

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道12号・275号 <small>なえほ</small> 苗穂交差点	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自： <small>ほっかいどうさっぽろ しらいし きくすいかみまち</small> 北海道札幌市白石区菊水上町 至： <small>ほっかいどうさっぽろ ひがし なえほ</small> 北海道札幌市東区苗穂町	延長：1.1 km	
<b>事業概要</b> 一般国道12号は、札幌市を起点とし岩見沢市・三笠市・滝川市等を経由し旭川市に至る延長約14.5 kmの幹線道路である。また一般国道275号は、札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由して浜頓別町へ至る延長約28.2 kmの幹線道路であり、ともに道央圏と道北圏を連絡する重要な路線である。 このうち苗穂交差点は、朝夕の通勤・通学時間はもとより、平時においても恒常的に発生している札幌市内の交通混雑を解消し、都市内交通の円滑化を図り、更に交通混雑に起因する交通事故の低減等を目的とした札幌市白石区菊水上町から東区苗穂町に至る延長1.1 kmの4車線拡幅事業である。		
H12年度事業化	S42年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地補償着手
H13年度工事着手		
全体事業費	約108億円	事業進捗率：75%
計画交通量	23,700～31,800台/日	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) 2.0	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 25/117億円 事業費：24/115億円 維持管理費：0.73/2.5億円
	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 50/135億円 (走行時間短縮便益：47/124億円) (走行経費減少便益：2.3/8.8億円) (交通事故減少便益：0.48/1.9億円)	基準年： 平成24年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.5（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=1.8～2.4（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%）		
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①交通混雑の緩和 ・ボトルネック区間が解消されることで交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・車線減少による通行車輛の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 ③歩行者の安全性向上 ・安全で快適な歩行空間が確保され、歩行者の安全性向上が期待される。 ④バスの利便性向上 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保及び、バス利用時の利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安全性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量831（t-CO2/年）の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 千歳市など6市1町1村の首長で構成される北海道石狩地方開発促進期成会等より整備の要望を受けている。		
札幌市長の意見： 一般国道12号、275号は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、その拡幅整備は道央圏のネットワーク強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の		

活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針(原案)案」のとおり継続とすることについて異議はございません。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、コスト縮減に積極的に取り組み、効率的・効果的な事業執行により早期供用が可能となるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成16年9月 市道平和通中央線 平和大橋供用
- ・平成18年3月 国道275号 東雁来交差点供用
- ・平成19年3月 国道275号 東米里交差点供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率75%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

立体交差部分の基礎形式見直しによる、コスト縮減対策に取り組んでいる。

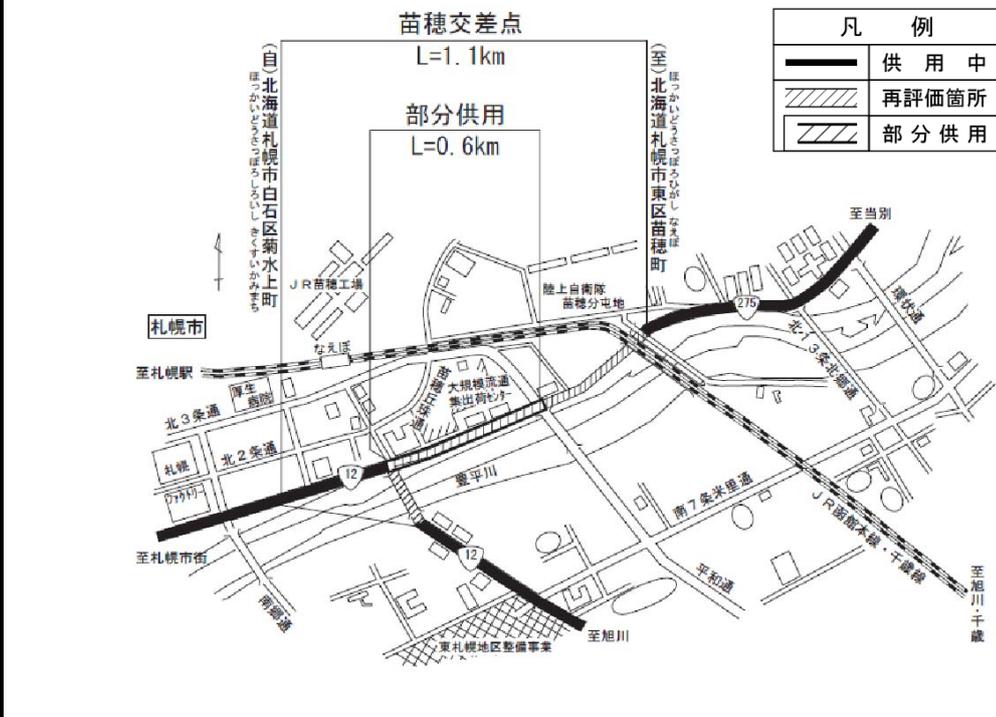
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> <small>あさひかわとがち</small> 旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b> 自：北海道富良野市字学田三区 至：北海道富良野市字上五区		<b>延長</b>  8.3 km
<b>事業概要</b> 旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野道路は、地域ネットワークの構築により富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的とした、富良野市字学田から字上五区に至る延長8.3kmの事業である。		
H14年度事業化	H一年度都市計画決定	H15年度用地着手
H18年度工事着手		
全体事業費	約284億円	事業進捗率
計画交通量	9,300～9,700台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 5.2 総費用 (残事業)/事業全体 94/312億円 (事業費：67/286億円) (維持管理費：27/27億円)	総便益 (残事業)/事業全体 485/485億円 (走行時間短縮便益：402/402億円) (走行経費減少便益：59/59億円) (交通事故減少便益：24/24億円)
感度分析の結果	事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間±20%）	
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=4.7～5.7（交通量±10%） 事業費：B/C=4.8～5.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=5.2～5.2（事業期間±20%）	
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通混雑の緩和や、定時性の確保、利便性の向上が期待される。 ③主要観光地への利便性向上 ・交通混雑、渋滞が緩和され主要な観光地への利便性向上が期待される。 ・冬期交通の確実性、安全性が確保され、富良野観光エリアへの冬期観光の利便性向上が期待される。 ④物流利便性の向上 ・迅速性、安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,414（t-CO2/年）の削減が期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。		
<b>知事の意見</b> ： 地域ネットワークの構築により、富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野・美瑛地域の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成など、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10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路(中富良野町～富良野市間)に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守すること。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。

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5月 シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
- ・平成19年10月 北海道横断自動車道 トナムインターチェンジ～十勝清水インターチェンジ供用
- ・平成20年10月 富良野美瑛広域観光圏整備実施計画認定
- ・平成21年10月 北海道横断自動車道 占冠インターチェンジ～トナムインターチェンジ供用
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張インターチェンジ～占冠インターチェンジ供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率98%、事業進捗率74%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

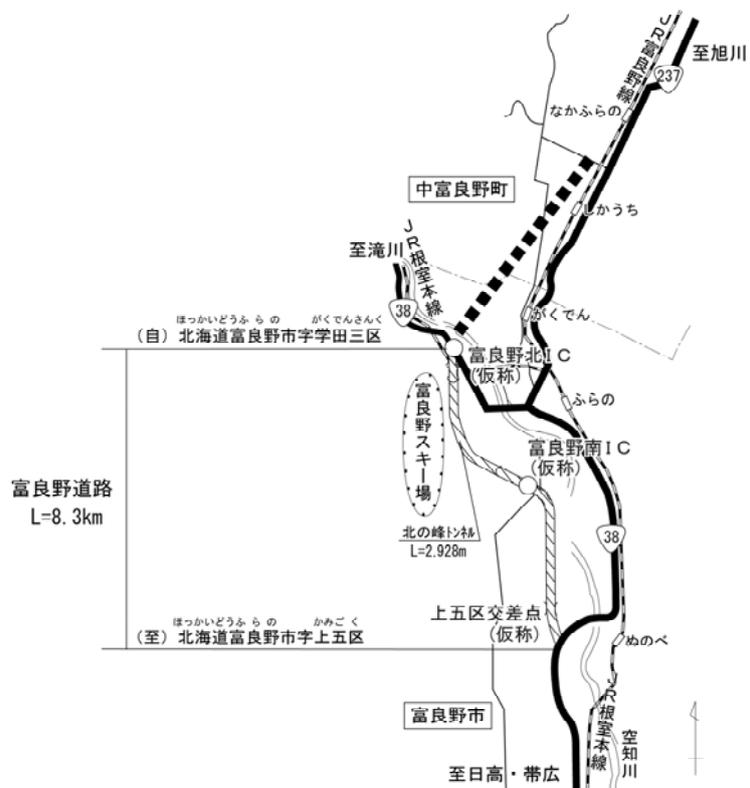
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道38・44号 <small>くしろとかんじょう</small> 釧路外環状道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局														
<b>起終点</b> 自：北海道釧路市鶴野 <small>ほっかいどうくしろ つるの</small> 至：北海道釧路郡釧路町字別保 <small>ほっかいどうくしろ くしろ べっほ</small>	<b>延長</b> 16.8km															
<b>事業概要</b> 一般国道38号は、滝川市を起点に釧路市に至る延長約310kmの幹線道路であり、一般国道44号は釧路市を起点に根室市に至る約124kmの幹線道路である。 このうち釧路外環状道路は、釧路市街地における交通混雑の緩和や釧路・根室圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的とした、釧路インターチェンジから別保インターチェンジに至る延長16.8kmの一般国道のバイパス事業である。																
H7年度事業化	H10年度都市計画決定 (H-年度変更)	H10年度用地補償着手 H10年度工事着手														
<b>全体事業費</b> 約878億円   <b>事業進捗率</b> 68%   <b>供用済延長</b> 0.0km <b>計画交通量</b> 11,900～13,400台/日																
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 1.1</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 4.1</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体) 1.1	(残事業) 4.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 50%;"><b>総便益</b></td> </tr> <tr> <td>(残事業)/事業全体 265/996億円</td> <td>(残事業)/事業全体 1,083/1,083億円</td> </tr> <tr> <td>〔事業費：224/955億円〕</td> <td>〔走行時間短縮便益：908/908億円〕</td> </tr> <tr> <td>〔維持管理費：41/41億円〕</td> <td>〔走行経費減少便益：109/109億円〕</td> </tr> <tr> <td></td> <td>〔交通事故減少便益：66/66億円〕</td> </tr> </table>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	(残事業)/事業全体 265/996億円	(残事業)/事業全体 1,083/1,083億円	〔事業費：224/955億円〕	〔走行時間短縮便益：908/908億円〕	〔維持管理費：41/41億円〕	〔走行経費減少便益：109/109億円〕		〔交通事故減少便益：66/66億円〕	<b>基準年</b> 平成24年度
<b>B/C</b>	(事業全体) 1.1	(残事業) 4.1														
<b>総費用</b>	<b>総便益</b>															
(残事業)/事業全体 265/996億円	(残事業)/事業全体 1,083/1,083億円															
〔事業費：224/955億円〕	〔走行時間短縮便益：908/908億円〕															
〔維持管理費：41/41億円〕	〔走行経費減少便益：109/109億円〕															
	〔交通事故減少便益：66/66億円〕															
<b>感度分析の結果</b> 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.2(交通量±10%)   事業費：B/C=1.1～1.1(事業費±10%)   事業期間：B/C=1.0～1.1(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=3.5～4.7(交通量±10%)   事業費：B/C=3.8～4.5(事業費±10%)   事業期間：B/C=3.8～4.4(事業期間±20%)																
<b>事業の効果等</b> <b>事業の必要性及び効果</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・釧路市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通混雑の緩和や、定時性の確保、利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②道路交通の安全性向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点の多い市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③災害時の緊急輸送ルートの強化                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波時の緊急避難道路としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④物流利便性の向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・迅速性・定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤救急搬送の安定性向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥CO<sub>2</sub>排出量の削減                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量1,418(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ol>																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 釧路市など1市6町1村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等より早期整備の要望を受けている																
<b>知事の意見</b> ： バイパスの整備により、釧路市街地における交通混雑の緩和や道東圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成など、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10年10月26日付け道路第283号「一般国道44号釧路町別保道路(釧路町)に係わる環境影響評価準備書に関する意見について」の知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 池田インターチェンジ～本別インターチェンジ供用  
本別ジャンクション～足寄インターチェンジ供用
- ・平成17年10月 釧路市、阿寒町、音別町が合併し釧路市が誕生
- ・平成19年 2月 一般国道38号 釧路新道 8.8kmのうち7.7km供用
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別インターチェンジ～浦幌インターチェンジ供用
- ・平成23年 5月 釧路港が国際バルク戦略港湾(穀物)に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率68%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

