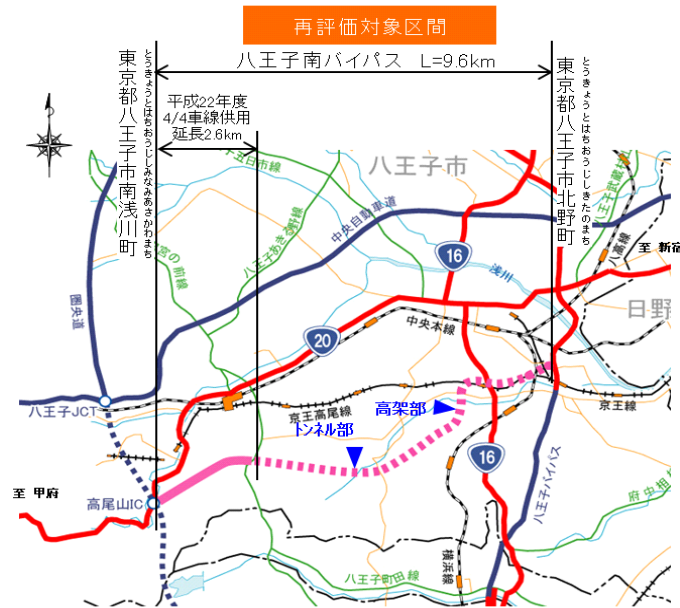


## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

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 <sup>はちおうじみなみ</sup> 20号八王子南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都八王子市北野町 至：東京都八王子市南浅川町	延長	9.6km		
<b>事業概要</b>					
八王子南バイパスは、八王子周辺における市街地の混雑緩和及び交通安全の確保及び圏央道のアクセス道路として整備する東京都八王子市北野町から東京都八王子市南浅川町間までの延長約9.6kmのバイパス事業である。					
H9年度事業化		H8年度都市計画決定		H12年度用地着手	
H13年度工事着手					
全体事業費	約1,375億円	事業進捗率	42%	供用済延長	2.6km
計画交通量	19,900～49,600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) 661/1,316億円 事業費：629/1,272億円 維持管理費：32/44億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,303/2,273億円 走行時間短縮便益：1,181/2,144億円 走行費用減少便益：79/95億円 交通事故減少便益：43/35億円	
	(残事業)	1.7	2.0	基準年 平成23年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.8～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.8～2.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±2年）事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±2年）					
<b>事業の効果等</b>					
(1) 交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道では、大和田4丁目交差点から八幡町交差点にかけて著しい損失時間が発生している。</li> <li>・当該区間の渋滞損失時間は約172.2千人時間/年・kmであり、全国平均の約7倍。</li> <li>・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul>					
(2) 安全安心な通行の確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道20号の死傷事故率は、142.8件/億台・kmと全国平均の約1.4倍。</li> <li>・高尾駅前交差点では死傷事故率が995.2件/億台・kmと全国平均の約10倍。</li> <li>・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul>					
(3) アクセス性及び利便性の向上					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子南バイパスの整備により、これまで、多摩ニュータウン地域から中央道八王子ICを利用し北西方面（山梨県や埼玉県方面）へ向かっていた交通が、圏央道高尾山ICを利用することにより所要時間が短縮されアクセス性及び利便性の向上が期待される。</li> <li>・また、八王子南バイパスの整備による高尾山ICへの30分圏域拡大に伴い、多摩地域で利用可能なICの選択肢が増え、観光面や物流面においても利便性の向上が期待される。</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
東京都知事の意見：国道20号八王子南バイパスは、八王子市周辺の混雑緩和だけでなく、圏央道高尾山ICへのアクセス道路として、重要な役割を果たす路線である。また、今年度には、圏央道の八王子JCTから高尾山ICが開通することから、当該道路の整備は急務である。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
—					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
—					

<ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年度に八王子市館町～南浅川町間の約2.6kmを4車線化供用。</li> </ul>	
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得率は平成23年3月末時点で約74%であり、引き続き用地取得を推進し、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。</li> </ul>	
<b>施設の構造や工法の変更等</b>	
ー	
<b>対応方針</b>	事業継続
<b>対応方針決定の理由</b>	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
<b>事業概要図</b>	



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんくじどうしやどう あいかわ はちおうじ</small> 首都圏中央連絡自動車道(愛川～八王子)		事業：一般国道 区分：	事業：国土交通省 主体：関東地方整備局
起終点：自：神奈川県愛甲郡愛川町中津地先 <small>かながわけんあいこうぐんあいかわまちなかつちさき</small> 至：東京都八王子市裏高尾町地先 <small>とうきょうとほちおうじしゅうらたかおまちちさき</small>		延長	16.9km
事業概要：首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都高速道路中央環状線等と一体となって、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の道路交通の円滑化、首都圏の機能の再編成を図る上できわめて重要な役割を果たすものです。相模原IC～八王子JCT区間は、中央自動車道と東名高速道路とのネットワークを形成し、周辺道路の混雑緩和、行動圏の拡大に貢献できるとともに、沿道地域の活性化を支援する延長16.9kmの自動車専用道路です。			
H7年度 事業化 (相模原IC～高尾山IC)	H9年度 都市計画決定 (相模原IC～都県境)	H12年度 用地着手 (相模原IC～高尾山IC)	H13年度 工事着手 (相模原IC～高尾山IC)
H2年度 事業化 (高尾山IC～八王子JCT)	H8年度 都市計画決定 (都県境～高尾山IC)	H5年度 用地着手 (高尾山IC～八王子JCT)	H13年度 工事着手 (高尾山IC～八王子JCT)
S63年度 都市計画決定 (高尾山IC～八王子JCT)			
全体事業費	約4,076億円	事業進捗率	66%
供用済延長	-km		
計画交通量	39,100～40,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 1,434/4,334億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 10,339/10,339億円
	(残事業) 7.2	(事業費：1,222/4,121億円) (維持管理費：213/213億円)	(走行時間短縮便益：9,299/9,299億円) (走行費用減少便益：713/713億円) (交通事故減少便益：328/328億円)
基準年：平成23年			
感度分析の結果：			
【事業全体】交通量：B/C=2.1～2.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.5 (事業期間±1年)		【残事業】交通量：B/C=6.5～7.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=6.6～7.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=7.0～7.3 (事業期間±1年)	
事業の効果等			
(1) 高速ネットワークの形成 ・圏央道の整備により、東名高速道路や中央自動車道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮や貨物輸送の効率化などが見込まれる。 ・また、都心を通り抜ける車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。			
(2) 交通混雑の緩和 ・圏央道に並行する国道16号の損失時間は、約233.8千人時間/年・kmで全国平均の約9倍。国道129号は約139.8千人時間/年・kmで全国平均の約5倍。 ・圏央道(愛川～八王子)が整備されることにより、国道16号や国道129号の交通が圏央道に転換され混雑の緩和が見込まれる。			
(3) 地域の活性化の支援 ・神奈川県では神奈川県産業集積促進方策(インベスト神奈川)により企業立地を積極的に支援。同方策を活用した企業の約4割が圏央道のインターチェンジから5km圏に立地している。 ・圏央道沿線市町の新規工場立地面積の伸び率は、神奈川県の約3倍となっている。 ・圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県の競争力のある産業の創出・育成の支援が期待される。			
関係する地方公共団体等の意見			
神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(愛川～都県境：さがみ縦貫道路)は、移動時間の短縮や定時性の確保、高速道路へのアクセス性の向上が図られるとともに、周辺道路の交通混雑緩和、地域活性化に寄与し、さらには災害時の迅速な救援活動や円滑な緊急物資の輸送などを支える重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、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。			
東京都知事の意見：圏央道は、八王子などの業務核都市を横浜港や成田空港等と連絡する広域物流ネットワークを形成し、多摩地域や首都圏のさらなる発展に資するとともに、災害時には、救命・復旧活動を支える首都圏の高速道路ネットワークのリダンダンシーを確保し、日本の交通の東西分断を防ぐ重要な役割を担う道路である。八王子JCT～高尾山IC間の平成23年度開通に引き続き、高尾山IC～相模原IC間を平成25年度までに確実に開通させ、関越道から東名高速までを結ぶ高速道路ネットワークを早期に構築するよう、本事業を強力に推進されたい。			
相模原市長の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(愛川～八王子)は、国道16号、国道129号等の混雑を緩和する路線として期待される重要な路線である。市内の(仮称)相模原インターチェンジと(仮称)城山インターチェンジ周辺地区では、産業用地の創出や環境に配慮した住宅地の整備等を目的とした			

土地区画整理事業などによる新たな拠点整備に取り組んでおり、また、インターアクセス道路である県道52号相模原町田や津久井広域道路の整備もインター開設にあわせて鋭意進めている。については、平成26年度の全線供用目標に遅れることなく、引き続き、本事業を強力に推進されたい。

事業評価監視委員会の意見  
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
・神奈川県では神奈川県産業集積促進方策（インベスト神奈川）により企業立地を積極的に支援。同方策を活用した企業の約4割が圏央道のインターチェンジから5km圏に立地している。  
・圏央道沿線市町の新規工場立地面積の伸び率は、神奈川県の約3倍となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
・用地は、約95%取得済であり、平成23年4月8日付けで土地収用法に基づく事業認可告示がなされ、同年9月に裁決申請が完了し、早期に用地取得を目指す。  
・工事は、現在、橋梁上・下部工、トンネル工、改良工事を全面展開中。

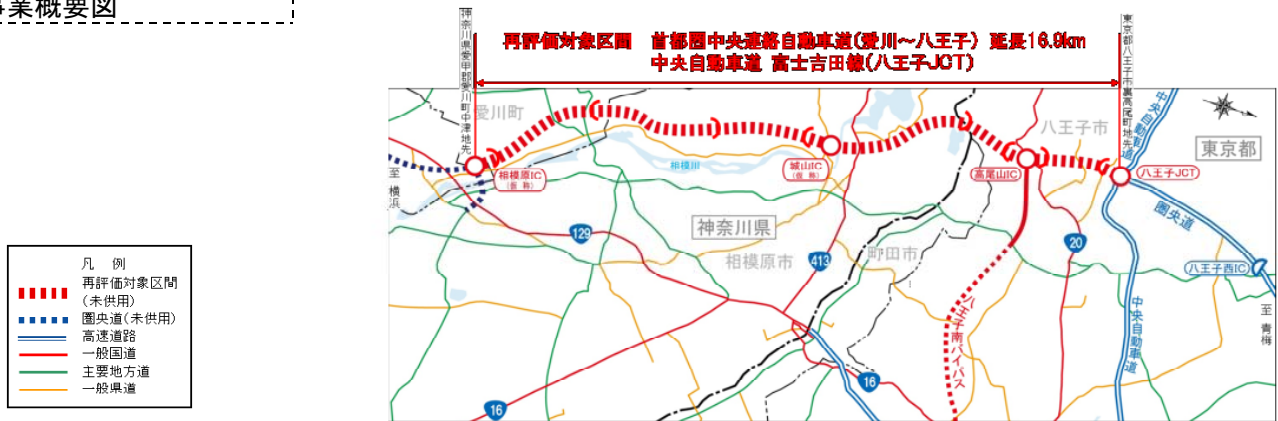
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
・現在までの用地取得率は約95%であり、平成23年4月8日付けで土地収用法に基づく事業認定告示がなされ、早期に用地取得を目指す。  
・工事も全面展開中であり、計画的な事業の執行が可能である。  
・高尾山ICから八王子JCT間については、平成23年度内に、その他の区間については平成25年度内（城山IC（仮称）は、平成26年度内）の開通を目指し整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

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

事業概要図

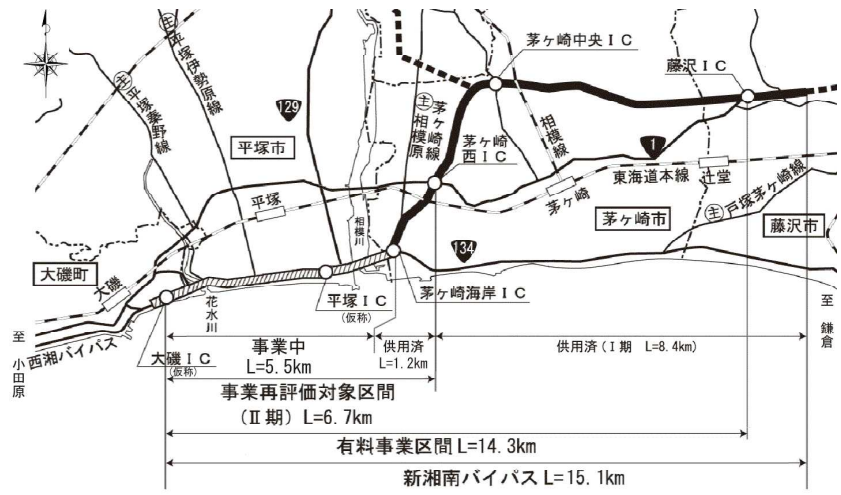


※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道1号新湘南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：神奈川県茅ヶ崎市下町屋 至：神奈川県中郡大磯町大磯				延長	6.7km
<b>事業概要</b> 一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と、交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。						
S60年度事業化	S63年度都市計画決定	S63年度用地取得着手	H2年度工事着手			
全体事業費	約890億円	事業進捗率	51%	供用済延長	1.2km	
計画交通量	23,700~35,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成23年
	(事業全体) 1.3	(残事業)/(事業全体) 355/1,115億円		(残事業)/(事業全体) 870/1,415億円		
	(残事業) 2.5	事業費：315/1,051億円 維持管理費：40/65億円		走行時間短縮便益：745/1,159億円 走行費用減少便益：70/159億円 交通事故減少便益：55/97億円		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4 (交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C=2.0~3.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%)                  事業費：B/C=2.2~2.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±2年)              事業期間：B/C=2.2~2.5 (事業期間±2年)						
<b>事業の効果等</b> (1) 広域幹線道路網の形成 ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。 (2) 交通混雑の緩和 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均の約10倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。 (3) 安全・安心な通行の確保 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の死傷事故率は、約166.0件/億台・kmで全国平均の約1.6倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の交通事故の減少が見込まれる。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・神奈川県知事の意見：一般国道1号新湘南バイパスは、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路と、西湘バイパスを結ぶことで、広域幹線道路網を形成する重要な路線である。新湘南バイパスの整備により、国道1号等の渋滞緩和や、安全性の向上・沿道環境の改善が図られるだけでなく、切迫している地震などの災害時に対して、救急活動や支援物資の緊急輸送路としても期待されていることから、引き続き本事業を推進し、早期完成を図りたい。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ー						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成7年12月に1.2kmを完成4車線で供用。引き続き、残る5.5km区間の完成に向けて事業を進める。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 引き続き用地の取得を推進し、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ー						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
<b>事業概要図</b> ー						



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b> 一般国道246号都筑青葉地区環境整備 <small>つづきあおばちくかんきょうせいび</small>	<b>事業</b> 一般国道	<b>事業</b> 国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：神奈川県横浜市都筑区牛久保町 <small>かながわけんよこはましつづきくうしくほちよう</small> 至：神奈川県横浜市青葉区藤が丘一丁目 <small>かながわけんよこはましあおばくふじがおかいちちようめ</small>	<b>延長</b>	4.5km
<b>事業概要</b> 国道246号は東京都千代田区永田町を起点として、川崎市、横浜市等の主要都市を通過し静岡県沼津市に至る延長約130kmの幹線道路である。本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和や道路の環境改善、東名高速へのアクセス性の向上を目的とした、交差点の立体化（市ヶ尾立体、新石川立体）および歩道整備や右折レーン設置等を整備する事業である。		
S50年度事業化	S39年度都市計画決定 (S54年度変更)	S53年度用地着手
<b>全体事業費</b> 約550億円		<b>事業進捗率</b> 88%
<b>計画交通量</b> 37,500 ~ 66,700台/日		<b>供用済延長</b> 2.5km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) -	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 51/806億円 (事業費：51/796億円) (維持管理費：-/10億円)
<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) - /1,021億円 (走行時間短縮便益：-/841億円) (走行費用減少便益：-/129億円) (交通事故減少便益：-/51億円)		<b>基準年</b> 平成23年度
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.1~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.3~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.2~1.3 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・新石川地区立体部の整備前の損失時間はH21全国平均(26.3千人時間/年・km)の約1.7倍であった。 ・平成17年度に当該立体部を供用し、損失時間が約8割減少した。 ・また、道路利用者の約6割が混雑緩和を実感している。 (2) 安全安心な通行の確保 ・立体供用区間の死傷事故率は、H20全国平均(102.6件/億台・km)を下回っている。 ・新石川交差点の立体化に伴い新石川交差点の死傷事故率は約4割減少。 ・未整備区間(歩道整備)の死傷事故率は258.6件/億台・kmと全国平均の2倍以上となっている。 (3) 高速道路ICへのアクセス性の向上 ・横浜青葉ICの整備と併せて、本事業(市ヶ尾立体)を行ったことにより、国道246号の渋滞が緩和されアクセス性が向上。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・横浜市長からの意見：本事業については、市が尾地区と新石川地区の2箇所において立体化が完了し、渋滞損失時間が大幅に減少するとともに死傷事故率も低減するなど、整備効果が出ております。 残事業においても、走行環境や沿道環境に配慮し、歩道幅員・右折レーンなどが整備可能となるよう、適正な道路幅員の確保を図るとともに、事業進捗率の高い箇所から集中的に整備を進めるなど効率的な事業展開を図り、事業効果の早期発現をお願いします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 横浜青葉ICが平成10年3月に供用。 港北ニュータウン開発プロジェクトが進展。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 事業延長4.5kmのうち、整備効果の高い、立体部及び交差点部から先行して事業を推進しており、江田歩道整備(交差点部、延長0.4km)は平成6年度に、市ヶ尾立体部(延長1.0km)は平成9年度に、新石川立体部(延長1.1km)は平成17年度にそれぞれ供用済みである。 平成23年3月末時点で、用地取得率は84%。 今後、歩道整備や右折レーン設置などの沿道環境及び交通安全対策を実施する予定。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 残る新石川歩道整備(延長0.9km)、市ヶ尾歩道整備(延長1.1km)については、用地取得を進めているところであり、H23年3月末現在の用地取得率は、それぞれ18%、88%であるが、市ヶ尾歩道整備については、用地難航箇所が存在するため、用地取得期間が長期化。		

新石川歩道整備については、現在までに、用地買収請求があった箇所のみ用地を取得。

今後は、より着実に事業を進めるために、地元の意見も踏まえ、市々尾歩道整備を整備後、新石川歩道整備に着手し、順次整備を行っていく予定である。

**施設の構造や工法の変更等**

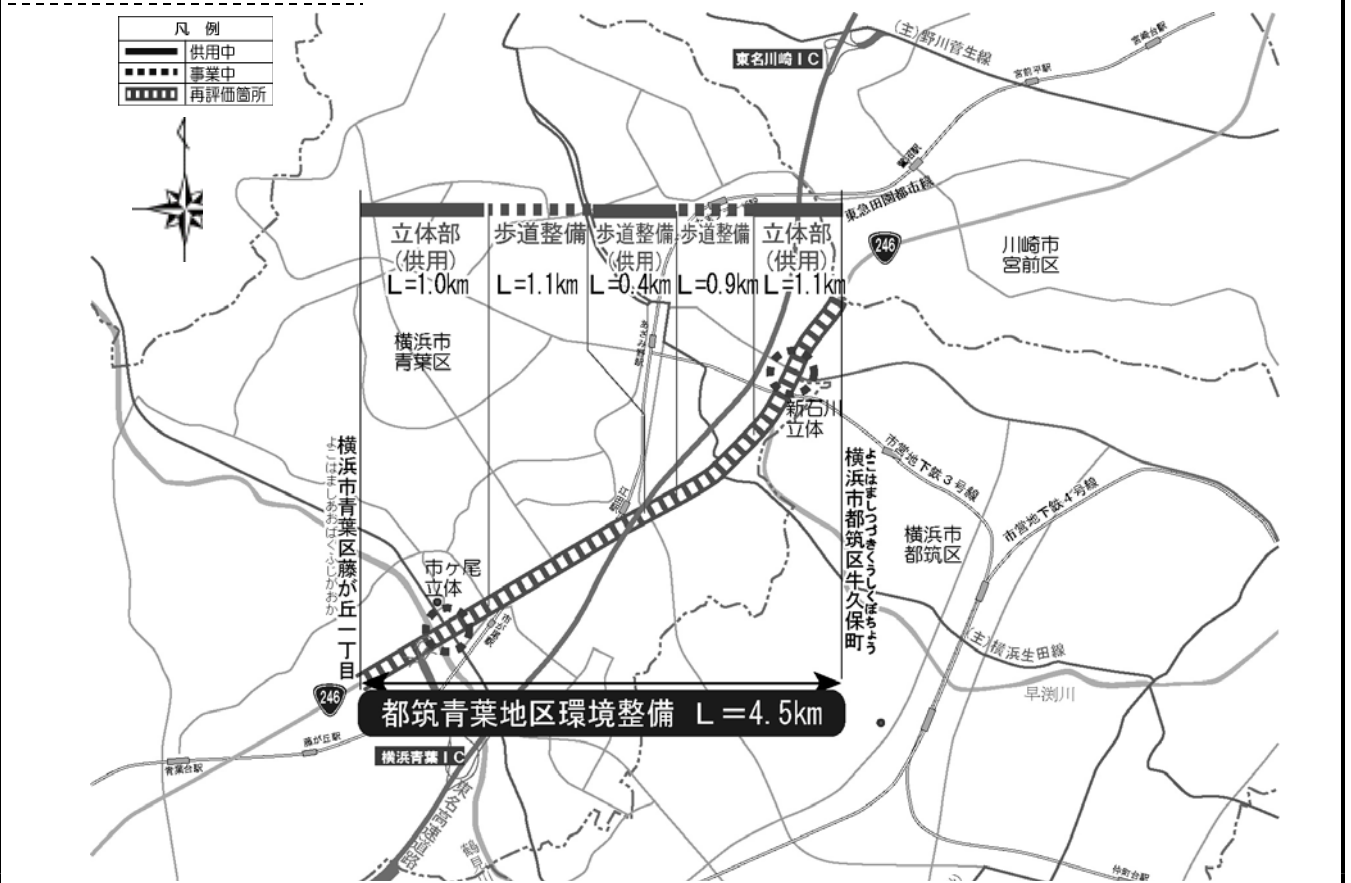
施工にあたり、コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的な活用導入などに努める。

対応方針 事業継続

**対応方針決定の理由**

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

**事業概要図**



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

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



## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (海老名～厚木)	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局 中日本高速道路(株)
<b>起終点</b> 自：神奈川県海老名市新田 至：神奈川県厚木市上依知	<b>延長</b> 10.1km	
<b>事業概要</b> 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。海老名～厚木区間は、その一部を形成する延長10.1kmの自動車専用道路である。		
H3年度事業化   H6年度都市計画決定   H11年度用地着手   H14年度工事着手		
全体事業費：約2,209億円   事業進捗率：67%   供用済延長：0.0km		
計画交通量：40,800～46,300台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C：(事業全体) 1.9 (残事業) 5.9	総費用：(残事業)/(事業全体) 803/2,498億円 事業費：673/2,368億円 維持管理費：130/130億円
		総便益：(残事業)/(事業全体) 4,704/4,704億円 走行時間短縮便益：3,803/3,803億円 走行費用減少便益：540/540億円 交通事故減少便益：361/361億円
基準年：平成23年度		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.7～2.1（交通量±10%）   事業費：B/C=1.8～1.9（事業費±10%）   事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±1年） 【残事業】 交通量：B/C=5.3～6.6（交通量±10%）   事業費：B/C=5.4～6.4（事業費±10%）   事業期間：B/C=5.7～5.9（事業期間±1年）		
<b>事業の効果等</b> (1) ネットワークの形成 ・東名高速道路や中央自動車道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成される。 ・都心を通過する交通を圏央道に転換させ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 (2) 交通混雑の緩和 ・並行する国道129号では全国平均の約11倍、国道16号では全国平均の約21倍の渋滞が発生しており、圏央道が整備されることにより、国道16号や国道129号の交通が圏央道に転換され、混雑緩和が見込まれる。 (3) 道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、中央自動車道から横浜港までの輸送時間の短縮や定時性の確保が期待される。 (4) 地域の活性化の支援 ・圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県の競争力のある産業の創出・育成が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（海老名～厚木：さがみ縦貫道路）は、新東名高速道路や横浜湘南道路等と一体となって、自動車専用道路ネットワークを形成し、県土構造の骨格を担う大変重要な路線である。さがみ縦貫道路の整備によって、地域経済の活性化はもとより、災害時の救援活動や円滑な物資輸送を支えるなど、県民や企業の期待も大きく、引き続き、本事業を強力に推進し、早期整備を図りたい。 ・相模原市長の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（海老名～厚木：さがみ縦貫道路）は、国道16号、国道129号等の混雑を緩和する路線として期待される重要な路線である。市内の（仮称）相模原インターチェンジ周辺地区では、産業用地の創出等を目的とした土地地区画整理事業などによる新たな拠点整備に取り組んでおり、また、インターアクセス道路である県道52号相模原町田の整備もインター開設にあわせて鋭意進めている。ついては、平成24年度の完成目標に遅れることなく、引き続き、本事業を強力に推進されたい。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 周辺の横浜市や厚木市、相模原市が業務核都市に指定され、またインベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開されており、機能集積が進んでいる。平成22年2月に海老名JCT～海老名IC間が供用している。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 用地取得は99%完了し、現在、橋梁上・下部工、トンネル工、改良工事を全面展開中。引き続き、供用に向けて事業を進める。		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

土地収用法に基づく用地取得を計画的に進めており、引き続き、供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

