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　甲賀湖南道路 一般国道１号　栗東水口道路Ⅰ	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県湖南市石部 至：滋賀県栗東市上砥山			延長	4.3km

事業概要

一般国道１号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ主要幹線道路である。

栗東水口道路Ⅰは、一般国道１号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び名神高速道路へのアクセス向上による物流の効率化等を目的に計画された道路である。

H元年度事業化	H元年度都市計画決定	H7年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	430億円	事業進捗率	約62%	供用済延長	―
計画交通量	38,100台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 5.8	137/458億円 事業費：114/435億円 維持管理費：23/23億円	801/801億円 走行時間短縮便益：700/700億円 走行経費減少便益：80/80億円 交通事故減少便益：20/20億円	平成23年

感度分析の結果

(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=5.3～6.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.8(事業費　±10%)　事業費　：B/C=5.4～6.4(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.6～1.9(事業期間±20%)　事業期間：B/C=5.6～5.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道１号の交通量は増加しており、依然として交通容量を超過している。整備により交通混雑の緩和が期待できる。

②交通安全の向上
・一般国道１号の死傷事故率は、滋賀県全体より高く、渋滞に起因する追突事故が６割を越えており、整備により交通の分散が図れ、安全性の向上が期待できる。

③地域の活性化
・沿線では製造品出荷額が増加しており、名神高速道路へのアクセス性向上により物流の効率化が図れ、更なる地域経済の活性化が期待される。
・名神高速道路IC～工業団地（水口工業団地）の所要時間が短縮。(28分→10分)

④主要な観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
(滋賀県希望が丘文化公園:観光入込客数：66.9万人/年)

⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・湖南市～栗東市の所要時間が短縮。(29分→19分)

⑥沿道環境の改善
・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(栗東市上鈎：夜間73dB)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等
・地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(H6.7設立、甲賀市長、湖南市長、栗東市長)より早期整備の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：
・照会のありました２事業については、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現にむけてさらなる整備促進をお願いしたい。
・地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の事業推進、早期完成を強く望んでおります。
・なお、事業推進のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路Ⅰ」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一般国道１号の交通量は増加しており、依然として交通容量を超過している。また、沿線である栗東市においては人口が増加し、工業団地立地が進んでいる。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までに一般国道１号から上砥山上鈎線までの優先整備（Ⅰ期）区間(3.4km)について、用地取得は約95%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、優先整備区間について平成25年度の暫定２車線供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、擁壁構造や軟弱地盤対策工法の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

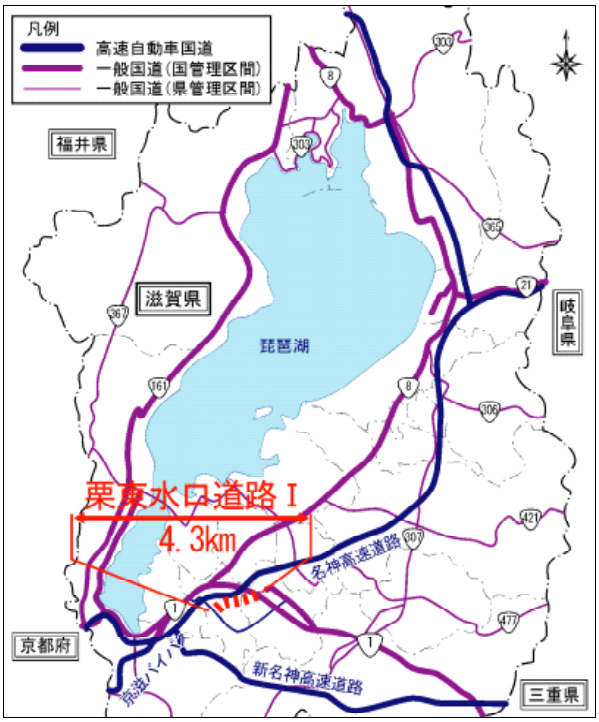
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

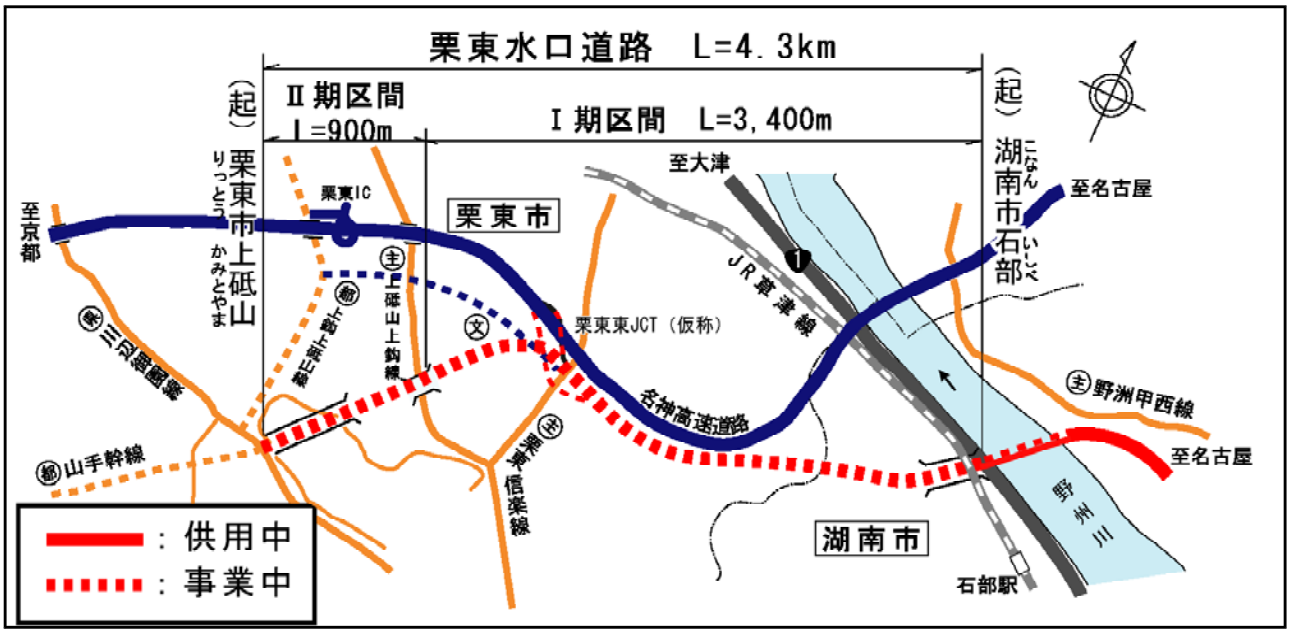
事業名	地域高規格道路　甲賀湖南道路 一般国道１号　栗東水口道路Ⅰ	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県湖南市石部 至：滋賀県栗東市上砥山			延長	4.3km

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	一般国道8号　塩津（しおつ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県長浜市（ながはま）西浅井町塩津浜（にしあざいちようしおつはま） 至：滋賀県長浜市（ながはま）木之本町飯浦（きのもとちようはんのうら）			延長	3.5km

事業概要

一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路である。

塩津バイパスは、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的に計画された道路である。

S59年度事業化	都市計画決定　ー	S60年度用地着手	H元年度工事着手

全体事業費	123億円	事業進捗率	約70%	供用済延長	1.5km
計画交通量	12,800台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	34/180億円 事業費：27/167億円 維持管理費：7.1/13億円	49/214億円 走行時間短縮便益：45/172億円 走行経費減少便益：3.4/37億円 交通事故減少便益：0.74/4.9億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.1～1.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.2～1.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%)

(残事業) 交通量　：B/C=1.3～1.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.4～1.4(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通安全の確保
- 一般国道８号は線形不良箇所が連続し、見通しが悪く、幅員が狭いため追突事故が多発。整備により道路線形の改善、自転車歩行者空間の確保により、安全性の向上が期待される。

②広域的な代替路の確保
- 一般国道８号は積雪や事故等による北陸自動車道の通行止め時には、広域的な代替路として期待される。

③現道の事前通行規制区間の解消
- 異常気象時通行規制区間（連続雨量180m/m以上通行止）の解消。国道8号(長浜市西浅井町塩津浜～木之本町飯浦)

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８号バイパス路線設置促進期成同盟会(S38.1設立、長浜市長、近江町長（米原市長)、虎姫町長（長浜市長)、湖北町長（長浜市長）)より早期整備の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：
- 照会のありました事業については、対応方針（原案）(案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現にむけてさらなる整備促進をお願いしたい。
- 地元も歩行者等の安全確保、交通事故等の課題解消のため、当該事業全区間（優先区間として設定されているバイパス区間だけでなく、現道拡幅区間も含めた１工区全区間）の事業推進、早期完成を強く望んでおります。
- なお、事業推進のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道８号塩津バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道８号(西浅井町～木之本町)の交通量は２工区の供用後、増加傾向にあり、大型車混入率は全国の直轄国道、滋賀県の直轄国道と比べ高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに1.5kmについて供用済みであり、用地取得は約64%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、優先的に整備する区間(0.9km)について平成26年度の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、軟弱地盤対策工法及び橋梁形式の見直し等、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。

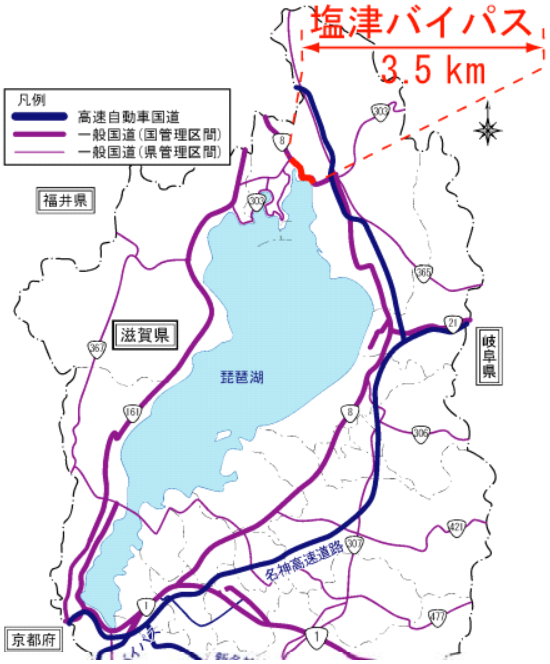
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

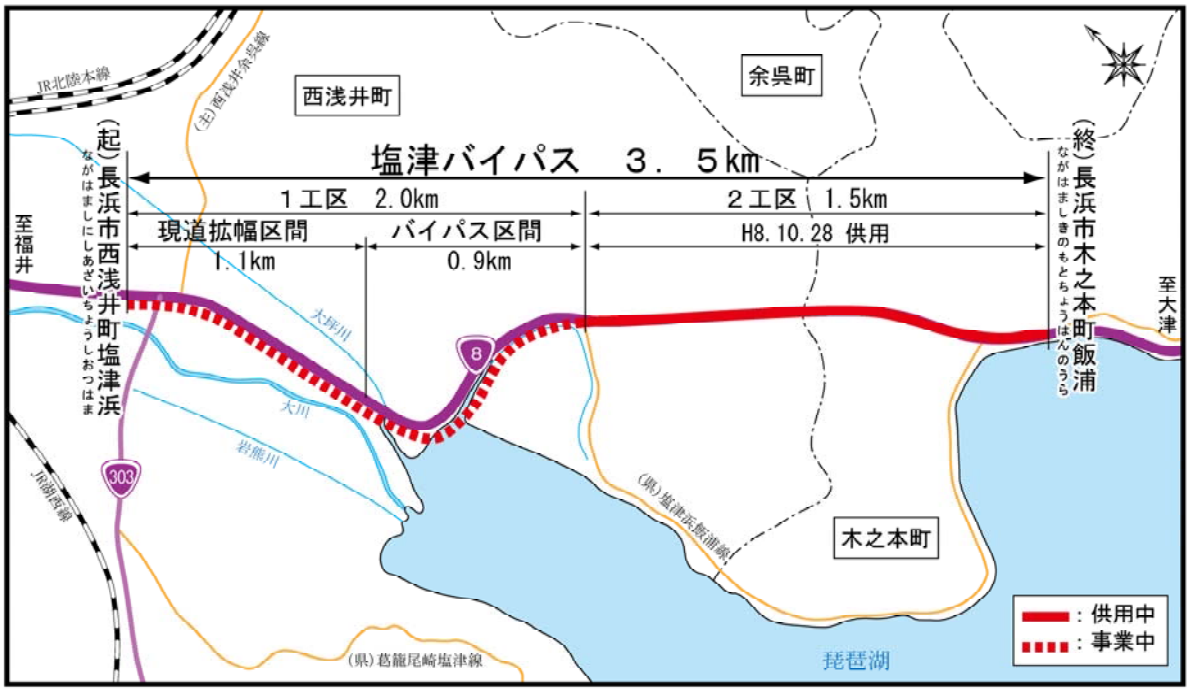
事業名	一般国道8号　塩津（しおつ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県長浜（ながはま）市西浅井町塩津浜（にしあざいちょうしおつはま） 至：滋賀県長浜（ながはま）市木之本町飯浦（きのもとちょうはんのうら）			延長	3.5km

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	地域高規格道路　琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号　志賀（しが）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県大津市北小松（おおつ　きたこまつ） 至：滋賀県大津市荒川（おおつ　あらかわ）			延長	6.4km

事業概要

一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約110kmの主要幹線道路である。

志賀バイパスは、交通混雑の緩和と交通安全の確保、沿道騒音の改善、地域の活性化等を目的に計画された道路である。

H元年度事業化	S50年度都市計画決定	H4年度用地着手	H7年度工事着手
全体事業費	635億円	事業進捗率	約81%
供用済延長	3.0km		
計画交通量	23,600台/日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 6.6	113/804億円 事 業 費: 75/767億円 維持管理費: 37/37億円	746/899億円 走行時間短縮便益: 688/842億円 走行経費減少便益: 51/53億円 交通事故減少便益: 6.7/4.5億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体)交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)　(残事業)交通量　：B/C=6.0～7.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.1(事業費　±10%)　事業費　：B/C=6.2～7.1(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=6.5～6.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通安全の確保
- 一般国道161号では交通混雑による「追突事故」及び狭小幅員によると思われる「正面衝突事故」が多く発生しており、整備により交通事故の減少及び自転車・歩行者の安全性・走行性の向上が期待できる。

②沿道騒音の改善
- 一般国道161号沿線の騒音値は昼夜間ともに環境基準及び要請限度を超過しており、整備により騒音の低減が期待できる。(大津市北小松：昼間76dB、夜間76dB)

③地域の活性化
- 湖西地域の観光入込客数は増加傾向にあり､更なる観光入込客数の増加や地域の活性化が期待される。
- 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(マキノ高原：観光客入込数：42.4万人/年)

④敦賀港へのアクセス向上
- 大津市～敦賀港の所要時間が短縮。(117分→109分)

⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上
- 高島市～大津市の所要時間が短縮。(64分→56分)

⑥高度医療施設へのアクセス向上
- 高島市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。(73分→65分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
- 国道161号改良整備促進期成同盟会(S42.12設立、大津市長、高島市長、大津市議会議長、高島市議会議長)より早期整備の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：
- 照会のありました２事業については、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。
- 地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の事業推進、早期完成を強く望んでおります。
- なお事業推進のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号志賀バイパス」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 志賀バイパスに並行する一般国道161号の交通量は、Ⅰ期工区並行区間においては、暫定供用以降、ほぼ半減し、大型車は８割以上減少したが、Ⅱ期工区並行区間においてはほぼ横ばい状態であり、依然として交通容量を超過している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までにⅠ期工区3.0kmについて、暫定２車線供用済みであり、用地取得は約99%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成23年度の暫定２車線供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、橋梁形式見直し及び擁壁構造の変更等、新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努めてきた。
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	地域高規格道路　琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号　志賀バイパス	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：滋賀県大津市北小松 至：滋賀県大津市荒川			延長	6.4km

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	一般国道９号　五条大宮拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都市下京区中堂寺坊城町 至：京都市右京区西院南高田町			延長	0.9km

事業概要

一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの主要幹線道路である。

五条大宮拡幅では、現道の交通容量を上回る交通需要があり慢性的な渋滞が発生しているため、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。

H4年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H14年度工事着手
全体事業費	210億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	0.5km
計画交通量	65,500台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 18.3	14/265億円 事業費：12/261億円 維持管理費：1.7/3.9億円	249/400億円 走行時間短縮便益：226/364億円 走行経費減少便益：14/22億円 交通事故減少便益：9.5/14億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.4～1.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.5～1.5(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.5～1.5(事業期間±20%)

(残事業) 交通量　：B/C=16.5～20.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=16.9～20.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=17.4～17.4(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 事業区間の交通量は過去から約60,000台/日前後で推移し、交通容量を超過。残る区間の拡幅により交通流動が改善され、交通混雑の緩和が期待できる。

②交通安全の確保
- 自転車道、歩道の拡幅により、歩行者と自転車の安全性向上が期待できる。
- 国道9号　大宮西部地区：歩行者1,839人/12h、自転車3,113台/12h

③拠点開発プロジェクトを支援
- 京都都市計画(京都国際文化都市建設計画)、都市計画事業（丹波口駅地区土地区画整理事業）等の拠点開発プロジェクトを支援する。

④高度医療施設へのアクセス向上
- 長岡京市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。(59分→58分)
- 向日市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。(50分→48分)

⑤日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
- 亀岡市～京都市の所要時間が短縮。(60分→58分)

⑥JR京都駅へのアクセス向上
- 亀岡市～JR京都駅の所要時間が短縮。(64分→62分)

関係する地方公共団体等の意見

京都市長の意見：
- 一般国道9号五条大宮拡幅については、車道の拡幅により交通混雑が緩和されると同時に、歩道及び自転車道が整備されることにより、安全で快適な道路空間が確保されるなど、大きな事業効果が期待されるため、対応方針(原案)のとおり「事業継続」は妥当であると考えます。
- 事業実施にあたっては、周辺地域の安全にも十分配慮して、早期完成を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道９号五条大宮拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間の交通量は過去から約60,000台/日前後で推移し、拡幅予定区間の現時点での交通容量を超過。自転車の通行が多く、自転車歩行者道は狭いため、通行に支障となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに0.5kmについて供用済みであり、用地取得は約99%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成25年度の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、橋梁構造をボックスカルバートの見直し等、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。

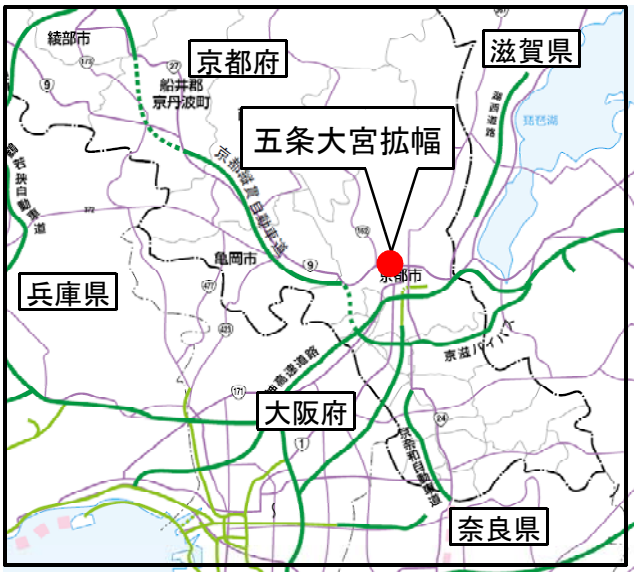
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

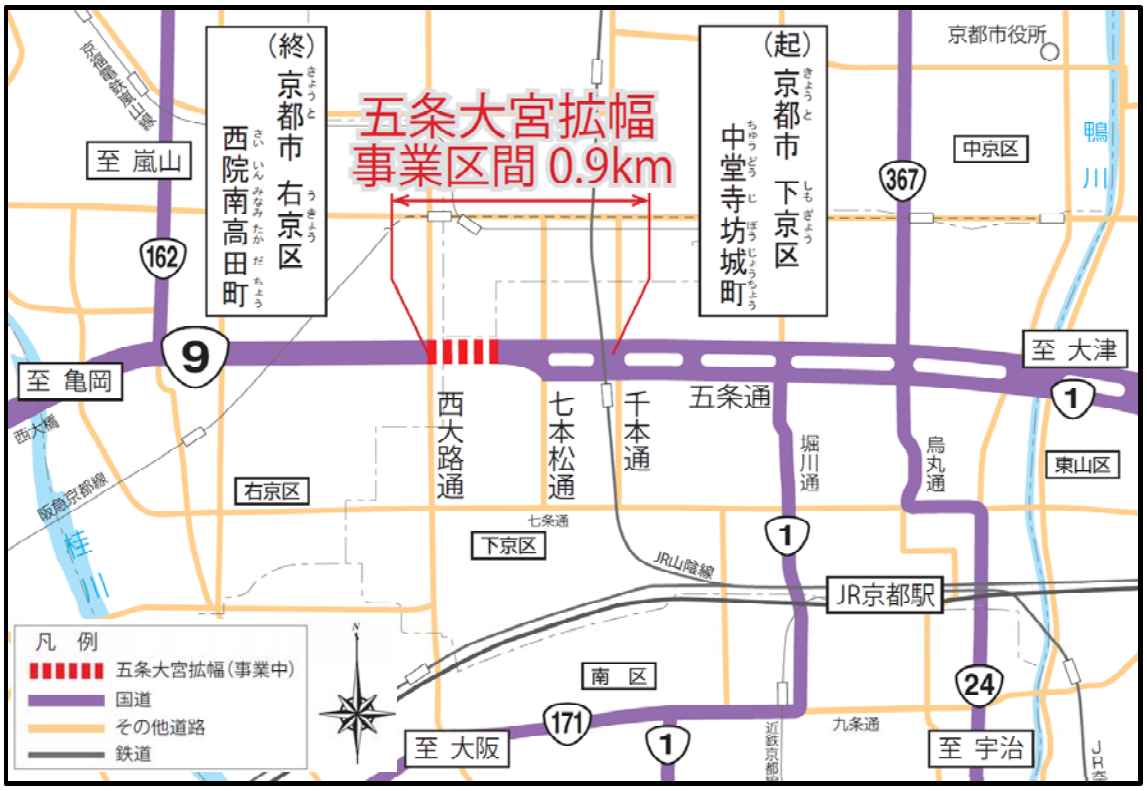
事業名	一般国道９号　五条大宮拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都市下京区中堂寺坊城町 至：京都府京都市右京区西院南高田町			延長	0.9km

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	一般国道９号　京都西立体交差	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都市右京区西院月双町（きょうとうきょうさいいんつきそうちょう） 至：京都市西京区御陵塚ノ越町（きょうとにしきょうごりょうつかのこしちょう）			延長	3.8km

事業概要

一般国道９号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの主要幹線道路である。

京都西立体交差は、京都市内において東西交通の主軸として重要な役割を担う一般国道９号の慢性的な交通混雑の緩和、定時性・信頼性の確保、安全で快適な環境づくり等を目的に計画された道路である。

H11年度事業化	H11年度都市計画決定	H15年度用地着手	H14年度工事着手
全体事業費	321億円	事業進捗率	約63%	供用済延長	ー
計画交通量	37,000台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 4.3	81/327億円 事業費：73/319億円 維持管理費：7.9/7.9億円	351/351億円 走行時間短縮便益：326/326億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：8.3/8.3億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.0～1.2(事業期間±20%)

(残事業) 交通量　：B/C=3.9～4.8(交通量　±10%)
事業費　：B/C=4.0～4.8(事業費　±10%)
事業期間：B/C=4.0～4.4(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道９号の交通量は交通容量を超過しており、交差点の立体化により交通混雑の緩和が期待できる。

②交通安全の確保
・交差点の立体化により、車両事故が低減され交通安全の確保が期待できる。
・交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待。(国道9号　五条葛野大路交差点:591件/億台キロ、国道9号　千代原口交差点:933件/億台キロ)

③高度医療施設へのアクセス向上
・長岡京市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。(59分→52分)
・向日市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。(50分→43分)

④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
・亀岡市～京都市の所要時間が短縮。(63分→56分)

⑤JR京都駅へのアクセス向上
・亀岡市～JR京都駅の所要時間が短縮。(67分→60分)

⑥沿道環境の改善
・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(千代原口地区：昼間73dB、夜間71dB)

関係する地方公共団体等の意見

京都市長の意見：
・一般国道９号京都西立体交差については、主要交差点の通過所要時間が大幅に短縮されるなどの大きな事業効果が期待されるため、対応方針(原案)のとおり「事業継続」は妥当と考えます。
・事業実施にあたっては、周辺地域の安全にも十分に配慮し、できる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めるようにお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道９号京都西立体交差」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道９号では、朝夕のラッシュ時を中心に交通混雑が発生。事業区間の交通量は依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在工事を推進中であり、用地取得は約43%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、千代原口地区は平成24年度の立体交差箇所完成を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用、自動制御による総揚水量を抑制し排水処理費用の低減等、コスト縮減に努めてきた。
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。

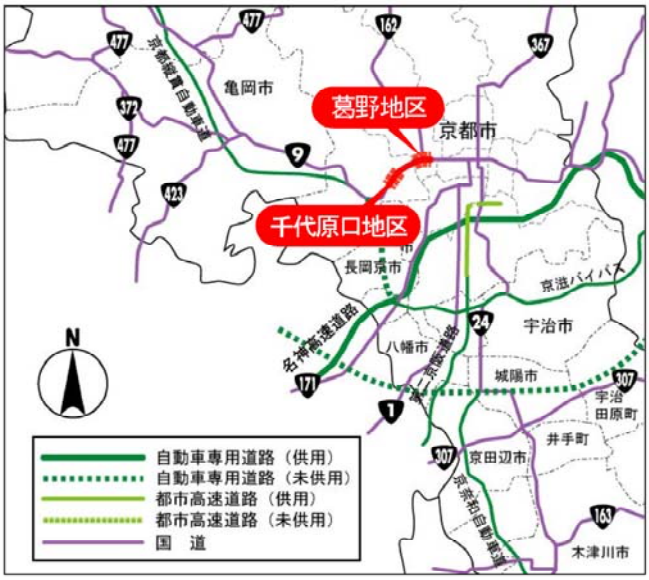
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

事業名	一般国道９号　京都西立体交差	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都市右京区西院月双町 至：京都市西京区御陵塚ノ越町			延長	3.8km

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	一般国道９号　福知山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福知山市長田野 至：福知山市字 新庄			延長	5.8km

事業概要

一般国道９号は京都府京都市を起点とし、近畿北部から中国山陰地方を経て山口県下関市に至る約640kmの主要幹線道路である。

福知山道路は、福知山市内の交通混雑の緩和、快適で安全な歩道空間の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。

S53年度事業化（土師工区）	S56年度	S56年度用地着手（土師工区）	S59年度工事着手（土師工区）
S60年度事業化（福知山工区）	都市計画決定	S62年度用地着手（福知山工区）	H 4年度工事着手（福知山工区）

全体事業費	660億円	事業進捗率	約71%	供用済延長	3.6km
計画交通量	41,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 4.2	153/933億円 事業費　：136/910億円 維持管理費：17/ 22億円	648/984億円 走行時間短縮便益：605/906億円 走行経費減少便益：22/ 48億円 交通事故減少便益：21/ 30億円	平成23年

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=3.8～4.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.0～1.1（事業費　±10%）　事業費　：B/C=3.9～4.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.0～1.1（事業期間±20%）　事業期間：B/C=4.0～4.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・事業区間における交通量は交通容量を超過し、東堀交差点を先頭に渋滞が発生しており、福知山道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。
②快適で安全な歩道空間
・事業区間は、歩道未整備区間が約２kmあり、また一部区間は、福知山市交通バリアフリー基本構想における特定経路に位置づけられている。整備により、歩行空間が確保され、高齢者･障害者等の快適性･安全性の向上が期待される。
・JR・KTR福知山駅（利用客数：10,899人、特定経路延長：2.9km、バリアフリー化延長：2.9km）
③地域の活性化
・福知山道路は福知山駅周辺の土地区画整理事業等と一体となって、まちづくりの骨格を形成する道路であり、一体的な整備により、駅周辺施設へのアクセス向上､中心市街地活性化が期待される。
④日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・舞鶴市～福知山市の所要時間が短縮（49分→45分）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道９号（福知山・京丹波町）整備促進期成同盟会（H14.6設立、福知山市長、京丹波町長、市･町議会議長等）より４車線化の早期完成の要望を受けている。

京都府知事の意見：
・対応方針（原案）案のとおり､引き続き事業を推進し､早期の完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果､「一般国道９号福知山道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道９号の交通量は近年横ばいで推移しているが、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに福知山工区の1.7kmについて完成4車線供用済み、土師工区の1.9kmについて暫定2車線･側道

部供用済みであり、用地取得は約89%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・引き続き事業を推進し、平成25年度に長田野～東堀区間1.1km、平成26年度に東堀～岡区間1.3㎞について完成4車線供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、橋梁形式をRC連続中空床版橋から張出床版付プレテン連結中空床版橋への見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

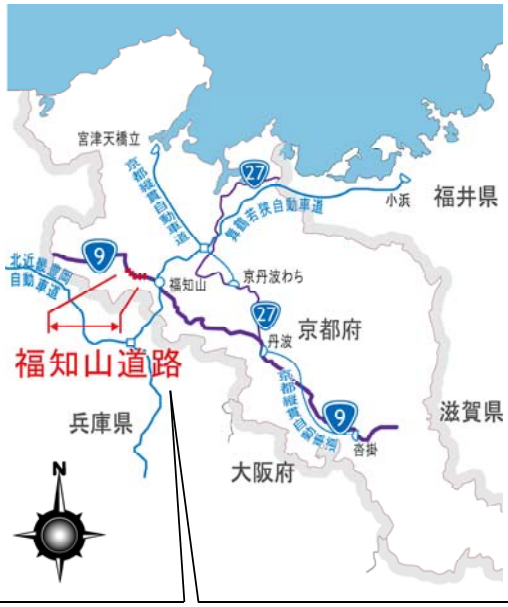
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

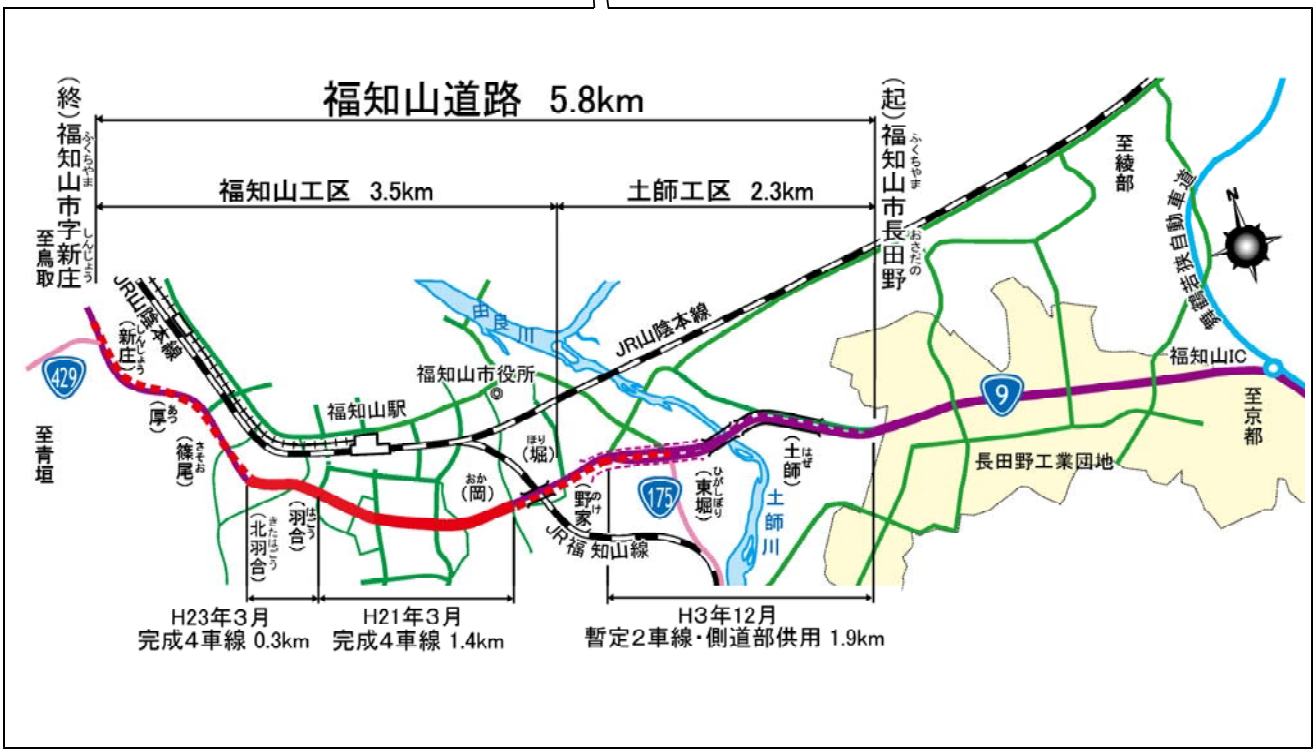
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

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９号　福知山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福知山市長田野 至：福知山市字新庄			延長	5.8km

事業概要図





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	京都縦貫自動車道 一般国道478号　京都第二外環状道路（きょうとだいにそとかんじょう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府京都市西京区大枝沓掛町（きょうと　にしきょうくおおえくつかけちょう） 至：京都府久世郡久御山町森（くせぐんくみやまちょうもり）			延長	15.7km

事業概要

京都縦貫自動車道は、南北に長い京都府の北部と南部の連携を強化し、地域の活性化に資する全長約100kmの高規格幹線道路である。

京都第二外環状道路は、京都都市圏の環状道路として当該地域の通過交通の排除により交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、名神高速道路や京滋バイパスなどと連携し広域ネットワークを形成、京都都市圏の活性化や災害時における緊急輸送の安全性及び信頼性の向上等を目的に計画された道路である。

H元年度事業化		H元年度都市計画決定		H3年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費	4,269億円	事業進捗率	約78%	供用済延長	5.9km		
計画交通量	27,000台/日						

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 5.9	624/5,142億円 事業費：514/4,966億円 維持管理費：110/176億円	3,675/5,441億円 走行時間短縮便益：3,155/4,699億円 走行経費減少便益：384/573億円 交通事故減少便益：136/170億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.0～1.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%)

(残事業) 交通量　：B/C=5.3～6.5(交通量　±10%)
事業費　：B/C=5.4～6.4(事業費　±10%)
事業期間：B/C=5.9～5.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 供用済み区間の供用前後で、周辺道路の交通量が約4～7割減少しており、残区間の完成により、環状機能が強化され一般国道1号、9号及び洛西・乙訓地区の通過交通が転換することにより、交通混雑の緩和が期待できる。

②地域の活性化
- ミッシングリンクの解消により、京都府北西部の観光地へのアクセスが向上し、観光産業の活性化が期待できる。
- 大山崎JCTで名神高速道路と直結しアクセスが向上することにより、立地企業数の更なる増加が見込まれ、地域の活性化が期待できる。
- 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
  （長岡天満宮：観光客入込数：67.6万人/年）

③災害対策
- 災害時における緊急輸送の安全性、信頼性がさらに向上すると期待できる。

④高度医療施設へのアクセス向上
- 亀岡市～国立病院機構京都医療センターの所要時間が短縮。(47分→35分)

⑤舞鶴港へのアクセス向上
- 久御山町～舞鶴港の所要時間が短縮。(145分→121分)

⑥大阪国際空港へのアクセス向上
- 亀岡市～大阪国際空港の所要時間が短縮。(56分→51分)

⑦日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
- 京都府乙訓郡大山崎町～京都市の所要時間が短縮。(28分→23分)

⑧交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。
- (主)大山崎大枝線　長岡京市井ノ内地内:751件/億台㌔、(主)西京高槻線　乙訓郡大山崎町地内:568件/億台㌔

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
- 京都縦貫自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会(H17.7設立、京都府知事、京都市、舞鶴市、宮津市、城陽市、長岡京市、他首長及び各議長)より早期整備の要望を受けている。

京都府知事の意見：
・対応方針(原案)案のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。
京都市長の意見：
・京都縦貫自動車道一般国道478号京都第二外環状道路については、本市都心部に通じる国道1号、9号、171号などの放射状の幹線道路を相互に連絡させることにより、市内に流入する自動車を分散させ、交通渋滞の解消と都市機能の向上に寄与する事業であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」は妥当と考えます。
・事業実施にあたっては、周辺地域の安全にも十分に配慮し、京都市が施工中の大山崎大枝線(第一工区)と相互に調整を図るとともに、一層のコスト縮減に努めるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、「一般国道478号京都第二外環状道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
主要な幹線道路である一般国道1号、9号、171号の交通量は、過去から交通容量を大幅に超過し、事業中区間(大山崎JCT・IC～大枝IC)の周辺生活道路も交通容量を大幅に超過して慢性的に混雑している。

事業の進捗状況、残事業の内容等
現在までに自動車専用道路（専用部）5.9km（全15.7kmの内)、一般道路（一般部）5.7km（全区間）が供用済み。用地取得は約99%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、平成24年度の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等
事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

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

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

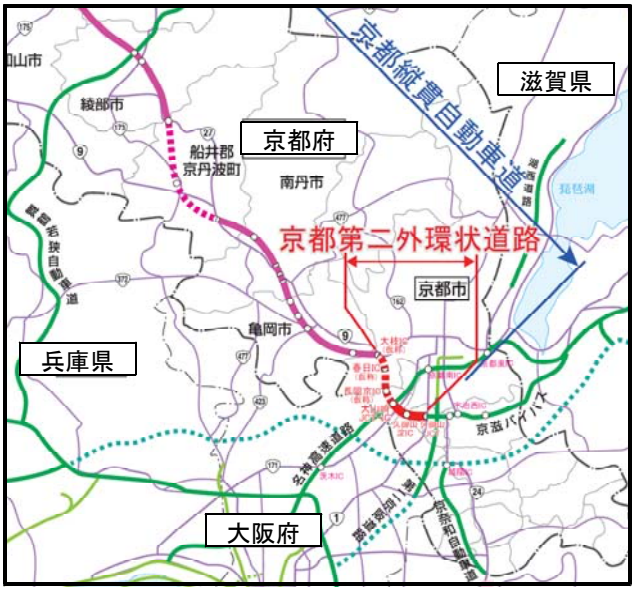
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

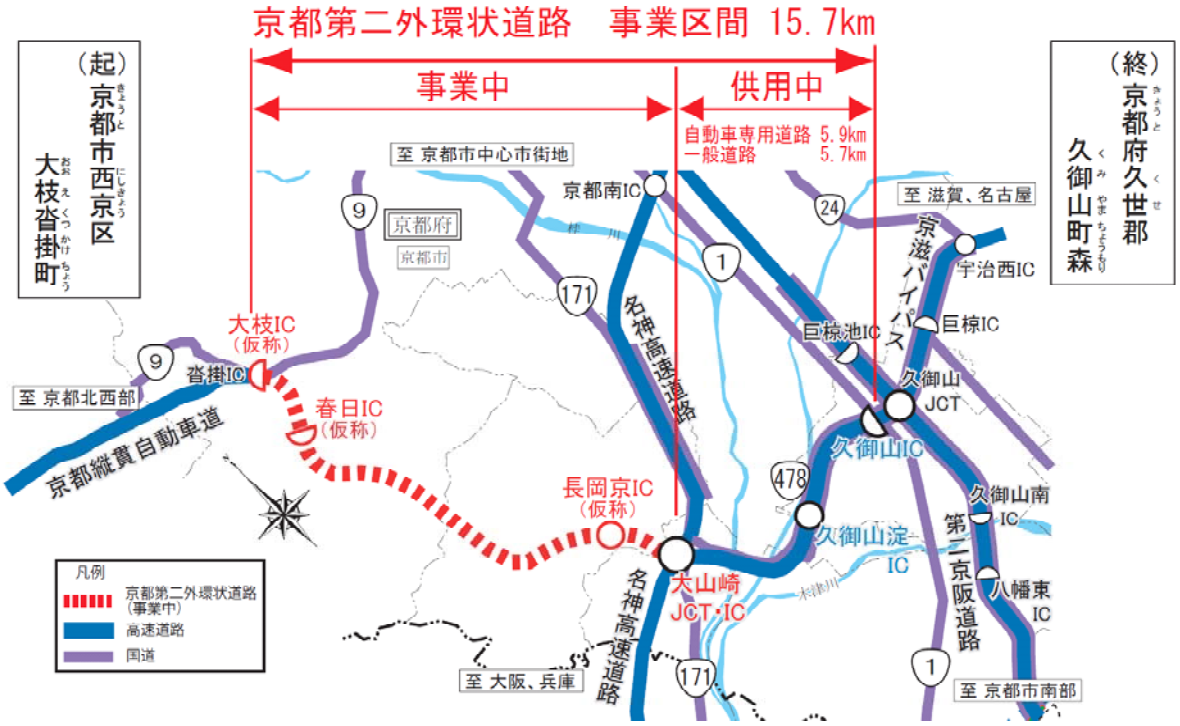
事業名	京都縦貫自動車道 一般国道478号　京都第二外環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府京都市西京区大枝沓掛町 至：京都府久世郡久御山町森			延長	15.7km

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	地域高規格道路　第二阪和国道 一般国道26号　和歌山岬道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府泉南郡岬町深日 至：和歌山県和歌山市大谷			延長	7.2km

事業概要

一般国道26号は、大阪市から大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪南部の主要都市を通過し、和歌山市に至る延長約75kmの主要幹線道路である。

和歌山岬道路は、第二阪和国道の一部を構成し、一般国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時通行規制区間を回避した災害に強い安定的な移動・輸送の確保、救急医療活動の支援及び地域活性化の支援等を目的に計画された道路である。

H19年度事業化	S63年度都市計画決定 (H21年度、H22年度変更)	H23年度用地着手	工事着手　ー

全体事業費	373億円	事業進捗率	約5%	供用済延長	ー
計画交通量	22,300台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 1.5	287/333億円 事業費：260/306億円 維持管理費：27/27億円	423/423億円 走行時間短縮便益：350/350億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：19/19億円	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=1.3～1.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.2～1.4(事業費　±10%)　事業費　：B/C=1.3～1.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%)　事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道26号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により交通混雑の緩和が期待できる。

②交通安全の確保
・事故危険区間が存在する一般国道26号から、走行性の高い和歌山岬道路へ交通が転換することにより、交通事故発生件数の減少が期待される。

③災害に強い安定的な移動・輸送の確保
・異常気象時通行規制区間の回避により、台風や集中豪雨の発生時にも安定的な移動・輸送が期待できる。

④救急医療活動の支援
・岬町から最寄りの第三次救急医療施設（日本赤十字社和歌山医療センター）までの所要時間が短縮（28分→17分）され、救急医療活動の支援が期待できる。

⑤地域活性化の支援
・大規模な宅地造成計画地域にランプを設置し、定住促進、郊外型大型ショッピングセンター誘致の支援など、地域活性化が期待される。

⑥関西国際空港へのアクセス向上
・和歌山市～関西国際空港への所要時間が短縮。(49分→43分)

⑦阪南港へのアクセス向上
・和歌山市～阪南港への所要時間が短縮。(52分→47分)

⑧日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・和歌山市～泉南市への所要時間が短縮。(40分→28分)

⑨主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
（みさき公園：観光入込客数 約45.5万人/年、和歌山城:観光入込客数 約16万人/年）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・第二阪和道路建設促進期成同盟会(S34.12設立 岬町長、阪南市長等)、和歌山市第二阪和国道延伸促進期成同盟会（H3.2設立 和歌山市和歌山岬道路沿線自治会)、阪南市・岬町第二阪和国道延伸連絡

協議会（S58.11設立 阪南市長、岬町長等）、和歌山市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会（H16.7設立 和歌山市長、岬町長等）等より早期整備の要望を受けている。

大阪府知事の意見：

・平成27年度供用を目標に事業が進められているところだが、一日も早い全線整備に向け、事業推進を図られたい。
・事業の実施にあたっては、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。
・今後の事業を円滑に進めるため、供用済区間の適切な維持管理・安全対策と併せ、沿道環境への配慮や交通安全対策、地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

和歌山県知事の意見：

・国道26号和歌山岬道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化し、広域的なネットワークを形成する、重要な府県間道路であります。
・また、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時通行規制の解消、救急医療活動の支援等の整備効果を高めるためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道26号和歌山岬道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

和歌山岬道路と並行する一般国道26号は、依然として交通量が交通容量を超過しており、和歌山市街地では交通渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、調査設計を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、平成27年度の暫定２車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、ランプ形状の見直しや新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 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　第二阪和国道 一般国道26号　和歌山岬道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府泉南郡岬町深日 至：和歌山県和歌山市大谷			延長	7.2km

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

事業名	地域高規格道路　学研都市連絡道路 一般国道163号　清滝生駒(きよたきいこま)道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府四條畷(しじょうなわて)市中野 至：奈良県生駒(いこま)市鹿畑(しかはた)町			延長	11.0km

事業概要

一般国道163号は、大阪府大阪市を起点とし、奈良県から京都府を経て三重県津市に至る延長約110kmの主要幹線道路である。

清滝生駒道路は、一般国道163号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間・線形不良区間の解消、沿道環境の改善、交通安全の確保、関西文化学術研究都市の開発支援等を目的に計画された道路である。

S54年度事業化	S54～S62年度都市計画決定 (H16年度、H23年度変更)	S56年度用地着手	S56年度工事着手

全体事業費	1,066億円	事業進捗率	約46%	供用済延長	3.6km
計画交通量	33,400台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 2.7	467/1,374億円 事 業 費:422/1,320億円 維持管理費: 45/ 54億円	1,270/1,491億円 走行時間短縮便益：1,133/1,358億円 走行経費減少便益： 127/ 124億円 交通事故減少便益： 11/ 8.0億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.0～1.2(事業期間±20%)

(残事業) 交通量　：B/C=2.4～3.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.5～3.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C=2.6～2.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道163号の交通量は増加傾向で交通容量を超過しており、整備により交通円滑化が期待できる。

②関西文化学術研究都市へのアクセス改善
・整備により、大阪府中心部からの関西文化学術研究都市へのアクセスが改善されることが期待できる。

③交通安全の確保
・一般国道163号では、通学路を含めた歩道未設置区間が全体の約４割あるが、整備により、歩道が設置され、歩行者の安全性が確保されることが期待できる。

④JR新大阪駅へのアクセス向上
・精華町～JR新大阪駅の所要時間が短縮（95分→77分）

⑤関西国際空港へのアクセス向上
・精華町～関西国際空港の所要時間が短縮（109分→90分）

⑥大阪港へのアクセス向上
・生駒市（北田原工業団地）～大阪港の所要時間が短縮（76分→69分）

⑦主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
（平城宮跡：観光客入込数：1,396万人/年）

⑧沿道環境の改善
・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(生駒市上町：昼間76dB、夜間74dB、生駒市鹿畑町：夜間71dB)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等
・国道163号整備促進期成同盟会(S63.5設立、木津川市他関係2市1町の首長で構成)、関西文化学術研究都市建設推進協議会(S58.3設立、関西経済連合会会長他関係2府1県知事及び大阪、京都、奈良商工会議所会頭で構成）より整備促進の要望を受けている。

大阪府知事からの意見
・全線整備の見通しが立たない中、当面、清滝トンネル区間の4車線化が予定されているが、高山大橋交差点以外についても、渋滞ポイントの交差点改良等、段階的な整備も含め、効率的な事業スケジュ

ールを明らかにすること。
・事業の実施にあたっては、沿道環境への配慮等、地元住民との協議を密に行うとともに、道路構造や施工方法について十分検討のうえ、より一層のコスト縮減に努められたい。

奈良県知事の意見
・国道163号清滝生駒道路は、府県境をまたぎ、奈良県北部の東西方向のネットワークの強化を図るうえで重要な幹線道路です。
・また、現国道163号の北田原大橋交差点～高山大橋交差点などでは、「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン(平成22年２月)奈良県土木部・奈良県警察本部」で著しい渋滞箇所として位置づけられており、渋滞の緩和に向けては、清滝生駒道路の早期整備が不可欠と考えています。
・よって、まずは高山大橋交差点周辺部の早期整備を図られるとともに、府県境のネットワークの強化や現国道163号の渋滞緩和に向けて、国道163号清滝生駒道路全線の本格的な整備をお願いします。
・以上より、引き続き国道163号清滝生駒道路の事業継続をお願いします。
・なお、大阪府域では、平成25年度には一部区間で供用が予定されてるなど先行的に進められていますが、整備にあたっては、コスト縮減に努められるとともに、奈良県への交通の影響を調査・検討して頂くようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道163号清滝生駒道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

清滝トンネル開通以降、一般国道163号の交通量が増加しており、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに、1-1、1-2工区（1.9km）区間について4車線供用済み、1-3工区（1.7km）区間について暫定2車線供用済みであり、用地取得は約54%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き調査設計、事業を推進し、平成25年度（1－3工区4車線完成)、平成27年度（高山大橋交差点）の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、橋梁の構造計画の見直しや、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

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

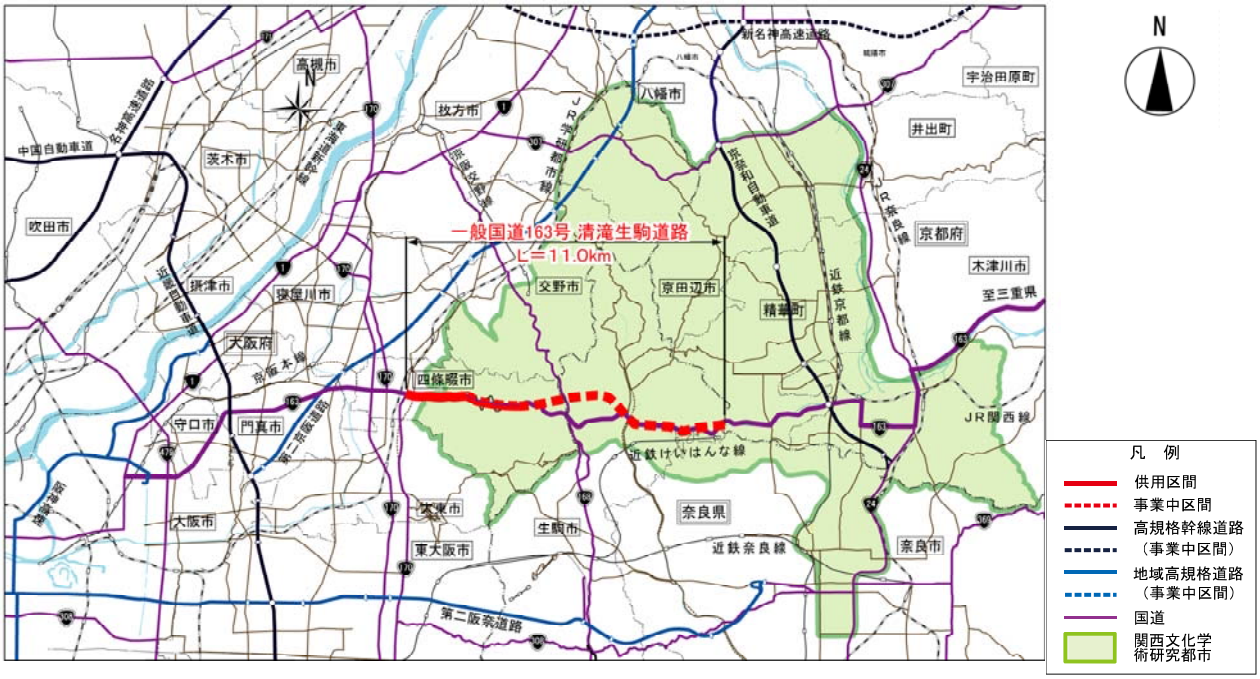
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

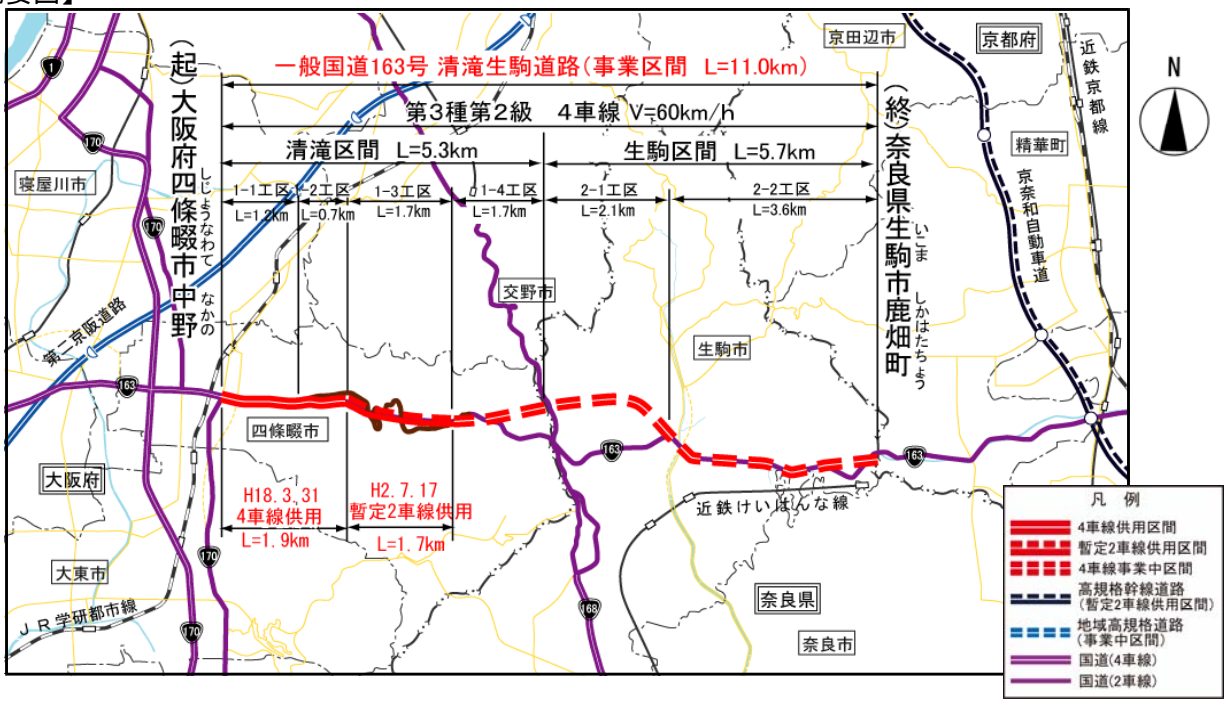
事業名	地域高規格道路　学研都市連絡道路 一般国道163号　清滝生駒道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府四條畷市中野 至：奈良県生駒市鹿畑町			延長	11.0km