IC形状の見直し等による、コスト縮減対策に取り組んでいる。

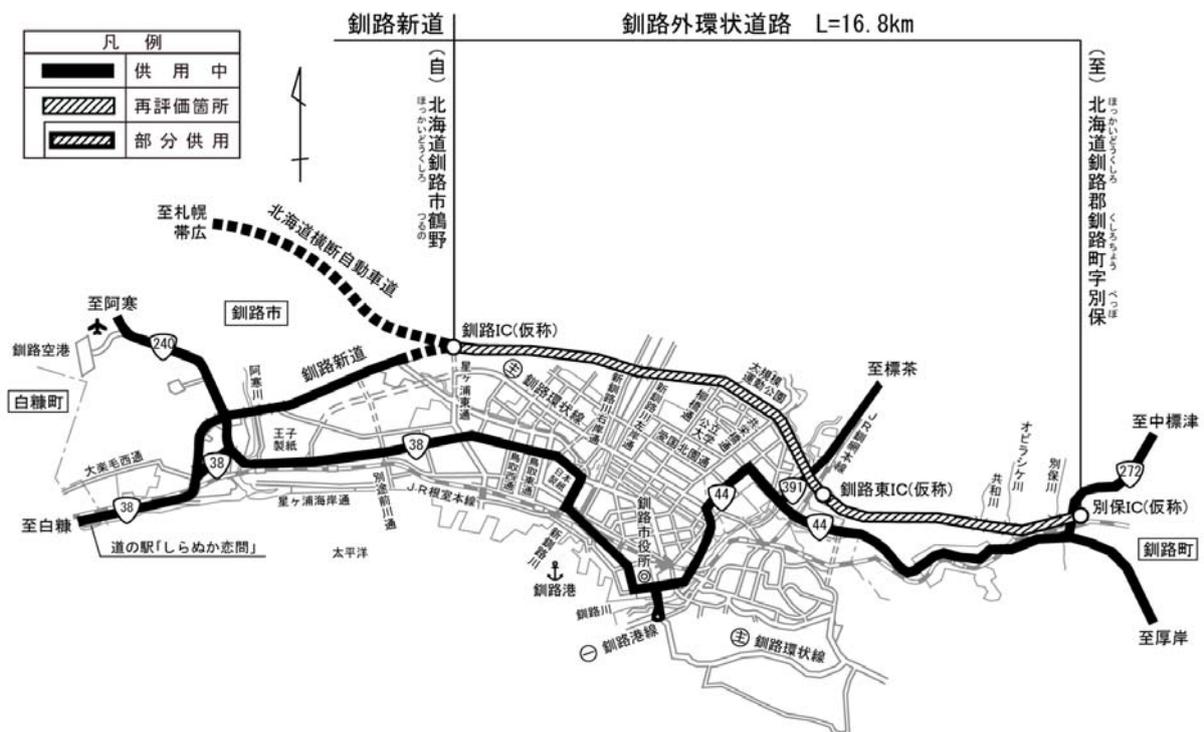
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道231号・232号 <small>るもい</small> 留萌拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局						
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどうるもい はまなか</small> 北海道留萌市浜中町 至： <small>ほっかいどうるもい しおみ</small> 北海道留萌市塩見町		<b>延長</b> 4.3km						
<b>事業概要</b> 一般国道231号は、札幌市を起点とし留萌市に至る延長約129kmの幹線道路であり、一般国道232号は、稚内市を起点とし留萌市に至る延長約128kmの幹線道路である。 このうち留萌拡幅は、留萌市街の交通混雑を低減し、道路交通の定時性、安全性の向上、物流の効率化を目的とした、留萌市浜中町から塩見町に至る延長4.3kmの4車線拡幅事業である。								
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)	H2年度用地補償着手 H3年度工事着手						
<b>全体事業費</b> 約233億円   <b>事業進捗率</b> 95%   <b>供用済延長</b> 4.1km								
<b>計画交通量</b> 5,700~15,000台/日								
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体) 1.04</td> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/事業全体 12/316億円 (事業費：11/304億円 維持管理費：0.57/12億円)</td> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/事業全体 33/330億円 (走行時間短縮便益：30/273億円 走行経費減少便益：2.2/42億円 交通事故減少便益：0.61/14億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 2.7</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.04	総費用 (残事業)/事業全体 12/316億円 (事業費：11/304億円 維持管理費：0.57/12億円)	総便益 (残事業)/事業全体 33/330億円 (走行時間短縮便益：30/273億円 走行経費減少便益：2.2/42億円 交通事故減少便益：0.61/14億円)	(残事業) 2.7			<b>基準年</b> 平成24年
B/C (事業全体) 1.04	総費用 (残事業)/事業全体 12/316億円 (事業費：11/304億円 維持管理費：0.57/12億円)	総便益 (残事業)/事業全体 33/330億円 (走行時間短縮便益：30/273億円 走行経費減少便益：2.2/42億円 交通事故減少便益：0.61/14億円)						
(残事業) 2.7								
<b>感度分析の結果</b> 事業全体および残事業について感度分析を実施 <b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=0.9~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.0~1.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.0(事業期間±20%) <b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.2~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~3.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~2.7(事業期間±20%)								
<b>事業の効果等</b> <b>事業の必要性及び効果</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和           <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道231号と国道232号が拡幅・短絡されることにより交通容量が増加し、通過交通との交通分散も図られることで、定時性の確保や利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②物流利便性の向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・海水浴シーズンの観光混雑時期等についても安定した輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③重要港湾留萌港への利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定した輸送ルートが確保され、重要港湾留萌港への利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④救急搬送の安定性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤日常活動圏中心都市への利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され、小平町・増毛町の日常活動圏となっている留萌市への利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥CO2排出量の削減           <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量1,975(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ol>								
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 留萌市など1市6町1村の首長等で構成される「北海道留萌地域総合開発期成会」等により、早期整備の要望を受けている。								
<b>知事の意見</b> ： バイパスの整備により、留萌市街における交通混雑の緩和や物流の効率化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、当該事業の継続にあたっては、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。

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 2 年 1 0 月 北海道縦貫自動車道 深川インターチェンジ～旭川鷹栖インターチェンジ供用
- ・平成 1 0 年 4 月 深川留萌自動車道 深川ジャンクション～深川西インターチェンジ供用
- ・平成 1 0 年 7 月 深川留萌自動車道 深川西インターチェンジ～秩父別インターチェンジ供用
- ・平成 1 5 年 7 月 深川留萌自動車道 秩父別インターチェンジ～沼田インターチェンジ供用
- ・平成 1 6 年度 「ゴールデンビーチるもい」全面供用
- ・平成 1 7 年 3 月 深川留萌自動車道 沼田インターチェンジ～北竜ひまわりインターチェンジ供用
- ・平成 1 8 年 1 1 月 深川留萌自動車道 北竜ひまわりインターチェンジ～留萌幌糠インターチェンジ供用
- ・平成 2 3 年度 「留萌港（原木）」拠点化形成促進港に選定
- ・平成 2 4 年度 深川留萌自動車道 留萌幌糠インターチェンジ～留萌大和田インターチェンジ供用予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 3 年度に工事着手して、用地進捗率 1 0 0 %、事業進捗率 9 5 %となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

交通状況等を再調査した結果、道路構造を見直している。

対応方針

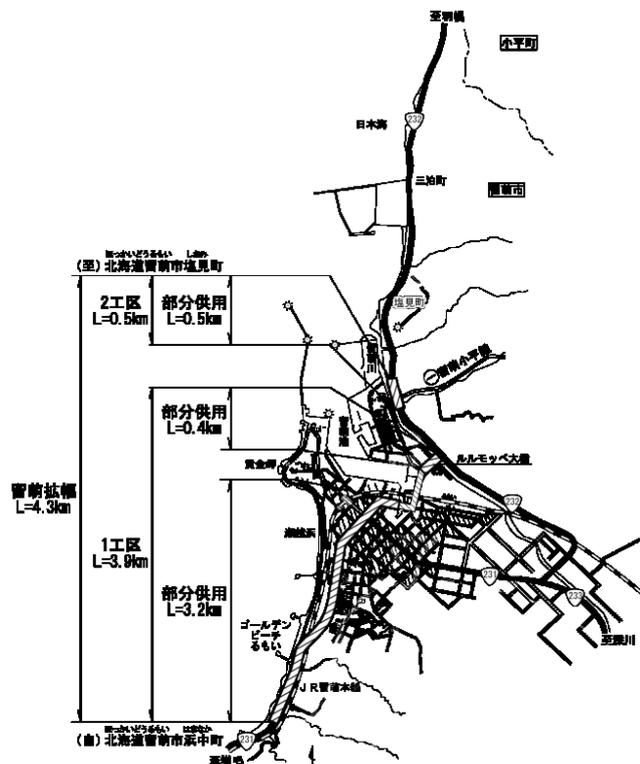
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	再 評 価 箇 所
	部 分 供 用



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 <small>おひひろ ひろお</small> 帯広・広尾自動車道 一般国道236号 中札内大樹道路 <small>なかさつないたいき</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局	
起終点 自：北海道河西郡中札内村字協和 <small>ほっかいどうかさい なかさつない きょうわ</small> 至：北海道広尾郡大樹町北4線 <small>ほっかいどうひろお たいき</small>	延長 23.2 km		
事業概要 帯広・広尾自動車道は、帯広市を起点として、中札内村、更別村、大樹町を經由し広尾町に至る延長約80kmの一般国道の自動車専用道路である。 このうち中札内大樹道路は、高速ネットワークの拡充による地域間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、中札内インターチェンジから忠類大樹インターチェンジに至る、延長23.2kmの事業である。			
H7年度事業化		H1年度都市計画決定	
		H20年度用地補償着手	
		H20年度工事着手	
全体事業費	約415億円	事業進捗率	72%
計画交通量	4,500～6,800台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/事業全体 149/471億円 〔事業費：104/409億円〕 〔維持管理費：45/62億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 348/548億円 〔走行時間短縮便益：271/427億円〕 〔走行経費減少便益：50/77億円〕 〔交通事故減少便益：27/45億円〕
	(残事業) 2.3		
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.1～2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2～2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.3(事業期間±20%)			
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・帯広市と広尾町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②重要港湾十勝港への利便性向上 ・重要港湾十勝港との安定した輸移入が確保され、物流の効率化が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ④地域医療の安定性向上 ・通院負担の軽減や周産期医療の安定性向上が期待される。 ⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・交通円滑化や定時性確保など、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,357(t-CO2/年)の削減が期待される。			
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 帯広市など1市5町2村の首長等で構成される「高規格幹線道路帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会」等より早期整備の要望を受けている			
知事の意見： 高速ネットワークの拡充による道央圏・道東圏と十勝港の連絡強化により、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、事業の継続にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、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。

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 帯広・広尾自動車道 帯広ジャンクション～帯広川西インターチェンジ供用
- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 池田インターチェンジ～本別インターチェンジ供用  
本別ジャンクション～足寄インターチェンジ供用
- ・平成18年 2月 幕別町、忠類村が合併し幕別町が誕生
- ・平成18年 3月 帯広・広尾自動車道 帯広川西インターチェンジ～幸福インターチェンジ供用
- ・平成20年11月 帯広・広尾自動車道 幸福インターチェンジ～中札内インターチェンジ供用
- ・平成21年10月 北海道横断自動車道 占冠インターチェンジ～トマムインターチェンジ供用
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別インターチェンジ～浦幌インターチェンジ供用
- ・平成23年 3月 とかち帯広空港 帯広～東京線の2社乗り入れ（ダブルトラッキング化）
- ・平成23年 4月 十勝港 配合飼料コンビナートが本格稼動
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張インターチェンジ～占冠インターチェンジ供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に工事着手して、用地進捗率91%、事業進捗率72%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

土配計画の見直し等により、コスト縮減を行っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> <small>あさひかわとかち</small> 旭川十勝道路 一般国道237号 <small>ふらのきた</small> 富良野北道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局	
<b>起終点</b> 自：北海道空知郡中富良野町字中富良野 至：北海道富良野市字学田三区	<b>延長</b>  5.7 km		
<b>事業概要</b> 旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野北道路は、地域ネットワークの構築により富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的とした、中富良野町字中富良野から富良野市字学田に至る延長5.7kmの事業である。			
H20年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地着手	H22年度工事着手
<b>全体事業費</b> 約176億円		<b>事業進捗率</b> 4%	
<b>計画交通量</b> 5,500台/日		<b>供用済延長</b> 0.0km	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 147/155億円 (事業費：131/139億円) (維持管理費：16/16億円)	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 175/175億円 (走行時間短縮便益：144/144億円) (走行経費減少便益：17/17億円) (交通事故減少便益：13/13億円)
<b>基準年</b> 平成24年			
<b>感度分析の結果</b> 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.0~1.2 (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=1.1~1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.3 (事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b> <b>事業の必要性及び効果</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①主要都市間の利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・旭川市と帯広市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</li> </ul> </li> <li>②交通混雑の緩和           <ul style="list-style-type: none"> <li>・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通混雑の緩和や、定時性の確保、利便性の向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③主要観光地への利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑、渋滞が緩和され主要な観光地への利便性向上が期待される。</li> <li>・冬期交通の確実性、安全性が確保され、富良野観光エリアへの冬期観光の利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④物流利便性の向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・迅速性、安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥CO2排出量の削減           <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量1,989 (t-CO2/年) の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ol>			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。			
<b>知事の意見</b> ： 地域ネットワークの構築により、富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに			

富良野・美瑛地域の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成など、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10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路(中富良野町～富良野市間)に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守すること。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。

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 富良野美瑛広域観光圏整備実施計画認定
- ・平成21年10月 北海道横断自動車道 占冠インターチェンジ～トナムインターチェンジ供用
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張インターチェンジ～占冠インターチェンジ供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度に工事着手して、用地進捗率6%、事業進捗率4%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

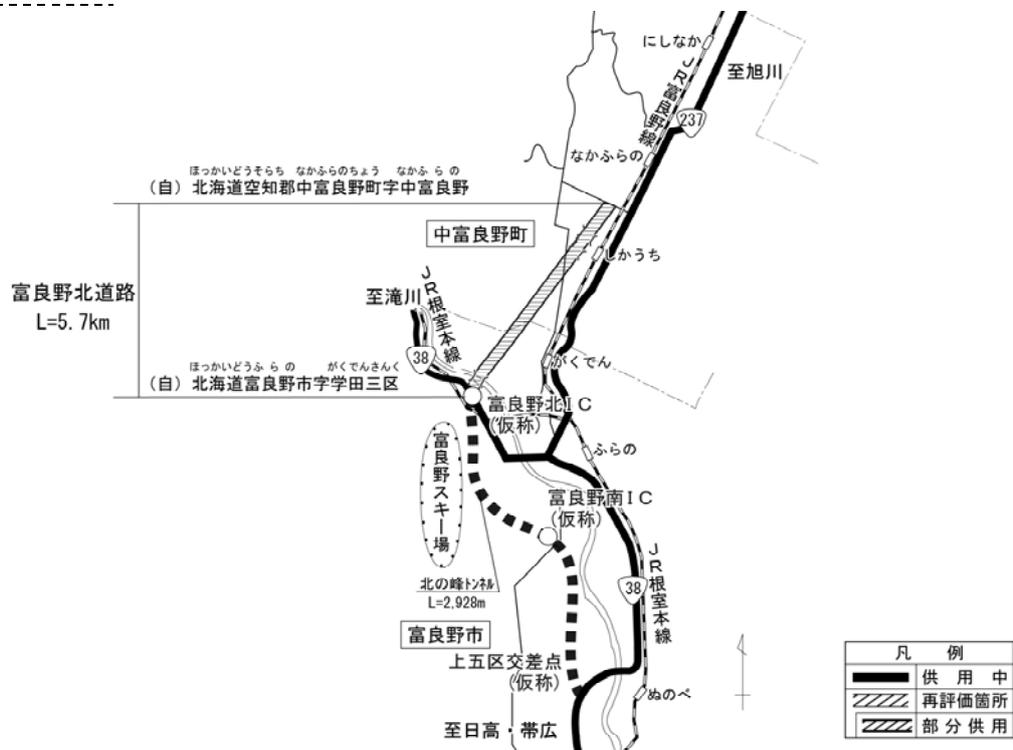
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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275号 <small>えべつきたどうろ</small> 江別北道路	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：北海道江別市角山 <small>ほつかいどう えべつ かくやま</small> 至：北海道江別市篠津 <small>ほつかいどう えべつ しのつ</small>	延長：3.5km	
事業概要： 一般国道275号は、札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由し浜頓別町に至る延長約28.2kmの幹線道路であり、道央圏と道北圏を連絡する重要な路線である。 このうち江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、江別市角山から篠津に至る延長3.5kmの4車線拡幅事業である。		
H20年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地補償着手
H24年度工事着手		
全体事業費	約138億円	事業進捗率
		8%
		供用済延長
		0.0km
計画交通量	19,700～28,900台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 1.6	総費用 (残事業/事業全体) 105/116億円 (事業費：97/108億円) (維持管理費：8.1/8.1億円)
		総便益 (残事業/事業全体) 167/167億円 (走行時間短縮便益：163/163億円) (走行経費減少便益：2.6/2.6億円) (交通事故減少便益：1.2/1.2億円)
		基準年：平成24年
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(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=1.5～1.7(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 事業の必要性及び効果 ①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・車線減少による通行車両の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 ③重要港湾石狩湾新港への利便性向上 ・安定した輸送ルートが確保され、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。 ④食品雑貨等の流通利便性向上 ・円滑な交通が確保され、食品雑貨の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への、救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量569(t-CO2/年)の削減が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 千歳市など6市1町1村の首長で構成される北海道石狩地方開発促進期成会等より整備の要望を受けている。		
知事の意見： 現道の4車線化により、2車線区間のボトルネックによる交通混雑や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の継続にあたっては、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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成22年12月 道央圏連絡道路 新千歳空港ランプ～中央ランプ供用
- ・平成23年 3月 道央圏連絡道路 豊栄ランプ～蕨岱ランプ供用
- ・平成23年11月 一般国道275号 蕨岱拡幅全線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に工事着手して、用地進捗率74%、事業進捗率8%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡 例	
	供 用 中
	再評価箇所
	部分供用