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

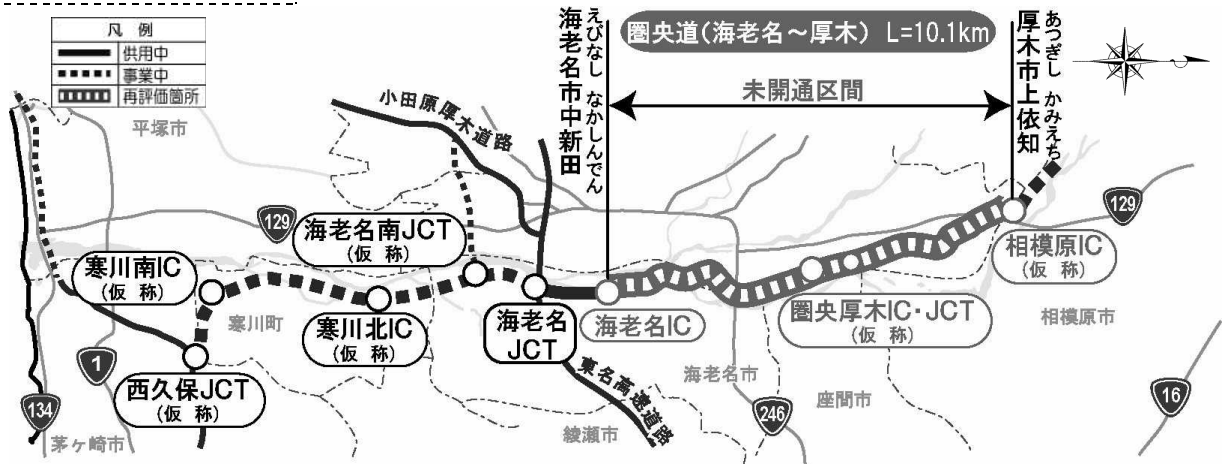
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえ、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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>にいがたなんほく</small> 新潟南北道路 一般国道7号 <small>ばんだいばしかりゆうきょう</small> 万代橋下流橋	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西堀前通10番町 至：新潟県新潟市中央区万代島			延長	1.5km	
<b>事業概要</b> 一般国道7号万代橋下流橋は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部を構成し、「慢性的な交通渋滞の緩和」「中心市街地内の交通状況の改善」などを目的とした延長1.5kmの4車線道路である。						
H5年度事業化		H4年度都市計画決定		H7年度用地着手		
H10年度工事着手						
全体事業費	約570億円	事業進捗率	94%	供用済延長	1.3km	
計画交通量	17,900～31,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.2	総費用 (残事業/事業全体)	29 / 736 億円	総便益 (残事業/事業全体)	117 / 1,602 億円
	(残事業)	4.0	事業費 維持管理費	27 / 718 億円 2.0 / 19 億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	107/1,446億円 7.3/125億円 2.6/31億円
<b>基準年</b> 平成23年						
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C= 1.6～ 2.3(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 3.6～ 5.4(交通量±10%) 事業費 : B/C= 2.2～ 2.2(事業費±10%) 事業費 : B/C= 3.7～ 4.4(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 2.1～ 2.2(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 3.9～ 4.1(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①バス交通の利便性向上 ・新潟市都心部の公共交通軸として重要な役割を担っている現道区間（榎谷小路）の交通負荷軽減が図られ、走行するバスの利便性向上が期待される。 ②商業・業務活動の支援 ・新潟市における「古町地区まちづくり基本計画」や「西堀通・東堀通での荷さばき・タクシー乗降スペース設置」などによる中心市街地活性化施策を支援し、商業・業務活動活性化への支援が期待される。 ③新潟市中心部のまちづくり支援 ・歩行者・自転車分離型の広幅員の歩道が整備され、新潟市中心部の歩行者・自転車空間創出によるまちづくり支援が期待される。 ・都心環状道路の一部を形成し、基幹公共交通軸の導入や歩行者空間整備など道路空間再構築による魅力あるまちづくりの支援が期待される。 ④災害時における円滑な移動の確保 ・榎谷小路・萬代橋など信濃川を横断する道路のリダンダンシー確保、電柱倒壊による道路閉塞の危険性回避など、円滑な避難・救命・救援活動の支援が期待される。 ⑤イベントや観光施設等へのアクセス性向上 ・朱鷺メッセやピアBandai、みなとびあ（新潟市歴史博物館）などの観光・イベント施設へのアクセス性向上が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・国道7号万代橋下流橋は、市街地における交通負荷軽減や交通安全性の向上が見込まれるとともに、中心市街地の商業・業務活動活性化など期待される効果は大きく、新潟市や周辺市町村から構成される新潟県国道49号整備促進期成同盟会等より早期整備の要望を受けている。						
<b>政令市長の意見</b> ： ・国道7号万代橋下流橋は、超高齢社会・環境問題への対応やまちなかの活性化など、安心政令市にいたる実現に不可欠な道路です。 ・当該道路の整備により、渋滞緩和や交通事故の削減が図られるとともに、本市が目指す基幹公共交通軸の形成及び新たな公共交通の導入に寄与することから、事業を継続し早期完成に向けて効率的かつ効果的な事業執行をお願いしたい。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新潟市で策定された「にいがた交通戦略プラン(平成20年3月策定)」など中心市街地活性化に向けた取り組みが進行しており、都心内のまちづくりとの連携が求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：事業費執行済み額 538億円(進捗率94%)  
うち用地費および補償費 285億円(進捗率99%)  
残事業の内容：西堀前通10番町交差点～東堀前通10番町交差点間(L=200m)の4車線整備  
秣川岸通交差点の立体化

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

西堀前通10番町交差点～東堀前通10番町交差点間(L=200m)については、平成25年度の4車線化に向け事業を進めている。

さらに、秣川岸通交差点については、周辺の交通状況を勘案しながら、津波浸水時等の交通確保に向け、交差点の立体化を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、施工にあたり高架橋の構造等における新技術の活用や残土の転用等によりコスト縮減に取り組んでいく。

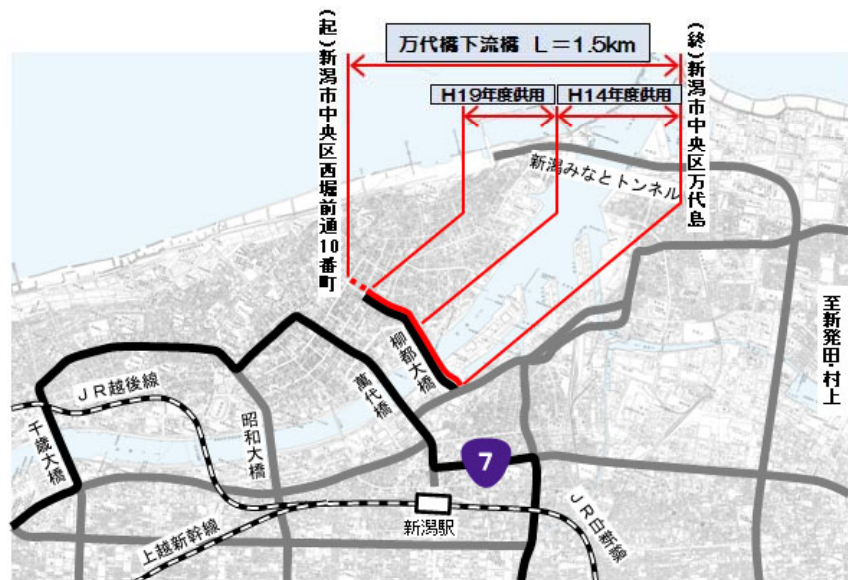
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の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、政令市長等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>にいがたなんほく</small> 新潟南北道路 一般国道7号 <small>くりのきどうろ</small> 栗ノ木道路	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沼垂東2丁目 至：新潟県新潟市中央区鏡			延長	1.4km
事業概要					
一般国道7号栗ノ木道路は、地域高規格道路新潟南北道路の一部を構成し、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」「交通事故の防止」「中心市街地へのアクセス向上」「まちづくり支援」などを目的とした延長1.4kmの交差点立体化事業である。					
H19年度事業化	H4年度都市計画決定	H20年度用地着手	—		
全体事業費	約230億円	事業進捗率	22%	供用済延長	— km
計画交通量	56,900～71,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.7	(残事業)/事業全体 147 / 196 億円	(残事業)/事業全体 330 / 330 億円	平成23年	
	(残事業) 2.3	事業費：143 / 192 億円 維持管理費：3.9 / 3.9 億円	走行時間短縮便益：199/199億円 走行経費減少便益：73/ 73億円 交通事故減少便益：58/ 58億円		
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量		B/C= 1.1～ 2.0(交通量±10%)		(残事業) 交通量	
事業費		B/C= 1.6～ 1.9(事業費±10%)		事業費	
事業期間		B/C= 1.6～ 1.9(事業期間±20%)		事業期間	
		B/C= 2.1～ 2.6(事業費±10%)			
		B/C= 2.2～ 2.5(事業期間±20%)			
事業の効果等					
①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上					
・事業所、商業施設、学校、新幹線駅、観光・イベント施設など多様な施設が集積する中心市街地への所要時間が短縮し、アクセス向上が期待される。					
②生活道路の機能回復					
・渋滞の緩和により、周辺生活道路への渋滞回避車両が排除され、生活道路の機能回復が期待される。					
③都心のまちづくり支援					
・都心地区内の公共交通・歩行者自転車を優先した交通環境形成のまちづくりを進める新潟市において、基幹公共交通軸の構築に必要な通過交通を受け持つ都心環状道路を構成する。					
④歩行者・自転車の利便性向上					
・交差点立体化・幅広の自歩道整備により、歩行者自転車の安全性・利便性向上が期待される。					
⑤救急搬送の支援					
・新潟市民病院への搬送時間が短縮し、救急搬送を支援することが期待される。					
⑥災害時における都心アクセスの信頼性向上					
・冠水による通行止めの危険性がある海拔ゼロメートル以下のJRアンダー部の嵩上げにより、通行止めリスクの低下を図り、都心アクセスの信頼性向上が期待される。					
⑦物流の支援					
・国際拠点港湾の新潟港西港区と日本海東北自動車道新潟亀田IC間の所要時間を短縮し、物流を支援することが期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
・国道7号栗ノ木道路は、現道区間の渋滞緩和、事故削減が見込まれるとともに、中心市街地へのアクセス向上や中心市街地のまちづくり支援など期待される効果は大きく、新潟市や周辺市町村から構成される新潟県国道49号整備促進期成同盟会等より早期整備の要望を受けている。					
政令市長の意見：					
・国道7号栗ノ木道路は、超高齢社会・環境問題への対応やまちなかの活性化など、安心政令市にいがたの実現に不可欠な道路です。					
・当該道路の整備により、渋滞緩和や交通事故の削減が図られるとともに、本市が目指す基幹公共交通軸の形成及び新たな公共交通の導入に寄与することから、事業を継続し早期完成に向けて効率的かつ効果的な事業執行をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見					

・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該事業と新潟バイパス紫竹山IC間を結ぶ紫竹山道路がH23年度事業化された。

また、新潟市が取り組む鉄道連続立体交差化事業や「にいがた交通戦略プラン(平成20年3月策定)」が進行しており、都心内のまちづくりとの連携が求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：事業費執行済み額 50億円(進捗率22%)

うち用地費および補償費 35億円(進捗率35%)

残事業の内容：全線(L=1.4km)の高架道路(4車線)および地表道路(4車線)の整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

相談窓口の設置等により沿線住民や道路利用者の理解を得ながら用地取得を推進しており、今後も引き続き早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、施工にあたり栗ノ木川の護岸構造および高架橋の構造等における新技術の活用や残土の転用等によりコスト縮減に取り組んでいく。

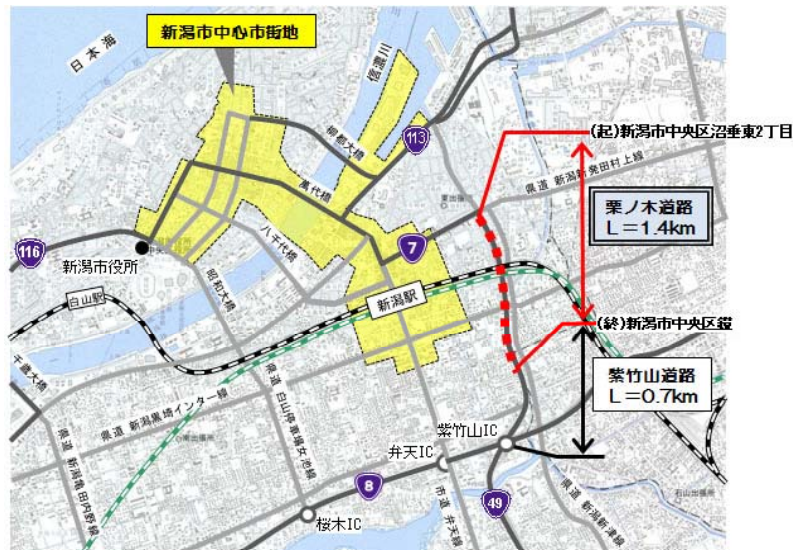
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の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、政令市長等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 一般国道8号 <small>かしわざき</small> 柏崎バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北陸地方整備局																		
<b>起終点</b> 自：新潟県柏崎 <sup>かしわざき</sup> 市大字長崎 <sup>ながさき</sup> 至：新潟県柏崎 <sup>かしわざき</sup> 市大字鯨波 <sup>くじらなみ</sup>		<b>延長</b> 11.0km																		
<b>事業概要</b> 一般国道8号柏崎バイパスは、市街地の慢性的な交通渋滞の緩和、広域幹線道路ネットワークの強化を目的とした延長11.0kmのバイパスである。																				
S62年度事業化      H元年度都市計画決定      H3年度用地着手      H5年度工事着手																				
全体事業費      約790億円      事業進捗率      59%      供用済延長      3.1km																				
計画交通量      11,500～33,100 台/日																				
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.02</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.7</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.02	(残事業)	2.7	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">290/897 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：233/825億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：57/72億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">790/916 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：666/771億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：91/109 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：33/36 億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用 (残事業/事業全体)	290/897 億円	(事業費：233/825億円)		維持管理費：57/72億円		総便益 (残事業/事業全体)	790/916 億円	(走行時間短縮便益：666/771億円)		走行経費減少便益：91/109 億円		交通事故減少便益：33/36 億円	
B/C (事業全体)	1.02																			
(残事業)	2.7																			
総費用 (残事業/事業全体)	290/897 億円																			
(事業費：233/825億円)																				
維持管理費：57/72億円																				
総便益 (残事業/事業全体)	790/916 億円																			
(走行時間短縮便益：666/771億円)																				
走行経費減少便益：91/109 億円																				
交通事故減少便益：33/36 億円																				
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 0.91～1.1 (交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C= 2.5～2.9 (交通量±10%) 事業費：B/C= 0.99～1.04 (事業費±10%)      事業費：B/C= 2.5～3.0 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 0.94～1.1 (事業期間±20%)      事業期間：B/C= 2.5～2.8 (事業期間±20%)																				
<b>事業の効果等</b> ①旅行速度の改善 ・現道の旅行速度が向上 ②災害時における交通の確保 ・新潟県中越沖地震時には、バイパス既供用区間が迂回路として機能しており、全線供用により安全性・代替機能が向上。 ③救命救急施設へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセス向上（新潟病院～長岡赤十字病院） ④日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・柏崎中心市街地へのアクセス向上（柏崎市役所～刈羽村役場） ⑤バス路線及び鉄道の利便性向上 ・現道のバス路線の利便性向上（JR柏崎駅～JR西山駅） ⑥主要な観光地へのアクセス向上 ・海水浴場へのアクセス向上（柏崎IC～鯨波海水浴場間） ⑦夜間交通騒音の改善 ・国道8号現道部の騒音が夜間環境基準を下回る。（柏崎市田塚）																				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・柏崎バイパスは柏崎市内の慢性的な渋滞解消のため、柏崎市など8市3町1村の首長で構成される中越地区国道事業促進協議会等から、早期整備の要望を受けている。																				
<b>県知事の意見</b> ： ・地域住民の安全・安心の確保や沿線地域の振興のため、事業を継続する必要がある。 ・事業を進めるにあたっては、県や市町村をはじめとした地元との調整を十分に行い、地元の意向を十分に反映させるべきである。																				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。																				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・平成17年度までに全延長11.0kmのうち3.1kmが供用。 ・平成19年7月に新潟県中越沖地震が発生。災害時に現道の迂回ルートとして重要な役割が期待される。																				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成17年度までに延長3.1kmの部分供用を行っており、現在、東原町～茨目間及び城東～鯨波間の暫定2車線供用に向け、関係機関との調整等を踏まえながら事業推進中である。																				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 城東～鯨波間（L=3.65km）及び東原町～茨目間（L=2.95km）の暫定2車線での供用に向けて事																				

業を推進する。

残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

長崎交差点を当面、平面交差として、立体交差に必要な橋梁及び盛土の費用を縮減。

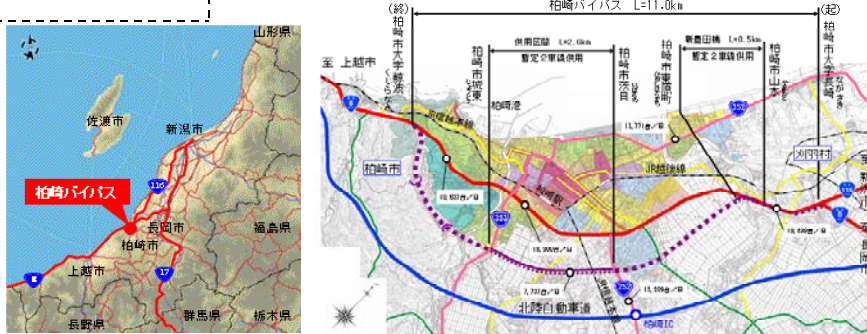
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道8号 糸魚川東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自：新潟県糸魚川市間脇 至：新潟県糸魚川市押上			延長	6.9 km		
事業概要	国道8号糸魚川東バイパスは、「交通渋滞の解消」「沿道環境の改善」などを目的とした延長6.9kmのバイパス事業である。						
H元年度事業化	H2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360億円		事業進捗率	69%	供用済延長	1.8km(暫定2車線)	
計画交通量	10,300~13,500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)	105 / 409 億円		総便益 (残事業/事業全体)	365 / 457 億円
	(残事業)	3.5	事業費	77 / 369 億円		走行時間短縮便益	318 / 396億円
			維持管理費	27 / 40 億円		走行経費減少便益	41 / 52億円
						交通事故減少便益	5.7 / 8.6億円
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C= 1.00~ 1.2(交通量±10%)      (残事業) 交通量 : B/C= 3.2~ 3.7(交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.1~ 1.1(事業費±10%)                      事業費 : B/C= 3.3~ 3.8(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.1~ 1.2(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C= 3.2~ 3.8(事業期間±20%)						
事業の効果等	定性的な効果 ①通行止め回避による交通の信頼性確保 ・緊急輸送道路としての信頼性を確保 ②夜間交通騒音の改善 ・国道8号現道部の騒音が夜間環境基準を下回る ③日常生活圏中心へのアクセス向上 ・糸魚川中心市街地へのアクセス時間の短縮 ④沿道まちづくりとの連携 ・沿線地域の都市再生整備計画を支援 ⑤踏切横断による阻害を解消 ・JR北陸本線山側地区の踏切横断による阻害が解消され、利便性が向上						
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： ・国道8号は、日本海国土軸の骨格を成し、東西日本を結ぶ大動脈として、また、糸魚川市の幹線道路としての大きな役割を担っている。朝夕の通勤及び日中の経済活動などによる渋滞の影響や、騒音・振動、交通事故等の発生により、沿線の環境が悪化している。 ・広域交通体系と効率的に連携し、広がった市域を包括的・総合的に結ぶ新たなネットワークの構築が急がれていることから、市総合計画の主要施策の一つとして位置付けている糸魚川市より、糸魚川東バイパス全線の早期完成の要望を受けている。						
県知事の意見	・地域住民の安全・安心の確保や沿線地域の振興のため、事業を継続する必要がある。 ・事業を進めるにあたっては、県や市町村をはじめとした地元との調整を十分に行い、地元の意向を十分に反映させるべきである。						
事業評価監視委員会の意見	・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	バイパス周辺の地域開発等が進み、沿線地域の都市再生整備計画と連携して支援。北陸自動車道の全線供用後も交通混雑が生じ、夜間の交通騒音が要請限度を超えている。						
事業の進捗状況、残事業の内容等							

事業の進捗状況：平成23年度末で事業費249億円、進捗率69%、そのうち用地費は115億円で進捗率97%。  
 残事業の内容：大和川～押上間の暫定2車線整備。  
 間脇～梶屋敷間の整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

渋滞の解消を目的とする大和川～押上間は平成26年度の暫定2車線供用を目指して整備を推進する。  
 残る間脇～梶屋敷間の整備は、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

今後も引き続き、新技術の活用や建設発生土の転用などにより、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

以上の事業の効果及び事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b> 地域高規格道路 <small>ながおかとうざい</small> 長岡東西道路 一般国道404号 <small>ながおかとうざい</small> 長岡東西道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北陸地方整備局
<b>起終点</b> 自：新潟県長岡市大宮 至：新潟県長岡市下山		延長	1.3km
<b>事業概要</b> <p>一般国道404号長岡東西道路は、地域高規格道路「長岡東西道路」の一部を構成し、信濃川で分断されている長岡市街地の交通渋滞の緩和、市町村合併により誕生した新長岡市の連携強化などを目的とした事業である。</p> <p>一般国道404号の新潟県長岡市要町～同市西津町間に至る延長約3.3kmのうち、信濃川を渡河する橋梁区間の長岡市大宮～同市下山間 約1.3kmにおいて直轄権限代行により改築事業を行うものである。</p>			
H18年度事業化		H10年度都市計画決定	H19年度用地着手
全体事業費		約100億円	事業進捗率 50%
計画交通量		13,100～16,800 台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 4.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 67/226 億円 (事業費：64/223億円) (維持管理費：3/3億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 264/264 億円 (走行時間短縮便益：195/195億円) (走行経費減少便益：53/53 億円) (交通事故減少便益：16/16 億円)
<b>感度分析の結果</b> <p>(事業全体) 交通量 : B/C= 1.1～ 1.3(交通量±10%)      (残事業) 交通量 : B/C= 3.6～ 4.5(交通量±10%)                  事業費 : B/C= 1.1～ 1.2(事業費±10%)                      事業費 : B/C= 3.6～ 4.4(事業費±10%)                  事業期間 : B/C= 1.2～ 1.2(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C= 3.9～ 4.0(事業期間±20%)</p>			
<b>事業の効果等</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①旅行速度の改善                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行路線（長生橋）の旅行速度が向上</li> </ul> </li> <li>②日常活動圏の中心都市である長岡市街地へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地へのアクセス向上（山古志支所～リバーサイド千秋、越路支所～新長岡市役所）</li> </ul> </li> <li>③広域ネットワークの形成                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・長岡市総合計画におけるラダー型広域幹線道路の一翼を担い、地域の交流促進と東西市街地の連携強化が期待される。</li> </ul> </li> <li>④開発拠点への支援                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・各拠点間のアクセス向上（長岡IC～長岡防災シビックコア地区）し、開発計画の促進や産業の活性化が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤主要な観光地へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光施設へのアクセス向上（長岡駅～国営越後丘陵公園）により、観光客数の増加や地域の活性化が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥救命救急施設へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上（宮内地区～長岡赤十字病院）</li> </ul> </li> <li>⑦災害時における交通の確保                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨などにより信濃川橋梁部が通行止めになった場合に発生する渋滞の緩和効果が期待される。</li> </ul> </li> </ol>			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長岡東西道路は長岡市など8市3町1村の首長で構成される中越地区国道事業促進協議会等から、長岡地方拠点都市地域の連携、柏崎圏との連携のため、早期整備の要望を受けている。</li> </ul>			
<b>県知事の意見</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の安全・安心の確保や沿線地域の振興のため、事業を継続する必要がある。</li> <li>・事業を進めるにあたっては、県や市町村をはじめとした地元との調整を十分に行い、地元の意向を十分に反映させるべきである。</li> </ul>			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。</li> </ul>			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>			

市町村合併 (H17. 4. 1に長岡市・中之島町・越路町・三島町・山古志村・小国町が合併)  
 市町村合併 (H18. 1. 1に長岡市・和島村・寺泊町・栃尾市・与板町が合併)  
 市町村合併 (H22. 3. 31に長岡市・川口町が合併)

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率67%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

信濃川渡河部は、平成25年度の暫定2車線での供用に向けて工事を進める。

信濃川右岸側については、平成25年度の市道を利用した暫定供用をめざすとともに、引き続き早期の供用に向けて工事を進める。

4車線整備の時期は周辺の交通状況などを勘案して検討する。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

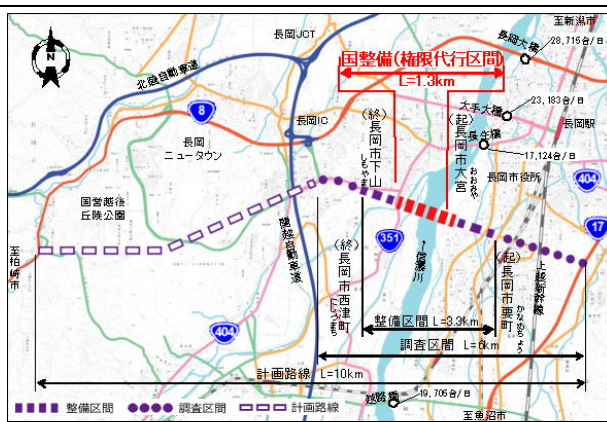
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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24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

<b>事業名</b> 一般国道8号 <small>うおづなめりかわ</small> 魚津滑川バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北陸地方整備局										
<b>起終点</b> 自：富山県魚津市住吉 <small>うおづ すみよし</small> 至：富山県滑川市稲泉 <small>なめりかわ いないずみ</small>	<b>延長</b> 7.4km											
<b>事業概要</b> 魚津滑川バイパスは、「交通渋滞の解消」、「幹線ネットワーク機能の強化」などを目的とした、延長7.4kmのバイパス整備事業である。												
<b>H元年度事業化</b>		<b>H元年度都市計画決定</b>										
<b>H4年度用地着手</b>		<b>H5年度工事着手</b>										
<b>全体事業費</b>	約360億円	<b>事業進捗率</b>										
		80%										
		<b>供用済延長</b>										
		4.7km (2車線) 2.7km (4車線)										
<b>計画交通量</b>												
25,700~32,700 台/日												
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     1.3                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     1.9                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small>	1.3	<small>(残事業)</small>	1.9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>  <small>(残事業)/(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     85/543 億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     事業費：                 </td> <td style="text-align: center;">                     54/470億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     維持管理費：                 </td> <td style="text-align: center;">                     31/ 73億円                 </td> </tr> </table>	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small>	85/543 億円	事業費：	54/470億円	維持管理費：	31/ 73億円
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small>	1.3											
<small>(残事業)</small>	1.9											
<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small>	85/543 億円											
事業費：	54/470億円											
維持管理費：	31/ 73億円											
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>  <small>(残事業)/(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     159/721 億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     走行時間短縮便益：                 </td> <td style="text-align: center;">                     132/571億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     走行経費減少便益：                 </td> <td style="text-align: center;">                     21/114億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     交通事故減少便益：                 </td> <td style="text-align: center;">                     5.5/ 36億円                 </td> </tr> </table>	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small>	159/721 億円	走行時間短縮便益：	132/571億円	走行経費減少便益：	21/114億円	交通事故減少便益：	5.5/ 36億円		
<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small>	159/721 億円											
走行時間短縮便益：	132/571億円											
走行経費減少便益：	21/114億円											
交通事故減少便益：	5.5/ 36億円											
		<b>基準年</b> 平成23年										
<b>感度分析の結果</b>												
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.1~ 1.8 (交通量±10%)                 </td> <td style="width: 50%;"> <small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.7~ 2.1 (交通量±10%)                 </td> </tr> <tr> <td>                     事業費 : B/C= 1.3~ 1.3 (事業費±10%)                 </td> <td>                     事業費 : B/C= 1.8~ 2.0 (事業費±10%)                 </td> </tr> <tr> <td>                     事業期間 : B/C= 1.3~ 1.3 (事業期間±20%)                 </td> <td>                     事業期間 : B/C= 1.8~ 1.9 (事業期間±20%)                 </td> </tr> </table>			<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.1~ 1.8 (交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.7~ 2.1 (交通量±10%)	事業費 : B/C= 1.3~ 1.3 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 1.8~ 2.0 (事業費±10%)	事業期間 : B/C= 1.3~ 1.3 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 1.8~ 1.9 (事業期間±20%)				
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.1~ 1.8 (交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.7~ 2.1 (交通量±10%)											
事業費 : B/C= 1.3~ 1.3 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 1.8~ 2.0 (事業費±10%)											
事業期間 : B/C= 1.3~ 1.3 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 1.8~ 1.9 (事業期間±20%)											
<b>事業の効果等</b>												
① 新幹線駅である新黒部駅（仮称）へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線新駅である新黒部駅（仮称）へのアクセス性が向上 ② 地方管理空港である富山空港へのアクセス向上 ・魚津市から富山空港へのアクセス性が向上 ③ 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・黒部市内の工場集積地から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性が向上 ④ 日常活動圏中心都市（魚津市）へのアクセス向上 ・日常生活圏内のアクセス性が向上（魚津市役所～滑川市役所・富山市役所） ⑤ 主要観光地へのアクセス向上 ・隣接県等から魚津市・滑川市の主要観光地へのアクセス性が向上 ⑥ 第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 ⑦ 物流効率化の支援 ・魚津市、滑川市へのアクセス性が向上し、物流の効率化及び地域経済の活性化を支援												
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>												
地域から頂いた主な意見等： ・魚津滑川バイパスは、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、魚津市をはじめとする3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。 ・国道8号は、日本海沿岸を縦貫する唯一の幹線道路であり、産業・経済の発展や情報・文化・観光等の交流促進等に大きな役割を果たしていることから、魚津滑川バイパスの片側1車線区間について、魚津市や滑川市から早期4車線化の要望を受けている。												
<b>県知事の意見</b>												
・事業継続に同意する。 ・今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。												
<b>事業評価監視委員会の意見</b>												
・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。												
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>												
・平成18年12月 国道8号入善黒部バイパス（入善町上野～東狐）が暫定2車線で供用 ・平成22年12月 国道8号滑川富山バイパスが全線完成4車線で供用												
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>												