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	一般国道２号　相生有年道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県相生市若狭野町鶴亀 至：兵庫県赤穂市東有年			延長	8.6km

事業概要

一般国道２号は、大阪府大阪市北区から福岡県北九州市門司区に至る九州地方と近畿圏を結ぶ全長約670kmの主要幹線道路である。

相生有年道路は、国道2号の相生市～赤穂市間の交通混雑を緩和するとともに、交通安全を確保し、沿道環境を改善すること等を目的に計画された道路である。

S60年度事業化	H元年度都市計画決定 (H11年度変更)	H4年度用地着手	H8年度工事着手

全体事業費	324億円	事業進捗率	約39%	供用済延長	0.4km
計画交通量	27,800台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.8 (残事業) 3.3	166/316億円 事 業 費: 142/291億円 維持管理費: 24/25億円	549/572億円 走行時間短縮便益: 492/512億円 走行経費減少便益: 48/49億円 交通事故減少便益: 9.4/11億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.6～2.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.9(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.7～2.0(事業期間±20%)

(残事業) 交通量　：B/C=3.0～3.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=3.1～3.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C=3.1～3.5(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道２号の交通量は、交通容量を大幅に超過しており、整備により交通の円滑化が期待できる。

②交通安全の確保
・交通混雑に起因する追突事故や中央分離帯がないことによる正面衝突事故防止、歩道設置による歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる。

③沿道騒音の改善
・整備により、沿道騒音の改善が期待できる。(相生市若狭野町入野：昼間80dB、若狭野町福井：昼間79dB、赤穂市東有年：昼間78dB、赤穂市有年原：昼間77dB)

④災害対策
・大規模災害時の緊急輸送路、市街地の延焼防止の効果が期待できる。

⑤JR相生駅へのアクセス向上
・赤穂市～JR相生駅の所要時間が短縮。(15分→12分)

⑥神戸空港へのアクセス向上
・赤穂市～神戸空港の所要時間が短縮。(119分→116分)

⑦主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
（姫路城：観光客入込数：156万人/年）

⑧日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・赤穂市～姫路市の所要時間が短縮。(50分→47分)

⑨姫路港へのアクセス向上
・赤穂市～姫路港の所要時間が短縮。(54分→51分)

⑩高度医療施設へのアクセス向上
・赤穂市～兵庫県立姫路循環器病センターの所要時間が短縮。(52分→49分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道２号（姫路市～上郡町）改修促進協議会(S45.5設立、相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議長、たつの市議会議長、相生市議会議長、赤穂市議会議長、太子町議会議長、上郡町議会議長)より早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

・一般国道２号相生有年道路は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。
・当該区間は２車線にも関わらず１日に約25,000台の交通量があり､交通容量を大幅に超えていること、また、大型車混入率も56%と極めて高いことから、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生し、沿道騒音も環境基準を超過するなど、交通環境の改善が課題となっている。
・このことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、現道拡幅、バイパス整備による４車線化事業の推進に引き続き取り組んでいただきたい。
・なお、ＪＲ有年駅周辺では、赤穂市が本道路のバイパス区間を含めた有年土地区画整理事業を進めていることから、区画整理事業の進捗とあわせた一層の推進をお願いする。

事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道２号相生有年道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一般国道２号の交通量は減少傾向にあるものの、交通容量は大幅に超過している。さらに昼夜とも、大型車の割合が極めて大きい交通環境となっている。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までに起点側0.4kmについて４車線供用済みであり、用地取得は約71%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、H23年度に新中野橋交差点（L=0.3km暫定２車線)、H27年度に若狭野町上松～八洞（L=1.8km）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、建設発生土の有効利用及び橋梁部支承形式の見直し等、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。

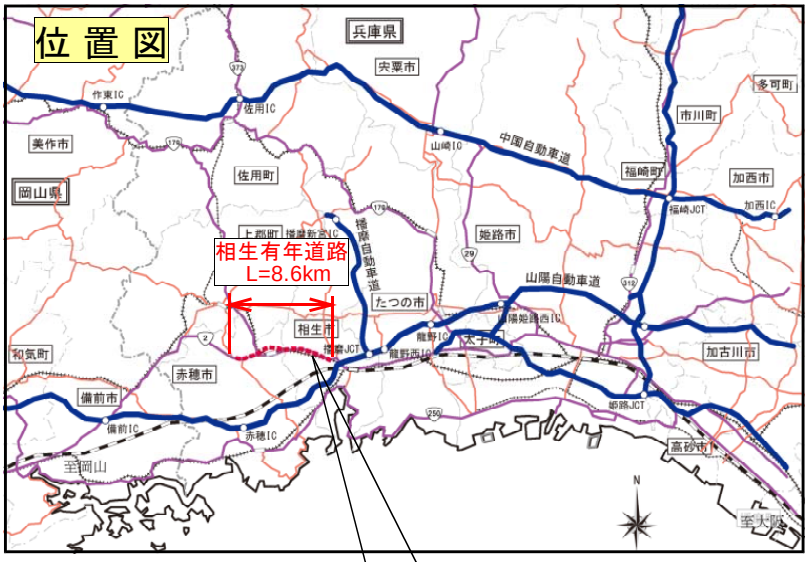
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

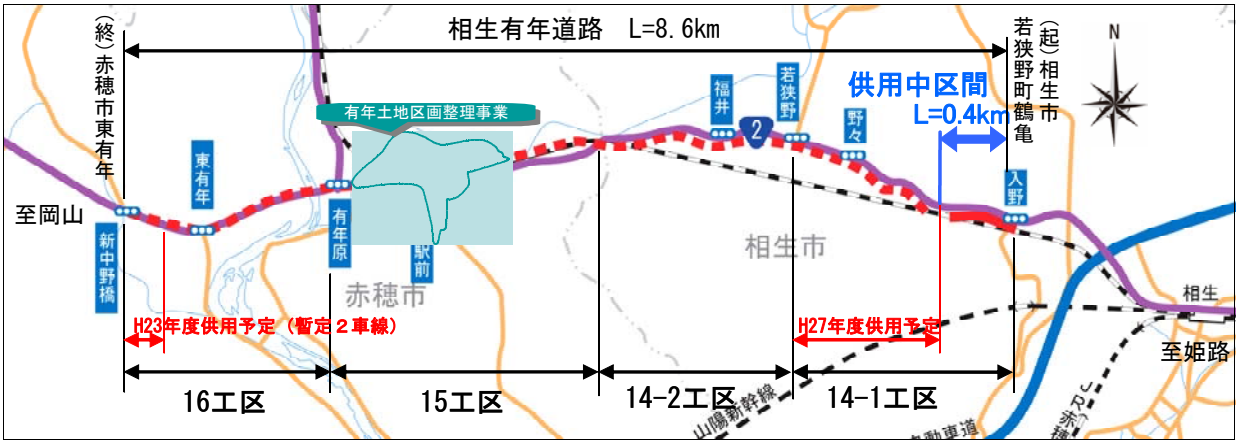
事業名	一般国道２号　相生有年道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県相生市若狭野町鶴亀 至：兵庫県赤穂市東有年			延長	8.6km

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	地域高規格道路　東播丹波連絡道路 一般国道175号　西脇北（にしわききた）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県西脇市（にしわき）下戸田（しもとだ） 至：兵庫県西脇市（にしわき）黒田庄町大伏（くろだしょうちょうおおふし）			延長	5.2km

事業概要

一般国道175号は、兵庫県明石市から東播内陸地域を経由して京都府舞鶴市に至る延長約130kmの主要幹線道路である。

西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成する西脇市下戸田から同市黒田庄町大伏に至る延長約５kmの４車線道路であり、交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域のアクセス改善、幹線道路信頼性の向上等を目的に計画された道路である。

H9年度事業化	H10年度都市計画決定	H12年度用地着手	H18年度工事着手
全体事業費	400億円	事業進捗率	約37%
供用済延長	ー		
計画交通量	20,200台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.0 (残事業) 1.8	208/371億円 事業費：181/345億円 維持管理費：27/ 27億円	371/371億円 走行時間短縮便益：339/339億円 走行費用減少便益：31/ 31億円 交通事故減少便益：0.55/0.55億円	平成23年

感度分析の結果

(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=1.6～2.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.0～1.1(事業費　±10%)　事業費　：B/C=1.6～2.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C=0.9～1.1(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

①交通混雑の緩和
・上戸田南交差点では、著しい渋滞が発生しており、道路整備により、渋滞解消による交通の円滑化が期待される。

②交通安全の確保
・事故の６割は停止車両への追突事故となっている他、歩道未設置区間が全体の７割を占めており、道路整備により、通過交通が転換し安全性の向上が期待される。

③地域のアクセス改善
・道路整備により、丹波市～西脇市までの所要時間が短縮され、丹波地域と東播内陸地域のアクセスが向上。市立西脇病院は丹波市から脳外科、整形外科などの救急患者を受け入れており、整備によって所要時間の短縮や走行性の向上による救急医療の支援が期待される。

④幹線道路信頼性の向上
・現道は、洪水時に最大２ｍの浸水が予測される区域を通過しており、終点部には土砂災害危険箇所が存在する。道路整備により、これらの区域が回避され、道路ネットワークの強化が期待される。

⑤地域連携プロジェクトを支援する
・北はりま定住自立圏共生ビジョン

⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
・西脇市から丹波市への所要時間が短縮（34分→29分）

⑦主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる。
（日本へそ公園：観光客入込数：2.8万人/年）

⑧災害時の代替路の確保
・国道175号が通行止めになった場合の代替路を確保

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:
・一般国道175号整備促進期成同盟会(S41.10設立、西脇市、神戸市、三木市、小野市、丹波市、加東市の市長及び議長)、西脇バイパス整備促進協議会(H6.8設立、西脇市津万地区各町において選出された

者)より早期整備の要望を受けている。
兵庫県知事の意見：
・一般国道175号西脇北バイパスは、中国自動車道滝野社ＩＣと北近畿豊岡自動車道氷上ＩＣを連絡する地域高規格道路「東播丹波連絡道路」の一部を形成し、今年度供用予定の西脇バイパスにつながる重要な道路である。
・当該区間の国道175号現道は、２車線で、交通容量（約13,000台／日）を大幅に上回る約20,000台／日の交通量があり、西脇市上戸田南交差点では、夕方の通勤時間帯に最大約700ｍの渋滞が発生していること、7割の区間において歩道が未整備であり歩行者や自転車が危険な状況にあること等から、交通混雑の緩和、安全性の向上を図る西脇北バイパス（４車線）の早期整備が喫緊の課題となっている。
・また、沿線には、地域の豊かな自然や歴史文化、さらには伝統産業など、有形・無形の地域資源を博物館のサテライトとして展示する「北はりま田園空間博物館」の総合案内所があり、観光振興・地域振興の観点からも不可欠な道路であるため、沿線市からも早期完成の強い要望がある。
・こうしたことから、安全で円滑な交通確保と地域の活性化に資する本バイパスの事業推進に、引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、「一般国道175号西脇北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
国道175号の交通量は横ばいであるが、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等
現在までに用地取得は約91%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等
事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用及び擁壁構造の見直し等、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。

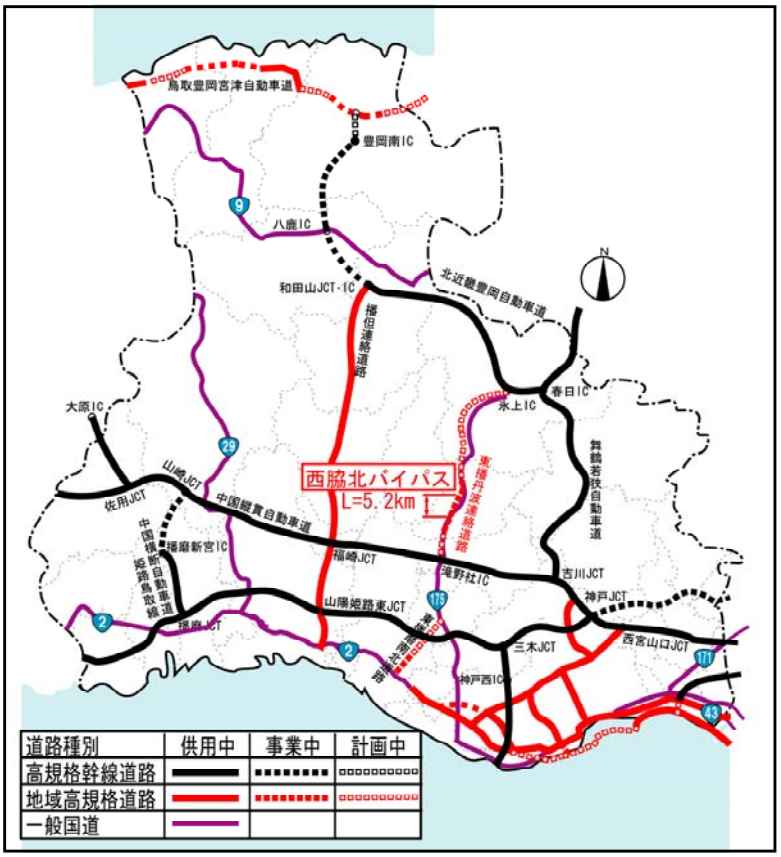
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

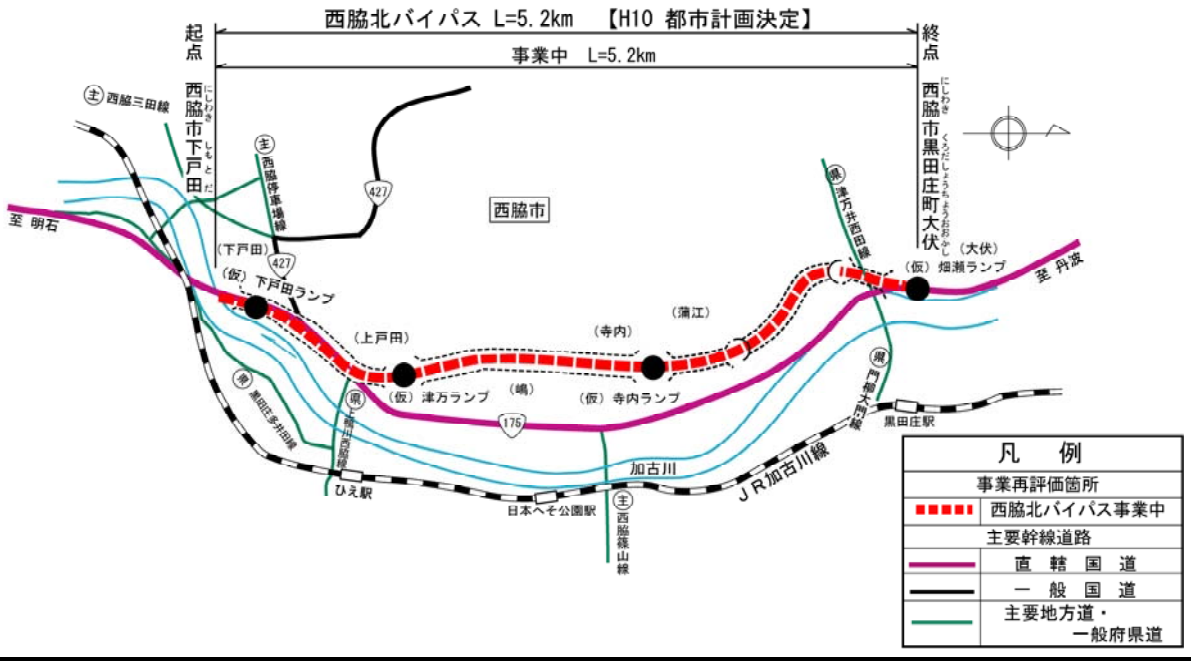
事業名	地域高規格道路　東播丹波連絡道路 一般国道175号　西脇北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県西脇市下戸田 至：兵庫県西脇市黒田庄町大伏			延長	5.2km

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

事業名	北近畿豊岡自動車道 一般国道483号　和田山八鹿道路（わだやまようか）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県養父市八鹿町高柳（やぶ　ようかちょうたかやなぎ） 至：兵庫県朝来市和田山町市御堂（あさご　わだやまちょういちみどう）			延長	13.7km

事業概要

北近畿豊岡自動車道は、兵庫県の北部地域と阪神地域の連携を強化し、地域の活性化に資する全長約70kmの高規格幹線道路である。

和田山八鹿道路は、北近畿豊岡自動車道の一部を構成し、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路等と連携し、地域の活性化、第３次救急医療機関へのアクセス向上、災害時の交通確保、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ること等を目的に計画された道路である。

H９年度事業化	H11年度都市計画決定	H13年度用地着手	H18年度工事着手
全体事業費	1,011億円	事業進捗率	約50%
供用済延長	－		
計画交通量	15,600台/日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 3.1	373/ 1,042億円 事 業 費:295/ 964億円 維持管理費: 78/ 78億円	1,173/1,173億円 走行時間短縮便益： 947/ 947億円 走行経費減少便益： 153/ 153億円 交通事故減少便益： 73/ 73億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)　(残事業) 交通量　：B/C=2.8～3.5(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.2(事業費　±10%)　事業費　：B/C=2.9～3.4(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=3.1～3.2(事業期間±20%)

事業の効果等

①地域の活性化
- 広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮し、地域経済の基盤形成及び活性化を支援すると期待される。

②災害時における代替路の確保
- 災害時における物資輸送や緊急搬送の為の代替路として期待できる。

③救急医療への支援
- 第３次救急医療機関へのアクセスが向上し、救急医療活動への支援が期待される。
- 朝来市～第三次医療施設（公立豊岡病院）への所要時間が短縮する。(58分→55分)

④交通混雑の解消及び交通安全の向上
- 整備により交通転換が図られ、交通混雑の緩和及び現道の交通事故減少が期待できる。

⑤主要な観光地へのアクセス向上
- 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。

(城崎温泉：観光入込客数：76.1万人/年)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
- 北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会(S63.10設立　豊岡市他関係首長で構成)より早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：
- 一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70ｋｍ）は、県の重要施策である「高速道六基幹軸」の日本海太平洋軸を構成しており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道と結節することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。
- また、但馬地域唯一の３次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。和田山八鹿道路の２車線供用により、北近畿豊岡自動車道全線の約７割が供用することとなるが、関西都市圏から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、八鹿以北で混雑の著しい国道312号等の一般道路を経由せざるを得ない状況にある。
- このような中、昨年10月には山陰海岸ジオパークが世界ジオパークネットワークに加盟認定され、

環日本海地域と関西都市圏との結びつきはこれまで以上に重要となっている。 ・このため、北近畿豊岡自動車道は、県が進めている鳥取豊岡宮津自動車道との結節が不可欠であり、本道路の平成24年秋の２車線供用と合わせて、八鹿日高道路、日高豊岡南道路の事業推進、さらには豊岡道路についても、早期に都市計画決定手続きに着手できるようお願いしたい。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道483号和田山八鹿道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 但馬地域では、自動車保有台数が高く、自動車への依存が高い。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成９年度に事業化し、用地取得は完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成24年度の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業実施にあたり、橋梁における新技術の採用や円山川からの河道掘削土を八鹿氷ノ山ICなどの盛土に流用する等、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	北近畿豊岡自動車道 一般国道483号　和田山八鹿道路（わだやまようか）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県養父市八鹿町高　柳（やぶ　ようかちょうたかやなぎ） 至：兵庫県朝来市和田山町市御堂（あさご　わだやまちょういちみどう）			延長	13.7km

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	京奈和自動車道 一般国道24号　大和北道路（やまときた）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県奈良市八条三丁目（なら　はちじょうさんちょうめ） 至：奈良県大和郡山市横田町（やまとこおりやま　よこたちょう）			延長	6.3km

事業概要

京奈和自動車道は、新名神高速道路、西名阪自動車道及び阪和自動車道を相互に連絡し、京都市、奈良市、和歌山市を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路である。

大和北道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な産業の活性化、災害時における代替路としての機能強化、一般国道24号の交通混雑の緩和及交通安全の向上等を目的に計画された道路である。

H20年度事業化	H19年度都市計画決定	用地着手	－	工事着手	－
全体事業費	850億円	事業進捗率	約１％	供用済延長	－
計画交通量	34,100台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.2 (残事業) 2.3	589/598億円 事業費：561/570億円 維持管理費：29/29億円	1,329/1,329億円 走行時間短縮便益：1,116/1,116億円 走行経費減少便益：149/149億円 交通事故減少便益：64/64億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=2.0～2.4（交通量　±10%）
事業費　：B/C=2.0～2.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±20%）

(残事業) 交通量　：B/C=2.0～2.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=2.1～2.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C=2.1～2.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①産業の活性化
- 京奈和自動車道の沿線地域は、奈良県の製造品出荷額の約8割を占めている地域であり、京奈和自動車道の整備により、関西文化学術研究都市と一体となり、産業の活性化が期待される。

②観光行動の支援
- 京奈和自動車道沿線は観光資源が豊富で、京奈和自動車道の整備により、周遊できる範囲が拡大し、観光行動の支援が期待される。
- IC等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる（平城宮跡、東大寺、春日大社他　観光客入込数：1,400万人/年）

③代替路としての機能強化
- 京都～奈良～和歌山市では、第一次緊急輸送道路は一般国道24号のみであり、京奈和自動車道は、一般国道24号が通行不可になった時の代替路線としての役割とともに、災害時の広域的なアクセス道路としての役割も期待される。

④交通混雑の緩和
- 一般国道24号及び周辺道路の交通量は交通容量を超過しており、大和北道路の整備により、大和北道路に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待される。

⑤交通安全の向上
- 隣接する区間において、部分供用により事故件数が減少しており、大和北道路の整備により、交通事故の減少が期待される。

⑥関西国際空港へのアクセス向上
- 奈良市～関西国際空港の所要時間が短縮。（62分～58分）

⑦和歌山下津港へのアクセス向上
- 奈良市～和歌山下津港の所要時間が短縮。（149分～119分）

⑧高度医療施設へのアクセス向上
- 第三次医療施設への所要時間が短縮（山添村～県立奈良病院　51分→44分）

⑨沿道環境の改善
- 現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過（国道24号　奈良市柏木町、大和郡山市下三橋町：昼間70dB）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
- 京奈和自動車道整備促進期成同盟会（S63.10設立、奈良県内の全市町村）より整備促進の要望を受け

ている。

奈良県知事の意見：

・京奈和自動車道は、県の南北の基軸であり、県内各地と名阪国道や新名神自動車道等の国土軸とを結びつけ、特に大和北道路は、県内外の連携を強化し、企業立地の促進、商業・産業の活性化、広域的な観光振興、医療提供体制の広域化等に寄与するため、本県にとって極めて重要な道路です。

・また、奈良市から大和郡山市の現国道24号では、渋滞が著しく、これを回避する通過交通が周辺の生活道路や通学路に入り込み、地域住民の日常生活に支障を及ぼしています。

・先の東日本大震災では、高規格幹線道路が早期に復旧し、被災地へのアクセス道路として自衛隊による救助活動や避難所への救援物資の輸送などに大きな力を発揮したことから、平常時の役割に加え、地震や洪水等の緊急時に県民の生活を守るための緊急輸送道路としての役割もあることを再確認しました。

・しかし、京奈和自動車道の県内の整備率は、約34%であり、全国での高規格幹線道路の平均整備率の約半分程度と極端に遅れており、京奈和自動車道の早期整備が、本県にとって最重要課題と認識しています。

・以上より、事業中の大和北道路を早期に整備頂けるよう引き続き事業継続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号 大和北道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する一般国道24号及び周辺道路の交通量は依然として交通容量を超過しており、朝夕ピーク時には慢性的な渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに地質調査・測量が完了し、道路・橋梁予備設計を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、橋梁構造を２本柱から１本柱への見直し等、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）

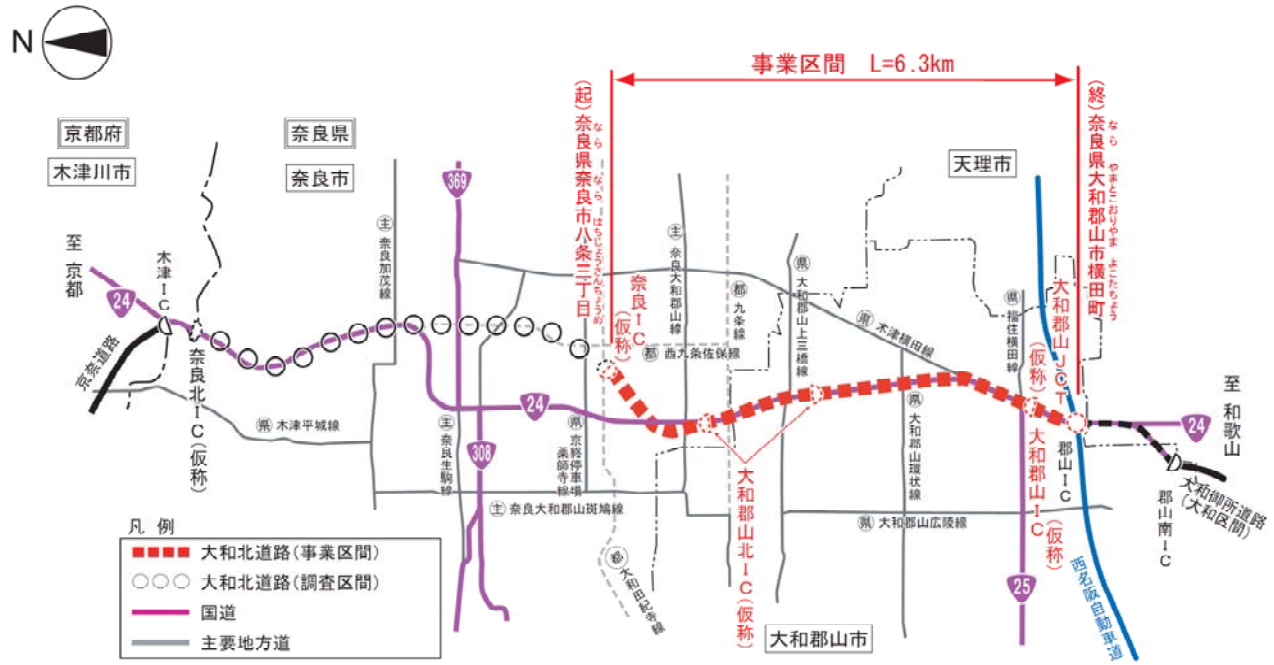
担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

事業名	京奈和自動車道 一般国道24号　大和北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県奈良市八条三丁目 至：奈良県大和郡山市横田町			延長	6.3km

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	近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県田辺市稲成町稲成 至：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住			延長	38km

事業概要

近畿自動車道紀勢線（以下「紀勢線」）は、大阪府松原市を起点とし、和歌山県和歌山市及び田辺市等を経由し、三重県多気郡多気町に至る延長約335ｋｍの高規格幹線道路である。

紀勢線（田辺～すさみ）は、京阪神と紀南地域を結ぶ高速ネットワークを形成し、災害時の交通確保、広域連携強化、地域の活性化等を目的に計画された高速自動車国道である。

H10年度、H15年度事業化	H8年度、H11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	1,968億円 (暫定2車線)	事業進捗率	約22%	供用済延長	―
計画交通量	9,900台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.6	1,276/1,829億円 事 業 費:1,183/1,736億円 維持管理費: 93/ 93億円	2,070/2,070億円 走行時間短縮便益：1,806/1,806億円 走行経費減少便益： 186/ 186億円 交通事故減少便益： 79/ 79億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(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=1.1～1.2(事業費　±10%)　事業費　：B/C=1.5～1.8(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=1.6～1.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①災害時の円滑な交通確保
- 本路線は災害時の緊急輸送路として機能し、被災地へ緊急車両及び緊急物資などを迅速に輸送し、復旧活動の支援が期待できる。

②地域間の連携強化
- 本路線の整備に伴い、救急医療機関、空港等の公共インフラ、また熊野古道(大辺路)などの観光地へのアクセスが向上し、地域間の連携強化が期待できる。
- すさみ町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(57分→29分)
- IC等からのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
  （白浜温泉、龍神温泉、中辺路、串本等:観光客入込数:721万人/年)

③日常生活圏中心都市へのアクセス向上
- 田辺市～すさみ町の所要時間が短縮。(71分→42分)

④南紀白浜空港へのアクセス向上が見込まれる
- すさみ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮

⑤災害時の代替路の確保
- 国道42号が通行止めになった場合の代替路を確保

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:
- 高速自動車道紀南延長促進協議会(S54.1設立、和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長、沿線自治体議長、和歌山県商工会連合会会長等)、高速道路田辺・西牟婁整備促進協議会(H8.4設立、田辺市、白浜町、上富田町、すさみ町の各首長及び議長)より早期整備の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：
- 東海・東南海・南海地震などの大規模地震や津波被害、さらには今回の台風12号のような異常気象による災害に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消が急務です。
- つきましては、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。
- なお、事業実施にあたっては、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）」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 今後30年以内に地震が発生する確率は87%以上であり、沿岸部を通過する一般国道42号は津波により橋梁流出や路面崩壊などの道路被災が懸念。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在工事を推進中であり、用地取得は約93%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成27年度の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、擁壁構造の見直しや新技術で低コストのトンネル照明設備の採用等、コスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

再評価結果（平成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	近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県田辺市稲成町稲成 至：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住			延長	38km

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	京奈和自動車道 一般国道24号　紀北西道路（きほくにし）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県紀の川市神領（きかわじんりょう） 至：和歌山県和歌山市弘西（わかやまひろにし）			延長	12.2km

事業概要

京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山を結ぶ総延長約120kmの高規格幹線道路として計画され、関西大環状道路を構成する道路である。

紀北西道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、主要都市間の所要時間短縮、交通安全の確保、産業の支援、災害時の代替路確保等を目的に計画された道路である。

H9年度事業化	H11年度都市計画決定	平成19年度用地着手	平成20年度工事着手

全体事業費	1,160億円	事業進捗率	約9%	供用済延長	―
計画交通量	15,900台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	873/997億円 事業費：825/949億円 維持管理費：47/47億円	1,063/1,063億円 走行時間短縮便益：870/870億円 走行経費減少便益：130/130億円 交通事故減少便益：63/63億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)　(残事業) 交通量　：B/C=1.1～1.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.0～1.2(事業費　±10%)　事業費　：B/C=1.1～1.3(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.0～1.1(事業期間±20%)　事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±20%)

事業の効果等

①主要都市間の所要時間短縮
・和歌山県北部地域から京都、奈良、その他東日本方面等、主に東西方向の所要時間短縮が期待される。
②交通安全の確保
・一般国道24号は平成22年の事故多発交差点ワースト1位、2位を含む4箇所が存在しており、整備により交通事故減少効果が期待される。
③広域連携強化による産業の支援
・和歌山県発着貨物の約4割は京都・奈良以東へ輸送されており、整備により物資の流動に基幹的な役割を果たすことが期待される。
④災害時の代替路確保
・県外と繋がる高速道路ネットワークが1本しかない和歌山県において、京奈和自動車道の整備により代替路が形成され、災害時の経済活動や復旧復興に寄与すると期待できる。
⑤関西国際空港へのアクセス向上
・紀の川市～関西国際空港への所要時間が短縮。(38分→27分)
⑥和歌山下津港へのアクセス向上
・紀の川市～和歌山下津港（和歌山本港区）への所要時間が短縮。(47分→36分)
⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・紀の川市～和歌山市への所要時間が短縮。(44分→33分)
⑧主要観光地へのアクセス向上
・IC等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(高野山　観光客入込数：129万人/年)
⑨高度医療施設へのアクセス向上
・かつらぎ町～日本赤十字社和歌山医療センターへの所要時間が短縮。(39分→32分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・和歌山県京奈和自動車道促進協議会（H3.4設立、和歌山市長、紀の川市長、岩出市長、かつらぎ町長、橋本市長、九度山町長、高野町長等）、紀淡連絡道路・京奈和自動車道建設促進和歌山市議会議員連盟（H6.4設立、和歌山市議会議員）より早期整備の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：
・関西大環状道路の形成により関西経済圏の活性化を図るとともに、異常気象による災害や東海・東南海・南海地震などの大規模地震に備え、京阪神地域と連携した広域的な防災体制を強化するための重

要な路線であり、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。 ・なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道24号紀北西道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 和歌山県北部地域から京都、奈良、滋賀、愛知、その他東日本方面へは、18,000台/日を超える交通があり、近年でも増加傾向である。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在、工事を推進しており、用地取得は50%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成27年度の全線暫定2車線供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、河川管理者と協議し橋梁延長の短縮や新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

再評価結果（平成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	京奈和自動車道 一般国道24号　紀北西道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県紀の川市神領 至：和歌山県和歌山市弘西			延長	12.2km

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

事業名	一般国道42号　田辺西（たなべにし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県田辺市稲成町稲成（たなべ　いなりちょういなり） 至：和歌山県田辺市芳養町大屋（たなべ　はやちょうおおや）			延長	3.8km

事業概要

一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る延長約538kmの主要幹線道路であり、紀伊半島沿岸部においては唯一の主要幹線道路である。

田辺西バイパスは、一般国道42号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の交通確保等を目的に計画された道路である。

H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	280億円	事業進捗率	約62%	供用済延長	0.6km
計画交通量	12,700台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.6	89/285億円 事業費：77/270億円 維持管理費：12/15億円	138/315億円 走行時間短縮便益：115/253億円 走行経費減少便益：17/45億円 交通事故減少便益：5.7/16億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.0～1.2(事業期間±20%)

(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%)
事業期間：B/C=1.5～1.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うとともに、交通の円滑化が期待できる。

②災害時の円滑な交通確保
・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)は、東南海・南海地震時には津波浸水被害が予測され、また台風に伴う越波による通行規制も過去10年に８回実施しており、整備により迂回路、避難路及び避難場所として機能するため、物流や市民生活への影響を軽減することに期待できる。

③交通安全の確保
・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)の死傷事故率は141件/億台kmであり、県平均(99件/億台km) 、全国平均(98件/億台km)及び管内国道42号平均(82件/億台km)を上回る状況。また、歩道未設置区間は約２割、標準幅員を満たさない区間も約７割存在するなど歩道の設置が不十分。整備により通過交通の転換が見込まれ、交通安全の向上が期待できる。

④高度医療施設へのアクセス向上
・みなべ町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(22分→18分)

⑤南紀白浜空港へのアクセス向上
・みなべ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮。(30分→26分)

⑥日常活動圏の中心都市である田辺市へのアクセス向上
・みなべ町～田辺市への所要時間が短縮。(17分→15分)

⑦主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
(白浜温泉、龍神温泉、中辺路等:観光客入込数:605.3万人/年)

⑧紀伊田辺駅へのアクセス向上
・みなべ町～紀伊田辺駅の所要時間が短縮。(16分→13分)

⑨沿道環境の改善
・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(田辺市芳養：昼間73dB、夜間：68dB)

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42号(田辺～新宮)改良促進協議会(H3.10設立、田辺市長他)より事業促進の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：
・国道42号田辺西バイパスは、近畿自動車道紀勢線南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うと

ともに、国道42号の渋滞緩和を目的とする道路であります。
・また、国道42号の現道は東海・東南海・南海地震による津波で浸水することが想定されており、大規模地震・津波災害への備えとしても重要な道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、「一般国道42号田辺西バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
近畿自動車道紀勢線（みなべIC～南紀田辺IC間）の供用に伴い、並行する国道42号の各交差点の交通混雑は改善されたが、渋滞は依然解消されていない。
事業の進捗状況、残事業の内容等
現在までに0.6kmを完成４車線供用済みであり、用地取得は約92%完了。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、７工区(南紀田辺IC～芳養清川線間)の平成25年度供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等
事業の実施にあたり、田辺西バイパスと市道との交差部の構造を立体から平面への見直し等、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。

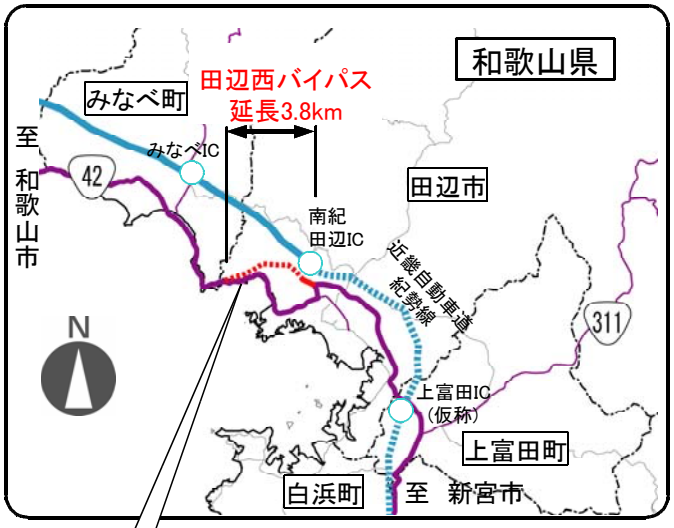
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

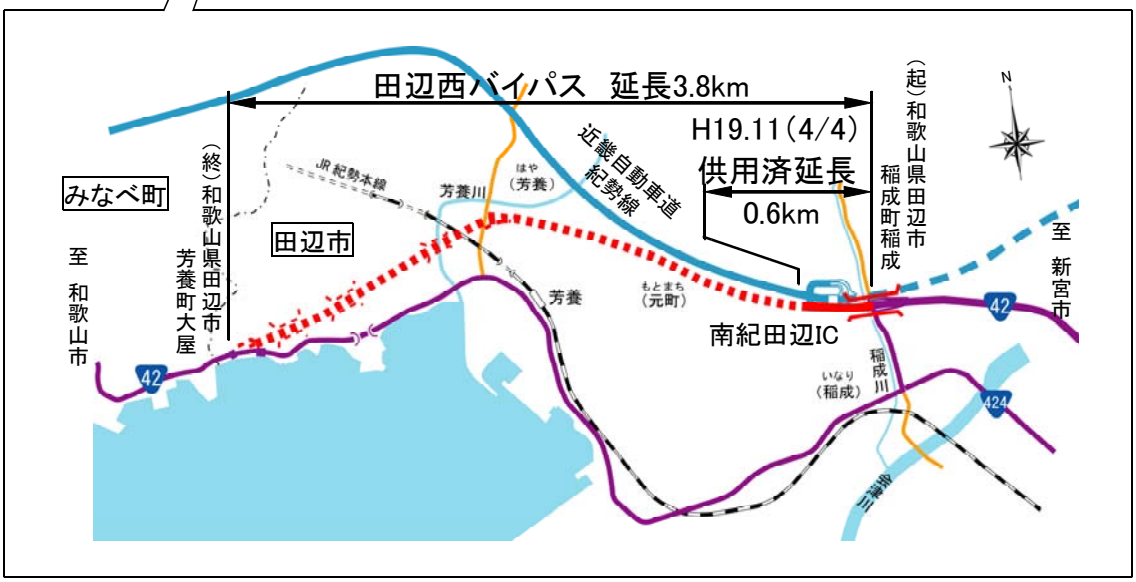
事業名	一般国道42号　田辺西（たなべにし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県田辺市（たなべ）稲成町稲成（いなりちょういなり） 至：和歌山県田辺市（たなべ）芳養町大屋（はやちょうおおや）			延長	3.8km

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	一般国道42号　有田海南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県有田市野 至：和歌山県海南市冷水			延長	9.4km

事業概要

一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約538kmの道路である。
有田海南道路は、和歌山県有田市～海南市間の一般国道42号のバイパスとして、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時における交通の確保、通行車両制限区間の解除等を目的に計画された道路である。

H20年度事業化	H19年度都市計画決定	用地着手	ー	工事着手	ー

全体事業費	359億円	事業進捗率	約2%	供用済延長	ー
計画交通量	10,100台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 1.7	276/285億円 事業費：249/258億円 維持管理費：27/27億円	469/469億円 走行時間短縮便益：412/412億円 走行経費減少便益：40/40億円 交通事故減少便益：17/17億円	平成23年

感度分析の結果

(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=1.6～1.9(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.5～1.7(事業期間±20%)　事業期間：B/C=1.6～1.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和・所要時間の短縮
・一般国道42号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により渋滞解消効果が見込まれ、朝タピーク時など混雑時間帯での所要時間短縮が期待される。
②交通安全の確保
・事故危険区間が存在する一般国道42号から､走行性の高い有田海南道路へ交通が転換することにより、交通事故発生件数の減少が期待される。
③災害時における交通の確保
・東海・東南海・南海地震発生による津波浸水を回避し、災害時の避難路、和歌山市・大阪方面の拠点地域から有田市周辺地域への緊急輸送道路としてネットワークを形成。
④通行車両制限区間の解除
・一般国道42号は、高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、事故が発生。整備により特殊車両の通行が可能となり、地域沿岸部の物流の支援が期待される。(塩津第一トンネル、塩津第二トンネル)
⑤関西国際空港へのアクセス向上
・有田市～関西国際空港への所要時間が短縮。(62分→53分)
⑥和歌山下津港へのアクセス向上
・海南市～和歌山下津港（有田港区）への所要時間が短縮。(20分→15分)
⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・有田市～和歌山市への所要時間が短縮。(50分→39分)
⑧高度医療施設へのアクセス向上
・有田市～和歌山県立医科大学付属病院への所要時間が短縮。(25分→19分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道42号・有田海南間整備促進協議会(H9.5設立 有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。
和歌山県知事の意見：
・国道42号有田海南道路は、国道４２号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路です。
・また、国道42号の現道は東海・東南海・南海地震により津波浸水被害が想定されており、大規模地震・津波災害への備えとしても早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続

が妥当と考えます。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道42号有田海南道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 有田海南道路と並行する一般国道42号は、依然として交通量が交通容量と超過しており、海南市下津町黒田交差点付近などで交通渋滞が発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在、調査設計推進中。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、早期供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、歩道の設置箇所の見直し及び新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

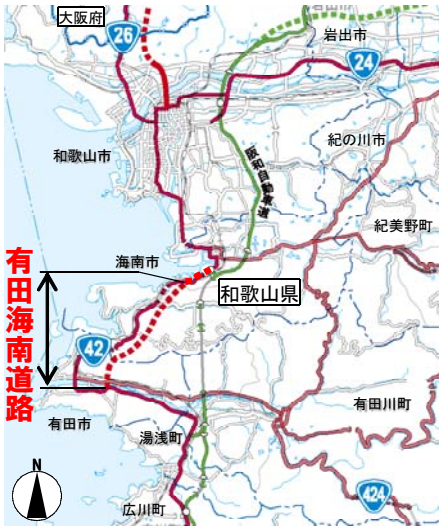
再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

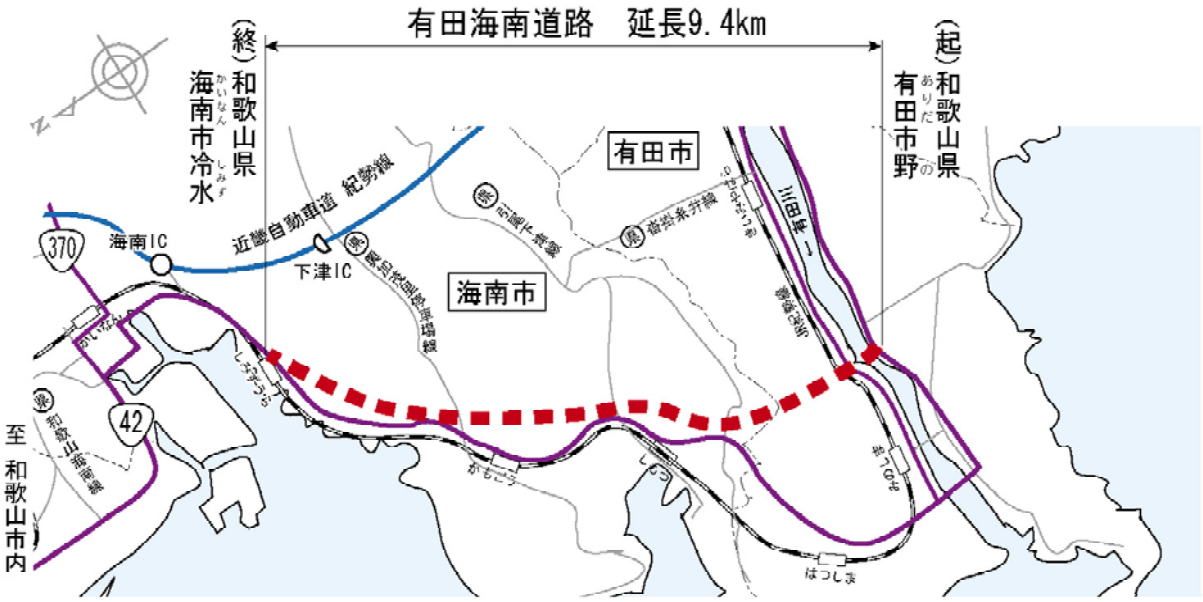
事業名	一般国道42号　有田海南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県有田市野 至：和歌山県海南市冷水			延長	9.4km

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	一般国道42号　冷水(しみず)拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県海南(かいなん)市冷水(しみず) 至：和歌山県海南市藤白(ふじしろ)			延長	1.1km

事業概要

一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約538kmの道路である。
冷水拡幅は、和歌山県海南市冷水～海南市藤白間の一般国道42号の拡幅事業として、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。

H19年度事業化	H19年度都市計画決定	用地着手　－	工事着手　－

全体事業費	49億円	事業進捗率	約14%	供用済延長	－
計画交通量	20,100台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 1.9	33/43億円 事業費：30/40億円 維持管理費：2.7/2.7億円	62/62億円 走行時間短縮便益：58/58億円 走行経費減少便益：1.3/1.3億円 交通事故減少便益：2.6/2.6億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.3～1.6(交通量　±10%)　(残事業) 交通量　：B/C=1.7～2.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.6(事業費　±10%)　事業費　：B/C=1.7～2.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C=1.8～1.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和・所要時間の短縮
・一般国道42号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により渋滞解消効果が見込まれ、朝タピーク時など混雑時間帯での所要時間短縮が期待される。
②交通安全の確保
・一般国道42号の拡幅で交通混雑が緩和し、交通事故発生件数の減少が期待される。
③関西国際空港へのアクセス向上
・有田市～関西国際空港への所要時間が短縮。(62分→53分)
④和歌山下津港へのアクセス向上
・海南市～和歌山下津港（有田港区）への所要時間が短縮。(20分→15分)
⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・有田市～和歌山市への所要時間が短縮。(50分→39分)
⑥高度医療施設へのアクセス向上
・有田市～和歌山県立医科大学付属病院への所要時間が短縮。(25分→19分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道42号・有田海南間整備促進協議会(H9.5設立 有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。
和歌山県知事の意見：
・国道42号冷水拡幅は、国道４２号有田海南道路と合わせ、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号冷水拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道42号は、依然として交通量が交通容量と超過しており、朝夕ピーク時に冷水交差点を先頭に交通渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、調査設計推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、早期供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、市道の取付位置の見直し及び新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	

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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

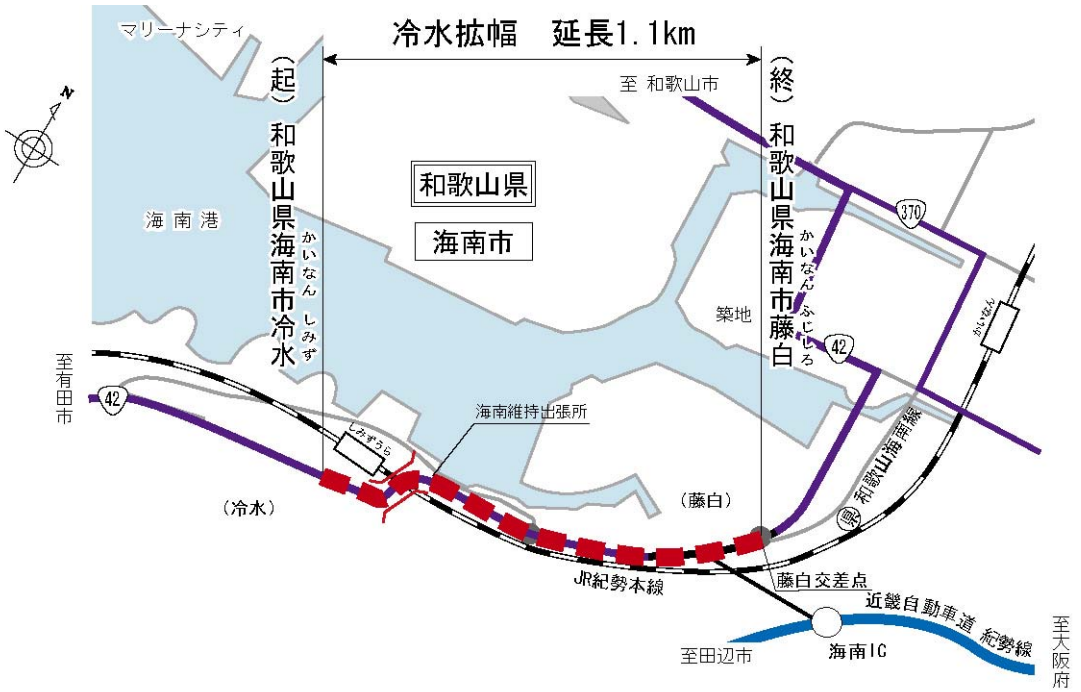
担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

事業名	一般国道42号　冷水（しみず）拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県海南（かいなん）市冷水（しみず） 至：和歌山県海南（かいなん）市藤白（ふじしろ）			延長	1.1km

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	一般国道９号　中山・名和道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県西伯郡大山町八重 至：鳥取県西伯郡大山町下市			延長	4.3km

事業概要

一般国道９号は京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。

中山・名和道路は、国道９号の交通隘路区間の解消、交通安全の確保、事故・災害時におけるリダンダンシー確保などを目的とした、鳥取県西伯郡大山町八重から鳥取県西伯郡大山町下市に至る延長約4.3 kmの道路である。

H19年度事業化	H9年度都市計画決定	H20年度用地着手	H21年度工事着手

全体事業費	約123億円	事業進捗率 （H22年度末現在）	25%	供用済延長	0.0km
計画交通量	20,300～20,900　台／日				

費用対効果分析結果（3便益）	B／C（３便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.9 (残事業) 8.4	76/131億円 事　業　費：61/115億円 維持管理費：15/15億円	642/642億円 走行時間短縮便益：459/459億円 走行経費減少便益：133/133億円 交通事故減少便益：51/51億円	平成23年

感度分析の結果

（事業全体）
交通量：B/C= 4.1～5.8（交通量±10%）
事業費：B/C= 4.7～5.2（事業費±10%）
事業期間：B/C= 4.7～5.1（事業期間±20%）

（残事業）
交通量：B/C= 7.1～9.8（交通量±10%）
事業費：B/C= 7.8～9.1（事業費±10%）
事業期間：B/C= 8.1～8.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【鳥取-福岡線（1本/日）】
・大山町から米子駅（特急停車駅）へのアクセスが向上
・倉吉市から米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・倉吉市から境港（重要港湾）へのアクセスが向上
・西伯郡大山町からの農林水産品の速達性が向上

③国土･地域ネットワークの構築
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・大山周辺（H21年間観光入込客数122万人）、米子・皆生温泉周辺（同140万人）へのアクセスが向上

⑤安全で安心できるくらしの確保
・倉吉市から三次医療施設へのアクセスが向上

⑥災害への備え
・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道９号）
・緊急輸送路である一般国道９号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見

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

山陰道は観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、鳥取県として重要な幹線であり命の道であります。

山陰道の当該区間は、西側の名和IC以西及び東側の赤碕中山IC以東は既に供用されているなか、この区間がつながっていない状況であり、ネットワークとしての機能を発揮するためには当該区間の一刻も早い完成が必要です。

当該区間については平成２５年度供用予定が公表され、つながった後の経済波及効果が期待されているところであり、公表された供用時期が遅れることのないよう引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

なお、審議過程において、不適切な点又は改善すべき点等の意見は無かった。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該路線に並行する国道９号は、鳥取県の東西方向の唯一の幹線道路であるが、通過交通と生活交通が混在し、幹線道路として支障をおよぼしているうえ、災害時等非常時の大型車の迂回路がない状況である。

平成19年度に名和・淀江道路の名和IC～淀江IC間が、平成22年度に東伯・中山道路が供用するなど、山陰道の前後区間が整備される中、当該道路および名和･淀江道路の残区間（大山町下市～名和IC）がミッシングリンクとなっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末時点で、用地買収については99%完了しており、現在は工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため暫定２車線で整備しており、平成２５年度供用予定。

施設の構造や工法の変更等

跨道橋の橋梁形式の見直し、新工法の導入（橋梁塗装）等により、コスト縮減。【約0.7億円の減少】

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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９号　名和・淀江道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県西伯郡大山町下市 至：鳥取県西伯郡大山町安原			延長	12.1km

事業概要

一般国道９号は京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。

名和・淀江道路は、国道９号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、事故・災害時におけるリダンダンシー確保などを目的とした、鳥取県西伯郡大山町下市から鳥取県西伯郡大山町安原に至る延長約12.1kmの道路である。

H8年度事業化	H9年度都市計画決定	H10年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	約401億円	事業進捗率（H22年度末現在）	85%	供用済延長	7.8km

計画交通量	21,000～24,900台／日

費用対効果分析結果（3便益）	B／C（3便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.5 (残事業) 13.4	54/505億円 事　業　費：38/459億円 維持管理費：16/46億円	725/1,250億円 走行時間短縮便益：525/863億円 走行経費減少便益：150/270億円 交通事故減少便益：51/117億円	平成23年

感度分析の結果

（事業全体）交通量：B/C= 2.2～2.7（交通量±10%）　（残事業）交通量：B/C= 11.7～14.3（交通量±10%）
事業費：B/C= 2.5～2.5（事業費±10%）　事業費：B/C= 12.5～14.4（事業費±10%）
事業期間：B/C= 2.4～2.6（事業期間±20%）　事業期間：B/C= 13.0～13.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【鳥取-福岡線（1本/日）】
・大山町から米子駅（特急停車駅）へのアクセスが向上
・倉吉市から米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・倉吉市から境港（重要港湾）へのアクセスが向上
・西伯郡大山町からの農林水産品の速達性が向上