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道337号 <small>とうべつ</small> 当別バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局				
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどういしかり</small> 北海道石狩郡当別町 <small>わらびたい</small> 蕨岱 至： <small>ほっかいどういしかり</small> 北海道石狩市 <small>おやふる</small> 生振		<b>延長</b> 15.4 km				
<b>事業概要</b> 一般国道337号は、千歳市を起点とし長沼町・南幌町・江別市等を経由し小樽市に至る延長約80kmの幹線道路である。 このうち当別バイパスは、当別町と石狩市を結ぶ路線の交通混雑の緩和や道路交通の定時性、安全性の向上及び、物流効率化を目的とした、当別町蕨岱から石狩市生振に至る延長15.4kmのバイパス事業である。						
S55年度事業化	H 一 年度都市計画決定	S57年度用地補償着手				
<b>全体事業費</b> 約630億円   <b>事業進捗率</b> 88%   <b>供用済延長</b> 10.1km <b>計画交通量</b> 17,300～28,300台/日						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>B/C</b> (事業全体) 2.4 (残事業) 4.4           </td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体)              86/980億円              (事業費：71/905億円)              (維持管理費：15/75億円)           </td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体)              383/2,305億円              (走行時間短縮便益：337/1,920億円)              (走行経費減少便益：33/311億円)              (交通事故減少便益：13/75億円)           </td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>基準年</b> 平成24年           </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.4 (残事業) 4.4	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 86/980億円 (事業費：71/905億円) (維持管理費：15/75億円)	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 383/2,305億円 (走行時間短縮便益：337/1,920億円) (走行経費減少便益：33/311億円) (交通事故減少便益：13/75億円)	<b>基準年</b> 平成24年	<b>感度分析の結果</b> 事業全体および残事業について感度分析を実施 <b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=2.0～2.7(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)
<b>B/C</b> (事業全体) 2.4 (残事業) 4.4	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 86/980億円 (事業費：71/905億円) (維持管理費：15/75億円)	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 383/2,305億円 (走行時間短縮便益：337/1,920億円) (走行経費減少便益：33/311億円) (交通事故減少便益：13/75億円)	<b>基準年</b> 平成24年			
<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=3.7～5.2(交通量±10%) 事業費：B/C=4.1～4.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3～4.5(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> <b>事業の必要性及び効果</b> ①重要港湾石狩湾新港への利便性向上 ・安定した輸送ルートが確保され、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性の向上が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・車線数減少による通行車両の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 ④食品雑貨等の流通利便性向上 ・円滑な交通が確保され、食品雑貨の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量21,644(t-CO2/年)の削減が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 江別市など5市3町の首長で構成される道央圏連絡道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。						
<b>知事の意見</b> ： バイパスの整備により、道央圏の外郭環状道路を形成し、新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港の連絡を強化することで物流の効率化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の継続にあたっては、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。						

札幌市長の意見：

一般国道337号は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、その拡幅整備は道央圏のネットワーク強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針(原案)案」のとおり継続とすることについて異議はございません。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、コスト縮減に積極的に取り組み、効率的・効果的な事業執行により早期供用が可能となるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

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11年10月 北海道横断自動車道 千歳恵庭ジャンクション～夕張インターチェンジ供用
- ・平成17年 3月 道央圏連絡道路 江別東インターチェンジ～豊栄ランプ供用
- ・平成22年12月 道央圏連絡道路 新千歳空港ランプ～中央ランプ供用
- ・平成23年 3月 道央圏連絡道路 豊栄ランプ～蕨岱ランプ供用
- ・平成23年11月 一般国道275号蕨岱拡幅 全線供用
- ・平成24年12月(予定) 石狩LNG基地稼働予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和56年度に工事着手して、用地進捗100%、事業進捗率88%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

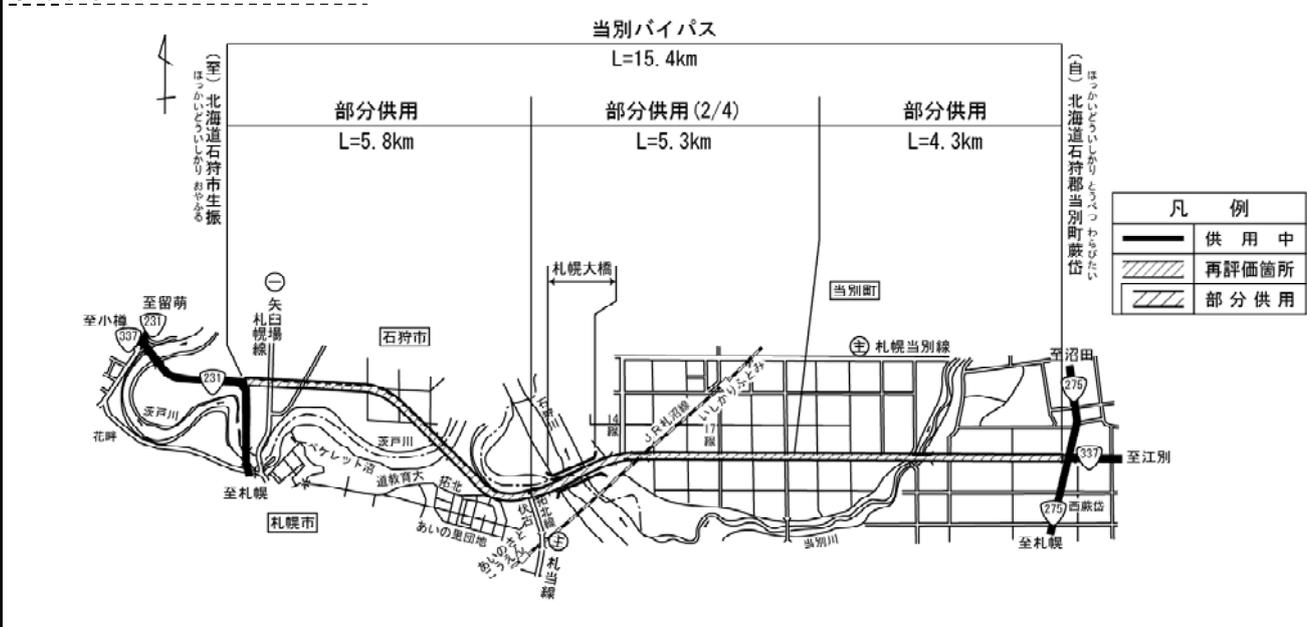
歩道計画の見直し等、コスト縮減対策に取り組んでいる。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 <small>あさひかわ もんべつ</small> 旭川・紋別自動車道 一般国道450号 <small>まるせつぶえんがる</small> 丸瀬布遠軽道路	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：北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸 <small>ほつかいどうもんべつ えんがる まるせつぶみなみまる</small> 至：北海道紋別郡遠軽町豊里 <small>ほつかいどうもんべつ えんがる とよさと</small>	延長 18.0km						
事業概要 旭川・紋別自動車道は、比布町を起点として愛別町、上川町、遠軽町、湧別町を經由し、紋別市に至る延長130kmの一般国道の自動車専用道路である。 このうち丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による地域間の連絡機能強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化の支援を目的とした、丸瀬布インターチェンジから遠軽豊里インターチェンジに至る、延長約18.0kmの事業である。							
H18年度事業化	H1年度都市計画決定	H19年度用地補償着手	H20年度工事着手				
全体事業費	約410億円	事業進捗率	39%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	6,200～6,600台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体)	252/417億円	総便益 (残事業)/ (事業全体)	491/491億円	基準年 平成24年
	(残事業)	1.9	事業費 維持管理費	208/373億円 44/44億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	404/404億円 57/57億円 29/29億円	
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) B/C=1.7～2.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) B/C=1.8～2.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%) B/C=1.9～2.0(事業期間±20%)							
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と遠軽町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②物流利便性の向上 ・オホーツク圏と道内・道外の大消費地市場等との迅速性・定時性の高い輸送ルートが確保され水産品・農産品の流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高速性に優れ、揺れの少ない搬送が確保されることから、遠軽町周辺地域の緊急搬送に寄与するとともに支庁境を越えるオホーツク地域の救急医療に貢献することが期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワーク形成が期待される。 ⑤主要観光地への利便性向上 ・年間を通じて移動時の速達性、安全性が向上し、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,126(t-CO2/年)の削減が期待される。							
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 網走市をはじめとする3市14町1村の首長等で構成される「オホーツク圏活性化期成会」等より、早期整備の要望を受けている。							
知事の意見： 高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連携強化により、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、事業の継続にあたっては、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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年11月 旭川・紋別自動車道 愛山上川インターチェンジ～上川天幕供用
- ・平成19年 3月 旭川・紋別自動車道 旧白滝～丸瀬布インターチェンジ供用
- ・平成20年 8月 旭川・紋別自動車道 奥白滝インターチェンジ供用
- ・平成21年10月 上湧別町と湧別町が合併し湧別町が誕生
- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道 白滝インターチェンジ～旧白滝供用
- ・平成22年3月 旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島インターチェンジ供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に工事着手して、用地進捗率83%、事業進捗率39%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

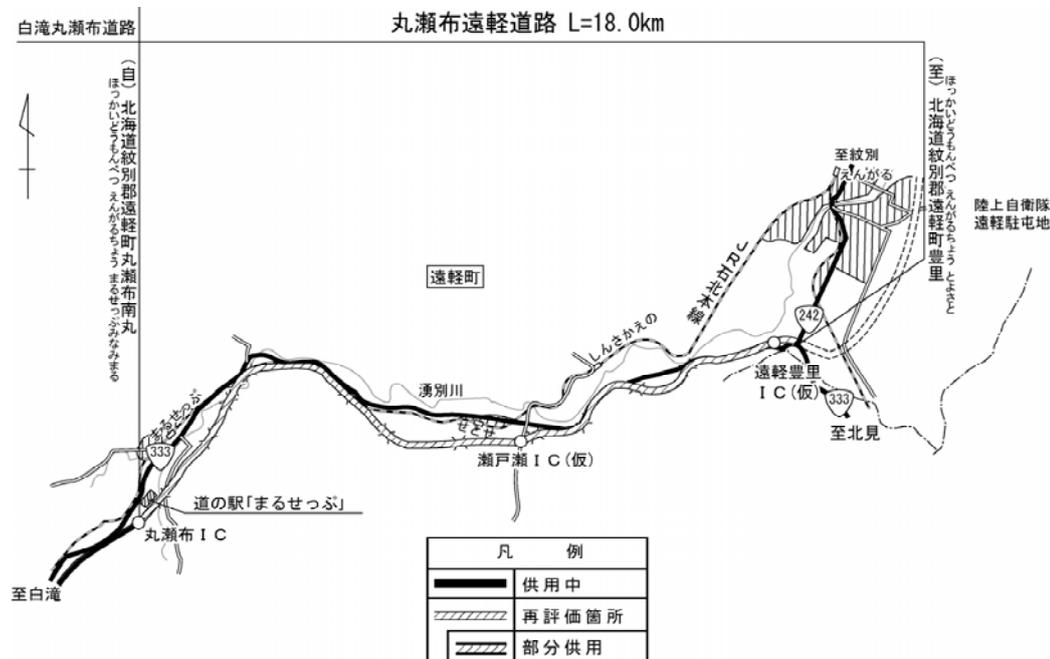
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 <small>かみきたてんまばやし</small> 上北天間林道路	事業区分	一般国道
事業主体	国土交通省 東北地方整備局		
起終点	自：青森県上北郡東北町大字大浦 至：青森県上北郡七戸町大字附田向	延長	7.8 km
<b>事業概要</b> 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約608kmの幹線道路である。 上北天間林道路は高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路で、上北道路、天間林道路と一体となって上北横断道路を形成し、青森市と八戸市の連携を強化する道路である。			
H20年度事業化	H16年度都市計画決定	H22年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費	229億円	事業進捗率	25%
計画交通量	15,400台/日	供用済延長	— km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.1 (残事業) 5.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 171億円/227億円 (事業費 : 147億円/202億円) (維持管理費 : 25億円/25億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 929億円/929億円 (走行時間短縮便益 : 756億円/756億円) (走行経費減少便益 : 100億円/100億円) (交通事故減少便益 : 72億円/72億円)
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=3.4~5.2 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=3.8~4.5 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=3.8~4.4 (事業期間 ±1年)		
感度分析の結果	【残事業】 B/C=4.5~6.8 (交通量 ±10%) B/C=5.0~5.9 (事業費 ±10%) B/C=5.2~5.6 (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 （新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する） ・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）		
関係する地方公共団体等の意見	○青森県知事の意見 事業の継続実施に異議ありません。 東日本大震災を踏まえ高規格幹線道路網の重要性が再認識されたところであり、いまだ未整備区間が多く残されている本県にとって、高規格幹線道路網の早期整備は、県民の切なる願いであります。 県民が安全に、そして安心して暮らすために早期整備をお願いします。 事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、上北天間林道路の整備促進について要望あり ・高規格道路建設及び道路整備促進青森県総決起大会 ・青森地区国道協議会（会長：青森県） ・青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会（会長：青森市） ・上十三地域広域市町村圏協議会（会長：十和田市） 他		
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。		
事業の進捗状況、残事業の内容等	・事業進捗率25%（うち用地進捗率26%）		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・事業の進捗に係る問題はない。		
施設の構造や工法の変更等	・経済的な長尺プレキャスト製品等を採用し、コスト縮減を図る。		
対応方針	事業継続		
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。		