国道8号のバイパス整備は、富山市街地部から順次進めており、魚津滑川バイパスの富山市側まで4車線整備が終了している。魚津滑川バイパスは、今後、入善黒部バイパスの進捗や周辺の交通状況を勘案しながら引き続き4車線化へ向けた整備を進め、県東部を結ぶ幹線ネットワーク形成の促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元・関係機関との協議・了解により既に用地買収が完了しており、事業の実施にあたり、大きな支障はないことから、引き続き早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用により、コスト削減を考慮している。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト削減等の内容、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

【広域位置図】



- ※ 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と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> 地域高規格道路 富山外郭環状道路 一般国道8号 豊田新屋立体	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北陸地方整備局																			
<b>起終点</b> 自：富山県富山市小西 至：富山県富山市粟島町		<b>延長</b> 2.9km																			
<b>事業概要</b> 豊田新屋立体は、地域高規格道路富山外郭環状道路を構成する一部として、「交通渋滞の解消」、「死傷事故の削減」、「幹線ネットワークの強化」などを目的とした、延長2.9kmの交差点立体化事業である。																					
<b>H21年度事業化</b>		<b>H20年度都市計画決定</b>																			
<b>全体事業費</b> 約230億円		<b>事業進捗率</b> 3%																			
		<b>供用済延長</b> - km																			
<b>計画交通量</b> 48,700～50,500 台/日																					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 6.1</td> <td style="text-align: center;">(残事業) 6.3</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 6.1	(残事業) 6.3	<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) 174/180 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">161/167億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">13/13億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 174/180 億円	事業費	161/167億円	維持管理費	13/13億円	<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) 1,095/1,095 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">926/926億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">123/123億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">47/47億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 1,095/1,095 億円	走行時間短縮便益	926/926億円	走行経費減少便益	123/123億円	交通事故減少便益	47/47億円	<b>基準年</b> 平成23年
B/C	(事業全体) 6.1	(残事業) 6.3																			
総費用	(残事業)/(事業全体) 174/180 億円																				
事業費	161/167億円																				
維持管理費	13/13億円																				
総便益	(残事業)/(事業全体) 1,095/1,095 億円																				
走行時間短縮便益	926/926億円																				
走行経費減少便益	123/123億円																				
交通事故減少便益	47/47億円																				
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C= 2.1～ 7.0(交通量±10%)      (残事業) 交通量 : B/C= 2.2～ 7.3(交通量±10%) 事業費 : B/C= 5.6～ 6.7(事業費±10%)                      事業費 : B/C= 5.8～ 6.9(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 5.8～ 6.5(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C= 6.0～ 6.7(事業期間±20%)																					
<b>事業の効果等</b> ① 新幹線駅である富山駅へのアクセス向上 ・富山市内唯一の新幹線駅である富山駅へのアクセス性が向上 ② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・富山市の工業集積地から伏木富山港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援 ③ 日常活動圏中心都市間のアクセス向上 ・日常生活圏中心都市（富山市～滑川市間）のアクセス性が向上 ④ 第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 ⑤ 緊急輸送道路としての役割 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道8号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上																					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・国道8号は、北陸地方にとって人の交流や物流を支える大動脈であり、県、市の社会経済活動に必要な不可欠な広域幹線道路であるが、豊田東、新屋交差点などで慢性的な交通渋滞が発生し広域幹線道路としての役割を十分に果たしていないことから、富山市や富山外郭環状道路整備促進期成同盟会より豊田新屋立体の整備促進の要望を受けている。																					
<b>県知事の意見</b> ： ・事業継続に同意する。 ・今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。																					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。																					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 事業区間では、朝ピーク時に依然として交通渋滞が発生している。																					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 地元と調整を図りつつ、現在まで路線測量、地質調査、道路予備設計、橋梁予備設計を実施している。今後は、地元と設計協議を進め、早期の完成を目指す。																					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 富山県、富山市など、関係する地方公共団体から早期整備の要望を受けており、引き続き早期供用を目指して事業を実施する。																					

施設の構造や工法の変更等

今後実施する詳細設計において、新技術を積極的に活用することでコスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【広域位置図】



※ 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24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

<b>事業名</b> 一般国道8号 <small>にしたかおかくふく</small> 西高岡拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北陸地方整備局														
<b>起終点</b> 自：富山県高岡市四屋 至：富山県高岡市立野	延長 6.0km															
<b>事業概要</b> 西高岡拡幅は、「交通渋滞の解消」、「幹線ネットワークの強化」などを目的とした、延長6.0kmの道路拡幅整備事業である。																
S52年度事業化		S48.56年度都市計画決定														
S54年度用地着手		S55年度工事着手														
全体事業費 約235億円		事業進捗率 99%														
計画交通量 15,000～43,100 台/日		供用済延長 4.8km														
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     1.2                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     2.6                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small>	1.2	<small>(残事業)</small>	2.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>  <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     6.9/450 億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     事業費：                      維持管理費：                 </td> <td style="text-align: center;">                     5.4/418億円                      1.5/ 31億円                 </td> </tr> </table>	<b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>	6.9/450 億円	事業費： 維持管理費：	5.4/418億円 1.5/ 31億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>  <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">                     18/535 億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     走行時間短縮便益：                      走行経費減少便益：                      交通事故減少便益：                 </td> <td style="text-align: center;">                     17/506億円                      0.68/26億円                      0.23/3.4億円                 </td> </tr> </table>	<b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>	18/535 億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	17/506億円 0.68/26億円 0.23/3.4億円	<b>基準年</b> 平成23年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small>	1.2															
<small>(残事業)</small>	2.6															
<b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>	6.9/450 億円															
事業費： 維持管理費：	5.4/418億円 1.5/ 31億円															
<b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>	18/535 億円															
走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	17/506億円 0.68/26億円 0.23/3.4億円															
<b>感度分析の結果</b>																
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.1～ 1.4(交通量±10%)                      事業費 : B/C= 1.2～ 1.2(事業費±10%)                      事業期間 : B/C= -                 </td> <td style="width: 50%;"> <small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.7～ 3.8(交通量±10%)                      事業費 : B/C= 2.4～ 2.8(事業費±10%)                      事業期間 : B/C= -                 </td> </tr> </table>			<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.1～ 1.4(交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.2～ 1.2(事業費±10%) 事業期間 : B/C= -	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.7～ 3.8(交通量±10%) 事業費 : B/C= 2.4～ 2.8(事業費±10%) 事業期間 : B/C= -												
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.1～ 1.4(交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.2～ 1.2(事業費±10%) 事業期間 : B/C= -	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.7～ 3.8(交通量±10%) 事業費 : B/C= 2.4～ 2.8(事業費±10%) 事業期間 : B/C= -															
<b>事業の効果等</b>																
① 老朽橋梁の架け替え ・老朽橋梁（中川橋）架け替えによる道路の安全性、信頼性が向上 ② 歩道不連続区間解消による通学児童の安全性の向上 ・歩道設置・拡幅による通学児童をはじめとする歩行者の安全性、利便性が向上 ③ 緊急輸送道路としての役割 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道8号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上 ④ 路線バスの利便性向上 ・ピーク時の混雑が緩和され、路線バスの定時性が向上、利用者の利便性が向上 ⑤ 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・高岡砺波道路から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援 ⑥ 日常活動圏中心都市（高岡市）へのアクセス向上 ・日常生活圏中心都市（高岡市街～高岡市旧福岡町）間のアクセス性が向上 ⑦ 第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救急医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 ⑧ 土地区画整理事業など周辺地域開発の支援 ・高岡市街の周辺地域開発を支援、利用者の利便性が向上																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>																
地域から頂いた主な意見等： ・国道8号は県内東西交通を支えるとともに、沿線地域における産業、経済活動の大動脈となる国道であるが、拡幅整備が行われていない区間においては慢性的な交通混雑を引き起こし、国道としての機能が十分発揮されていない状況であることから、一般国道8号整備促進期成同盟会より西高岡拡幅の整備促進の要望を受けている。 ・西高岡拡幅については、順次拡幅整備され、交通渋滞緩和や交通事故減少などの効果が発現されているが、未整備区間においては現況道路幅員が狭小のため、年々交通渋滞が激しくなっていることから、高岡市より整備促進の要望を受けている。																
<b>県知事の意見</b> ： ・事業継続に同意する。 ・今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。																
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。																
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・平成16年 6月 高岡砺波道路が高岡IC～高岡北ICの開通により全線開通																

- ・平成17年11月 旧高岡市、福岡町が高岡市として合併
- ・平成18年 4月 事業区間に隣接した『道の駅万葉の里 高岡』が開駅
- ・平成20年 7月 東海北陸自動車道が飛騨清見IC～白川郷ICの開通により全線開通

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

現在、平成24年度の西高岡駅口交差点までの拡幅と中川橋の架替完了を目指して事業を進めている。中川橋の架替については、現在迂回路橋を設置済みであり、着実な進捗が見込まれる。JR西高岡駅へのアクセス道路と交差する西高岡駅口交差点までの拡幅整備により、当面整備を急ぐ区間の4車線化が終了することから事業を休止する。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

当面整備の必要な西高岡駅口交差点までの拡幅と、中川橋の架替を実施しており、供用による自動車や歩行者の安全な通行空間の確保などの効果が期待されることから、引き続き早期供用に向けて事業を進める。

**施設の構造や工法の変更等**

施工にあたって、中川橋の施工方法の見直し、交差点横断BOXのスロープ部の構造見直し等、コスト削減に努める。

対応方針 事業継続

**対応方針決定の理由**

以上の事業の効果及びコスト削減等の内容、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**

【広域位置図】



※ 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24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	能越自動車道 一般国道470号 七尾氷見道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県七尾市八幡 至：富山県氷見市大野	延長	28.1km		
事業概要	一般国道470号七尾氷見道路は、「高規格幹線道路網の形成」「災害に強いネットワークの形成」「アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大」「第三次医療施設へのアクセス向上」を主な目的とした延長28.1kmの事業である。				
H8年度事業化	H10-11年度都市計画決定	H13年度用地着手	H15年度工事着手		
全体事業費	約1,470億円	事業進捗率	74%	供用済延長	2.8km(暫定2車線)
計画交通量	5,100~8,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 436 / 1,611 億円 事業費：333/1,498億円 維持管理費：103/ 113億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,683 / 1,890億円 走行時間短縮便益：1,470/1,640億円 走行経費減少便益：147/ 163億円 交通事故減少便益：66/ 87億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C= 1.1~ 1.2(交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.2~ 1.2(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.2~ 1.2(事業期間±20%) (残事業) 交通量 : B/C= 3.6~ 4.3(交通量±10%) 事業費 : B/C= 3.6~ 4.2(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 3.8~ 3.9(事業期間±20%)				
事業の効果等	<p>①第一次緊急輸送道路の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークが形成される。</li> </ul> <p>②通行規制区間の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間である国道160号の通行規制区間が回避できる。</li> </ul> <p>③第三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設（能登総合病院、厚生連高岡病院）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④北陸新幹線新高岡駅（仮称）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・能登地域から富山県西部地域唯一の新幹線新駅である、北陸新幹線新高岡駅（仮称）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3大都市圏等から能登地域へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・能登半島観光圏と越中・飛騨観光圏間の結びつきが強化され、観光客の増加による地域活性化が期待される。</li> </ul> <p>⑥農林水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・庵、下佐々波漁港から北陸自動車道へのアクセス性と輸送の確実性が向上し、県内外への流通活性化が期待される。</li> </ul> <p>⑦重要港湾七尾港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小矢部・砺波JCTから七尾港へのアクセス性が向上し、海上輸送と陸上輸送とのネットワーク機能が強化される。</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・七尾氷見道路は、広域観光ルートの確立のため、また、能登半島地震を教訓とした災害に強い交通ネットワークの形成のため、能越自動車道建設促進期成同盟会から整備推進の要望を受けている。</li> </ul>				
県知事の意見	<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続に同意する。</li> <li>・今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。</li> <li>・能越自動車道の日も早い全線供用が重要であることから、引き続き国直轄事業として事業を継続し、コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進めていただきたい。</li> </ul>				
事業評価監視委員会の意見					

・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・H22年度までに能越自動車道能登空港IC～穴水IC、徳田大津IC～田鶴浜IC、氷見北IC～福岡ICが供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成23年度末（予定）で事業費1,091億円、進捗率74%、そのうち用地補償費は174億円で進捗率99%。

残事業の内容：（仮称）七尾ICから氷見北ICの暫定2車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は、平成23年度に（仮称）灘浦IC～氷見北IC間を、平成24年度に（仮称）七尾東IC～（仮称）大泊IC間を供用し、平成26年度の全線暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたっては、新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。

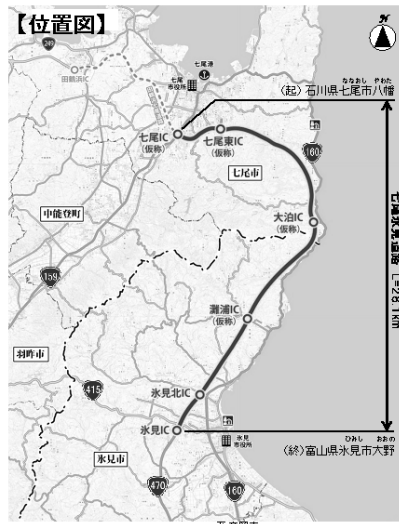
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 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24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159号 <small>ほくい</small> 羽咋道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県羽咋市四柳町 至：石川県羽咋郡宝達志水町二口	延長	6.7km		
<b>事業概要</b> 一般国道159号羽咋道路は、「慢性的な交通渋滞の緩和」「交通事故の低減および歩行者・自転車通行の安全性の向上」を主な目的とした延長6.7kmの事業である。					
H20年度事業化		H13年度都市計画決定		用地未着手	
工事未着手					
全体事業費	約150億円	事業進捗率	2%	供用済延長	なし
計画交通量	9,300～13,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 143 / 146 億円 事業費：106 / 109億円 維持管理費：37 / 37億円	(残事業)/(事業全体) 160 / 160 億円 走行時間短縮便益：132 / 132億円 走行経費減少便益：22 / 22億円 交通事故減少便益：6 / 6億円	平成23年	
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 0.98～1.1(交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C= 1.00～1.1(交通量±10%) 事業費：B/C= 1.02～1.2(事業費±10%)              事業費：B/C= 1.04～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.04～1.2(事業期間±20%)          事業期間：B/C= 1.1～1.2(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> 定性的な効果 ①現道等における交通量の減少、歩道の設置及び線形不良区間の解消等による安全性向上 ・歩行者の安全が確保され、また、線形不良区間の解消による安全性の向上が期待される。 ②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・羽咋市から七尾市への通勤、観光施設及び第三次医療施設などへのアクセス向上により、地域間の物流や連携の向上が期待される。 ③重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・金沢方面から七尾港へのアクセス向上が期待される。 ④災害時における円滑な移動の確保 ・災害に強い道路ネットワークが形成される。 ⑤他機関との連携プログラムに関する効果 ・石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・羽咋道路は、北陸地方の高速交通ネットワークと接続し、能登における広域交流幹線道路網の形成を図るもので、羽咋市、宝達志水町はもとより、能登全域における産業、経済などの発展及び活性化に極めて重要な役割を担う道路であり、また、地域住民の暮らしを支える大切な生活道路であるとともに、災害時には、避難路や緊急物資の輸送路等の重要な役割を担う命を守る道路であり、能登で暮らす全ての住民が一日も早い整備促進を切に願っているため、国道159号羽咋道路整備促進期成同盟会から事業推進の要望を受けている。 県知事の意見： ・事業継続で異論ありません。 ・羽咋道路は、先に整備された押水バイパスと鹿島バイパスを繋ぎ、中能登地域の幹線道路網を形成するとともに、安全で円滑な交通の確保や、災害時の緊急輸送道路として重要であることから、一日も早い整備をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・H22年3月に国道415号羽咋バイパスが供用					

・交通量の増加により、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

事業の進捗状況：平成23年度末(予定)で事業費3億円、進捗率2%  
残事業の内容：羽咋市四柳町から羽咋郡宝達志水町二口間の4車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は、引き続き地元との設計協議や、用地調査等を進め、早期の完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

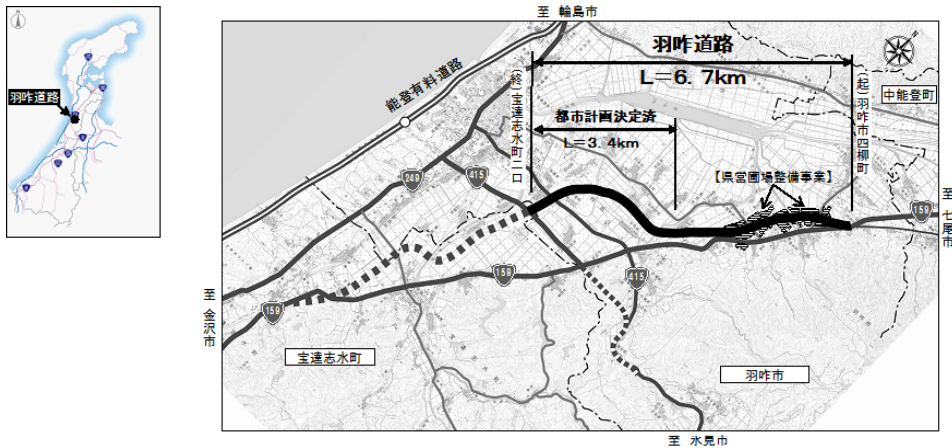
石川県で整備予定の国道415号バイパスからの建設発生土を盛土材に転用するなど、コスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 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24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 能越自動車道 一般国道470号 輪島道路	事業 区分	一般国道	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点 自：石川県輪島市三井町本江 至：石川県輪島市三井町洲衛			延長 4.7 km	
事業概要 一般国道470号輪島道路は、「高規格幹線道路網の形成」「災害に強いネットワークの形成」「アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大」「第三次医療施設へのアクセス向上」を主な目的とした延長4.7kmの事業である。				
H18年度事業化		H11年度都市計画決定		H22年度用地着手
全体事業費		約150億円		事業進捗率
				5%
計画交通量		6,500台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)
	(残事業)	137 / 147 億円 (事業費：112/122億円 維持管理費：25/25億円)		169 / 169 億円 (走行時間短縮便益：134/134億円 走行経費減少便益：23/23億円 交通事故減少便益：12/12億円)
基準年 平成23年				
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 0.98~ 1.4(交通量±10%)      (残事業) 交通量 : B/C= 1.1~ 1.5(交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.1~ 1.2(事業費±10%)                      事業費 : B/C= 1.1~ 1.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.1~ 1.2(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C= 1.2~ 1.3(事業期間±20%)				
事業の効果等 定性的な効果				
①第一次緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成される。 ②迂回発生時の代替路線を形成 ・迂回発生時の代替路が形成され、リダンダンシーが確保される。 ③第三次医療施設へのアクセス向上 ・能登唯一の第三次医療施設である能登総合病院へのアクセス向上が期待される。 ④バス路線の利便性向上 ・輪島市と金沢市や能登空港等を結ぶバスの、定時性確保や安全性・快適性向上が期待される。 ⑤能登空港へのアクセス向上 ・輪島市から能登空港へのアクセス向上が期待される。 ⑥輪島港との連携 ・輪島港と能登空港の連携が向上し、観光ルート of 広域化が期待される。 ⑦主要な観光地へのアクセス向上 ・輪島朝市や輪島温泉郷等の観光地へのアクセス向上や、和倉温泉等を結ぶ観光周遊ルートの強化等が期待される。 ⑧他機関との連携プログラムに関する効果 ・石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援				
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等：				
・輪島道路は、災害時のライフライン確保、救助隊の迅速な能登半島への到達の観点や、医療面からみた輪島の「命を繋ぐ道」であるため、能越自動車道輪島区間建設促進協議会から整備推進の要望を受けている。				
県知事の意見：				
・事業継続に同意する。 ・今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。 ・能越自動車道の日も早い全線供用が重要であることから、引き続き国直轄事業として事業を継続し、コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進めていただきたい。				

事業評価監視委員会の意見

- ・ 審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ H18年6月に能越自動車道能登空港IC～穴水ICが供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 事業の進捗状況：平成23年度末(予定)で事業費8億円、進捗率5%、そのうち用地補償費は2億円で、進捗率13%
- 残事業の内容：(仮称)三井ICから能登空港IC間の暫定2車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後は、引き続き地元との設計協議や用地調査等を進め、早期の完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。

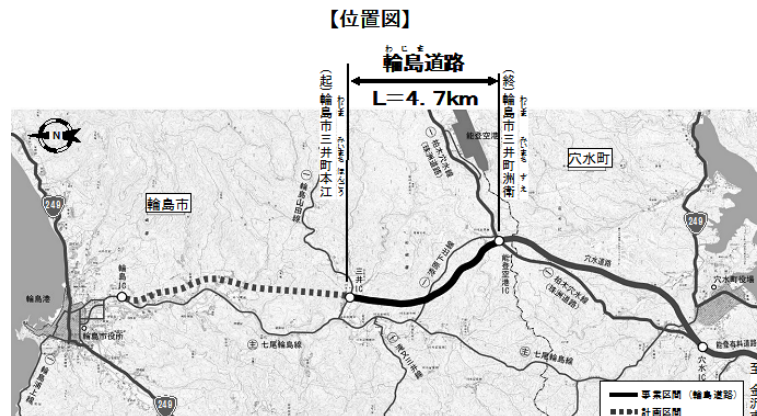
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 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24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

<b>事業名</b> 一般国道8号 敦賀バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局			
<b>起終点</b> 自：福井県敦賀市田結 至：福井県敦賀市小河口	<b>延長</b> 8.2km				
<b>事業概要</b> 一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路である。 敦賀バイパスは、敦賀市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、併せて市街地周辺における地域開発の基盤整備等を目的に計画された道路である。					
S47年度事業化	S49年度都市計画決定 (S62年度、H1年度、H19年度変更)	S50年度用地着手	S51年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	482億円	<b>事業進捗率</b>	約70%	<b>供用済延長</b>	8.2km
<b>計画交通量</b> 13,100台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.3	<b>総費用</b> (残事業/事業全体) 141/847億円 事業費：109/804億円 維持管理費：32/42億円	<b>総便益</b> (残事業/事業全体) 175/1,073億円 走行時間短縮便益：158/949億円 走行経費減少便益：13/107億円 交通事故減少便益：3.0/18億円	<b>基準年</b> 平成23年
	(残事業)	1.2			
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%)		(残事業) 交通量 : B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%)			
事業費 : B/C=1.3~1.3 (事業費 ±10%)		事業費 : B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%)			
事業期間 : B/C=1.2~1.4 (事業期間 ±20%)		事業期間 : B/C=1.2~1.3 (事業期間 ±20%)			
<b>事業の効果等</b>					
①重要港湾である敦賀港へのアクセス強化					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀バイパスは敦賀港へのアクセス道路の一部であり、整備により一層アクセスが強化され、敦賀港多目的国際ターミナル整備事業を支援する。</li> <li>・敦賀市～敦賀港の所要時間が短縮。(11分→10分)</li> </ul>					
②敦賀市内の交通混雑緩和					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀バイパスの暫定2車線供用後、一般国道8号からの交通量の転換が進んでいる。</li> </ul>					
③沿道騒音の改善					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀バイパスの暫定2車線供用後、一般国道8号の交通量が減少、夜間の騒音値が環境基準値以下に低減している。</li> </ul>					
④交通事故の減少					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀バイパスの暫定2車線供用後、一般国道8号の並行区間の死傷事故率が改善している。</li> </ul>					
⑤冬期交通の確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道8号は、堆雪帯が未設置であるため、交通規制をしながら除雪運搬をしており、迅速な除雪が困難な状況。敦賀バイパスの4車線化により、冬期の円滑な交通確保が期待できる。</li> </ul>					
⑥主要観光地へのアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (気比神宮：観光客入込数：63万人/年)</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会(S48.4 設立 敦賀市長、美浜町長、若狭町長、敦賀市議会議長、敦賀商工会議所会頭)より、早期整備の要望を受けている。</li> </ul>					
<b>福井県知事の意見</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については基本的には異存なし。</li> <li>・供用済区間のうち、地盤沈下が発生している椋曲地区において、関係機関と十分な協議調整を行った上で沈下対策を実施すること。</li> <li>・また、残る区間の4車線化については、今後の交通量の動向等をみて判断する必要があるため、当方と事前に協議願いたい。</li> </ul>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
審議の結果、「一般国道8号敦賀バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲にお					

<p>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</p> <p>一般国道8号岡山1丁目交差点では、暫定2車線供用後、バイパス部に交通が転換したが、依然、交差点の渋滞は残っている。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>現在までに全線を供用済み(うち、6.1km暫定2車線供用)であり、用地取得は完了。</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</p> <p>引き続き事業を推進(沈下対策)し、早期の完成を目指す。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>事業実施にあたり、トンネル掘削断面縮小や排水構造物に新技術(薄型円形水路)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
<p>対応方針決定の理由</p> <p>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。</p>	

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

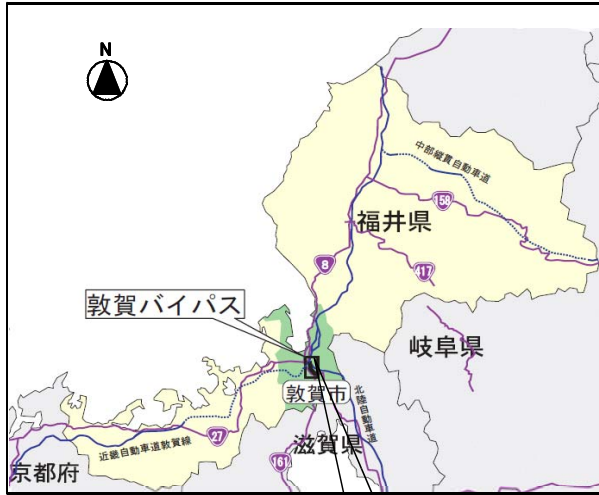
## 再評価結果(平成24年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課  
 担当課長名：三浦 真紀

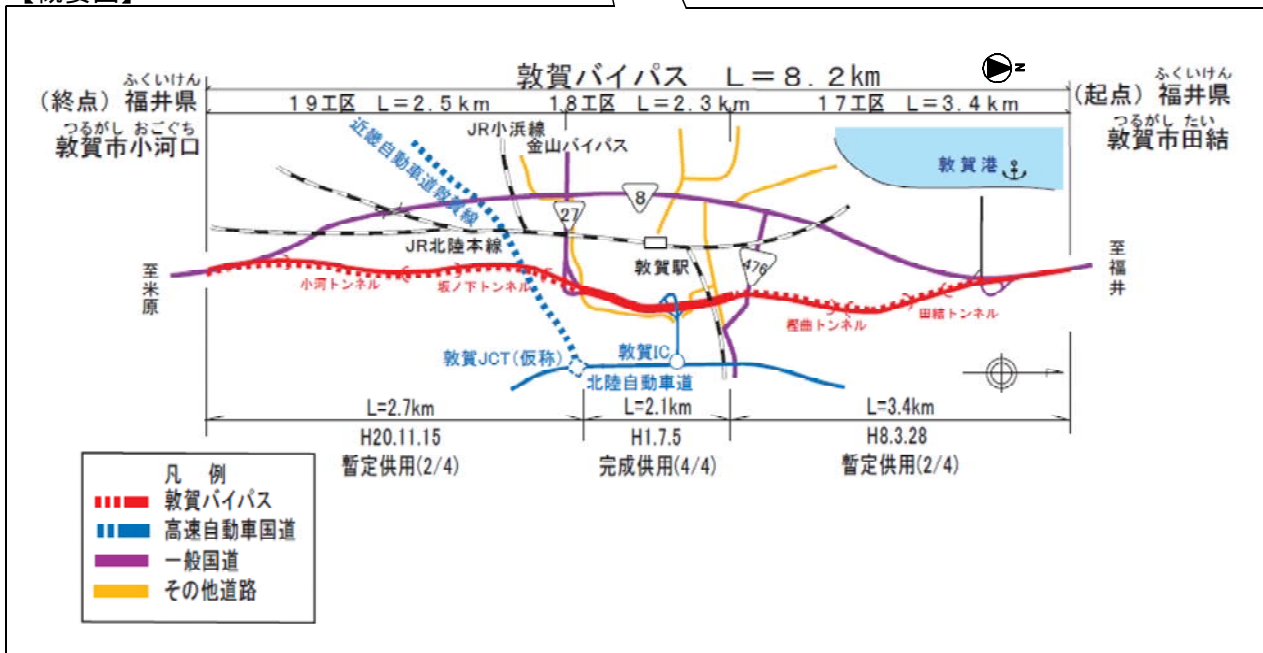
事業名 一般国道8号 敦賀バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：福井県敦賀市田結 至：福井県敦賀市小河口	延長 8.2km	