③国土･地域ネットワークの構築
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・大山周辺（H21年間観光入込客数122万人）、米子・皆生温泉周辺（同140万人）へのアクセスが向上

⑤安全で安心できるくらしの確保
・倉吉市から三次医療施設へのアクセスが向上

⑥災害への備え
・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道９号）
・緊急輸送路である一般国道９号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見

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

山陰道は観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、鳥取県として重要な幹線であり命の道であります。

山陰道の当該区間は、西側の名和IC以西及び東側の赤碕中山IC以東は既に供用されているなか、この区間がつながっていない状況であり、ネットワークとしての機能を発揮するためには当該区間の一刻も早い完成が必要です。

当該区間については平成２５年度供用予定が公表され、つながった後の経済波及効果が期待されているところであり、公表された供用時期が遅れることのないよう引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

なお、審議過程において、不適切な点又は改善すべき点等の意見は無かった。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該路線に並行する国道９号は、鳥取県の東西方向の唯一の幹線道路であるが、通過交通と生活交通が混在し、事故が多発しているほか、沿道環境の悪化が懸念されている。

平成19年度に当該路線のうち名和IC～淀江IC間が、平成22年度に東伯・中山道路が供用するなど、山陰道の前後区間が整備される中、当該路線の残区間（大山町下市～名和IC）および中山･名和道路がミッシングリンクとなっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

（名和IC～淀江IC間）平成19年度に暫定供用済み

（下市～名和IC間）　平成22年度末時点で用地買収については完了しており、現在は工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため暫定２車線で整備しており、残る4.3km区間が平成２５年度供用予定。

施設の構造や工法の変更等

跨道橋の橋梁形式見直し、新工法の導入（橋梁塗装）等により、コスト縮減。【約1.6億円の縮減】

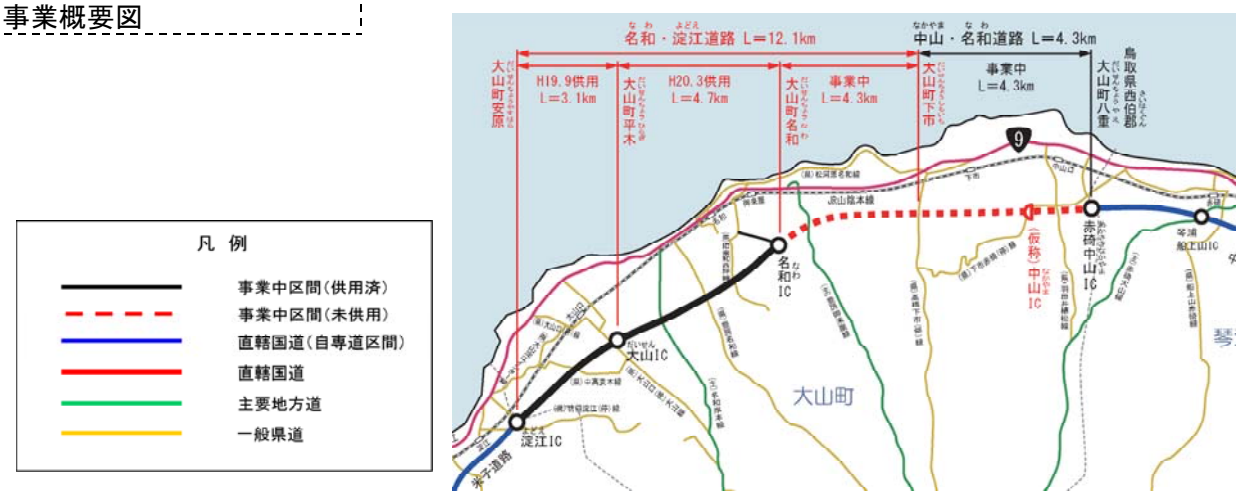
当面、暫定２車線で整備。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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	中国横断自動車道　尾道松江線 三次　～　三刀屋木次	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県三次市四拾貫町 至：島根県雲南市三刀屋町三刀屋			延長	61.0km

事業概要

中国横断自動車道尾道松江線は、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展を目的とした道路である。

H9年度事業化	H - 年度都市計画決定	H13年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約1,748億円	事業進捗率（H22年度末現在）	70%	供用済延長	- km

計画交通量	9,200～13,100　台／日

費用対効果分析結果（3便益）	B／C（3便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 5.9	471/2,039億円 事業費：233/1,801億円 維持管理費：238/238 億円	2,793/2,793億円 走行時間短縮便益：2,008/2,008億円 走行経費減少便益：543/543 億円 交通事故減少便益：241/241 億円	平成23年

感度分析の結果

（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＝5.0～6.9（交通量±10%）
事業費　：B/C＝1.4～1.4（事業費±10%）　事業費　：B/C＝5.7～6.2（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＝5.8～6.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・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【広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バス】
・中国横断自動車道尾道松江線の全線整備により、雲南市から新尾道駅（新幹線駅）、松江市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・雲南市吉田町から境港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上
・雲南市から広島県、大阪府への農林水産品（ホウレンソウ）の速達性が向上

③国土･地域ネットワークの構築
・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成
・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
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・ 玉造 温泉（H22年間観光入込客数63.4万人)、出雲大社（同246.8万人）へのアクセスが向上

⑤安全で安心できるくらしの確保
・雲南市吉田町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上

⑥災害への備え
・緊急輸送路である一般国道54号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2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

中国横断自動車道尾道松江線は山陽と山陰を結ぶ高速交通ネットワークを構成することより、産業経済の発展・広域観光の促進等、災害時等の緊急時における輸送機能が確保できるなど重要な役割を果たすことが期待されており、沿線自治体の首長等で構成される中国横断自動車道尾道松江線建設促進期成同盟会及び中国横断自動車道尾道松江線三次松江間建設促進期成会より公表年次内供用の要望を受けている。

島根県知事の意見

妥当である。

中国横断自動車道尾道松江線は、事故・災害時の代替路線機能の確保や救急医療活動の支援に加え、陰陽を結ぶ広域的な交通ネットワークとして、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。

広島県知事の意見

継続とする対応方針については妥当である。

中国横断自動車道尾道松江線は、沿道地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。

つきましては、今後、更なる事業費の精査を行いながら、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、平成２４年度の供用に向け、確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

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・尾道松江線の供用が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末現在で、用地買収については完了しており、現在は工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図り、平成23年度に吉田掛合IC（仮称）～三刀屋木次IC、平成24年度に三次JCT・IC（仮称）～吉田掛合IC（仮称）間の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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２号　倉敷立体	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県倉敷市新田 至：岡山県倉敷市船穂町船穂			延長	７．７km

事業概要

一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。倉敷立体は、倉敷市新田～倉敷市船穂町船穂間の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善を図る事業であるとともに、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する延長7.7kmの道路である。

Ｈ１９年度新規事業化			Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	約１５０億円	事業進捗率 （H22年度末現在）	５６％	供用済延長	５．０ｋｍ
計画交通量	61,700　～80,200　台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ（3便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.9 (残事業) 5.6	57 / 161 億円 事　業　費：50/139億円 維持管理費：7/ 22億円	317 / 633 億円 走行時間短縮便益：253/496億円 走行費用減少便益：44/ 98億円 交通事故減少便益：20/ 39億円	平成２３年

感度分析の結果

（全体事業）交通量：B/C＝2.5～8.2（交通量±10%）　（残事業）交通量：B/C＝2.8～7.7（交通量±10%）
事業費：B/C＝3.8～4.1（事業費±10%）　事業費：B/C＝5.1～6.1（事業費±10%）
事業期間：B/C＝3.7～4.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝5.2～6.0（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・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
・倉敷市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセスが向上
・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・岡山市から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上

③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・倉敷美観地区（H21年間観光入込客数315万人）へのアクセスが向上

⑤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において、安全性の向上が期待できる
【大高高架橋：567.0件/億台キロ　等】

⑥災害への備え
・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道２号）

⑦地球環境の保全
・CO2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

倉敷立体事業は、渋滞の著しい一般国道2号の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、倉敷市長及び倉敷商工会議所より早期整備の要望（平成18年10月10日）を受けている。

岡山県知事の意見：

継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

倉敷市街地における交通渋滞の緩和や沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

なお、審議過程において、不適切な点又は改善すべき点等の意見は無かった。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

早期の整備効果の発現を目的に段階的な供用を進めてきた。現在、高梁川渡河部において著しい交通渋滞が発生している。

また、水島港においては、平成20年度から玉島人工島を南側に拡張する新たな浚渫土処理護岸工事が行われており、物流機能の強化も今後重要性が高まることが予想される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成１９年度の４車線新規事業化以降、現在までに倉敷市新田～倉敷市片島町までの５．０kmが完成供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期全線供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

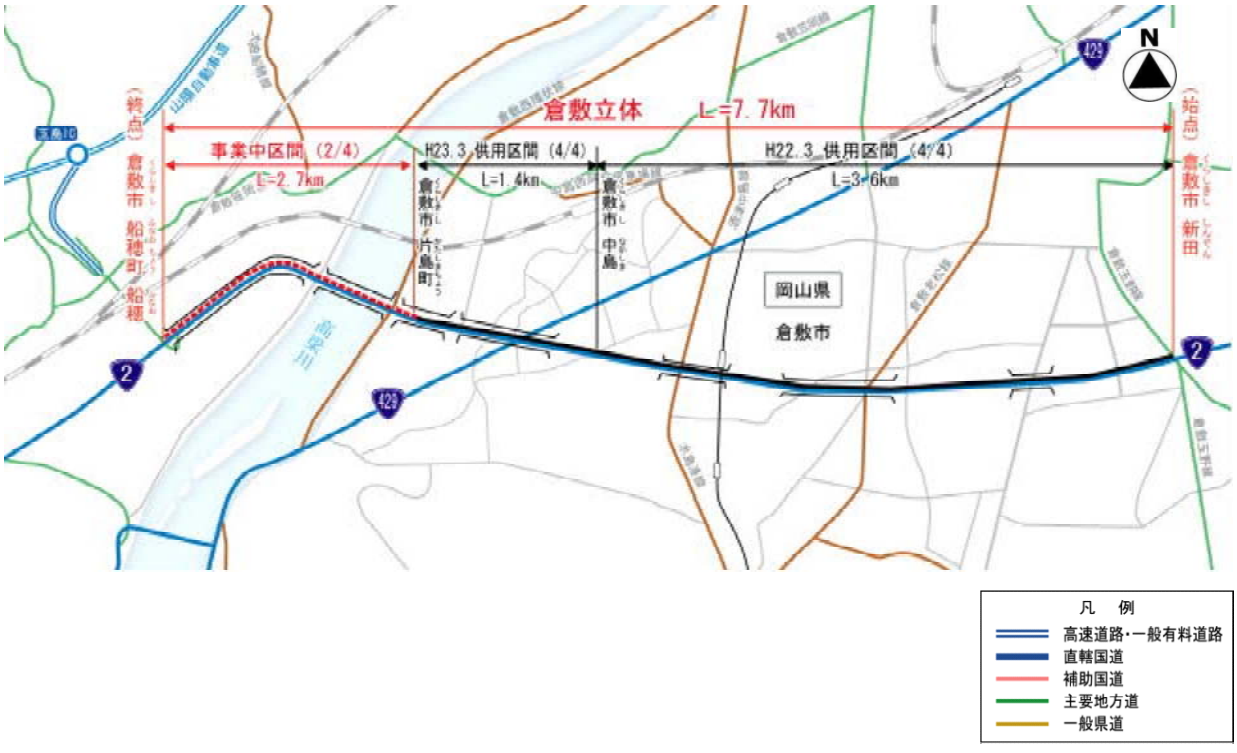
機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.1億円の減少】

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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53号　岡山北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県岡山市北区津島 至：岡山県岡山市北区御津中山			延長	１０．５km

事業概要

一般国道53号は、岡山市から鳥取市に至る延長約150kmの主要幹線道路である。
岡山北バイパスは、岡山市中心部と山陽自動車道岡山IC及び岡山空港を結ぶアクセス道路として機能するとともに、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成する延長10.5kmの道路である。

Ｓ４９年度事業化	Ｓ３２、Ｓ５０、Ｈ元年度 都市計画決定	Ｓ５５年度用地着手	Ｓ６１年度工事着手

全体事業費	約590億円	事業進捗率 （H22年度末現在）	８２％	供用済延長	８．７ｋｍ

計画交通量	20,700　～51,700　台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ（3便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　2.5 (残事業)　1.2	98 / 1,071 億円 事　業　費：75/979億円 維持管理費：23/ 92億円	116 / 2,712 億円 走行時間短縮便益：108/2,549億円 走行費用減少便益：2.3/ 148億円 交通事故減少便益：6.1/ 14億円	平成２３年

感度分析の結果

（全体事業）交通量：B/C＝2.4～2.7（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＝2.5～2.6（事業費±10%）　事業費：B/C＝1.1～1.3（事業費±10%）
事業期間：B/C＝2.5～2.6（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝1.1～1.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【岡山市内-岡山空港・リムジンバス（34本/日）】
・岡山市内北部（建部支所）から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上
・岡山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上

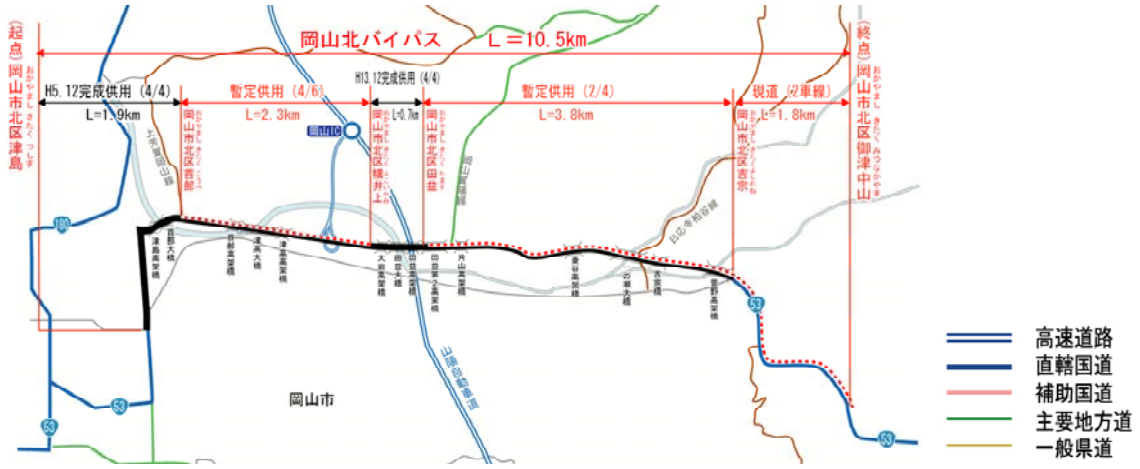
②物流効率化の支援
・市内北部（建部支所）から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上
・岡山市（旧御津町・旧建部町）からの農林水産品の速達性が向上

③国土・地域ネットワークの構築
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・後楽園（H21年間観光入込客数74万人）へのアクセスが向上

⑤災害への備え
・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道53号）
・緊急輸送道路である一般国道53号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑥地球環境の保全
・CO2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 岡山北バイパスの整備により、国道53号の交通円滑化が図られるとともに、市民生活の快適化と沿道の活性化が期待されることから、岡山市をはじめとする2市5町から構成される空港津山道路整備促進協議会などより早期整備の要望を受けている。 岡山市長の意見： 意義ありません。 なお、広域的な交流や渋滞緩和を図るための重要な道路であり、引き続き整備の促進をお願いします。 特に、一般国道５３号岡山北バイパスにおいては、津高大橋の４車線化について、事業促進による早期供用を要望します。
事業評価監視委員会の意見 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。 なお、審議過程において、不適切な点又は改善すべき点等の意見は無かった。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線では、商業施設等が立地し市街化が進み沿道地区人口も増加している。 周辺地域の自動車交通の増加（山陽自動車道岡山ICや岡山空港利用等による）に伴い、津高地区では交通渋滞が発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成２２年度末で用地買収は、９４%完了し、現在までに岡山市北区津島～岡山市北区吉宗までの８．７kmが暫定供用済みである。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成24年度に津高大橋付近の4車線化を予定している。
施設の構造や工法の変更等 機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【0．1億円の減少】
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図 

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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180号　総社（そうじゃ）・一宮（いちのみや）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県岡山市北区楢津（おかやまけんおかやましきたくならづ） 至：岡山県総社市井尻野（おかやまけんそうじゃしいじりの）			延長	１５．９km

事業概要

一般国道１８０号は、岡山市（おかやまし）から松江市（まつえし）へ至る延長約１７０kmの主要幹線道路である。
総社（そうじゃ）・一宮（いちのみや）バイパスは、岡山市（おかやまし）北西部・総社市（そうじゃし）における一般国道１８０号の混雑緩和・交通安全の確保および沿線環境の改善等を目的とした、延長１５．９ｋｍの道路である。

Ｓ４８年度事業化	Ｓ６３年度都市計画決定	Ｈ元年度用地着手	Ｈ元年度工事着手

全体事業費	約530億円	事業進捗率（H22年度末現在）	２２％	供用済延長	３．４ｋｍ
計画交通量	15,600　～44,500　台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ（3便益）	総費用（残事業)/(事業全体)	総便益（残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　2.8 (残事業)　4.5	311 / 508 億円 事　業　費：263/447億円 維持管理費：48/ 60億円	1,410/1,418億円 走行時間短縮便益：1,181/1,205億円 走行費用減少便益：140/124億円 交通事故減少便益：89/89億円	平成２３年

感度分析の結果

（全体事業）交通量：B/C＝2.5～3.2（交通量±10%）　（残事業）交通量：B/C＝3.9～4.9（交通量±10%）
事業費：B/C＝2.7～2.9（事業費±10%）　事業費：B/C＝4.2～5.0（事業費±10%）
事業期間：B/C＝2.4～3.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝4.1～5.0（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・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
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【岡山駅-稲荷山・芳賀佐山団地北】
・高梁市から岡山駅（新幹線駅）、岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・高梁市から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上

③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・吉備路・備中国分寺（H21年間観光入込客数50万人）、総社・宝福寺（同21万人）へのアクセスが向上

⑤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において、安全性の向上が期待できる
【井尻野交差点：1,444.2件/億台キロ　等】

⑥災害への備え
・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道180号）
・緊急輸送道路である一般国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2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

岡山市北西部・総社市中心部への通過交通流入が抑制され、交通の円滑化が図られるとともに沿道環境が改善し、市民生活の快適化と中心市街地の活性化が期待されており、岡山市をはじめとする関係４市の首長等で構成される一般国道１８０号岡山県整備推進期成会より早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

事業着手から長時間が経過しており、総社市や岡山市西部における交通渋滞の緩和や沿線地域の活性化に支障が生じないよう、本事業の早期完成を強く求める。

岡山市長の意見：

意義ありません。

なお、広域的な交流や渋滞緩和を図るための重要な道路であり、引き続き整備の促進をお願いします。

特に、一般国道１８０号総社・一宮バイパスにおいては、岡山市北区楢津から山陽自動車道接続までの区間について、事業促進による早期供用を要望します。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

なお、審議過程において、不適切な点又は改善すべき点等の意見は無かった。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

団地開発、県立大学設立並びに山陽自動車道や中国横断自動車道の開通などによる交通量の増加により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２２年度末で用地買収は３１%完了しており、現在までに岡山市門前～総社市総社までの３．４ｋｍが供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成27年度に岡山市北区楢津～一宮山崎間の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

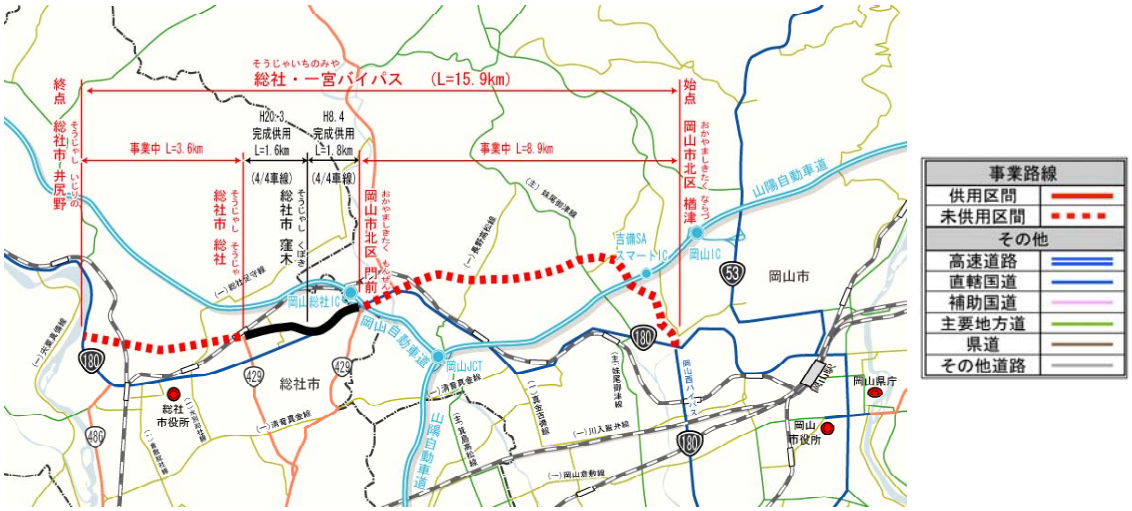
今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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	中国横断自動車道　尾道松江線 尾道　～　三次	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県尾道市美ノ郷町三成 至：広島県三次市四拾貫町			延長	49.9km

事業概要

中国横断自動車道尾道松江線は、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展を目的とした道路である。

H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	約1,453億円	事業進捗率（H22年度末現在）	78%	供用済延長	19.2km

計画交通量	5,800～13,800　台／日

費用対効果分析結果（3便益）	B／C（３便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 3.8	335/1,698億円 事　業　費：239/1,550億円 維持管理費：95/149 億円	1,267/1,902億円 走行時間短縮便益：922/1,409億円 走行経費減少便益：228/329 億円 交通事故減少便益：116/164 億円	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＝1.1～1.1（事業費±10%）
事業期間：B/C＝1.1～1.2（事業期間±20%）

（残事業）
交通量：B/C＝3.2～4.4（交通量±10%）
事業費：B/C＝3.5～4.1（事業費±10%）
事業期間：B/C＝3.7～3.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【福山～松江の都市間高速バス】
・三次市から新尾道駅（新幹線駅）、広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・三次市から福山港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上
・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品（アスパラガス）の速達性が向上

③国土･地域ネットワークの構築
・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成
・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
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・甲山いきいき村（H22年間観光入込客数46.9万人）、せら夢公園（せらワイナリー）（同37.4万人）へのアクセスが向上

⑤安全で安心できるくらしの確保
・世羅町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上

⑥災害への備え
・緊急輸送路である一般国道184号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2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

中国横断自動車道尾道松江線は山陽と山陰を結ぶ高速交通ネットワークを構成することより、産業経済の発展・広域観光の促進等、災害時等の緊急時における輸送機能が確保できるなど重要な役割を果たすことが期待されており、沿線自治体の首長等で構成される中国横断自動車道尾道松江線建設促進期成同盟会より公表年次内供用の要望を受けている。

広島県知事の意見

継続とする対応方針については妥当である。

中国横断自動車道尾道松江線は、沿道地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。

つきましては、今後、更なる事業費の精査を行いながら、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、平成２６年度の全線供用に向け、確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

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・尾道松江線の供用が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末現在で、用地買収については99%が完了しており、尾道JCT～世羅ICまでの19.2kmが供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため、段階的に整備しており、平成25年度に吉舎IC（仮称）～三次JCT・IC（仮称）、平成26年度に世羅IC～吉舎IC（仮称）間の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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２号　松永道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県福山市神村町 至：広島県尾道市高須町			延長	7.1km

事業概要

一般国道２号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約６７０kmの主要幹線道路である。

松永道路は、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「都市間の連結と空港・港湾とのアクセス強化」を図ることを目的とした福山市神村町～尾道市高須町に至る延長７．１kmのバイパスで、山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する道路である。

S47年度事業化	S49年度都市計画決定	S52年度用地着手	S53年度工事着手

全体事業費	約577億円	事業進捗率 （H22年度末現在）	94%	供用済延長	4.6km

計画交通量	52,200～57,700　台／日

費用対効果分析結果（3便益）	B／C（３便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 6.0 (残事業) 13.4	37/1,390億円 事　業　費：28/1,333億円 維持管理費：9/57　億円	492/8,358億円 走行時間短縮便益：437/7,034億円 走行経費減少便益：41/897　億円 交通事故減少便益：14/427　億円	平成23年

感度分析の結果

（事業全体）交通量：B/C＝5.5～6.4（交通量±10%）
事業費：B/C＝6.0～6.0（事業費±10%）
事業期間：B/C＝6.0～6.0（事業期間±20%）

（残事業）交通量：B/C＝11.1～15.7（交通量±10%）
事業費：B/C＝12.5～14.5（事業費±10%）
事業期間：B/C＝13.0～13.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【尾道線（12往復/日）、福山大学線（7往復／日）】
・福山市今津町から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上
・福山市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・尾道市から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上
・福山市(尾道糸崎港機織地区)からの農林水産品の速達性が向上

③国土･地域ネットワークの構築
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・千光寺（H22年間観光入込客数28万人　※千光寺山ロープウェイの来客者数）へのアクセスが向上

⑤安全で安心できるくらしの確保
・尾道市から三次医療施設へのアクセスが向上

⑥災害への備え
・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道２号）
・緊急輸送道路である一般国道２号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2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

松永道路は、福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。

広島県知事の意見

継続とする対応方針については妥当である。

松永道路については、現在、暫定２車線区間内における急激な速度低下から発生する渋滞や、交通事故が集中しており、本来の目的である、「現道の交通混雑の緩和」や、山陽自動車道や西瀬戸自動車道との連携強化による「都市間の連結や空港・港湾とのアクセス強化」などの効果が十分に発揮されていないと考えます。

つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、早期全線４車線化供用に向け、計画的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

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・暫定2車線区間合流部をボトルネックとする速度低下が発生している。また、対面通行であるため死傷事故率も高く、トンネル内では重大事故も発生している。
・並行する山陽道の通行規制時には、迂回交通を分担し、東西の経済活動を支える道路として機能している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成14年度までに今津ランプ～西瀬戸尾道IC間のL=4.6kmを4車線供用している。
・神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線供用しており、現在は完成4車線供用にむけて調査設計を実施している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期完成供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

上部工のＰＣ箱桁の内・外ケーブル方式を採用することによるコスト縮減を図っている。[約1.2億円]

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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２号西広島バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島市中区平野町 至：広島県廿日市市地御前			延長	１９．４km

事業概要

一般国道２号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を経由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。

西広島バイパスは、広島西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資することを目的として計画された延長19.4kmのバイパスである。

Ｓ４０年度事業化	Ｓ４６年度都市計画決定 （Ｈ６・９年度変更）	Ｓ４２年度用地着手	S42年度工事着手

全体事業費	約1,022億円	事業進捗率 （H22年度末現在）	６７％	供用済延長	17.1km

計画交通量	17,300台／日～93,600 台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ （3便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 7.9 (残事業) 1.6	223 / 3,485億円 事業費 ：218/3,197億円 維持管理費：5.9/288億円	353/ 27,641億円 走行時間短縮便益： 201/23,161億円 走行費用減少便益： 98/3,108億円 交通事故減少便益： 54/1,372億円	平成２３年

感度分析の結果

（事業全体）交通量:B/C=7.8～8.1（交通量±10%）（残事業）交通量:B/C=1.5～1.6（交通量±10%）
事業費:B/C=7.9～8.0（事業費±10%）　事業費:B/C=1.4～1.8（事業費±10%）
事業期間:B/C=7.9～8.0（事業期間±20%）　事業期間:B/C=1.4～1.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・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
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在
【広島バスセンター～四季が丘団地（12往復/日）ほか17路線】
・廿日市市から広島駅（新幹線駅）、広島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上

②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が向上

③個性ある地域の形成
・宮島（H22年間観光入込客数344万人）、平和記念公園（同137万人　※平和記念資料館の来客者数）へのアクセスが向上

④安全で安心できる暮らしの確保
・広島市西区、佐伯区から三次医療施設へのアクセスが向上
・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる
【広島市西区観音本町：755.9件/億台キロ等、廿日市市平良2丁目：525.1件/億台キロ等】

⑤災害への備え
・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道２号）
・緊急輸送道路である一般国道２号（宮島街道）が通行止めになった場合の代替路線を形成

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
・現道における騒音の改善が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

　西広島バイパスは、広島都市圏の中心部分に集中する交通を円滑に処理することが期待されており、広島市をはじめとする関係3市及び2商工会議所で構成される国道2号西広島バイパス高架建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。

広島県知事の意見：

　継続とする対応方針については妥当である。

　西広島バイパスについては、広島市中心部の交通渋滞を緩和し、広島都市圏の連携強化を図るための重要な事業と考えます。

　広島県といたしましては、計画的に整備を進めていただきたいと考えます。

広島市長の意見：

　一般国道２号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

　一般国道２号西広島バイパスについて、本市と協議・調整の上、着実な事業展開を図られるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

　事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

　審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う自動車交通の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末で、用地買収は99%完了しており、現在までに17．1kmを供用している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成23年度に廿日市高架橋部L=2.2kmの完成4車線供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

・機能分散型支承の採用や、少数主桁の採用によりによりコスト縮減を図っている

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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54号　可部バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至：広島県広島市安佐北区大林町			延長	９．７km

事業概要

一般国道54号は、広島市を起点とし、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。

54号可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保のほか、沿道環境の改善を目的とした延長9.7kmの道路である。

Ｓ５６年度事業化	Ｓ５６年度都市計画決定	Ｓ５８年度用地着手	Ｈ２年度工事着手

全体事業費	約736億円	事業進捗率（H22年度末現在）	７８％	供用済延長	６．０ｋｍ

計画交通量	16,400　～50,000　台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ（3便益）	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.0 (残事業) 4.2	162 / 1,017 億円 事業費　：123/962億円 維持管理費：39/ 55億円	678 / 2,061 億円 走行時間短縮便益：630/1,922億円 走行費用減少便益：28/111億円 交通事故減少便益：19/28億円	平成２３年

感度分析の結果

（事業全体）交通量:B/C=1.7～2.3（交通量±10%）（残事業）交通量:B/C=3.1～5.3（交通量±10%）
事業費:B/C=2.0～2.1（事業費±10%）　事業費:B/C=3.8～4.4（事業費±10%）
事業期間:B/C=1.9～2.1（事業期間±20%）　事業期間:B/C=3.8～4.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【桐陽台-大林線（80往復/日）、上根-吉田線（33往復/日）】
・安芸高田市から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上

②物流効率化の支援
・安芸高田市からの農林水産品の速達性が向上

③国土・地域ネットワークの構築
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

④個性ある地域の形成
・ガラスの里資料館（H22年間観光入込客数4.8万人）、広島市安佐動物公園（同51.7万人）へのアクセスが向上

⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成
・自転車利用空間を整備することにより歩行者・自転車の通行の快適・安全性が向上
【安佐北区可部４丁目（自動車：17,153台/12h、歩行者：1,295人/12h、自転車：801台/12h)】

⑥安全で安心できる暮らしの確保
・安芸高田市から三次医療施設へのアクセスが向上

⑦災害への備え
・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道54号）
・緊急輸送道路である一般国道54号、中国縦貫自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑧地球環境の保全
・CO2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

　可部バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市をはじめとする国道54号改築促進広島県期成同盟会から早期整備の要望を受けている

広島市長の意見：
　一般国道５４号可部バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については、異存ありません。
　事業の執行にあたっては、一般国道５４号可部バイパスの早期暫定供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

　事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
　審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末で、用地買収については99%が完了しており、現在までに広島市安佐北区可部南1丁目から市道山倉線までの約6.0kmが暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成25年度に市道山倉線から大林ランプ間L=2.2kmの暫定2車線供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

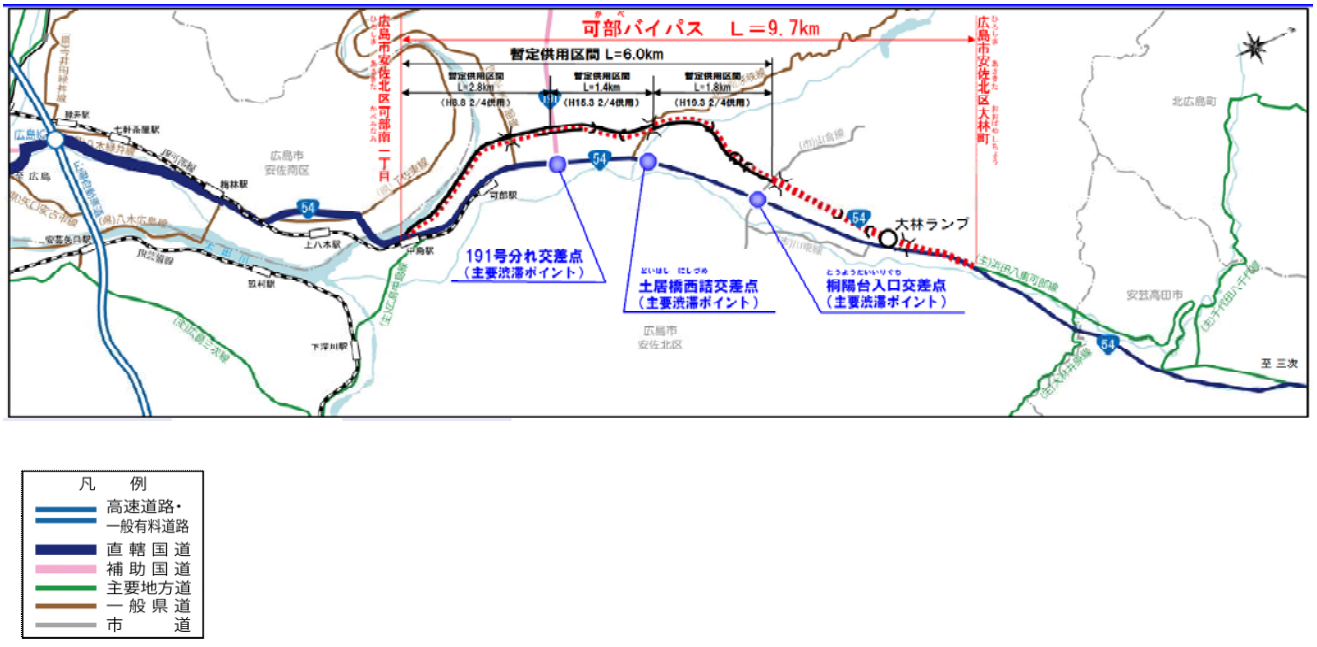
　今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（原案）	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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１８８号　柳井バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県柳井市柳井 至：山口県柳井市南町三丁目			延長	３．５km

事業概要

一般国道１８８号は、岩国市を起点とし、下松市に至る延長約７０ｋｍの主要幹線道路である。
柳井バイパスは、柳井市中心部の交通混雑緩和、交通安全確保を目的とした柳井市柳井から柳井市南町三丁目に至る延長３．５ｋｍのバイパスである。

Ｈ元年度事業化	Ｈ元年度都市計画決定 （Ｈ１４年度変更）	Ｈ４年度用地着手	Ｈ１０年度工事着手

全体事業費	約１７０億円	事業進捗率 （H22年度末現在）	５２％	供用済延長	２．５ｋｍ
計画交通量	12,900～19,900台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.9 (残事業) 0.6	76/196億円 事　業　費：65/178億円 維持管理費：11/17億円	49/375億円 走行時間短縮便益：47/291億円 走行費用減少便益：0.97/52億円 交通事故減少便益：0.85/32億円	平成２３年

感度分析の結果

（事業全体）交通量：B/C＝1.8～2.1（交通量±10%）
事業費：B/C＝1.9～2.0（事業費±10%）
事業期間：B/C＝1.9～1.9（事業期間±20%）

（残事業）交通量：B/C＝0.5～0.9（交通量±10%）
事業費：B/C＝0.6～0.7（事業費±10%）
事業機関：B/C＝0.6～0.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【柳井駅前～大畠駅（19本/日）】
・柳井市から新岩国駅（新幹線駅）、岩国錦帯橋空港（共用空港、H24年度開港予定）へのアクセスが向上

②都市の再生
・沿道まちづくりとの連携

③国土・地域ネットワークの構築
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上

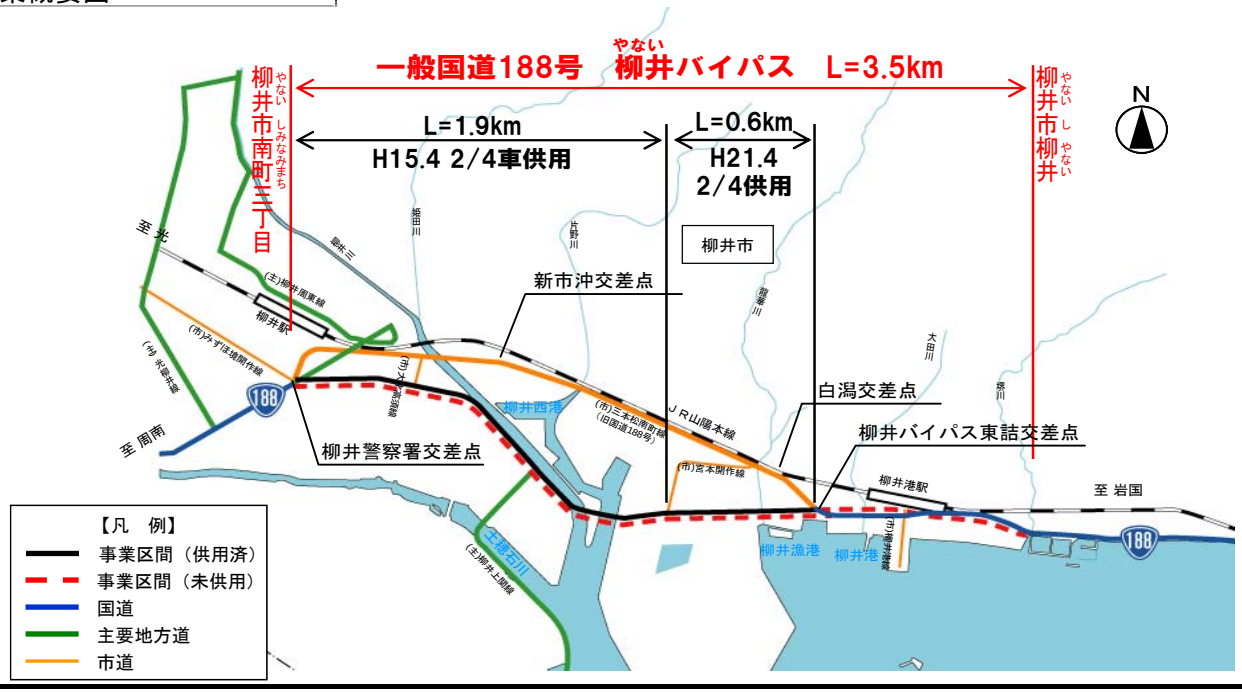
④個性ある地域の形成
・白壁の町並み（H21年間観光入込客数7万人）、周防大島（同87万人）へのアクセスが向上

⑤安全で安心できるくらしの確保
・柳井市から三次医療施設へのアクセスが向上

⑥災害への備え
・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道188号））
・緊急輸送道路である一般国道188号が通行止めになった場合の代替路線を形成

⑦地球環境の保全
・CO2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
柳井バイパスは交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、柳井市及び２市１町で構成される岩国柳井間地域高規格道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。 山口県知事の意見： 異存なし。 平成２６年度の供用に向け、コストの縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。
事業評価監視委員会の意見
事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
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２車線供用により、現道の交通が大幅にバイパスに転換し、この区間の渋滞が緩和し交通事故が減少している。 ・ 柳井バイパス東詰交差点以東の現道拡幅区間では、依然として混雑度が高く、区間の平均旅行速度も改善されていない。（現道拡幅区間のみの残事業Ｂ／Ｃは１．１）
事業の進捗状況、残事業の内容等
柳井バイパス東詰交差点～柳井警察署交差点までの2.5kmが暫定２車線で供用済みである。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
柳井の市街化区域として指定されている現道拡幅区間では、柳井のまちづくりと一体となった整備が必要である。また、歩道未整備区間が存在し、歩行者の交通安全確保が課題である。 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成26年度に現道拡幅部L=1.0kmの供用を目指している。 なお、バイパス部の４車線化の着手については、現道拡幅部整備後の交通の状況等を踏まえ、検討することとする。
施設の構造や工法の変更等
道路照明の配置を交差点等の必要な箇所のみに変更し、事業内容を見直す。【約0.4億円】
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成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	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島 東	事業区分	高速自動車国道（新直轄）	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市下大野町 至：徳島県徳島市北沖洲			延長	17.7km

事業概要

四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国８の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。

阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。

阿南～小松島:H15年度事業化 小松島～徳島東:H10年度事業化	阿南～小松島:H8年度都市計画決定 小松島～徳島東:H6年度都市計画決定	阿南～小松島:H19年度用地着手 小松島～徳島東:H20年度用地着手	阿南～小松島:H19年度工事着手 小松島～徳島東:未着手

全体事業費	約1,404億円	事業進捗率	約11%	供用済延長	0km
計画交通量	18,500～19,900台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 1.8	(残事業)/(事業全体) 872/1,063億円 事業費　：848/1,039億円 維持管理費：24/24億円	(残事業)/(事業全体) 1,601/1,601億円 走行時間短縮便益：1,362/ 1,362億円 走行経費減少便益：173/ 173億円 交通事故減少便益：66/66億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体)	交通量　：B/C＝1.3～1.7（交通量　±10%）	(残事業)	交通量　：B/C＝1.6～2.0（交通量　±10%）
	事業費　：B/C＝1.4～1.6（事業費　±10%）		事業費　：B/C＝1.7～2.0（事業費　±10%）
	事業期間：B/C＝1.4～1.6（事業期間±10%）		事業期間：B/C＝1.8～1.9（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる
・並行区間等の旅行速度の向上が見込まれる
・並行区間等のバス路線の利便性向上が期待される
・徳島阿波おどり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
・徳島市から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる
・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）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
・地域拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する８の字ネットワークの一部を構成する
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成
④個性ある地域の形成
・辰巳工業団地、大潟新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する
・徳島県ＬＥＤバレイ構想によるＬＥＤ産業の集積を支援する
・観光資源が多くある県南部へのアクセス性の向上が期待される
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
⑥災害への備え
・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現現道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する
⑦地球環境の保全

・CO2排出量の削減が見込まれる
⑧生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が見込まれる
・SPM排出量の削減が見込まれる
・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される
⑨他のプロジェクトとの関係
・マリンピア沖洲整備計画と連携
⑩その他
・交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される

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：
・周辺の自治体などから、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
知事の意見：
・「四国横断自動車道　阿南四万十線　阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。
「四国横断自動車道　阿南四万十線　阿南～徳島東」は、東海・東南海・南海地震が同時に発生する三連動地震をはじめとする災害時の緊急輸送路や救急救命のための「命の道」、さらには農林水産や観光振興など地域の活性化になくてはならない道路であり、徳島東南地域のミッシングリンクを解消する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たす路線であります。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・徳島東環状線　徳島市川内町内　供用（平成23年3月）
・桑野道路事業化（平成23年4月）
・阿南市、那賀川町、羽ノ浦町の合併により阿南市が発足（平成18年3月）

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地取得率　阿南～小松島は約５３%、小松島～徳島東は約６%、全体事業進捗率１１%となっている。（H22年度末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・阿南～小松島は、全ての地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、用地進捗率は53%となっており、早期供用を目指し事業を推進。
・小松島～徳島東は、１地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、残る2地区の早期調印に向けて設計協議を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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55号　阿南道路（あなんどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県小松島市大林町森ノ本（こまつしましおおばやしちょうもりのもと） 至：徳島県阿南市橘町青木（あなんしたちばなちょうあおき）			延長	18.4km

事業概要

一般国道５５号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る延長約２００kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。

阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橘町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。

Ｓ４８年度事業化	Ｓ５２年度都市計画決定	Ｓ５７年度用地着手	Ｓ６２年度工事着手

全体事業費	約846億円	事業進捗率	約68%	供用済延長	15.5km
計画交通量	5,700～15,500　台／日　[現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの]				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.8 (残事業) 1.2	(残事業)/(事業全体) 188/1,235億円 事業費：173/1,136億円 維持管理費：16/100億円	(残事業)/(事業全体) 232/2,276億円 走行時間短縮便益：178/1,958億円 走行経費減少便益：38/255 億円 交通事故減少便益：16/63 億円	平成２３年

感度分析の結果

(事業全体)		(残事業)	
交通量	B/C＝1.7～2.0（交通量　±10%）	交通量	B/C＝1.0～1.5（交通量　±10%）
事業費	B/C＝1.8～1.9（事業費　±10%）	事業費	B/C＝1.1～1.4（事業費　±10%）
事業期間	B/C＝1.8～1.9（事業期間±10%）	事業期間	B/C＝1.2～1.3（事業期間±10%）

事業の効果等

阿南道路は四国広域幹線ネットワークの基幹動脈を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに都市間の所要時間短縮や救急医療や災害時の代替路形成、県南部の観光支援など重要な役割を担う。

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる
・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される
・所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる
・美波町から徳島阿波おどり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
・美波町から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる
・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性が向上が見込まれる

③国土・地域ネットワークの構築
・日常生活圏中心都市間（阿南市と徳島市）を最短時間で連絡する路線を構成する。
・美波町から日常生活圏中心都市である阿南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
・徳島県ＬＥＤバレイ構想等を支援する
・観光資源が多くある県南部へのアクセス向上が期待される

⑤安全で安心できるくらしの確保
・県南部の三次医療施設カバー圏の拡大が見込まれる
・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される

⑥災害への備え
・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている
・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する

⑦地球環境の保全

・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑧生活環境の改善・保全
・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。
⑨その他
・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される

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：
・徳島県など周辺の自治体から、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。
県知事の意見：
「一般国道５５号阿南道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。
一般国道５５号は、徳島県南部地域及び四国東南地域の陸上交通の基幹的な動脈として、県民の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。
このため、引き続き、コスト縮減を推進し、事業の着実な実施をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・日和佐道路全線供用（平成23年7月）
・橘湾火力発電所全機運転開始（平成12年12月）

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率　２工区は約６２％、全体事業進捗率約６８％となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成25年の阿南市津乃峰町東分から橘町大浦（国道195号）までの暫定供用に向け事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

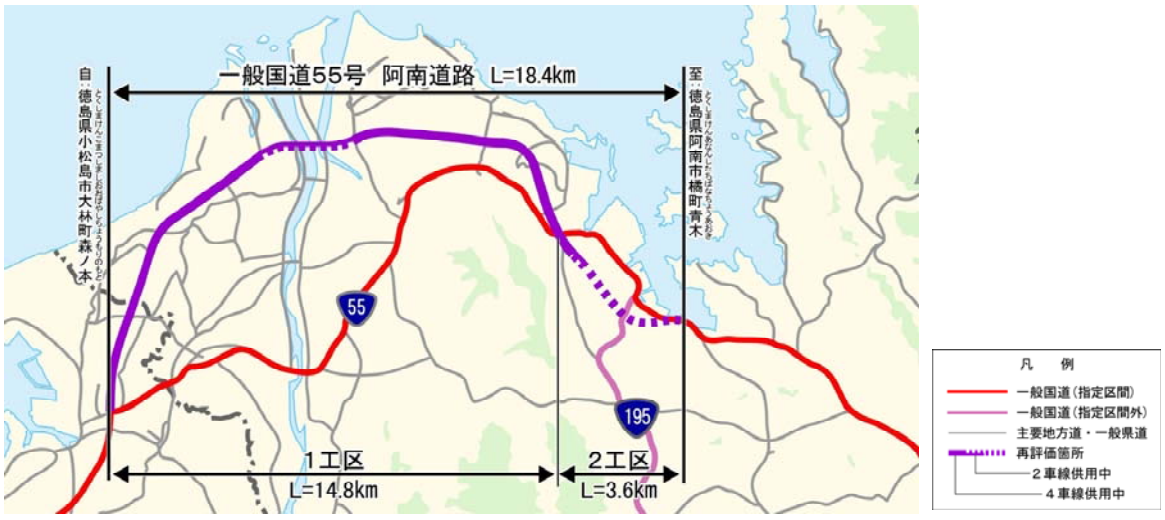
平成22年度に将来交通需要推計手法が見直され、計画交通量の見直しに伴い、未供用区間における道路規格の変更（第３種１級から第３種２級）により、車線数等を変更。
事業計画の見直しに伴う車線数の減少の他、耐震補強内容の見直し等により、事業費を減額。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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11号　徳島（とくしま）インター関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県徳島市川内町鈴江北（とくしましかわうちちようすずえきた） 至：徳島県徳島市川内町竹須賀（とくしましかわうちちようたけずか）			延長	0.2km

事業概要

一般国道11号徳島インター関連は、四国横断自動車道 徳島ＩＣ～鳴門ＪＣＴ間の整備にあわせ、四国横断自動車道と一般国道11号を接続するインターチェンジを整備するものである。当該道路の整備により、並行する国道11号等の交通流を円滑にし、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化を図るとともに、京阪神方面の拠点都市と（神戸市など）と徳島市が初めて連結されることで、徳島中心部などから西日本広域への工業製品、農水産物の物流効率化や観光交流の促進を図ることを目的とした事業である。

H14年度事業化	H6年度都市計画決定	H18年度用地着手	H21年度工事着手
全体事業費	約87億円	事業進捗率	約82%	供用済延長	0km
計画交通量	3,700台／日　[現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの]				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 17.8	7.3/89億円 事業費　：6.6/89億円 維持管理費：0.73/0.73億円	131/131億円 走行時間短縮便益：107/ 107億円 走行経費減少便益：16/ 16億円 交通事故減少便益：7.4/7.4億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体)交通量　：B/C＝ 1.3～1.6（交通量　±10%）　(残事業)交通量　：B/C＝16.1～19.6（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.5～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝16.5～19.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.4～1.5（事業期間±10%）　事業期間：B/C＝17.2～18.7（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる
・現道のバス路線の利便性向上が期待される
・徳島市から高松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
・鳴門市から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる
・徳島IC周辺から農林水産品（カリフラワー、養殖ワカメ等)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
・日常生活圏中心都市間（徳島市と洲本市）を最短時間で連絡する路線を構成
・四国横断自動車道への交通転換により定住自立圏中心都市徳島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
・徳島総合流通センター、今切工業団地の整備や展開を支援する
・徳島県ＬＥＤバレイ構想によるＬＥＤ産業の集積を支援する
・徳島IC周辺の主要観光地へのアクセス向上が期待される
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
⑥災害への備え
・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現現道11号が通行止めになった場合の代替路線を形成する
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑧生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が見込まれる
・SPM排出量の削減が見込まれる
⑨その他
・交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される・通過交通の転換により、並行区間にお　ける環境基準超過地点の騒音の低減が期待される

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：

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

知事の意見：

・「一般国道１１号徳島インター関連」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異　議ありません。

　現在、西日本高速道路株式会社により整備が進められている「四国横断自動車道（鳴門ＪＣＴ～徳島　ＩＣ）」の平成２６年度完成供用により、「四国縦貫自動車道」が本州四国連絡高速道路と直結し、観　光、物流等の地域活性化や、防災、救急救命など「命の道」としての高速道路の効果が、本県のみな　らず四国全域に広く行き渡ることとなります。

　このため、引き続き、コスト縮減を推進し、「四国横断自動車道（鳴門ＪＣＴ～徳島ＩＣ）」の一日も　早い供用が図られるよう、徳島インターチェンジの早期整備をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・徳島東環状道路　徳島市川内町内内供用（平成23年3月）

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率１００%、事業進捗率約８２%となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成２６年度の供用に向け、事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

　水路や管渠、コンクリート構造物はプレキャスト製品の積極的な採用などによりコスト縮減を図る。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成 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１１号　川之江三島バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：　愛媛県四国中央市川之江町 至：　愛媛県四国中央市中之庄町			延長	10.1km

事業概要

一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。

国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。

S47年度事業化	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S57年度工事着手

全体事業費	約690億円	事業進捗率	約60%	供用済延長	6.5km
計画交通量	8,600～32,000台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　3.6 (残事業)　5.3	176/835億円 事　業　費：165/798億円 維持管理費：　10/　36億円	923/3,041億円 走行時間短縮便益：876/2,861億円 走行経費減少便益：　40/ 140億円 交通事故減少便益：　7.2/　40億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体)交通量　：B/C＝3.4～3.7（交通量　±10%）
　　事業費　：B/C＝3.6～3.7（事業費　±10%）
　　事業期間：B/C＝3.4～3.9（事業期間±10%）

(残事業)交通量　：B/C＝5.2～5.3（交通量　±10%）
　　事業費　：B/C＝4.8～5.8（事業費　±10%）
　　事業期間：B/C＝4.8～5.8（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる。
・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。
・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。
・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。
・　高松,松山,高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。
②物流効率化の支援
・　三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。
③都市の再生
・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。
・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。
・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。
・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。
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期待される。
⑤個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。
・主要観光地へのアクセス向上が期待される。
⑥安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。
⑦安全な生活環境の確保
・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上の区間での歩道が整備される。
⑧災害への備え

・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。
⑨地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑩生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。
・夜間要請限度の超過区間が改善される。
⑪その他
・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。

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：
・周辺自治体などから、本事業の整備促進について、要望を受けている。
県知事の意見：
・国の「対応方針（原案）」案については異議ありません。【継続】
　一般国道11号川之江三島バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。
　このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺道路の整備状況
・四国縦貫自動車道（三島川之江IC～土居IC/S60.3開通）（川之江JCT～三島川之江IC/S62.12開通）
・四国横断自動車道（川之江JCT～新宮IC/H17.4 ４車線化）（新宮IC～大豊IC/H20.7 ４車線化）

事業の進捗状況、残事業の内容等

　用地進捗率約７８%、事業進捗率約６０%となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

　未供用区間について構造等検討中であり、関係機関と調整を図りながら、新たな工区への着手に向け事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