再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>みずさわひがし</small> 水沢東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢 至：岩手県奥州市水沢区佐倉河字十文字				延長	9.6 km
事業概要						
水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢～佐倉河字十文字間に計画された延長9.6 kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、奥州市水沢区内を通過する国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、東北縦貫自動車道や東北新幹線水沢江刺駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。						
S60年度事業化		S57年度都市計画決定		S63年度用地着手		H4年度工事着手
全体事業費		380億円		事業進捗率		58%
計画交通量		21,500台/日		供用済延長		4.6 km (2/4)
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) 3.4		(残事業)/ (事業全体) 133億円/ 485億円 〔事業費：112億円/ 444億円〕 〔維持管理費：21億円/ 41億円〕	(残事業)/ (事業全体) 448億円/ 592億円 〔走行時間短縮便益：420億円/ 532億円〕 〔走行経費減少便益：22億円/ 52億円〕 〔交通事故減少便益：5.2億円/ 8.0億円〕	平成24年	
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
【全体事業】 交通量変動：B/C=1.1～1.3(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2～1.2(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.3(事業期間 ±2年)						
【残事業】 B/C=2.9～3.7(交通量 ±10%) B/C=3.1～3.7(事業費 ±10%) B/C=3.1～3.6(事業期間 ±2年)						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる)</li> <li>安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> </ul>						
他14項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
○岩手県知事の意見						
<ol style="list-style-type: none"> <li>事業継続に対して異議ありません。</li> <li>本県では、内陸部における地域間交流を促進し、快適・安全な生活を支えるため、一般国道4号の整備促進を求めているところです。 「水沢東バイパス」は国道4号の交通混雑の解消、安全性の向上や物流の円滑化による産業活動の支援の観点から極めて重要な事業であることから、早期の完成に向け事業の進捗を図っていただきたい。</li> </ol>						
○以下の団体等から、水沢東バイパスの整備促進について要望あり。						
<ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県道路整備促進期成同盟会（会長（花巻市長））</li> <li>水沢市（現奥州市）、水沢市議会（水沢市長・水沢市議会議長）</li> </ul>						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
事業進捗率58%（うち用地進捗率58%）						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
事業の進捗に係る問題はない。						
施設の構造や工法の変更等						
他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。						

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 北上拡幅 <small>きたかみ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県北上市相去町字笹長根 <small>きたかみ あいさりちよう ささながね</small> 至：岩手県北上市飯豊町村崎野19地割 <small>きたかみ いいとよまむらさきの ちわり</small>			延長	12.2km
事業概要					
北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町村崎野19地割間に計画された延長12.2kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、北上市内の国道4号の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、周辺の工業団地からの製造品出荷等の更なる経済産業活動の支援、花巻空港、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道、東北新幹線北上駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。					
S57年度事業化		H7年度都市計画決定		S58年度用地着手	
S57年度工事着手		S57年度用地着手		S57年度工事着手	
全体事業費	180億円	事業進捗率	81%	供用済延長	9.2km
計画交通量	27,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6	総費用	(残事業)/事業全体 41億円/310億円	総便益	(残事業)/事業全体 129億円/504億円
	(残事業) 3.1	事業費 30億円/267億円	維持管理費 11億円/43億円	走行時間短縮便益 115億円/425億円	走行経費減少便益 12億円/75億円
				交通事故減少便益 2.2億円/3.7億円	基準年 平成24年
感度分析の結果					
【全体事業】交通量変動：B/C=1.2~1.9(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.6~1.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.6~1.7(事業期間 ±1年)					
【残事業】B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%) B/C=2.9~3.3(事業費 ±10%) B/C=3.0~3.2(事業期間 ±1年)					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保 (新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる)</li> <li>安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> </ul>					
他13項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見					
<ol style="list-style-type: none"> <li>事業継続に対して異議ありません。</li> <li>本県では、内陸部における地域間交流を促進し、快適・安全な生活を支えるため、一般国道4号の整備促進を求めているところです。 「北上拡幅」は国道4号の交通混雑の解消、交通の安全性の向上や物流の円滑化による産業活動の支援の観点から極めて重要な事業であることから、早期の完成に向け事業の進捗を図っていただきたい。</li> </ol>					
○以下の団体等から、整備促進について要望あり。					
<ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県（知事）</li> <li>岩手県道路整備促進期成同盟会（会長（花巻市長））</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率81%（うち用地進捗率83%）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等					
他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



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

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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 三陸沿岸道路（久慈北道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県久慈市侍浜町桑畑 至：岩手県久慈市夏井町鳥谷	延長	7.4 km		
事業概要	<p>三陸沿岸道路は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸地域を経て、青森県八戸市に至る延長359 kmの高規格幹線道路であり、東日本大震災からの復興にむけたリーディングプロジェクトとなる復興道路として早期の整備が求められている。</p> <p>久慈北道路は、線形隘路や幅員狭小が集中する現道区間の回避、三陸沿岸地域の地域間交流の拡大を図ることを目的とし、三陸沿岸道路の一部を構成する延長7.4kmの自動車専用道路である。</p>				
H20年度事業化	都市計画未実施	H22年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	182億円	事業進捗率	22%	供用済延長	- km
計画交通量	6,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/事業全体 146億円/185億円 事業費：126億円/165億円 維持管理費：20億円/20億円	総便益 (残事業)/事業全体 319億円/319億円 走行時間短縮便益：298億円/298億円 走行経費減少便益：12億円/12億円 交通事故減少便益：8.9億円/8.9億円	基準年	平成24年
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.4~2.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.7~1.8(事業期間±1年)</p> <p>【残事業】B/C=1.8~2.6(交通量 ±10%) B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%) B/C=2.1~2.3(事業期間±1年)</p>				
事業の効果等	<p>・国土・地域ネットワークの構築 (当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する)</p> <p>・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)</p> <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○岩手県知事の意見 事業継続に対して異議ありません。 本県では、東日本大震災津波を受け、沿岸地域を縦貫する三陸沿岸道路や、内陸と沿岸を結ぶ東北横断自動車道釜石秋田線等高規格道路を「復興道路」と位置付け、早期の全線開通を求めているところです。三陸沿岸道路の一部を構成する「久慈北道路」は、自然災害発生時における緊急輸送道路の確保や三陸沿岸地域の交流・連携を支える重要な道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。</p> <p>○以下の団体等から、久慈北道路の整備促進について要望あり</p> <p>・岩手県久慈市、洋野町 ・三陸沿岸圏商工団体連絡会議 他5団体</p>				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業進捗率22%（うち用地進捗率27%）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業の進捗に係る問題はない。				
施設の構造や工法の変更等	大規模地震後の供用性に配慮した「スライド版式伸縮継手」等の新技術を採用し、コスト縮減を図る。				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				

事業概要図



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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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106号 みやこもりおか 宮古盛岡横断道路(都南川目道路) となんかわめ ちわり	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県盛岡市川目第五地割 もりおか かわめ ちわり 至：岩手県盛岡市手代森 もりおか てしろもり	延長	6.0km		
事業概要					
<p>宮古盛岡横断道路は、岩手県の重要港湾都市である宮古市を起点とし、県都盛岡市へ至る地域高規格道路（延長約100km）である。</p> <p>都南川目道路（自動車専用道路）は宮古盛岡横断道路の一部を形成し、三陸沿岸地域と岩手県内陸地域等との広域的な連携強化・交流促進や、現道の線形不良箇所等の隘路解消を目的とした事業である。</p>					
H9年度事業化		H13年度都市計画決定		H17年度用地着手	
H18年度工事着手					
全体事業費	257億円	事業進捗率	19%	供用済延長	-km
計画交通量	8,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.7	(残事業)/ (事業全体) 162億円/ 238億円 〔事業費：145億円/ 221億円〕 〔維持管理費：17億円/ 17億円〕	(残事業)/ (事業全体) 274億円/ 274億円 〔走行時間短縮便益：238億円/ 238億円〕 〔走行経費減少便益：26億円/ 26億円〕 〔交通事故減少便益：11億円/ 11億円〕	平成24年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.0~1.3(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±2年)</p> <p>【残事業】 B/C=1.5~2.0(交通量 ±10%) B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%) B/C=1.6~1.8(事業期間 ±2年)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>国土・地域ネットワークの構築 (地域高規格道路の位置づけあり)</li> <li>安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>事業継続に対して異議ありません。</li> <li>本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進めるとともに、県の復興計画期間である平成30年度までの全線開通を求めているところです。 宮古盛岡横断道路の一部を構成する「都南川目道路」は、大震災津波により被災した沿岸地域の復興を推進する上で欠かせない極めて重要な道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。</li> </ol> <p>○以下の団体から、都南川目道路の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県（岩手県知事、岩手県議会議長）、国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会（宮古市、盛岡市、他3町2村）、 宮古市（宮古市長）、盛岡市（盛岡市長）</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率19%（うち用地進捗率56%）</li> </ul>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の進捗に係る問題はない。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。</li> </ul>					

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道108号 <small>はなぶちやま</small> 花淵山バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省	<b>事業主体</b> 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自：宮城県大崎市鳴子温泉古戸前 <small>おおさき なるこおんせんふるとまえ</small> 至：宮城県大崎市鳴子温泉鬼首柏木原 <small>おおさき なるこおんせんおにこうべかしわざはら</small>		<b>延長</b> 6.4 km	
<b>事業概要</b> 一般国道108号は、宮城県石巻市を起点として秋田県由利本荘市に至る主要幹線道路であり、宮城・秋田両県を最短で繋ぐネットワークとして、地域間の交流・連携の活性化に大きな役割を果たしている重要路線である。 花淵山バイパスは、現道隘路の解消や災害時の迂回路の確保等を目的としたバイパス事業である。			
H20年度事業化 <small>（直轄権限代行による事業化）</small>	都市計画未実施	H元年度用地着手	H3年度工事着手
全体事業費 120億円		事業進捗率 52%	供用済延長 - km
計画交通量 3,600台/日			
<b>費用対効果分析結果</b> B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 4.4	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 59億円/ 117億円 事業費 : 54億円/ 113億円 維持管理費 : 4.4億円/ 4.4億円	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 260億円/ 260億円 走行時間短縮便益 : 227億円/ 227億円 走行経費減少便益 : 32億円/ 32億円 交通事故減少便益 : 1.7億円/ 1.7億円	<b>基準年</b> 平成24年
<b>感度分析の結果</b> 【全体事業】 交通量変動 : B/C=2.1~2.4 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=2.0~2.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=2.0~2.4 (事業期間 ±1年) 【残事業】 B/C=4.2~4.6 (交通量 ±10%) B/C=3.7~5.4 (事業費 ±10%) B/C=4.1~4.6 (事業期間 ±1年)			
<b>事業の効果等</b> ・国土・地域ネットワークの構築 （現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する） ・災害への備え （近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する） <div style="text-align: right;">他10項目に該当</div>			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○宮城県知事の意見 ・事業の継続実施に意義はありません。 なお、当該道路は県境をつなぐ防災道路ネットワークとして大変重要な役割を果たすことから、より一層の整備促進を求めますとともに、震災に伴う本県の災害関連費用負担が大幅に増大していることから、一層のコスト縮減を図るなど、事業促進に係る費用負担軽減について特段の配慮をお願いします。 ○以下の団体等から、花淵山バイパスの整備促進について要望あり ・宮城県知事 ・大崎市長 ・国道108号花淵山バイパス整備促進期成同盟会			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率52%（うち用地進捗率100%）			
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。			
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。			
<b>対応方針</b> 事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。			

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道7号 <small>きさかたにかほ</small> 象潟仁賀保道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 東北地方整備局	
<b>起終点</b> 自：秋田県にかほ市象潟町小滝 至：秋田県にかほ市両前寺		<b>延長</b> 13.7 km	
<b>事業概要</b> 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点とし、山形、秋田両県の沿岸地域を通過し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 象潟仁賀保道路は日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、緊急時の代替路確保、広域ネットワーク形成による産業振興等を図るものである。			
H17年度事業化		H16年度都市計画決定	
H18年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費 440億円		事業進捗率 60%	
計画交通量 14,800台/日		供用済延長 6.9km (2/4)	
<b>費用対効果分析結果</b> B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 185億円/ 466億円 (事業費 : 145億円/ 417億円) (維持管理費 : 40億円/ 49億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 638億円/ 785億円 (走行時間短縮便益 : 575億円/ 671億円) (走行経費減少便益 : 24億円/ 45億円) (交通事故減少便益 : 38億円/ 69億円)	<b>基準年</b> 平成24年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.4~1.9 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.6~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.5~1.8 (事業期間 ±2年)			
<b>事業の効果等</b> ・国土・地域ネットワークの構築 (高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り) ・災害の備え (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) <div style="text-align: right;">他14項目に該当</div>			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 ・事業の継続で依存ありません。 県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、象潟仁賀保道路の整備促進について要望あり ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会 ・本荘由利交通体系整備促進協議会 ・由利本荘市、由利本荘市議会 ・東北日本海沿岸市町村議会協議会 ・秋田県建設業協会 ○民間主催のシンポジウム、フォーラム ・第24回日本海夕陽ラインシンポジウム (平成23年3月17日、主催は新潟県、山形県、秋田県、青森県の日沿道沿線の各青年会議所) ・第14回日本海沿岸東北自動車道建設促進フォーラム(平成24年10月22日、主催は東北経済連合会)			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率60% (うち用地進捗率69%)			
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。			

施設の構造や工法の変更等

- 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用や長尺プレキャスト製品等の採用により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