### 事業概要図

#### 【位置図】



#### 【概要図】



## 再評価結果（平成24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

<b>事業名</b> ：中部縦貫自動車道 <small>おおの あぶらさか おおの ひがし いずみ</small> 一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> ：自：福井県大野市下唯野 <small>おおの しもゆいの</small> 至：福井県大野市貝皿 <small>おおの かいざら</small>	<b>延長</b> ：14.0km	
<b>事業概要</b> ：中部縦貫自動車道は、北陸自動車道、東海北陸自動車道及び中央自動車道長野線を相互に連絡し、福井市、高山市、松本市を結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路である。 大野油坂道路（大野東・和泉区間）は、安定した交通路の確保、冬期交通の確保、高速ネットワークの形成、医療活動への支援、災害時の代替路の確保、地域間の活性化等を目的に計画された道路である。		
H20年度事業化	都市計画決定	用地着手
全体事業費	523億円	事業進捗率
計画交通量	4,700台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.6 (残事業) 1.6 総費用：(残事業)/(事業全体) 417/422億円 事業費：377/382億円 維持管理費：40/40億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 657/657億円 走行時間短縮便益：548/548億円 走行経費減少便益：92/92億円 交通事故減少便益：17/17億円
<b>感度分析の結果</b> ：(事業全体) 交通量：B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ： <ol style="list-style-type: none"> <li>①冬期交通の確保                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常気象時事前通行規制区間（連続雨量140mm）に含まれ、降雪量は福井県内でも突出して多く、過去10年間（H13～H22）で120時間（延べ10日）の全面通行止めが発生しており、整備により、一般国道158号の代替路の確保が期待できる。</li> </ul> </li> <li>②安定した交通路の確保                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面、縦断線形不良箇所が多く、また道路への落石が頻発。整備により、安全・安心な交通路の確保が期待できる。</li> </ul> </li> <li>③高速ネットワークの形成                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備により、中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互連絡し北陸と中部地域の高速交通ネットワークとして機能することが期待できる。</li> </ul> </li> <li>④日常活動圏の中心都市である福井市へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・大野市～福井市への所要時間が短縮。(69分→56分)</li> </ul> </li> <li>⑤高度医療施設へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・大野市（旧和泉村役場）～福井県立病院の所要時間が短縮。(67分→55分)</li> </ul> </li> <li>⑥主要観光地へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。                              （九頭竜湖：観光客入込数：28.3万人/年）</li> </ul> </li> <li>⑦災害時の代替路の確保                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部縦貫自動車道は、北陸自動車道や一般国道8号の大雨・豪雪時等災害に対しての代替機能を果たすことが期待できる。</li> </ul> </li> </ol>		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ： <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（H1.8 設立 福井県知事、福井市長、大野市長、勝山市長、永平寺町長）、中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会（H6.6 設立 大野市長、大野市議会議長、大野商工会議所会頭、大野市区長連合会会長他）、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（H15.6 設立 岐阜県知事、福井県知事、石川県知事、富山県知事、長野県知事、山梨県知事）より、早期整備の要望を受けている。</li> </ul> <p>福井県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）の対応方針（原案）「事業継続」について異存あり</li> </ul>		

ません。

- ・大野油坂道路については、未事業化区間（大野・大野東間、和泉・油坂峠間）の早期の事業化とともに、事業化区間（大野東・和泉間）の速やかな用地買収・工事着手により、一日も早い全線開通を図っていただきたい。
- ・永平寺大野道路については、福井北・松岡間の平成26年度の開通および勝山・大野間の平成24年度の開通を確実に実現するとともに、平成28年度までのできるだけ早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）」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

国道158号は、H21年度も通行止め（2回）が発生。国道への落石も発生しており、安定した交通が確保できていない状況である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在調査・設計推進中である。

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、建設発生土の流用場所を変更し運搬距離の短縮等、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24年度事業継続箇所)

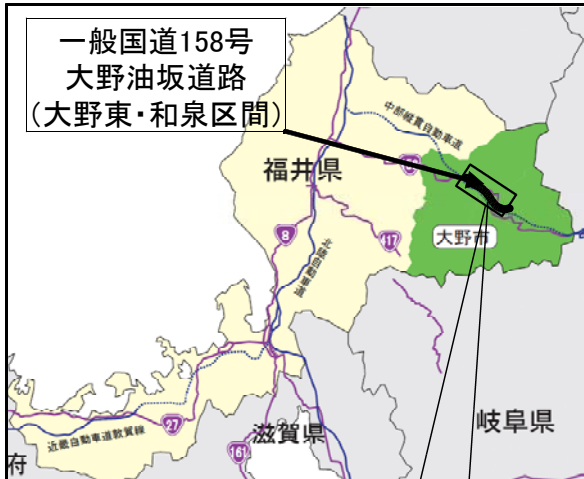
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

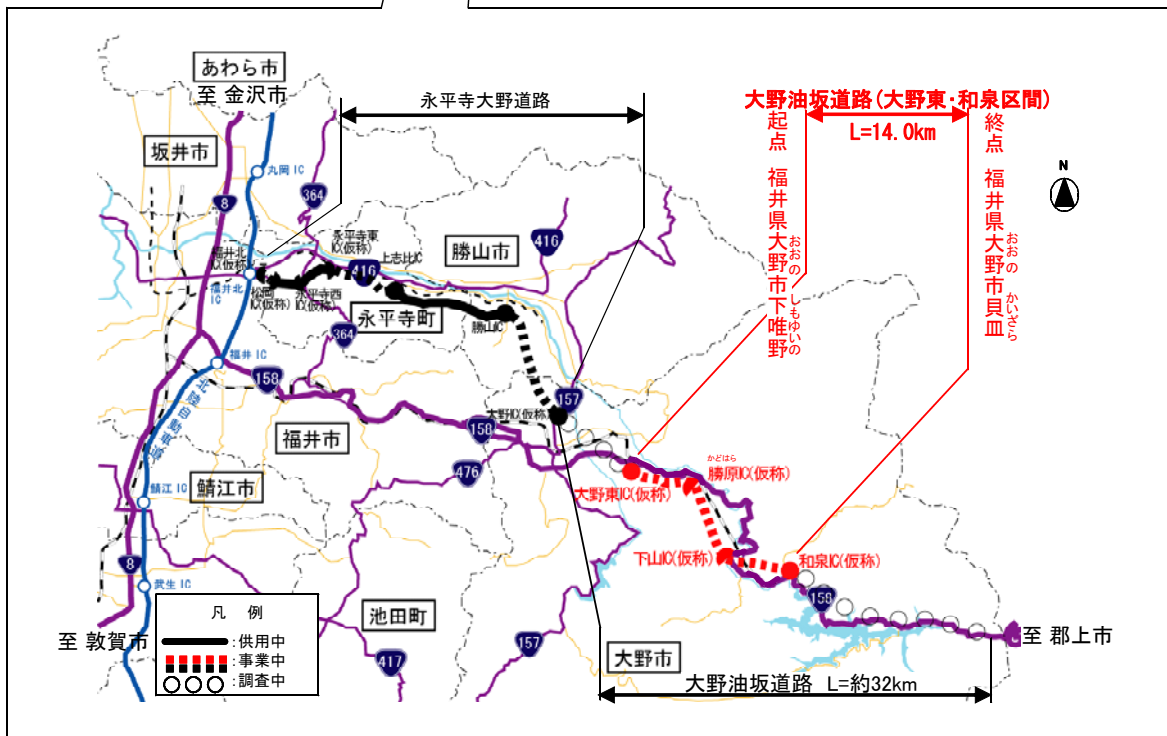
事業名	中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県大野市下唯野 至：福井県大野市貝皿	延長	14.0km		

## 事業概要図

### 【位置図】



### 【概要図】



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：中部横断自動車道(富沢～六郷) <small>ちゅうぶおうだんじどうしゃどう とみざわ ろくごう</small>	事業区分：高速自動車 国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：山梨県南巨摩郡南部町 <small>やまなしけんみなみこまぐんなんぶちよう</small> 至：山梨県西八代郡市川三郷町 <small>やまなしけんにしやつしろぐんいちかわみさとちよう</small>		延長 28.3km
<b>事業概要</b> 中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの国土開発幹線自動車道である。富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急医療活動の支援、災害時の代替道路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの2車線の道路事業である。		
H17年度事業化 (整備計画変更)	H一年度都市計画決定	H18年度用地着手
H20年度工事着手		
全体事業費	約2,004億円	事業進捗率
計画交通量	12,700～14,300台/日	16%
費用対効果 分析結果	B/C：(事業全体) 1.1 (残事業) 1.3	総費用：(残事業)/(事業全体) 1,419/1,751億円 (事業費：1,355/1,686億円) 維持管理費：65/65億円
		総便益：(残事業)/(事業全体) 1,915/1,915億円 (走行時間短縮便益：1,421/1,421億円) (走行費用減少便益：308/308億円) (交通事故減少便益：187/187億円)
		基準年：平成23年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.1～1.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.0～1.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.0～1.1 (事業期間±2年)		
【残事業】交通量：B/C= 1.3～1.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.2～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.2～1.4 (事業期間±2年)		
<b>事業の効果等</b> (1) 広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、東名高速道路の3本の高規格道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・上信越自動車道と一体となって日本列島の中央部を縦断し、太平洋と日本海とが高速道路により連結。 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏被災時の代替路としても機能。 (2) 物流の効率化 ・中部横断自動車道が整備されると、静岡県へのアクセス時間の短縮に加え、中京圏の中心地である愛知県への搬送路の拡大が見込まれるため、物流の効率化に貢献。 (3) 医療活動の支援 ・中部横断自動車道の周辺地域の救急輸送の平均時間は約57分であり、全国平均の約36分よりも長い状況。 ・中部横断自動車道を利用することにより、第3次医療施設への救急率の改善が見込まれる。 (4) 安全安心な通行の確保 ・国道52号は、大型車混入率が高いものの十分な歩道が確保されていない状況。 ・中部横断自動車道が整備されると、大型車などの通過交通が転換し、国道52号の安全性が向上。 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が多数存在。 ・過去には大雨により度々通行止めを実施しており、災害時に通行止めとなった場合は孤立する集落が発生し、代替道路の確保が必要。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 山梨県知事の意見：中部横断自動車道の富沢～増穂間は高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の整備は本県の切なる願いである。当該区間の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化し、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。また、沿線地域住民を救急病院へ迅速に搬送するための「命の道」となることや災害時における救援物資や人員を送るための「被災者支援の道」となる等が期待される。本県の政策には、当該事業の進捗に併せて進めている項目も多いことから、本事業を継続するとともに、平成29年度完成を切にお願いしたい。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 平成21年度に富士山静岡空港開港。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成20年度より工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>		

用地の取得は90%(平成23年6月末現在)完了。今後も、用地取得・工事を実施し、早期に供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

現在、新工法の採用による橋梁形式の合理化などのコスト縮減のメニューを検討中。

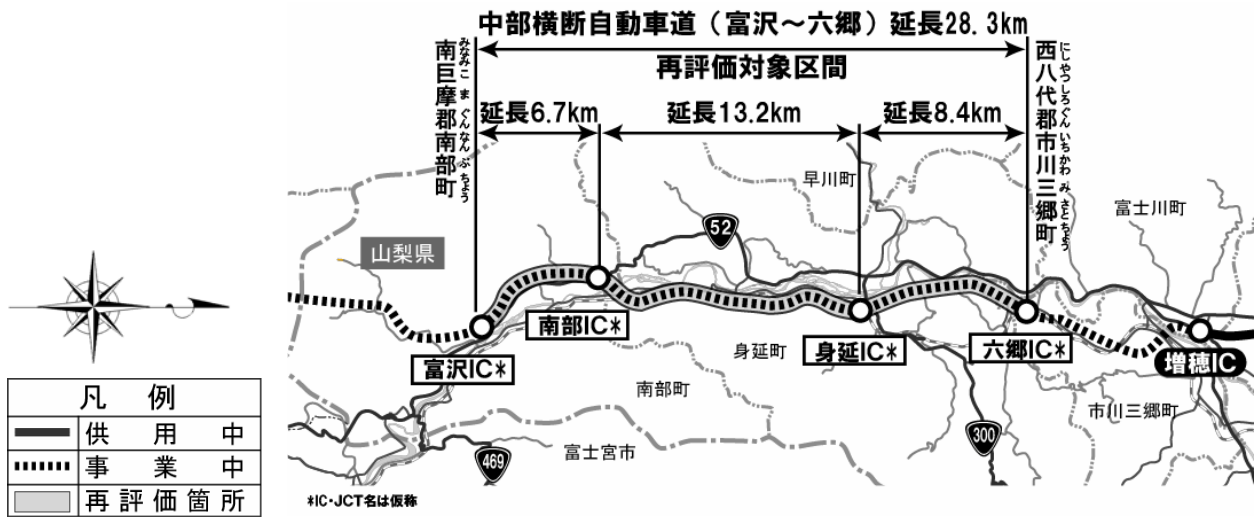
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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



## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

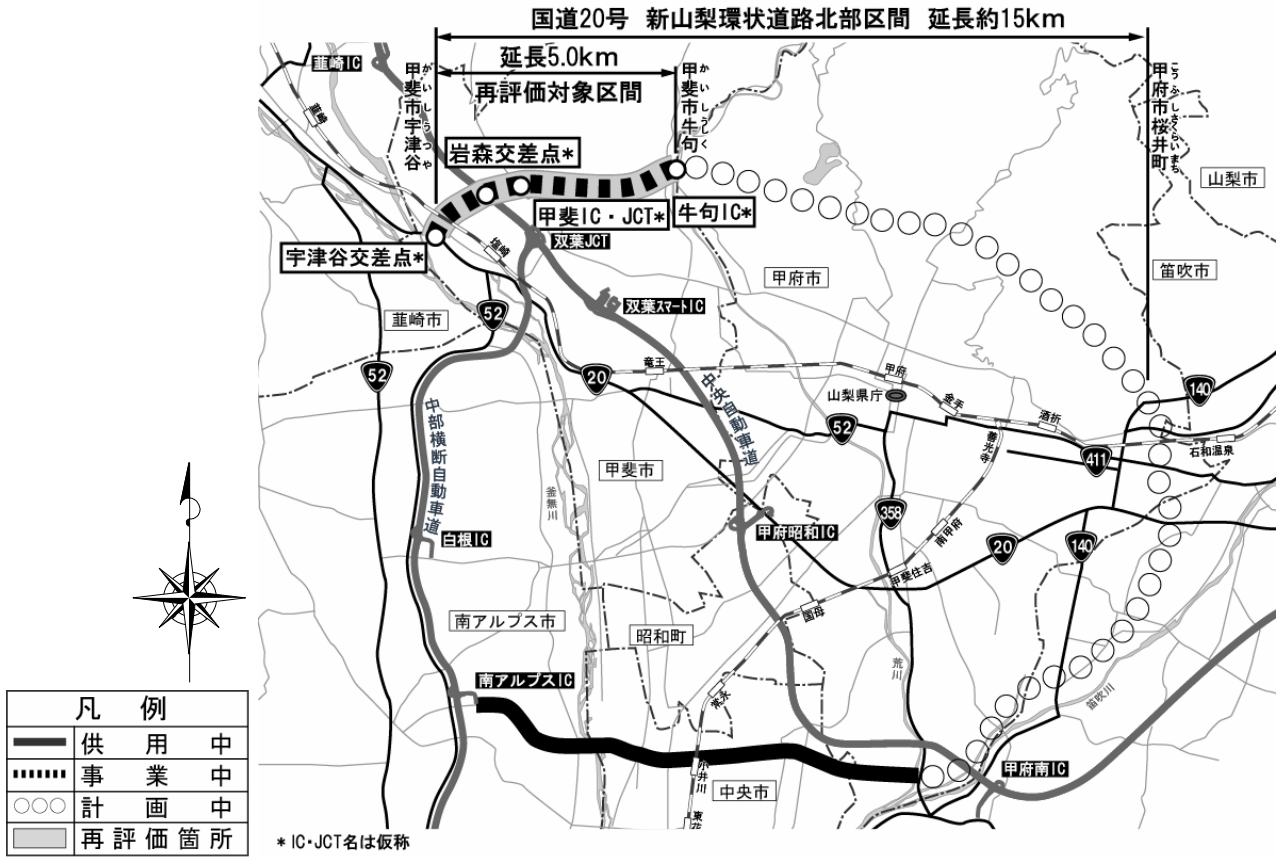
担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道20号 <small>しんやまなしかんじょうどうろ ほくぶくかん</small> 新山梨環状道路(北部区間)	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局																				
<b>起終点</b> 自： <small>やまなしけんかいしゅうしゅく</small> 山梨県甲斐市牛句 至： <small>やまなしけんかいしゅうつや</small> 山梨県甲斐市宇津谷	延長	5.0km																				
<b>事業概要</b> 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。新山梨環状道路(北部区間)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛句から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。																						
<b>H16年度事業化</b> H一年度都市計画決定 H一年度用地着手 H一年度工事着手																						
<b>全体事業費</b> 約353億円 <b>事業進捗率</b> 4% <b>供用済延長</b> 0km																						
<b>計画交通量</b> 16,000~18,300台/日																						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 2.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.3	(残事業)	2.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 218/232億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">203/217億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">15/15億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 218/232億円	(事業費)	203/217億円	(維持管理費)	15/15億円	<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) 537/537億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">445/445億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行費用減少便益)</td> <td style="text-align: center;">63/63億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">30/30億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 537/537億円	(走行時間短縮便益)	445/445億円	(走行費用減少便益)	63/63億円	(交通事故減少便益)	30/30億円	<b>基準年</b> 平成23年
B/C	(事業全体) 2.3																					
(残事業)	2.5																					
総費用	(残事業)/(事業全体) 218/232億円																					
(事業費)	203/217億円																					
(維持管理費)	15/15億円																					
総便益	(残事業)/(事業全体) 537/537億円																					
(走行時間短縮便益)	445/445億円																					
(走行費用減少便益)	63/63億円																					
(交通事故減少便益)	30/30億円																					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.8~3.0 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.1~2.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.0~2.5 (事業期間±3年) 【残事業】交通量：B/C= 1.9~3.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.3~2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.1~2.7 (事業期間±3年)																						
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・甲府市周辺の国道20号及び県道以上の道路の損失時間は、約160.4千人時間/年・kmであり、全国平均の約6倍。 ・当該道路の整備により、内外交通の分散導入や通過交通の市街地への流入を抑制し、混雑の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・甲府市周辺の国道20号及び県道以上の道路の死傷事故率は145.2件/億台・kmで全国平均の約1.5倍。 ・死傷事故率の約6割は追突事故であり、道路の整備により渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる。 (3) 地域間交流の促進 ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築。 ・また、甲府から韮崎間の走行時間が短縮され、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。 (4) 中央自動車道へのアクセスの向上 ・甲斐JCT(仮称)にて中央自動車道と接続するため、アクセス・ネットワーク効果が発現。 ・当該道路の整備により、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上。																						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 山梨県知事の意見：新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした重要な路線であります。既に供用済みである西部区間や南部区間に続き、当該区間の供用が環状道路としての効果に大きく寄与することから、本事業の継続と一日も早い工事着手をお願いします。なお、県としては、当該区間について、平成22年2月に都市計画素案を公表し、平成23年3月には都市計画公聴会を開催しました。現在、都市計画案及び環境影響評価準備書案を公告縦覧するべく取り組んでおります。出来るだけ早く当該区間が都市計画決定されるよう手続きを積極的に進めております。																						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。																						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 新山梨環状道路を形成する西部区間は平成16年3月に供用し、南部区間は平成21年3月に供用した。																						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 現在、都市計画手続きの準備中である。																						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 今後、環境影響評価準備書説明会、都市計画案の公告・縦覧を進め、都市計画決定及び早期の工事着手を目指す。																						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ー																						
<b>対応方針</b> ー ； 事業継続																						

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道139号 都留バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：山梨県都留市十日市場 至：山梨県都留市田野倉	延長	8.0km
<b>事業概要</b> 国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る幹線道路である。都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0kmの2車線のバイパス事業である。		
S49年度事業化	S52年度都市計画決定	S55年度用地着手
全体事業費	約310億円	事業進捗率
		75%
		供用済延長
		5.6km
計画交通量	6,100~16,500台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.3
	(残事業)	1.2
総費用	(残事業)/(事業全体)	71/520億円
総便益	(残事業)/(事業全体)	86/655億円
基準年	平成23年	
	事業費：63/492億円	走行時間短縮便益：76/627億円
	維持管理費：8.6/29億円	走行費用減少便益：9.8/22億円
		交通事故減少便益：0.61/6.1億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.4（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=1.1~1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.3（事業期間±2年）		
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・国道139号現道には、道路構造不適格であるクランク箇所や車道狭小幅員区間が存在し、走行性が悪く、中央1丁目交差点を中心に交通混雑が発生。 ・国道139号現道の損失時間は約68.8千人時間/年・kmであり、全国平均の約3倍。 ・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通が都留バイパスに転換し渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道139号現道では、死傷事故率は102.8件/億台・kmであり、全国平均とほぼ同等。 ・国道139号現道には、歩道未整備区間が13km(上下線計)あり、地元から歩行者の安全性向上が求められている状況。 ・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通がバイパスに転換し、歩行者の安全性が向上。 (3) 部分供用(平成23年3月)による効果 ・都留バイパスの部分供用により、国道139号現道の損失時間が約1割減少。 ・また、国道139号の交通量が約14%減少し、都留バイパスに転換。 ・禾生第一小学校前交差点においては、朝夕の渋滞が解消。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 山梨県知事の意見：国道139号は、富士吉田市、都留市、大月市を繋ぐ唯一の幹線道路であり、沿線住民にとって重要な生活道路であります。都留バイパスは、都留市内の交通安全の確保や交通渋滞の緩和に大きく寄与し、災害時の緊急輸送路としても重要な役割を果たします。本年3月の法能から井倉の部分供用後は、バイパスへの交通転換が図られ、現道の交通渋滞の緩和や交通量が減少し、地域からも走りやすく、安全になったと喜ばれております。県としても、更なる渋滞緩和や安全性向上を図るため、供用済み区間に引き続き、残区間の早期完成を切にお願いします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 昭和62年度に一部供用（都留市上谷～法能：延長2.0km）。平成5年度に一部供用（都留市法能：延長0.4km）。平成22年度に一部供用（都留市法能～井倉：延長3.2km）。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 昭和55年度より工事に着手し、平成22年度までに5.6kmを供用済。残区間は2.4km。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 用地の取得は76%（平成23年3月末現在）完了。今後埋蔵文化財調査と並行し用地取得、工事を実施し、残区間2.4kmの早期供用を目指す。		
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 朝日川橋、田野倉高架橋の橋梁上部工の橋梁形式の見直しなどのコスト縮減のメニューを検討中。		

対応方針

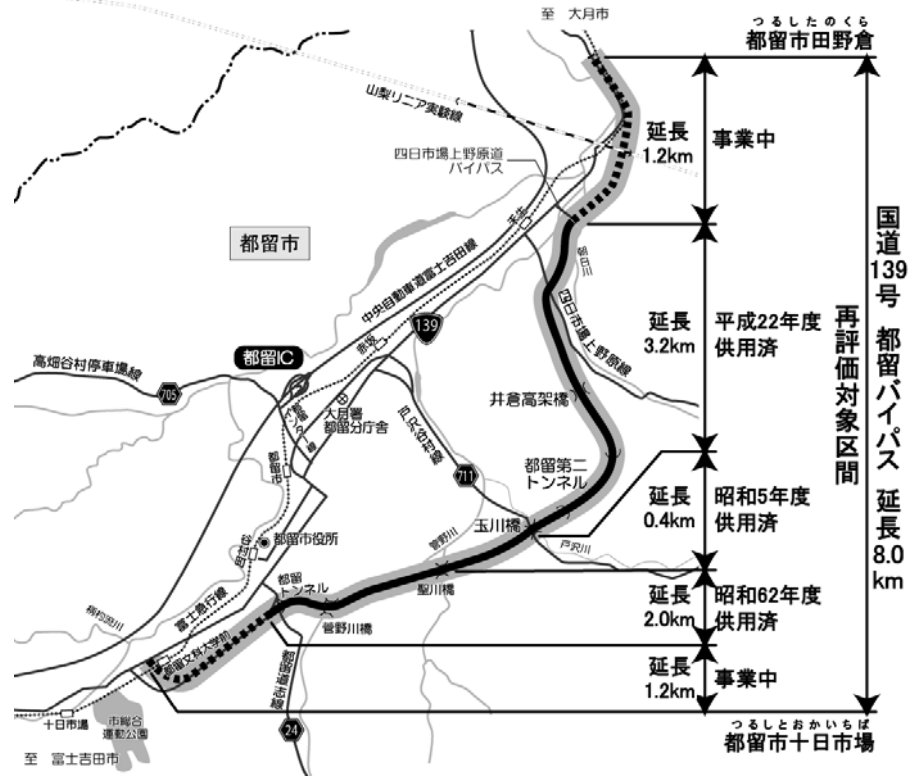
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡例	
	供用中
	事業中
	再評価箇所



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

## 再評価結果（平成24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19号 <small>しおじりきた</small> 塩尻北拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県塩尻市広丘野村 至：長野県塩尻市広丘吉田	延長	2.8km		
事業概要					
国道19号は、名古屋市を起点とし、多治見市、木曾福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野と中部圏とを連絡する延長約270kmの主要幹線道路である。塩尻北拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保、広域幹線道路網の形成を目的とした延長2.8kmの4車線の拡幅事業である。					
S58年度事業化		S55年度都市計画決定		S58年度用地着手	
S61年度工事着手					
全体事業費	約201億円	事業進捗率	99%	供用済延長	2.5km
計画交通量	23,700~36,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2  <small>(残事業)</small> 15.6	総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 1.6/311億円 事業費：0.30/297億円 維持管理費：1.3/14億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 25/372億円 走行時間短縮便益：14/321億円 走行費用減少便益：7.7/50億円 交通事故減少便益：3.5/1.6億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±1年）					
【残事業】交通量：B/C= 14.1~ 17.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 15.3~ 15.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 15.3~ 15.9（事業期間±1年）					
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和					
・国道19号では、全国平均の約2倍の渋滞が発生。塩尻北拡幅の整備により、国道19号の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。					
(2) 安全安心な通行の確保					
・国道19号には、歩道の未整備や幅員が狭い箇所が存在し、野村交差点において全国平均の約2倍の死傷事故が発生。塩尻北拡幅の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全性、快適性の向上が見込まれる。 ・塩尻市の移動円滑化基本構想では、国道19号の一部はバリアフリー特定経路に位置付けられている。					
(3) 広域幹線道路網の形成					
・塩尻北拡幅は、広域幹線道路網を形成し、地域連携プロジェクト「21世紀活力圏創造基本計画」や塩尻市都市計画マスタープランを支援し、都市間交流や産業、物流活動に寄与する。					
(4) 部分供用の効果					
・昭和58年の事業化以降、用地取得、工事を進め、現在までに2.5kmが4車線供用済みである。供用済み区間の効果として、旅行速度が約2割向上しており、また、死傷事故件数も減少傾向にある。					
関係する地方公共団体等の意見					
長野県知事の見解：一般国道19号「塩尻北拡幅」の整備により、慢性的な交通渋滞の緩和や安全性・快適性の向上、観光や地域産業の活性化などに、大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
-					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
昭和61年度より工事に着手し、平成23年度までに2.5kmを供用済。残区間は0.3km。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
用地の取得は99%（平成23年3月末現在）完了。用地難航者との交渉により、早期の用地取得に取り組み、早期の完成に向けて事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
-					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。				