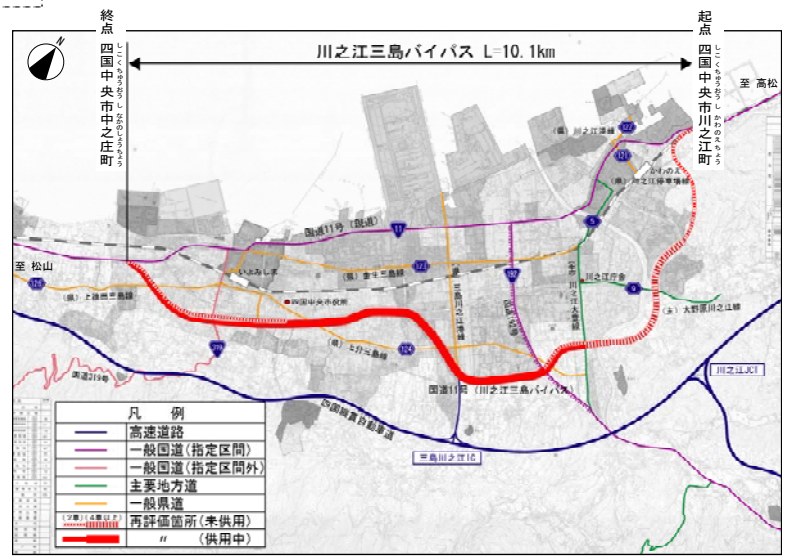
　今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成 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１１号　新居浜（にいはま）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：　愛媛県新居浜市船木（にいはましふなき） 至：　愛媛県新居浜市大生院（にいはましおおじょういん）			延長	9.3km

事業概要

一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。

国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。

S62年度事業化	S60年度都市計画決定	H2年度用地着手	H2年度工事着手

全体事業費	約609億円	事業進捗率	約50%	供用済延長	2.4km
計画交通量	17,300～29,500台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　1.4 (残事業)　2.7	218/603億円 事　業　費：202/576億円 維持管理費：　17/　27億円	587/837億円 走行時間短縮便益：521/762億円 走行経費減少便益：　52/　58億円 交通事故減少便益：　14/　16億円	平成23年

感度分析の結果

（事業全体）交通量　：B/C＝1.3～1.5（交通量　±10%）（残事業）交通量　：B/C＝2.4～3.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.3～1.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.5～3.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.3～1.5（事業期間±10%）　事業期間：B/C＝2.5～2.9（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる。
・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。
・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。
・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。
・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。
②物流効率化の支援
・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。
③都市の再生
・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。
・連絡道路がない住宅宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。
④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する。
【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。
⑤個性ある地域の形成
・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。
・主要観光地へのアクセス向上が期待される。
⑥安全で安心できるくらしの確保
・　三次医療施設へのアクセス向上が期待される。
⑦災害への備え
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。

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
・NOX排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。
・夜間要請限度の超過区間が改善される。
⑩その他
・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。

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：
・周辺自治体などから、本事業の整備促進について、積極的な要望を受けている。
県知事の意見：
・国の「対応方針（原案）」案については異議ありません。【継続】
　一般国道１１号新居浜バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。
　このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺道路の整備状況
・四国縦貫自動車道（土居IC～いよ西条IC/H3.3開通）（いよ西条IC～川内IC/H6.11開通）
・今治小松自動車道（東予丹原IC～いよ小松JCT/H11.7）

事業の進捗状況、残事業の内容等

　用地進捗率約６３%、事業進捗率約５０%となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・新居浜バイパスの３－１工区で用地買収に着手、３－２工区では用地取得完了、３－３工区では用地取得率が７２%であり、早期の供用を目指し事業を推進。
・３－２工区（新居浜市本郷～萩生2.0km）は平成23年度暫定２車線供用を目指し事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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５６号　宇和島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：　愛媛県宇和島市津島町岩松 至：　愛媛県宇和島市高串			延長	17.5km

事業概要

国道56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。しかしながら、宇和島市街部では交通混雑・渋滞が慢性化しており、周辺市町村を含めた地域全体の生活や産業にまで、深刻な影響を及ぼしてきている。宇和島道路は、市街地に集中していた交通量を分散させて交通混雑・渋滞を緩和し、安全で円滑な交通確保を図ることを目的とした事業である。

また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国８の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、三次医療施設への搬送や、南海地震等災害時の緊急輸送道路として、大きな役割を担う必要不可欠な社会基盤であり、本事業はその高速交通ネットワーク形成の一部を担う事業として位置付けられている。

S59年度事業化	S59年度都市計画決定 （H11年度変更）	S60年度用地着手	S62年度工事着手

全体事業費	約1,822億円	事業進捗率	約71%	供用済延長	14.0km
計画交通量	8,000～19,900台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果 分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 0.7	360/2,190億円 事　業　費：341/2,142億円 維持管理費：20/　47億円	267/2,552億円 走行時間短縮便益：239/2,062億円 走行経費減少便益：17/ 304億円 交通事故減少便益：11/ 187億円	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%）　(残事業)交通量　：B/C=0.6～0.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.1～1.2（事業費　±10%）　事業費　：B/C=0.7～0.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.2～1.2（事業期間±10%）　事業期間：B/C=0.7～0.8（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・並行区間（国道56号（宇和島津島町））の混雑時旅行速度が改善される。
・現道等の路線バス（宇和島バス）及び高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。
・愛南駅役場からJR宇和島駅（特急停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる。
・愛南駅役場から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる。
②物流効率化の支援
・愛南駅役場から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる。
・深浦漁港から松山市への農林水産品流通の利便性向上が期待される。
③国土・地域ネットワークの構築
・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられている。
・四国８の字ネットワークの一部を構成する路線として期待される。
・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常活動圏中心都市への最短時間連絡する路線として期待される。
・日常活動圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）へのアクセス向上が期待される。
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援している。（愛媛国体 H29開催、宇和島港国内物流ターミナル整備 H25完成予定）
・主要観光地（須ノ川公園～松山市）へのアクセス向上が期待される。
・新規整備の公共公益施設へ直結する道路として期待される。（宇和島市交流拠点「道の駅 みなとｵｱｼｽうわじま きさいや広場」）

⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（愛南町役場～市立宇和島病院）のアクセス向上が期待される。
⑥災害への備え
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
・緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合の代替路線として期待される。
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑧生活環境の改善・保全
・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。
⑨その他
・関連する大規模道路である四国横断自動車道・宇和島北～西予宇和を一体的に整備する必要あり。
・走行環境の改善による事故減少が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・平成21、22年度に国道56号一本松･宇和島間整備促進協議会、愛媛県知事･愛媛県四国縦貫･横断自動車道建設促進協議会、四国西南地域道路整備促進協議会より、早期供用の要望がなされている。
県知事の意見：国の「対応方針（原案）」案については異議ありません【継続】。一般国道５６号宇和島道路は、四国８の字ネットワークを形成する高規格幹線道路であるとともに、本県の南予地域の活性化や救命・救急医療、大規模災害時における避難や緊急輸送など防災・減災において大きな役割を担う必要不可欠な道路であり、県民はその一日も早い完成を待ち望んでいます。ついては、一般国道５６号宇和島道路の早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成22年3月　宇和島道路(宇和島南IC～津島高田IC)L=7.8km暫定2車線供用
・平成23年度　四国横断自動車道(西予宇和IC～宇和島北IC間)L=16.3km 暫定2車線供用予定
・平成21年4月　道の駅 みなとオアシスうわじま きさいや広場 オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率　１工区は約75%、全体事業進捗率約71%となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・津島町岩松～津島高田ＩＣの用地取得率は75%であり、平成26年度供用予定に向け、事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

・路面排水工や舗装工の見直しにより、約0.6億円の事業見直し(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

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価委員会の審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成 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５６号　伊予インター関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：　愛媛県伊予市市場 至：　愛媛県伊予郡松前町筒井			延長	6.4km

事業概要

国道５６号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約３００ｋｍの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。

このうち伊予市では、自動車交通量の増大により、慢性的な渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能が発揮できていない状況にある。

伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く現在の2車線道路を4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とした延長6.4ｋｍの現道拡幅事業である。

H4年度事業化	S48年度都市計画決定 （H3年度変更）	H6年度用地着手	H7年度工事着手

全体事業費	約450億円	事業進捗率	約90%	供用済延長	6.1km
計画交通量	14,500～32,800台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	（事業全体）1.2 （残 事 業）3.1	35/547億円 事　業　費：34/530億円 維持管理費：0.77/ 17億円	109/651億円 走行時間短縮便益：93/ 620億円 走行経費減少便益：15/ 24億円 交通事故減少便益：0.54/ 7.8億円	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%）（残事業）交通量　：B/C＝ 2.6～3.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.2～1.2（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 2.9～3.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.1～1.2（事業期間±10%）　事業期間：B/C＝ 3.0～3.3（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・周辺道路等の時間損失の削減が見込まれる。
・路線バスの所要時間が短縮し、定時性向上が期待される。
・JR伊予市駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。
・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。
②物流効率化の支援
・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。
・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
③都市の再生
・市街化区域内での事業である
・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が期待される。
④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。
⑤個性ある地域の形成
・主要な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
・歩道が無い区間に歩道が設置される。
⑧災害への備え
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されている。
・震災点検要対策箇所である伊予跨線橋の架替である。

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。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・周辺自治体などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
県知事の意見：
・国の「対応方針（原案）」案については異議ありません。【継続】
一般国道５６号伊予インター関連は、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保、四国縦貫自動車道伊予ＩＣとのアクセス強化などのため必要な道路です。
このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺道路の整備状況
・四国縦貫自動車道（川内IC～伊予IC/H9.2開通）（伊予IC～大洲IC/H12.7開通）（伊予灘SA/H12.7供用）
・松山自動車道と一般国道56号大洲道路連結（H14.3）
・四国横断自動車道（大洲北只IC～西予宇和IC/H16.4開通）

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率１００%、事業進捗率約９０%となっている。（H22年度末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・残る伊予市上吾川～下吾川（延長0.3Km）の平成27年度の完成４車線供用に向け、事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

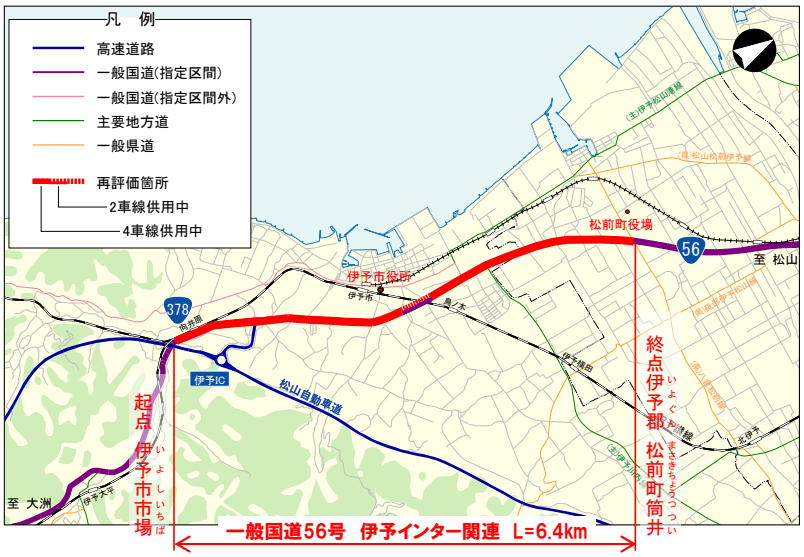
・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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	四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新 荘 ～窪川	事業区分	高速自動車 国道（新直轄）	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県須崎市下分 至：高知県高岡郡四万十 町 平串			延長	21.8km

事業概要

四国横断自動車道は、阿南市を起点として、徳島市、高松市、高知市を経由し、大洲市に至る延長約440kmの路線であり、四国四県の広域的なネットワークである『四国8の字ネットワーク』に位置付けされている。また、本路線は、本州四国連絡橋と相まって本州との結びつきを深め、四国における産業、経済、文化の発展に重要な役割を果たすとともに、高規格幹線道路ネットワークの機能強化及び今後想定される東南海・南海地震など災害時の代替路としての役割を担う路線である。

四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川は、平成15年12月の国土開発幹線自動車建設会議において、「新直轄方式」により整備されることが決定された区間で、一般国道56号の自動車専用道路である須崎道路を介し、高知自動車道と接続し高知県西南部の発展に重要な役割を果たすものと期待されている。

H9年度事業化 （新直轄方式：H15年度）	H7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945億円	事業進捗率	約75%	供用済延長	7.0km
計画交通量	9,700～14,300台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.2	203/1033億円 事　業　費：175/991億円 維持管理費： 28/ 41億円	845/1678億円 走行時間短縮便益：664/1368億円 走行経費減少便益：130/ 230億円 交通事故減少便益： 51/ 81億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C＝1.4～1.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.6　（事業期間＋10%）

(残事業) 交通量　：B/C＝3.6～4.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝3.8～4.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.1　（事業期間＋10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の時間損失の削減が見込まれる。
・並行区間等の長距離高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。
・四万十市から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。
②物流効率化の支援
・農林水産品の流通利便性の向上が見込まれる
③国土・地域ネットワークの構築
・四万十市から高知市を新たな高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。
・四万十市から須崎市を最短時間で連絡する路線を構成する。
・四万十町から須崎市へのアクセス向上が期待される。
④個性ある地域の形成
・中土佐町かつお祭などの大規模イベントの支援が期待される。
・久礼大正町市場、四万十川、足摺岬などの観光地へのアクセス向上が期待される。
⑤安全で安心できるくらしの確保
・四万十町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。
⑥災害への備え
・一般国道56号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
・一般国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する。
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑧生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が見込まれる。

・SPM排出量の削減が見込まれる。
⑨他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係
・四国８の字ネットワークの一部として位置づけられている。
⑩その他
・東南海・南海地震などにおける高知県西南部への救援ルートを形成する。
・バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見
地域から頂いた主な意見等：
・四国横断自動車道高知県建設促進期成会等により、積極的な要望活動続けられている。
県知事の意見：
・事業継続に異議はありません。四国横断自動車道は、南海地震などの大規模災害時に「命の道」となる四国８の字ネットワークを構成し、高知県西南地域の発展に重要な役割を果たす路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
①周辺道路の整備状況
（高速道路）　平成21年3月　一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC　開通
平成21年12月　四国横断自動車道：土佐PAスマートIC　供用開始
平成23年3月　四国横断自動車道：（新直轄）中土佐IC～須崎西IC　開通

事業の進捗状況、残事業の内容等
用地取得率約９９％，事業進捗率約７５％となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
窪川IC～中土佐ICについては、工事の推進を図り、平成24年度供用予定。

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

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由
以上の事業効果等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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３３号　高知西（こうちにし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高知市鴨部（こうちしかもべ） 至：高知県吾川郡（あがわぐん）いの町（ちょう）波川（はかわ）			延長	9.8km

事業概要

一般国道33号は、高知市を起点とし松山市に至る全長約119kmの幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

しかしながら、現国道は、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなどの課題を抱えている。

高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。

S49年度事業化	S57年度都市計画決定 （H13年度変更）	S59年度用地着手	S62年度工事着手

全体事業費	約878億円	事業進捗率	約59%	供用済延長	4.3km
計画交通量	11,600～33,700台／日　[現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの]				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	229/1066億円 事　業　費：215/1033億円 維持管理費：15/34億円	782/1522億円 走行時間短縮便益：660/1371億円 走行経費減少便益：90/117億円 交通事故減少便益：32/34億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C＝1.1～1.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.4～1.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.4～1.5（事業期間±10%）

(残事業) 交通量　：B/C＝2.6～4.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝3.1～3.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝3.3～3.7（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる。
・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。
・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。
・伊野駅までのアクセス向上が見込まれる。
・日高村から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる
②物流効率化の支援
・高知港へのアクセス向上が見込まれる。
・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。
③国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。
・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。
・大型車のすれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。
・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。
④個性ある地域の形成
・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。
⑤安全で安心できるくらしの確保
・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。
⑥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（枝川交差点）の安全性向上が見込まれる。
⑦災害への備え
・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
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
・NOX排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。
⑩その他
・高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。

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

県知事の意見：
・事業継続に異議はありません。一般国道３３号高知西バイパスは、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

①周辺道路の整備状況

（高速道路）	平成14年9月	四国横断自動車道：伊野IC～須崎東IC　開通
	平成21年3月	一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC　開通
	平成21年12月	四国横断自動車道：土佐PAスマートIC　供用開始
	平成23年3月	四国横断自動車道：（新直轄）中土佐IC～須崎西IC　開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地取得率約９４％，事業進捗率約５９％となっている。（H22年度末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地取得率が全体で94%であり、天神～鎌田間では平成24年度の暫定2車線供用を目標とし、事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

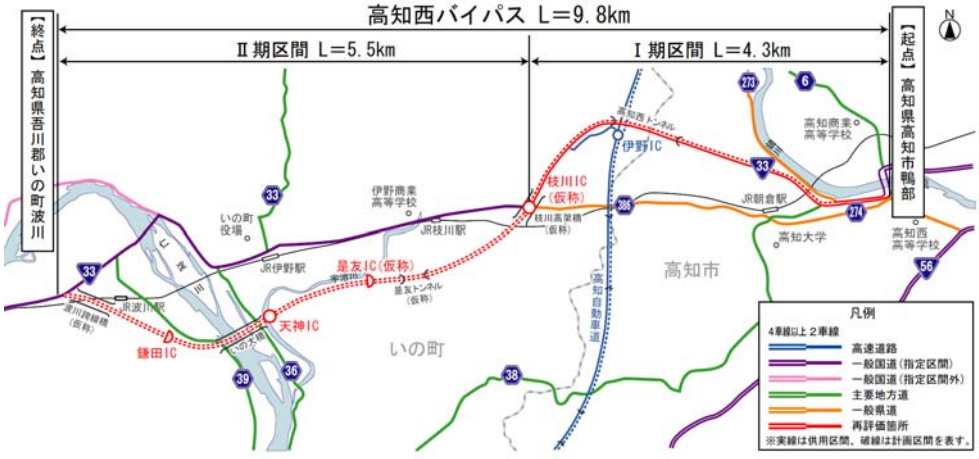
今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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56号　土佐市（とさし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高知市春野町弘岡上（こうちしはるのちょうひろおかかみ） 至：高知県土佐市蓮池（とさしはすいけ）			延長	4.3km

事業概要

国道５６号は､高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約３００ｋｍの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。

本路線は、土佐市において、長い間、農産物や工業製品などの輸送、あるいは通勤・通学など「生活を支える幹線道路」として地域の発展に大きな役割を果たしてきたが、市街地においては、交通量の増加に伴う交通渋滞や交通事故などが顕在化している。

そこで、土佐市バイパスは、通過交通を転換させることで、土佐市内の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を図るほか、四国横断自動車道とのアクセス強化を目的とした事業である。

Ｈ１年度事業化	Ｓ６３年度都市計画決定	Ｈ６年度用地着手	Ｈ９年度工事着手

全体事業費	約367億円	事業進捗率	約87%	供用済延長	3.1km
計画交通量	19,000～25,500　台／日［現況+事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 2.5	34/435 億円 事　業　費：31/418億円 維持管理費：3.2/ 18億円	84/616 億円 走行時間短縮便益：74/543億円 走行経費減少便益：7.5/ 45億円 交通事故減少便益：2.9/ 28億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体)交通量　：B/C＝1.3～1.6（交通量　±10%）　(残事業)交通量　：B/C＝2.2～2.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.4～1.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.3～2.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.4～1.4（事業期間±10%）　事業期間：B/C＝2.4～2.5（事業期間±10%）

事業の効果等

① 円滑なモビリティの確保
・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。
・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。
・土佐市からJR高知駅までの所要時間の短縮が見込まれる。
・土佐市から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。
② 物流効率化の支援
・土佐市から高知新港までの所要時間の短縮が見込まれる。
・土佐市の文旦、しょうが等の農産物の出荷場（高知市）への所要時間の短縮が見込まれる。
③ 国土･地域ネットワークの構築
・土佐市から高知市へのアクセス向上が期待される。
④ 個性ある地域の形成
・土佐市の大綱まつり、ホエールウオッチングなどの観光地へのアクセス向上が期待される。
⑤ 安全で安心できるくらしの確保
・土佐市から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。

・歩行者交通量100人/日以上で歩道のない現道区間が解消される。
⑥ 災害への備え
・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
⑦ 地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑧ 生活環境の改善･保全
・NOX排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。
⑨ その他
・沿道の市街化により、地域経済を牽引し、さらに地場産業活動の効率化を支援している。

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】
・本事業の推進にあたっては、周辺の自治体などで構成する建設促進期成同盟会より、積極的な整備促

進について要望活動が続けられている。
【高知県知事からの要望】
・事業継続に異議はありません。一般国道56号土佐市バイパスは、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」とする。

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 4月　仁淀川河口大橋無料化
・平成14年 3月　春野拡幅完成4車供用
・平成14年 7月　浦戸大橋無料化
・平成14年 9月　土佐道路暫定2車供用
・平成20年 3月　土佐道路完成4車供用

事業の進捗状況、残事業の内容等
・用地進捗率100%、事業進捗率約87%となっている。(H22年度末時点)

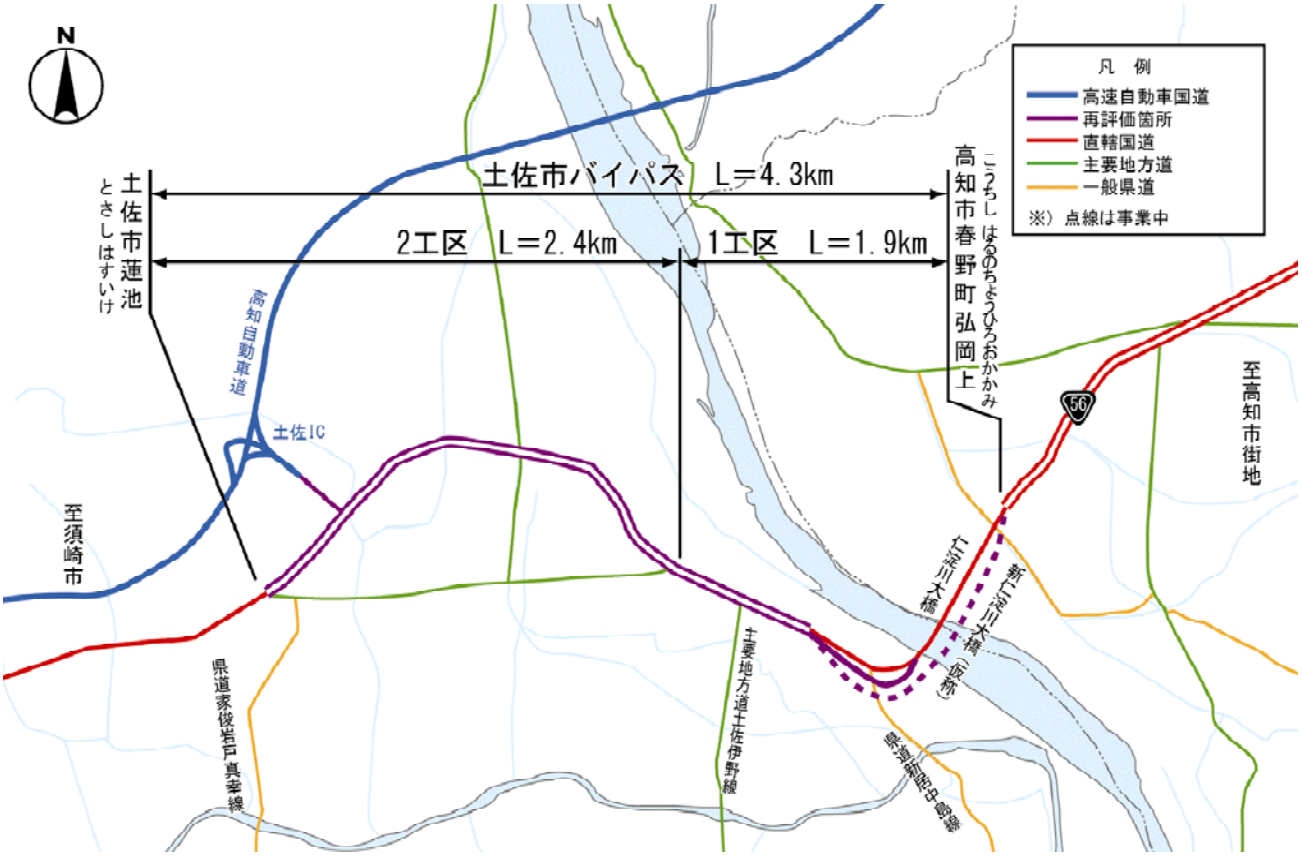
今後の事業の見通し等
・残る仁淀川渡河橋を含む工事については、平成26年度の4車線供用を目指し事業を推進している

施設の構造や工法の変更等
・橋梁（上部工）の歩道及び路肩幅員の縮小(3.6億円)、擁壁工等(6.2億円)を含み全体で約２０億円の事業費を減額。

対応方針　事業継続

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

事業概要図



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

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56号　大方改良（おおがたかいりょう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県幡多郡黒潮町入野立石（はたぐんくろしおちょういりのたていし） 至：高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前（はたぐんくろしおちょういりのかみのまえ）			延長	2.6km

事業概要

一般国道５６号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。

しかしながら、黒潮町内を走る国道は幅員が狭く、歩道も整備されていないため、多くの児童や高齢者をはじめとする歩行者等の安全が確保されていないうえ、路上駐車等による救急活動の妨げも懸念されるなど、多くの課題を残している。

大方改良は、幹線道路である一般国道56号の走行性や安全性の向上及びアクセス機能の向上と黒潮町内の生活安全性の確保を目的とした延長2.6kmの道路事業である。

H11年度事業化	H21年度用地買収着手	H23年度工事着手	
全体事業費	約56億円	事業進捗率	約19%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,000～12,200 台／日　[現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの]		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.5	38/55億円 事業費：32 / 50億円 維持管理費：5.5/ 5.5億円	58/58億円 走行時間短縮便益：57 / 57億円 走行経費減少便益：1.2 / 1.2億円 交通事故減少便益：0.16/0.16億円	平成23年

感度分析の結果

	(事業全体)	(残事業)
交通量	B/C＝0.9～1.2（交通量　±10%）	B/C＝1.3～1.8（交通量　±10%）
事業費	B/C＝1.0～1.1（事業費　±10%）	B/C＝1.4～1.7（事業費　±10%）
事業期間	B/C＝1.0～1.1（事業期間±10%）	B/C＝1.5～1.6（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる。
・現道等の旅行速度が改善される。
・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。
・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。
②物流効率化の支援
・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。
④個性ある地域の形成
・頑張る地方応援プログラム（黒潮町）の展開を支援する。
・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。
・新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。
⑤安全な生活環境の確保
・バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。【現道：自動車11,025台／12h ，スーパー前交差点における交通量：歩行者等217人／12h】
⑥災害への備え
・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑧生活環境の改善・保全
・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。
・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。

⑨その他
・黒潮町のまちづくりと一体的に整備する必要あり。
・渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見
・平成20年度に一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等、平成21年度、平成22年度に高知県黒潮町、平成23年度に黒潮町道路建設促進期成同盟会等より積極的な整備促進要望を受けている。
高知県知事の意見：
・事業継続に異議ありません。一般国道５６号大方改良は、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な改築事業であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成21年3月　須崎道路　L=4.6km　2車線供用、中村宿毛道路（四万十IC～間IC）L=6.1km　2車線供用
・平成21年11月　中村宿毛道路（下田交差点～右山交差点）L=0.85km　4車化供用
・平成22年3月　宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）L＝7.8km　2車線供用、
中村宿毛道路（古津賀地区）L=0.4km　4車化供用
・平成23年3月　四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L=7.0km　2車線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等
・用地進捗率　１工区は約55%、全体事業進捗率約19%となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・１工区では用地取得率が約55%であり、また、改良工事に着手し、早期供用に向け事業を推進。

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

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由
・以上の事業効果の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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56号　中村宿毛道路（なかむらすくも）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県四万十市古津賀（しまんとしこつか） 至：高知県宿毛市和田（すくもしわだ）			延長	23.2km

事業概要

一般国道５６号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路である。本路線は、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。

一般国道５６号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。

S51年度事業化	S50年度都市計画決定	S53年度用地着手	S54年度工事着手

全体事業費	約1,320億円	事業進捗率	約84%	供用済延長	15.6km

計画交通量　7,600～13,400 台／日　［現況＋事業化済み箇所を考慮したﾈｯﾄﾜｰｸによるもの］

費用対効果分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.2	(残事業)/(事業全体) 165/1,658億円 事　業　費：142/1,607億円 維持管理費：22/51億円	(残事業)/(事業全体) 193/2,016億円 走行時間短縮便益：180/1,811億円 走行経費減少便益：4.6/144億円 交通事故減少便益：8.6/61億円	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%）
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±10%）

(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＝1.2～1.2（事業期間±10%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる。
・現道等の旅行速度が改善される。
・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。
・国見地区から中村駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。
・宿毛市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。
②物流効率化の支援
・四万十市から宿毛湾港（重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。
・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
③国土・地域ネットワークの構築
・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。
・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。
・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。
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。
④個性ある地域の形成
・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。
・頑張る地方応援プログラム（四万十市、宿毛市）の展開を支援する。
・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、だるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。
⑤安全で安心できるくらしの確保
・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。
⑥安全な生活環境の確保
・平田交差点（778.5件/億台キロ）の安全性の向上が期待できる。
⑦災害への備え
・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。
・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。
・A'路線として位置づけられており、並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。

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
・平成20年度に一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等、平成22年度に四国西南地域市議会議長懇親会、平成23年度に四国横断自動車道高知県建設促進期成会より積極的な整備促進要望を受けている。
高知県知事の意見：
・事業継続に異議はありません。一般国道56号中村宿毛道路は、南海地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国8の字ネットワークを構成し、高知県西南地域の発展に重要な役割を果たす路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成21年3月　須崎道路　L=4.6km　2車線　供用
・平成22年3月　宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）L＝7.8km　2車線供用
・平成23年3月　四国横断自動車道（中土佐IC～須崎西IC）L＝7.0km　2車線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等
・用地進捗率　平田IC～宿毛市和田は約75%、全体事業進捗率約84%となっている。(H22年度末時点)

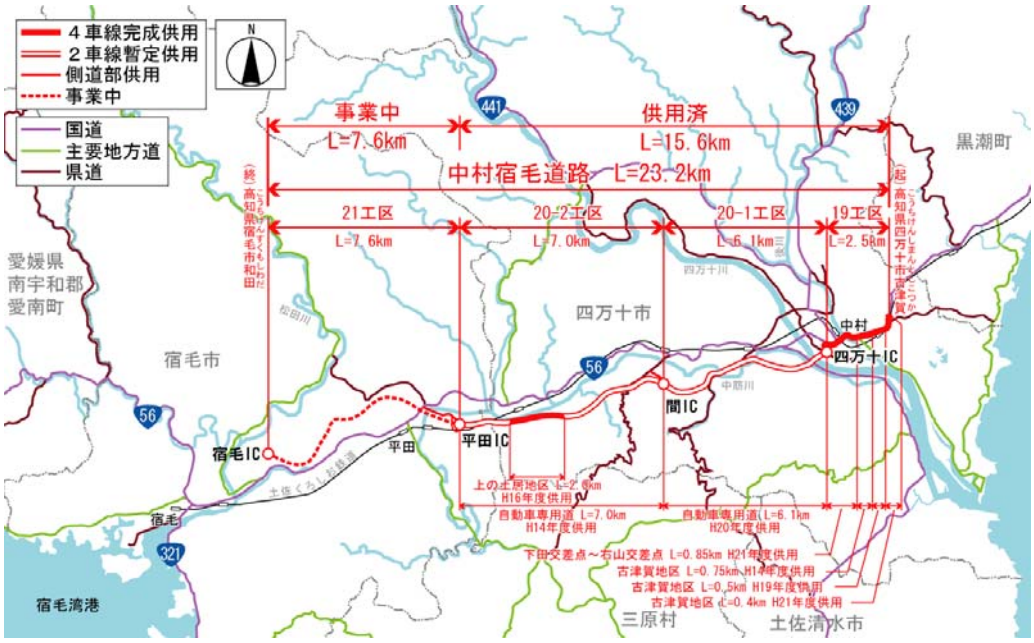
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・未供用区間である平田IC～宿毛市和田（宿毛IC）区間では用地取得率が約75%となっており、早期供用に向け事業を推進。

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

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由
・以上の事業効果の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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　黒崎道路 一般国道3号　黒崎バイパス	事業区分	一般国道
事業主体	国土交通省 九州地方整備局		
起終点	起点：福岡県北九州市八幡東区西本町 終点：福岡県北九州市八幡西区陣原	延長	5.8km

事業概要

国道3号黒崎バイパスは、八幡及び黒崎地区の交通混雑の緩和と道路交通の円滑化を図り、地域経済活動の活性化支援に資するとともに、都市内の自動車専用道路ネットワークの機能を有する道路である。

H3年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H10年度工事着手

全体事業費	約805億円	事業進捗率	81%	供用済延長	2.9km
計画交通量	36,100～56,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 8.0	96/908億円 事業費：90/888億円 維持管理費：5.3/20億円	764/1,586億円 走行時間短縮便益：536/1,200億円 走行経費減少便益：131/ 223億円 交通事故減少便益： 98/ 163億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～1.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.7～1.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=7.3～8.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=7.3～8.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C=7.8～8.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 並行する国道3号（藤田3丁目交差点～樋口町交差点）の所要時間短縮
- 利用交通量の転換による並行する国道3号の混雑緩和
- 並行する国道3号（西本町1丁目交差点～藤田3丁目交差点）の旅行速度向上
- 並行する国道3号（西本町1丁目交差点～藤田3丁目交差点）の所要時間短縮

②広域連携及び地域交流の支援
- 広域交通の大幅な所要時間短縮を確保し、広域連携推進に寄与
- 都市高速道路に直結することにより、周辺地区間の交流促進に寄与

③物流の支援
- 自動車専用道路網が構築され、空港や港への所要時間が大幅に短縮
- 都市高速道路と一体となって物流効率化を支援

④交通安全性の向上
- 並行する国道3号（西本町1丁目交差点～樋口町交差点）の交通事故発生件数の減少
- 並行する国道3号（西本町1丁目交差点～藤田3丁目交差点）の死傷事故率が約4割減少

⑤観光振興の支援
- 環境関連の工場見学や工場群夜景鑑賞など観光を中心とした地域経済の活性化に貢献

関係する地方公共団体等の意見

北九州市をはじめとする一般会員28団体、特別会員29名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会（会長：(株)安川電機取締役会長）により早期整備の要望を受けている。(平成23年11月)

市長の意見：

事業を継続とする対応方針（原案）について異議ありません。

一般国道3号黒崎バイパスは、本市の幹線道路ネットワークにおいて、極めて重要な道路であり、早期の全線完成を強く要望いたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成20年10月の部分供用により、並行現道である国道３号の交通量が減少し、混雑度も低下に転じているものの、依然として混雑度（2.21）は九州平均（1.17）より高い状態が続いている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約81%であり、そのうち用地進捗率は約93%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、平成23年度は皇后崎ランプ（入口）及び前田～皇后崎間の完成4車線供用、平成24年度には尾倉～前田間（北九州都市高速直結）の暫定2車線供用を目標に事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・陣原跨線橋施工方法の変更による増加【約15億円増】
・地下埋設物の取壊しによる増加【約10億円増】
・地盤改良の追加による増加【約5億円増】
・構造形式の変更による増加【約1億円増】
・補強土壁の盛土材を「購入土」から「水砕スラグ(製錬かす)」への変更に伴うコスト縮減による減【約0.4億円】
・新技術・新工法の積極的活用等による着実なコスト縮減

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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３号　博多（はかた）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県福岡（ふくおか）市東（ひがし）区下原（しもばる） 終点：福岡県福岡（ふくおか）市東（ひがし）区二又瀬（ふたまたせ）			延長	7.7km

事業概要

博多バイパスは、福岡市東区下原から福岡市東区二又瀬に至る延長7.7kmのバイパスであり、国道3号における交通混雑の緩和や交通安全の確保等に寄与する事業である。

S43年度事業化	S21年度都市計画決定（S43年度変更）	S44年度用地着手	S46年度工事着手

全体事業費	約462億円	事業進捗率	85%	供用済延長	4.4km
計画交通量	47,300～78,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 5.8 (残事業) 10.5	67/975億円 事業費：52/911億円 維持管理費：15/ 63億円	705/5,693億円 走行時間短縮便益：666/4,737億円 走行経費減少便益： 31/ 737億円 交通事故減少便益：8.5/ 218億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】
交通量変動　：B/C=5.7～6.0(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=5.8～5.9(事業費　±10%)
事業期間変動：B/C=5.8～5.9(事業期間±20%)

【残事業】
交通量変動　：B/C=9.4～11.6(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=9.7～11.4(事業費　±10%)
事業期間変動：B/C=9.6～11.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・並行する国道3号現道の交通混雑が緩和し、旅行速度が向上
②交通安全の確保
・通学路に進入する通過交通が排除され、地域生活環境が向上
③物流の支援
・走行環境や速達性の向上が図られ、更なる物流支援に資する
④公共交通の支援
・バス到着遅れ時間の改善により定時性が向上
⑤救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
⑥高速ネットワークの代替機能の確保
・都市高速道路通行止め時の代替路として走行環境が改善

関係する地方公共団体等の意見

福岡市をはじめとする福岡都市圏17市町で構成される福岡都市圏広域行政推進協議会（会長：福岡市長）により、積極的な整備促進が要望されている。（平成23年8月）

市長の意見：
「対応方針（原案）案」に異存はありません。引き続き整備促進をお願いしますが、以下の項目についてご配慮をお願いいたします。
1. 早期完成に向けたさらなる取り組み
2. 事業実施におけるさらなるコスト縮減

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

博多バイパスが通過する福岡市東区の人口、自動車保有台数は、前回評価以降も増加傾向にある。
また、博多バイパスと並行する国道3号現道の交通量は増加が続いており、慢性的な交通混雑（混雑度：1.86～1.97）が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約85%であり、そのうち用地進捗率は約95%に達している。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き関係機関と調整を図りながら全線供用へ向け、整備を推進していく。	
施設の構造や工法の変更等	
・環境基準を超過する騒音が予測されたことに伴う遮音壁の追加【約4億円増】 ・視認性が高く、防犯上も優位な橋梁形式への変更【約7億円増】 ・交通安全及び円滑な交通の確保を図るため、横断歩道橋を設置【約2億円増】 ・道路本体の施工前に水道管施工が可能となり、水道管移設工法の見直しによるコスト縮減【約0.3億円】	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、市長等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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3号　鳥栖久留米道路（とすくるめどうろ）	事業区分	一般国道
事業主体	国土交通省 九州地方整備局		
起終点	起点：佐賀県鳥栖市高田町（さがけんとすしたかたまち） 終点：福岡県久留米市東合川五丁目（ふくおかけんくるめしひがしあいかわ）	延長	4.5km

事業概要

国道3号鳥栖久留米道路は、福岡県久留米市内における国道3号の交通混雑緩和と交通安全性の向上を目的とした延長4.5kmの道路である。

H19年度事業化	H18年度都市計画決定	H21年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費	約304億円	事業進捗率	6%
供用済延長	－km		
計画交通量	21,700～29,400台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.8 (残事業) 2.0	227/256億円 事　業　費：210/239億円 維持管理費：17/17億円	455/455億円 走行時間短縮便益：399/399億円 走行経費減少便益：43/43億円 交通事故減少便益：14/14億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.6～2.0（交通量±10%）
事業費：B/C=1.7～1.9（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=1.8～2.2（交通量±10%）
事業費：B/C=1.9～2.2（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.8～2.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道3号（現道）の交通混雑の緩和
・国道3号（現道）の旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・国道3号（鳥栖久留米道路並行区間）における死傷事故件数の減少
・国道3号（鳥栖久留米道路並行区間）における死傷事故件数の減少により交通安全性が向上
③沿道環境の改善
・自動車交通騒音の低減
④救急医療活動の支援
・鳥栖市から第三次救急医療施設（久留米市）への救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
⑤輸血用血液輸送の支援
・輸血用血液輸送の安定した提供に貢献

関係する地方公共団体等の意見

久留米市、鳥栖市、小郡市、八女市、広川町、基山町で構成される一般国道3号改良促進期成会や久留米地方拠点都市地域整備推進協議会（会長：久留米市長）等より、早期整備の要望を受けている。（平成23年11月）

県知事の意見：

（福岡県）

一般国道3号は、北九州市から福岡市や久留米市など福岡県内の主要な都市を緊密に結ぶ道路であるとともに、熊本市を経て鹿児島市へ至る九州でも有数の幹線道路である。

鳥栖久留米道路は久留米市中心部を迂回する環状道路の一部を形成し、久留米市街地の交通混雑緩和に大きな役割を果たす事業である。

交通混雑緩和により、久留米市を中心とした県南地域の地域間交流の促進や産業振興に寄与する。

以上のことから、対応方針（原案）案のとおり事業を継続すべきものと考える。

（佐賀県）

事業継続については、異議ありません。

佐賀県は、県内の産業振興や県民の暮らしを支え、人やモノの交流を支えていくための基盤となる道路の整備率が全国平均に比べ低く、今後も道路整備を進める必要がある。
県東部地域の主要幹線道路である国道３号は、交通混雑が恒常化し、随所で渋滞が発生している状況にある中で、当該整備事業は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、沿道環境の改善、救急医療活動の支援に寄与するなど、重要な社会基盤であり、早期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、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

久留米市の世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州を上回っており、通勤通学時の自家用車の利用割合も約5割と自動車への依存が高い。
また、国道3号、国道210号の交通混雑は悪化している。
（混雑度（H22）：国道3号 1.82、国道210号：1.75）

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約6%であり、そのうち用地進捗率は約12%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

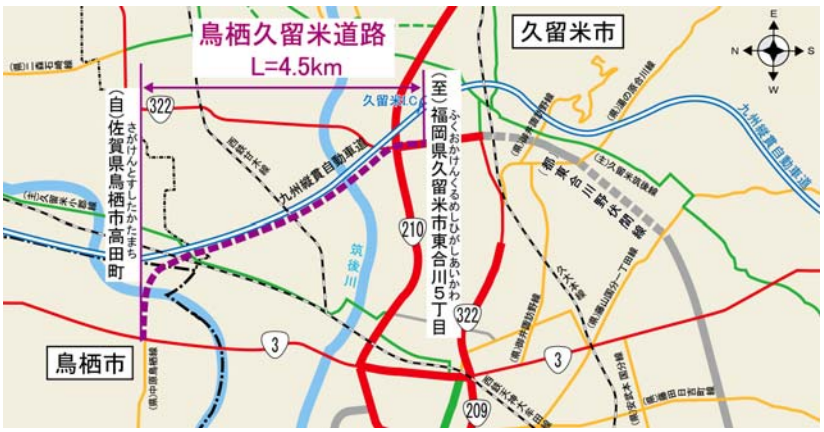
・横断ボックスの追加による増加【約25億円増】
・内水対策による道路構造の変更に伴う増加【約31億円増】
・移設補償物件の追加による増加【約10億円増】
・歩道橋の機能確保による増加【約7億円増】
・橋脚基礎杭深さの変更による増加【約5.5億円増】
・低水敷の基礎工法の変更（場所打ち杭基礎→ケーソン基礎）による減【約0.5億円】

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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201号　飯塚庄内田川バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県飯塚市弁分 終点：福岡県田川市大字弓削田			延長	9.7km

事業概要

飯塚庄内田川バイパスは、既に供用中の一般有料道路・八木山バイパス及び田川バイパスと連結し、飯塚市街地部の交通混雑の緩和と、烏尾峠の異常気象時における通行規制区間の解消を目的として計画された完成4車線のバイパスである。

S56年度事業化	S44年度都市計画決定	H元年度用地着手	H3年度工事着手
全体事業費	約655億円	事業進捗率	91%
供用済延長	9.7km		
計画交通量	29,900～44,400台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.3 (残事業) 5.0	65/865億円 事　業　費：42/798億円 維持管理費：23/ 67億円	323/1,969億円 走行時間短縮便益：272/1,554億円 走行経費減少便益： 43/ 329億円 交通事故減少便益：8.0/ 86億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.2～2.4（交通量　±10%）
事業費　：B/C=2.3～2.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C=2.3～2.3（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=4.3～5.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C=4.7～5.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.7～5.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 国道201号現道部の主要渋滞ポイントである３交差点の渋滞長が減少（片島200号バイパス交差点、立岩交差点、仁保交差点）
- 国道201号(現道部・バイパス部)の損失時間の減少
- 国道201号(現道部・バイパス部)の旅行速度の向上

②交通安全性の向上
- 国道201号(現道部・バイパス部)の事故件数が約2割減少
- 国道201号(現道部・バイパス部)の死傷事故率が約2割減少

③道路の信頼性の向上（通行止めリスクの回避）
- 異常気象時通行規制区間(連続雨量200mm)の回避並びに災害時における代替ルートの確保(通常ルート:60分(36km)、迂回ルート:82分(48km))
- 通行止めに遭遇するリスクの低下(迂回損失約4,000万円／日)

④救急医療活動の支援
- 救急搬送の所要時間の短縮（田川市夏吉～飯塚病院）
- 救急医療活動のアクセス時間の短縮

⑤地域産業の支援
- 輸送時間の短縮によるコスト縮減

⑥地域間交流・連携の支援
- 福岡市の都市的サービス享受地域の拡大
- 筑豊地域内部及び周辺都市間の交流促進の寄与
- バイパスルートを通過する新たなバス路線が運行開始

⑦観光振興の支援
- 移動時間短縮等による観光を中心とした筑豊地域の地域振興プロジェクトの支援

関係する地方公共団体等の意見

飯塚市をはじめとする8市20町1村で構成される筑豊横断道路建設促進期成会（会長：行橋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年8月）

県知事の意見：

一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、

福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。
　飯塚庄内田川バイパスの整備は筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援の効果が大きいため、今後も必要な区間の供用を図りながら、計画のとおり事業を継続すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・バイパスの全線暫定2車線供用により、現道区間の交通混雑が解消。
・バイパスの交通量は増加傾向にあり、混雑度は1.83と高い状態が続いている。
・住民アンケート結果より、2車線区間や4車線から2車線への車線減少区間では交通渋滞に対する「不満」が高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等
　平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　地元や関係機関との協力体制のもと、平成23年度は飯塚市弁分～飯塚市堀池古川間の4車線供用を目標に事業を進める。

施設の構造や工法の変更等
・切土法面補強の追加による増加【約9億円増】
・路床盛土の石灰処理の追加による増加【約4億円増】
・道路排水の流末処理対策の追加による増加【約3億円増】
・交通安全施設等の追加による増加【約4億円増】
・穂波川橋における架設工法の見直しによるコスト縮減による減【約0.27億円】
・新技術・新工法の活用などによる着実なコスト縮減

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由
　以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図

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

再評価結果（平成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201号　香春拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県田川郡香春町大字鏡山字カラ川 終点：福岡県田川郡香春町大字鏡山字荒堀			延長	2.1km

事業概要

国道201号香春拡幅は、国道201号の交通混雑緩和を目的とし、筑豊地域や苅田港と事業中の東九州自動車道を連結し、物流等を支援する重要な道路である。

H20年度事業化	H－年度都市計画決定	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約31億円	事業進捗率	4%	供用済延長	－ km
計画交通量	21,200～24,800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) 1.6 (残事業) 1.7	(残事業)/(事業全体) 28/29億円 事　業　費：22/23億円 維持管理費：6.4/6.4億円	(残事業)/(事業全体) 46/46億円 走行時間短縮便益：34/34億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：0.42/0.42億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.4～1.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.5～1.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間±20%）

【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%）
事業期間：B/C=1.5～1.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・拡幅による容量拡大に伴う交通混雑の緩和
・旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・交通混雑の緩和により、混雑時に起こりやすい追突事故などの危険性低下
・上下線の分離により、2車線道路に起こりやすい正面衝突事故の危険性低下
③地域産業の支援
・輸送時間の短縮によるコスト縮減、産業支援、地域活性化に貢献

関係する地方公共団体等の意見

香春町をはじめとする8市20町1村で構成される筑豊横断道路建設促進期成会（会長：行橋市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成23年8月）

県知事の意見：
一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。
香春拡幅は福岡県が実施している一般国道322号香春大任バイパスの整備と相まって、筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援の効果が大きい。従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道201号の交通量は2万台/日を超え、混雑度が1.5強で推移している。国道322号香春大任バイパスの整備により、国道201号の交通混雑の悪化が予想される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約4%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、用地買収着手、工事着手に向けて事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策による着実なコスト縮減	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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201号　行橋（ゆくはし）インター関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県行橋（ゆくはし）市大字吉国（よしくに） 終点：福岡県京都（みやこ）郡苅田（かんだ）町大字二崎（ふたざき）			延長	4.5km

事業概要

国道201号行橋インター関連は、東九州自動車道の開通に伴う、国道201号現道への交通集中を分散することで行橋市街地への円滑な交通を確保することを目的とし、苅田港や筑豊地域と事業中の東九州自動車道を連結し、物流等を支援する重要な道路として平成12年度に事業着手された延長4.5kmの区間である。

H12年度事業化	H8年度都市計画決定	H17年度用地着手	H21年度工事着手

全体事業費	約209億円	事業進捗率	40%	供用済延長	― km
計画交通量	13,500～24,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 3.1	112/224億円 事　業　費：85/197億円 維持管理費：27/27億円	352/352億円 走行時間短縮便益：302/302億円 走行経費減少便益：34/34億円 交通事故減少便益：17/17億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.5～1.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=3.0～3.6（交通量　±10%）
事業費　：B/C=2.9～3.4（事業費　±10%）
事業期間：B/C=3.0～3.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 東九州自動車道から行橋市街地へ流入する通過交通の転換に伴う市街地の混雑緩和
- 並行する国道201号（(仮称）行橋IC～行事）の旅行速度向上
- 並行する国道201号（(仮称）行橋IC～行事）の損失時間減少

②広域連携の支援
- 筑豊地域と北九州空港、重要港湾苅田港の物流拠点間、東九州自動車道・（仮称）行橋ICと苅田港のアクセス性の向上
- 田川市～苅田港間の所要時間の短縮

③地域産業の支援
- 輸送時間の短縮によるコスト縮減、産業支援、地域活性化に貢献
- 東九州自動車道・（仮称）行橋ICへのアクセス性向上による物流活動の広域化
- 田川地域～苅田港間の所要時間の短縮

④交通安全性の向上
- 通過交通削減による死傷事故率の減少（(仮称）行橋IC～行事）

⑤救急医療活動の支援
- 救急搬送の所要時間短縮（旧勝山町～小波瀬病院）
- 救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

行橋市をはじめとする8市20町1村で構成される筑豊横断道路建設促進期成会（会長：行橋市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成23年8月）

県知事の意見：

一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。

行橋インター関連の整備により、東九州自動車道と北九州空港・苅田港のアクセスが向上し、地域活性化や自動車産業をはじめとする地域産業を支援することができるため、行橋インターチェンジの整備にあわせて必要な区間の供用を図るとともに、計画のとおり事業を継続すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
並行する国道201号の交通量は、約2万台/日とほぼ横這いであり、混雑度は1.5強で推移している。東九州自動車道の供用の見込みに変化なく、依然として国道201号の現道の交通混雑の悪化が予想される。
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約40%で、そのうち用地進捗率は約75%となっており、平成25年度の全線暫定2車線供用を予定している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
地元や関係機関との協力体制のもと、東九州自動車道の整備にあわせ、事業効果を早期発現できるよう、用地買収や工事等の推進を図っていく。
施設の構造や工法の変更等
・評価期間中の整備の考え方の変更（2車線の道路→4車線の道路）による増加【約54億円増】 ・盛土材の変更による増加【約19億円増】 ・軟弱地盤対策の追加による増加【約10億円増】 ・横断函渠の追加による増加【約12億円増】 ・小波瀬橋の橋長変更によるコスト縮減による減【約7億円】 ・新技術・新工法の積極的活用等による着実なコスト縮減 ・建設副産物情報交換システムの活用及び周辺事業との調整を図り盛土材の確保に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図

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

再評価結果（平成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210号　浮羽（うきは）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県久留米市田主丸町上原（ふくおかけんくるめしたぬしまるまちかみはる） 終点：福岡県うきは市浮羽町山北（ふくおかけんうきはしうきはまちやまきた）			延長	14.0km

事業概要

国道210号浮羽バイパスは、福岡県久留米市～うきは市間の交通混雑の緩和や交通安全の確保、さらには地域活性化の支援を目的とした延長14.0kmの道路である。

Ｓ48年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定	Ｓ52年度用地着手	Ｓ54年度工事着手

全体事業費	約276億円	事業進捗率	83%	供用済延長	11.6km
計画交通量	9,600～27,400台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 3.9	63/458億円 事　業　費：34/384億円 維持管理費：29/ 74億円	244/619億円 走行時間短縮便益：216/509億円 走行経費減少便益：25/ 96億円 交通事故減少便益：3.5/ 15億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%）
事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=3.5～4.2（交通量±10%）
事業費：B/C=3.7～4.1（事業費±10%）
事業期間：B/C=3.9～3.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道210号（現道）の交通混雑の緩和
・国道210号（現道）の旅行速度の向上
②救急医療活動の支援
・うきは市から第二次医療施設（久留米市）への救急搬送の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
③交通安全性の向上
・国道210号（浮羽バイパス並行区間）における死傷事故件数の減少
・国道210号（浮羽バイパス並行区間）における死傷事故件数の減少により交通安全性が向上
④沿道環境の改善
・自動車交通騒音の低減
⑤地域コミュニティの活性化を支援
・道路空間を活用したイベントの開催
・地域参加や連携意識の高揚に寄与

関係する地方公共団体等の意見

久留米市、うきは市、久留米市議会、うきは市議会で構成される一般国道210号改良促進期成会や久留米地方拠点都市地域整備推進協議会（会長：久留米市長）等より、早期整備の要望を受けている。（平成22年11月）

県知事の意見：

一般国道210号は、久留米市から筑後北部地域を東西に横断し、大分市に至る区域的な幹線道路であるとともに、沿線地域の生活基盤である。

浮羽バイパスの整備により、地域間交流や沿線生活の利便性・安全性が向上するため、今後も必要な区間の供用を図りながら、計画のとおり事業を継続すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