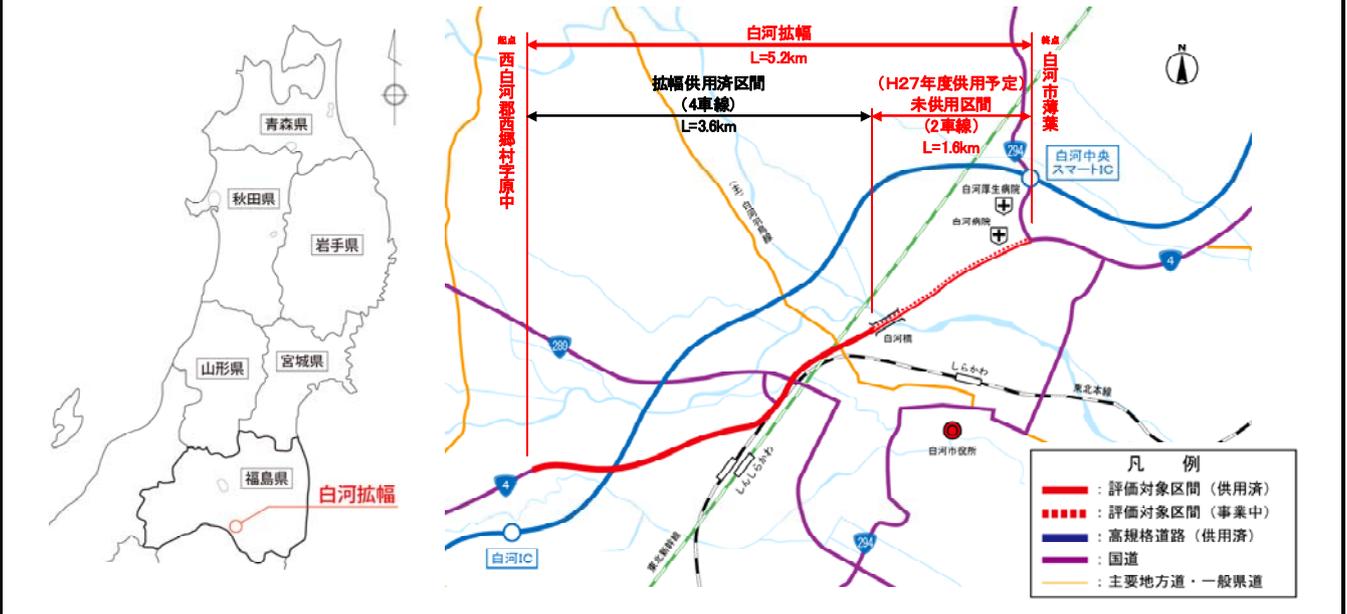
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>しらかわ</small> 白河拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県西白河郡西郷村字原中 至：福島県白河市薄葉	延長	5.2 km		
事業概要					
<p>一般国道4号は、東京都中央区を起点とし、福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を經由し、青森県青森市にいたる主要幹線道路で、東北の経済、文化の発展に大きな役割を果たしている重要路線である。</p> <p>白河拡幅は、白河市周辺の国道4号の交通混雑の解消、安全な交通の確保及び沿線環境の改善を目的とした4車線拡幅事業である。</p>					
S48年度事業化		H11年度都市計画決定		S49年度用地着手	
S60年度工事着手					
全体事業費	148億円	事業進捗率	88%	供用済延長	3.6 km
計画交通量	29,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5	総費用	(残事業)/(事業全体) 22億円/262億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 136億円/403億円
	(残事業) 6.3	事業費 維持管理費	16億円/243億円 5.7億円/19億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	123億円/369億円 9.7億円/26億円 3.4億円/7.5億円
基準年：平成24年					
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=5.6~6.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.5~1.5(事業費 ±10%) B/C=5.8~6.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.5~1.6(事業期間±1年) B/C=6.1~6.5(事業期間±1年)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間の削減)</li> <li>災害への備え (緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
○福島県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の継続については、異議ありません。</li> <li>なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。</li> </ul>					
○以下の団体等から、白河拡幅の整備促進について要望あり					
<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号4車線整備促進期成同盟会（西郷村、白河市、泉崎村、矢吹町、鏡石町）</li> <li>郡山地域道路整備促進期成同盟会</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率88%（うち用地進捗率85%）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等					
他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 伊達拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市広前 至：福島県伊達郡国見町大字石母田字上野			延長	9.1 km
事業概要					
一般国道4号は、東京都を起点とし、郡山市、福島市、仙台市を経て、青森市に至る東北地方の産業・経済・文化の交流・連携を支える主要幹線道路である。伊達拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、悪天候時における現道の安定的な通行の確保を目的としている。					
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S57年度用地着手	
S61年度工事着手		S56年度都市計画決定		S57年度用地着手	
全体事業費	198億円	事業進捗率	74%	供用済延長	5.8 km
計画交通量	22,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.9	総費用	(残事業)/事業全体 57億円/320億円	総便益	(残事業)/事業全体 120億円/600億円
	(残事業) 2.1	事業費 44億円/286億円	維持管理費 12億円/34億円	走行時間短縮便益 113億円/576億円	走行経費減少便益 6.7億円/19億円
				交通事故減少便益 0.74億円/4.8億円	基準年 平成24年
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【全体事業】交通量変動：B/C=1.8~2.0(交通量 ±10%)					
【残事業】B/C=1.9~2.4(交通量 ±10%)					
事業費変動：B/C=1.8~1.9(事業費 ±10%)					
B/C=2.0~2.3(事業費 ±10%)					
事業期間変動：B/C=1.8~1.9(事業期間 ±1年)					
B/C=2.0~2.2(事業期間 ±1年)					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される)</li> <li>・災害への備え (対象区間が都道府県地域防災計画に位置づけがある)</li> </ul>					
他14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					
事業継続については、異議ありません。なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト削減など、総事業費の抑制に努めてください。					
○以下の団体から、伊達拡幅の整備促進について要望あり					
・福島県知事、福島県伊達地方町村議会議長会(川俣町、桑折町、国見町)					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・事業進捗率74%(うち用地進捗率78%)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・事業進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等					
・他事業との発生土利用調整及び再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用により、コスト削減を図る。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道49号 <small>いなわしろ</small> 猪苗代拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県耶麻郡猪苗代町大字壺楊字南浜 至：福島県耶麻郡猪苗代町大字長田字大堰	延長	7.3 km		
事業概要					
<p>一般国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、南東北地域の広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る主要幹線道路である。</p> <p>猪苗代拡幅は、猪苗代町内の国道49号の交通安全の確保及び、沿道環境の改善等を目的とした事業である。</p>					
S63年度事業化		都市計画決定未実施		H元年度用地着手	
H3年度工事着手					
全体事業費	129億円	事業進捗率	88%	供用済延長	2.9 km
計画交通量	9,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (残事業) 4.8	(残事業)/(事業全体) 27億円/198億円 事業費：14億円/176億円 維持管理費：13億円/22億円	(残事業)/(事業全体) 131億円/246億円 走行時間短縮便益：106億円/198億円 走行経費減少便益：19億円/39億円 交通事故減少便益：5.7億円/8.8億円	平成24年	
感度分析の結果					
<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.04~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間 ±1年)</p> <p>【残事業】B/C=4.0~6.0(交通量 ±10%) B/C=4.6~5.1(事業費 ±10%) B/C=4.7~4.9(事業期間 ±1年)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する)</li> <li>・災害への備え (緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○福島県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の継続については、異議ありません。</li> </ul> <p>なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期の事業効果の発現を図るとともに、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。</p> <p>○以下の団体等から、猪苗代拡幅の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・会津総合開発協議会</li> <li>・会津地区道路整備促進期成同盟会</li> <li>・会津方部商工観光団体協議会</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年度に事業評価監視委員会において、計画交通量の見直しにより、4車線計画から2車線計画へ事業計画の見直しを行った</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率88%(うち用地進捗率89%)</li> </ul>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に係る問題はない。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・他事業との発生土利用調整及び再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用により、コスト縮減を図る。</li> </ul>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道115号 相馬福島道路(霊山道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町石田 至：福島県伊達市霊山町下小国			延長	12.0km	
事業概要						
相馬福島道路は、東日本大震災からの早期復興を図るリーディングプロジェクトとして位置づけられている。霊山道路は、相馬福島道路（東北中央自動車道）の一部を形成し、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保を図るものである。						
H20年度事業化		都市計画未実施		H22年度用地着手	H23年度工事着手	
全体事業費	332億円		事業進捗率	31%	供用済延長	-km
計画交通量	7,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 232億円/331億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 447億円/447億円	基準年 平成24年		
	(残事業) 1.9	事業費：199億円/298億円 維持管理費：34億円/34億円	走行時間短縮便益：409億円/409億円 走行経費減少便益：10億円/10億円 交通事故減少便益：28億円/28億円			
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施						
【全体事業】交通量変動：B/C=1.2~1.6(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.6~2.3(交通量 ±10%)						
事業費変動：B/C=1.3~1.4(事業費 ±10%) B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%)						
事業期間変動：B/C=1.3~1.4(事業期間±1年) B/C=1.9~2.0(事業期間±1年)						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>国土・地域ネットワークの構築 (当該路線が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)</li> <li>災害への備え (現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する)</li> </ul>						
他17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						
事業の継続については、意義ありません。						
本路線は、東日本大震災で被災した本県の相双地方の復興はもとより、復興リーディングプロジェクトとして福島県全体の復興に資する重要な路線であることから、強力な推進による早期の完成をお願いします。						
なお、当該事業を進めるにあたりましては、県の費用負担に対する全面的な財政支援と、事業が完了するまでの安定した予算の確保により早期完成をお願いします。						
○以下の団体等から、「霊山道路」の整備促進について要望あり						
<ul style="list-style-type: none"> <li>福島県知事</li> <li>3期成同盟会合同（東北横断、常磐、東北中央自動車道建設促進期成同盟会）</li> <li>一般国道115号整備促進期成同盟会</li> <li>福島・相馬・伊達・米沢市議会連絡協議会</li> <li>福島、相馬、米沢の各商工会議所</li> </ul>						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
事業進捗率31%（うち用地進捗率96%）						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
事業の進捗に係る問題はない。						
施設の構造や工法の変更等						
他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。						

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道4号 <small>かすかべこが</small> 春日部古河バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自： <small>さいたまけんかすかべししもやなぎ</small> 埼玉県春日部市下柳 至： <small>いばらきけんこがしやぎはし</small> 茨城県古河市柳橋			延長	21.5km
<b>事業概要</b> 一般国道4号は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。				
H18年度事業化	S45年度都市計画決定	—	H18年度工事着手	
全体事業費	約244億円	事業進捗率	28%	供用済延長
計画交通量	33,200～56,900台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 5.1	総費用 (事業費/事業全体) 202/284億円 (事業費：148/218億円) 維持管理費：54/66億円	総便益 (事業費/事業全体) 1,079/1,444億円 (走行時間短縮便益：1,045/1,383億円) (走行経費減少便益：20/37億円) (交通事故減少便益：14/24億円)	基準年 平成24年
	(残事業) 5.3			
<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=3.4～9.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.8～5.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.7～5.3 (事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=3.0～9.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.0～5.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.0～5.5 (事業期間±2年)				
<b>事業の効果等</b>				
(1) 交通混雑の緩和				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の損失時間は、100.5千人時間/年・kmで、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3.8倍。</li> <li>・ 国道4号春日部古河バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道4号の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul>				
(2) 安全・安心な通行の確保				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、111.4件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）を上回る。</li> <li>・ 特に、幸手市上高野の交差点の死傷事故率は、615.3件/億台kmで全国平均（102.0件/億台km）の約6倍となっている。</li> <li>・ 国道4号春日部古河バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される。</li> </ul>				
(3) 地域活性化の支援				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新4号国道は、地域高規格道路であり、物の流通、人の交流、地域間の交流などの活性化を促進し、地域の産業流通活動を支えている。</li> <li>・ 国道4号（現道）に対し、新4号国道の大型車混入率は高く、地域の産業流通活動や関東～東北の物流に寄与。</li> <li>・ 特に、国道4号春日部古河バイパスでは大型車混入率が51.4%と高く、また、周辺に工業団地が整備され、さらに圏央道の開通に伴うIC周辺開発が推進中であり、今後も地域の産業振興等の活性化に不可欠。</li> </ul>				
(4) 防災震災対策				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号は、東北自動車道とともに、関東～東北を南北に結ぶ多重性ネットワークを形成し、代替性を確保。</li> <li>・ 国道4号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されており、災害時における避難・救助をはじめ、物資の輸送、諸施設の復旧など広域的な応急対策活動を行う道路として位置付け。</li> <li>・ 東日本大震災では、高速道路が緊急交通路に指定され、その間、国道4号は一般車両の通行を担う道路として機能。</li> <li>・ また、国道4号春日部古河バイパスは、圏央道とアクセスし、更なるネットワークの多重性を形成。</li> </ul>				
(5) 広域道路ネットワークの形成				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号春日部古河バイパスは、圏央道の五霞IC（仮称）と接続。</li> <li>・ 圏央道の久喜白岡JCT～五霞IC（仮称）は平成25年度以降、五霞IC（仮称）～つくば中央ICが平成26年度以降にそれぞれ暫定2車線で供用予定。</li> <li>・ 国道4号春日部古河バイパスは、圏央道供用に伴う国道4号の交通量増加に対応するとともに、圏央道へのアクセス路線として不可欠。</li> </ul>				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埼玉県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは災害時における緊急輸送道路のネットワーク強化はもとより、圏央道へのアクセス向上が図られる大変重要な道路であります。引き続き、コストの縮減に十分留意しながら早期完成をお願いします。</li> <li>・ 茨城県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは、首都圏中央連絡自動車道の主要なアクセス道路であり、企業立地による地域産業の活性化や大規模災害時における緊急輸送道路のネットワーク強化に寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期完成に向け事業を推進されたい。</li> </ul>				
<b>事業評価監視委員会の意見</b>				
事業の継続を承認する。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>				
既に多くの工業団地が整備され沿道開発が進んでいることに加え、圏央道整備に伴う沿線自治体のIC周辺開発計画が進展中である。				

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 用地は取得済み。平成18年度に4～6車線化に着手し、平成21年度までに庄和IC北交差点～椿（南）交差点間の4.2kmを4車線化。残る区間（埼玉県区間6.1km、茨城県区間11.2km）については、圏央道（久喜白岡JCT～五霞IC（仮称））の暫定供用に合わせ、工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 圏央道（久喜白岡JCT～つくば中央IC）の暫定供用を見据え、全線4車線供用（一部、暫定供用4/6車線見込む）に向けて工事を実施中。茨城県区間の6車線供用については、全線4車線供用後、完成6車線の事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

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

事業概要図



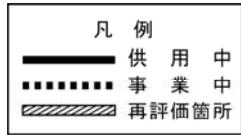
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道6号土浦バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	白：茨城県土浦市中 至：茨城県土浦市中貫	延長	8.8km			
<b>事業概要</b> 一般国道6号土浦バイパスは、交通渋滞の緩和、安全性の確保及び地域産業の支援を目的とした延長8.8kmの4車線のバイパス事業である。						
S44年度事業化		S47年度用地着手		S48年度工事着手		
全体事業費	約338億円	事業進捗率	77%	供用済延長	8.8km	
計画交通量	31,600~46,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (事業全体)	80/1,017億円	総便益 (事業全体)	726/1,258億円
	(残事業)	9.1	事業費：66/995億円 維持管理費：14/22億円	走行時間短縮便益：608/1,033億円 走行経費減少便益：67/139億円 交通事故減少便益：52/86億円	基準年 平成24年	
<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間 ±1年） 【残事業】交通量：B/C=8.3~10.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=8.4~9.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=8.7~9.2（事業期間 ±1年）						
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は122.2千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍である。 ・土浦バイパスの4車線化により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ・また、国道125号および354号(旧国道6号)区間の損失時間は、113.5千人時間/年・km(全国平均の4倍)であり、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間の渋滞緩和も見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は50.3件/億台・kmであり、全国平均の約0.5倍であるが、暫定2車線区間では200件/億台・kmを超える区間が存在。 ・並行する国道125号および354号(旧国道6号)区間の平均死傷事故率は145.3件/億台・kmと高く、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間も交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 地域活性化の支援 ・土浦バイパスの事業化(昭和44年)以降は、バイパス方向に居住広がりが、また大規模施設の立地も進行している。 ・土浦バイパスの整備により、アクセス性が向上し、物流機能の強化や地域活性化に寄与する。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・茨城県知事の意見：一般国道6号土浦バイパスは、土浦市内の渋滞緩和や安全性の確保が図られるとともに、大規模災害時における緊急輸送道路のネットワークの強化に寄与することから、より一層のコスト縮減を図り、完成に向け事業の推進をお願いします。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 土浦バイパスの整備に伴い、沿道には宅地や教育施設、商業施設等などが立地している。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 昭和56年度までに全線暫定2車線で供用し、平成元年度までに約2.9kmが4車線供用済みである。用地取得済みであるため、暫定区間の工事に着手し、引き続き、全線4車線完成に向けて事業を進める。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 用地の取得は100%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ー						
対応方針	事業継続					
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。						