事業概要図



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

※ 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24年度事業継続箇所）

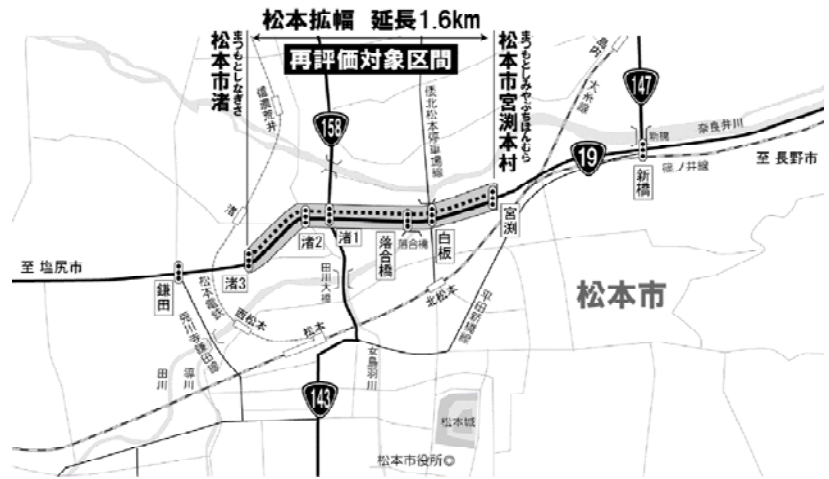
担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道19号 松本 <sup>まつもと</sup> 拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局		
起終点：自：長野県松本市 <sup>ながのけんまつもととしなぎさ</sup> 渚 至：長野県松本市 <sup>ながのけんまつもとしみやぶちほんむら</sup> 宮淵本村	延長	1.6km		
<b>事業概要</b> 国道19号は、名古屋市を起点とし、多治見市、木曾福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野と中部圏とを連絡する延長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和や安全安心な通行の確保、地域の活性化の支援を目的とした4車線の拡幅事業である。				
H10年度事業化	H9年度都市計画決定	H17年度用地着手		
H23年度工事着手				
全体事業費	約170億円	事業進捗率		
供用済延長	26%	0km		
計画交通量	24,500~41,100台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9	総費用 (残事業/事業全体) 96/145億円	総便益 (残事業/事業全体) 268/268億円	基準年 平成23年
	(残事業) 2.8	事業費：90/139億円 維持管理費：5.6/5.6億円	走行時間短縮便益：258/258億円 走行費用減少便益：9.5/9.5億円 交通事故減少便益：0.44/0.44億円	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.8~1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7~2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7~2.0（事業期間±2年）				
【残事業】交通量：B/C=2.8~2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6~3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.6~3.0（事業期間±2年）				
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・国道19号では、全国平均の約7倍の渋滞が発生。松本拡幅の整備により、国道19号の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道19号では、全国平均の約3倍の死傷事故が発生しており、歩道は狭い状況。松本拡幅の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。 (3) 地域活性化の支援（観光） ・国道19号周辺は、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有している。 ・松本拡幅は、松本市第4次道路整備五箇年計画や「観光立県長野」再興計画において、松本都心環状道路の一部として、高速ICから主要観光地へのアクセスを向上させる道路網として位置付けられている。 ・松本拡幅の整備により、周辺観光地へのアクセス性が向上し、観光の支援が見込まれる。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の意見：一般国道19号松本拡幅の整備により、慢性的な交通渋滞の緩和や安全性・快適性の向上、観光や地域産業の活性化などに大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクトの変更等の社会経済情勢の変化はない。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成15年度に地元設計協議の合意が得られ、平成17年度より用地着手。現在、用地取得を推進中。				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 用地の取得は20%（平成23年3月末現在）完了。平成23年度内に一部区間の改良工事に着手予定。用地取得に係る問題を早期に解決し、引き続き、早期の完成に向けて事業促進を図る。				
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 電線共同溝設置の設置により事業費が増加。				
対応方針	事業継続			
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。			

事業概要図



凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 箇 所



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 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24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道158号 <small>まつもととはたどうろ</small> 松本波田道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局						
起終点 自： <small>ながのけんまつもととししまだち</small> 長野県松本市島立 至： <small>ながのけんまつもととしはた</small> 長野県松本市波田	延長	5.3km						
<b>事業概要</b> 国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、広域幹線道路網の形成、国道158号の交通混雑の緩和や安全安心な通行の確保等を目的とした延長5.3kmの4車線の道路事業である。								
H8年度事業化		H10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	約264億円	事業進捗率 8%						
計画交通量	5,300台/日	供用済延長 0km						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">                             B/C  <small>(事業全体)</small> 1.3   <small>(残事業)</small> 1.5                         </td> <td style="text-align: center;">                             総費用 <small>(残事業)/事業全体</small>                              186/213億円                              事業費：174/201億円                              維持管理費：12/12億円                         </td> <td style="text-align: center;">                             総便益 <small>(残事業)/事業全体</small>                              282/282億円                              走行時間短縮便益：217/217億円                              走行費用減少便益：45/45億円                              交通事故減少便益：21/21億円                         </td> <td style="text-align: center;">                             基準年                              平成23年                         </td> </tr> </table>	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> 186/213億円 事業費：174/201億円 維持管理費：12/12億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 282/282億円 走行時間短縮便益：217/217億円 走行費用減少便益：45/45億円 交通事故減少便益：21/21億円	基準年 平成23年	総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 186/213億円 事業費：174/201億円 維持管理費：12/12億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 282/282億円 走行時間短縮便益：217/217億円 走行費用減少便益：45/45億円 交通事故減少便益：21/21億円	基準年 平成23年
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> 186/213億円 事業費：174/201億円 維持管理費：12/12億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 282/282億円 走行時間短縮便益：217/217億円 走行費用減少便益：45/45億円 交通事故減少便益：21/21億円	基準年 平成23年					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.5（事業期間±4年） 【残事業】交通量：B/C=1.1~1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4~1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.7（事業期間±4年）								
<b>事業の効果等</b> (1) 広域幹線道路網の形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待される。 (2) 災害時におけるリダンダンシーの確保 ・中部縦貫自動車道は、東名高速道路・中央自動車道、及び、北陸自動車道の代替路としての機能を有し、首都圏～中京圏・関西圏の国土軸のリダンダンシーを強化する。 (3) 地域活性化の支援 ・周辺には、松本市の主要な観光地が多数存在し中部縦貫自動車道全体の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源結ぶ新たなルートを形成し観光客の増加が見込まれる。 (4) 交通混雑の緩和 ・並行する国道158号では、全国平均の約4倍の渋滞が発生しており、松本波田道路の整備により、国道158号の交通円滑化が図られ渋滞緩和が見込まれる。 (5) 安全安心な通行の確保 ・松本波田道路の整備により、国道158号の交通の転換による交通事故の減少が見込まれる。								
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・長野県知事の見解：中部縦貫自動車道（一般国道158号）「松本波田道路」は、長野県と北陸地方を結ぶ高速交通ネットワークを形成する道路であり、広域的な観光や産業の活性化などに、大きな効果があるものと期待しています。また、慢性的な交通渋滞の緩和や安全性・快適性の向上による地域活性化のために必要不可欠な道路であります。平成23年3月策定の松本都市圏総合都市交通計画の中で、中部縦貫自動車道と併せアクセス道路網の位置付けがなされたことから、事業の継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。 ・平素から、当県の道路行政の推進につきまして、格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。中部縦貫自動車道（一般国道158号）「松本波田道路」は、長野県と北陸地方を結ぶ高速交通ネットワークを形成する道路であり、広域的な観光や産業の活性化などに、大きな効果があるものと期待しています。また、慢性的な交通渋滞の緩和や安全性・快適性の向上による地域活性化のために必要不可欠な道路であります。 平成23年3月策定の松本都市圏総合都市交通計画では、中部縦貫自動車道及びその周辺道路整備の必要性が位置付けられたところです。 県ではアクセス道路となる一般県道波田北大妻豊科線の整備について、昨年12月に地元説明会を開催するなど事業を本格的に開始したところであり、今後も早期供用に向け全力で取り組む所存です。 つきましては、国土交通省において、本道路の整備を引続き推進されますよう、特段の御配慮をお願い申し上げます。								
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。								

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成13年にアクセス道路となる県道波田北大妻豊科線の事業が中断され、平成17年に1.5線での整備を表明したが、平成23年3月に策定された松本都市圏総合都市交通計画に位置付けられたことから、平成23年度より2車線での事業を再開した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年より地元協議に着手。平成13年にアクセス道路となる県道波田北大妻豊科線の事業が中断されたことにより、平成14年に松本波田道路も地元調整及び説明会を中断。県道波田北大妻豊科線が平成22年松本都市圏総合都市交通計画に位置づけられ、平成23年度より地元協議を再開することから、松本波田道路も併せて地元協議を再開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は0%(平成23年3月末現在)。関係機関及び地元協議を実施しながら、効果の早期発現のため、暫定2車線での整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成24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19号 恵中拡幅（延伸）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根 至：岐阜県中津川市茄子川				延長	3.0km	
事業概要							
<p>一般国道19号は、愛知県名古屋市を起点とし、愛知県春日井市、岐阜県恵那市、中津川市及び長野県松本市等の主要都市を経て、長野県長野市に至る延長約270kmの広域的な主要幹線道路です。</p> <p>本事業の恵中拡幅（延伸）は、岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根から中津川市茄子川に至る延長3.0kmについて、4車線拡幅整備を行うものであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減や地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>							
H12年度事業化		S52年度都市計画		H12年度用地着手		H13年度工事着手	
全体事業費	170億円		事業進捗率	85%		供用済み延長	1.0km
計画交通量	32,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 4.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 37/196億円 事業費：26/180億円 維持管理費：11/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 167/405億円 走行時間短縮便益：142/339億円 走行経費減少便益：24/58億円 交通事故減少便益：1.7/7.3億円	基準年 平成23年			
感度分析結果							
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.9～2.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.2～4.9(交通量±10%)                  事業費：B/C=2.0～2.1(事業費±10%) 事業費：B/C=4.2～4.8(事業費±10%)                  事業期間：B/C=2.1～2.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.5～4.5(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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線（東鉄バス）が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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する。</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送路の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>地域から頂いた主な意見等：                  東濃5市（多治見市、土岐市、瑞浪市、恵那市、中津川市）で構成される「東濃5市東西幹線道路整備促進協議会」より、整備促進要望を受けている。</p> <p>知事の意見：                  対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。                  なお、今後の事業の実施にあたっては、県内における他の道路事業の進捗状況を勘案のうえ、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹底をお願いします。</p>							
事業評価監視委員会の意見							
「事業継続」することは「妥当」である。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等							

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は 85%、用地取得率は 100%。(平成 22 年度末)
- ・ 西諏訪交差点～深沢交差点区間(L=1.0km)は、完成 4 車線供用済み。
- ・ 恵那市大井町雀子ヶ根～西諏訪交差点間は、早期の 4 車線供用に向けて全面的に展開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 恵那市大井町雀子ヶ根～西諏訪交差点区間(L=2.0km)は、平成 24 年度に完成供用を予定。

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していく。

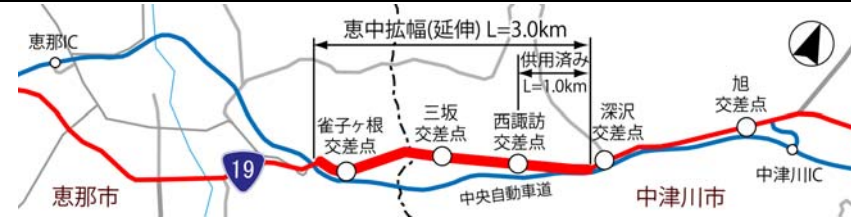
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 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24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

<b>事業名</b> 一般国道21号 <small>せきがはら</small> 関ヶ原バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局																													
<b>起終点</b> 自：岐阜県不破郡垂井町日守 至：岐阜県不破郡関ヶ原町今須	<b>延長</b> 10.4 km																														
<b>事業概要</b> 一般国道21号は、岐阜県瑞浪市を起点とし岐阜市、大垣市等の主要都市を経て、滋賀県米原市に至る延長約100kmの主要幹線道路です。 本事業の関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。																															
S47年度事業化	S54年度・S58年度 都市計画決定	S55年度用地着手																													
S58年度工事着手																															
全体事業費	440億円	事業進捗率																													
計画交通量	15,100台/日	供用済延長																													
6.1km																															
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;"><b>事業全体</b></td> <td style="width: 15%;">1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>残事業</b></td> <td>1.3</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>事業全体</b>	1.1		<b>残事業</b>	1.3	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 15%;">137 / 648 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>115/605億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>22/43億円</td> </tr> </table>	<b>総費用</b>	(残事業)/事業全体	137 / 648 億円		事業費	115/605億円		維持管理費	22/43億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 15%;">180 / 697 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>165/605億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>12/87億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.9/4.6億円</td> </tr> </table>	<b>総便益</b>	(残事業)/事業全体	180 / 697 億円		走行時間短縮便益	165/605億円		走行経費減少便益	12/87億円		交通事故減少便益	2.9/4.6億円	<b>基準年</b> 平成23年
<b>B/C</b>	<b>事業全体</b>	1.1																													
	<b>残事業</b>	1.3																													
<b>総費用</b>	(残事業)/事業全体	137 / 648 億円																													
	事業費	115/605億円																													
	維持管理費	22/43億円																													
<b>総便益</b>	(残事業)/事業全体	180 / 697 億円																													
	走行時間短縮便益	165/605億円																													
	走行経費減少便益	12/87億円																													
	交通事故減少便益	2.9/4.6億円																													
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.04~1.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.1(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=1.3~1.3(事業期間 ±20%)																															
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②個性ある地域の形成 ・主要観光地(伊吹山ドライブウェイ)へのアクセス向上が期待される。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・防災対策必要箇所の回避が可能となる。 ・冬期交通障害区間を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。																															
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 関ヶ原バイパスは、現道21号の交通量増加による騒音等の環境問題や、冬季積雪時における交通渋滞等の解消に十分な効果を果たすことが期待されており、関ヶ原町、垂井町、米原市の首長で構成される国道21号岐阜・滋賀バイパス建設促進同盟会より早期整備の要望(平成20年12月22日)を受けている。 知事の意見： 対応方針(原案)案のとおり、事業の継続について異存ありません。 今後の事業実施にあたっては、県内における他の直轄道路事業の進捗状況や優先度を踏まえ、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹底をお願いします。																															
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「事業継続」することは「妥当」である。																															

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 現道では大型車の利用が多く慢性的な渋滞がみられる。
- ・ 夜間も大型車の利用が多く、現道の夜間騒音は72~75dBとなっており要請限度を超過している。
- ・ 降雪時には急勾配区間における大型車のスタックなどが発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は58%、用地進捗率は85%（平成22年度末）
- ・ 不破郡垂井町日守～国道365号（L=6.1km）は、暫定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

- ・ 国道365号～不破郡関ヶ原町今須（L=4.4km）は、平成28年度以降の供用を予定。

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していく。

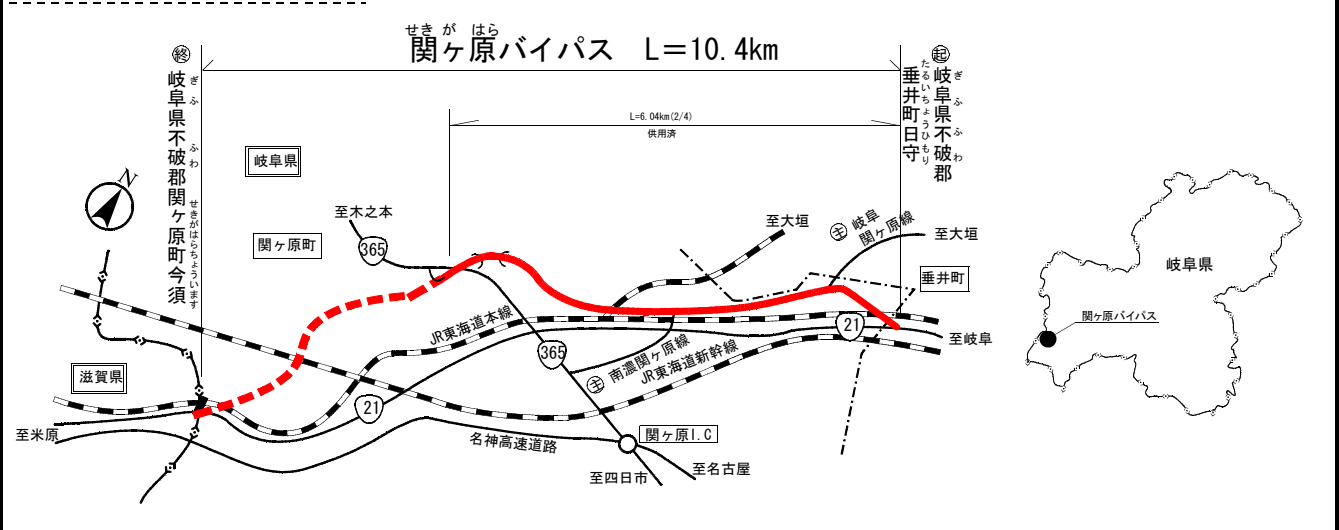
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> ：一般国道41号 <small>みのかも</small> 美濃加茂バイパス	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局				
<b>起終点</b> ：自：岐阜県美濃加茂市太田町 至：岐阜県加茂郡川辺町石神	<b>延長</b> ：9.4 km					
<b>事業概要</b> ：一般国道41号は、愛知県名古屋を起点として、岐阜県美濃加茂市、高山市などの主要都市を経て、富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。 本事業の美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域連携の支援を主な目的として事業を推進しています。						
S49年度事業化	S49年度・S55年度 都市計画決定	S53年度用地着手	S58年度工事着手			
<b>全体事業費</b>	645億円	<b>事業進捗率</b>	76%	<b>供用済延長</b>	8.7km	
<b>計画交通量</b>	26,100台/日					
<b>費用対効果 分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.6	<b>総費用</b> (事業費/事業全体)	120 / 882 億円		<b>基準年</b> ：平成23年
	(残事業)	2.2	(事業費)	109/827億円 維持管理費：12/55億円		
			<b>総便益</b> (残事業/事業全体)	268 / 1448 億円		
			(走行時間短縮便益)	240/1216億円		
			(走行経費減少便益)	15/158 億円		
			(交通事故減少便益)	13/74 億円		
<b>感度分析の結果</b>						
(事業全体) 交通量		B/C= 1.3~ 1.9(交通量 ±10%)		(残事業) 交通量		B/C= 1.7~ 2.8(交通量 ±10%)
事業費		B/C= 1.6~ 1.7(事業費 ±10%)		事業費		B/C= 2.0~ 2.4(事業費 ±10%)
事業期間		B/C= 1.6~ 1.7(事業期間±20%)		事業期間		B/C= 2.0~ 2.5(事業期間±20%)
<b>事業の効果等</b>						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線(美濃加茂市コミュニティバス)が存在する。</li> <li>・特急停車駅(美濃太田駅)へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・空港(名古屋空港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul>						
②国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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する。</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul>						
③個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・主要観光地(平成記念公園(日本昭和村))へのアクセス向上が期待される。</li> </ul>						
④安全で安心できるくらしの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(中濃厚生病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul>						
⑤災害への備え						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> </ul>						
⑥地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						
⑦生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>						
<b>地域から頂いた主な意見等</b> ： 美濃加茂バイパスは、美濃加茂市周辺における一般国道41号の慢性的な渋滞の緩和や地域づくりの支援を期待されており、関係4市4町の首長で構成される美濃バイパス建設促進期成同盟会より早期整備の要望(平成21年6月25日)を受けている。						
<b>県知事の意見</b> ：						

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。  
 今後の事業実施にあたっては、県内における他の直轄道路事業の進捗状況や優先度を踏まえ、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。  
 なお、平成24年度に供用が予定されている加茂郡川辺町石神（新山川橋北詰交差点立体化 L=0.7km）地内については、早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道41号現道に4箇所の渋滞ポイントが存在、平成21年3月の部分供用により改善がみられるものの依然として渋滞が残る。
- ・美濃加茂市は隣接する可児市と並び中濃地域の製造業の中核となっており、美濃加茂バイパス延伸及び平成17年の東海環状自動車道東回り区間の開通に伴い工業用地の整備が進んでいる。

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%
- ・美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神までの間8.7kmが暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・加茂郡川辺町石神（新山川橋北詰交差点立体化）L=0.7kmは、平成24年度の暫定2車線供用を予定。

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していく。

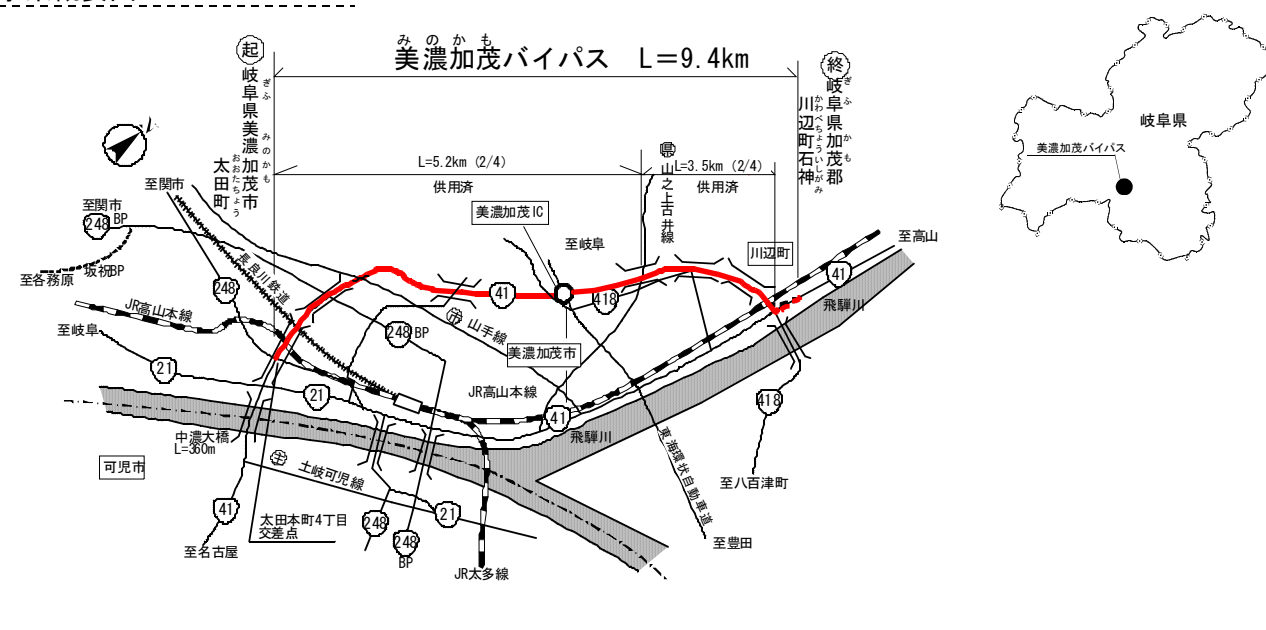
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（土岐～関）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）	
<b>起終点</b> 自：岐阜県土岐市土岐津町 至：岐阜県関市広見	<b>延長</b> 39.0km		
<b>事業概要</b> 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業の東海環状自動車道（土岐～関）は、岐阜県土岐市土岐津町から岐阜県関市広見に至る延長39.0kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）であり、広域ネットワークの構築、地域経済活性化の支援、地域活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。			
H元年度事業化	H元年度都市計画決定	H2年度用地着手	H8年度工事着手
全体事業費	4,000億円	事業進捗率	74%
		供用済延長	2.9km (4車線区間)
計画交通量		26,300台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7  (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/事業全体 593/5,027億円 事業費：556/4732億円 維持管理費：37/295億円	総便益 (残事業)/事業全体 1,741/8,686億円 走行時間短縮便益：1703/7624億円 走行経費減少便益：8.8/757億円 交通事故減少便益：29/305億円
基準年 平成23年			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C= 1.4~ 2.1(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 2.2~ 3.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.7~ 1.7(事業費 ±10%) 事業費 : B/C= 2.7~ 3.2(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.7~ 1.8(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 2.6~ 3.3(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワーク構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（関テクノハイランド等）を支援する。 ・主要観光地（土岐プレミアムアウトレット）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（県立多治見病院等）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。			

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

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状自動車道（土岐～関）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、美濃加茂市・関市をはじめとする7市7町1村の首長で構成される東海環状自動車道中東濃地域建設促進協議会より建設促進の要望を受けている。

知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業実施にあたっては、養老JCT（仮称）から大垣西IC（仮称）間の平成24年9月から開催する「ぎふ清流国体」までの開通、その他区間の早期完成をお願いします。また、早期に効果が発現されるようジャンクションから順に段階的な供用を図るとともに、コスト縮減の徹底を要請します。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H22年度末現在、新名神高速道路と東海北陸自動車道が供用し、北陸・近畿とのアクセス性が向上した。H30年度までに新名神高速道路・新東名高速道路の供用により東西軸の強化が見込まれ、南北軸は東海環状自動車道の整備が必要である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は74%、用地取得率は100%。（平成22年度末）
- ・平成21年度までに全線暫定供用済み。（土岐南多治見IC～土岐JCT間L=2.9km 4車線、土岐JCT～関広見IC間L=36.1km 2車線）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・美濃関JCT（L=2.4km）は、平成27年度の供用を予定