うきは市の世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州を大幅に上回っており、通勤通学時の自家用

車の利用割合も約6割が自家用車利用と自動車への依存が高い。
また、国道210号（現道）の混雑度は依然として高い状態（混雑度： 1.32）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約83%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

・埋蔵文化財調査の追加【約2.7億円増】
・橋梁構造から大型プレキャストボックスカルバートへの変更による減【約0.3億円】

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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	西九州自動車道 一般国道497号　今宿（いまじゅく）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡市西区拾六町（ふくおかしにしくじゅうろくちょう） 終点：糸島市二丈福井（いとしましにじょうふくい）			延長	23.3km

事業概要

今宿道路は、西九州自動車道（福岡県福岡市～佐賀県武雄市）の一部を形成し、福岡市西区拾六町から糸島市二丈福井に至る延長23.3kmの道路である。本道路の整備により、福岡市と他都市との連携強化、高速性・定時性の確保、沿線地域の交通混雑緩和に寄与する道路である。

S45年度事業化	S46,53,58,61年度都市計画決定 （H4,13年度変更）	S47年度用地着手	S47年度工事着手

全体事業費	約2,746億円	事業進捗率	82%	供用済延長	（自専部）14.5km
計画交通量	（自専部）17,400～33,900台／日、（一般部）3,600～50,500				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.8 (残事業) 2.6	306/4,649億円 事　業　費：285/4,279億円 維持管理費：21/370億円	803/17,549億円 走行時間短縮便益：706/15,707億円 走行経費減少便益：56/1,378億円 交通事故減少便益：42/464億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=3.5～4.3（交通量±10%）　【残事業】交通量：B/C=2.4～3.2（交通量±10%）
事業費：B/C=3.8～3.8（事業費±10%）　事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%）
事業期間：B/C=3.8～3.8（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.4～2.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①地域間連携の強化
・県境(福岡県・佐賀県)における断面交通量が増加
②地域開発の支援
・企業立地の増加（前原IC南産業団地に5社立地済み、2社立地予定）
（糸島リサーチパークに3機関立地済み）
③交通混雑の緩和
・並行道路（国道202号現道部）の交通混雑緩和
・今宿道路（一般部）の交通混雑緩和
④救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

福岡市をはじめとする9市8町で構成される福岡都市圏広域行政推進協議会（会長：福岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年8月）

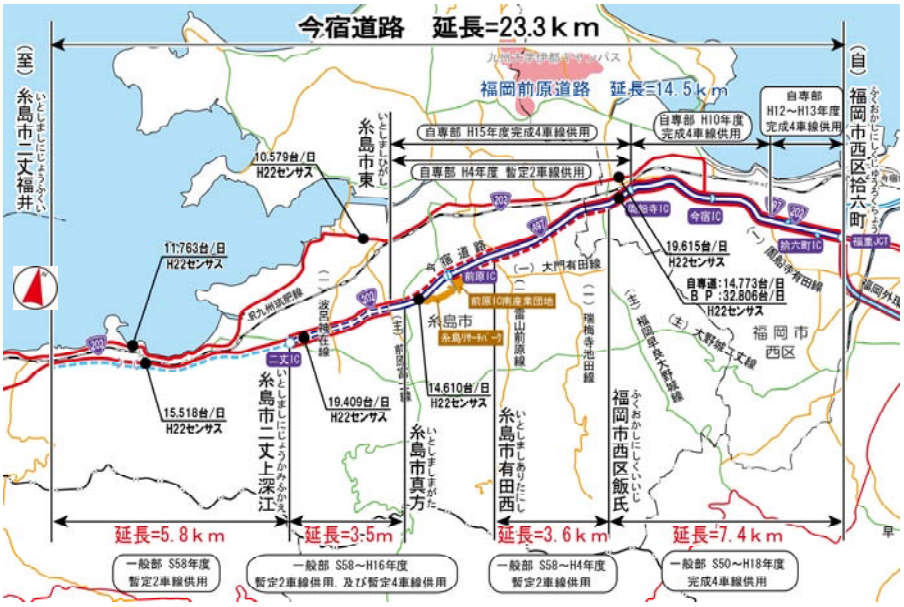
県知事の意見：
今宿道路は西九州自動車道の一部を形成し、福岡県北部と九州北西部の連携強化はもとより、福岡市西部・糸島地域の交通混雑緩和や企業立地促進など、地域活性化の支援においても不可欠な事業である。以上のことから、対応方針(原案)案のとおり事業を継続すべきものを考える。西九州自動車道本線および一般部の整備については、交通需要などについて十分な調査・予測を行い、適切な時期に事業を実施すること。

市長の意見：
「対応方針（原案）案」に異存はありません。引き続き整備促進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
平成23年以降、周辺の道路整備や開発計画が進展した結果、交通量は昨年から1年間で急激に増加し、2車線道路の交通容量を大きく上回っている。交通量の増加に伴い、旅行速度が大きく低下しており、円滑な交通が確保されていない状況にある。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約82%であり、そのうち用地進捗率は約88%に達している。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き関係機関と調整を図りながら整備を推進していく。	
施設の構造や工法の変更等	
・道路整備の考え方の変更 （一般部（飯氏～前原ＩＣ間）：当面暫定２車線→完成４車線整備）【約７億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による、着実なコスト縮減。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成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3号 鳥栖拡幅（とすかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：佐賀県鳥栖市姫方町（さがけんとすしひめかたまち） 終点：佐賀県鳥栖市酒井西町（さがけんとすしさかいにしまち）			延長	2.4km

事業概要

国道3号鳥栖拡幅は、鳥栖市中心部の交通混雑の緩和や交通安全性の向上ならびに、開発計画の支援を目的とした、延長2.4kmの道路である。

H20年度事業化	H18年度都市計画決定	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約77億円	事業進捗率	1%	供用済延長	－km
計画交通量	38,400～46,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.4 (残事業) 3.5	57/58億円 事業費：51/53億円 維持管理費：5.6/5.6億円	200/200億円 走行時間短縮便益：146/146億円 走行経費減少便益：34/34億円 交通事故減少便益：21/21億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=3.4～3.5(交通量 ±10%)　【残事業】交通量　：B/C=3.4～3.6(交通量 ±10%)
事業費　：B/C=3.2～3.8(事業費 ±10%)　事業費　：B/C=3.2～3.9(事業費 ±10%)
事業期間：B/C=3.0～3.7(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.1～3.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道3号の混雑度が低下
・国道3号の旅行速度が向上
・国道3号の通過時間が短縮
②交通安全性の向上
・国道3号（鳥栖拡幅区間）における交通混雑の緩和により交通安全性が向上
・国道3号（鳥栖拡幅区間）の死傷事故率の減少
③物流の効率化支援
・交通混雑の緩和により移動時間が短縮し、輸送コストの縮減など物流の効率化を支援

関係する地方公共団体等の意見

鳥栖市をはじめとする4市3町の関係首長及び議会議長で構成される一般国道3号改良促進期成会（会長：久留米市長）より、早期整備の要望を受けている（平成22年10月）。

県知事の意見

事業継続については、異議ありません。
佐賀県は、県内の産業振興や県民の暮らしを支え、人やモノの交流を支えていくための基盤となる道路の整備率が全国平均に比べ低く、今後も道路整備を進める必要がある。
県東部地域の主要幹線道路である国道３号は、交通混雑が恒常化し、随所で渋滞が発生している状況にある中で、当該整備事業は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、物流の効率的支援に寄与するなど、重要な社会基盤であり、早期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、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間の交通量は横ばいであるが、依然として混雑度は1.71と高く、慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約1%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう早期に用地買収に着手するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

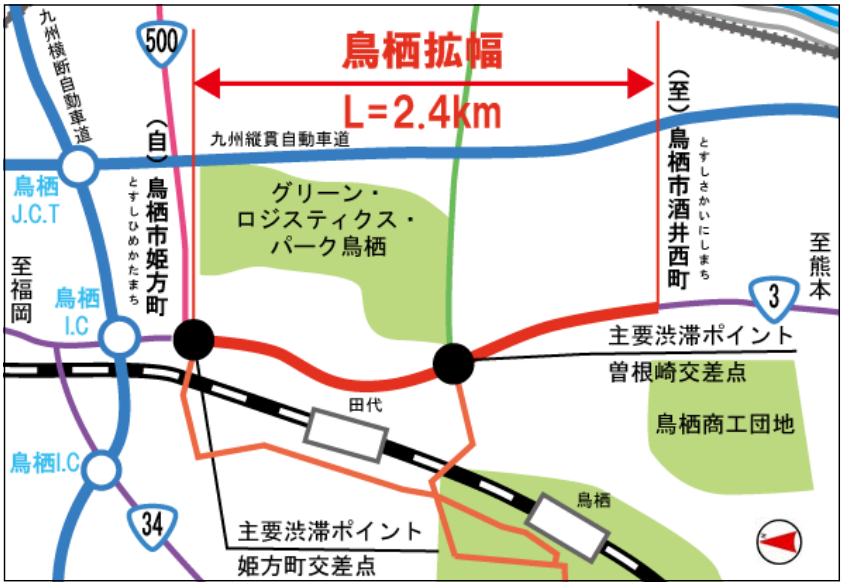
新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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202号　伊万里（いまり）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：佐賀県伊万里（いまり）市大坪町（おおつぼちょう） 終点：佐賀県伊万里（いまり）市大坪町（おおつぼちょう）			延長	1.0km

事業概要

国道202号伊万里バイパスは、伊万里市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした、延長1.0kmの現道拡幅事業である。

H11年度事業化	S47年度都市計画決定	H13年度用地着手	H18年度工事着手

全体事業費	約29億円	事業進捗率	86%	供用済延長	― km
計画交通量	6,900～7,400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) 0.8 (残事業) 3.8	(残事業)/(事業全体) 7.3/36億円 事　業　費：3.4/ 32億円 維持管理費：4.0/4.0億円	(残事業)/(事業全体) 28/28億円 走行時間短縮便益： 25/ 25億円 走行経費減少便益： 2.0/ 2.0億円 交通事故減少便益：0.77/0.77億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=0.7～0.9（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=3.5～4.2（交通量±10%）
事業費：B/C=0.8～0.8（事業費±10%）　事業費：B/C=3.7～4.0（事業費±10%）
事業期間：B/C=0.7～0.8（事業期間±20%）　事業期間：B/C=3.6～3.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・伊万里バイパス事業区間の混雑度の低下
・伊万里バイパス事業区間における損失時間の削減
②交通安全性の向上
・伊万里バイパス事業区間の死傷事故率の減少
③沿道環境の改善
・伊万里バイパス事業区間の騒音レベルの低減

関係する地方公共団体等の意見

伊万里市大坪町白野地区より、早期完成の要望を受けている。（平成20年8月）

県知事の意見：

事業進捗率が約86%となっており、さらなる事業進捗を図っていただくことで、対応方針（原案）については了承します。

佐賀県の産業振興や県民の暮らしを支え、人やモノの交流を支えていくための基盤となる道路の整備率が全国平均に比べ低く、今後も道路整備を進める必要がある。

一般国道２０２号は、本県西部地域の主要幹線道路であり、当該事業区間に接続する国道４９８号大坪バイパスが平成２３年３月２１日に開通し、この交差点に集中する交通の円滑化を図るために必要な整備である。

また、国道４９８号大坪バイパスと一体となる新たな幹線道路網が形成され、特に伊万里市～九州自動車道・武雄北方ＩＣ間の円滑な物流の支援にも資することから必要な事業である。

佐賀県にとって、当該事業は、本県西部地域での交通ネットワークの整備として必要な事業であり、早期整備に努めていただきたい。

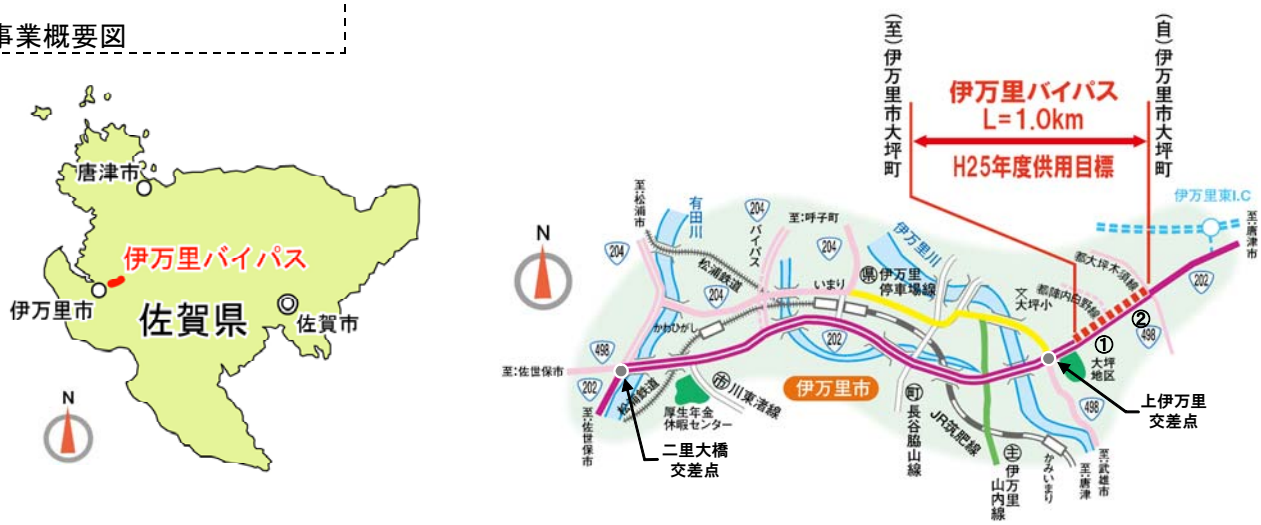
事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道202号の交通量は年々増加しており、混雑度も1.17と高い状況となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約86%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 地元や関係機関との協力体制のもと平成25年度の全線供用に向け用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 ・地盤改良の追加による増加【約2.2億円増】 ・補償物件等の追加による増加【約1億円増】 ・橋梁構造からプレキャストボックスカルバートへの変更による減【約0.2億円】
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図 

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

再評価結果（平成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　佐賀唐津道路 一般国道203号　多久佐賀道路（Ｉ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	佐賀県多久市東多久町大字別府 佐賀県小城市三日月町長神田			延長	5.3km

事業概要

多久佐賀道路(Ｉ期)は、唐津市と佐賀市を連絡する地域高規格道路「佐賀唐津道路」の一部を構成し広域的な交流・連携を支え、物流支援に寄与する事から、佐賀県における重要な路線として位置づけられる。

さらに、当該地域の唯一の幹線道路となっている国道203号の交通混雑の緩和にも寄与する。

Ｈ15年度着工準備	Ｈ―年度都市計画決定	Ｈ―年度用地着手	Ｈ―年度工事着手

全体事業費	約280億円	事業進捗率	2%	供用済延長	―km
計画交通量	15,500台～21,300台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 1.5	181/189億円 事　業　費：168/176億円 維持管理費：　13/　13億円	276/276億円 走行時間短縮便益：237/237億円 走行経費減少便益：　20/　20億円 交通事故減少便益：　19/　19億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量:B/C=1.3～1.7（交通量±10%）
事業費:B/C=1.3～1.6（事業費±10%）
事業期間:B/C=1.2～1.7(事業期間±20%)

【残事業】交通量:B/C=1.3～1.7（交通量±10%）
事業費:B/C=1.4～1.7（事業費±10%）
事業期間:B/C=1.3～1.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①地域間の交流・連携の支援
・沿線都市間の所要時間短縮により地域間交流を支援
②交通混雑の緩和
・国道203号の交通混雑の緩和
・国道203号の損失時間の減少
③交通安全性の向上
・国道203号の交通量減少に伴う死傷事故率の低下
④救急医療活動の支援
・多久市から佐賀大学医学部附属病院への所要時間が短縮
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

佐賀県、佐賀市、唐津市、多久市、小城市ほか周辺自治体などの首長・議会議長で構成される国道203号佐賀・唐津幹線道路整備促進期成会(会長：唐津市長)や、国道203号バイパス多久・佐賀間整備促進期成会(会長：小城市長)より、早期整備の要望を受けている。(平成23年8月)

県知事の意見：

事業継続については異議ありません。

佐賀県では、地域や産業の活性化や災害対策のため、地域間の移動時間や距離を短縮すること、また、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることは非常に重要であると認識しており、このためには、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線道路ネットワークの整備が必要である。

今回の、再評価される多久佐賀道路（Ｉ期）は、広域幹線道路ネットワークを形成する道路と位置付けており、早期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、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・沿線地域の1世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向であるとともに、国道203号の交通量は横這いであ

り、依然として混雑度が1.70と高い状況にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約２％である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、用地買収着手、工事着手に向けて事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

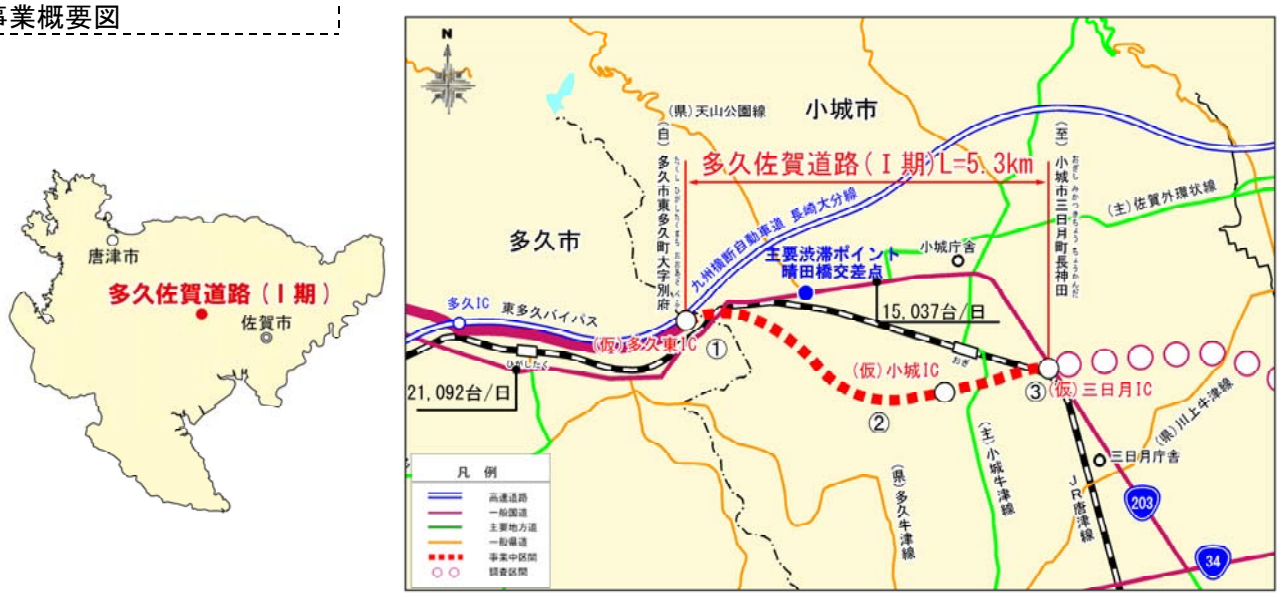
新技術・新工法の積極的活用等による、着実なコスト縮減。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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205号　針尾（はりお）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：長崎県佐世保（させぼ）市有福町（ありふくちょう） 終点：長崎県佐世保（させぼ）市南風崎町（はえのさきちょう）			延長	4.6km

事業概要

針尾バイパスは、佐世保市南部の慢性的な交通混雑の緩和及び西九州自動車道へのアクセス向上などを目的とし、産業や経済の発展・文化交流等、地域開発の促進、地域の活性化を支援する延長4.6kmの道路である。

H19年度事業化	S52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96億円	事業進捗率	31%
供用済延長	1.7km		
計画交通量	16,500～34,200台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.5 (残事業) 1.8	53/96億円 事　業　費：45/80億円 維持管理費：8.8/17億円	96/236億円 走行時間短縮便益：85/212億円 走行経費減少便益：3.9/13億円 交通事故減少便益：6.8/12億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】
交通量　：B/C=1.8～3.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.3～2.6(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=1.3～2.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～2.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.7～1.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道205号の混雑度が低下
・国道205号の旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・４車線化及び中央分離帯の設置による交通安全性の向上
③観光産業の発展を支援
・高速ICと観光拠点及び観光拠点間相互のアクセスが強化され、観光周遊性が向上
・ハウステンボスから佐世保大塔ICへの所要時間が短縮
④地域産業の発展を支援
・高速アクセス向上による企業誘致の優位性向上
・製造品出荷時の安定搬送の実現
⑤救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

佐世保市をはじめとする３市４町で構成される東彼杵道路建設促進期成会（会長：佐世保市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年11月）

県知事の意見：

針尾バイパスは、佐世保市南部の慢性的な交通混雑の緩和及び西九州自動車道へのアクセスなどを目的とした県北地域の活性化を支援する重要な事業であります。

平成23年３月に一部区間が供用されたものの、残る区間についても、未だ交通混雑が著しく早期の解消が求められています。

このため、今回意見照会がありました「対応方針（原案）」の「継続」について異存はなく、早期完成に向けた一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 　周辺市町の自動車保有台数に大きな変化はなく、当該路線の２車線区間では依然として交通混雑（混雑度：2.11）が発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 　平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約31%であり、そのうち用地進捗率は約82%に達している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 　地元や関係機関との協力体制のもと、平成25年度は、小浦橋～江上交差点の完成４車線供用を予定しており、残区間についても早期供用に向け引き続き事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 ・擁壁構造形式の見直しによるコスト縮減【約0.04億円】

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 　以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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	九州横断自動車道延岡線　嘉島(かしま)JCT～矢部(やべ)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺(かみましきぐんかしままちおおあざいてら) 終点：熊本県上益城郡山都町城 平(かみましきぐんやまとちょうじょうひら)			延長	23.0km

事業概要

九州横断自動車道延岡線は、熊本県熊本市の南に位置する嘉島町から宮崎県延岡市に至る国土開発幹線自動車道であり、九州縦貫自動車道と東九州自動車道に直結し、これらと一体となって循環型の高速交通ネットワークを形成し、地域の発展に重要な役割を担うことはもとより、九州全体の産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。

H10年度事業化	H－年度都市計画決定	H17年度用地着手	H17年度工事着手
全体事業費	約623億円	事業進捗率 38%	供用済延長 －km
計画交通量	9,800～13,600台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 2.2	(残事業)/(事業全体) 354/642億円 事　業　費：308/596億円 維持管理費：　46/　46億円	(残事業)/(事業全体) 763/763億円 走行時間短縮便益：599/599億円 走行経費減少便益：103/103億円 交通事故減少便益：　60/　60億円	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%）　【残事業】交通量：B/C=2.0～2.2（交通量±10%）
事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%）　事業費：B/C=2.0～2.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.1～2.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①災害に強いネットワークの構築
・災害に強い道路ネットワークが形成され、広域的なリダンダンシーが確保。
・通行止めに伴う迂回による損失時間の減少。
②救急医療活動の支援
・山都町役場から熊本市の第三次医療施設（済生会熊本病院）への救急搬送の支援。
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
③観光活動の支援
・観光地間のアクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大や広域的な観光圏の発展。
・御船ICから山都町（通潤橋）間の所要時間の短縮。
④新幹線・空港への利便性向上
・新幹線駅や空港へのアクセス条件改善による利便性の向上および他の公共交通機関との連携支援。
・山都町から阿蘇くまもと空港間の所要時間の短縮。

関係する地方公共団体等の意見

山都町をはじめとする関係首長及び議会議長で構成される九州横断自動車道延岡線建設促進期成会（会長：山都町長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年8月）

県知事の意見：

今回、意見照会のありました九州横断自動車道延岡線　嘉島～矢部に関する国の「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。

なお、本路線は、九州中央部を東西に結び九州の高速道路網の骨格をなす枢要な予選であり、産業、経済、文化の交流・発展を支える基盤として、九州の一体的発展に不可欠なものと認識しています。

また、九州の中心に位置するという本県の地理的優位性を生かし、九州における拠点性を高めるとともに、九州新幹線鹿児島ルートの全線開業効果を最大化させるためにも、県土の横軸となる本路線は、重要な役割を果たすものと考えています。

以上に挙げた路線の必要性に鑑み、本路線の一部を担い、現在事業化されている「嘉島～矢部」間の事業促進は県民の強い願いであり、沿線地域住民にとっては、災害時の緊急輸送や救急患者の搬送など、いわゆる「命の道」として、早期の完成が悲願となっています。

地元の協力体制も整っておりますので、なお一層の事業促進による前倒し完成をお願いするとともに、未事業化区間の早期事業化についても特段のご配慮をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道445号、218号の断面交通量は増加傾向であり、一世帯あたりの自動車保有台数も2.0台以上と高く、依然として自動車交通への依存度が高い地域である。
・沿線地域の主要な交通経路である国道445号や国道218号は、近年においても災害等による通行規制が度々発生している状況である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約38%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

・橋脚土留め形式の変更による減。【約0.1億円】

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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3号　植木（うえき）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：熊本県熊本市（くまもと）植木町（うえきまち）大字鞍掛（くらかけ） 終点：熊本県熊本市（くまもと）四方寄町（よもぎまち）			延長	5.6km

事業概要

国道3号植木バイパスは、国道3号熊本北バイパス及び熊本西環状道路等と一体となって県内の広域ネットワークを形成する道路であり、国道3号の交通混雑を緩和し、良好な環境の保全・形成を図るとともに、地域間の交流・連携を促進して、地域の活性化を図ることを目的とした延長5.6kmのバイパス事業である。

H11年度事業化	H11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	約288億円	事業進捗率	31%	供用済延長	2.3km
計画交通量	24,800～36,400台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 1.7	147/253億円 事　業　費：135/233億円 維持管理費：　12/　20億円	255/363億円 走行時間短縮便益：235/330億円 走行経費減少便益：7.5/ 21億円 交通事故減少便益：　12/ 12億円	平成23年

感度分析の結果

【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=1.5～1.9（交通量±10%）
事業費：B/C=1.4～1.5（事業費±10%）　事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道3号並行区間の旅行速度の向上
・国道3号並行区間の混雑度の低下
・国道3号並行区間の交通量の減少
②交通安全の確保
・並行する国道3号、国道208号の死傷事故件数の減少
③地域交流の支援
・植木総合支所から熊本県庁間の所要時間の短縮
④物流効率化の支援
・輸送・配達時間の短縮による輸送コストの縮減
⑤地域経済の支援
・特産品（植木町のスイカなど）の輸送の定時制や品質確保を支援
⑥救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（熊本赤十字病院）への救急搬送の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

熊本市をはじめとする3市3町で構成される国道3号植木バイパス建設促進期成会（会長：熊本市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年11月）

県知事の意見：

今回意見照会のありました一般国道３号植木バイパスに関する国の「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。

なお、本路線においては、朝夕の交通渋滞が著しく、地域住民の日常生活や地域の産業活動に支障をきたしております。そのため本バイパスの早期完成は、地域住民の悲願であり、さらに熊本都市圏北部地域の活性化を図る上で必要不可欠となっています。

また、平成２４年度から政令指定都市となる熊本市が九州の中央に位置するという地理的優位性を生かし九州における拠点性の向上を図るためには、熊本都市圏の交通円滑化や地域間の交流促進が必要であり、本事業の着実な整備促進が望まれます。

今後とも、なお一層の事業促進による早期完成をお願いするとともに、未事業化区間となっている１工区の早期事業化についても特段の御配慮をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・市町村合併により地域が拡大、人口及び自動車保有台数は増加している。
・並行する国道3号の混雑度は、県内の直轄国道2車線区間の中でも高い区間であり、舞尾交差点周辺では慢性的な交通混雑（混雑度：1.73）が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約31%であり、そのうち用地進捗率は約43%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

・水路工のプレキャスト化にるコスト縮減【約0.03億円減】
・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策等による、着実なコスト縮減

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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57号　立野（たての）拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：熊本県阿蘇郡（あそ）南阿蘇村（みなみあそ）赤瀬（あかせ） 終点：熊本県菊池（きくち）郡大津町（おおづまち）瀬田（せた）			延長	6.0km

事業概要

国道57号立野拡幅は、国道57号の交通渋滞の緩和と国際観光拠点である阿蘇地域の活性化への寄与を目的とした4車線拡幅事業である。

S52年度事業化	H―年度都市計画決定	S54年度用地着手	S57年度工事着手

全体事業費	約159億円	事業進捗率	75%	供用済延長	3.6km
計画交通量	21,100～25,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.2	34/214億円 事　業　費：　27/194億円 維持管理費：　6.9/　20億円	142/338億円 走行時間短縮便益：141/317億円 走行経費減少便益：-2.9/ 11億円 交通事故減少便益：3.7/ 10億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量 :B/C=1.4～1.8（交通±10%）　【残事業】交通量 :B/C=3.5～4.7（交通±10%）
事業費 :B/C=1.6～1.6(事業費±10%)　事業費 :B/C=3.9～4.5(事業費±10%)
事業期間 :B/C=1.6～1.6（事業期間±20%）　事業期間 :B/C=4.1～4.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道57号の混雑度の低下
・観光期(GW)の所要時間の短縮（大津町引水～阿蘇市下野）の短縮
②救急医療活動の支援
・阿蘇地域から救急医療施設までの救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
③地域産業の支援
・輸送コストの低減や製品生産スケジュールのリスク回避・低減などを支援する物流ルートとしての機能向上
・農産品・畜産品の輸送コストの低減や販売市場拡大などを支援する物流機能向上

関係する地方公共団体等の意見

・大津町をはじめとする関係2市5町3村の首長等で構成される国道57号整備促進期成会より毎年早期整備の要望を受けている。（平成22年12月）

県知事の意見：
本路線は、国際的な観光地である阿蘇地域と熊本市を結び、観光、経済、産業を支える大動脈となっています。さらに、本県ではくまもとの夢４カ年戦略において、「品格あるくまもと」づくりのため重点的に取り組む施策として位置付けており、一日も早い完成供用を切望しているところです。
以上のことから、「対応方針（原案）」案の「継続」について異存はなく、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・立野拡幅完成区間の混雑度は1.7→0.9に改善し、国道57号の上り方向の渋滞長は平成18年度の15.3kmから8.3kmへほぼ半減した。
・しかしながら、拡幅が未了の区間を起点とする渋滞長（8.3km）は現在も著しい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約75%であり、そのうち用地進捗率は約91%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 ・地すべり面対策工による増加【約6億円増】 ・橋台施工時の土留め対策工による増加【約3億円増】 ・橋梁補修・補強対策工による増加【約4億円増】 ・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などによる、着実なコスト縮減
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 ・以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図

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

再評価結果（平成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57号　瀬田（せた）拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：熊本県菊池（きくち）郡大津町瀬田（おおづまちせた） 終点：熊本県菊池（きくち）郡大津町吹田（おおづまちふけた）			延長	3.1km

事業概要

国道57号瀬田拡幅は、国道57号の交通渋滞の緩和と国際観光拠点である阿蘇地域の活性化への寄与を目的とした4車線拡幅事業である。

H19年度事業化	H―年度都市計画決定	H21年度用地着手	H22年度工事着手

全体事業費	約39億円	事業進捗率	17%	供用済延長	-km
計画交通量	23,400～29,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.5 (残事業) 3.4	32/44億円 事　業　費：23 / 34億円 維持管理費：9.4 /9.4億円	109/109億円 走行時間短縮便益：108/ 108億円 走行経費減少便益：-2.9/-2.9億円 交通事故減少便益：3.8/ 3.8億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量 :B/C=1.7～3.2（交通±10%）　【残事業】交通量 :B/C=2.2～4.3（交通±10%）
事業費 :B/C=2.4～2.6(事業費±10%)　事業費 :B/C=3.1～3.6(事業費±10%)
事業期間 :B/C=2.4～2.6（事業期間±20%）　事業期間 :B/C=3.3～3.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道57号の混雑度の低下
・観光期(GW)の所要時間（大津町引水～阿蘇市下野）の短縮
②救急医療活動の支援
・阿蘇地域から救急医療施設までの救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
③地域産業の支援
・輸送コストの低減や製品生産スケジュールのリスク回避・低減などを支援する物流ルートとしての機能向上
・農産品・畜産品の輸送コストの低減や販売市場拡大などを支援する物流機能向上

関係する地方公共団体等の意見

・大津町をはじめとする関係2市5町3村の首長等で構成される国道57号整備促進期成会より毎年早期整備の要望を受けている。（平成22年12月）

県知事の意見：
本路線は、国際的な観光地である阿蘇地域と熊本市を結び、観光、経済、産業を支える大動脈となっています。さらに、本県ではくまもとの夢４カ年戦略において、「品格あるくまもと」づくりのため重点的に取り組む施策として位置付けており、一日も早い完成供用を切望しているところです。
以上のことから、「対応方針（原案）」案の「継続」について異存はなく、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・立野拡幅の一部区間の完成により、国道57号の上り方向の渋滞長は平成18年度の15.3kmから8.3kmへほぼ半減したが、渋滞長（8.3km）は現在も著しい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約17%であり、そのうち用地進捗率は約14%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などによる、着実なコスト縮減	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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 熊本天草幹線道路 一般国道57号　宇土道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：熊本宇土市城塚町 終点：熊本県宇土市上網田町			延長	6.7km

事業概要

国道57号宇土道路は、熊本都市圏と天草地域を結ぶ広域ネットワークを形成することにより物流効率化など産業活動を支援するとともに、国道57号の特殊通行規制区間などの危険箇所の回避、交通混雑の緩和や多発する交通事故の低減に寄与するものである。

H21年度事業化	H―年度都市計画決定	H―年度用地着手	H―年度工事着手

全体事業費	約257億円	事業進捗率	0.5%	供用済延長	-km
計画交通量	13,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	185/187億円 事　業　費：173/175億円 維持管理費：12/12億円	232/232億円 走行時間短縮便益：166/166億円 走行経費減少便益：38/38億円 交通事故減少便益：29/29億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量 :B/C=1.2～1.3（交通±10%）　【残事業】交通量 :B/C=1.2～1.3（交通±10%）
事業費 :B/C=1.1～1.4(事業費±10%)　事業費 :B/C=1.1～1.4(事業費±10%)
事業期間 :B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）　事業期間 :B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①災害に強いネットワークの形成
・特殊通行規制区間(越波L=4.0km)の代替路の確保
・通行止めの際の迂回解消
②交通混雑の緩和
・国道57号の通過交通が減少
③交通安全性の向上
・国道57号の死傷事故件数が減少
④救急医療活動の支援
・天草地域から高次救急医療施設までの救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

・天草市をはじめとする関係5市1町の首長等で構成される熊本天草間幹線道路整備促進期成会より毎年早期整備の要望を受けている。（平成23年7月）

県知事の意見：
本道路は県内の広域高速ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本県の道路整備に関する中長期計画における「９０分構想」を実現するために必要な道路です。
また、物流の効率化や地域の活性化を促進する重要な道路であり、本県の総合計画「くまもとの夢４カ年戦略」において、「品格あるくまもと」づくりのため重点的に取り組む施策として位置付けています。
以上のことから、「対策方針（原案）」案の「継続」については異論なく、今後とも、なお一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・審議の結果、事業継続

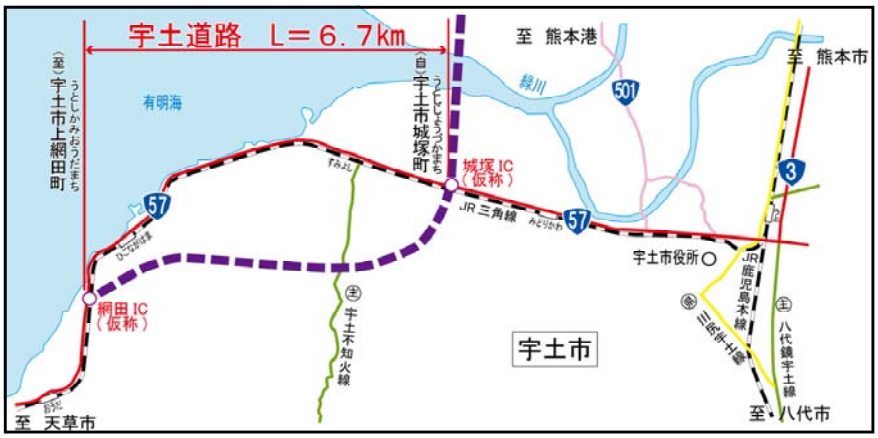
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・並行する国道５７号の交通量は増加傾向にあり、依然として混雑度も高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末事業進捗率は事業費ベースで約0.5%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き調査計画の実施と用地買収着手に向けて事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 ・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などによる、着実なコスト縮減
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 ・以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成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10号　別大拡幅（べつだい）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：大分県速見郡日出町大字藤原（おおいたけんはやみぐんひじまちおおあざふじわら） 終点：大分県大分市大字生石（おおいたけんおおいたしおおあざいくし）			延長	22.6km

事業概要

国道10号別大拡幅は、円滑な走行性の確保や交通安全性の向上等に寄与する延長22.6kmの道路である。

S36年度事業化	S50年度都市計画決定 (H10年度変更：ﾏﾘｰﾝﾊﾟﾚｽ地区)	S39年度用地着手	S41年度工事着手

全体事業費	約833億円	事業進捗率	98%	供用済延長	21.5km
計画交通量	22,600～86,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.8 (残事業) 1.8	10/2,767億円 事　業　費：8.0/2432億円 維持管理費：2.4/334億円	19/13,416億円 走行時間短縮便益 ：16/12,434億円 走行経費減少便益：0.97/934億円 交通事故減少便益：1.7/　48億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=4.8～4.9（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=1.3～2.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C=4.8～4.9（事業費　±10%）　事業費　：B/C=1.7～2.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.8～4.8（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.8～1.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・車線増加に伴う走行空間の確保と走行性の向上(左折車線の確保による直進交通の阻害回避)
・混雑度の低下
・損失時間の削減
・旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・自転車歩行車道の設置による安全性の向上
・死傷事故率の低下
③災害に強い道路ネットワークの構築
・6車線化に伴う越波による通行規制延長の短縮
・大分自動車道･宇佐別府道路での濃霧発生･積雪時における代替路線の確保と機能強化
④救急医療活動の支援
・高度医療施設への早急な搬送による住民の安心・安全の確保
・走行性の改善に伴う安静搬送の実現による搬送患者の負担の軽減
⑤産業・観光活動の支援
・地域の経済活動を支える基幹路線としての機能の強化
・広域観光拠点の連絡を強化し、地域産業の活性化を支援

関係する地方公共団体等の意見

大分市、別府市の２市の首長・議会議長で構成される別府・大分間国道改修建設期成同盟会（会長：大分市長）等より早期整備の要望を受けている。(平成23年1月)

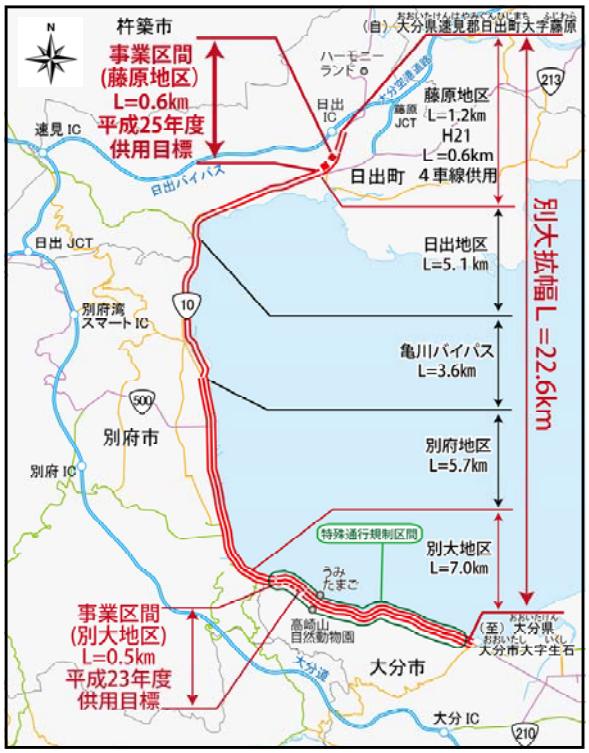
県知事の意見：
早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

大分市及び日出町の人口は、前回評価時以降も増加しており、当該事業の2車線区間（藤原地区）・4車線区間（別大地区）は交通量に大きな変化はなく、朝夕のラッシュ時には交通混雑（混雑度：1.6）が発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約98%であり、用地進捗率は99%に達している。これまでに21.5kmが供用しており、平成23年度には別大地区の完成6車線供用、平成25年度には藤原地区の完成4車線供用を予定している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
地元や関係機関との協力体制のもと、東九州自動車道の整備にあわせ事業効果を早期発現できるよう用地買収や工事等の推進を図っていく。
施設の構造や工法の変更等
フレア護岸の支持杭施工の作業効率化による減【約0.05億円】 新技術・新工法の積極的活用等による着実なコスト縮減
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成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	東九州自動車道　清武(きよたけ)JCT～北郷(きたごう)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県宮崎市清武町大字今泉(みやざきけんみやざきしきよたけちょうおおあざいまいずみ) 終点：宮崎県日南市北郷町大字郷之原(みやざきけんにちなんしきたごうちょうおおあざごうのはら)			延長	19.0km

事業概要

東九州自動車道は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。

本道路は、宮崎県南地域へのアクセス強化や災害に強いネットワークの構築を図ること目的とした延長約19.0kmの道路である。

H10年度事業化	H－年度都市計画決定	H17年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約1,298億円	事業進捗率	35%	供用済延長	－
計画交通量	17,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 0.9 (残事業) 1.6	691/1,235億円 事　業　費：651/1,196億円 維持管理費：　39/　39億円	1,113/1,113億円 走行時間短縮便益：688/688億円 走行経費減少便益：279/279億円 交通事故減少便益：146/146億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=0.8～1.0（交通量±10%）
事業費：B/C=0.9～1.0（事業費±10%）
事業期間：B/C=0.9～0.9（事業期間±20%）

【残事業】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=1.5～1.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①物流の効率化を支援
・国際拠点港湾等である宮崎港や油津港、空の玄関口である宮崎空港へのアクセス性も向上することにより、宮崎県南地域における物流基盤が強化。
・輸送時間の短縮及び輸送コストの低減。
②観光地へのアクセス支援
・九州縦貫自動車道宮崎線と一体となった広域ネットワークの形成。
③救急医療活動の支援
・三次救急医療施設までのアクセス性が向上し、県南地域においても高度医療の受診が容易。
④地域経済の活性化を支援
・工業団地から最寄ICまでの所要時間が短縮。
⑤広域的防災に資する道路ネットワークの強化
・災害に強いネットワークの構築。
・並行現道の国道220号に異常気象時通行規制区間が存在。

関係する地方公共団体等の意見

日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間地区協議会(会長：日南市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成23年8月)

県知事の意見：

東九州自動車道は、九州縦貫自動車道等と一体となって高速交通ネットワークを形成し、本県の産業振興、企業誘致、雇用の拡大に大きな役割を果たすとともに、地域格差の是正、地方の自立・活性化をはじめ、九州の一体的な浮揚に寄与する重大な路線であります。

また、今回の東日本大震災を踏まえて、災害時また災害復旧における高速道路の役割が再認識されており、災害時には、救急医療や救援物資の搬送路として機能する「命の道」となることからも、本路線の整備は最も優先されるべきであると考えております。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論なく、今回の震災を踏まえ、早期供用に向けた一層の整備促進をお願い致します。

なお、トンネル施工方法の変更・追加等により大幅な事業費増が見込まれておりますが、今後一層のコスト縮減と工期短縮の努力をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線の断面交通量に大きな変化はないが、周辺地域における一世帯あたりの自動車保有台数は高く、自動車交通への依存度が高い。また、風水害については毎年のように通行規制、災害が発生しており、災害時の道路網としては何ら状況は改善していない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約35%であり、そのうち用地進捗率は約99%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう引き続き事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・トンネルの支保構造の変更、補助工法等の追加【約468億円】
・メタンガス対策による換気施設の追加【約17億円】
・地すべり対策の追加【約32億円】
・特定有害物質対策の追加【約26億円】
・工事用道路の追加【約43億円】
・橋梁形式見直しによる減【約10億円】
・橋梁ジョイント及び支承、土捨場の見直し等による減【約3億円】
・用地単価の見直しによる減【約11億円】

対応方針　見直し継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成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	東九州自動車道　北郷（きたごう）～日南（にちなん）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県日南市北 郷 町大字郷之原（みやざきけんにちなんしきたごうちょうおおあざごうのはら） 終点：宮崎県日南市大字東 弁 分（みやざきけんにちなんしおおあざひがしべんぶん）			延長	9.0km

事業概要

東九州自動車道は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。

本道路は、宮崎県南地域へのアクセス強化や災害に強いネットワークの構築を図ること目的とした延長約9.0kmの道路である。

H15年度事業化	H－年度都市計画決定	H18年度用地着手	H18年度工事着手

全体事業費	約200億円	事業進捗率	46%	供用済延長	－ km
計画交通量	18,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.3 (残事業) 4.5	105/207億円 事　業　費：86/188億円 維持管理費：19/ 19億円	473/473億円 走行時間短縮便益：347/347億円 走行経費減少便益： 75/ 75億円 交通事故減少便益： 51/ 51億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.9～2.7（交通量±10%）
事業費：B/C=2.2～2.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.2～2.4（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=3.7～5.2（交通量±10%）
事業費：B/C=4.2～4.9（事業費±10%）
事業期間：B/C=4.3～4.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①物流の効率化を支援
・国際拠点港湾等である宮崎港や油津港、空の玄関口である宮崎空港へのアクセス性も向上することにより、宮崎県南地域における物流基盤が強化。
・輸送時間の短縮及び輸送コストの低減。
②観光地へのアクセス支援
・九州縦貫自動車道宮崎線と一体となった広域ネットワークの形成。
③救急医療活動の支援
・三次救急医療施設までのアクセス性が向上し、県南地域においても高度医療の受診が容易。
④地域経済の活性化を支援
・工業団地から最寄ICまでの所要時間が短縮。
⑤広域的防災に資する道路ネットワークの強化
・災害に強いネットワークの構築。
・並行現道の国道220号に異常気象時通行規制区間が存在。

関係する地方公共団体等の意見

日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間地区協議会(会長：日南市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成23年8月)

県知事の意見：

東九州自動車道（北郷～日南）につきましては、東九州自動車道（清武ＪＣＴ～北郷）に連続する区間であり、同様に整備は最も優先されるべきであると考えております。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はなく、今回の震災を踏まえ、早期供用に向けた一層の整備促進をお願いします。

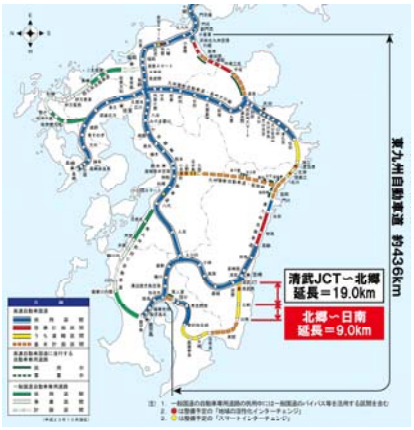
事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線の断面交通量に大きな変化はないが、周辺地域における一世帯あたりの自動車保有台数は高く、自動車交通への依存度が高い。また、風水害については毎年のように通行規制、災害が発生しており、災害時の道路網としては何ら状況は改善していない。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約46%であり、そのうち用地進捗率は約97%である。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう引き続き事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による着実なコスト縮減

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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　都城志布志道路 一般国道10号　都城道路(Ⅱ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県都城市高木町（みやざきけんみやこのじょうしたかぎちょう） 終点：宮崎県都城市乙房町（みやざきけんみやこのじょうしおとぼうちょう）			延長	5.7km

事業概要

国道10号都城道路(Ⅱ期)は、都城志布志道路の一部を構成する延長5.7kmの自動車専用道路である。

本道路は、都城市街地部の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与する道路である。また、九州縦貫自動車道宮崎線と結節し、物流拠点である志布志港とのアクセス性が向上することによって都城・志布志地域の地域振興に資するものである。

H19年度事業化	H11年度都市計画決定 （H22年度変更）	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約160億円	事業進捗率	1.3%	供用済延長	－
計画交通量	14,200～34,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.1 (残事業) 2.2	115/117億円 事　業　費：103/105億円 維持管理費：13/13億円	250/250億円 走行時間短縮便益：159/159億円 走行経費減少便益：60/60億円 交通事故減少便益：30/30億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.4（交通量±10%）
事業費：B/C=2.0～2.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=1.9～2.4（交通量±10%）
事業費：B/C=2.0～2.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道10号の通過交通が転換することにより交通混雑が緩和
・国道10号の旅行速度が向上
②救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
③沿道環境の改善
・国道10号（都城市都島町）の騒音レベルが環境基準を達成
④交通安全性の向上
・国道10号の死傷事故件数の減少
⑤リダンダンシーの確保
・緊急輸送ネットワークの確保
・冠水時の迂回ルートの確保

関係する地方公共団体等の意見

都城市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される都城志布志道路建設促進会議(会長：都城市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成22年10月)

県知事の意見：

都城道路Ⅱ期につきましては、都城市街地の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通安全性の向上に寄与することはもとより、九州縦貫自動車道と志布志港とを直結して広域交流ネットワークを形成するとともに、宮崎県と鹿児島県との連携強化や観光振興に大きな役割を果たす重要な道路であります。

また、災害時における人命救助活動や物資の輸送を行う機能も有しており、地域住民からも早期整備を求める要望がなされていることから、「対応方針（原案)」の「継続」について異論はありません。

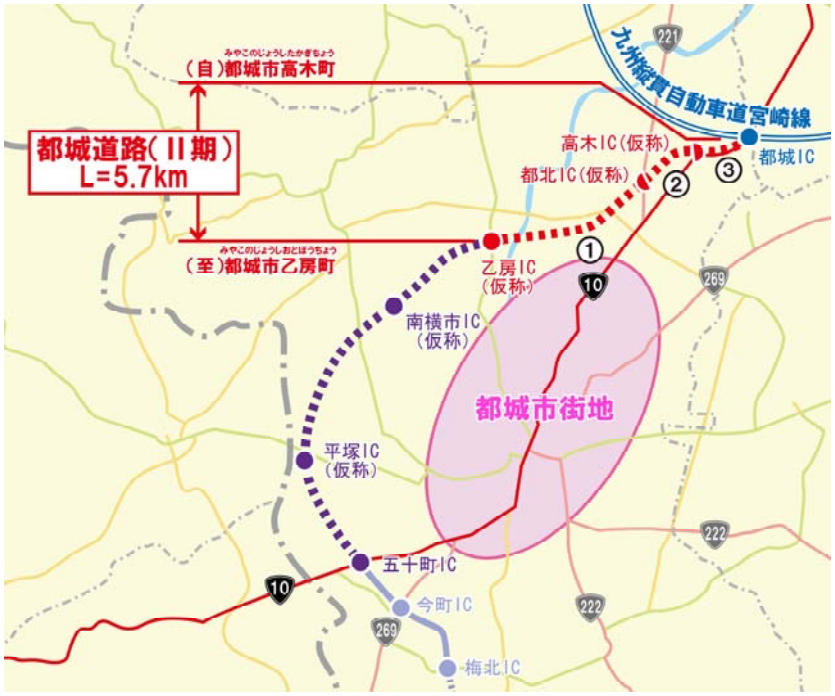
なお、本年４月に示された直轄事業の事業計画において、当該区間の供用予定年度が平成２８年度以降と具体的に示されておらず、今後の都城志布志道路の全線供用の見通しが不透明な状況となっていることから、早期供用に向けた一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 　都城市の自動車保有台数は年々増加傾向で並行区間である国道１０号の交通量には大きな変化はないものの、国道10号には旅行速度の低い区間（V=20km/h以下）が存在している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 　平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約1.3%である。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 　地元や関係機関との協力体制のもと事業効果を早期に発現できるよう、引き続き、調査計画の実施と用地買収着手に向けて事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 　新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による着実なコスト縮減

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 　以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	



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

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10号　延岡道路（のべおかどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県延岡市北川町大字長井（のべおかしきたがわまちおおあざながい） 終点：宮崎県延岡市伊形町（のべおかしいがたまち）			延長	20.6km

事業概要

国道10号延岡道路は、東九州自動車道や九州横断道延岡線と一体となった高速交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の骨格をなす道路となり、産業や経済の発展・文化交流等地域開発の促進、地域の活性化を支援するとともに国道10号の交通混雑緩和等にも寄与する延長20.6kmの道路である。

H6年度事業化	H6年度都市計画決定	H8年度用地着手	H10年度工事着手
全体事業費	約1,187億円	事業進捗率	63%
供用済延長	7.8km		
計画交通量	9,200～19,300台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 2.7	299/1,302億円 事業費：250/1,229億円 維持管理費：49/73億円	810/1,498億円 走行時間短縮便益：680/1,227億円 走行経費減少便益：71/161億円 交通事故減少便益：59/110億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C=2.5～2.9(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.5～3.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C=2.6～2.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
・輸送時間短縮による物流効率化
　北浦漁港～宮崎空港の所要時間短縮
・所要時間短縮による地域間交流連携の支援及び広域観光ルート形成の支援
　大分市～延岡市の所要時間短縮
②災害時の安全・安心の確保
・災害に強い道路整備により市民生活の安全・安心の確保
　（H9年9月の台風19号では、国道10号が約50cm浸水）
③救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
④交通混雑の緩和
・並行する国道10号の旅行速度の向上
・並行する国道10号の混雑緩和
⑤地域開発の支援
・企業活動の進展や地域産業の発展に寄与
　（隣接する工業団地クレアパークの立地状況　H12:1件→H21：6件【完売】）
⑥港湾物流の効率化支援
・高速ネットワークの整備により、細島港（重要港湾）の後背圏拡大

関係する地方公共団体等の意見

大分県・宮崎県知事をはじめとする各関係県、市町の首長等で構成される東九州自動車道建設促進協議会（会長：大分県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年11月）

県知事の意見：
本路線は、経済インフラとして九州全体の高速道路ネットワークの多重化を図るうえで重要な路線であります。
また、今回の東日本大震災を踏まえて、災害時また災害復興における高速道路の役割が再認識されてお