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道17号 <small>たかまつりた</small> 高松立体	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局	
<b>起終点</b> 自： <small>ぐんまけんたかさきしみやもとちよう</small> 群馬県高崎市宮元町 至： <small>ぐんまけんたかさきしなみえちよう</small> 群馬県高崎市並榎町			延長	1.6km	
<b>事業概要</b> 一般国道17号は、高崎市を経て、群馬県を南部に通過し、沿線都市の連携強化を図る主要幹線道路である。高松立体は、渋滞ポイントである和田橋交差点の交通混雑の解消を図るとともに、国道17号の幹線道路としての機能を確保することにより地域の活性化に大きく寄与するものである。					
H11年度事業化	H12年度都市計画決定	H12年度用地着手	H12年度工事着手		
H16年度都市計画変更					
全体事業費	約120億円	事業進捗率	93%	供用済延長	1.1km
計画交通量	37,000～52,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.7  <small>(残事業)</small> 15.1	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 8.3/148億円 事業費：6.9/142億円 維持管理費：1.4/5.9億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 125/255億円 走行時間短縮便益：118/239億円 走行経費減少便益：7.3/14億円 交通事故減少便益：0.012/1.6億円	基準年 平成24年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.5～2.0（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 9.7～21.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～1.7（事業費 ±10%） 事業費：B/C=13.0～18.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±1年） 事業期間：B/C=14.8～21.5（事業期間±1年）					
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・立体部整備前の損失時間（平成18年度）は、265.7千人時間/年・kmだったが、立体部整備後（158.2千人時間/年・km）、損失時間が約4割減少した。 ・一般部（上り線）付近では、国道17号の車線数減少が渋滞の要因となっている。 ・一般部の整備により、国道17号の1車線規制が解除され、渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・和田橋交差点の整備前の死傷事故率（H17～H19）は、500.8件/億台・kmだったが、立体部整備後（138.1件/億台・km）、死傷事故率が約7割減少した。 ・一般部の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少が見込まれる。 (3) 歩行者や自転車の利便性・安全性向上 ・歩道幅員狭小区間は、歩行者に比べ自転車交通量が多く、幅員2mの歩道では、自転車等とのすれ違いが危険。また、歩道未整備区間は、側道を歩行者・自転車が通行し、安全性の確保が不十分。 ・周辺には歩道の無い細街路が点在し、歩行者・自転車が安全に通行できるルートの整備が必要。 ・歩道幅員狭小区間と歩道未整備区間の整備により、歩道の連続性や幅員が確保され、歩行者や自転車の利便性・安全性の向上が見込まれる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 群馬県知事からの意見：国道18号や国道354号との合流部の渋滞緩和や交通事故対策、歩行者・自転車の利便性・安全確保のためには、本事業が必要なことから、一日も早い事業完成を目指していただきたい。また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 国立病院機構高崎総合医療センターは、平成21年8月に新病棟が完成し、平成23年4月に災害拠点病院の指定を受けた。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 立体部（L=1.1km）は平成19年度に供用済み。また、平成22年度には歩道橋架替が完成。 一般部（L=0.5km）は測量・調査・設計を実施し、用地取得の促進を図り、事業全体の早期完成を目指す。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					

一般部 (L=0.5km)は、残区間の供用に向け、引き続き整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

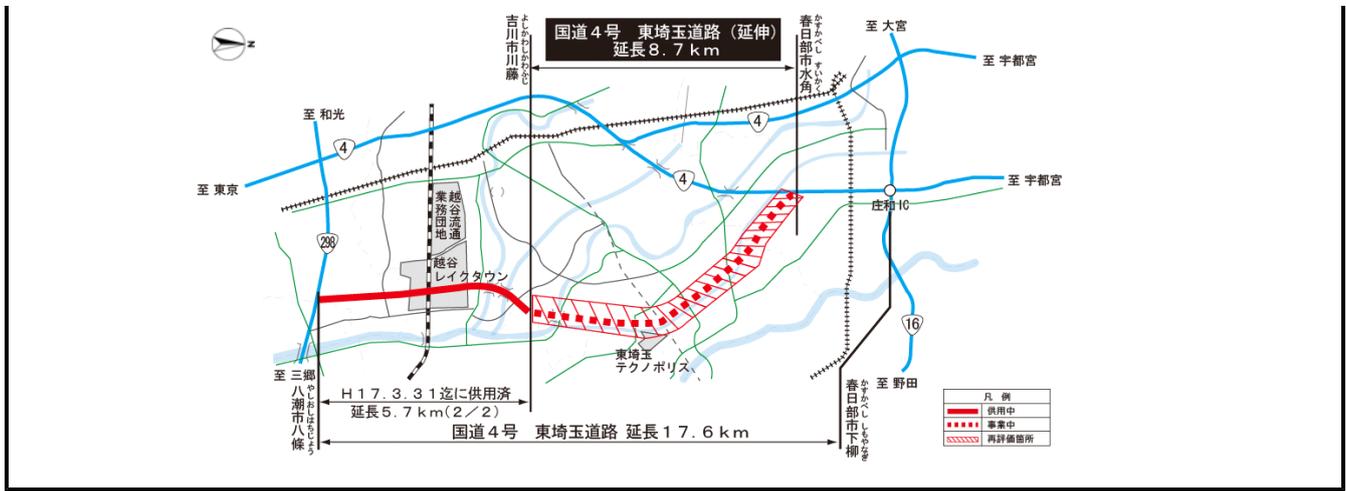


※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>ひがしさいまどうろえんしん</small> 東埼玉道路(延伸)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自: <small>さいたまけんよしかわしかわふじ</small> 埼玉県吉川市川藤 至: <small>さいたまけんかすかべしずいかく</small> 埼玉県春日部市水角			延長	8.7km	
事業概要	一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。東埼玉道路(延伸)は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。					
S63年度都市計画決定	H20年度事業化	H23年度用地着手	H一年度工事着手			
全体事業費	約134億円	事業進捗率	5%	供用済延長	0km	
計画交通量	12,800~18,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.4 (残事業) 5.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 127/134億円 事業費:100/108億円 維持管理費:27/27億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 725/725億円 走行時間短縮便益:682/682億円 走行経費減少便益:19/19億円 交通事故減少便益:24/24億円	基準年 平成24年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量 : B/C= 4.9~5.9(交通量±10%)      【残事業費】交通量 : B/C= 5.1~6.3(交通量±10%)</p> <p>事業費 : B/C= 5.0~5.9(事業費±10%)                      事業費 : B/C= 5.2~6.2(事業費±10%)</p> <p>事業期間: B/C= 5.2~5.6(事業期間±1年)                      事業期間: B/C= 5.5~5.9(事業期間±1年)</p>					
事業の効果等	<p>(1)交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路と並行する国道4号(新善町交差点~水角交差点)の損失時間は247.7千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍。</li> <li>東埼玉道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>(2)安心安全な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路と並行する国道4号(新善町交差点~水角交差点)では、死傷事故率が全国平均を上回る区間が点在している。(南荻島交差点付近:死傷事故率427.3件/億台・km 全国平均の約4倍)</li> <li>東埼玉道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>(3)開発計画等の地域振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路沿線には、越谷レイクタウンや東埼玉テクノポリスなどの様々な施設が立地しており、東埼玉テクノポリスの拡張計画も予定されている。</li> <li>当該区間の整備は、これら開発事業を支援するとともに、周辺地域の活性化に寄与する。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	埼玉県知事の意見:本路線は、国道4号の交通混雑の緩和や沿線の開発事業を支援し、県東部地域における南北軸として圏央道や外かん道と連携し、本県の広域ネットワークを形成する極めて重要な道路であります。引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、早期完成をお願いします。					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	東埼玉道路沿線では、越谷レイクタウン(特定土地地区画整理事業)の開発事業が進行中であり、平成20年10月には複合商業施設(イオンレイクタウン)がオープン。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成20年度の事業化以降、測量・地質調査・設計を実施し、平成23年度から用地買収に着手。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き、用地取得の促進を図り、事業全体の早期完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	—					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業効果及び進捗状況、関連する地方公共団体の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
事業概要図	—					



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道16号 <small>いるま さやまかくふく</small> 入間狭山拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																								
起終点	自：埼玉県入間市河原町 <small>いるましかわらまち</small> 至：埼玉県狭山市上奥富 <small>さやましかみおくとみ</small>			延長	4.6km																								
事業概要																													
<p>国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、神奈川県横浜市、東京都八王子市、埼玉県入間市、川越市、さいたま市、春日部市、千葉県千葉市、木更津市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。入間狭山拡幅は、交通渋滞の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、まちづくりへの支援を目的とした延長4.6kmの現道拡幅事業である。</p>																													
H46年度事業化	H39年度都市計画決定 (H12年度変更)	H46年度用地着手	H47年度工事着手																										
全体事業費	約158億円	事業進捗率	90%	供用済延長	3.8km																								
計画交通量	35,700～52,500台/日																												
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 30%;">(事業全体) 1.9</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>11.0</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 30%; border-bottom: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>16/302億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：14 / 288億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：2.4 / 14億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 20%; border-bottom: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>175/561億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：156/511億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：4.1 / 33億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：15 / 17億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 10%; border-bottom: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>平成24年</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 30%;">(事業全体) 1.9</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>11.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.9	(残事業)	11.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>16/302億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：14 / 288億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：2.4 / 14億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	16/302億円		事業費：14 / 288億円		維持管理費：2.4 / 14億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>175/561億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：156/511億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：4.1 / 33億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：15 / 17億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	175/561億円		走行時間短縮便益：156/511億円		走行経費減少便益：4.1 / 33億円		交通事故減少便益：15 / 17億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>平成24年</td> </tr> </table>	基準年	平成24年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 30%;">(事業全体) 1.9</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>11.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.9	(残事業)	11.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>16/302億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：14 / 288億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：2.4 / 14億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	16/302億円		事業費：14 / 288億円		維持管理費：2.4 / 14億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>175/561億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：156/511億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：4.1 / 33億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：15 / 17億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	175/561億円		走行時間短縮便益：156/511億円		走行経費減少便益：4.1 / 33億円		交通事故減少便益：15 / 17億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>平成24年</td> </tr> </table>	基準年	平成24年		
B/C	(事業全体) 1.9																												
(残事業)	11.0																												
総費用	(残事業)/(事業全体)																												
16/302億円																													
事業費：14 / 288億円																													
維持管理費：2.4 / 14億円																													
総便益	(残事業)/(事業全体)																												
175/561億円																													
走行時間短縮便益：156/511億円																													
走行経費減少便益：4.1 / 33億円																													
交通事故減少便益：15 / 17億円																													
基準年																													
平成24年																													
感度分析の結果																													
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.8～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 10.4～11.4（交通量 ±10%）          事業費：B/C=1.7～2.1（事業費 ±10%）事業費：B/C= 10.1～12.0（事業費 ±10%）          事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±1年）事業期間：B/C= 10.6～11.9（事業期間±1年）</p>																													
事業の効果等																													
<p>(1) 交通混雑の緩和          ・国道16号入間狭山拡幅の損失時間は、211.2千人時間/年・kmと、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約8倍である。入間狭山拡幅の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>(2) 安全安心な通行の確保          ・死傷事故率は116.5件/億台kmと、全国平均(102.0件/億台km)の約1.1倍となっている。          ・事業区間の2/4車線区間は歩道も未整備であり、4車線化整備により、安全・安心な歩行空間が確保される。</p> <p>(3) まちづくりへの支援          ・入間狭山拡幅は、入間市が都市づくりの一環として進めている「入間市駅北口土地区画整理事業」の骨格道に位置付けられ、入間狭山拡幅を中心とする道路網の体系的整備を支援する道路である。</p>																													
関係する地方公共団体等の意見																													
<p>埼玉県知事の意見：          一般国道16号は首都圏を環状に結ぶ幹線道路であり、本県のみならず首都圏にとっても大変重要な路線であります。          対象区間の完成のため、事業の継続が必要です。          なお、事業実施に当たっては引き続きコストの縮減に努めていただきたい。</p>																													
事業評価監視委員会の意見																													
事業の継続を承認する。																													
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																													
入間市駅の北口駅前のまちづくりとして、土地区画整理事業を実施中。																													
事業の進捗状況、残事業の内容等																													
<p>平成5年度から平成20年度にかけ狭山市鷺ノ木～狭山市上奥富の延長3.8kmが供用。          残り0.8kmのうち、平成24年度に0.4kmを供用すべく工事中。土地区画整理事業と連携し、用地取得及び工事の促進を図る。</p>																													

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
土地区画整理事業と連携し、用地取得を進めている。

施設の構造や工法の変更等  
—

対応方針 事業継続

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



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局						
起終点	自：埼玉県さいたま市西区宮前町 至：埼玉県桶川市川田谷 <small>にしくみやまえちよう おけがわしかわたや</small>	延長	11.0km								
<b>事業概要</b> 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 上尾道路は、国道17号の交通混雑の緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業である。											
H2年度事業化	H44年度都市計画決定 (H元年度変更)	H9年度用地着手	H14年度工事着手								
全体事業費	約1,056億円	事業進捗率	90%	供用済延長	6.3km						
計画交通量	41,800～58,100台/日										
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 10%;"><b>事業全体</b></td> <td style="width: 10%;">2.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>残事業</b></td> <td>8.6</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>事業全体</b>	2.3		<b>残事業</b>	8.6	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 132/1,252億円 事業費：94/1,198億円 維持管理費：38/53億円	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,135/2,940億円 走行時間短縮便益：947/2,599億円 走行経費減少便益：122/263億円 交通事故減少便益：66/79億円	<b>基準年</b> 平成24年	
<b>B/C</b>	<b>事業全体</b>	2.3									
	<b>残事業</b>	8.6									
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=6.5～9.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.6（事業費 ±10%）事業費：B/C=8.0～9.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±1年）事業期間：B/C=8.4～8.8（事業期間±1年）											
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・上尾道路に並行する国道17号の損失時間は、350.2千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約13倍となっている。当該区間を含めた上尾道路全線(20.1km)の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 圏央道へのアクセス向上 ・上尾道路の整備により、さいたま市と圏央道のアクセスが向上し、圏央道の利便性が向上する。 ・埼玉県が策定している総合計画(埼玉県5か年計画)の指標である高速道路のインターチェンジ20分到達圏域が拡大(2割増)する。											
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 埼玉県知事の意見： 本路線は圏央道へのアクセス向上や国道17号(現道)の慢性的な交通渋滞の緩和を図る上で、非常に重要な路線である。「上尾道路(江川地区)環境保全対策検討会議」にてまとめた環境保全対策を行い、引き続きコスト縮減に十分留意し、早期完成に努めていただきたい。 さいたま市長の意見： 一般国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また、地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。 また、圏央道に接続することで、より一層の整備効果が発揮され、利便性の向上及び経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。 現在、さいたま市では、広域的な地域との連携強化のネットワークの構築を目指すべく道路整備を鋭意進めていることから、一般国道17号上尾道路についても引き続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。											
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。											