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していく。

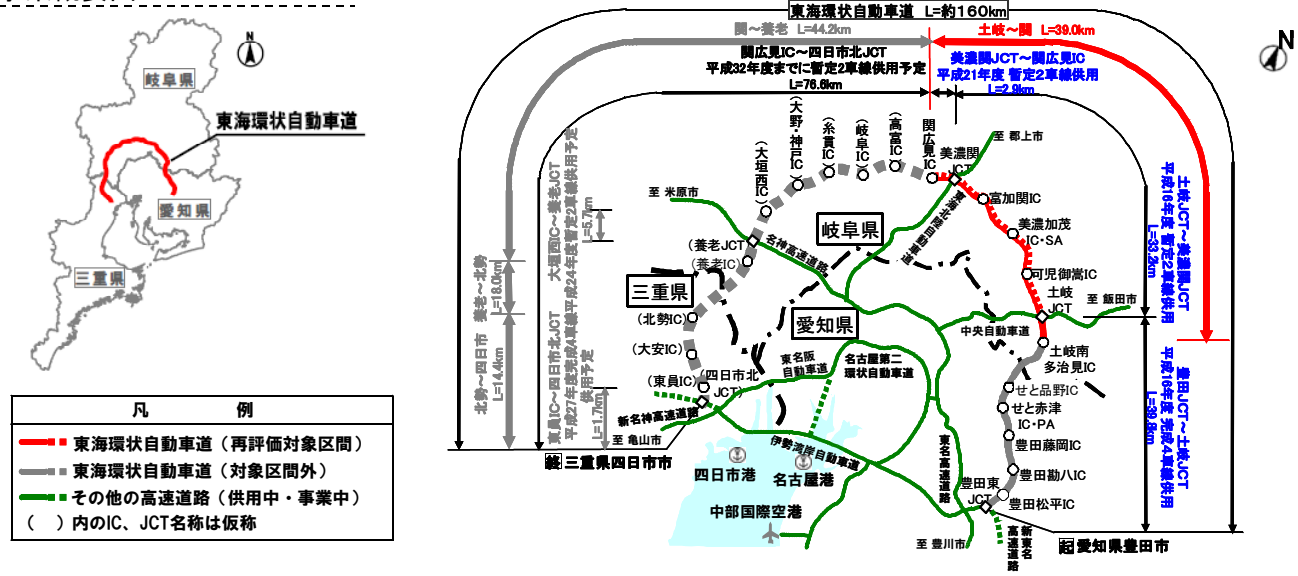
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> ：一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（関～養老） <small>せき ようろう</small>	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）			
<b>起終点</b> ：自：岐阜県関市広見 至：岐阜県養老郡養老町大跡	<b>延長</b> ：44.2km				
<b>事業概要</b> ：                 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業の東海環状自動車道（関～養老）は、岐阜県関市広見から岐阜県養老郡養老町大跡に至る延長44.2kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）であり、広域ネットワークの構築、地域経済活性化の支援、地域活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。					
H6年度事業化		H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H19年度工事着手	
全体事業費	5,100億円	事業進捗率	11%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (事業費：3260/4069億円 維持管理費：248/248億円)	総便益 (走行時間短縮便益：5230/5230億円 走行経費減少便益：384/384億円 交通事故減少便益：170/170億円)	基準年 平成23年	
	(残事業) 1.6				
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.3～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6～1.7(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(関テクノハイランド等)を支援する。 ・主要観光地(モレラ岐阜)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(岐阜大学医学部附属病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 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
  - ・NO2排出量の削減が見込まれる。
  - ・SPM排出量の削減が見込まれる。
  - ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状自動車道（関～養老）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、岐阜市・大垣市をはじめとする8市5町の首長で構成される東海環状自動車道建設促進岐阜県西部協議会より建設促進の要望を受けている。

知事の意見

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業実施にあたっては、養老JCT（仮称）から大垣西IC（仮称）間の平成24年9月から開催する「ぎふ清流国体」までの開通、その他区間の早期完成をお願いします。また、早期に効果が発現されるようジャンクションから順に段階的な供用を図るとともに、コスト削減の徹底を要請します。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H22年度末現在、新名神高速道路と東海北陸自動車道が供用し、北陸・近畿とのアクセス性が向上した。H30年度までに新名神高速道路・新東名高速道路の供用により東西軸の強化が見込まれ、南北軸は東海環状自動車道の整備が必要である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は11%、用地取得率は37%。（平成22年度末）
- ・大垣西IC（仮称）～養老JCT（仮称）は工事推進中。
- ・関広見IC～大垣西IC（仮称）は用地・工事推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・大垣西IC（仮称）～養老JCT（仮称）（L=5.7km）は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。
- ・関広見IC（仮称）～養老IC（仮称）（L=38.5km）は、平成32年度までに暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・IC構造等の一部を高架から盛土等へ変更することにより、約60億円のコスト削減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

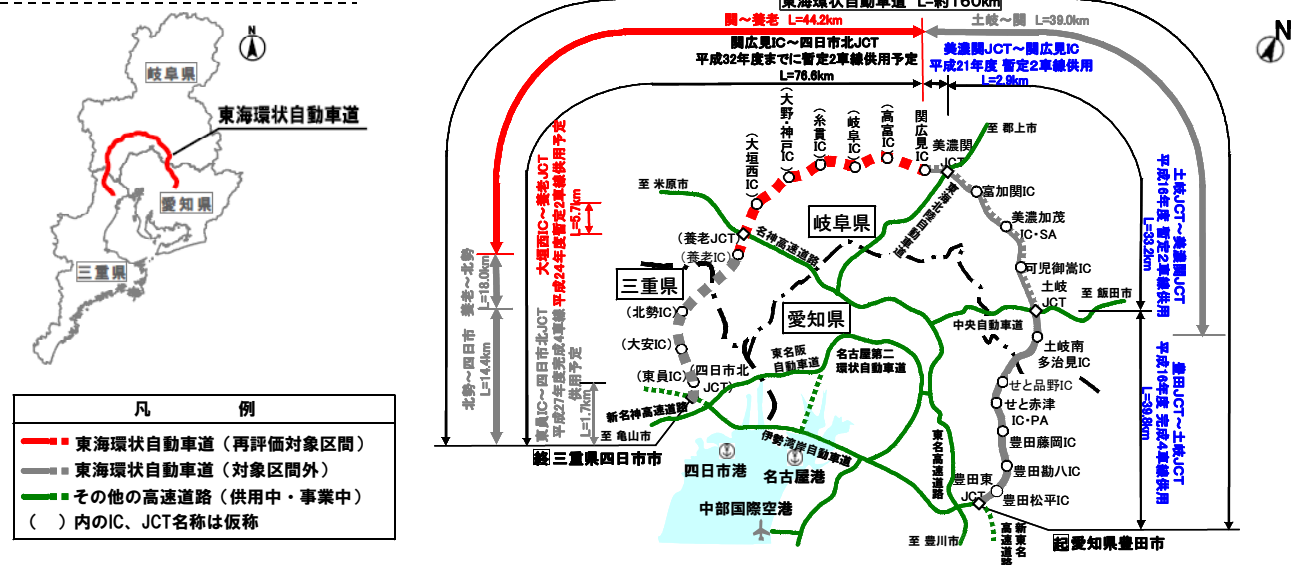
対応方針

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24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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ようろう ほくせい</small> （養老～北勢）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)			
<b>起終点</b> 自： <small>ぎふ</small> 岐阜県 <small>ようろう</small> 養老郡 <small>ようろう</small> 養老町 <small>おおあ</small> 大跡 至： <small>みえ</small> 三重県 <small>いなべ</small> いなべ市 <small>ほくせい</small> 北勢町 <small>あげ</small> 阿下喜	<b>延長</b> 18.0km				
<b>事業概要</b> 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て、三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業の東海環状自動車道（養老～北勢）は、岐阜県養老郡養老町大跡から三重県いなべ市北勢町阿下喜に至る延長18.0kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）であり、広域ネットワークの構築、地域経済活性化の支援、地域活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。					
H10年度事業化 (着工準備)	H19年度都市計画決定	用地未着手	工事未着手		
全体事業費	1,500億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 1,114/1,141 億円 事業費：1,026/1,054億円 維持管理費：87/87 億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,880/1,880 億円 走行時間短縮便益：1,692/1,692億円 走行経費減少便益：129/129 億円 交通事故減少便益：59/59 億円	基準年 平成23年
	(残事業)	1.7			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.5～1.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5～1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.6～1.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6～1.8(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・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する。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(バレー構想)を支援する。 ・主要観光地(ナガシマリゾート等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(岐阜大学医学部附属病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・現道等の冬期交通障害区間の代替路線を形成する。 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる。					

・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状自動車道（養老～北勢）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、いなべ市・東員町をはじめとする3市1町の首長で構成される東海環状自動車道三重県区間建設促進期成同盟会より建設促進の要望を受けている。

知事の意見：

岐阜県知事：

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業実施にあたっては、養老JCT（仮称）～大垣西IC（仮称）間の平成24年9月から開催する「ぎふ清流国体」までの開通、その他区間の早期完成をお願いします。また、早期に効果が発現されるようジャンクションから順に段階的な供用を図るとともに、コスト縮減の徹底を要請します。

三重県知事：

本事業は、中部圏の広域ネットワークを構築することで、地域経済活動の活性化や交通渋滞の緩和、さらにはリダンダンシーの確保による災害に強い道路機能の確保を図るための重要な事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・名神高速道路大垣IC周辺では交通渋滞が発生。
- ・東海環状自動車道豊田東JCT～美濃関JCT供用後、沿線地域の工業団地立地件数が増加。
- ・新名神高速道路の供用後、沿線地域において観光入込客数が増加。
- ・岐阜県と三重県を結ぶ第1次緊急輸送道路は一般道1ルートのみで代替路が未確保。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は1%、用地取得率は0%（平成22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

- ・養老IC（仮称）～北勢IC（仮称）（L=18.0km）は、平成32年度までに暫定2車線供用を予定。

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していく。

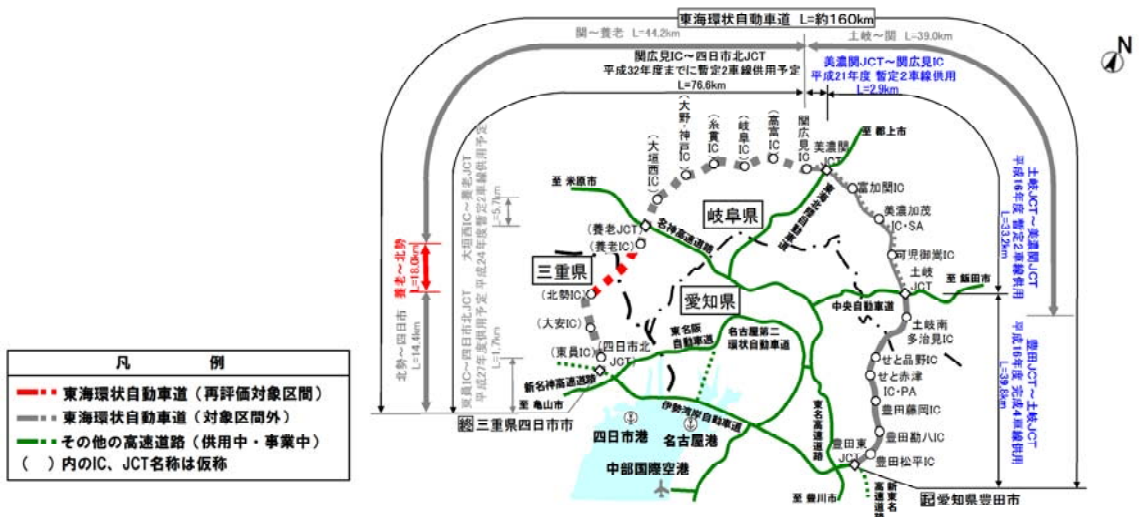
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 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24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

<b>事業名</b> ：一般国道1号 <small>さきはらやまなか</small> 笹原山中バイパス	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> ：自：静岡県三島市山中新田 至：静岡県三島市笹原新田	<b>延長</b> ：4.3km	
<b>事業概要</b> ： 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。 本事業の笹原山中バイパスは、静岡県三島市山中新田から、同市笹原新田に至る延長4.3kmのバイパスであり、走行環境の改善、交通事故の削減や沿道環境の改善を主な目的として事業を推進しています。		
S63年度事業化	—	H3年度用地着手 H5年度工事着手
全体事業費	134億円	事業進捗率：36% 供用済延長：0.0km
計画交通量	9,500台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> ： (事業全体) 1.4 (残事業) 2.6	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 84/158億円 (事業費：66/140億円 維持管理費：18/18億円)
		<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 215/215億円 (走行時間短縮便益：191/191億円 走行経費減少便益：22/22億円 交通事故減少便益：1.9/1.9億円)
<b>感度分析の結果</b>	<b>基準年</b> ：平成23年	
(事業全体) 交通量	：B/C= 1.2～1.5(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= 2.4～2.9(交通量±10%)	
事業費	：B/C= 1.3～1.4(事業費±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.8(事業費±10%)	
事業期間	：B/C= 1.3～1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 2.3～2.6(事業期間±20%)	
<b>事業の効果等</b>		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。		
②国土・地域ネットワークの構築 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。		
③個性ある地域の形成 ・主要観光地(伊豆地域、箱根地域)へのアクセス向上が期待される。		
④安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。		
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。		
⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>		
地域から頂いた主な意見等： 笹原山中バイパスは、交通の安全性確保、生活環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、三島市、三島市議会、自治会を中心に「国道1号笹原山中バイパスの整備促進」の要望が実施されている。		
<b>県知事の意見</b> 本事業は、急勾配、急カーブが連続し交通事故が多発する地区の課題を解決し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域と箱根地域の観光支援にも資する重要な事業です。 今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b>		

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 笹原山中バイパス現道部は、急勾配・急カーブが連続し、登坂車線がないため速度の遅い大型車により円滑な走行を阻害されている。
- ・ 道路線形不良箇所（曲線半径60m未満）が22箇所あり、死傷事故率が県内幹線道路平均の2.4倍となる区間が存在している。
- ・ 山中新田の集落では通過交通や大型車による騒音レベルが高く、夜間においては環境基準を超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は36%、用地取得率は100%。（平成22年度末）
- ・ 山中地区（L=1.6km）は、工事等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 山中地区（L=1.6km）は、平成27年度の完成2車線供用を予定。
- ・ 笹原地区（L=2.7km）は、平成28年度以降の完成2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 本線横断函渠構造の見直しによりコスト縮減を図る。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

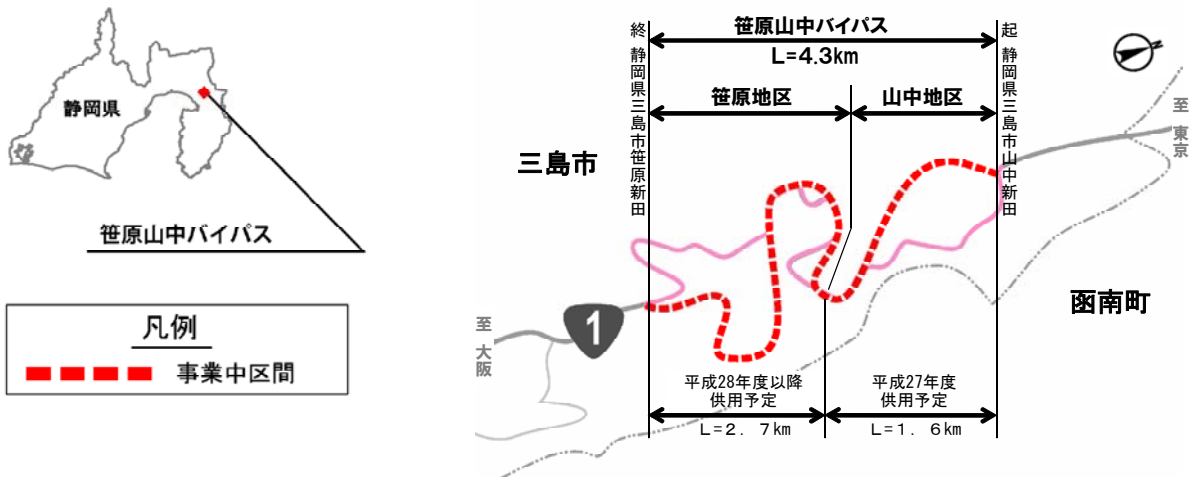
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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24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

<b>事業名</b> ：一般国道138号 須走道路	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> ：自：静岡県駿東郡小山町須走 至：静岡県御殿場市水土野	<b>延長</b> ：3.8 km	
<b>事業概要</b> ： 一般国道138号は、山梨県富士吉田市を起点とし神奈川県小田原市に至る南北交通を担う延長約70 kmの主要幹線道路です。 本事業の須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
H20年度事業化	H6年度都市計画決定	用地未着手
全体事業費	157億円	事業進捗率
		1%
		供用済延長
		0.0 km (4車線区間)
計画交通量	11,500台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) : 2.4	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) : 133/138 億円 (事業費 : 114/119億円) (維持管理費 : 19/19億円)
	(残事業) : 2.5	
		<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) : 337/337 億円 (走行時間短縮便益 : 323/323億円) (走行経費減少便益 : 11/11億円) (交通事故減少便益 : 2.5/2.5億円)
<b>基準年</b> ：平成23年		
<b>感度分析の結果</b> ： (事業全体) 交通量 : B/C = 2.2 ~ 2.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 2.2 ~ 2.7 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.4 ~ 2.5 (事業期間 ±20%) (残事業) 交通量 : B/C = 2.3 ~ 2.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 2.3 ~ 2.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.4 ~ 2.6 (事業期間 ±20%)		
<b>事業の効果等</b> ： ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(東富士リサーチパーク)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ： 地域から頂いた主な意見等： 須走道路は、交通混雑の緩和、地域間交流の促進、物流・観光交通の支援に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」（平成22年11月）及び「環富士山火山防災連絡会」（平成23年5月）より道路の早期整備の要望を受けている。 <b>知事の意見</b> ： 本事業は、国道138号の渋滞を緩和し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、富士山麓の観光拠点となる御殿場・小山地域と富士五湖や箱根地域へのアクセス性を高め、観光産業の活性化にも寄与する重		

要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 現道の国道138号では、地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生。
- ・ 国道138号では、追突や重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・ 中央自動車道、東名高速道路では年平均14件の通行止めが発生。
- ・ 御殿場・小山地域は、年間1,600万人の観光客が来訪する観光拠点であるとともに、富士五湖や箱根の両観光圏に挟まれた交通の要所。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は1%、用地取得率は0%（平成22年度末）
- ・ 須走南IC～水土野IC(仮称)区間(L=2.7km)は、用地調査等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 須走南IC～水土野IC(仮称)区間(L=2.7km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

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していく。

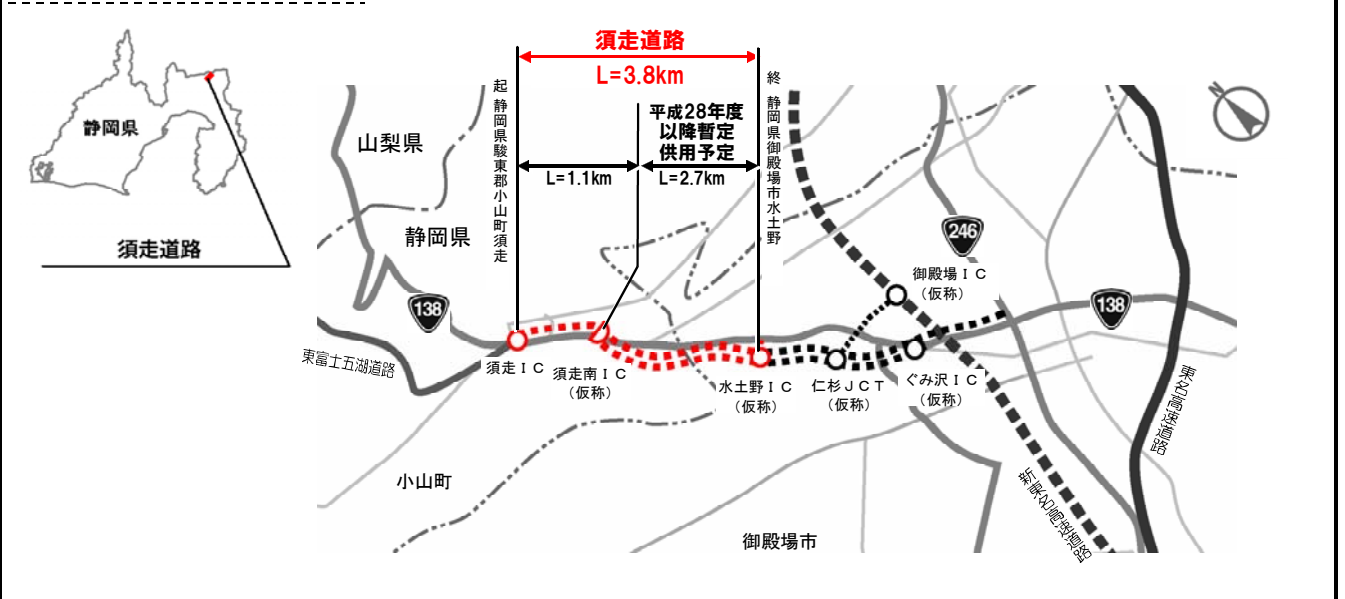
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> ：一般国道138号 御殿場バイパス（西区間）	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局			
<b>起終点</b> ：自：静岡県御殿場市 <sup>みとの</sup> 水土野 至：静岡県御殿場市 <sup>はぎわら</sup> 萩原	<b>延長</b> ：4.3 km				
<b>事業概要</b> ：一般国道138号は、山梨県富士吉田市を起点とし神奈川県小田原市に至る南北交通を担う延長約70 kmの主要幹線道路です。 本事業の御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
<b>H11年度事業化</b>		<b>H6年度都市計画決定</b>			
<b>H14年度用地着手</b>		<b>工事未着手</b>			
<b>全体事業費</b> ：190億円	<b>事業進捗率</b> ：5%	<b>供用済延長</b> ：0.0 km (4車線区間)			
<b>計画交通量</b> ：20,200台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>： (事業全体) 3.2 (残事業) 3.5                             </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>： (残事業)/(事業全体) 156/170 億円                      事業費：134/148億円                      維持管理費：22/22億円                             </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>： (残事業)/(事業全体) 542/542 億円                      走行時間短縮便益：516/516億円                      走行経費減少便益：19/19億円                      交通事故減少便益：7.7/7.7億円                             </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> ： (事業全体) 3.2 (残事業) 3.5	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 156/170 億円 事業費：134/148億円 維持管理費：22/22億円	<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 542/542 億円 走行時間短縮便益：516/516億円 走行経費減少便益：19/19億円 交通事故減少便益：7.7/7.7億円	<b>基準年</b> ：平成23年
<b>B/C</b> ： (事業全体) 3.2 (残事業) 3.5	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 156/170 億円 事業費：134/148億円 維持管理費：22/22億円	<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 542/542 億円 走行時間短縮便益：516/516億円 走行経費減少便益：19/19億円 交通事故減少便益：7.7/7.7億円			
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量：B/C=2.9~3.5(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.1~3.8(交通量±10%) 事業費：B/C=3.0~3.5(事業費±10%) 事業費：B/C=3.2~3.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.3~3.6(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス)が存在する。 ②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(東富士リサーチパーク)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
地域から頂いた主な意見等： 御殿場バイパス（西区間）は、交通混雑の緩和、地域間交流の促進、物流・観光交通の支援に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」（平成22年11月）及び「環富士山火山防災連絡会」（平成23年5月）よりバイパスの早期整備の要望を受けている。					
<b>知事の意見</b> ：					

本事業は、国道138号の渋滞を緩和し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、富士山麓の観光拠点となる御殿場・小山地域と富士五湖や箱根地域へのアクセス性を高め、観光産業の活性化にも寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・現道の国道138号では、地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生。
- ・国道138号では、追突や重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・中央自動車道、東名高速道路では年平均14件の通行止めが発生。
- ・御殿場・小山地域は、年間1,600万人の観光客が来訪する観光拠点であるとともに、富士五湖や箱根の両観光圏に挟まれた交通の要所。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は5%、用地取得率は3%（平成22年度末）
- ・水土野IC(仮称)～ぐみ沢IC(仮称)区間(L=2.9km)は、用地買収等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・水土野IC(仮称)～ぐみ沢IC(仮称)区間(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

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していく。

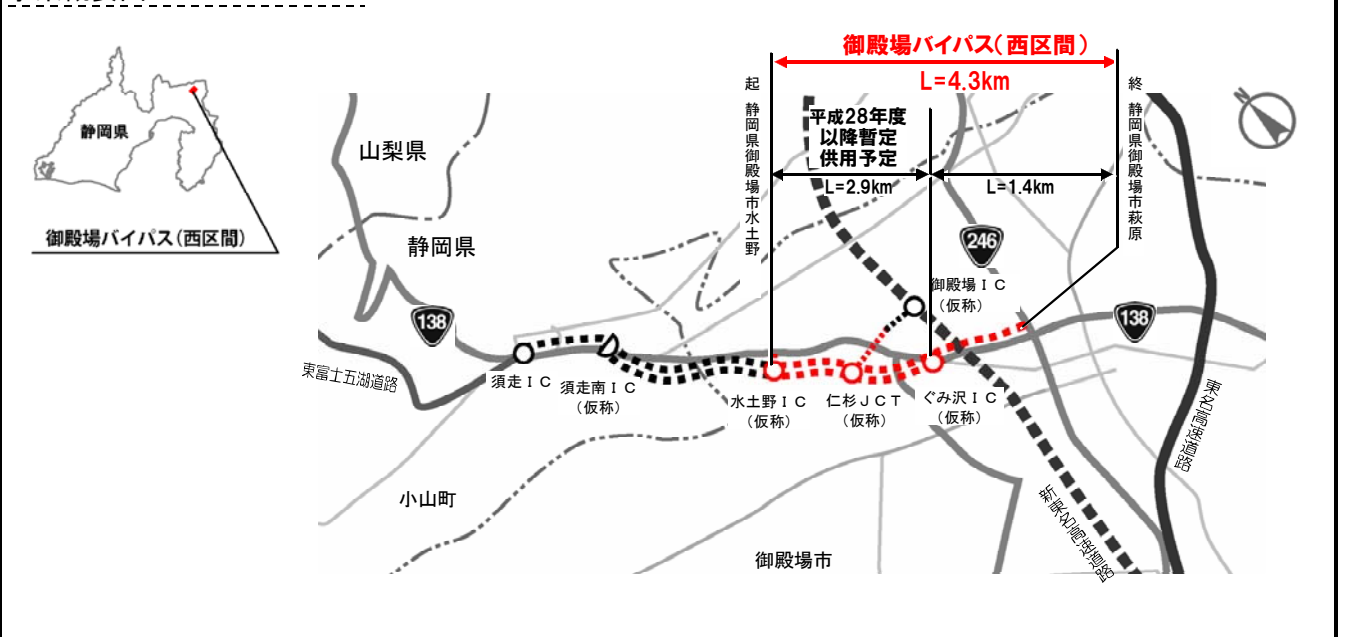
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> ：一般国道246号 <small>すその</small> 裾野バイパス <b>起終点</b> ：自：静岡県駿東郡小山町小山 至：静岡県沼津市大岡	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局 <b>延長</b> ：35.3km		
<b>事業概要</b> ： 一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市に至る東西交通を担う延長約120kmの主要幹線道路です。 本事業の裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。				
S41年度事業化		S46～61年度都市計画決定	S41年度用地着手	S41年度工事着手
全体事業費	520億円	事業進捗率	76%	供用済延長 30.9km (4車線区間)
計画交通量	35,200台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (事業費/事業全体) 108/946億円 事業費：92/795億円 維持管理費：15/151億円	総便益 (事業費/事業全体) 441/1,216億円 走行時間短縮便益：387/1,090億円 走行経費減少便益：45/84億円 交通事故減少便益：9.0/42億円	基準年 平成23年
	(残事業) 4.1			
<b>感度分析の結果</b> ： (事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.4(事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=3.8～4.6(交通量±10%) 事業費：B/C=3.9～4.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.9～4.5(事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ： ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②個性ある地域の形成 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検箇所(13箇所)が解消される。 ・現道等の事前通行規制区間(4回/5年)を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ： 地域から頂いた主な意見等： 裾野バイパスは、東名高速道路に並行しており、近年沿線に先端技術関連産業の研究施設や事業所の進出が相次ぎ、高度技術集積ゾーンとして急速に発展しており、地域社会の産業・経済活動に欠かすことの出来ない重要な路線として期待されており、沼津市をはじめとする関係3市2町の首長で構成される一般国道246号バイパス建設促進期成同盟より早期整備の要望(平成21年8月)が実施されている。				
<b>知事の意見</b> ： 本事業は、国道246号の渋滞を緩和し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、県東部地域の産業拠点や物流拠点の連携強化に寄与する重要な事業です。 今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、				

各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 現況の2車線区間では、混雑により10.2万人時間/年の渋滞損失が発生。
- ・ 2車線区間では、重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・ 国道246号唯一の雨量規制区間があり、規制時には第一次緊急輸送道路の機能が低下。
- ・ 4車線整備の延伸に伴い、交通量は順調に増加。
- ・ 沿線地域では、工業立地が進展（4車線整備後に工業団地が15箇所進出）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約76%、用地取得率は約99%（平成22年度末）
- ・ 延長35.3kmのうち30.9kmが完成4車線区間、残り4.4kmが暫定2車線区間。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 中島IC（暫定）（L=0.7km）は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。
- ・ 駿東郡小山町内（L=4.4km）は、平成28年度以降の完成4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 本線構造物の見直しによりコスト縮減を図る。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