り、災害時には、救援物資や救急医療に関連する搬送路として機能する「命の道」となることからも、本路線の整備は最も優先されるべきであると考えております。
　以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はなく、今回の震災を踏まえ、早期供用に向けた一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
　審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
　沿線地域の人口（H20：1,314百人→H21：1,308百人）、高齢化率（H20：26.6%→H21：27.1%）、国道10号の交通量（H17：45,535台/日→H22：44,173台/日）ともに横ばいで推移しており、依然として事業の必要性は高い。
　県内で最も水揚げの多い延岡市の水揚げ量は増加傾向（H20：30.8千ﾄﾝ→H22：35.7千ﾄﾝ）にあり、北浦漁港に水揚げされたブランド魚の約9割は国道10号を経由して宮崎空港より関東・関西方面へ空輸されている状況である。

事業の進捗状況、残事業の内容等
　平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約63%であり、そのうち用地進捗率は約98%に達している。

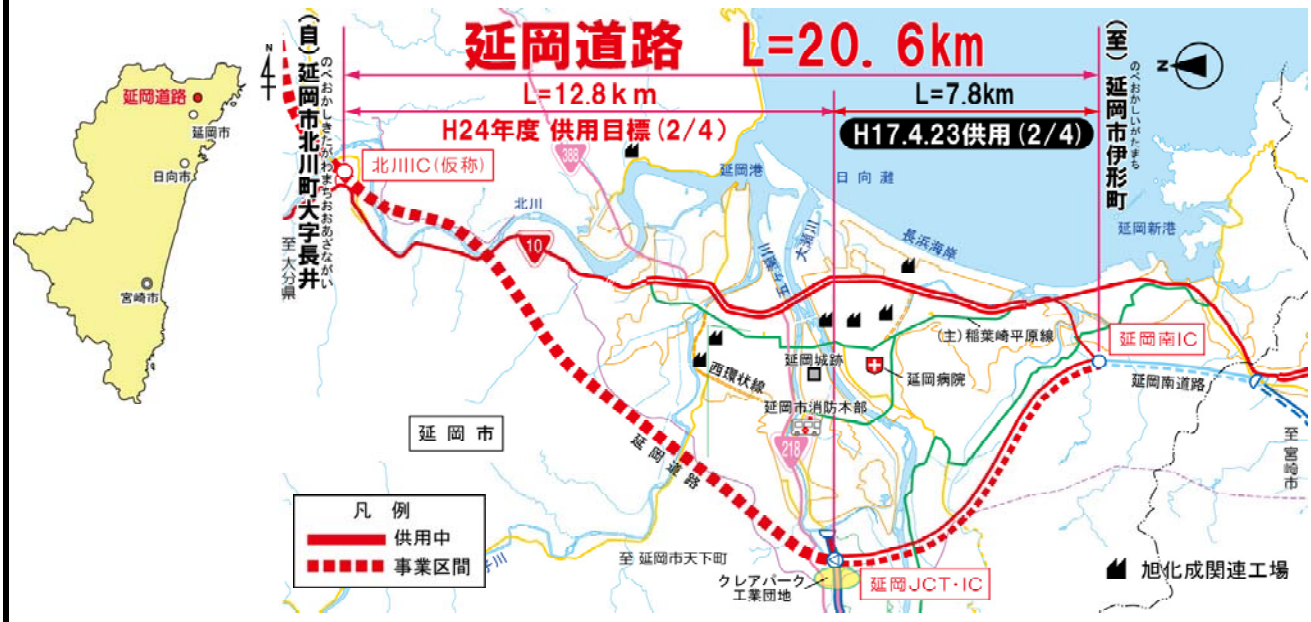
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　地元や関係機関との協力体制のもと平成24年度の全線暫定2車線供用に向けて、引き続きトンネル工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等
・建設発生土の運搬距離を削減することにより、処分費のコスト削減【約0.4億円減】

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由
　以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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10号　新富（しんとみ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県児湯郡新富町大字日置（みやざきけんこゆぐんしんとみちょうおおあざひおき） 終点：宮崎県宮崎市佐土原町大字下田島（みやざきけんみやざきしさどわらちょうおおあざしもたじま）			延長	4.8km

事業概要

国道10号新富バイパスは、児湯郡新富町から宮崎市佐土原町にかけてバイパス部と現道拡幅部から構成される延長4.8㎞の道路であり、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに寄与する事業である。

S41年度事業化	S51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	約169億円	事業進捗率	63%	供用済延長	2.3km
計画交通量	25,400～35,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.6 (残事業) 3.1	57/293億円 事業費：49/224億円 維持管理費：7.4/68億円	175/1,351億円 走行時間短縮便益：148/1,169億円 走行経費減少便益：20/153億円 交通事故減少便益：6.3/29億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=4.2～5.0（交通量±10%）
事業費：B/C=4.6～4.7（事業費±10%）
事業期間：B/C=4.5～4.6（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=2.7～3.4（交通量±10%）
事業費：B/C=2.8～3.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.9～3.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・旅行速度の向上
・損失時間の減少
・現道拡幅部の混雑度が低下
②交通安全性の確保
・現道拡幅部の死傷事故率の減少
③沿道環境の改善
・現道拡幅部の騒音レベルが環境基準を達成
④地域経済の活性化を支援
・バイパス部4車線化に伴い企業立地が進展
⑤救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

新富町長等から国道10号新富バイパスについて早期完成の要望を受けている。（平成22年11月）

県知事の意見：

国道１０号は、交通量が多く、特に朝夕の通勤時間帯に現日向大橋でも慢性的に渋滞が発生するなど、地域住民から新橋梁の早期整備を求める要望もなされているところであり、「対応方針（原案）」案の「継続」については、異論はありません。

本年４月に示された直轄事業の事業計画において、現在の工事区間の供用予定年度が平成２８年度以降と具体的には示されておらず、今後の供用の見通しが不透明な状況となっていることから、早期供用に向けた一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

現道拡幅部の2車線区間（新富町上富田大渕）の交通量や混雑度に大きな変化はなく、依然として混雑度が１．７５以上と高い状態が続いている。

事業の進捗状況、残事業の内容等	平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約63%であり、そのうち用地進捗率は約76%に達している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果が早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、現道拡幅部の田中地区、日向大橋関連、バイパス部の完成４車線化等の事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等	日向大橋ニューマチックケーソン基礎掘削時における既設橋の変位対策の見直しや掘削時の岩塊撤去及び仮設資機材の存置期間見直し等の変更による増加【約７億円増】 道路構造及び縦断計画を見直し、ポンプ排水から自然流下による排水計画の変更による減【約0.3億円】
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図	

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

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218号　高千穂日之影道路（たかちほひのかげどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県西臼杵郡高千穂町三田井（にしうすきぐんたかちほちょうみたい） 終点：宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折（にしうすきぐんひのかげちょうおおあざななおり）			延長	5.7km

事業概要

国道218号高千穂日之影道路は、熊本と延岡を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、被災時の熊本方面への緊急輸送ルートとなるとともに、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興の支援に寄与する延長5.7kmの道路である。

H20年度事業化	H－年度都市計画決定	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約206億円	事業進捗率	1%	供用済延長	－

計画交通量	8,200～8,700台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 1.5	168/171億円 事　業　費：156/159億円 維持管理費：　12/　12億円	253/253億円 走行時間短縮便益：215/215億円 走行経費減少便益：　26/　26億円 交通事故減少便益：　11/　11億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.4～1.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.4～1.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.4～1.6(事業期間±20%)

【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%)
事業期間：B/C=1.4～1.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
・物流効率化
・地域間交流連携の支援　熊本市～延岡市の時間短縮
・広域観光ルートの形成
②通行止めリスクの回避
・国道218号の災害等による通行規制（全面通行止め4回、延べ198時間）を回避する代替路の確保
③走行環境の改善
・並行する国道218号の死傷事故率の低下
・並行する国道218号の死傷事故件数の減少
④救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

宮崎県・熊本県知事をはじめとする各関係県、市町の首長等で構成される九州横断自動車道延岡線建設促進協議会（会長：宮崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（平成22年11月）

県知事の意見：

本路線は将来的に九州横断自動車道延岡線の一部となり、九州東西間を連結しミッシングリンクを解消するとともに、経済インフラとして九州全体の高速道路ネットワークの多重化を図るうえで重要な路線であります。

また、今回の東日本大震災を踏まえて、災害時また災害復興における高速道路の役割が再認識されており、災害時には、救援物資や救急医療に関連する搬送路として機能する「命の道」となることからも、将来高速道路の一部となる本路線の整備は最も優先されるべきであると考えております。

昨年沿線住民で発足した「九州横断自動車道熊本延岡間”命のみち”つなぐ会」が早期整備を求める25万人の署名を国に届けるなど、早期整備を求める強い要望がなされているところであり、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はなく、今回の震災を踏まえ、本路線の早期供用に向けた、一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線地域の人口（H20：233百人→H21：228百人）、高齢化率（H20：35.5%→H21：35.9%）、国道218号の交通量（H17：9,039台/日→H22：9,158台/日）ともに横ばいで推移しており、依然として事業の必要性は高い。 県内で最も林業が盛んな延岡市の木材生産量は増加傾向（H17：745百㎥→H22：927百㎥）にあり、そのうちの約3割が国道218号を利用して熊本市へ出荷されている状況である。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約1%である。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き調査計画の実施と用地買収着手に向けて事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 ・深角ICの形状変更に伴う増加（ハーフIC⇒フルIC）【約３億円増】 ・新技術や新工法の積極的活用、トンネルズリの有効活用、専門委員会制度の導入などによるコスト縮減。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	

事業概要図

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

再評価結果（平成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	東九州自動車道　志布志（しぶし）～末吉財部（すえよしたからべ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県志布志市志布志町志布志（かごしまけんしぶしししぶしちょうしぶし） 終点：鹿児島県曽於市末吉町深川（かごしまけんそおしすえよしちょうふかがわ）			延長	48.0km

事業概要

東九州自動車道は、北九州市を起点に大分県、宮崎県を経て鹿児島市に至る延長約436kmの高速自動車国道である。本道路は九州の高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や物流の効率化による地域産業の活性化に寄与するものである。

H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	約1,379億円	事業進捗率	49%	供用済延長	11.1km
計画交通量	5,400～18,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 2.6	592/1,437億円 事　業　費：504/1,316億円 維持管理費：88/121億円	1,548/1,850億円 走行時間短縮便益：1,220/1,468億円 走行経費減少便益：193/235億円 交通事故減少便益：135/147億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±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%）

【残事業】交通量：B/C=2.2～3.1（交通量±10%）
事業費：B/C=2.5～2.8（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.4～2.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①物流の効率化を支援
・九州縦貫自動車道と接続することで高速道路ネットワークが形成
・志布志港から各肥育場へ供給される配合飼料の輸送効率化による農畜産業の活性化
②観光地へのアクセス向上
・観光地間のアクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大および地域の観光産業の進展を支援
③救急医療活動の支援
・曽於郡医師会立病院（二次救急医療施設）～鹿児島市立病院（三次救急医療施設）までの搬送時間が短縮
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
④地域経済の活性化を支援
・沿線工業団地から高速道路ICまでのアクセス性が向上
⑤広域的防災に資する道路ネットワークの強化
・大規模災害時における物資輸送ルートの多重化

関係する地方公共団体等の意見

鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年7月）

県知事の意見：
「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。引き続き、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の交通量に大きな変化はないものの、沿線地域における一世帯あたり自動車保有台数は年々増加（1.98～2.26台/世帯：平成22年時点）しており、鹿児島県平均の1.73台/世帯を上回っている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約49%であり､そのうち用地進捗率は約74%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、残区間の早期供用に向けて事業推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

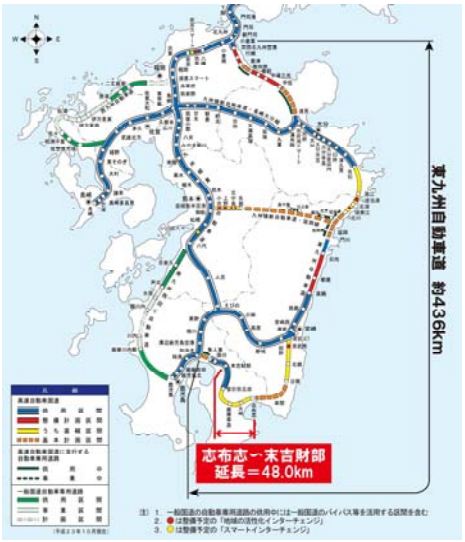
補強土壁工法によって、新技術である大型パネル、幅広補強材を使用することで設置手間を削減【約0.08億円】

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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　鹿児島東西幹線道路（かごしまとうざいかんせんどうろ） 一般国道3号　鹿児島東西道路（かごしまとうざいどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県鹿児島市田上8丁目（かごしまけんかごしましたがみ） 終点：鹿児島県鹿児島市上荒田町（かごしまけんかごしましうえあらたちょう）			延長	3.4km

事業概要

鹿児島東西道路は、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道及び指宿スカイラインの結節点となる鹿児島ICと接続し広域ネットワークを形成するとともに、中心市街地へのアクセス機能の強化、重要港湾鹿児島港との連結による物流効率化の支援や交通混雑の緩和による円滑な都市内交通の確保を目的とした事業である。

H13年度事業化	H12年度都市計画決定	H14年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約650億円	事業進捗率	29%	供用済延長	0.4km
計画交通量	23,600～54,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.3 (残事業) 3.7	292/522億円 事　業　費：283/513億円 維持管理費：9.2/9.6億円	1,074/1,180億円 走行時間短縮便益：881/958億円 走行経費減少便益：114/130億円 交通事故減少便益：79/92億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】
交通量：B/C=2.0～2.4（交通量±10%）
事業費：B/C=2.1～2.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.1～2.5（事業期間±20%）

【残事業】
交通量：B/C=3.2～3.9（交通量±10%）
事業費：B/C=3.4～4.1（事業費±10%）
事業期間：B/C=3.4～4.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
・高速バス(鹿児島北IC～鹿児島中央駅間)の所要時間の短縮
・鹿児島IC～鹿児島港間の所要時間の短縮
②交通混雑の緩和
・鹿児島東西道路の整備による交通混雑の緩和
・鹿児島IC～中洲通り交差点間の所要時間の短縮
③交通安全性の向上
・死傷事故件数の減少
④救急医療活動の支援
・日置市から第3次救急医療施設(鹿児島市立病院)までの救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

鹿児島市長をはじめとし構成される鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会より積極的な整備促進の要望を受けている。(平成23年7月14日)

県知事の意見：
「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。引き続き、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は横這い。並行する国道3号の交通量は横這いで推移しており、朝・夕のラッシュ時には依然として交通混雑（混雑度:1.91）が発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約29%であり、そのうち用地進捗率は100%に達している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き工事等の進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 トンネル掘削に伴い発生するシラス土を吹付コンクリートの材料として採用することで材料費と発生土の低減によりコスト削減【約0.45億円】
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図

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

再評価結果（平成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10号　加治木（かじき）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県姶良市加治木町反土（かごしまけんあいらしかじきちょうたんど） 終点：鹿児島県姶良市加治木町新生町（かごしまけんあいらしかじきちょうしんせいまち）			延長	2.7km

事業概要

加治木バイパスの4車線拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和、交通安全性の確保を図るとともに、地域連携の支援、地域産業の振興などに寄与することを目的とした事業である。

H19年度事業化	H－年度都市計画決定	H－年度用地着手	H19年度工事着手

全体事業費	約42億円	事業進捗率	63%	供用済延長	2.3km
計画交通量	26,900～33,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.7 (残事業) 5.9	9.0/54億円 事　業　費：6.8/42億円 維持管理費：2.2/12億円	53/202億円 走行時間短縮便益：55/209億円 走行経費減少便益：-1.4/-5.7億円 交通事故減少便益：-0.40/-1.3億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】　交通量：B/C=3.2～4.1（交通量±10%）
事業費：B/C=3.7～3.8（事業費±10%）
事業期間：B/C=3.7～3.7（事業期間±20%）

【残事業】　交通量：B/C=5.1～6.7（交通量±10%）
事業費：B/C=5.5～6.4（事業費±10%）
事業期間：B/C=5.7～5.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・加治木バイパス4車線化による交通混雑の緩和
・旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・4車線化に伴う円滑な交通の確保、歩道設置により重大事故危険箇所が解消
・死傷事故率の低下
・死傷事故件数の減少
③救急医療活動の支援
・姶良市加治木町から鹿児島市の第3次救急医療施設までの救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

鹿児島県議会議長をはじめとし構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。（平成21年1月22日）

県知事の意見：
「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。引き続き、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該事業の沿線地区の姶良市は、平成22年3月に加治木町、姶良町、蒲生町が合併。

新規事業採択以降、加治木バイパスの交通量は現在までほぼ横ばい。4車線化区間では交通混雑が緩和されたものの、2車線区間では依然として交通混雑（混雑度:2.08）が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約63%であり、今後用地取得が必要となるのは、NEXCO用地1件のみである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 　地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き工事を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。	
施設の構造や工法の変更等 　新技術･新工法の積極的活用により着実なコスト縮減。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 　以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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10号　鹿児島北バイパス（かごしまきた）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県鹿児島市吉野町花倉（かごしまけんかごしましよしのちょうけくら） 終点：鹿児島県鹿児島市小川町（かごしまけんかごしましおがわちょう）			延長	4.4km

事業概要

鹿児島北バイパスは、鹿児島市と霧島市等を結ぶ唯一の幹線道路である国道10号の交通需要に対応した十分な交通容量を確保し、交通混雑の緩和に大きく貢献するとともに、交通安全性の向上等を目的とした事業である。

Ｓ50年度事業化	Ｓ56年度都市計画決定	Ｓ56年度用地着手	Ｈ4年度工事着手

全体事業費	約450億円	事業進捗率	19%	供用済延長	1.2km
計画交通量	39,400～39,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.8 (残事業) 1.5	238/390億円 事　業　費：229/375億円 維持管理費：　9/ 15億円	365/1,083億円 走行時間短縮便益：336/941億円 走行経費減少便益：19/117億円 交通事故減少便益：9.9/ 25億円	平成23年

感度分析の結果

【事業全体】
交通量：B/C=2.7～2.9（交通量±10%）
事業費：B/C=2.6～2.9（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.6～3.0（事業期間±20%）

【残事業】
交通量：B/C=1.3～1.8（交通量±10%）
事業費：B/C=1.4～1.7（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・鹿児島北バイパスの整備による交通混雑の緩和
・並行現道の旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・死傷事故件数の減少
③リダンダンシーの確保
・災害時のリダンダンシーの確保が図られ、信頼性の高い交通ネットワークを構築（H5.8集中豪雨による全面通行止め21日間）
④物流効率化の支援
・国分上野原テクノパーク～鹿児島港間の所要時間の短縮
⑤観光の支援
・主要観光スポットへのアクセス向上に寄与
⑥救急医療活動の支援
・姶良市から第3次救急医療施設(鹿児島市立病院)までの救急搬送を支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮

関係する地方公共団体等の意見

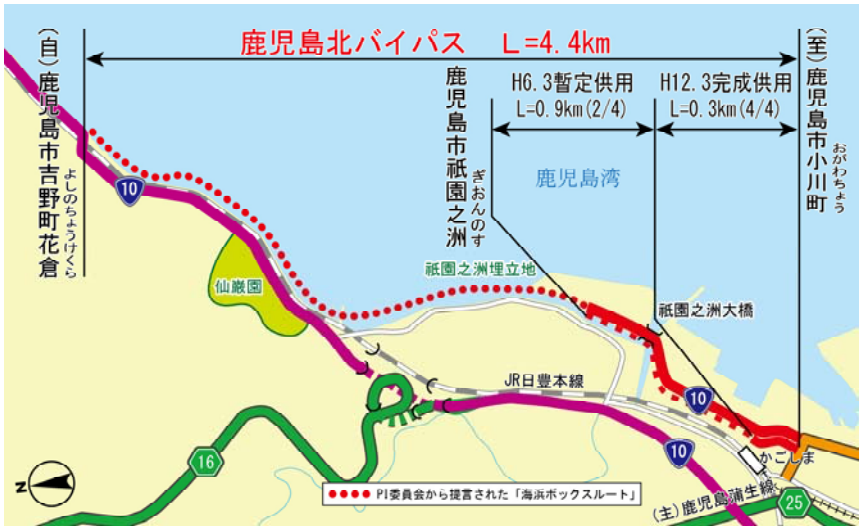
鹿児島市長をはじめとし構成される鹿児島県市長会より積極的な整備促進の要望を受けている。(平成21年6月3日)

県知事の意見：
「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。引き続き、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線地域の人口は横這い。国道10号の交通量は横這いで推移しており、朝・夕のラッシュ時には依然として交通混雑（混雑度：2.14）が発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約19%であり、そのうち用地進捗率は97%に達している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 当該地域の世界遺産暫定登録に伴う、景観検討を行っているところであり、平成２４年度以降、地元協議等を行い道路構造の決定を図る予定。
施設の構造や工法の変更等 新技術･新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による着実なコスト縮減。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成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220号　古江（ふるえ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県鹿屋市白水町（かごしまけんかのやししろみずちょう） 終点：鹿児島県垂水市新城（かごしまけんたるみずししんじょう）			延長	7.5km

事業概要

国道220号古江バイパスは、急勾配、急カーブの古江坂の回避、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上などを目的とした、延長7.5kmの完成2車線のバイパス事業である。

Ｈ元年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定	Ｈ4年度用地着手	Ｈ13年度工事着手

全体事業費	約170億円	事業進捗率	69%	供用済延長	5.2km
計画交通量	6,100～9,300台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.2	44/213億円 事　業　費：38/185億円 維持管理費：6.0/27億円	53/254億円 走行時間短縮便益：48/234 億円 走行経費減少便益：4.8/16 億円 交通事故減少便益：0.37/3.2億円	平成23年

感度分析の結果

【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=1.0～1.4（交通量±10%）
事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%）　事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.1～1.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑な走行性の確保
・国道220号の混雑度が低下
②交通安全性の向上
・未供用区間に並行する国道220号の事故発生件数の減少
③救急医療活動の支援
・救急医療活動のアクセス時間の短縮
④沿道環境の改善
・騒音レベルが環境基準を達成

関係する地方公共団体等の意見

鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年7月）

県知事の意見：
「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。引き続き、事業が着実に実施できるよう、所要の予算を確保されたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

鹿屋市、垂水市ともに一世帯当たりの自動車保有台数は年々増加（鹿屋市1.98台/世帯、垂水市1.79台/世帯：平成22年時点）しており、鹿児島県平均の1.73台/世帯を上回っている。また、国道220号の混雑度も1.19と依然として高い状況となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約69%であり、そのうち用地進捗率は約86%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、残区間の早期供用に向けて事業推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等	
植生基材吹付工法から植生ネット工法への変更によるコスト縮減【約0.05億円】	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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58号　名護東道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県名護市大北 至：沖縄県名護市数久田			延長	6.8km

事業概要

名護東道路は沖縄県名護市大北から同市数久田に至る延長L＝6.8kmの地域高規格道路である。
本道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と、地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏（12市町村）の中心である名護市を結び、那覇空港や那覇港などの広域交流拠点とをネットワーク化することにより、北部地域の活性化を支援するとともに、名護市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。

H9年度事業化	都市計画決定不要	H11年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	962億円	事業進捗率	37%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,000台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用　(残事業)／(事業全体)	総便益　(残事業)／(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	470/878億円 事　業　費：444/852億円 維持管理費：　26/　26億円	949/　949億円 走行時間短縮便益：724/　724億円 走行経費減少便益：145/　145億円 交通事故減少便益：　80/　　80億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=1.0～1.2（交通量　±10%）
　　事業費　：B/C=1.0～1.1（事業費　±10%）
　　事業期間：B/C=1.1～1.1（事業期間±20%）

(残事業) 交通量　：B/C=1.8～2.2（交通量　±10%）
　　事業費　：B/C=1.8～2.2（事業費　±10%）
　　事業期間：B/C=2.0～2.1（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（大北～許田間）の年間渋滞損失時間の削減（約5割削減）
　（現況：10.6万人時間/km・年→将来（整備あり）：5.7万人時間/km・年）
②個性ある地域の形成（観光産業の支援）
・沖縄県へ来訪する入域観光客数（年間約600万人）、海洋博公園入園者数（年間約340万人）
・レンタカー交通量の増加等により、観光シーズンの交通量が通常期に比べ約1～2割増加【約38億円※】
・道の駅許田から海洋博公園までの所要時間が短縮（現況56分→将来45分で約2割短縮（約11分））
③安全で安心できる暮らしの確保
・現道（大北～数久田間）の死傷事故密度の削減（約2割削減）
　（現況：5.1件/km→将来（整備あり）：4.1件/km）
・三次医療施設までのアクセス時間が短縮（名護市（真喜屋）から県立中部病院　（三次医療施設）の所要時間が短縮（約11分短縮：現況63分→将来53分）※短縮時間は表示桁数の関係で一致しない
・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42時：8.8千ｔ-CO2/年）
・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42時：71.5ｔ-NO2/年）
・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42時：7.0ｔ-SPM/年）

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

関係する地方公共団体等の意見

名護東道路は、沖縄自動車道と名護市を結び、広域交流拠点とネットワーク化し、北部地域の活性化の支援と名護市街地の渋滞緩和を図ることを目的としている道路である。

対象地域周辺の幹線道路である国道58号については、年々交通量が増加し、年間を通して激しい渋滞が発生している。また、国道58号は、大型車の通過交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等が課題となっている。

本事業の実施により、並行する国道58号で渋滞損失時間を約5割削減、死傷事故密度を2割削減することができる。また、国営沖縄記念公園までのアクセス性や北部地域の観光施設間の周遊性が向上し、観光産業の発展に寄与する。

事業の進捗状況は、全線4車線供用完成に対して約4割、全線2車線暫定供用に対して約7割となっている。また、今年度には、1工区（延長4.2km）間を暫定2車線で供用予定となっている。これらのことから、早期に全線2車線暫定供用するため、鋭意事業の進捗を図る必要がある。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・年々交通量が増加し、平休、季節に係わらず、激しい渋滞が発生している。
　⇒　交通渋滞の緩和
・国道５８号沿道には学校施設が多く、名護（なご）市内の現道のほぼ全域が通学路指定されている中、大型車交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等の課題がますます深刻になっている。
　⇒　交通安全の確保・沿道環境の改善
・北部地域には県内最大のリゾート地である、国営沖縄記念公園があり、来訪する観光客の年々の増加に伴い、ホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、さらなる観光支援が必要である。
　⇒　観光産業の支援
・名護東道路の整備により、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域交流の促進が期待されており、地元名護市等から早期整備の要望を受けている。
　⇒　地域の要望・活動

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体事業費での進捗率は約37%、用地買収の進捗率は約64%である（平成23年度末見込み）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成23年度末1工区（L=4,200m：名護市大北～名護市世冨慶）暫定2車線供用予定

施設の構造や工法の変更等

・特になし

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、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、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図

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

再評価結果（平成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58号　恩納バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県恩納村字瀬良垣 至：沖縄県恩納村字南恩納			延長	5.1km

事業概要

国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地であり、恩納村内の夏場の観光シーズンにおける交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。

Ｈ元年度事業化	都市計画決定不要	Ｈ7年度用地着手	Ｈ9年度工事着手		
全体事業費	330億円	事業進捗率	73%	供用済延長	5.1km（暫定）
計画交通量	25,000台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用　(残事業)／(事業全体)	総便益　(残事業)／(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.1 (残事業) 6.9	91/414億円 事　業　費：65/379億円 維持管理費：26/ 35億円	623/1302億円 走行時間短縮便益：586/1233億円 走行経費減少便益：31/ 61億円 交通事故減少便益：6.7/ 8.5億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C=2.5～3.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=3.1～3.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C=3.0～3.3（事業期間±20%）

(残事業) 交通量　：B/C=6.2～7.6（交通量　±10%）
事業費　：B/C=6.4～7.4（事業費　±10%）
事業期間：B/C=6.5～7.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道（瀬良垣～南恩納間）の渋滞の削減
　恩納北交差点における渋滞長　渋滞解消（整備前600m→暫定2車供用時0m）

②個性ある地域の形成（観光産業の支援）
・沖縄県へ来訪する入域観光客数（年間約600万人）、恩納村内への宿泊者数（年間約200万人）
・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮（琉球村～国営沖縄記念公園の所要時間が短縮（約19分短縮：整備前118分→完成4車線供用時99分）

③安全で安心できる暮らしの確保
・現道の死傷事故件数の削減（約6割削減）
　（整備前：52件→暫定2車線供用時：20件）
・三次医療施設までのアクセス時間が短縮（恩納村（安富祖）から県立中部病院　（三次医療施設）の所要時間が短縮（約7分短縮：整備前39分→完成4車線供用時32分）
・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42完成供用時：11.1千ｔ-CO2/年）
・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42完成供用時：74.4ｔ-NO2/年）
・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42完成供用時：7.1ｔ-SPM/年）

関係する地方公共団体等の意見

恩納バイパスは、本県有数のリゾート地である当地区の観光シーズンにおける交通混雑の緩和及び沖縄自動車道へのアクセス向上により沿道環境の改善、観光産業の支援を図ることを目的とした延長5.1 kmの道路である。

本事業は、平成23年4月に全線暫定2車線供用された。事業効果としては、現道交通量が約2～6割程度減少、混雑度は1以下で渋滞がほぼ解消されている。また、現道交通量のバイパスへの転換により事故件数が約6割減少している。さらに、琉球村から国営沖縄記念公園間の旅行時間は、19分短縮されている。

暫定供用後のバイパスの交通状況は、通過交通が現道からバイパスへ転換したことにより、平日、休日ともに交通量が暫定2車線の容量を超過し、混雑度が1.1となり既に現状で交通混雑が発生している。

本事業の進捗状況は、4車線分の用地をほぼ取得しており、完成供用に対して事業進捗率は7割を超えている。また、残事業に対する費用便益費は、6.9と投資効果が高いことが明らかである。

これらのことから、今後の周辺の交通状況等を踏まえ、4車線化に向けた検討を引き続き進めていくことが必要と考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・年々交通量が増加し、特にレンタカー交通の増加が顕著な夏季観光シーズンをはじめとして、近年、激しい渋滞が発生している。　⇒交通渋滞の緩和
・恩納村における延長あたりの死者数は全国ワースト2位であり、かつ、沿道に人口が集中している中、大型車の利用交通が多く、交通安全上の課題がますます深刻になっている。⇒交通安全の確保
・年々観光客数が増加し、ホテルや各種観光資源の立地が促進され、県内屈指のリゾート地となっており、さらなる支援が必要である。　⇒観光産業の支援

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体事業費での進捗率は約73%、用地買収の進捗率は約100%である（平成23年度末見込み）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成23年4月29日に暫定2車線で開通し、暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

特になし

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、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、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図

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５８号　嘉手納バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県読谷村字古堅　至：沖縄県嘉手納町字兼久			延長	３．２km

事業概要

沖縄西海岸道路は、国道58号、331号などの交通混雑緩和と那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港と西海岸地域の各拠点を連結し、地域の活性化、地域振興プロジェクトに寄与する広域幹線道路で、読谷村から糸満市に至る約50kmの地域高規格道路である。また沖縄西海岸道路は、渋滞の緩和、交通事故抑制、観光支援並びに物流の効率化等を目的に策定されたハシゴ道路計画にも位置づけられている。嘉手納バイパスは、その沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の混雑緩和、北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興に資する道路で、読谷村字古堅から嘉手納町字兼久に至る延長3.2ｋｍの道路である。

S62年度事業化	都市計画決定不要	H6年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	286億円	事業進捗率	約9.7 %	供用済延長	0km
計画交通量	23,000台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用　(残事業)/(事業全体)	総便益　(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.1	182/221億円 事業費　：166/205億円 維持管理費：16/16億円	377/377億円 走行時間短縮便益：323/323億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：21/21億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C＝ 1.6～1.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.6～1.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.5～1.9（事業期間±20%）

(残事業) 交通量　：B/C＝ 1.9～2.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.9～2.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.8～2.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、渋滞損失時間が約49%削減。【244万人時間/年→125万人時間/年】
・那覇空港から読谷村役場までの所要時間が約8%短縮。【71分→65分】（未整備→完成4車線）
②物流効率化の支援
・那覇新港から読谷村役場までの所要時間が約10%短縮。【63分→57分】（未整備→完成4車線）
③個性ある地域の形成
・北谷町（アメリカンビレッジ）から読谷村（座喜味城址）への所要時間が約16%短縮【25分→21分】（未整備→完成4車線）
④地球環境の保全
・CO2排出量が約0.1万t-CO2/年削減（約0.1%）削減【205.0万t-CO2/年→204.9万t-CO2/年】（未整備→完成4車線）
⑤生活環境の改善・保全
・NO2排出量が約37.8t/年削減（約46.9%）削減【80.6t/年→42.8t/年】（未整備→完成4車線）
・SPM排出量が約3.5t/年削減（約46.1%）削減【7.6t/年→4.1t/年】（未整備→完成4車線）

関係する地方公共団体等の意見

沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域高規格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。現在、延長約50kmの全長の各区間にて鋭意事業が推進されている。

嘉手納バイパスは、国道58号の混雑緩和、北部地域と中部地域の交流促進と地域振興に資する道路で読谷村字古堅から嘉手納町字兼久に至る延長3.2kmの道路である。

本事業の現状は、現ルートの海上から陸上への変更を視野に入れた地元調整を実施している状況であり、未だにルートが確定していない。

あらゆるルートの可能性を探るべく、海上ルートの先線である米軍提供施設（嘉手納飛行場、嘉手納マリーナ）内へのバイパス延伸整備について、再度、沖縄防衛局、米軍等の関係者との調整を行っている。

ルート選定の際に必要な関係者との協議には、時間と事業費が必要である。また、読谷村では、当事業に接続する読谷道路を軸とした基盤整備が進んでおり、本事業との一体的な整備が望まれていることから、ルートを早期に確定させ、事業を進捗させる必要がある。 したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。
事業評価監視委員会の意見
・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
○嘉手納町のまちづくりに寄与する交通ネットワークを形成する骨格的道路として位置づけ。 ⇒地域の活性化 ○現道58号の交通量は5万台/日以上、混雑度は並行区間で高くなっている。　⇒交通渋滞の緩和 ○嘉手納バイパスと並行する区間において、国道58号の渋滞が連続している。⇒交通渋滞の緩和
事業の進捗状況、残事業の内容等
・事業進捗率は約9.7%、用地取得率は約83%（平成23年度末見込み）。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・当面、早期の暫定全線２車供用を目指し、鋭意、関係機関と調整を行う。
施設の構造や工法の変更等
・特になし
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上の事業の効果及び進捗状況、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、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。
事業概要図

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

再評価結果（平成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５８号　浦添北道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県宜野湾市字宇地泊　至：沖縄県浦添市字港川			延長	２．０km

事業概要

沖縄西海岸道路は、国道58号、331号などの交通混雑緩和と那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港と西海岸地域の各拠点を連結し、地域の活性化、地域振興プロジェクトに寄与する広域幹線道路で、読谷村から糸満市に至る約50kmの地域高規格道路である。また沖縄西海岸道路は、渋滞の緩和、交通事故抑制、観光支援並びに物流の効率化等を目的に策定されたハシゴ道路計画にも位置づけられている。浦添北道路は、その沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された２環状７放射道路として、浦添市周辺の渋滞緩和、地域交流の促進に寄与する宜野湾市字宇地泊から浦添市字港川に至る延長2.0ｋｍの道路である。

H18年度事業化	H17年度都市計画決定	H20年度用地着手	H22年度工事着手
全体事業費	250億円	事業進捗率	約20 %
供用済延長	0km		
計画交通量	26,000台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.8 (残事業) 4.9	173/223億円 事業費　：166/217億円 維持管理費：7.0/7.0億円	846/846億円 走行時間短縮便益：752/752億円 走行経費減少便益：72/72億円 交通事故減少便益：23/23億円	平成23年

感度分析の結果

(事業全体) 交通量　：B/C＝ 3.3～4.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 3.5～4.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 3.5～4.0（事業期間±20%）

(残事業) 交通量　：B/C＝ 4.3～5.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 4.5～5.4（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 4.5～5.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、並行区間の交通量が約10%減少。【76,325台/日→68,625台/日】（未整備→完成2車線）
・渋滞損失時間が約19%削減。【790万人･時間/年→約637万人･時間/年】（未整備→完成2車線）
・国道58号の平均旅行速度が約1.6倍向上。【14.7km/h→23.5km/h】（未整備→完成2車線）
・北谷町役場から那覇空港までの所要時間が約37%短縮。【59分→37分】（未整備→完成2車線）
②個性ある地域の形成
・浦添北道路が供用することで沖縄コンベンションセンター周辺の宜野湾海浜公園やビーチ、マリーナを含めた宜野湾コンベンションエリアの利便性の向上とエリア周辺の活性化が期待される。
・那覇空港から沖縄コンベンションセンターまでの所要時間が約41%短縮。【34分→20分】（未整備→完成2車線）
③地球環境の保全
・CO2排出量が約0.5万t-CO2/年削減（約0.2%）削減【205.4万t-CO2/年→204.9万t-CO2/年】（未整備→完成2車線）
④生活環境の改善・保全
・NO2排出量が約38.2t/年削減（約16.5%）削減【231.8t/年→193.7t/年】（未整備→完成2車線）
・SPM排出量が約3.7t/年削減（約16.7%）削減【22.0t/年→18.3t/年】（未整備→完成2車線）

関係する地方公共団体等の意見

沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域高規格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。現在、延長約50kmの全長の各区間にて鋭意事業が推進されている。

浦添北道路は、その沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和や浦添市周辺の地域交流の促進に寄与する道路である。

沖縄西海岸道路の事業効果については、暫定供用している豊見城道路などの区間で渋滞緩和や豊崎タウンへの企業立地促進などの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性がすでに明らかとなっている。

また、今年8月には、那覇西道路が暫定供用され国道58号等の交通渋滞の緩和や所用時間の短縮などの事業効果が発現されている。このように事業効果については、各区間の暫定的な部分供用において明らかとなっている。

沖縄西海岸道路の進捗状況をみると延長50kmのうち、糸満道路が平成23年度に暫定2車線での全線供用予定、臨港道路浦添線が平成27年度供用予定とされている。浦添北道路が全線2車線供用すれば、平成20年代後半に沖縄西海岸道路の糸満道路から宜野湾バイパス間の暫定供用が可能となる。

沖縄西海岸道路の全線を結び早期の暫定供用するため、浦添北道路の早期整備が必要と考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・現道58号は、交通量が7～8万台/日以上、混雑度は1.98まで増加している。⇒交通渋滞の緩和
・ピーク時旅行速度は14.7km/hと、慢性的な渋滞が発生している。　⇒交通渋滞の緩和
・牧港補給地区跡地利用基本構想（案）が平成21年度に策定。　⇒地域の活性化

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約20%、用地取得率は約73%(平成23年度末見込み)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成20年代後半の全線暫定2車線供用に向け事業を継続中。

施設の構造や工法の変更等

・工法の変更等によるコスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針　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、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図

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

再評価結果(平成24年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	北海道縦貫自動車道(大沼公園～国縫)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:北海道茅部郡森町字赤井川 至:北海道山越郡長万部町字国縫			延長	68 km

事業概要	北海道縦貫自動車道は、北海道を南北に貫き、道北・道央地域、道南・道央地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展に資する路線である。		
H6年度事業化	H－年度都市計画決定	H9年度用地着手	H9年度工事着手

全体事業費	約1,330億円	事業進捗率	86 %	供用済延長	57.9km
計画交通量	3,000～3,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 6.1	446 / 1,936 億円 事 業 費: 80/1,569億円 維持管理費:366/ 366億円	2,701 / 2,701億円 走行時間短縮便益:2,326 / 2,326億円 走行経費減少便益: 241 / 241億円 交通事故減少便益: 134 / 134億円	平成23年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動 : B/C = 6.7（交通量 ＋10%） B/C = 5.4（交通量 －10%）
事業費変動 : B/C = 5.9（事業費 ＋10%） B/C = 6.2（事業費 －10%）
事業期間変動 : B/C = 6.4（事業期間－1年） B/C = 5.9（事業期間＋1年）

事業の効果等

当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる　他 9項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

北海道知事の意見: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、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

対応方針(原案)のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

隣接する七飯～大沼公園間は新直轄区間として整備中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年11月八雲～国縫間、平成21年10月落部～八雲間、平成23年11月森～落部間がそれぞれ開通済みである。
大沼公園～森間は用地取得が完了し、土工・橋梁工事が全面展開中である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成24年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変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 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	北海道横断自動車道根室線(余市～小樽JCT)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:北海道余市郡余市町登町 至:北海道小樽市新光町			延長	24 km
事業概要	北海道横断自動車道は、北海道を東西に貫き、後志・道央・道東地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展に資する路線である。				
H17年度事業化	H11年度都市計画決定	H21年度用地着手		H22年度工事着手	
全体事業費	約1,061億円	事業進捗率	6 %	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,600～6,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	929 / 1,016 億円 事 業 費:787 / 873億円 維持管理費:143 / 143億円	1,097 / 1,097億円 走行時間短縮便益: 979 / 979億円 走行経費減少便益: 81 / 81億円 交通事故減少便益: 37 / 37億円	平成23年

感度分析の結果
残事業について感度分析を実施
交通量変動 : B/C = 1.3 (交通量 +10%) B/C = 1.1 (交通量 −10%)
事業費変動 : B/C = 1.1 (事業費 +10%) B/C = 1.3 (事業費 −10%)
事業期間変動 : B/C = 1.2 (事業期間−1年) B/C = 1.1 (事業期間+1年)

事業の効果等
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他 6項目に該当

関係する地方公共団体等の意見
北海道知事の意見:高速ネットワークの拡充による道央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11年9月3日付け環政第461号「小樽都市計画道路1・3・1小樽山手通及び余市都市計画道路1・3・1余市望海台通(余市町～小樽市間 自動車専用道路)に係る環境影響評価準備書に関する意見」の知事意見を遵守すること。また、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見
対応方針(原案)のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
なし

事業の進捗状況、残事業の内容等
用地取得中で、平成22年度末には本線工事に先立つ準備工事に着手し、平成24年度より本線工事の着手を予定している。

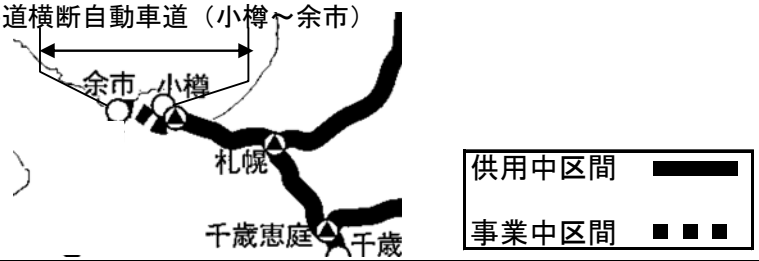
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

施設の構造や工法の変更等
橋梁形式や発生土砂の本線内処理などの工夫することで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
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変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 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	常磐自動車道(新地～山元)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:福島県相馬郡新地町杉目字飯樋 至:宮城県亘理郡山元町大平			延長	16km

事業概要 常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要地方都市を結び、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

H17年度事業化	H8年度都市計画決定	H20年度用地着手	H22年度工事着手

全体事業費	約468億円	事業進捗率	15 %	供用済延長	0.0 km
計画交通量	6,000台				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.8 (残事業) 2.5	360 / 497億円 事 業 費:289 / 426億円 維持管理費: 71 / 71億円	908 / 908億円 走行時間短縮便益: 648 / 648億円 走行経費減少便益: 191 / 191億円 交通事故減少便益: 70 / 70億円	平成23年

感度分析の結果 残事業について感度分析を実施
交通量変動 : B/C = 2.8 (交通量 ＋10%) B/C = 2.3 (交通量 －10%)
事業費変動 : B/C = 2.3 (事業費 ＋10%) B/C = 2.7 (事業費 －10%)
事業期間変動 : B/C = 2.6 (事業期間－1年) B/C = 2.4 (事業期間＋1年)

事業の効果等
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他 7項目に該当

関係する地方公共団体等の意見
宮城県知事の意見:常磐自動車道「新地～山元」事業の事業継続に異議ありません。
常磐自動車道は、東北縦貫自動車道とダブルネットワークを形成する国土縦貫軸であり、本県の高速交通網を大きく向上させると共に、災害時のリダンダンシーの確保など、防災力の向上にも寄与する、非常に重要な社会基盤と考えております。震災からの早期復興、富県宮城の更なる推進のために、必要不可欠な事業と考えておりますことから、復興道路として、1日も早い完成供用を望みます。

福島県知事の意見:1. 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、早期完成に向け事業の促進に努めてください。

事業評価監視委員会の意見
対応方針(原案)のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
平成23年3月11日の東日本太平洋沖地震により、並行するJR在来線が不通になり、当該路線に対する地元の期待が高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
用地取得がほぼ完了し、土工工事に全面着手したところ。

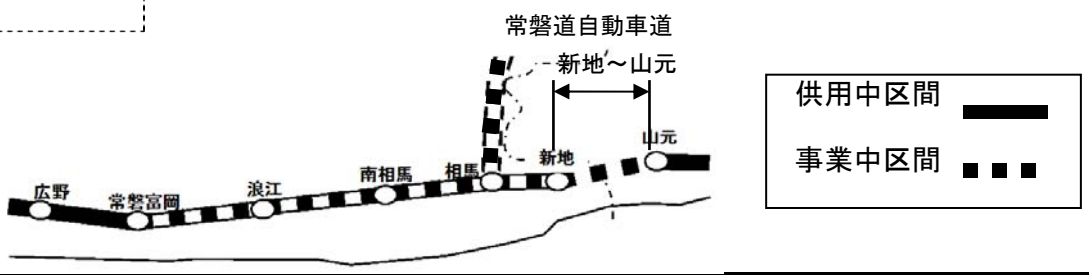
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
平成26年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

施設の構造や工法の変更等
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変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 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	東北中央自動車道(南陽高畠～山形上山)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:山形県東置賜郡高畠町大字深沼 至:山形県上山市金瓶			延長	24km

事業概要	東北中央自動車道は、福島県、山形県、秋田県の主要地方都市を結び、産業、経済、文化の文化の発展に資する路線である。				
H17年度事業化	H2年度都市計画決定(上山～山形上山) H8年度都市計画決定(南陽高畠～上山)		H21年度用地着手		H23年度工事着手
全体事業費	約1,079億円	事業進捗率	3 %	供用済延長	0.0 km
計画交通量	9,800台～10,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.1 (残事業) 2.3	971 / 1,037億円 事 業 費:810 / 877億円 維持管理費:161 / 161億円	2,216 / 2,216億円 走行時間短縮便益: 1,850 / 1,850億円 走行経費減少便益: 264 / 264億円 交通事故減少便益: 101 / 101億円	平成23年

感度分析の結果

残事業について感度分析を実施

交通量変動 : B/C = 2.5 (交通量 +10%) B/C = 2.1 (交通量 −10%)
事業費変動 : B/C = 2.1 (事業費 +10%) B/C = 2.5 (事業費 −10%)
事業期間変動 : B/C = 2.4 (事業期間−1年) B/C = 2.2 (事業期間+1年)

事業の効果等

当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他 6項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

山形県知事の意見:「東北中央白動車道 南陽高畠～山形上山」を「事業継続」とすることについて、本県としては異存ありません。東北中央自動車道は、福島、山形、秋田3県を縦貫し東北地方の背骨となる重要な国土軸を形成し、東日本大震災からの東北地方全体の復興・発展のために不可欠な高速道路でありますので、一日でも早く開通されるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針(原案)のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

なし

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得中であり、平成23年度から土工工事に先立ち試験盛土工事等に着手している。本線工事は平成24年度から順次着手していく。

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30年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

施設の構造や工法の変更等

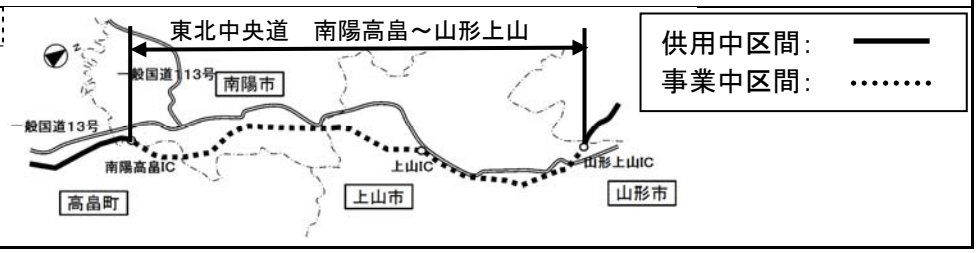
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変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 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	常磐自動車道(常磐富岡～新地)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:福島県双葉郡富岡町大字上手岡 至:福島県相馬郡新地町杉目字飯樋			延長	55 km

事業概要 常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要地方都市を結び、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

H10年度事業化	H8年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	約1,271億円	事業進捗率	65 %	供用済延長	0.0 km
計画交通量	5,700台～7,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 6.5	356 / 1,596億円 事 業 費: 88 /1,328億円 維持管理費:268 / 268億円	2,320 / 2,320億円 走行時間短縮便益: 1,726 / 1,726億円 走行経費減少便益: 462 / 462億円 交通事故減少便益: 132 / 132億円	平成23年

感度分析の結果 残事業について感度分析を実施

交通量変動 : B/C = 7.2（交通量 ＋10%） B/C = 5.9（交通量 －10%）
事業費変動 : B/C = 6.4（事業費 ＋10%） B/C = 6.7（事業費 －10%）
事業期間変動 : B/C = 6.7（事業期間－1年） B/C = 6.2（事業期間＋1年）

事業の効果等

当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他 11項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

福島県知事の意見:1. 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、早期完成に向け事業の促進に努めてください。
併せて、警戒区域内についても、今度の区域の見直し等を踏まえながら、速やかな復旧・整備をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針(原案)のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成23年3月11日に東日本太平洋沖地震による原発事故で常磐富岡～南相馬間が警戒区域に指定された。また、並行するJR在来線が不通になり、当該路線に対する地元の期待が高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

常磐富岡～相馬間は土工・橋梁工が一部完成し舗装・施設工事に着手したところ。
相馬～新地間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事に全面着手したところ。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

常磐富岡～南相馬間は原発警戒区域内のため除染計画等、対応について注視して行く。
南相馬～相馬間は平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進している。
相馬～新地間は平成26年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

施設の構造や工法の変更等

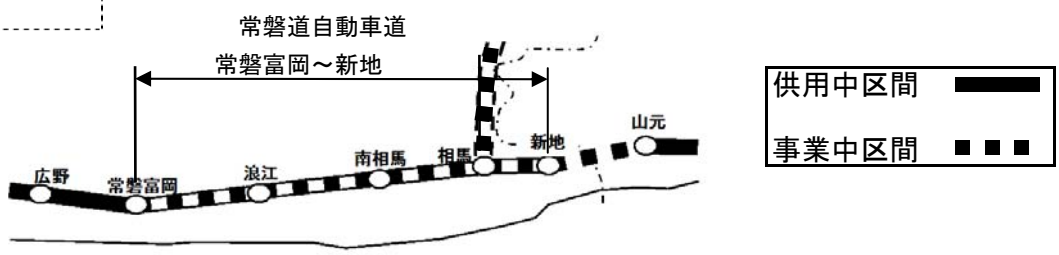
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変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 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	東関東自動車道 水戸線(鉾田～茨城町JCT)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:茨城県鉾田市飯名 至:茨城県東茨城郡茨城町大字小鶴			延長	17km

事業概要 東関東自動車道水戸線は北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。

H11年度事業化	H8年度都市計画決定	H14年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約484億円	事業進捗率	50 %	供用済延長	8.8 km
計画交通量	13,100～13,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.6 (残事業) 5.7	260 / 564億円 事 業 費:163 / 467億円 維持管理費: 97 / 97億円	1,480 / 1,480億円 走行時間短縮便益: 1,210 / 1,210億円 走行経費減少便益: 164 / 164億円 交通事故減少便益: 106 / 106億円	平成23年

感度分析の結果 残事業について感度分析を実施
交 通 量 変 動 : B/C = 6.3 (交通量 ＋10%) B/C = 5.1 (交通量 －10%)
事 業 費 変 動 : B/C = 5.4 (事業費 ＋10%) B/C = 6.1 (事業費 －10%)
事業期間変動 : B/C = 5.9 (事業期間－1年) B/C = 5.5 (事業期間＋1年)

事業の効果等
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他 7項目に該当

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、東関道水戸線は、国際バルク戦略港湾の鹿島港、茨城港、さらに茨城空港や成田空港などを結び、広域的な交流・連携を促進することはもとより、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、整備を着実に進め、平成27年度の供用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見
対応方針(原案)のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
平成22年3月11日に茨城空港が開港。
平成20年10月に隣接する潮来～鉾田間が都市計画決定。

事業の進捗状況、残事業の内容等
茨城空港北～茨城町JCT間は、平成22年3月6日に開通済みである。
鉾田～茨城空港北間は調査・設計を実施しており、現在設計協議が完了し幅杭設計及び用地関係調査を実施中である。

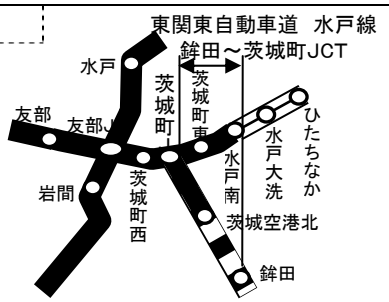
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
平成27年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

施設の構造や工法の変更等
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変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 高速道路課
担当課長名:縄田 正

事業名	東関東自動車道 水戸線(三郷～高谷JCT)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路㈱
起終点	自:埼玉県三郷市番匠免 至:千葉県市川市高谷			延長	20 km

事業概要 東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都心間の円滑な交通確保の実現を目的とする3環状9放射ネットワークを形成する路線である。

H9年度事業化	S44年度都市計画決定 (S60、H8、H10年度変更)	H9年度用地着手	H9年度工事着手

全体事業費	約10,072億円	事業進捗率	34 %	供用済延長	4.1km
計画交通量	27,800～46,400台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.0 (残事業) 1.9	5,439 / 10,018億円 事 業 費 : 5,232/9,811億円 維持管理費:207 / 207億円	10,445 / 10,445億円 走行時間短縮便益:10,006 /10,006億円 走行経費減少便益: 282 / 282億円 交通事故減少便益: 157 / 157億円	平成23年