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成22年3月に宮前IC～上尾環状線L=4.2km、川越栗橋線～桶川市川田谷間L=2.1kmが2/4車線で部分供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成14年度より工事着手し、平成22年3月までに6.3kmを2/4車線で部分供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

未供用区間の用地取得率は平成24年3月末時点で93%取得済。引き続き、効果の早期発現のため、用地取得・工事を実施中。

施設の構造や工法の変更等

土工における残土運搬の変更や、排水構造物に新技術を活用する等のコスト縮減の取り組みを行うが、上尾道路が通過する江川地区において、江川低地部の湿地環境を保全するため、盛土構造から、送り出し工法や仮栈橋からの施工となる高架構造へ変更、道路排水放流のための地下貯留槽の追加、埋蔵文化財本発掘調査の追加、地質調査結果による地盤改良工の追加により事業費の増加。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 総費用総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

事業名	一般国道51号 <small>きたちばかくふく</small> 北千葉拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自:千葉県千葉市若葉区貝塚町 <small>ちばけんちばしわかばくかいづかちよう</small> 至:千葉県佐倉市馬渡 <small>ちばけんさくらしまわたり</small>	延長	7.6km		
事業概要	国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿島市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。北千葉拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的に計画された、延長7.6kmの現道拡幅事業である。				
S46年度事業化	S44年度都市計画決定(4.5km) S60年度都市計画変更(4.5km) H20年度都市計画決定(3.1km)	S48年度用地着手	S57年度工事着手		
全体事業費	約236億円	事業進捗率	78%	供用済延長	3.8km
計画交通量	27,000~42,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 4.6	総費用 (残事業/事業全体) 53/437億円 事業費: 40/413億円 維持管理費: 12/ 25億円	総便益 (残事業/事業全体) 244/677億円 走行時間短縮便益: 232/610億円 走行経費減少便益: 9.4/ 41億円 交通事故減少便益: 2.7/ 26億円	基準年	平成24年
感度分析の結果	【事業全体】交通量 :B/C=1.5~1.7(交通量±10%) 事業費 :B/C=1.5~1.6(事業費±10%) 事業期間:B/C=1.4~1.7(事業期間±2年)	【残事業】	交通量 :B/C=4.6~5.1(交通量±10%) 事業費 :B/C=4.3~5.0(事業費±10%) 事業期間:B/C=4.3~5.0(事業期間±2年)		
事業の効果等	<p>(1)交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北千葉拡幅整備区間の損失時間は100.9千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4倍である。</li> <li>北千葉拡幅未整備区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>(2)安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北千葉拡幅未整備区間の死傷事故率は、70.9件/億台km。</li> <li>吉岡十字路交差点の死傷事故率は、323.9件/億台kmであり、全国平均(102.0件/億台km)の約3倍である。</li> <li>拡幅整備における中央分離帯及び右折車線の設置により、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>(3)歩行者の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北千葉拡幅の未整備区間は、歩道が狭い。</li> <li>歩道が拡幅されることにより(W=3.5m)歩行者の安全性が向上。</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事の意見:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道51号は本県の幹線道路網の骨格を形成し、成田国際空港へのアクセス道路として重要な道路です。北千葉拡幅区間の吉岡十字路交差点や坂戸交差点などでは慢性的な渋滞が発生しており、また、歩道部が狭いことから歩行者の安全な通行に支障をきたしているところです。</li> <li>また、沿線においては、道路拡幅事業と連携した成台中土地区画整理事業が進められていることから、事業の継続により、速やかに用地取得を完了し、早期に交通混雑の緩和と安全安心な歩道空間の確保を図っていただきたい。</li> </ul> <p>千葉市長の意見:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北千葉拡幅事業は、京葉道路及び国道16号に直結する、国道51号の混雑緩和と交通安全の強化を目的とした事業で、4車線に拡幅し、歩道と中央分離帯を設置する整備により、交通の円滑化と交通事故の減少に大きく期待できる事業であることから、事業計画期間内に千葉市の未整備区間の完成を目指していただきたい。</li> </ul>				
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の継続を承認する。</li> </ul>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和53年に成田国際空港が開港し、国際貨物取扱量が増加、成田空港の拡張や周辺地域の宅地造成が進んだ。</li> </ul>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉市区間において、平成7年度に2.7km、平成21年度に1.1km、計3.8kmで4車線供用。</li> <li>未整備区間においては、千葉市区間はH15年度より用地着手し、用地取得率は65%。四街道市区間においてはH23年度より用地着手。</li> </ul>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備区間については、引き続き用地取得を実施し、順次整備を進める。</li> </ul>				
施設の構造や工法の変更等	-				

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道14号亀戸小松川立体 <small>かめいどこまつがわりったい</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局						
起終点：自：東京都江東区亀戸9丁目地先 <small>とうきょうとうとうくかめいど</small> 至：東京都江戸川区大杉1丁目地先 <small>とうきょうとうえどがわくおおすぎ</small>	延長：2.5 km							
<b>事業概要</b> 国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る延長約64 kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立体は、東京都江東区亀戸9丁目地先から江戸川区大杉1丁目地先までの延長2.5 kmを対象に、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。								
S60年度事業化（亀戸地区） H元年度事業化（小松川地区）	S20年度都市計画決定 S38年度都市計画変更（亀戸地区） H3年度都市計画変更（小松川地区）	S62年度用地着手（亀戸地区） H14年度用地着手（小松川地区） H11年度工事着手（亀戸地区）						
全体事業費：約417億円   事業進捗率：33%   供用済延長：1.3 km								
計画交通量：40,000 ~ 67,300台/日								
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.4</td> <td style="width: 15%;">(残事業) 1.6</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.4	(残事業) 1.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"> <b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体)                      227/433億円                      事業費：221/421億円                      維持管理費：5.7/12億円                 </td> <td style="width: 30%;"> <b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体)                      358/618億円                      走行時間短縮便益：340/595億円                      走行経費減少便益：9.6/13億円                      交通事故減少便益：8.0/11億円                 </td> <td style="width: 30%;"> <b>基準年</b>                      平成24年                 </td> </tr> </table>	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 227/433億円 事業費：221/421億円 維持管理費：5.7/12億円	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 358/618億円 走行時間短縮便益：340/595億円 走行経費減少便益：9.6/13億円 交通事故減少便益：8.0/11億円	<b>基準年</b> 平成24年
B/C	(事業全体) 1.4	(残事業) 1.6						
<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 227/433億円 事業費：221/421億円 維持管理費：5.7/12億円	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 358/618億円 走行時間短縮便益：340/595億円 走行経費減少便益：9.6/13億円 交通事故減少便益：8.0/11億円	<b>基準年</b> 平成24年						
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C= 1.3~1.6 (交通量 ±10%)   事業費：B/C= 1.4~1.5 (事業費 ±10%)   事業期間：B/C= 1.3~1.5 (事業期間± 2年) 【残事業】 交通量：B/C= 1.4~1.7 (交通量 ±10%)   事業費：B/C= 1.4~1.8 (事業費 ±10%)   事業期間：B/C= 1.4~1.6 (事業期間± 2年)								
<b>事業の効果等</b>								
(1) 交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中している。 ・また、6車線から4車線へと車線数が減少するボトルネック区間で交通渋滞が発生している。 ・当該区間の損失時間は約366.4千人時間/年・km (H23) であり、全国平均（約26.3千人時間/年・km (H21)）の約14倍。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。								
(2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は約193.7件/億台・kmであり、全国平均（約102.0件/億台・km）の約2倍。 ・特に、京葉道路と千葉街道が分合流する東小松川交差点付近では、死傷事故率が592.7件/億台・kmであり、全国平均の約6倍である。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故の減少が見込まれる。								
(3) 良好な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、高齢者や体の不自由な方、ベビーカーや車椅子を利用する方にも歩きやすい歩道を形成。また、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない快適な道路空間を形成。								
(4) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・当該区間は、復旧活動に必要な車両の通行を確保するための緊急交通路に指定されている。 ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。 ・亀戸小松川立体の整備により、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。								
(5) 部分供用による効果 ・亀戸地区では、中川新橋交差点～江戸川区小松川4丁目間がH23年2月に6車線供用された。 ・6車線供用に伴い、亀戸地区の平均旅行速度は朝ピーク時（上り線）で5.4km/h、夕方ピーク時（下り線）で13.3km/h向上。また、バスベイが整備されたことで、バスの運行もスムーズに。								
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事の意見：一般国道14号亀戸小松川立体は、渋滞緩和、事故減少、良好な沿道環境の形成、災害時の緊急輸送道路の確保など、事業の必要性が高く、継続は当然と考える。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。55、都では、東小松川交差点で、本事業区間と交差								

する千葉街道・船堀街道側で交差点改良事業を進めている。都と連携し、交差点部分の用地取得・工事等を進めるよう要望する。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 亀戸地区は用地取得を完了し、平成22年度に平面6車線供用。平成24年度に歩道整備を完了予定。また、立体の整備にあたっては、周辺の交通状況を鑑みながら整備を行っていく。
- ・ 小松川地区は用地取得を推進。今後、取得用地を活用し、特に、渋滞の著しい東小松川交差点付近を重点的に整備し、順次拡幅工事を進める。また、立体の整備にあたっては、拡幅後順次整備を行っていく。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 亀戸地区（延長1,300m）については、H19年度に亀戸9丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点間（延長690m）、H22年度に中川新橋交差点～小松川4丁目間（延長620m）が6車線供用した。引き続き、電線共同溝設置及び照明灯設置を行い、H24年度に歩道整備が完成する予定。また、立体の整備にあたっては、周辺の交通状況を鑑みながら整備を行っていく。
- ・ 小松川地区（延長1,200m）については、H14年度に江戸川区松島1丁目～中央1丁目区間（延長500m）で用地買収に着手。今後、用地取得を進め、特に渋滞の著しい東小松川交差点付近を重点的に整備していく。また、立体の整備にあたっては、拡幅後順次整備を行っていく。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道15号蒲田駅周辺整備	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：東京都大田区南蒲田1丁目 至：東京都大田区東六郷1丁目			延長	0.98km
<b>事業概要</b> 本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除去と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、空港アクセス機能の強化及び京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進等を目的とする事業である。				
H13年度事業化	S20年度都市計画決定 (H13年度都市計画変更)	H13年度用地着手	H16年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約290億円	<b>事業進捗率</b>	94%	<b>供用済延長</b> ー
<b>計画交通量</b>	47,700~52,800台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 19.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 21/331億円 事業費：15/326億円 維持管理費：5.5/5.5億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 400/400億円 走行時間短縮便益：379/379億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：8.0/8.0億円	<b>基準年</b> 平成24年
<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.7 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=18.7~27.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=17.9~20.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±1年) 事業期間：B/C=18.7~19.8 (事業期間±1年)				
<b>事業の効果等</b>				
(1) 交通混雑の緩和				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の損失時間は409.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約16倍。</li> <li>・当該区間内の南蒲田交差点は、環状8号線と平面交差しており、さらに京浜急行空港線の踏切が近接するため、慢性的な渋滞が発生。</li> <li>・京浜急行の連続立体交差事業と連携した本事業の整備により、慢性的な渋滞の緩和が見込まれる。また羽田空港に直結している環状8号線の渋滞が緩和され、空港アクセス機能の強化が見込まれる。</li> </ul>				
(2) 安全安心な通行の確保				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の死傷事故率は367.3件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）の約4倍である。特に、南蒲田交差点の死傷事故率は、865.1件/億台・kmであり、全国平均を大きく上回っている（全国平均の約8.5倍）。</li> <li>・死傷事故の事故類型を見ると、交差点での追突事故や出会い頭、右左折による事故が約68%を占めており、交差点の立体交差化により、交通事故の削減が見込まれる。</li> </ul>				
(3) 関連事業との連携による公共交通機関の利便性向上・利用の促進、沿道環境の改善				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間周辺において、京浜急行線の連続立体交差事業や京急蒲田駅前広場の整備など、複数のまちづくりプロジェクトが進行中。</li> <li>・本事業は、これらのプロジェクトと連携しながら推進することにより、京急蒲田駅周辺の利用を高度化、駅利用者の利便性が向上。</li> <li>・歩道部では、自転車（5,768台/日：H22センサス）と歩行者（1,870人/日：H22センサス）の分離により、歩行者の快適性が向上する。また、京急蒲田駅付近では、歩道橋の設置により、歩行者の安全性が向上します。</li> </ul>				
(4) 救急救命活動の支援				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大田区は東京23区内で3番目に救急事故等出場件数が多い。</li> <li>・当該区間周辺には、蒲田消防署および第三次救急医療施設である東邦大学医療センター大森病院が立地。</li> <li>・本事業により、蒲田消防署からの現場到着、及び救急医療施設への移動時間が短縮され、救命率の改善が見込まれる。</li> </ul>				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、国道15号と環状8号線を立体交差化するもので、都で事業中の京浜急行本線・空港線の連続立体事業による、国道15号及び環8の踏切除却と合わせ、混雑している京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与する。</li> <li>・また、空港アクセス機能の強化、駅周辺のまちづくりとの連携による公共交通機関の利便性向上、沿道環境の改善など、事業の必要性は高い。</li> <li>・このため、事業を継続するとともに、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進するよう要望</li> </ul>				

する。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

京浜急行本線・空港線の立体交差事業に合わせ、京急蒲田駅周辺まちづくり事業など複数のプロジェクトが進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

立体部は平成24年度に供用予定。立体部供用後、側道及び歩道部整備、線形改良及び電線共同溝整備を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

京浜急行全線立体化（平成24年10月21日予定）後、速やかに立体部の暫定供用開始を目指し、事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

立体部供用後、安全な線形を確保するための改良および歩道整備を追加。歩道部整備着手にあたり、占用企業者との調整が整い、電線共同溝工事着手可能な環境が整ったため、電線共同溝整備を追加する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡 例	
——	供 用 中
■■■■	事 業 中
□	再評価箇所