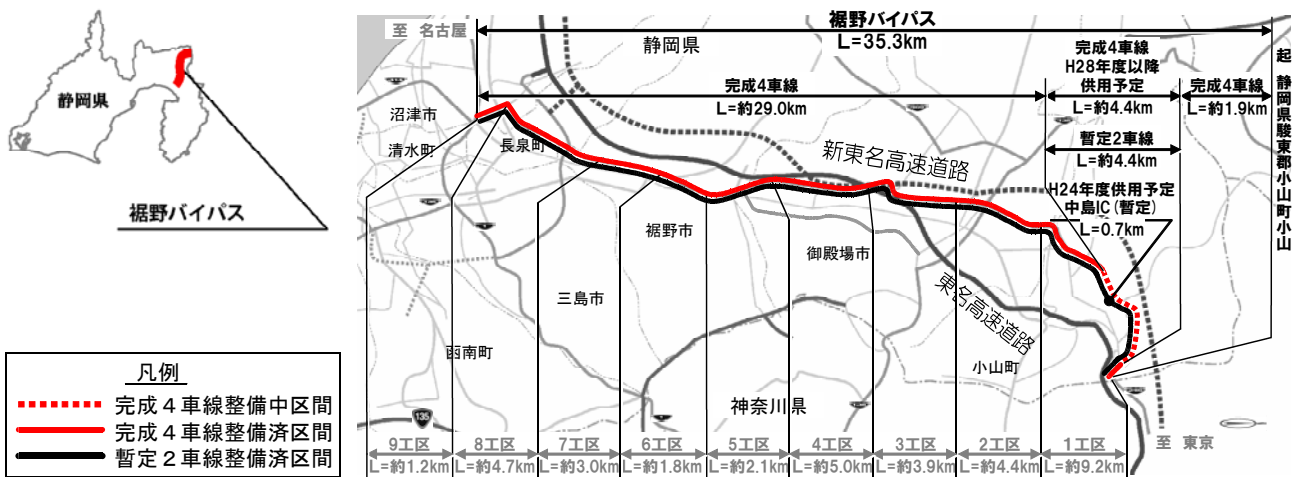
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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24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

<b>事業名</b> 一般国道153号 豊田西バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町	<b>延長</b> 13.3km	
<b>事業概要</b> 一般国道153号は、愛知県名古屋市東区を起点とし、みよし市及び豊田市などの主要都市を経て長野県塩尻市に至る延長約220kmの名古屋都市圏と長野県中信地域とを結ぶ幹線道路です。 本事業の一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長約13.3kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の支援を主な目的として事業を推進しています。		
S42年度事業化	S41年度～S47年度 都市計画決定	S46年度用地着手
全体事業費	316億円	事業進捗率
		75%
		供用済延長
		0.0km (6車線区間)
計画交通量 78,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.5 (残事業) 15.1	総費用 (事業費)/ (事業全体) 93/842億円 総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,401/3,825億円 基準年 平成23年 (走行時間短縮便益：1,379/3,773億円) (走行経費減少便益：22/39億円) (交通事故減少便益：0.05/13億円)
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C= 4.1~ 5.0(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=13.6~16.6(交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 4.5~ 4.6(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=14.3~16.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 4.3~ 4.8(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=13.9~16.1(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。 ②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 豊田市幹線道路整備促進協議会より早期整備要望を受けている。 知事の意見： 愛知県知事： 1 対応方針(原案)案に対して異議はありません。 2 豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる豊田西バイパスの早期整備を図っていただきたい。 3 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。		

名古屋市長：

一般国道153号豊田西バイパスは、名古屋都市圏と豊田都市圏を結ぶ重要な道路です。  
名古屋市と豊田市間のアクセス性の向上と地域連携の強化に向けて、事業の継続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・名古屋都市圏と豊田都市圏を結ぶ豊田西バイパスで交通混雑
- ・豊田西バイパス及び並行する周辺路線で死傷事故率の高い区間が多数存在
- ・名古屋都市圏と豊田都市圏を結んだ増加する交通量を効果的に処理するネットワークが必要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は75%、用地取得率は100%。(平成22年度末)
- ・平成18年度に全線暫定4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・国道155号豊田南バイパスと接続する東新地区(L=1.0km)は、平成25年度の立体化を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁構造を見直すことにより、約0.3億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

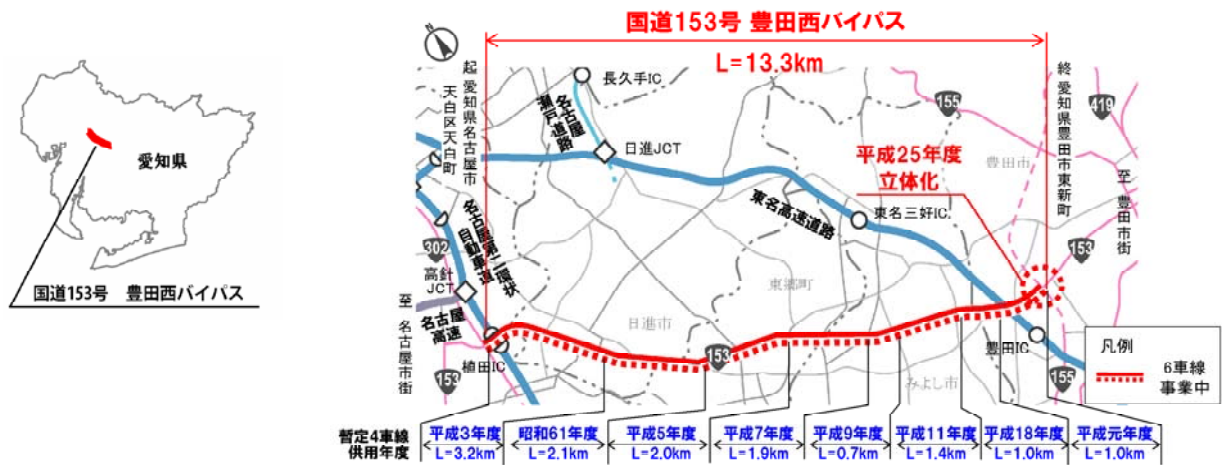
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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24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

<b>事業名</b> 一般国道155号 <small>とよたみなみ</small> 豊田南バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局																																																	
<b>起終点</b> 自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	<b>延長</b> 12.9km																																																		
<b>事業概要</b> 一般国道155号は、愛知県常滑市を起点とし、名古屋市周辺の都市を連結し、愛知県弥富市に至る延長約130kmの幹線道路です。 本事業の一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から愛知県豊田市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援を主な目的として事業を推進しています。																																																			
S48年度事業化	S39年度 都市計画決定 S47年度 都市計画決定	S50年度用地着手 S58年度工事着手																																																	
全体事業費	791億円	事業進捗率 59% 供用済延長 8.1km																																																	
計画交通量	43,900台/日																																																		
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業全体)</small></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 40%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/<small>(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">250/1,168億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 215/1,097億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 35/71億円</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 30%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/<small>(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,884/3,863億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 1,709/3,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 148/246億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 27/17億円</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;"> <b>基準年</b>                      平成23年                 </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業全体)</small></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table>	B/C	:	3.3	<small>(事業全体)</small>			<small>(残事業)</small>		7.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/<small>(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">250/1,168億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 215/1,097億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 35/71億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/ <small>(事業全体)</small>			250/1,168億円	(事業費)		: 215/1,097億円	(維持管理費)		: 35/71億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/<small>(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,884/3,863億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 1,709/3,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 148/246億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 27/17億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/ <small>(事業全体)</small>			1,884/3,863億円	(走行時間短縮便益)		: 1,709/3,600億円	(走行経費減少便益)		: 148/246億円	(交通事故減少便益)		: 27/17億円	<b>基準年</b> 平成23年			<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 3.0~ 3.6(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;"><small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 6.8~ 8.3(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C= 3.2~ 3.4(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C= 6.9~ 8.3(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C= 3.1~ 3.5(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C= 7.1~ 8.0(事業期間±20%)</td> </tr> </table>		<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 3.0~ 3.6(交通量 ±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 6.8~ 8.3(交通量 ±10%)	事業費 : B/C= 3.2~ 3.4(事業費 ±10%)	事業費 : B/C= 6.9~ 8.3(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C= 3.1~ 3.5(事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 7.1~ 8.0(事業期間±20%)
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業全体)</small></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table>	B/C	:	3.3	<small>(事業全体)</small>			<small>(残事業)</small>		7.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/<small>(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">250/1,168億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 215/1,097億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 35/71億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/ <small>(事業全体)</small>			250/1,168億円	(事業費)		: 215/1,097億円	(維持管理費)		: 35/71億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/<small>(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,884/3,863億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 1,709/3,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 148/246億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">: 27/17億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/ <small>(事業全体)</small>			1,884/3,863億円	(走行時間短縮便益)		: 1,709/3,600億円	(走行経費減少便益)		: 148/246億円	(交通事故減少便益)		: 27/17億円													
B/C	:	3.3																																																	
<small>(事業全体)</small>																																																			
<small>(残事業)</small>		7.5																																																	
総費用	:	(残事業)/ <small>(事業全体)</small>																																																	
		250/1,168億円																																																	
(事業費)		: 215/1,097億円																																																	
(維持管理費)		: 35/71億円																																																	
総便益	:	(残事業)/ <small>(事業全体)</small>																																																	
		1,884/3,863億円																																																	
(走行時間短縮便益)		: 1,709/3,600億円																																																	
(走行経費減少便益)		: 148/246億円																																																	
(交通事故減少便益)		: 27/17億円																																																	
<b>基準年</b> 平成23年																																																			
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 3.0~ 3.6(交通量 ±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 6.8~ 8.3(交通量 ±10%)																																																		
事業費 : B/C= 3.2~ 3.4(事業費 ±10%)	事業費 : B/C= 6.9~ 8.3(事業費 ±10%)																																																		
事業期間 : B/C= 3.1~ 3.5(事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 7.1~ 8.0(事業期間±20%)																																																		
<b>事業の効果等</b>																																																			
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、衣浦港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。																																																			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 豊田市幹線道路整備促進協議会より、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 1 「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。 2 豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる豊田南バイパスの早期整備を図っていただきたい。 3 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるよう																																																			

お願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 豊田市中心市街地の国道155号現道及び国道153号現道の交通混雑
- ・ 豊田南バイパスに並行する周辺路線や国道155号現道で死傷事故率の高い区間が多数存在
- ・ 自動車関連の物流交通が多い衣浦港や名古屋港と豊田都市圏を結ぶ地域では物流ネットワークの強化が必要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は59%。用地取得率は81%。(平成22年度末)
- ・ 全線12.9kmのうち、8.1km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

- ・ (主) 豊田安城線～国道153号区間 (L=1.1km) は、平成25年度の暫定2車線供用を予定。
- ・ 国道153号～国道155号区間 (L=3.7km) は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 擁壁構造を見直すことにより、約0.4億円のコスト縮減。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

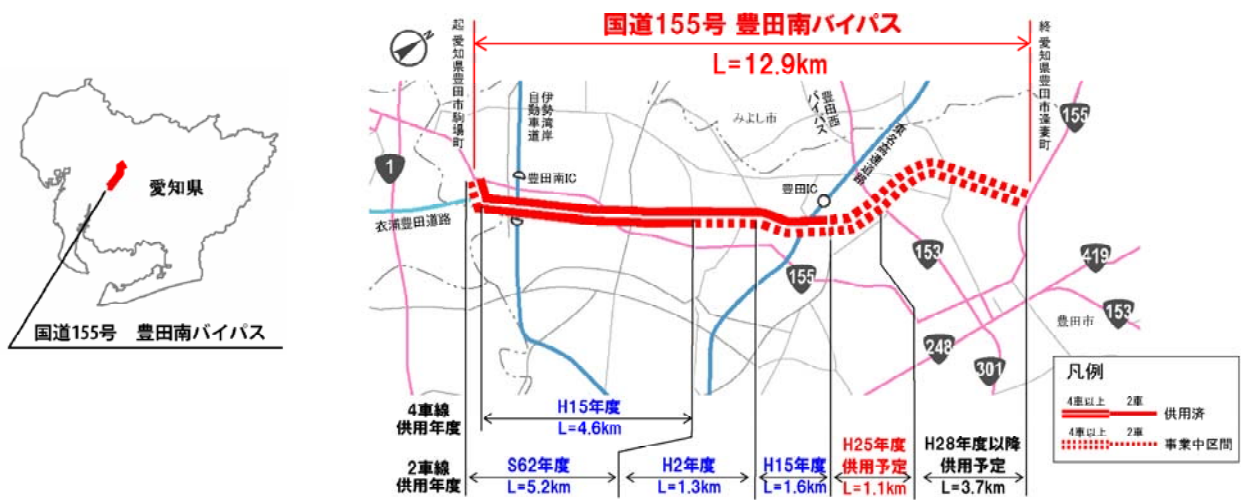
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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24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

<b>事業名</b>	一般国道302号 <small>なごやかんじょう ごうせん</small> 名古屋環状2号線	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b>	自：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町	<b>延長</b>	58.6 km		
<b>事業概要</b>					
一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区を起点とし、愛知県春日井市、東海市等の主要都市を経て、名古屋市中川区に至る、名古屋市の外周部において環状道路を形成する延長58.6kmの主要幹線道路であり、「交通渋滞の緩和」「物流効率化の支援」「新たな市街地の形成の支援」の3点を主な目的として事業を推進しています。					
S46年度事業化		S57年度都市計画決定		S46年度用地着手	
S48年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	5,550億円	<b>事業進捗率</b>	95%	<b>供用済延長</b>	34.1km (4車線区間)
<b>計画交通量</b>		32,000台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.4 (残事業) 1.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 443/11,687億円 事業費：385/11,193億円 維持管理費：57/495億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 730/27,939億円 走行時間短縮便益：579/24,143億円 走行経費減少便益：117/3,290億円 交通事故減少便益：34/505億円	<b>基準年</b> 平成23年	
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量：B/C=2.2~2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量±10%)					
事業費：B/C=2.4~2.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費±10%)					
事業期間：B/C=2.4~2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保					
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・現道等の踏切道の除却による交通改善が期待される。					
・利便性の向上が期待できるバス路線(名古屋市営バス)が存在する。					
②物流効率化の支援					
・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。					
③都市の再生					
・都市再生プロジェクトを支援する。					
・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。					
・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。					
・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。					
・連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる。					
④個性ある地域の形成					
・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区(有松地区、大高地区)を解消する。					
・拠点開発プロジェクトを支援する。					
⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成					
・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。					
⑥安全で安心できるくらしの確保					
・三次医療施設(藤田保健衛生大学病院)へのアクセス向上が見込まれる。					
⑦災害への備え					
・第一次緊急輸送路として位置づけられている。					
・緊急輸送路の代替路線を形成する。					
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					
・NO2排出量の削減が見込まれる。					
・SPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

一般国道302号名古屋環状2号線は、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、愛知県のほか、名古屋市をはじめとする関係5市3町1村の首長で構成される名古屋環状2号線整備促進期成同盟委員会より早期整備の要望（平成20年7月・11月）を受けている。

知事の意見：

愛知県知事：

- 1「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2名古屋環状2号線は、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であるため、西南部・南部区間について、専用部の一日も早い着工と、一般部の4車線化の早期完了をお願いしたい。
- 3事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

一般国道302号名古屋環状2号線は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路です。

このたび開通した東部・東南部に引き続き、西南部・南部の4車線化を推進し、早期全線完成供用に向けて事業の継続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・交通機関分担における自家用自動車の利用が約7割と依存傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。
- ・取扱量が全国3位である名古屋港の外貿コンテナ貨物において、陸上輸送のルートが限られるISO規格コンテナの利用が進展。
- ・沿線地域において土地区画整理事業等が一体的に進展し、新たな市街地が形成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は95%、用地取得率は99%（平成22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

- ・東北部区間（5.0km）、西北部区間（5.2km）、西南部区間（4.2km）は、平成28年度以降の完成供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・上部工構造形式の見直しによりコスト縮減を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

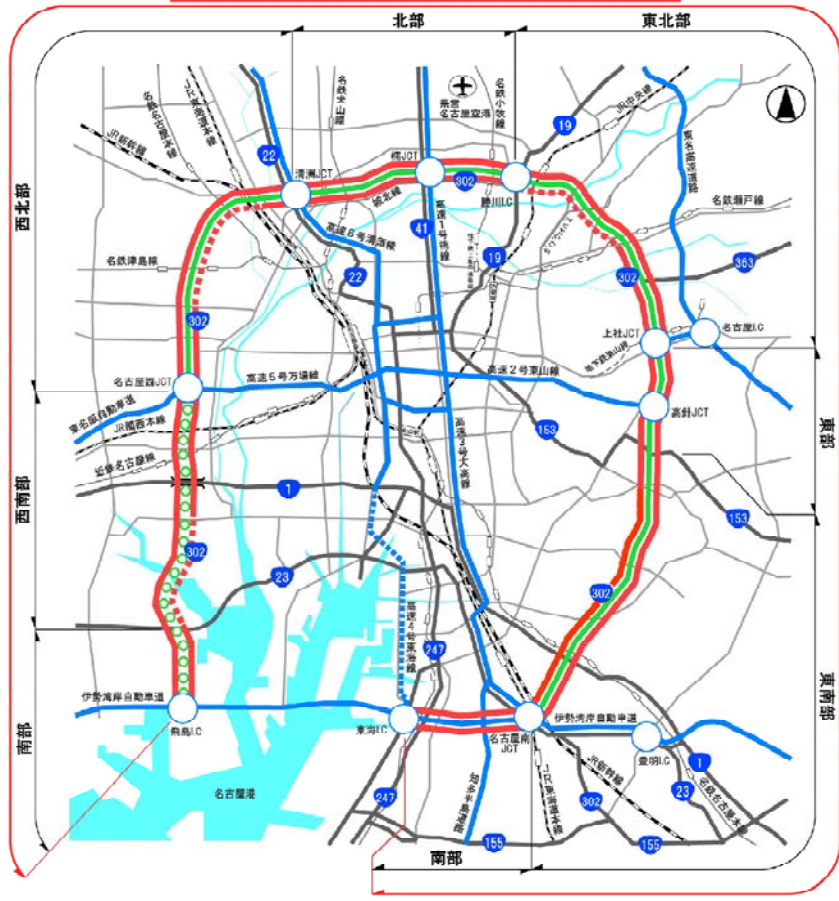
対応方針決定の理由

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

事業概要図



一般国道302号名古屋環状2号線 L=58.6km



凡例	
	一般国道302号 (完成4車線) 名古屋環状2号線
	" (暫定2車線)
	名古屋第二環状自動車道
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路
	一般国道
	主要地方道

※ 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24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

<b>事業名</b> ：近畿自動車道伊勢線 <small>きんきじどうしゃどういせせん</small> 名古屋環状2号線 <small>（名古屋西～飛島）</small> <small>なごやかんじょうごうせん なごやにし とびしま</small>	<b>事業区分</b>	高速自動車 国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：愛知県名古屋市中川区島井町 <small>あいち なごや なかがわ しまいちょう</small> 至：愛知県海部郡飛島村木場一丁目 <small>あいち あま とびしまむらきばいちちようめ</small>			<b>延長</b>	12.0 km
<b>事業概要</b> 近畿自動車伊勢線は、愛知県名古屋市を起点とし、三重県伊勢市を終点とする延長約81kmの高速自動車国道です。このうち、本事業の近畿自動車伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、愛知県名古屋市中川区島井町から海部郡飛島村木場一丁目に至る延長12.0kmの高速自動車国道であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。				
H21年度事業化		S57年度都市計画決定		用地未着手
工事未着手				
全体事業費		1,350億円	事業進捗率	1%
計画交通量		19,900台/日		
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 1,120/1,149億円		(残事業)/(事業全体) 1,759/1,759億円
	(残事業) 1.6	事業費：1,019/1,048億円 維持管理費：101/101億円		基準年：平成23年 走行時間短縮便益：1,432/1,432億円 走行経費減少便益：232/232億円 交通事故減少便益：96/96億円
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.4～1.7(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4～1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.7(事業費±10%) 事業費：B/C=1.4～1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5～1.6(事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見： 名古屋環状2号線は三大都市圏環状道路であり、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であるため、ミッシングリンクの早急な解消に向け一日も早く専用部の工事に着手するよう、愛知県知事、名古屋市長、名古屋管理組合管理者、名古屋商工会議所会頭、社団法人中部経済連合会会長、中部国際空港株式会社代表取締役社長から要望（平成23年11月）を受けている。 知事の意見： 愛知県知事： 1「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。 2当該道路は、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であり、平成23年12月9日に発表された高速道路のあり方検討有識者委員会の中間とりまとめでは、緊急性、並びに整備手法の				

基本的な考え方が示されたことから、一日も早い着工をお願いしたい。  
 3事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入するとともに、中部国際空港やモノづくり中部を支える名古屋港への重要なアクセス道路となるため、早期全線供用に向けて事業の継続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・愛知県は自動車依存傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。本事業区間に並行する国道302号は物流交通が集中し混雑が発生。
- ・外貨貨物量全国1位の名古屋港における輸出貨物の7割が愛知県発出貨物。
- ・愛知県西部のゼロメートル地帯では、高潮等による大規模浸水被害発生時に、第1次緊急輸送道路が寸断される可能性あり。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は1%、用地取得率は0%(平成22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

- ・名古屋西～飛島間（L=12.0km）は、平成28年度以降の完成供用を予定。

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していく。

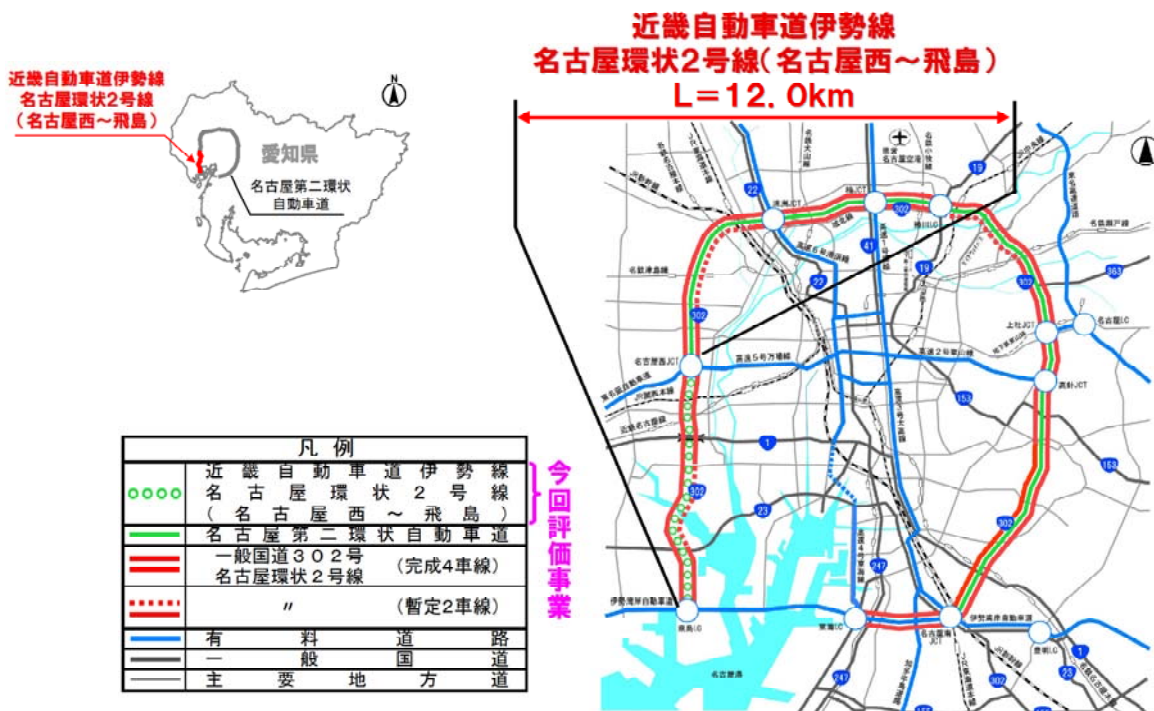
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> <small>きん き どうしやどう きせいせん おわせきた きい ながしま</small> 近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	<b>事業区分</b> (新直轄)	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区 東長島	<b>延長</b> 21.2 km	
<b>事業概要</b> 近畿自動車道紀勢線は大阪府松原市を起点とし、紀伊半島沿岸を通り三重県多気郡多気町で近畿自動車道伊勢線につながる延長約336kmの国土開発幹線自動車道です。 本事業の近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は三重県尾鷲市坂場西町から三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島に至る延長21.2kmの高規格幹線道路（新直轄方式区間）であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援、救急医療活動の支援を主な目的として事業を推進しています。		
H11年度事業化		H8年度都市計画決定
全体事業費：1,100億円		事業進捗率：70%
計画交通量：9,000～10,100台/日		供用済延長：0.0km
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 4.7	総費用：(残事業)/事業全体 314/1171億円 (事業費：240/1097億円 維持管理費：73/73億円)
<b>感度分析の結果</b>		総便益：(残事業)/事業全体 1480/1480億円 (走行時間短縮便益：1331/1331億円 走行経費減少便益：143/143億円 交通事故減少便益：6.2/6.2億円)
(事業全体) 交通量：B/C=1.00～1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.4(事業期間±20%)		(残事業) 交通量：B/C=3.6～6.5(交通量±10%) 事業費：B/C=4.4～5.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.6～4.8(事業期間±20%)
<b>事業の効果等</b>		
①円滑なモビリティの確保 ・利便性の向上が期待できるバス路線(熊野市、尾鷲市から津市への直行バス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・大規模イベント(第62回伊勢神宮式年遷宮)を支援する。 ・主要観光地(熊野古道等)へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(山田赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・緊急輸送路の代替路線を形成する。		
<b>関係する地方公共団体の意見</b>		
知事の意見： 本事業は、地域住民の安全・安心の確保や平成25年神宮式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、紀伊半島のミッシングリンクを解消するためにも重要な事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。 また、平成25年神宮式年遷宮までの供用に向けた事業の推進をお願いいたします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「事業継続」することは「妥当」である。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・紀勢線延伸にともなう、熊野古道への観光客の増加		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率は70%、用地取得率は93%(平成22年度末)		



・尾鷲北IC～紀伊長島(21.2km)区間は、全面的に工事を展開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・尾鷲北IC～海山IC(L=6.1km)は平成23年度の供用を予定。

・海山IC～紀伊長島IC(L=15.1km)は平成25年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

・橋梁の構造を見直すことにより、コスト縮減を図る。

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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24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

<b>事業名</b> 一般国道1号 <small>くわなとうぶかくふく</small> 桑名東部拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：三重県桑名市長島町又木 至：三重県桑名市北浜町		<b>延長</b> 3.9km
<b>事業概要</b> 国道1号は、東京都中央区を起点とし、愛知県名古屋市及び三重県桑名市、四日市市、鈴鹿市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。 本事業の桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木を起点とし、同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに同区間内において伊勢大橋の架替を行うものであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や、物流効率化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
S51年度事業化		S60年度都市計画決定
S63年度用地着手		H18年度工事着手
<b>全体事業費</b>	490億円	<b>事業進捗率</b>
16%	<b>供用済延長</b>	0.0km
<b>計画交通量</b>		
38,100台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>
(事業全体) 1.2 (残事業) 1.7	(残事業)/(事業全体) 307/430 億円 (事業費：293/417億円) (維持管理費：14/14億円)	(残事業)/(事業全体) 521/521 億円 (走行時間短縮便益：466/466億円) (走行経費減少便益：54/54億円) (交通事故減少便益：0.82/0.82億円)
<b>基準年</b> 平成23年		
<b>感度分析の結果</b>		
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1 ~ 1.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 1.5~ 1.9(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1 ~ 1.2(事業費 ±10%) 事業費 : B/C= 1.6~ 1.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.03~ 1.4(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 1.4~ 1.9(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b>		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・総重量25tの車両、ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上を支援する。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>		
知事の意見： 本事業は、国道1号の交通渋滞の緩和、老朽化著しい伊勢大橋の架替えによる災害に強い道路機能の確保や物流効率化の支援を図るための重要な4車線化事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期4車線化に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b>		
「事業継続」することは「妥当」である。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>		
・伊勢大橋の老朽化の進行、四日市港の外貿コンテナ貨物利用増加		