感度分析の結果 残事業について感度分析を実施

交通量変動 : B/C = 2.1 (交通量 ＋10%) B/C = 1.7 (交通量 －10%)
事業費変動 : B/C = 1.8 (事業費 ＋10%) B/C = 2.1 (事業費 －10%)
事業期間変動 : B/C = 2.0 (事業期間－1年) B/C = 1.8 (事業期間＋1年)

事業の効果等

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
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
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10項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見:外環は、東京から全国に放射状に延びる高速道路を環状に連結し、我が国経済を再び成長軌道へと導き、国際競争力の向上や地域の活性化に資するなど、東京のみならず、広く国全体にその便益が及ぶ重要な幹線道路である。また、危惧されている首都直下型地震や東海地震などの発災時においても、首都圏の機能を堅持し、日本の交通の東西分断を防ぐためには、首都圏の高速道路ネットワークの強化が不可欠であり、その要となるのが外環である。

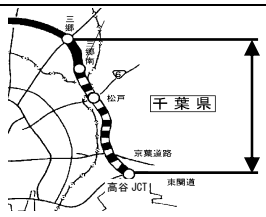
しかし、外環の整備率は未だ約30%と首都圏三環状道路の中でも大きく立ち遅れており、外環全線を早期に完成させる必要がある。したがって、葛飾区区間0.9kmを含む三郷～高谷JCT間についても一日も早く完成させるため、本事業を強力に推進されたい。

埼玉県知事の意見:東関東自動車道水戸線(三郷～高谷JCT)は、東京外かく環状道路の一部を成し、都心部からの放射道路を相互に連絡し、都心方向に集中する交通を分散させるとともに、都心部の通過交通をバイパスさせる役割を担っており、都心の渋滞緩和や環境の改善を図る上で非常に重要な幹線道路であります。また、東日本大震災のような大災害発生時には、首都圏中央連絡自動車道と同様に緊急輸送路として重要な役割を担うこととなります。これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備推進を図られ、一日も早い開通をお願いします。

千葉県知事の意見:東京外かく環状道路は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡させ、首都圏全体の道路ネットワークを形成し、都心方向に集中する交通を分散・導入することにより、都心の渋滞緩和や環境の改善を図るとともに、災害時の代替路としても機能する重要な道路である。
また、本県においては、県北西部の交通混雑の緩和や地域の防災機能の向上に資するなど、安全で快適なまちづくりを進める上で大きな役割を果たす道路であることから、平成27年度の開通が達成されるよう事業の推進を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針(原案)のとおり了承。
ただし、事業実施に当たっては環境に十分配慮すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
国道298号の一部区間が開通。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
三郷JCT～三郷南間は平成17年11月に開通済みである。 用地取得について、三郷南～松戸間は完了し、松戸～高谷JCT間は約99%となっている。 三郷南～高谷JCT間は土工工事を全面展開中。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
平成27年度の完成を目指して事業を推進している。	
施設の構造や工法の変更等	
半地下・掘割構造のため発生する残土処理や橋梁形式などの工夫で更なる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	
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変らないと考えられる。	
事業概要図	 東関東自動車道　水戸線 （三郷～高谷ＪＣＴ） 供用中区間 事業中区間

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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	第一東海自動車道 （海老名南（えびなみなみ） ＪＣＴ～海老名（えびな））	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）神奈川県海老名市（えびな）門沢橋（かどさわばし） 至）神奈川県海老名市（えびな）中新田（なかしんでん）			延長	３㎞

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40～60㎞の位置に計画されている延長約300㎞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。海老名南ＪＣＴ～海老名区間は、その一部を形成する延長3.4㎞の自動車専用道路である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１０年度用地着手	Ｈ１７年度工事着手

全体事業費	１，１９９億円	事業進捗率	８９％	供用済延長	１．９㎞
計画交通量	２０，０００台／日～２９，３００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体) ２．３ (残事業) ３４．８	93/1,388億円 事　業　費：55/1,349億円 維持管理費：39/39億円	3,249/3,249億円 走行時間短縮便益：3,070/3,070億円 走行費用減少便益：96/96億円 交通事故減少便益：82/82億円	平成２３年

感度分析の結果　　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝38.3（交通量　+10%）　B/C＝31.3（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝32.8（事業費　+10%）　B/C＝36.9（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝36.7（事業期間　-1年）　B/C＝33.4（事業期間　+1年）

事業の効果等

並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる
並行区間等における混雑時旅行速度が20㎞/ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる　　他３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜神奈川県＞第一東海自動車道（海老名南JCT～海老名）は、横浜湘南道路等と一体となって圏央道の一部を構成するとともに、本件の南北方向の骨格路線であり、また、我が国の大動脈となる東名高速道路や新東名高速道路と自動車専用道路網を形成することで、地域活性化はもとより、切迫している東海地震などの災害発生時には、円滑な緊急物資の輸送を支える大変重要な路線である
・また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、県民や企業の期待も大変大きく、平成24年度の開通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

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・海老名ＩＣの整備により、周辺一般道路の混雑解消に寄与しており、延伸部の整備により更なる交通分散や渋滞緩和が見込まれるため、早期整備に益々期待が高まっています。
・救急搬送時間の短縮により、患者の方々の早期治療や救急車の不在時間減少に寄与しており、延伸部の早期整備に益々期待が高まっています。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図る予定。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

対象区間

( ) は仮称

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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	第二東海自動車道（海老名南（えびなみなみ）ＪＣＴ～秦野（はだの））	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）神奈川県海老名市中野（えびなかの） 至）神奈川県秦野市八沢（はだのはっさわ）			延長	２１㎞

事業概要

第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１０年度用地着手	Ｈ２０年度工事着手

全体事業費	７，２１２億円	事業進捗率	約１６％	供用済延長	０㎞
計画交通量	２０，８００台／日～５５，８００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体) １．６ (残事業) ２．１	4,842/6,347億円 事業費：4,603/6,109億円 維持管理費：238/238億円	10,202/10,202億円 走行時間短縮便益：9,667/9,667億円 走行費用減少便益：388/388億円 交通事故減少便益：147/147億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝2.3（交通量　+10%）　B/C＝1.9（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝1.9（事業費　+10%）　B/C＝2.3（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝2.2（事業期間　-1年）　B/C＝2.0（事業期間　+1年）

事業の効果等

並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する　　他１２項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜神奈川県＞第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈として寄与することが期待される道路であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保や、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、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、早期完成を図られたい。
＜静岡県＞本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている　東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。御殿場JCT～三ケ日JCT間の開通前倒しは県を挙げて歓迎しております。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞全線区間の早期開通。新東名の開通により、現東名の慢性的な渋滞が解消され、移動時間の短縮が期待されます。首都圏、中京圏から静岡県へ、さらに静岡市に物流、人の流れを持ってくる、そういう仕組みづくりが大切です。物流では、中部横断自動車道の整備を促進し、清水港も含めて発展させていかなければなりません。静岡市の由比地区は越波により頻繁に通行止めとなり、一般道も含めて交通が麻痺してしまい、これが山側に新東名ができたことにより、解消されます。安全の確保、日本の経済のためにも非常に重要なことです。
＜浜松市＞対応方針（原案）の別紙「個別事業の評価」について異議ありません。なお、本事業は災害や地域経済活性化の支援を図るために極めて重要であり、今後も引続き本市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。
＜愛知県＞新東名高速道路は、日本の大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資するとともに、当地域で発生が危惧されている東海・東南海・南海地震に対する備えとしても欠くことができない道路であり、全線の早期整備をお願いする。現東名においては、豊田JCTから音羽蒲郡IC間の暫定6車線運用により、慢性化していた渋滞の緩和が図られたところであるが、静岡県内区間の前倒し開通（H24年初夏）により、愛知県内区間の供用予定（H26年度）と、3年近い開きが生じることとなっている中、現東名の抜本的な渋滞対策としても、愛知県内区間の一日も早い供用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東名高速では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞等が頻繁に発生しており、定時性の確保等から早期整備の必要性が益々高まっている。
・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得及び工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図る予定。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	

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

事業概要図

※　総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	中部横断自動車道 （新清水（しんしみず）ＪＣＴ～富沢（とみざわ））	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）静岡県静岡市清水区吉原（しずおか　しみず　よしわら） 至）山梨県南巨摩郡南部町福士（みなみこま　なんぶ　ふくし）			延長	２１㎞

事業概要

中部横断自動車道は静岡・山梨・長野３県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。

Ｈ１１年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ１７年度工事着手

全体事業費	１，５４１億円	事業進捗率	約８％	供用済延長	０㎞
計画交通量	７，８００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) １．５	1,138/1,385億円 事　業　費：1,057/1,305億円 維持管理費：　81/81億円	1,654/1,654億円 走行時間短縮便益：1,416/1,416億円 走行費用減少便益：　185/185億円 交通事故減少便益：　53/53億円	平成２３年

感度分析の結果　　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝1.6（交通量　+10%）　B/C＝1.3（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝1.3（事業費　+10%）　B/C＝1.6（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝1.5（事業期間　-1年）　B/C＝1.4（事業期間　+1年）

事業の効果等

新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる
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
並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路を形成する。　　他１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜静岡県＞本事業は、東名、新東名等と一体となって広域的な高速道路網を構築し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するとともに、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通機能を確保することで、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞事業継続と基本計画区間の早期事業化
中部横断自動車道は、関東大環状連携軸構想の一翼を担っており、本市のみならず日本の物流や経済活動、地域交流や観光産業に与える影響は大きく、各界からも早期完成を望む声が届いております。現在事業を進めている区間の早期完成に加え、基本計画区間である箇所について早期の整備計画区間への格上げが不可欠であります。以上のような、中部横断自動車道の重要性及び地域住民の切なる願いに応えて頂き、一刻も早い全線開通が必要であると考えます。
＜山梨県＞中部横断自動車道の新清水ＪＣＴ～富沢間及び増穂～六郷間は、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され、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、沿線地域の救急医療体制を整備するために、また東海地震や富士山噴火時などの災害時における避難者・被災者の移動、地域の復旧・復興のための「命の道」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、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成２８年度完成、新清水JCT～富沢間の平成２９年度完成を切にお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東海地震・東南海地震・南海地震が発生した場合の首都圏～中京圏のネットワークとして、重要なルートであり早期整備の必要性が益々高まっている。
・災害時等の代替路確保の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事に着手する予定。

施設の構造や工法の変更等

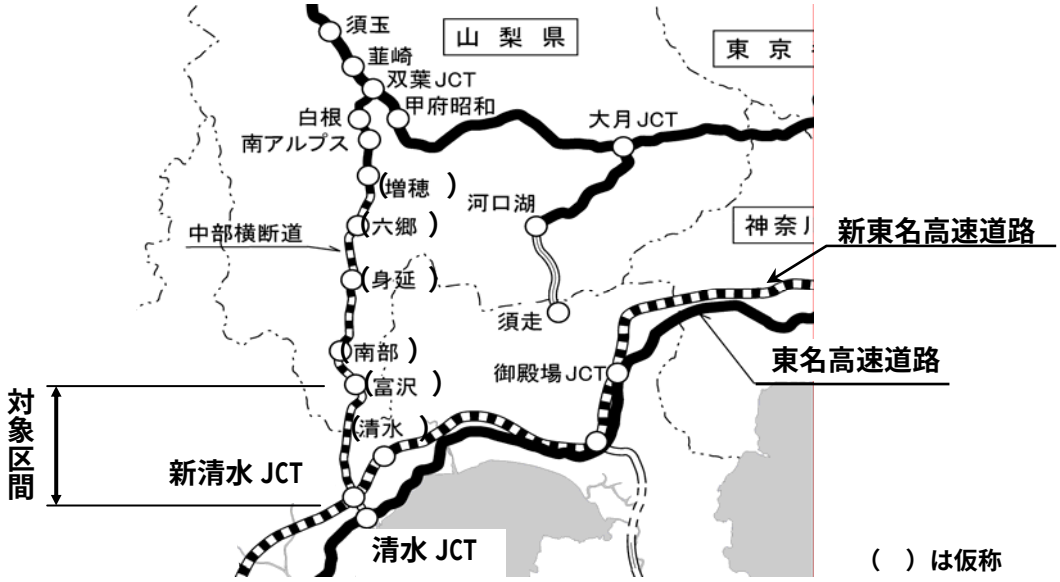
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※　総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	中部横断自動車道 （六郷（ろくごう）～増穂（ますほ））	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）山梨県西八代郡市川三郷町宮原（やつしろ　いちかわみさと　みやはら） 至）山梨県南巨摩郡富士川町大柳（みなみこま　ふじかわ　おおくぬぎ）			延長	１０㎞

事業概要

中部横断自動車道は静岡・山梨・長野３県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。

Ｈ１１年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	６５８億円	事業進捗率	約１２％	供用済延長	０㎞
計画交通量	７，９００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) １．６	470/606億円 事業費：427/563億円 維持管理費：43/43億円	729/729億円 走行時間短縮便益：639/639億円 走行費用減少便益：62/62億円 交通事故減少便益：29/29億円	平成２３年

感度分析の結果

残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝1.7（交通量　+10%）　B/C＝1.4（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝1.4（事業費　+10%）　B/C＝1.7（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝1.6（事業期間　-1年）　B/C＝1.5（事業期間　+1年）

事業の効果等

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
IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる　　他１２項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜静岡県＞本事業は、東名、新東名等と一体となって広域的な高速道路網を構築し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するとともに、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通機能を確保することで、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞事業継続と基本計画区間の早期事業化
中部横断自動車道は、関東大環状連携軸構想の一翼を担っており、本市のみならず日本の物流や経済活動、地域交流や観光産業に与える影響は大きく、各界からも早期完成を望む声が届いております。現在事業を進めている区間の早期完成に加え、基本計画区間である箇所について早期の整備計画区間への格上げが不可欠であります。以上のような、中部横断自動車道の重要性及び地域住民の切なる願いに応えて頂き、一刻も早い全線開通が必要であると考えます。
＜山梨県＞中部横断自動車道の新清水ＪＣＴ～富沢間及び増穂～六郷間は、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され、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、沿線地域の救急医療体制を整備するために、また東海地震や富士山噴火時などの災害時における避難者・被災者の移動、地域の復旧・復興のための「命の道」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、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成２８年度完成、新清水JCT～富沢間の平成２９年度完成を切にお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東海地震・東南海地震・南海地震が発生した場合の首都圏～中京圏のネットワークとして、重要なルートであり早期整備の必要性が益々高まっている。
・災害時等の代替路確保の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事に着手する予定。

施設の構造や工法の変更等

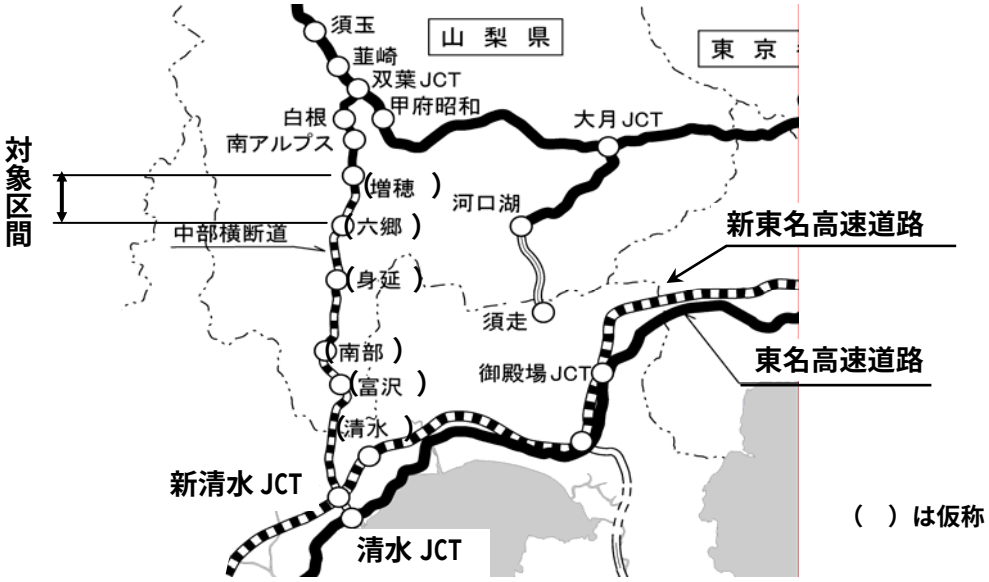
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	第二東海自動車道 （御殿場ＪＣＴ～長泉沼津）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）静岡県御殿場市駒門 至）静岡県駿東郡長泉町元長窪			延長	１４㎞

事業概要

第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である

Ｈ９年度事業化	Ｈ９年度都市計画決定	Ｈ１１年度用地着手	Ｈ１０年度工事着手

全体事業費	２，２９９億円	事業進捗率	約８６％	供用済延長	０㎞

計画交通量	４５，５００台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ４．３ (残事業) ３５．５	344/2,804億円 事業費：161/2,622億円 維持管理費：183/183億円	12,197/12,197億円 走行時間短縮便益：11,389/11,389億円 走行費用減少便益：632/632億円 交通事故減少便益：177/177億円	平成２３年

感度分析の結果　　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝39.1（交通量　+10%）　B/C＝32.0（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝33.9（事業費　+10%）　B/C＝37.2（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝36.3（事業期間　-1年）　B/C＝34.1（事業期間　+1年）

事業の効果等

並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する　　他１１項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜神奈川県＞第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈として寄与することが期待される道路であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保や、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、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、早期完成を図られたい。
＜静岡県＞本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている　東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。御殿場JCT～三ケ日JCT間の開通前倒しは県を挙げて歓迎しております。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞全線区間の早期開通。新東名の開通により、現東名の慢性的な渋滞が解消され、移動時間の短縮が期待されます。首都圏、中京圏から静岡県へ、さらに静岡市に物流、人の流れを持ってくる、そういう仕組みづくりが大切です。物流では、中部横断自動車道の整備を促進し、清水港も含めて発展させていかなければなりません。静岡市の由比地区は越波により頻繁に通行止めとなり、一般道も含めて交通が麻痺してしまい、これが山側に新東名ができたことにより、解消されます。安全の確保、日本の経済のためにも非常に重要なことです。
＜浜松市＞対応方針（原案）の別紙「個別事業の評価」について異議ありません。なお、本事業は災害や地域経済活性化の支援を図るために極めて重要であり、今後も引続き本市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。
＜愛知県＞新東名高速道路は、日本の大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資するとともに、当地域で発生が危惧されている東海・東南海・南海地震に対する備えとしても欠くことができない道路であり、全線の早期整備をお願いする。現東名においては、豊田JCTから音羽蒲郡IC間の暫定6車線運用により、慢性化していた渋滞の緩和が図られたところであるが、静岡県内区間の前倒し開通（H24年初夏）により、愛知県内区間の供用予定（H26年度）と、3年近い開きが生じることとなっている中、現東名の抜本的な渋滞対策としても、愛知県内区間の一日も早い供用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東名高速では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞等が頻繁に発生しており、定時性の確保等から早期整備の必要性が益々高まっている。
・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図る予定。

施設の構造や工法の変更等	
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※　総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	第二東海自動車道 （長泉沼津(ながいずみぬまづ)～新清水(しんしみず)ＪＣＴ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）静岡県駿東郡(すんとう)長泉(ながいずみ)町元長窪(もとながくぼ) 至）静岡県静岡(しずおか)市清水(しみず)区吉原(よしわら)			延長	４４㎞

事業概要

第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ６年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定	Ｈ７年度用地着手	Ｈ６年度工事着手

全体事業費	８，４３９億円	事業進捗率	約９１％	供用済延長	０㎞
計画交通量	４３，８００台／日　～　４５，８００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　２．２ (残事業)　３１．１	765/10,902億円 事　業　費：　172/10,310億円 維持管理費：　592/592億円	23,822/23,822億円 走行時間短縮便益：　22,214/22,214億円 走行費用減少便益：　1,243/1,243億円 交通事故減少便益：　364/364億円	平成２３年

感度分析の結果　　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝34.3（交通量　+10%）　B/C＝28.0（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝30.5（事業費　+10%）　B/C＝31.9（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝32.1（事業期間　-1年）　B/C＝29.9（事業期間　+1年）

事業の効果等

並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する　　他１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜神奈川県＞第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈として寄与することが期待される道路であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保や、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、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、早期完成を図られたい。
＜静岡県＞本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている　東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。御殿場JCT～三ケ日JCT間の開通前倒しは県を挙げて歓迎しております。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞全線区間の早期開通。新東名の開通により、現東名の慢性的な渋滞が解消され、移動時間の短縮が期待されます。首都圏、中京圏から静岡県へ、さらに静岡市に物流、人の流れを持ってくる、そういう仕組みづくりが大切です。物流では、中部横断自動車道の整備を促進し、清水港も含めて発展させていかなければなりません。静岡市の由比地区は越波により頻繁に通行止めとなり、一般道も含めて交通が麻痺してしまい、これが山側に新東名ができたことにより、解消されます。安全の確保、日本の経済のためにも非常に重要なことです。
＜浜松市＞対応方針（原案）の別紙「個別事業の評価」について異議ありません。なお、本事業は災害や地域経済活性化の支援を図るために極めて重要であり、今後も引続き本市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。
＜愛知県＞新東名高速道路は、日本の大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資するとともに、当地域で発生が危惧されている東海・東南海・南海地震に対する備えとしても欠くことができない道路であり、全線の早期整備をお願いする。現東名においては、豊田JCTから音羽蒲郡IC間の暫定6車線運用により、慢性化していた渋滞の緩和が図られたところであるが、静岡県内区間の前倒し開通（H24年初夏）により、愛知県内区間の供用予定（H26年度）と、3年近い開きが生じることとなっている中、現東名の抜本的な渋滞対策としても、愛知県内区間の一日も早い供用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東名高速では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞等が頻繁に発生しており、定時性の確保等から早期整備の必要性が益々高まっている。
・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図る予定。

施設の構造や工法の変更等	
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※　総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	第二東海自動車道 （新清水（しんしみず）ＪＣＴ～浜松（はままつ）いなさＪＣＴ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）静岡県静岡市清水区吉原（しずおかしみずよしわら） 至）静岡県浜松市北区引佐町的場（はままつきたいなさまとば）			延長	８９㎞

事業概要

第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ６年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定	Ｈ７年度用地着手	Ｈ６年度工事着手

全体事業費	１４，９７２億円	事業進捗率	約９０％	供用済延長	０㎞
計画交通量	４６，４００台／日　～　５０，３００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　２．３ (残事業)　２７．３	1,621/19,469億円 事　業　費：　335/18,182億円 維持管理費：　1,287/1,287億円	44,230/44,230億円 走行時間短縮便益：40,621/40,621億円 走行費用減少便益：　2,891/2,891億円 交通事故減少便益：　718/718億円	平成２３年

感度分析の結果　　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝30.0（交通量　+10%）　B/C＝24.6（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝27.9（事業費　+10%）　B/C＝26.7（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝28.2（事業期間　-1年）　B/C＝26.2（事業期間　+1年）

事業の効果等

並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する　　他１２項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜神奈川県＞第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈として寄与することが期待される道路であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保や、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、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、早期完成を図られたい。
＜静岡県＞本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている　東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。御殿場JCT～三ケ日JCT間の開通前倒しは県を挙げて歓迎しております。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞全線区間の早期開通。新東名の開通により、現東名の慢性的な渋滞が解消され、移動時間の短縮が期待されます。首都圏、中京圏から静岡県へ、さらに静岡市に物流、人の流れを持ってくる、そういう仕組みづくりが大切です。物流では、中部横断自動車道の整備を促進し、清水港も含めて発展させていかなければなりません。静岡市の由比地区は越波により頻繁に通行止めとなり、一般道も含めて交通が麻痺してしまい、これが山側に新東名ができたことにより、解消されます。安全の確保、日本の経済のためにも非常に重要なことです。
＜浜松市＞対応方針（原案）の別紙「個別事業の評価」について異議ありません。なお、本事業は災害や地域経済活性化の支援を図るために極めて重要であり、今後も引続き本市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。
＜愛知県＞新東名高速道路は、日本の大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資するとともに、当地域で発生が危惧されている東海・東南海・南海地震に対する備えとしても欠くことができない道路であり、全線の早期整備をお願いする。現東名においては、豊田JCTから音羽蒲郡IC間の暫定6車線運用により、慢性化していた渋滞の緩和が図られたところであるが、静岡県内区間の前倒し開通（H24年初夏）により、愛知県内区間の供用予定（H26年度）と、3年近い開きが生じることとなっている中、現東名の抜本的な渋滞対策としても、愛知県内区間の一日も早い供用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東名高速では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞等が頻繁に発生しており、定時性の確保等から早期整備の必要性が益々高まっている。
・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図る予定。

施設の構造や工法の変更等	
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※　総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	第二東海自動車道 （浜松いなさＪＣＴ～豊田東）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）静岡県浜松市北区引佐町的場 至）愛知県豊田市渡刈町			延長	５７㎞

事業概要

第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

H8年度事業化	Ｈ２年度都市計画決定	Ｈ８年度用地着手	Ｈ１０年度工事着手

全体事業費	６，４０４億円	事業進捗率	約３２％	供用済延長	３㎞
計画交通量	４４，１００台／日　～　５０，３００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)　２．０ (残事業)　３．４	4,032/6,857億円 事　業　費：3,334/6,158億円 維持管理費：　699/699億円	13,736/13,736億円 走行時間短縮便益：12,554/12,554億円 走行費用減少便益：　906/906億円 交通事故減少便益：　275/275億円	平成２３年

感度分析の結果　　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝3.7（交通量　+10%）　B/C＝3.1（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝3.1（事業費　+10%）　B/C＝3.7（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝3.5（事業期間　-1年）　B/C＝3.3（事業期間　+1年）

事業の効果等

並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する　　他１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜神奈川県＞第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈として寄与することが期待される道路であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保や、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、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、早期完成を図られたい。
＜静岡県＞本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている　東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される東海地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な事業です。御殿場JCT～三ケ日JCT間の開通前倒しは県を挙げて歓迎しております。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。
＜静岡市＞全線区間の早期開通。新東名の開通により、現東名の慢性的な渋滞が解消され、移動時間の短縮が期待されます。首都圏、中京圏から静岡県へ、さらに静岡市に物流、人の流れを持ってくる、そういう仕組みづくりが大切です。物流では、中部横断自動車道の整備を促進し、清水港も含めて発展させていかなければなりません。静岡市の由比地区は越波により頻繁に通行止めとなり、一般道も含めて交通が麻痺してしまい、これが山側に新東名ができたことにより、解消されます。安全の確保、日本の経済のためにも非常に重要なことです。
＜浜松市＞対応方針（原案）の別紙「個別事業の評価」について異議ありません。なお、本事業は災害や地域経済活性化の支援を図るために極めて重要であり、今後も引続き本市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。
＜愛知県＞新東名高速道路は、日本の大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資するとともに、当地域で発生が危惧されている東海・東南海・南海地震に対する備えとしても欠くことができない道路であり、全線の早期整備をお願いする。現東名においては、豊田JCTから音羽蒲郡IC間の暫定6車線運用により、慢性化していた渋滞の緩和が図られたところであるが、静岡県内区間の前倒し開通（H24年初夏）により、愛知県内区間の供用予定（H26年度）と、3年近い開きが生じることとなっている中、現東名の抜本的な渋滞対策としても、愛知県内区間の一日も早い供用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東名高速では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞等が頻繁に発生しており、定時性の確保等から早期整備の必要性が益々高まっている。
・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図る予定。

施設の構造や工法の変更等	
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※　総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	近畿自動車道　紀勢線（きせい） 紀伊長島（きいながしま）～紀勢大内山（きせいおおうちやま）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島（きたむろ　きほく　きいながしま　ひがしながしま） 至）三重県度会郡大紀町崎（わたらい　たいき　さき）			延長	１０km

事業概要

近畿自動車道紀勢線は紀伊半島沿線地域の産業・経済・文化観光等の発展及び振興に資する路線である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１６年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	４８６億円	事業進捗率	３２％	供用済延長	0km
計画交通量	８，０００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．１ (残事業) ４．１	271/521億円 事　業　費：　219/469億円 維持管理費：　52/52億円	1,108/1,108億円 走行時間短縮便益：778/778億円 走行費用減少便益：239/239億円 交通事故減少便益：　90/90億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝4.5（交通量　+10%）　B/C＝3.7（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝3.8（事業費　+10%）　B/C＝4.4（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝4.1（事業期間　－１年）　B/C＝3.9（事業期間　+1 年）

事業の効果等

日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
緊急輸送道路〈国道４２号〉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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる　他１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜三重県＞近畿自動車道紀勢線紀伊長島～紀勢大内山について、平成25年の式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図り、紀伊半島の「新たな命の道」となるため事業を継続し早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・H18年の開通以降、交通量は年々増加しており、延伸部の早期整備に益々期待が高まっています。
・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から早期整備の必要性が益々高まっています。

事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の進捗を図る予定。

施設の構造や工法の変更等

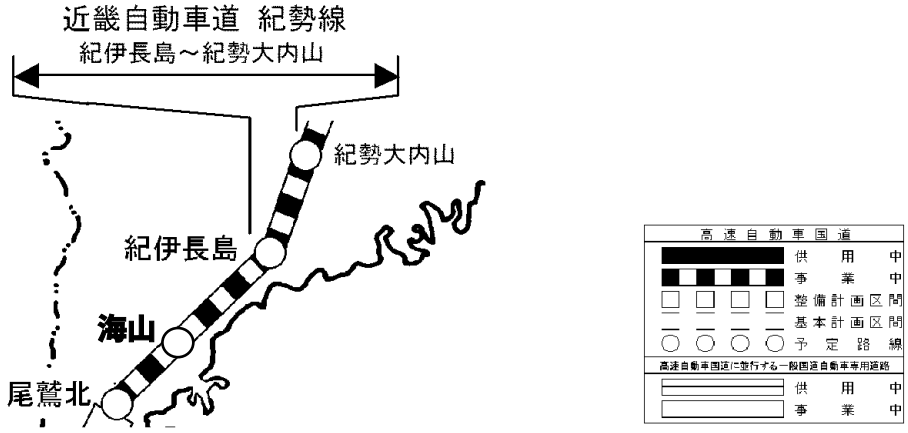
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	近畿自動車道　名古屋神戸線（なごやこうべ） 四日市ＪＣＴ～菰野（よっかいち　こもの）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）三重県四日市市伊坂町（よっかいち　いさか） 至）三重県三重郡菰野町音羽（みえ　こもの　おとわ）			延長	１４㎞

事業概要

新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定(四日市JCT～四日市北JCT) Ｈ６年度都市計画決定(四 日 市 北 ＪＣＴ～ 菰 野)	Ｈ２０年度用地着手	Ｈ２２年度工事着手

全体事業費	１，４４７億円	事業進捗率	８％	供用済延長	０㎞
計画交通量	４２，４００台／日　～　５１，８００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ４．１ (残事業) ５．１	1,094/1,369億円 事　業　費：963/1,237億円 維持管理費： 131/131億円	5,542/5,542億円 走行時間短縮便益：4,797/4,797億円 走行費用減少便益： 560/560億円 交通事故減少便益： 185/185億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝5.6（交通量　+10%）　B/C＝4.6（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝4.7（事業費　+10%）　B/C＝5.6（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝5.3（事業期間　－１年）　B/C＝4.9（事業期間　+1 年）

事業の効果等

当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連結するルートを構成する
緊急輸送道路〈名神高速道路〉が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
並行する高速ネットワーク〈東名阪自動車道〉の代替路線として機能する　　他１５項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜三重県＞近畿自動車道名古屋神戸線四日市ＪＣＴ～菰野について、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、名神高速道路とダブルネットワークの形成、産業支援、地域活性化のため事業を継続し早期完成をお願いします。また、菰野町～亀山市間の亀山西ＪＣＴの同時フルジャンクション化と、鈴鹿ＰＡスマートＩＣの本線と同時供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・新名神の供用以降、東名阪道の交通状況は益々悪化しており、定時性確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。
・災害時等における代替路確保の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得及び工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引続き用地取得の推進を図るとともに順次工事着手する予定。

施設の構造や工法の変更等

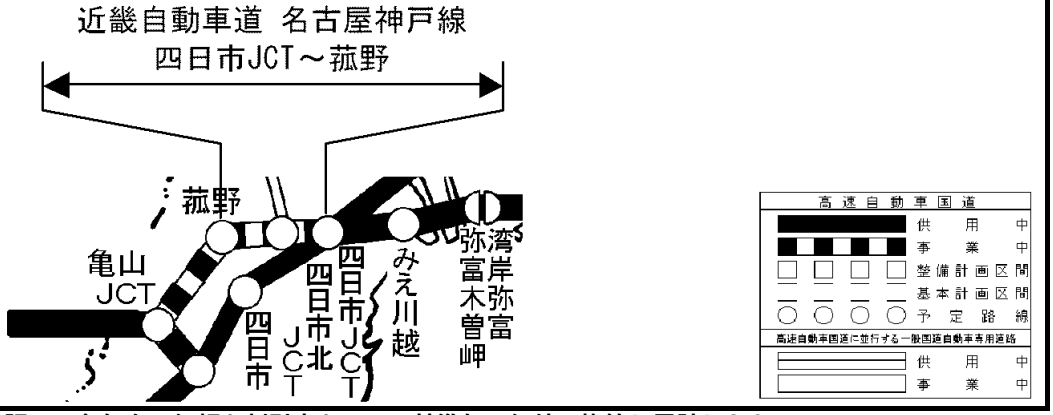
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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：　道路局高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	近畿自動車道　敦賀（つるが）線 小浜西（おばまにし）～敦賀（つるが）ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱ 西日本高速道路㈱
起終点	自）福井県小浜（おばま）市岡津（おこづ） 至）福井県敦賀（つるが）市高野（たかの）			延長	５０㎞

事業概要

近畿自動車道敦賀線は京阪神地方と丹波・若狭地方を連絡することにより、その沿線の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。

Ｈ１１年度事業化	Ｈ８年度　都市計画決定	Ｈ１５年度用地着手	Ｈ１６年度工事着手

全体事業費	２，４８８億円	事業進捗率	２９％	供用済延長	１１㎞
計画交通量	４，６００台／日　～　７，２００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　１．７ (残事業)　３．７	１，266/2，658億円 事　業　費：1,048/2,440億円 維持管理費：　217/217億円	4,632/4,632億円 走行時間短縮便益：4,178/4,178億円 走行費用減少便益：　335/335億円 交通事故減少便益：　119/119億円	平成２３年

感度分析の結果

残事業について感度分析を実施

交通量変動　：　B/C＝4.0（交通量　+10%）　B/C＝3.3（交通量　-10%）
事業費変動　：　B/C＝3.4（事業費　+10%）　B/C＝4.0（事業費　-10%）
事業期間変動　：　B/C＝3.8（事業期間　－１年）　B/C＝3.5（事業期間　+1 年）

事業の効果等

当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
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
三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる　　他１０項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

＜福井県＞
・近畿自動車道敦賀線小浜～敦賀JCTの対応方針（原案）「事業継続」については、異存はありません。
・近畿自動車道敦賀線は、日本海国土軸の一翼を担い、北近畿の大環状ネットワークを形成し、沿線地域の発展に大きく貢献する極めて重要な路線である。国道27号の慢性的な交通渋滞の解消や、一日交流圏の拡大による広域観光の促進など、本路線に対して地元も大変大きな期待を持っている。また、東海・東南海・南海地震など、太平洋側で大規模災害が発生した際に日本海側に代替機能を発揮するとともに、本県の原子力発電所に対する防災道路としても重要な役割を果たすことから、一日も早い全線開通を図る必要がある。
・これらのことから、残る未開通区間である小浜～敦賀JCTについて、一日も早い開通を図っていただきたい。また、地域の観光、産業の振興や防災機能の強化に資するスマートインターチェンジについても、整備の促進を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・H23.7.16小浜西～小浜間が開通。
・大規模な複合災害時には、多様な災害対策車両が必要であり、舞鶴若狭道は緊急輸送路としての機能を果たす重要な路線であることから、早期整備の必要性が益々高まっています。
・東海地震・東南海地震・南海地震などにより、太平洋側において大規模災害が発生した場合、日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートとして機能を発揮する重要な路線であり、早期整備の必要性が益々高まっています。

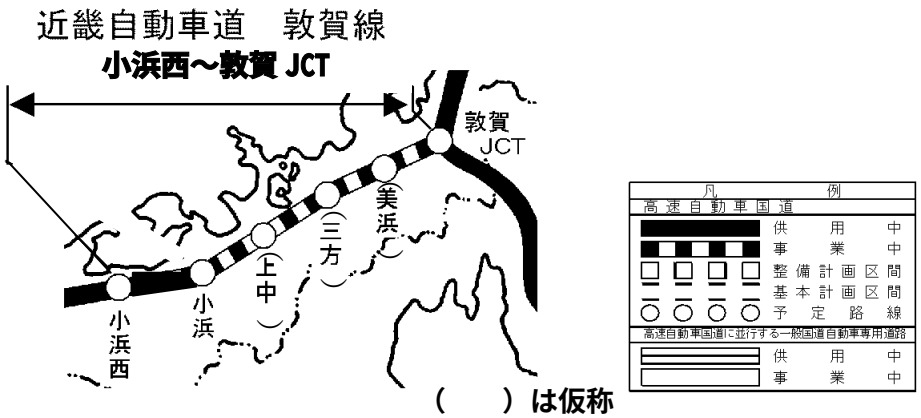
事業の進捗状況、残事業の内容等

工事実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の進捗を図る予定。

施設の構造や工法の変更等	
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	



（　　）は仮称

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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	近畿自動車道　名古屋神戸線 大津ＪＣＴ～城陽	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）滋賀県大津市上田上牧町 至）京都府城陽市寺田金尾			延長	２５km

事業概要

新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は第二東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ５年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定	Ｈ－年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	３，２７３億円	事業進捗率	－%	供用済延長	－km
計画交通量	約４５，７００～４９，８００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．６ (残事業) ２．７	2,534/2,597億円 事業費：2,268/2,331億円 維持管理費：266/266億円	6,877/6,877億円 走行時間短縮便益：6,164/6,164億円 走行経費減少便益：538/538億円 交通事故減少便益：175/175億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=3.0（交通量+10%）	B/C=2.4（交通量-10%）
事業費変動	B/C=3.0（事業費-10%）	B/C=2.5（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=2.8（事業期間-1年）	B/C=2.6（事業期間+1年）

事業の効果等

・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・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)
・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１６項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［滋賀県］

照会のありました事業については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、地元も望んでいる全線に渡る早期着工、早期整備をお願いします。滋賀県関係部分としては【大津JCT～城陽間】が『当面着工しない区間』とされているところですが、当該箇所には日本最古の現名神を始め、国道１号や新幹線・鉄道などの交通機能が集中しており、琵琶湖西岸断層帯を震源とする地震等の大規模災害が発生した場合には、これらすべての機能を失い国土軸が機能しなくなる恐れがあります。また『第二京阪道路開通後の交通状況をみて判断する』とされてきた交通状況を鑑みても、現名神の交通量は減少しておらず、並行する京滋バイパスにおいては交通量と渋滞回数が増加し、現時点でも機能していないことは明らかです。さらには、現在着工中の区間で【国土軸の多重化】として次々と開通することで、当該区間のさらなる交通状況の悪化が見込まれます。よって、上記の課題を鑑み、早期着工、早期整備を強く望むものです。

［京都府］

着工済みの「城陽～八幡」は平成２８年度完成とされているが、一日も早く完成されたい。「大津ＪＣＴ～城陽」、「八幡～高槻第一ＪＣＴ」のいわゆる「着工見送り区間」については、平成１８年の第２回国土開発幹線自動車道建設会議において、「当面着工しない区間」に位置付けられ、平成２１年の第４回国土開発幹線自動車道建設会議において、「第二京阪道路供用後の交通状況を見て検証する」とされているが、平成２２年３月の第二京阪道路の全線供用後も何ら検証がなされずに放置されている。一方で、第二京阪道路供用後、京都府域の名神高速道路の渋滞状況はさらに悪化し、京滋バイパスにおいては激増している。ついては、当事業評価監視委員会においても、早急に必要な交通状況の検証を行い、その結果を踏まえた上で、事業継続のみならず早急に着手すべきとの結論を出し、早期整備されたい。また、その結果について公表されたい。

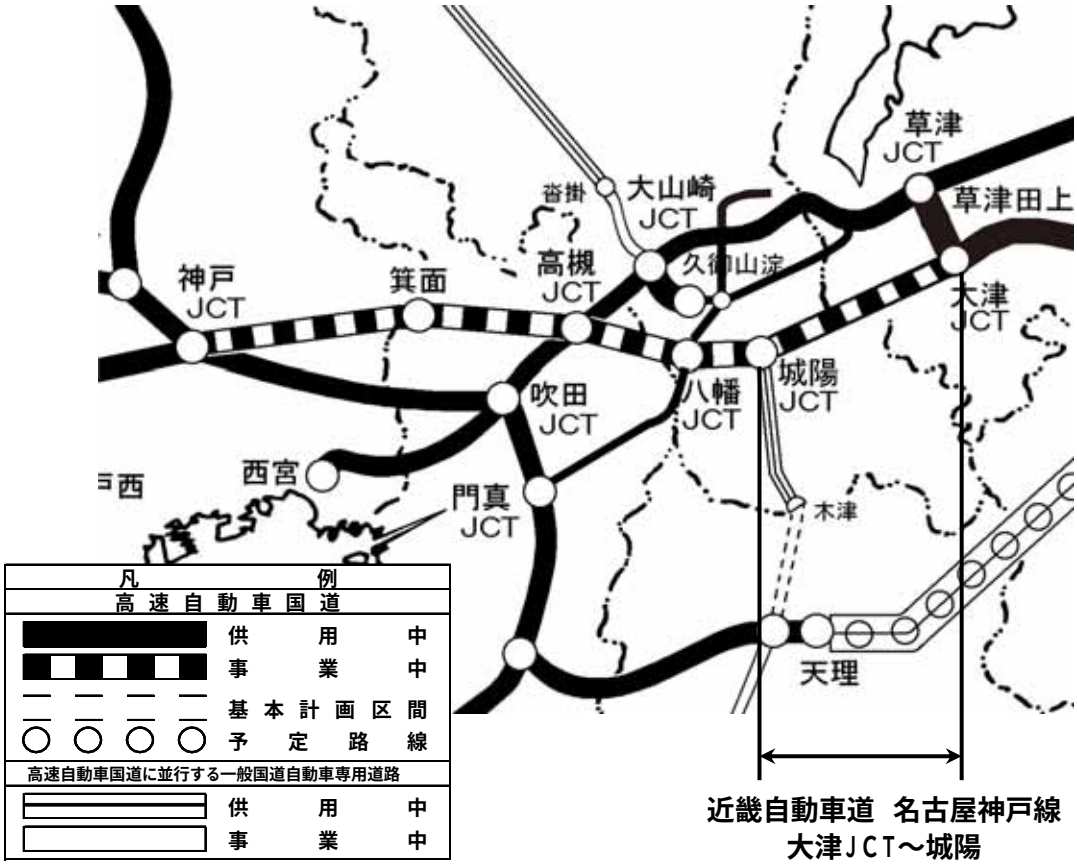
事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。なお、未着工区間については、「国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失も踏まえ早期着工が必要」と意見集約された。

＜委員からの主な意見＞

・新名神高速道路は近畿圏を通過する広域的な国土軸上の物流を担うにあたり大きく貢献する路線である。
・大阪・京都間においては地理的条件により道路・鉄道が近接した箇所を輻輳しており、災害時等を考慮するとリダンダンシー機能が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 同路線の亀山ＪＣＴ～草津田上ＩＣ間が平成２０年２月に供用を開始した。 第二京阪道路（枚方東～門真ＪＣＴ）が平成２２年３月に供用を開始した。
事業の進捗状況、残事業の内容等 事業の着手に至っていない。 「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 事業の着手に至っていない。 「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。
施設の構造や工法の変更等 着工後、地元設計協議など事業進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながらコスト縮減を図っていく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業（未着工区間の着工）の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図



近畿自動車道　名古屋神戸線
大津ＪＣＴ～城陽

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	近畿自動車道　名古屋神戸線 城陽～高槻第一ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）京都府城陽市寺田金尾 至）大阪府高槻市原			延長	１４km

事業概要

新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は第二東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

城陽～八幡：Ｈ９年度事業化 八幡～高槻：Ｈ１０年度事業化	Ｈ７年度都市計画決定	城陽～八幡：Ｈ１０年度用地着手 八幡～高槻：Ｈ１２年度用地着手	城陽～八幡：Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	５，１５５億円	事業進捗率（城陽～八幡）	３２％	供用済延長	－km
計画交通量	約３６，５００～４１，６００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	㈱全体）２．１ ㈱残事業）２．４	3,757/4,256億円 （事業費：3,633/4,132億円 維持管理費：125/125億円）	9,030/9,030億円 走行時間短縮便益：8,432/8,432億円 走行経費減少便益：422/422億円 交通事故減少便益：177/177億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=2.6（交通量+10%）	B/C=2.2（交通量-10%）
事業費変動	B/C=2.7（事業費-10%）	B/C=2.2（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=2.5（事業期間-1年）	B/C=2.3（事業期間+1年）

事業の効果等

・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・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)
・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１４項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［京都府］

着工済みの「城陽～八幡」は平成２８年度完成とされているが、一日も早く完成されたい。「大津ＪＣＴ～城陽」、「八幡～高槻第一ＪＣＴ」のいわゆる「着工見送り区間」については、平成１８年の第２回国土開発幹線自動車道建設会議において、「当面着工しない区間」に位置付けられ、平成２１年の第４回国土開発幹線自動車道建設会議において、「第二京阪道路供用後の交通状況を見て検証する」とされているが、平成２２年３月の第二京阪道路の全線供用後も何ら検証がなされずに放置されている。一方で、第二京阪道路供用後、京都府域の名神高速道路の渋滞状況はさらに悪化し、京滋バイパスにおいては激増している。ついては、当事業評価監視委員会においても、早急に必要な交通状況の検証を行い、その結果を踏まえた上で、事業継続のみならず早急に着手すべきとの結論を出し、早期整備されたい。また、その結果について公表されたい。

［大阪府］

今後の災害に備えた国土構造の強化や物流の効率化を図るため、我が国の東西二極を結ぶ複数ルートの確保は急務であり、そのため新名神高速道路の早期全線整備が必要である。新名神高速道路は、現在、「神戸JCT～高槻第一JCT」間において鋭意事業の進捗が図られているが、国幹会議において「未着工区間」とされた「高槻第一JCT～八幡JCT・城陽～大津JCT」間については、未だ着工の見通しが立っていない状況や、第二京阪道路供用後において、現名神高速道路及び並走する京滋バイパスでは、交通容量を大幅に超過し、交通量、渋滞回数ともに増加している現状から、早期整備の必要性は明らかとなっている。我が国の大動脈となる国土軸のうち、関東圏～中部圏では新東名高速道路の整備により着実に複数ルート化が進められている一方で、関西圏～中部圏では現名神高速道路１本のみである状況を踏まえ、近畿自動車道名古屋神戸線事業の内（城陽～高槻第一JCT）については早期着工、（高槻第一JCT～神戸JCT）は事業推進に取り組まれたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。なお、未着工区間については、「国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失も踏まえ早期着工が必要」と意見集約された。

＜委員からの主な意見＞

・新名神高速道路は近畿圏を通過する広域的な国土軸上の物流を担うにあたり大きく貢献する路線である。
・大阪・京都間においては地理的条件により道路・鉄道が近接した箇所を輻輳しており、災害時等を考慮するとリダンダンシー機能が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

同路線の亀山ＪＣＴ～草津田上ＩＣ間が平成２０年２月に供用を開始した。
第二京阪道路（枚方東～門真ＪＣＴ）が平成２２年３月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

＜城陽～八幡＞
現在用地取得を進めながら本線工事に着手している
＜八幡～高槻第一ＪＣＴ＞
事業の着手に至っていない。
「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

＜城陽～八幡＞
現在用地取得を進めながら本線工事に着手している
＜八幡～高槻第一ＪＣＴ＞
事業の着手に至っていない。
「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。

施設の構造や工法の変更等

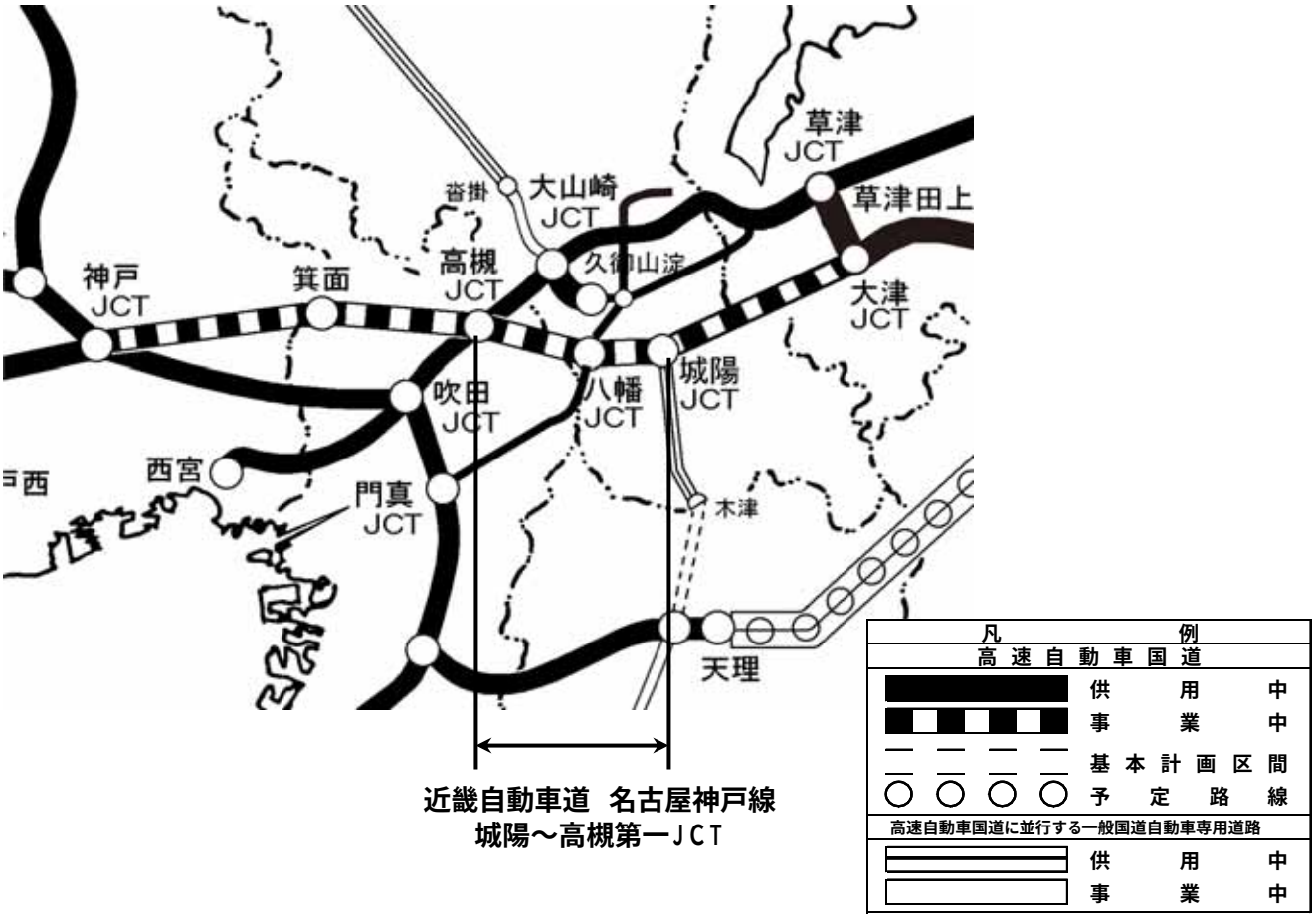
＜城陽～八幡＞
今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。
＜八幡～高槻第一ＪＣＴ＞
着工後、地元設計協議など事業進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながらコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

＜城陽～八幡＞
以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
＜八幡～高槻＞
以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業（未着工区間の着工）の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



近畿自動車道 名古屋神戸線
城陽～高槻第一ＪＣＴ

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	近畿自動車道　名古屋神戸線 高槻第一～神戸ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）大阪府高槻市原 至）兵庫県神戸市北区八多町			延長	４０km

事業概要

新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は第二東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

高槻～箕面：Ｈ１１年度事業化 箕面～神戸：Ｈ１０年度事業化	Ｈ７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	７，０１８億円	事業進捗率	１５％	供用済延長	－km
計画交通量	約３８，１００～４２，１００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	㈱事業全体）１．３ ㈱残事業）１．５	5,386/6,374億円 事業費：4,979/5,967億円 維持管理費：407/407億円	8,194/8,194億円 走行時間短縮便益：7,650/7,650億円 走行経費減少便益：372/372億円 交通事故減少便益：172/172億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=1.7（交通量+10%）	B/C=1.4（交通量-10%）
事業費変動	B/C=1.7（事業費-10%）	B/C=1.4（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=1.6（事業期間-1年）	B/C=1.5（事業期間+1年）

事業の効果等

・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・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)
・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１４項目に該当

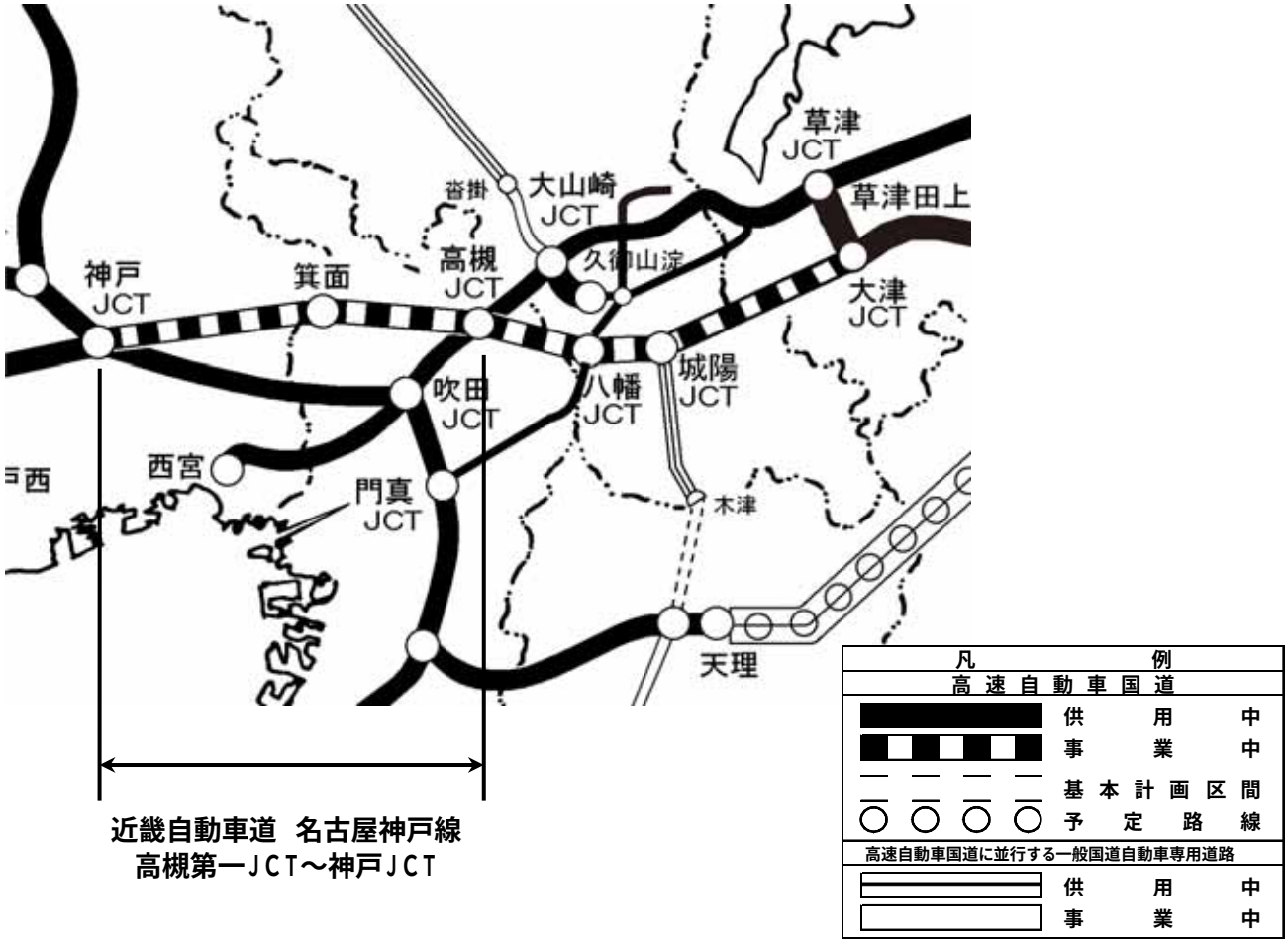
関係する地方公共団体等の意見

［大阪府］
今後の災害に備えた国土構造の強化や物流の効率化を図るため、我が国の東西二極を結ぶ複数ルートの確保は急務であり、そのため新名神高速道路の早期全線整備が必要である。新名神高速道路は、現在、「神戸JCT～高槻第一JCT」間において鋭意事業の進捗が図られているが、国幹会議において「未着工区間」とされた「高槻第一JCT～八幡JCT・城陽～大津JCT」間については、未だ着工の見通しが立っていない状況や、第二京阪道路供用後において、現名神高速道路及び並走する京滋バイパスでは、交通容量を大幅に超過し、交通量、渋滞回数ともに増加している現状から、早期整備の必要性は明らかとなっている。我が国の大動脈となる国土軸のうち、関東圏～中部圏では新東名高速道路の整備により着実に複数ルート化が進められている一方で、関西圏～中部圏では現名神高速道路１本のみである状況を踏まえ、近畿自動車道名古屋神戸線事業の内（城陽～高槻第一JCT）については早期着工、（高槻第一JCT～神戸JCT）は事業推進に取り組まれたい。

［兵庫県］
広大な県土を有する兵庫では、多彩な交流を促進し、社会・経済活動を支え、災害時等における安全・安心を確保する上で、高速道路ネットワークの形成が重要な課題である。新名神高速道路の高槻JCT～神戸JCT間(L=40.5km)は、名神高速道路と中国自動車道及び山陽自動車道との接続により、我が国の国土軸として、関西圏と中部圏、首都圏の連携強化を図り、国土・地域の発展に大きく寄与する道路である。また、名神高速道路及び中国自動車道と適切な交通機能分担を確保することで、中国自動車道の宝塚西トンネル等における慢性的な渋滞(平成22年度の渋滞回数は913回)やそれに伴う周辺一般道路の渋滞を解消するとともに、緊急時・大規模災害時における代替ネットワークの確保等にも大きく貢献する道路として期待している。こうしたことから、本県としては、用地取得や工事用道路の整備など、事業進捗に不可欠な地元調整等には、地元市町と連携して最大限努力していくこととしているので、現在目標としている平成28年度までのできるだけ早い時期に供用するよう事業促進に取り組んでいただきたい。

［神戸市］
近畿自動車道　名古屋神戸線（通称：新名神高速道路）は国土の重要な骨格を形成する道路であり、緊急時の代替ネットワーク機能を確保するとともに、名神高速道路や中国縦貫自動車道の慢性的な渋滞緩和への効果が期待されている。海・空・陸が一体となった広域交通ネットワークの強化により、神戸港・神戸空港の人・物・情報の交流を支える格子状の広域幹線道路網の整備を図り、関西全体の経済競争力の向上に資するためにも、引き続き、事業を継続し早期に完成させることが必要であると考える。

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。 ＜委員からの主な意見＞ ・新名神高速道路は近畿圏を通過する広域的な国土軸上の物流を担うにあたり大きく貢献する路線である。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
同路線の亀山ＪＣＴ～草津田上ＩＣ間が平成２０年２月に供用を開始した。 第二京阪道路（枚方東～門真ＪＣＴ）が平成２２年３月に供用を開始した。
事業の進捗状況、残事業の内容等
現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。
施設の構造や工法の変更等
今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図



近畿自動車道　名古屋神戸線
高槻第一ＪＣＴ～神戸ＪＣＴ

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	四国横断自動車道 徳島東～徳島ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）徳島県徳島市北沖洲 至）徳島県徳島市川内町富久			延長	４km

事業概要

四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国８の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ６年度都市計画決定	Ｈ－年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	５９４億円	事業進捗率	１%	供用済延長	－km
計画交通量	約７，８００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．７ (残事業) １．７	492/500億円 事業費：475/483億円 維持管理費：17/17億円	856/856億円 走行時間短縮便益：793/793億円 走行経費減少便益：40/40億円 交通事故減少便益：23/23億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=1.9（交通量+10%）	B/C=1.6（交通量-10%）
事業費変動	B/C=1.9（事業費-10%）	B/C=1.6（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=1.8（事業期間-1年）	B/C=1.7（事業期間+1年）

事業の効果等

・円滑なモビリティの確保(並行区間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)
・物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる)
・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)

他７項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［徳島県］
「四国横断自動車道　阿南四万十線（徳島東ＩＣ～徳島ＪＣＴ）及び（徳島ＩＣ～徳島ＪＣＴ～鳴門ＪＣＴ）」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。「四国横断自動車道　阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」や徳島東南地域のミッシングリンクを解消する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、「四国８の字ネットワーク」を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する「四国の骨格軸」であります。また、近い将来発生が懸念されている「東海・東南海・南海」三連動地震をはじめとする災害時の緊急輸送路や救急救命のための「命の道」として、なくてはならない道路であります。このため、以下の事項にご配慮の上、一日も早い供用が図られるよう、事業継続並びに早期着工をお願いします。
・松茂ＰＡにおけるスマートＩＣの本線同時供用
・高速道路施設用地の津波避難場所としての一部利用促進
・ＩＣ、ＰＡの防災拠点化

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。
＜委員からの主な意見＞
・B/Cには現れない防災の観点からも非常に重要な道路である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成１５年３月に高松道全線が供用した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに一部区間で土質調査及び設計を実施し、今後は調査設計を更に進め地元設計協議を開始する予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、行政協議等を経て地元設計協議を開始する予定である。

施設の構造や工法の変更等

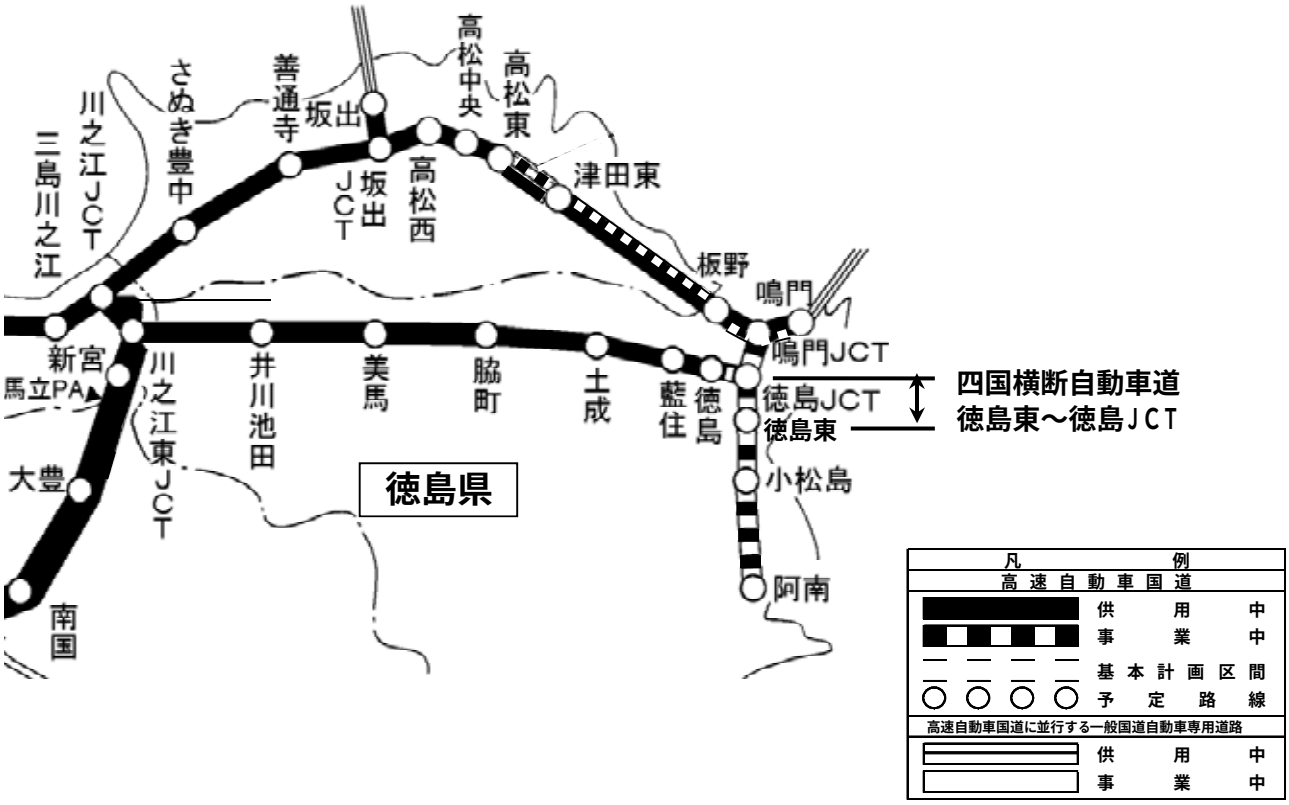
地元設計協議など事業進捗に合せ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら、今後ともコスト縮減を図っていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	四国横断自動車道 徳島～徳島ＪＣＴ～鳴門ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）徳島県徳島市川内町鈴江東 至）徳島県鳴門市大津町大代			延長	１１km

事業概要

四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国８の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ６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	９５３億円	事業進捗率	６３％
供用済延長	－km		
計画交通量	約４，０００～５，２００台／日		

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ３．６	354/983億円 事業費：309/938億円 維持管理費：45/45億円	1,263/1,263億円 走行時間短縮便益：1,161/1,161億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：37/37億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=3.9（交通量+10%）	B/C=3.2（交通量-10%）
事業費変動	B/C=3.9（事業費-10%）	B/C=3.3（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=3.7（事業期間-1年）	B/C=3.4（事業期間+1年）

事業の効果等

・物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる)
・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)
・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１０項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［徳島県］

「四国横断自動車道　阿南四万十線（徳島東ＩＣ～徳島ＪＣＴ）及び（徳島ＩＣ～徳島ＪＣＴ～鳴門ＪＣＴ）」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。「四国横断自動車道　阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」や徳島東南地域のミッシングリンクを解消する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、「四国８の字ネットワーク」を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する「四国の骨格軸」であります。また、近い将来発生が懸念されている「東海・東南海・南海」三連動地震をはじめとする災害時の緊急輸送路や救急救命のための「命の道」として、なくてはならない道路であります。このため、以下の事項にご配慮の上、一日も早い供用が図られるよう、事業継続並びに早期着工をお願いします。

・松茂ＰＡにおけるスマートＩＣの本線同時供用
・高速道路施設用地の津波避難場所としての一部利用促進
・ＩＣ、ＰＡの防災拠点化

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。
＜委員からの主な意見＞
・B/Cには現れない防災の観点からも非常に重要な道路である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成１５年３月に高松道全線が供用した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに用地取得が完了し、本線工事に全面着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

本線工事を全面展開していく。

施設の構造や工法の変更等

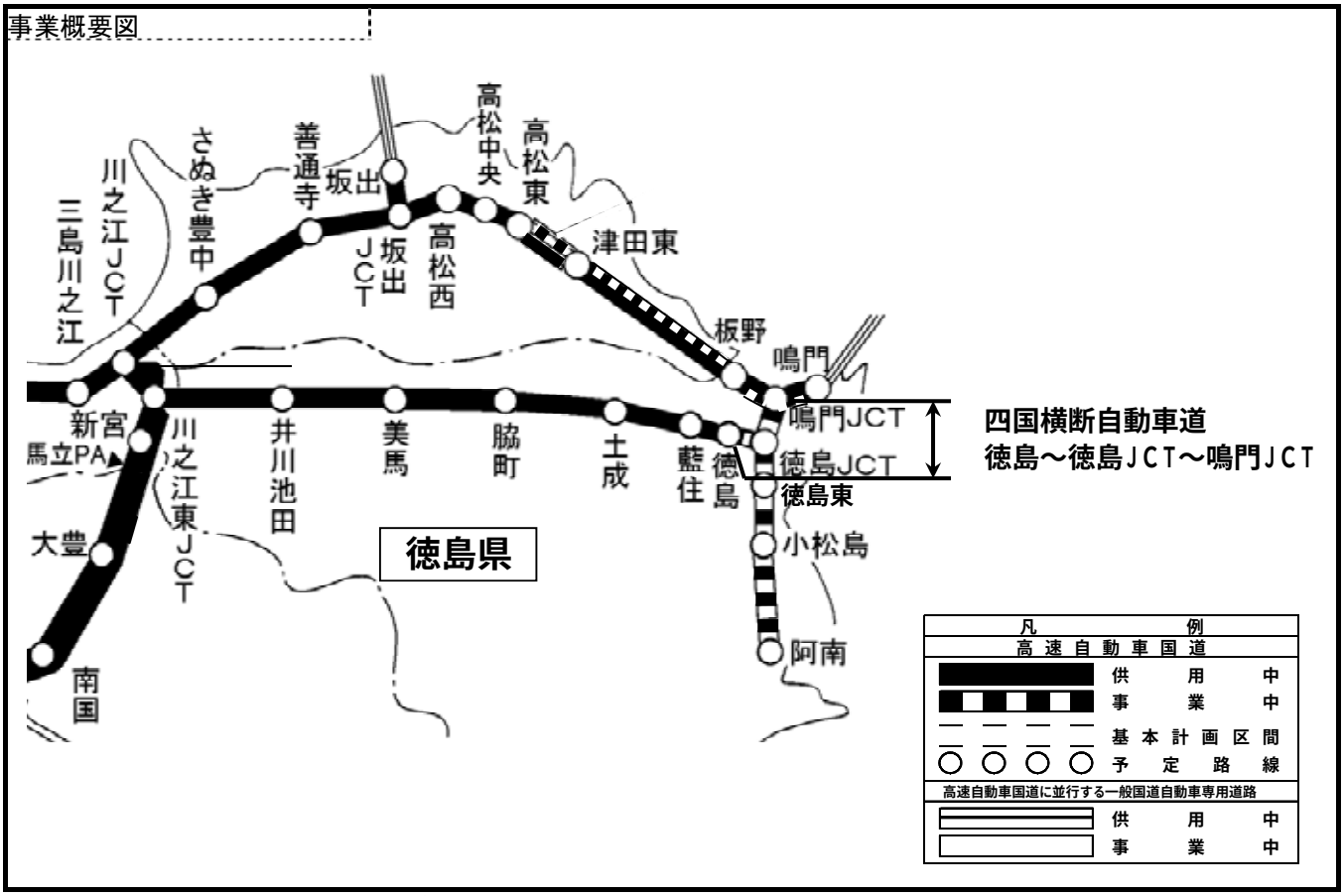
今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	東九州自動車道 北九州ＪＣＴ～豊津	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）福岡県北九州市小倉南区堀越 至）福岡県京都郡みやこ町下原			延長	２４km

事業概要

東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

Ｈ９年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１１年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手
全体事業費	１，４９５億円	事業進捗率	６７％
供用済延長	８km		
計画交通量	約１１，０００～１５，７００台／日		

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．９ (残事業) ５．５	581/1,738億円 事業費：435/1,592億円 維持管理費：146/146億円	3,222/3,222億円 走行時間短縮便益：2,905/2,905億円 走行経費減少便益：191/191億円 交通事故減少便益：126/126億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=6.1（交通量+10%）	B/C=5.0（交通量-10%）
事業費変動	B/C=6.0（事業費-10%）	B/C=5.2（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=5.7（事業期間-1年）	B/C=5.4（事業期間+1年）

事業の効果等

・都市の再生(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・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)
・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１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［福岡県］

東九州自動車道は、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚を図る上で非常に重要な路線である。福岡県においても、陸・海・空と一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のため、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要である。また、大規模災害が発生した際に、高規格幹線道路は、広域的な防災に資するネットワークの骨格として、非常に重要な役割を果たすことから、東九州自動車道は、福岡県民の安全・安心の向上を図る上でも必要な路線である。従って、早期完成を目指して、事業を継続すべきと考える。

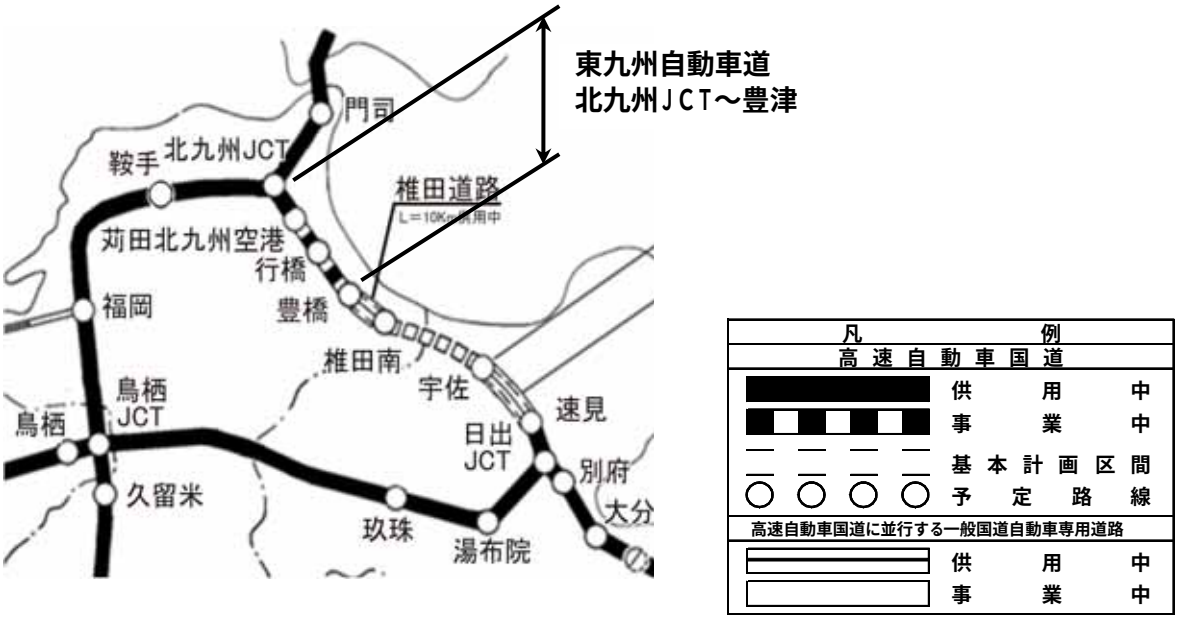
［北九州市］

東九州の4県を縦断する、この東九州自動車道は、九州の高速交通ネットワークの形成に寄与するもので、東九州地域のみならず、九州全体の浮揚のためには、決して欠くことのできない重要な道路である。九州・アジアの玄関口に位置し、国際物流拠点都市、環境未来都市を目指す本市としても、東九州の力を結集する東九州自動車道の早期全線開通を期待している。本市に関係する区間としては、平成18年2月に、福岡県内で、いち早く北九州ジャンクション～苅田北九州空港インターチェンジ間、約8kmが開通しており、インターチェンジの交通量は、年々増えているとのことである。この開通により、小倉都心から北九州空港まで、渋滞に巻き込まれることなく、スムーズに到着できるようになり、また、インターチェンジに近接する「臨空産業団地」には、自動車の部品工場が進出するなど、雇用の拡大にもつながっている。このように、東九州自動車道の部分供用により、一定の効果が見られるものの、苅田北九州空港インターチェンジ以南との連携強化を図り、本市のポテンシャルを上げるためには、東九州自動車道の早期延伸が是非とも必要である。西九州地域では、九州縦貫自動車道に加え、今年3月には、九州新幹線鹿児島ルートが全線開業された。東西の格差を無くし、東九州地域の今後の発展のためにも、骨格となる東九州自動車道の全線の開通効果を一刻も早く掴まなくてはならない。現在、北九州～大分間について、平成26年度の開通を目標に整備が進められているところであり、是非とも、スピードを落とすことなく、引き続き整備推進に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。
＜委員からの主な意見＞
・モノの流れが活発化することにより産業の発展につながっていく意味でも東九州自動車道は必要である。
・空港・港などのインフラ拠点を高速道路で直結することにより、更なる物流の展開が図られる。
・西日本高速道路株式会社事業区間のみならず東九州道全区間が開通することにより大きな効果を発揮する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 同路線の津久見～佐伯が平成２０年６月に供用を開始した。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ＜北九州JCT～苅田北九州空港＞ 平成１８年２月に開通済みである ＜苅田北九州空港～豊津＞ 現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地取得を完了し、工事の更なる展開を図る。	
施設の構造や工法の変更等 今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	東九州自動車道 椎田南～宇佐	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）福岡県築上郡築上町上ノ河内 至）大分県宇佐市山本			延長	２８km

事業概要

東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

Ｈ１８年度事業化	Ｈ１１年度都市計画決定	Ｈ２０年度用地着手	Ｈ２０年度工事着手

全体事業費	９５８億円	事業進捗率	３０%	供用済延長	－km
計画交通量	約６，４００～８，２００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．４ (残事業) ２．０	703/990億円 事業費：580/867億円 維持管理費：123/123億円	1,409/1,409億円 走行時間短縮便益：1,248/1,248億円 走行経費減少便益：102/102億円 交通事故減少便益：59/59億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=2.2（交通量+10%）	B/C=1.8（交通量-10%）
事業費変動	B/C=2.2（事業費-10%）	B/C=1.9（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=2.1（事業期間-1年）	B/C=1.9（事業期間+1年）

事業の効果等

・都市の再生(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・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)
・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１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［福岡県］

東九州自動車道は、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚を図る上で非常に重要な路線である。福岡県においても、陸・海・空と一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のため、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要である。また、大規模災害が発生した際に、高規格幹線道路は、広域的な防災に資するネットワークの骨格として、非常に重要な役割を果たすことから、東九州自動車道は、福岡県民の安全・安心の向上を図る上でも必要な路線である。従って、早期完成を目指して、事業を継続すべきと考える。

［大分県］

東九州自動車道は、福岡、大分、宮崎、鹿児島の４県からなる東九州地域の、日常生活や通勤等に必要な「生活の道」であり、産業・経済・文化の発展を支える「活力の道」である。さらに、東日本大震災では、震災後いち早く復旧した高速道路ネットワークが、住民の避難や支援物資輸送等に大きな役割を果たしたように、災害時には「命をつなぐ道」となる、東九州地域の「屋台骨」でもある。しかしながら、東九州自動車道は、総延長436kmのうち供用率は未だ45%に止まっており、平成7年に九州縦貫自動車道が開通し、本年3月には九州新幹線鹿児島ルートも全線開業した西九州地域に比べ、東九州地域の高速交通体系の整備は著しく立ち遅れている。大分県にとって東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と一体となって九州を循環する高速交通体系を形成し、東九州地域はもとより、九州の産業・経済・観光・文化などの一体的発展や地域間の交流・連携の推進に大きく寄与する最重要路線と考えている。いわゆるミッシングリンクを解消し、九州を循環するネットワークとしての効果を早期に発現するためにも、引き続き本事業を強力に推進し、さらなるスピードアップを図り、一日も早い供用をお願いしたい。

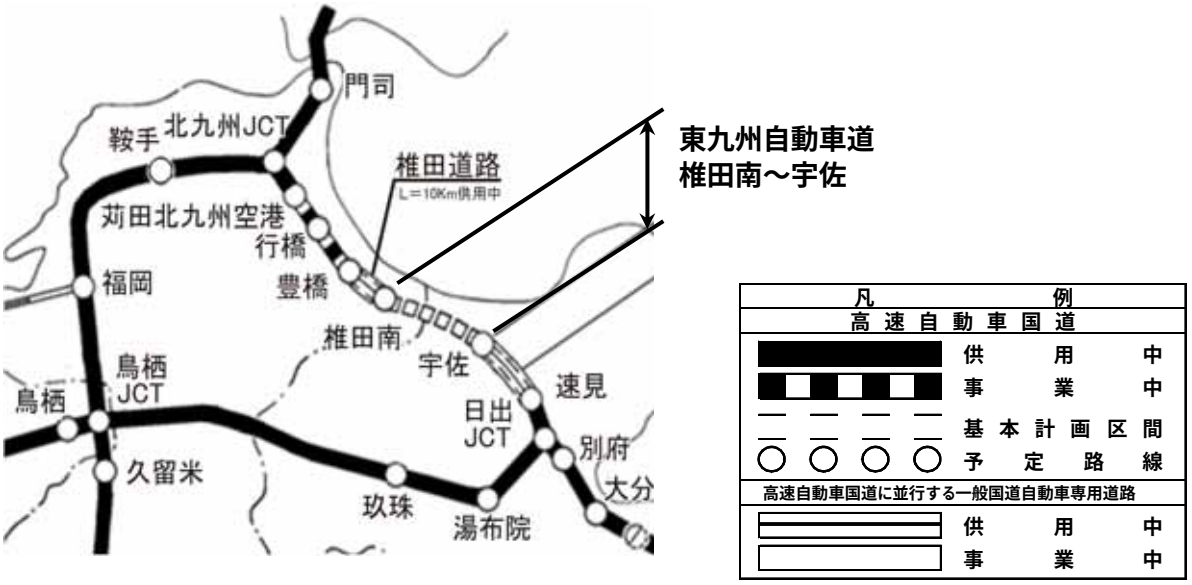
事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。
＜委員からの主な意見＞
・モノの流れが活発化することにより産業の発展につながっていく意味でも東九州自動車道は必要である。
・空港・港などのインフラ拠点を高速道路で直結することにより、更なる物流の展開が図られる。
・西日本高速道路株式会社事業区間のみならず東九州道全区間が開通することにより大きな効果を発揮する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

同路線の津久見～佐伯が平成２０年６月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在までにほぼ用地取得が完了し、今後本線工事が本格化する。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
本線工事の全面展開を図る。	
施設の構造や工法の変更等	
今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　高速道路課
担当課長名：縄田　正

事業名	東九州自動車道 門川～西都	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）宮崎県東臼杵郡門川町大字加草 至）宮崎県西都市大字岡富			延長	５９km

事業概要

東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

Ｈ９年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定	Ｈ１１年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	１，７１２億円	事業進捗率	６５％	供用済延長	２６km
計画交通量	約６，７００～８，７００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．３ (残事業) ５．７	832/2,048億円 事業費：541/1,757億円 維持管理費：291/291億円	4,744/4,744億円 走行時間短縮便益：3,939/3,939億円 走行経費減少便益：561/561億円 交通事故減少便益：244/244億円	平成２３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動	B/C=6.3（交通量+10%）	B/C=5.1（交通量-10%）
事業費変動	B/C=6.1（事業費-10%）	B/C=5.4（事業費+10%）
事業期間変動	B/C=5.9（事業期間-1年）	B/C=5.5（事業期間+1年）

事業の効果等

・都市の再生(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・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)
・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１３項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

［宮崎県］
今回意見照会のありました東九州自動車道（門川～西都）につきましては、県も用地取得に協力しながら、平成25年度の供用目標に向けて、着実に事業を進めていると伺っております。本路線は、経済インフラとして九州全体の高速道路ネットワークの多重化を図るうえで重要な路線であります。また、今回の東日本大震災を踏まえて、災害時また災害復興における高速道路の役割が再認識されており、災害時には救援物資や救急医療に関連する搬送路として機能する「命の道」となることからも、本路線の整備は最も優先されるべきであると考えております。東九州自動車道の開通は県民の悲願であるため、本路線の早期供用に向けた一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。
＜委員からの主な意見＞
・モノの流れが活発化することにより産業の発展につながっていく意味でも東九州自動車道は必要である。
・空港・港などのインフラ拠点を高速道路で直結することにより、更なる物流の展開が図られる。
・西日本高速道路株式会社事業区間のみならず東九州道全区間が開通することにより大きな効果を発揮する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

同路線の津久見～佐伯が平成２０年６月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

＜高鍋～西都、門川～日向＞
高鍋～西都、門川～日向はそれぞれ平成２２年７月、１２月に開通済みである
＜日向～高鍋＞
現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得を完了し、工事の更なる展開を図る。

施設の構造や工法の変更等

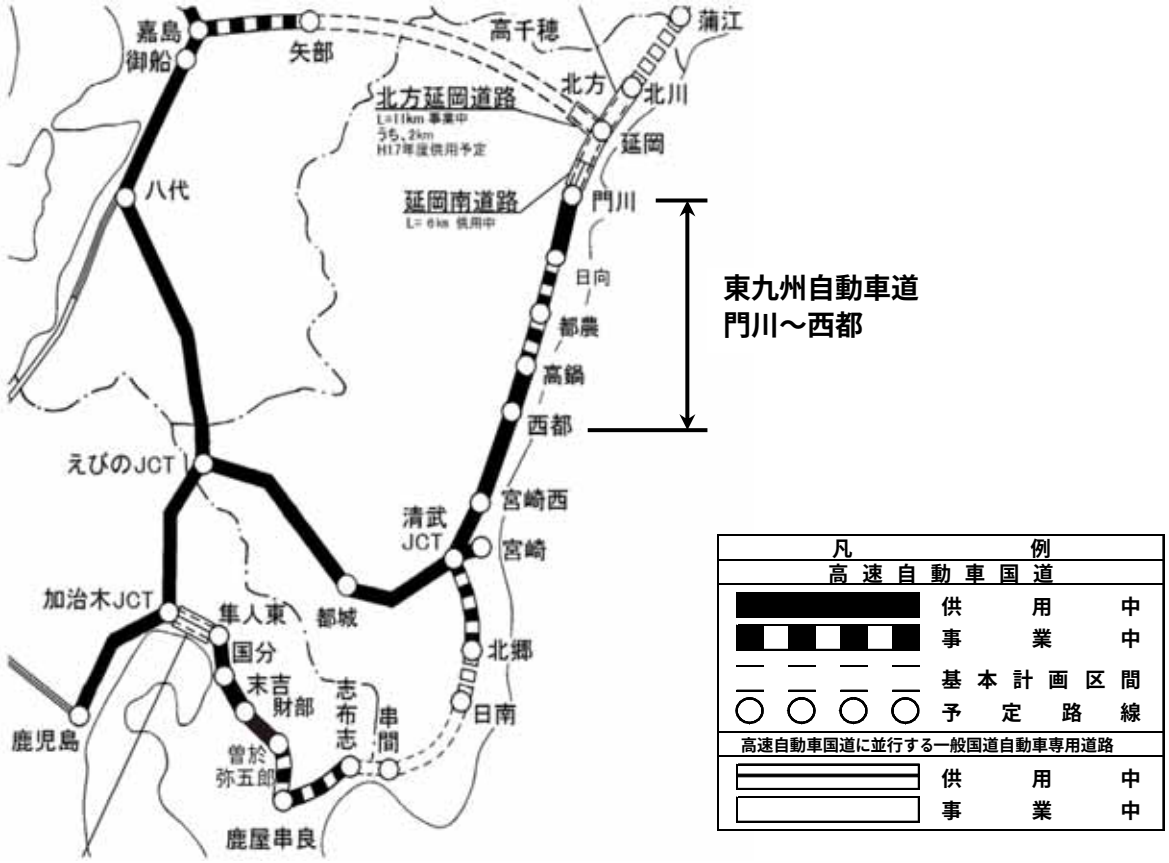
今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：　道路局　高速道路課
担当課長名：　縄田　正

事業名	首都高速中央環状品川線	事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	東　京　都 首都高速道路株式会社
起終点	自：東京都品川区八潮三丁目（とうきょうとしながわくやしお） 至：東京都目黒区青葉台四丁目（とうきょうとめぐろくあおばだい）			延長	９．４km

事業概要

首都高速中央環状線は、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路と合わせて「３環状道路」を形成し、都心方向に集中する交通の迂回・分散を図り、都心部の渋滞解消に資する、延長約４７ｋｍの路線である。このうち、中央環状品川線は、首都高速湾岸線と首都高速３号渋谷線を接続する延長９．４ｋｍの路線である。

H17年度事業化	H16年度都市計画決定	H17年度用地着手	H18年度工事着手 (H17年度街路事業一部着手済)

全体事業費	3,729億円	事業進捗率	55%	供用済延長	ー　km
計画交通量	51,600～71,300台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用	（残事業）/（事業全体）	総便益	（残事業）/（事業全体）	基準年
	（事業全体） 3.7 （残事業） 7.2	2,106/4,137億円 事　業　費：1,499/3,530億円 維持管理費：　607/607億円		15,109/15,109億円 走行時間短縮便益:12,021/12,021億円 走行費用減少便益:　2,343/2,343億円 交通事故減少便益:　745/745億円		平成23年度

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：B/C=7.9(交通量　＋10%)　B/C=6.5(交通量　－10%)
事業費変動　：B/C=6.7(事業費　＋10%)　B/C=7.7(事業費　－10%)
事業期間変動　：B/C=7.3(事業期間－1年)　B/C=7.0(事業期間＋1年)

事業の効果等

中央環状線内側に起終点を持たない自動車交通が迂回・分散することで、都心環状線などの慢性的な渋滞が緩和されるとともに、一般道路から首都高速への転換により、一般道路の渋滞緩和が期待される。

中央環状線沿線や臨海部には商業施設等が多数立地しており、アクセス向上による交通利便性の向上に加え、新宿・渋谷等の東京都区部の主要拠点と臨海部の各拠点の活性化、物流の効率化が見込まれる。（中央道（高井戸）～羽田空港：50分→30分に短縮）

首都高ネットワークのリダンダンシーが確保され、大規模災害時に強いネットワークが構築される。　他13項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：首都圏において、人・モノ・情報の交流を支える高速道路網の強化・充実は喫緊の課題である。首都圏三環状道路の一つである中央環状品川線は、高速道路全体のネットワークを効率よく機能させ、人とモノの円滑な流れを実現するとともに、一般道路の混雑緩和にも大きく寄与する重要な路線である。また、都心に起終点を持たない自動車交通を迂回、分散させ、環境改善に大きく寄与する路線である。従って、当該事業については、計画的に事業を推進し、早期完成を図ることが重要である。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（案）については原案通り「事業継続」で了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成２２年８月には京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。東京国際空港（羽田空港）では、新設滑走路・国際線地区の供用開始（平成２２年１０月末）により、発着容量が１．３倍に増加し、国際化の進展や来訪者等の増加が見込まれている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は100%であり、計画的な工事の推進が可能である。現在、本線シールドトンネル工事及び五反田出入口部土留め・掘削工事などを実施している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き平成25年度の供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

大橋連結路の施工方法見直しなどによりコスト縮減を図っている。

対応方針　事業継続

対応方針の決定理由

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

事業概要図

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

再評価結果（平成２４年度事業継続箇所）

担　当　課：　道路局　高速道路課
担当課長名：　　縄田　正

事業名	大阪市道高速道路淀川左岸線	事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪市 阪神高速道路株式会社
起終点	自：大阪市此花区北港　　至：大阪市北区豊崎			延長	10.0km

事業概要

淀川左岸線は、此花区北港（５号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長 10.0km の自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と都心部（大阪市北部）との結びつきを強化する路線である。

S62 年度事業化	S61 年度都市計画決定 （H14 年度変更）	S62 年度用地着手	H 元年度工事着手

全体事業費	4,304 億円	事業進捗率	64%	供用済延長	1.3km
計画交通量	15,400～27,800 台/日				

費用便益分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	（事業全体）　1.5 （残事業）　1.9	（残事業）/（事業全体） 1,460 / 5,235 億円 事業費：1,242 / 4,915 億円 維持管理費：218 / 320 億円	（残事業）/（事業全体） 2,805 / 7,689 億円 走行時間短縮便益：2,613 / 7,214 億円 走行経費減少便益：　164 /　408 億円 交通事故減少便益：　29 /　68 億円	平成 23 年度

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

交通量変動　：B/C＝2.1（交通量　＋10%）　B/C＝1.7（交通量　－10%）
事業費変動　：B/C＝1.8（事業費　＋10%）　B/C＝2.1（事業費　－10%）
事業期間変動　：B/C＝2.0（事業期間－2 年）　B/C＝1.8（事業期間＋2 年）

事業の効果等

大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。

都心部（大阪市北部）や臨海部といった各拠点間の連携を強化するとともに交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。

トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される。　　他 16 項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

大阪府知事の意見：淀川左岸線は都市再生環状道路の一部を形成する道路であり、大阪都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善に寄与するとともに、臨海部と大阪都心北部地域の交通機能の向上による経済や産業の活性化が図られるため、事業を継続し、早期に全線供用すべきである。今後、工事の安全確保に努め、事業費の縮減を図りつつ、沿道の環境に配慮し、より一層の事業進捗に努められたい。

大阪市長の意見：淀川左岸線事業は、本市の同意のもと国の事業許可を得て進められている事業であり、都心部での交通混雑の緩和や市街地環境の改善に資するなどの機能を鑑みても、本市にとって重要な路線である。引き続き周辺環境への配慮やコスト縮減等に努めながら、事業を推進されたい。

事業評価監視委員会の意見

原案のとおり、「事業継続」を対応方針(案)とする。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

梅田地区では再開発が進展（大阪ステーションシティ、グランフロント大阪など）。臨海地域では、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定（H22.8）された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 6 年 4 月に北港 JCT～島屋間の 1.3km、平成 13 年 2 月にユニバーサルシティ出口を供用した。1 期区間（島屋～高見）において、開削トンネル工事等を実施している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

1 期区間（島屋～高見）は平成 24 年度末の供用、2 期区間（高見～豊崎）については、平成 32 年度末の供用に向けて引き続き事業推進中である。

施設の構造や工法の変更等

設計の精査及び工夫により開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト縮減を図っている。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

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

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３３４号　宇登呂道路	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：北海道斜里郡斜里町字宇登呂 至：北海道斜里郡斜里町字オシンコシン			延長	５．６km

事業概要

一般国道３３４号は羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約１２１ｋｍの幹線道路です。
このうち宇登呂道路は、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消及び、交通混雑の低減を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした延長約５．６kmの事業である。

Ｈ６０年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定	Ｓ６２年度用地着手	Ｓ６１年度工事着手

全体事業費	約１３１億円	事業進捗率	８９％	供用済延長	４．７km

地域の防災面の課題

・防災点検の結果、対策等が必要と判断された箇所が26箇所存在。
（岩盤崩壊10箇所、落石･崩壊：16箇所）
・平成12年度には、土砂崩壊などにより約84時間にわたる通行止めが発生。
・当該区間の防災面の課題は、斜里町宇登呂地区（人口：1,279人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、斜里町からも改善の要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面対策が必要となる等、課題が多いため、4.7km区間について現道の法面対策を行い課題箇所を除去するとともに、0.9kmの一部区間で別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

〇災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等
（183億円（残事業＝101億円））
〇災害による被害の回避等
・救急搬送の効率化及び遅延の回避（6.3億円）
・宿泊機会の取り止めの回避（9.3億円）
〇地域住民の不安感の解消
・走行時の安心の確保・不安の解消（322億円）

費用　（残事業）/（事業全体）

13／195億円

（事　業　費：　11/185億円
維持管理費：　2.0/ 10億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
網走市など３市１５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により早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
落石等による通行規制区間、落石崩壊等の危険箇所及び隘路区間の解消が図られるなど、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や、事業計画の変更は安全確保の面からはやむを得ないと認められることから、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。

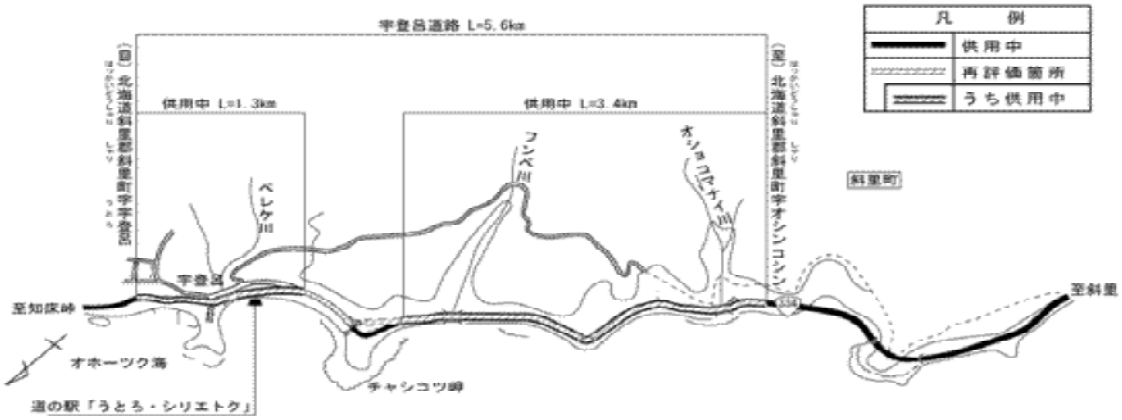
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成１７年度に「知床」が世界自然遺産に登録。
・平成１８年度に事前通行規制区間が連続雨量７０mmから１４０mmに緩和。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和61年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率89%となっている。
残事業の内容（宇登呂トンネル378m、法面対策工690㎡　等）

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、早期完成に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等 法面対策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 事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成24年度事業中止箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

事業名	一般国道５６号　五十崎内子拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県喜多郡内子町五十崎 至：愛媛県喜多郡内子町城 廻			延長	3.7km

事業概要

一般国道56号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約320kmの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。

しかし、喜多郡内子町内の国道56号では、鳥越交差点周辺の道路線形が悪く、交通が集中するため交通渋滞が日常化していた。また、四国縦貫自動車道の延伸に伴い内子五十崎ＩＣが供用されると交通量が増加し、地域の生活や産業に深刻な影響を及ぼすと懸念されていた。

五十崎内子地区では、交通混雑の解消と交通安全の確保、並びに四国縦貫自動車道の内子五十崎ＩＣのアクセス強化を目的とした延長2.7kmの事業である。

一方、城廻地区では道路構造令を満足しない道路線形不良箇所が多く、歩道幅員も十分でない。また、防災点検箇所が存在することから主に交通安全の改善や防災対策を目的とした延長1.0kmの事業である。

Ｈ５年度事業化	Ｈ４年度都市計画決定	用地着手 H 6年度(五十崎内子地区) H16年度（城廻地区）	Ｈ10年度工事着手 （五十崎内子地区）

全体事業費	154億円	事業進捗率	79%	供用済延長	2.7km

地域の防災面の課題

城廻地区の現道は、一部急崖斜面が存在する山間部と蛇行した河川の間を通過し、路側補修や擁壁工の防災対策工を実施するものの、防災点検箇所（異常気象時点検対策箇所）が３箇所存在する。また、線形不良箇所（R＝80以下）については、五十崎内子地区で２箇所、城廻地区で８箇所存在する。

課題を踏まえた対策・事業内容

・五十崎内子地区(2.7km)は、線形不良箇所を解消し、現道整備（４車線拡幅）を行った。
・城廻地区（1.0km）は、防災点検箇所及び線形不良箇所を解消するため、別線整備（橋梁及びトンネル）とした。

事業の効果等

〇走行時間の短縮等　（残事業）22／（全事業）120億円
〇災害による被害の回避
・防災点検箇所の回避により、安全で確実な通行を確保（異常気象時点検対応箇所３箇所を回避）
〇地域住民等の不安感の解消
・線形不良解消による運転者の心理的負担の軽減（道路構造令を満足しない線形不良箇所(R=80以下)１０箇所の内９箇所解消）
・災害時等の通行止めの不安感を解消
・通過交通がバイパスに転換することで歩行者等の安心感の向上

費用　（残事業）/（事業全体）

24／193億円

（事　業　費：22/179億円
維持管理費：2.1/ 13億円）

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

事業中止について、異議ありません。ただし、本事業区間である城廻地区の現道については、防災点検による危険箇所もあり、また、道路線形が非常に悪く、交通事故も発生していることから、地元からの改良要望も非常に強いものがあります。このため、本事業の中止はやむを得ませんが、引き続き、交通安全事業等による現道対策を実施して頂くようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業中止」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

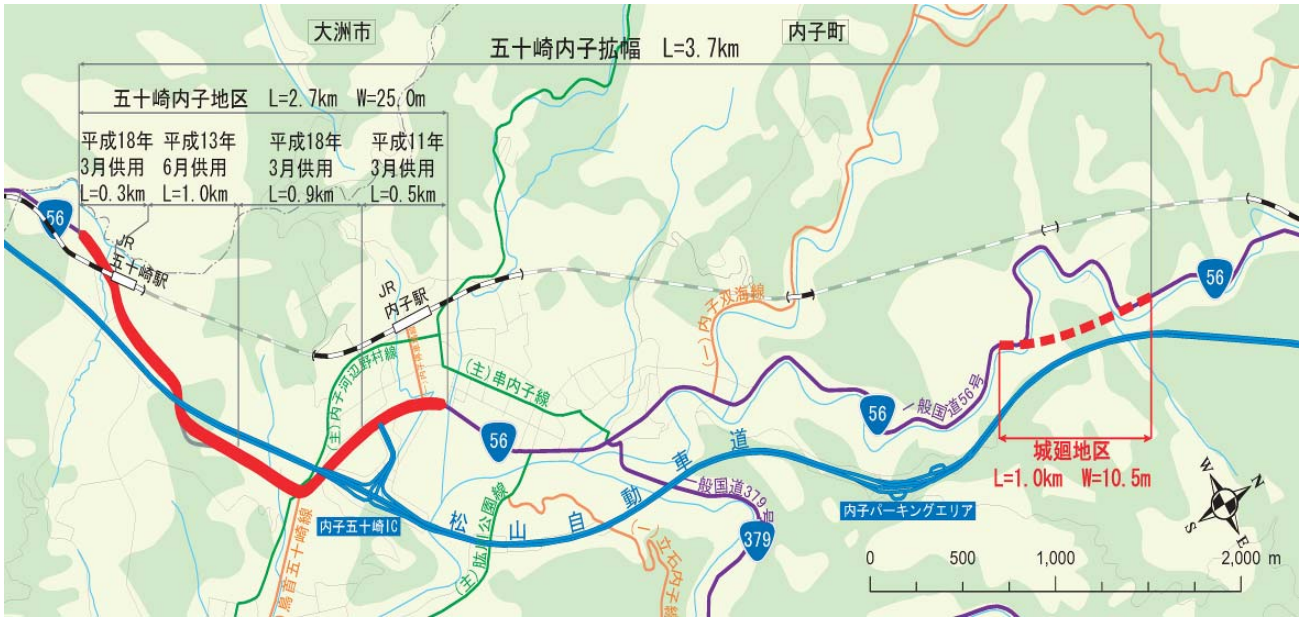
平成12年度　四国縦貫自動車道　大洲IC～伊予IC間　2車線暫定供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

・五十崎内子地区(2.7km)は、平成18年度までに供用済み。
・全体の用地取得は73%、事業進捗率は79%（平成23年 3月末）
・残事業の内容（城廻地区：トンネルL=336m、橋梁L=43m、橋梁L=68m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

五十崎内子地区は平成18年度迄に供用しているが、城廻地区の事業進捗率は用地取得率0%、事業進捗率は4%である。城廻地区は、現在のバイパスによる整備では、一部用地取得の困難箇所があることなどから進捗してない状況であり、今後の事業進捗の見込みもない。

施設の構造や工法の変更等	城廻地区について、現在のバイパスによる整備では事業の進捗が見込めないことから、現道対策案など代替案を含めた事業見直しを検討することが、望ましいと考える。 城廻地区の事業見直し検討にあたっては、地形条件や河川、住宅等の制約条件もあり、関係機関や地元関係者との調整に時間を要すると思われる。
対応方針	事業中止
対応方針決定の理由	・本事業区間内にある防災対策箇所3箇所については、依然として未対策ではあるが、通行止めの実績もなく、近年の豪雨時等においても法面の変状が見られなかった。 ・交通量の減少、交通事故の減少により、バイパスによる整備の緊急性は低下している。 ・本事業については、五十崎内子地区で４車線化を実施しており、一定の整備効果が見られることから、城廻地区の残事業については、事業内容・効果の見直しのため、再度調査・検討することが望ましいと判断し、事業を中止する。
事業概要図	

※１　事業の効果に記載してある金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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329号　宜野座（ぎのざ）改良	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県宜野座村字宜野座（おきなわ　ぎのざ　あざぎのざ） 至：沖縄県宜野座村字漢那（おきなわ　ぎのざ　あざかんな）			延長	2.7km

事業概要

一般国道329号は、名護市を起点とし本島東海岸を南下し那覇市に至る延長約76kmの主要幹線道路である。宜野座改良に並行する現道区間の宜野座村字宜野座から字漢那にかけては、急カーブや急勾配等の線形不良箇所が連続して多数存在し、交通事故の恐れが非常に高い路線となっている。また、沿道は住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗入口も多く、幹線道路としての機能が低下している。宜野座改良は交通安全の確保、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上を目的とした延長約2.7kmの事業である。

H2年度事業化	都市計画決定不要	H11年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	70億円	事業進捗率	84%	供用済延長	1.1km

地域の防災面の課題

・一般国道329号は、緊急輸送道路に指定されており、県民を支える上で重要な道路であるにも係わらず、宜野座改良の並行する国道329号宜野座村字宜野座～字漢那間には線形不良箇所が12箇所存在する。
・災害等における沖縄自動車道の通行止め時は国道329号が東海岸側での唯一通行可能な道路となり交通が集中(H23.8.4～7の台風9号による大雨で沖縄自動車道が全線で約4日通行止め)。
・断続的に続く急勾配・急カーブ等の線形不良箇所による通行の危険性が存在し、安全・安心な走行が可能な区間の割合が約6割となっており、救急車の円滑な搬送を阻害している。
・このため、地域住民の生活に大きな影響を与えてることから、地元宜野座村からも「国道３２９号は急カーブ、急勾配区間になっており、事故が多発している、非常に危険を感じる」などの意見や要望が出されるなど、地域にとって抜本的な対策が緊急的に必要となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

現道改良区間の約0.9kmについて急カーブ・急行勾配等の対策として線形改良を実施し、残る1.8kmについては、別線整備を実施。

事業の効果等

〇災害等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（102億円）
〇災害等による被害の回避
線形不良箇所の改良及びバイパス整備により、線形不良箇所が約半減し、安全・安心な走行可能区間の割合が約2割向上し、迅速・安全な救急搬送が可能になるとともに、現道部においても通過交通が減少するため、歩行者も含め道路利用者の安全性が向上する
〇地域住民の不安の解消（1.8億円）
〇ＣＯ2排出量の削減効果（0.48億円）
〇観光シーズンの交通量増加（3.0億円）

費用　（残事業）/（事業全体）

20 ／ 92 億円

（事　業　費：　10 ／　80 億円
維持管理費：　9.8 ／　11 億円）

関係する地方公共団体等の意見

宜野座改良は、沖縄本島の骨格となる東海岸側の幹線道路である一般国道329号のバイパス区間である。当該区間と並走する国道329号は、住宅、商店、公共施設などが密集する宜野座村の中心部を通過している。通過交通は、大型車の混入率が高く、自転車・歩行者にとって危険な状態にある。また、急勾配や急カーブ等の線形不良箇所が複数存在し快適な走行が困難なだけでなく、交通事故の恐れが非常に高い状況にある。

これらを解消するため、当該区間が整備されつつあり、現道区間を回避することにより、現道区間の交通量が減少し、歩行者の安全性の向上や事故密度が低下するなど沿道住民の安全性が向上すると考えられる。

また、延長2.7kmのうち1.1kmについては、平成21年3月に部分供用され、現在の事業全体の進捗状況も約8割を超えており、早期の全線供用開始が望まれる。

本事業は、今年の3月の事業評価監視委員会時点から事業費の増額変更（4億円）がなされている。その変更内容は、米軍道路返還手続き等に伴い工事費（運搬費）を追加したものであり、工事施工に必要な変更である。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

〇平成20年度末に宜野座改良一工区（1.1ｋｍ）が供用。
〇宜野座改良の箇所が沖縄振興開発特別措置法に基づき『宜野座サンライズリゾート』として、内閣総

理大臣等より地域指定。
○宜野座改良に隣接する宜野座球場において、プロ野球球団（阪神タイガース）が平成15年より秋季キャンプを実施。

事業の進捗状況、残事業の内容等
全体事業費での進捗率は約84%、用地買収の進捗率は約85%である（平成23年度末見込み）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
今後は、早期の全線供用に向けて、現在事業の進捗を図っている。

施設の構造や工法の変更等
該当なし。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図

位置図

※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。