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は16%、用地取得率は61%(平成22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

・全事業区間(L=3.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

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していく。

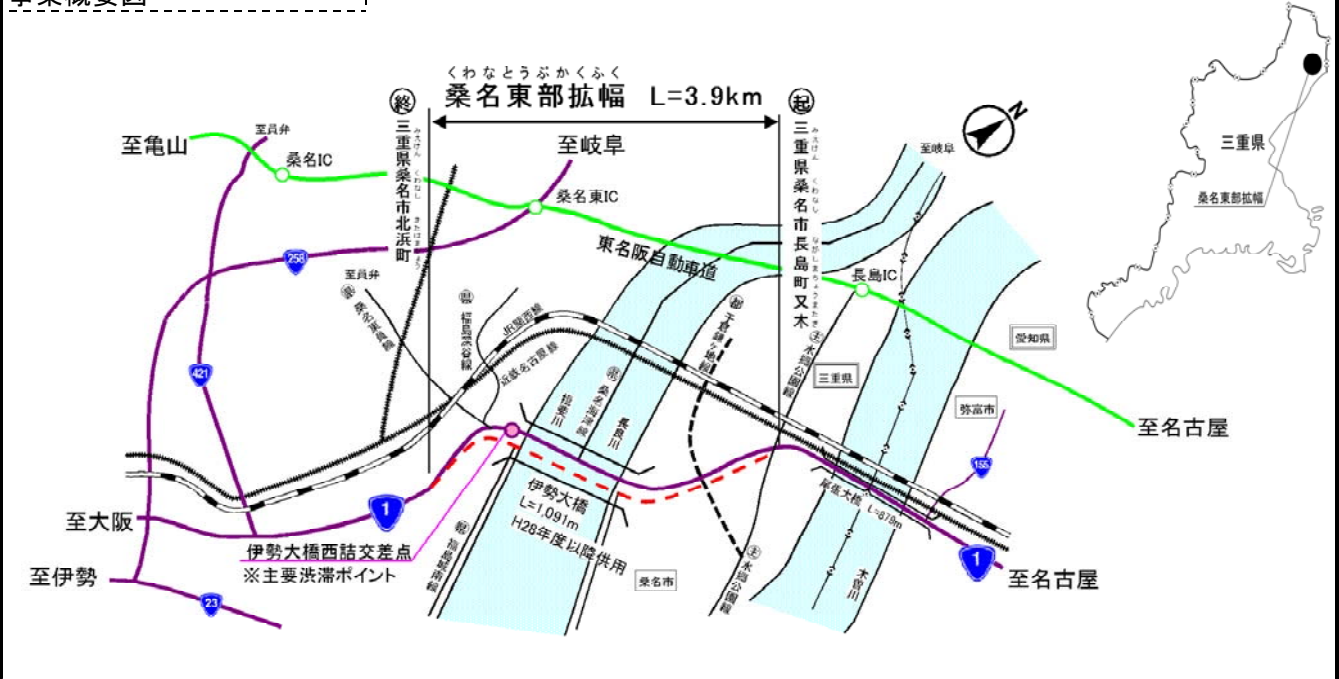
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> 一般国道1号 <small>ほくせい</small> 北勢バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：三重県三重郡川越町南福崎 <small>みえけん みえぐんかわごえちようみなみふくさき</small> 至：三重県四日市市采女 <small>みえけんよっかいちしうねめ</small>	<b>延長</b> 21.0 km	
<b>事業概要</b> 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、愛知県名古屋市及び三重県桑名市、四日市市、鈴鹿市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。 本事業の北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
H4年度事業化		H2年度都市計画決定
		H7年度用地着手
		H11年度工事着手
<b>全体事業費</b>		1,300億円
<b>事業進捗率</b>		55%
<b>供用済延長</b>		7.1km
<b>計画交通量</b> 46,200台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.8 (残事業) 4.8	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 454/1,389億円 (事業費：373/1,280億円 維持管理費：81/109億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 2,161/3,907億円 (走行時間短縮便益：1,716/3,104億円 走行経費減少便益：314/637億円 交通事故減少便益：131/166億円)
		<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=2.5~3.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.3~5.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.7~2.9(事業費±10%) 事業費：B/C=4.4~5.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.7~5.2(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(バレー構想等)を支援する。 ・主要観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が見込まれる。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 知事の意見： 本事業は、国道1号、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の代替路としての機能を確保、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパスです。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線供用に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「事業継続」することは「妥当」である。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・新名神の開通(H20.3)及び四日市港の取扱コンテナ量の増加による高越量の増加		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率は55%、用地取得率は75%(平成22年度末) ・みえ川越IC~(市)垂坂1号間(L=7.1km)は、暫定2車線(一部完成)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

- ・四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間(L=1.4km)は、平成26年度の暫定2車線供用を予定。
- ・(市)日永八郷線～四日市市采女間(L=12.5km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

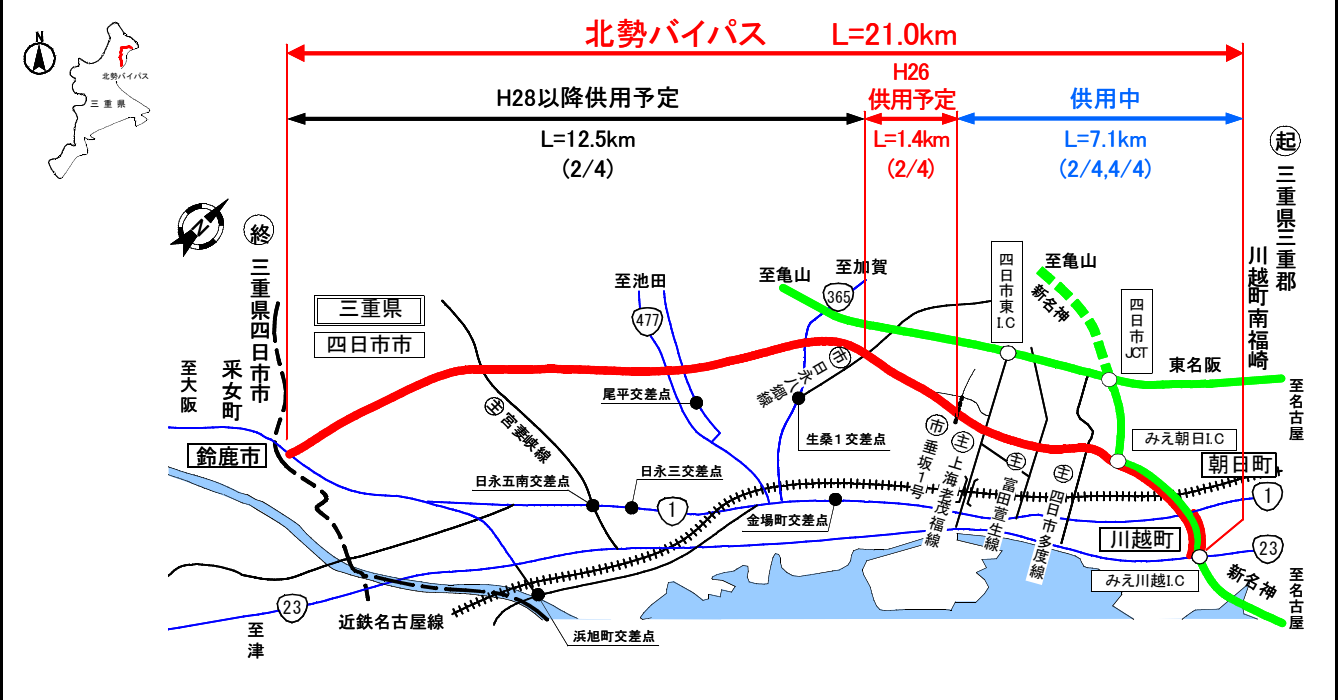
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> ：一般国道23号 中勢道路 <small>ちゅうせい</small> 一般国道23号 中勢道路	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 中部地方整備局			
<b>起終点</b> ：自：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町 <small>みえ すずか きたたまがき</small> <small>みえ まつさか おづ</small>	<b>延長</b> ：33.8km				
<b>事業概要</b> ：一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、愛知県名古屋市、三重県四日市市、津市、松阪市の主要都市を経て三重県伊勢市に至る延長約200kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。 本事業の中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や地域連携の支援を主な目的として事業を推進しています。					
S59年度事業化      S58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：1,900億円      事業進捗率：62%      供用済延長：暫定15.5km					
計画交通量：45,600台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> 2.4  <small>(残事業)</small> 7.2                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>：  <small>(残事業)/(事業全体)</small>                      577/2,278億円                      事業費：467/2,105億円                      維持管理費：110/174億円                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>：  <small>(残事業)/(事業全体)</small>                      4,148/5,557億円                      走行時間短縮便益：3,877/5,233億円                      走行経費減少便益：237/306億円                      交通事故減少便益：34/18億円                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 2.4 <small>(残事業)</small> 7.2	<b>総費用</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 577/2,278億円 事業費：467/2,105億円 維持管理費：110/174億円	<b>総便益</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 4,148/5,557億円 走行時間短縮便益：3,877/5,233億円 走行経費減少便益：237/306億円 交通事故減少便益：34/18億円	<b>基準年</b> ：平成23年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 2.4 <small>(残事業)</small> 7.2	<b>総費用</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 577/2,278億円 事業費：467/2,105億円 維持管理費：110/174億円	<b>総便益</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 4,148/5,557億円 走行時間短縮便益：3,877/5,233億円 走行経費減少便益：237/306億円 交通事故減少便益：34/18億円			
<b>感度分析の結果</b>					
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=2.2~2.6(交通量±10%)                      事業費：B/C=2.2~2.5(事業費±10%)                      事業期間：B/C=2.3~2.6(事業期間±20%)                 </td> <td style="width: 50%;"> <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=6.5~7.9(交通量±10%)                      事業費：B/C=6.7~7.8(事業費±10%)                      事業期間：B/C=6.8~7.5(事業期間±20%)                 </td> </tr> </table>			<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=2.2~2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.6(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C=6.5~7.9(交通量±10%) 事業費：B/C=6.7~7.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=6.8~7.5(事業期間±20%)	
<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=2.2~2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.6(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C=6.5~7.9(交通量±10%) 事業費：B/C=6.7~7.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=6.8~7.5(事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港への海上アクセス港(津なぎさまち)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ・連絡道路がない住宅宅地開発への連絡道路となる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(中勢北部サイエンスシティ等)を支援する。 ・主要観光地(鈴鹿サーキット等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(三重大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
知事の意見： 本事業は、国道23号の交通渋滞緩和、国道23号の代替路線など災害に強い道路機能の確保や中勢					

地域の連携支援を図るための重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていた  
だき、早期全線供用に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道23号の交通量は約440～約650（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する  
海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は62%、用地取得率は81%（平成22年度末）  
・14工区（L=2.8km）、10-2工区（L=0.77km）、10-1工区（L=1.13）、9工区（L=4.35km）、8-1工区（L=4.1km）、  
6工区（L=2.3km）は、暫定2車線供用済み。（平成22年度末）  
・残工区は、暫定2車線供用に向けて全面的に事業を展開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・8-2工区（L=0.9km）は、平成23年度に暫定2車線供用を予定。  
・納所町交差点立体化は、平成24年度に完成を予定。  
・5工区（L=1.8km）、10-3工区（L=0.95km）、11工区（L=1.95km）、12工区（L=3.1km）は、平成26年度に暫  
定2車線供用を予定。  
・4工区（L=2.85km）、7工区（L=2.9km）は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

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削減に努めながら事業を推進していく。

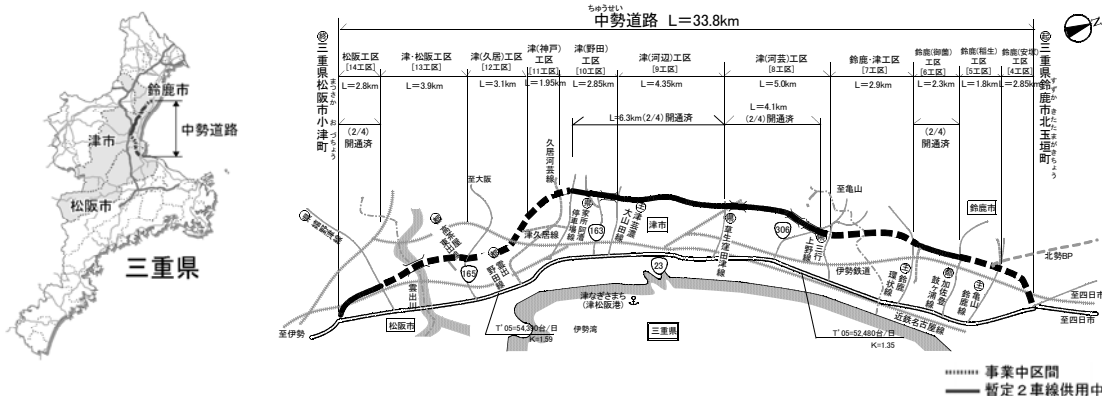
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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>めいはんどうろ</small> 名阪道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：三重県亀山市太岡寺町 至：三重県伊賀市治田	延長	41.6 km			
事業概要	<p>一般国道25号名阪道路は、三重県亀山市を起点とし奈良県天理市に至る、近畿自動車道名古屋大阪線と一体となった延長約70kmの一般国道の自動車専用道路です。</p> <p>本事業の名阪道路（三重県区間）は、三重県亀山市太岡寺町から伊賀市治田に至る延長41.6kmの主要幹線道路であり、交通事故の削減、代替路としての信頼性向上を目的として事業を推進しています。</p>					
S56年度事業化	S39年度都市計画決定	S56年度用地着手	S56年度工事着手			
全体事業費	400億円	事業進捗率	76%	供用済延長	41.6km	
計画交通量	64,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) 4.1	総費用： (残事業)/(事業全体) 207/741億円 (事業費：60/594億円 維持管理費：147/147億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 849/849億円 (走行時間短縮便益：804/804億円 走行経費減少便益：45/45億円 交通事故減少便益：-/-億円)	基準年： 平成23年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.03～1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.7～4.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=4.0～4.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.05～1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.1～4.1(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(バレー構想)を支援する。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路として機能する。					
関係する地方公共団体等の意見	知事の意見： 本事業は、交通量の増大や走行車両の大型化により、渋滞や交通事故が頻発している名阪国道において、交通事故の削減や高速ネットワーク代替路としての信頼性向上を図るための重要な事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、IC改良や路肩拡幅などの事業の早期完成をお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見	「事業継続」することは「妥当」である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・新名神高速道路の開通(H20.3)による高速ネットワークの拡充					
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11%(平成22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	・大内IC(0.6km)は、平成25年度の完成供用を予定。 ・亀山IC～治田IC(41.6km)の路肩拡幅は、平成28年度以降の完成供用を予定。					
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削減に努めながら事業を推進していく。					



対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> 一般国道42号 <small>まつさか たき</small> 松阪多気バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：三重県松坂市古井町 至：三重県多気郡多気町仁田	<b>延長</b> <p style="text-align: center;">11.9 km</p>	
<b>事業概要</b> 一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、三重県松坂市、尾鷲市、和歌山県新宮市等の主要な都市を経て和歌山市に至る総延長約440kmの幹線道路です。 本事業の松阪多気バイパスは、三重県松坂市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
S62年度事業化		S59・61年度都市計画決定
S63年度用地着手		H3年度工事着手
全体事業費	420億円	事業進捗率 89%
計画交通量	25,400台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0	総費用 (残事業)/事業全体 46/616 億円
	(残事業) 6.2	事業費：30/566億円 維持管理費：16/50億円
		総便益 (残事業)/事業全体 288/1227 億円
		基準年：平成23年
		(走行時間短縮便益：279/1187億円) (走行経費減少便益：7.3/40 億円) (交通事故減少便益：1.2/0.32 億円)
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 1.6～3.8(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C= 5.1～20.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.9～2.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C= 5.8～6.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.6～2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 6.3～6.6(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・中部国際空港への海上アクセス港(松阪港)へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 知事の意見： 本事業は、慢性的な渋滞や交通事故が多い国道42号において、交通渋滞の緩和や交通事故の削減を図るため、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線供用に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「事業継続」することは「妥当」である。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・松坂市の10万人当たり交通事故死亡者数が全国ワースト1位(平成22年)となっている。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率は89%、用地取得率は99%(平成22年度末) ・松坂市古井町～上川町(L=3.7km)、松坂市上川町～下蛸路町(L=1.8km)、松坂市射和町～多気町仁田(L=3.1km)は暫定2車線供用済み(平成22年度末) ・残工区は、暫定2車線供用に向けて事業を展開。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>		

- ・松阪市上川町 (L=0.8km)、松阪市下蛸路町～射和町 (L=2.5km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定しています。

施設の構造や工法の変更等

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

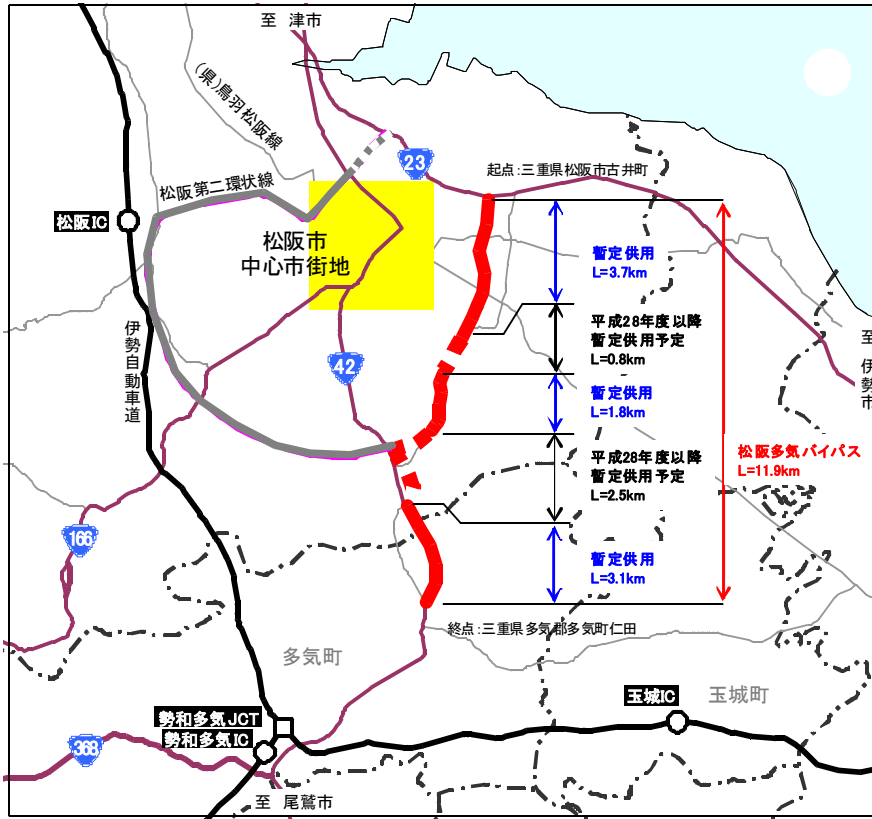
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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24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

<b>事業名</b> 一般国道260号 <small>にしきとうげ</small> 錦 峠	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：三重県度会郡南伊勢町棚橋 至：三重県度会郡大紀町高岡	<b>延長</b>  6.7 km	
<b>事業概要</b> 一般国道260号は、三重県志摩市を起点とし、度会郡南伊勢町、度会郡大紀町を経て、北牟婁郡紀北町に至る延長約100 kmの沿岸部の幹線道路です。 本事業の錦峠は、三重県度会郡南伊勢町棚橋から度会郡大紀町高岡に至る延長6.7 kmのバイパスであり、地域連携の支援、物流効率化の支援や災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。		
S59年度事業化	—	S61年度用地着手
S63年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	235億円	<b>事業進捗率</b>
		86%
<b>計画交通量</b>	2,300台/日	<b>供用済延長</b>
		4.9 km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (残事業) 2.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 36/352億円 事業費：28/322億円 維持管理費：8/30億円
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 88/400億円 走行時間短縮便益：76/336億円 走行経費減少便益：11/61億円 交通事故減少便益：0.80/3.7億円
		<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=0.9～1.5(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0～2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.04～1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3～2.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.9～1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4～2.5(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産品(鮮魚等)の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(山田赤十字病院)へのアクセス性向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落(錦地区等)を解消する。 ・緊急輸送路として位置づけられている。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 知事の意見： 本事業は、雨量規制時のリダンダンシー確保など災害に強い道路機能の確保、地域連携や物流効率化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、平成26年度供用に向けた確実な事業の推進をお願いいたします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「事業継続」することは「妥当」である。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・紀勢自動車道：大宮大台IC～紀勢大内山IC間供用(平成21年2月)		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率は86%、用地取得率は100%(平成22年度末) ・南伊勢町～大紀町区間(L=4.9km)は、完成供用済み。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・南伊勢町内区間(L=1.8km)は、平成26年度の完成2車線供用を予定。		

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していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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24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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ほくせい よっかいち</small> （北勢～四日市）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)					
<b>起終点</b> 自： <small>みえ</small> 三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small> 至： <small>みえ よっかいち</small> 三重県四日市市北山町 <small>きたやま</small>	<b>延長</b> 14.4 km						
<b>事業概要</b> 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て、三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業の東海環状自動車道（北勢～四日市）は、三重県いなべ市北勢町から四日市市北山町に至る延長14.4kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）であり、広域ネットワークの構築、地域経済活性化の支援、地域活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。							
H2年度事業化      H3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      1,300億円      事業進捗率      25%      供用済延長      0.0km							
計画交通量      27,100台/日							
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> 1.7   <small>(残事業)</small> 2.6                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>：<small>(残事業)/(事業全体)</small>                      821/1,290 億円                      〔事業費：726/1,194億円                      維持管理費：95/95 億円〕                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>：<small>(残事業)/(事業全体)</small>                      2,160/2,160 億円                      〔走行時間短縮便益：1,932/1,932億円                      走行経費減少便益：135/135 億円                      交通事故減少便益：93/93 億円〕                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>：                      平成23年                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.7  <small>(残事業)</small> 2.6	<b>総費用</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 821/1,290 億円 〔事業費：726/1,194億円 維持管理費：95/95 億円〕	<b>総便益</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,160/2,160 億円 〔走行時間短縮便益：1,932/1,932億円 走行経費減少便益：135/135 億円 交通事故減少便益：93/93 億円〕	<b>基準年</b> ： 平成23年	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>感度分析の結果</b>  <small>(事業全体)</small> 交通量    : B/C= 1.5～1.8(交通量 ±10%)    <small>(残事業)</small> 交通量    : B/C= 2.4～2.9(交通量 ±10%)                      事業費            : B/C= 1.6～1.8(事業費 ±10%)            事業費            : B/C= 2.4～2.9(事業費 ±10%)                      事業期間         : B/C= 1.6～1.7(事業期間±20%)            事業期間         : B/C= 2.5～2.7(事業期間±20%)                 </td> </tr> </table>	<b>感度分析の結果</b> <small>(事業全体)</small> 交通量    : B/C= 1.5～1.8(交通量 ±10%) <small>(残事業)</small> 交通量    : B/C= 2.4～2.9(交通量 ±10%) 事業費            : B/C= 1.6～1.8(事業費 ±10%)            事業費            : B/C= 2.4～2.9(事業費 ±10%) 事業期間         : B/C= 1.6～1.7(事業期間±20%)            事業期間         : B/C= 2.5～2.7(事業期間±20%)
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.7  <small>(残事業)</small> 2.6	<b>総費用</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 821/1,290 億円 〔事業費：726/1,194億円 維持管理費：95/95 億円〕	<b>総便益</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,160/2,160 億円 〔走行時間短縮便益：1,932/1,932億円 走行経費減少便益：135/135 億円 交通事故減少便益：93/93 億円〕	<b>基準年</b> ： 平成23年				
<b>感度分析の結果</b> <small>(事業全体)</small> 交通量    : B/C= 1.5～1.8(交通量 ±10%) <small>(残事業)</small> 交通量    : B/C= 2.4～2.9(交通量 ±10%) 事業費            : B/C= 1.6～1.8(事業費 ±10%)            事業費            : B/C= 2.4～2.9(事業費 ±10%) 事業期間         : B/C= 1.6～1.7(事業期間±20%)            事業期間         : B/C= 2.5～2.7(事業期間±20%)							
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(四日市市立四日市病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間の代替路線を形成する。 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							

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状自動車道（北勢～四日市）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、いなべ市・東員町をはじめとする3市1町の首長で構成される東海環状自動車道三重県区間建設促進期成同盟会より建設促進の要望を受けている。

知事の意見：

本事業は、中部圏の広域ネットワークを構築することで、地域経済活動の活性化や交通渋滞の緩和、さらにはリダンダンシーの確保による災害に強い道路機能の確保を図るための重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、四日市－東員IC間の平成27年度供用を確実にするとともに、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 名神高速道路大垣IC～米原JCT間にて交通規制が発生した場合、三重県北勢地域から岐阜県方面間は大きな迂回が必要。
- ・ 四日市港の外貨コンテナ取扱量は増加傾向に有り、過去最高を更新
- ・ 岐阜県と三重県を結ぶ第1次緊急輸送道路の代替路が未確保。
- ・ 新名神高速道路の供用は周辺地域の観光施設入込客数増加に貢献し、北勢地域の主要観光施設の入込客数では増加傾向が持続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は25%、用地取得率は97%(平成22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

- ・ 東員IC（仮称）～四日市北JCT（仮称）間（L=1.7km）は、平成27年度の完成供用を予定。
- ・ 北勢IC（仮称）～東員IC（仮称）間（L=12.7km）は、平成32年度までに暫定2車線供用を予定。

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削減に努めながら事業を推進していく。

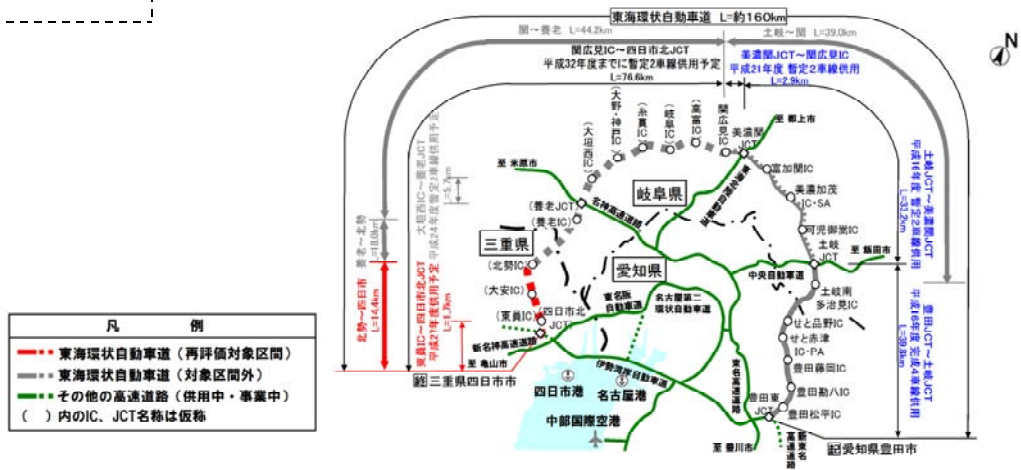
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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。