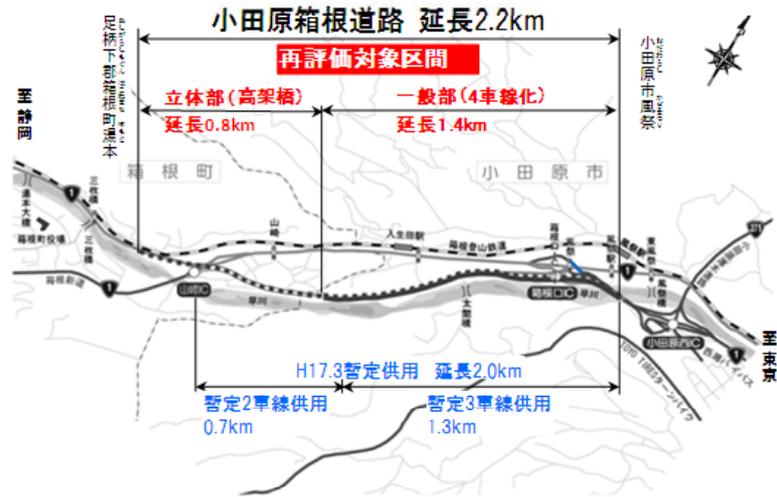
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道1号 小田原箱根道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局	
起終点：自：神奈川県小田原市風祭 至：神奈川県足柄下郡箱根町湯本	延長	2.2 km	
<b>事業概要</b> 一般国道1号は、日本橋を起点として、横浜市、小田原市、清水市、名古屋市、四日市市および京都市を通過し、大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路で、神奈川県においても横浜・川崎地区と小田原・箱根地区を連絡する重要な路線である。小田原箱根道路は、周辺地区の交通混雑の抜本的解消と交通の円滑化、安全で快適な歩行空間の確保、沿道環境の改善を目的とした4車線バイパス道路である。			
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H4年度用地着手	H8年度工事着手
全体事業費	約258億円	事業進捗率	89%
計画交通量	29,100台/日		供用済延長
費用対効果分析結果 <sup>(※1)</sup>	B/C <sup>(事業全体)</sup> 1.3  B/C <sup>(残事業)</sup> 8.9	総費用 <sup>(残事業)/(事業全体)</sup> 29/342億円 事業費：26/328億円 維持管理費：3.5/14億円	総便益 <sup>(残事業)/(事業全体)</sup> 260/428億円 走行時間短縮便益：222/402億円 走行経費減少便益：22/23億円 交通事故減少便益：16/2.7億円
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【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=8.7~9.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C=8.2~9.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±1年）事業期間：B/C=8.5~8.9（事業期間±1年）			
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・当該区間に並行する国道1号では、全国平均の約5倍の渋滞が発生。小田原箱根道路の整備により、国道1号の交通がバイパスに転換し、交通の円滑化が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間に並行する国道1号では、全国平均の約1.3倍の死傷事故が発生。小田原箱根道路の整備により、交通の転換が図られ、交通事故の減少や安全性の向上が見込まれる。 (3) 安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善 ・当該区間に並行する国道1号の渋滞時には、並行する生活道路に抜け道交通が流入し、通学路であることから、通学児童等の安全性が低下。小田原箱根道路の整備により、居住地域の環境改善、道路の機能分担の適正化が期待される。			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・県知事の意見：「小田原・箱根地域の一般国道1号は、国際的な観光地域である箱根への玄関口に位置しているが、休日などの渋滞が著しく、観光はもとより県民生活にも支障をきたしている。一般国道1号小田原箱根道路は、これらの課題を解決するとともに、小田原厚木道路や西湘バイパスと箱根新道を接続することで、アクセス性の向上が期待されるため、引き続き、本事業を強力に推進し、整備を促進するとともに、一日も早い開通を図られたい。」			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 周辺の観光施設への観光客数が増加（特に日帰り客の増加が著しい）しており、一部開通により並行する国道の渋滞は軽減されたものの、依然として渋滞が発生している。			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成16年度に、山崎ICを除く一部区間が暫定供用（L=2.0km）。 ・用地の取得は、平成23年度に完了。 ・残事業は、国道1号と接続する山崎IC立体部および一般部の4車線化である。			
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・平成24年度から現道（国道1号）の拡幅にかかる擁壁工事を開始し、早期の供用を目指し、整備を進める。			
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・橋梁の架設ヤードの構造の変更によるコスト縮減。 ・鉄道事業者との協議による増額と調査結果、現地の施工条件の変更による増額。			
<b>対応方針</b> ：事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。			

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局																							
<b>起終点</b> 自：神奈川県川崎市川崎区東扇島 <small>かながわけんかわさきしかわさきくひがしおうしま</small> 至：神奈川県横須賀市夏島 <small>かながわけんよこすかしのしま</small>	<b>延長</b> 25.3km																								
<b>事業概要</b> 東京湾岸道路は、東京湾周辺の横須賀、横浜、川崎、東京、千葉、木更津及び富津の諸都市を連絡する延長約160kmの幹線道路である。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。																									
S52年度事業化	S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定	S56年度用地着手 S53年度工事着手																							
<b>全体事業費</b> 約2,300億円 <b>事業進捗率</b> 51% <b>供用済延長</b> 14.4km																									
<b>計画交通量</b> 11,100～63,800台/日																									
<b>費用対効果分析結果</b> <small>(※1)</small>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.9</td> </tr> </table> </td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体) 966/3,053億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">889/2,919億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">78/134億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.9</td> </tr> </table>	B/C	1.5	(事業全体)		(残事業)	1.9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体) 966/3,053億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">889/2,919億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">78/134億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体) 966/3,053億円	(事業費)	889/2,919億円	(維持管理費)	78/134億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体) 1,857/4,460億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,701/4,002億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">124/359億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">32/99億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体) 1,857/4,460億円	(走行時間短縮便益)	1,701/4,002億円	(走行経費減少便益)	124/359億円	(交通事故減少便益)	32/99億円	<b>基準年</b> 平成24年
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.9</td> </tr> </table>	B/C	1.5	(事業全体)		(残事業)	1.9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体) 966/3,053億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">889/2,919億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">78/134億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体) 966/3,053億円	(事業費)	889/2,919億円	(維持管理費)	78/134億円												
B/C	1.5																								
(事業全体)																									
(残事業)	1.9																								
総費用	(残事業)/ (事業全体) 966/3,053億円																								
(事業費)	889/2,919億円																								
(維持管理費)	78/134億円																								
総便益	(残事業)/ (事業全体) 1,857/4,460億円																								
(走行時間短縮便益)	1,701/4,002億円																								
(走行経費減少便益)	124/359億円																								
(交通事故減少便益)	32/99億円																								
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施																									
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>【事業全体】</b> 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=1.3～1.5 (事業期間±2年)                 </td> <td style="width: 50%;"> <b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=1.1～2.7 (交通量 ±10%)                      事業費 : B/C=1.8～2.1 (事業費 ±10%)                      事業期間 : B/C=1.8～2.7 (事業期間±2年)                 </td> </tr> </table>			<b>【事業全体】</b> 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=1.3～1.5 (事業期間±2年)	<b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=1.1～2.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.8～2.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8～2.7 (事業期間±2年)																					
<b>【事業全体】</b> 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=1.3～1.5 (事業期間±2年)	<b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=1.1～2.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.8～2.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8～2.7 (事業期間±2年)																								
<b>事業の効果等</b>																									
(1) 交通混雑の緩和 ・横浜・川崎市内の国道357号に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）の損失時間は、310.4千人時間/年・kmと全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約12倍。国道357号の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換され、内陸部の混雑緩和が見込まれる。																									
(2) 地域開発の強化 ・国道357号が通過する東京湾臨海部では、都市再生プロジェクトである「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」や「羽田空港の再拡張事業」、国際コンテナ戦略港湾である京浜港のコンテナターミナルの整備や京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区などの地域開発が進行中。今後、地域開発の進展により、湾岸地域のヒトの移動やモノの輸送の増加が見込まれる。国道357号の整備により、道路、空港、港湾等の連携による交通・物流ネットワークの構築が推進され、地域開発の強化が図られる。また、災害時には防災拠点とのアクセスを確保するとともに、内陸部の交通の代替路線としてリダンダンシーが確保されることが期待される。																									
(3) 港湾整備事業の支援 ・国道357号が通過する東京湾臨海部には大型貨物車の搬出入の多い物流施設が多数立地している。今後、横浜港における海上コンテナ貨物量はさらに増加し、平成27年には平成22年の1.3倍と想定。南本牧ふ頭では、平成26年春の供用を目指したMC-3地区が整備中であり、MC-4地区の供用も計画中。このため、取扱貨物量の増加に伴う交通需要の増加が見込まれる。国道357号の整備により、横浜港や川崎港の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。																									
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>																									
<神奈川県知事の意見> 一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港や国際化された羽田空港、基幹的広域防災拠点を結ぶ重要な路線です。 また、京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区が平成23年12月に指定され、この特区制度を活用して、京浜臨海部に国際戦略拠点の整備を図るためにも、併せて戦略的に都市・交通インフラ整備を進めていく必要があります。 このため、一般国道357号の整備は、一般国道1号、15号、16号及び産業道路（県道6号：東京大師横浜）の混雑緩和だけでなく、我が国の国際競争力の強化につながることも期待されるため、引き続き、本事業を強力に推進し、整備促進を図るとともに、東京湾岸連携軸の強化のため、未事業化区間の早期事業化及び横須賀市夏島以南の計画の促進をお願いします。																									
<横浜市長の意見> 本路線は、本市臨海部を南北に連絡し、本市の道路ネットワークの骨格を形成する幹線道路です。 本路線の整備は、並行する一般道路の混雑緩和やそれに伴う環境負荷の低減とともに、京浜三港の連携強化をはじめ臨海部の物流輸送の効率化に寄与するものと期待されております。中でも、現在事業中の本牧・根岸地区は、地域と地元経済界が一体となって早期整備を要望してきた路線でもあります。 こうしたことから、本事業については本市としても必要性が高く、特に現在事業中の本牧・根岸地区については早期完成が図られるよう、事業の促進をお願いします。また、大黒ふ頭以北及び八景島以南の未整備区間の早期整備をお願いします。																									
<川崎市長の意見> 一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、首都圏の広域幹線道路として位置付けられており、羽田空港が24時間国際拠点空港化され、東アジアのハブポートを目指す京浜港の連携強化が進む中で、首都圏の国際競争力強化を図るために、空港、港湾の連携軸として重要な路線です。																									

また、本市臨海部全体の活性化や大規模災害時における交通・物流機能の確保の観点及び、内陸部から湾岸部への交通誘導や臨海部各地区へのアクセス改善による交通機能の確保の観点からも整備が必要です。  
 事業中区間の整備にあたっては、広域的なネットワークを視野に入れ、計画的な事業推進が図れる取組方策の検討をお願いします。  
 なお、整備による効果は、川崎市に止まらず首都圏全体の広範囲におよび、ひいては日本の活力向上に繋がることから、事業実施にあたっては地方自治体の負担が軽減される措置の検討を求めます。

**事業評価監視委員会の意見**

事業の継続を承認する。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区が指定。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

平成24年3月末時点で、用地取得率は約92%。  
 現在、本牧地区において調査設計及び用地取得、根岸地区において橋梁工事を推進中。  
 その後、完成供用を目指して各区間における整備を推進する。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

用地取得率(面積ベース)は約92%で、残件のほとんどは区分地上権及び関係機関の土地であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。  
 昭和55年度の磯子～夏島区間の一部暫定供用を皮切りに、現在、延長14.4kmで暫定供用済み。  
 今後は、南本牧地区のコンテナターミナル整備にあわせて、本牧地区の橋梁工事を実施。その後、完成供用を目指し、残事業を推進。

**施設の構造や工法の変更等**

対応方針 事業継続

**対応方針決定の理由**

東京湾岸道路の整備は、内陸部の交通混雑緩和、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化の観点から事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

**事業概要図**



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

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

# 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課  
 担当課長名：三浦 真紀、中神 陽一

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町			延長	8.9km	
<b>事業概要</b> 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、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。 また、「金沢～戸塚」（高速横浜環状南線）は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。						
S63事業化		H7年度都市計画決定	H8年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	約4,300億円	事業進捗率	約25%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	13,800～60,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5  (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 2634/3921億円 (事業費：2531/3818億円 維持管理費：103 / 103億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 6041/6041億円 (走行時間短縮便益：5259/5259億円 走行経費減少便益：508/ 508億円 交通事故減少便益：275/ 275億円)	基準年 平成24年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.6（交通量 ±10%） 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±2年） 【残事業】交通量：B/C=1.8～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±2年）						
<b>事業の効果等</b> (1) 交通の流れの適正化 ・東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークを形成。 ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が発生しているとともに、国道1号・環状4号では全国平均に比べて事故も多く、本事業の整備により、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 (2) 物流・都市拠点の連絡強化 ・国際コンテナ戦略港湾に選定された横浜港の物流を支える高速ネットワークは、本事業の供用で時間短縮が見込まれる。 (3) 安全・安心な国土づくり ・津波が大きい地震が発生し、湾岸部が浸水被災した場合、湾岸部の救援ルートの確保が可能（迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現）						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線）は、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路等と一体となって、高速道路ネットワークを形成し、県土の骨格を担う大変重要な路線である。高速横浜環状南線の整備により、国道1号などの一般幹線道路の交通渋滞緩和につながるだけでなく、広域的な交通の利便性が飛躍的に向上することで、物流や都市拠点の連絡強化をはかり、国際競争力の強化や産業の創出、育成が期待され、沿線には既に多くの企業が進出している。 こうしたことから、高速横浜環状南線の整備は、県民や企業の期待が大変大きく、首都圏中央連絡自動車道の環状機能を発揮するためにも、横浜湘南道路とあわせて、引き続き本事業を強力に推進し、早期完成を図りたい。 横浜市長の意見：本路線は、首都圏中央連絡自動車道として、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、本市の道路ネットワークの骨格である横浜環状道路の一部となる路線です。 横浜環状道路は、市内の交通利便性の向上、保土ヶ谷バイパス等の既存道路の渋滞緩和やそれに伴う環境改善が期待されるとともに、災害発生時の緊急輸送路の多重化にも貢献する路線です。さらに、本市では、平成22年8月に京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されており、物流の観点からも、京浜港を支える高速道路ネットワークの整備が急務となっています。また、本事業の関連街路である上郷公田線等について、本市としても早期の完成に向けて事業を進めています。 こうしたことから、本事業については、事業の必要性が高く、早期完成が図られるよう、完成時期及び事業スケジュールを明確にした上で、適切な進捗管理に基づいて事業を強力に推進されるようお願いいたします。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 付帯意見を付して、事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 63 ・インベスト神奈川による企業立地への積極的な支援もあり、圏央道沿線市町の新規工場立地面積の伸び率						

は、神奈川県平均の約2倍となっている。

- ・道路では横浜環状道路の横浜環状北線、横浜環状北西線、また、本事業の関連街路である上郷公田線等が事業中。
- ・平成22年に横浜港を含めた京浜港が「国際コンテナ戦略港湾」に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率は約74%に進捗し、引き続き住民の方々との話し合いを継続しながら用地取得を進める。
- ・工事については、着手済みの区間において構造物の本体工事に着手するとともに、未着手の区間においてもまとまった用地を確保できたところから着手する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得は、約65%から約74%に進捗した。今後も話し合いにより住民から事業への理解と協力を得られるよう努めつつ、用地取得を進める。
- ・工事は、着手済みの区間において構造物の本体工事に着手するとともに、未着手の区間においてもまとまった用地を確保できたところから着手する。なお、環境保全対策の観点からトンネル区間の一部を、シールド工法の適用性を検討した結果を踏まえてシールド工法で実施する。
- ・合意形成については、地域の方々との話し合いや幅広く情報発信をしてきたが、引き続き広報誌等を活用し情報発信するとともに、事業への理解を促進させる取り組みを継続的に実施する。

施設の構造や工法の変更等

- ・環境保全対策の観点から、トンネル区間の一部をシールド工法に変更する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

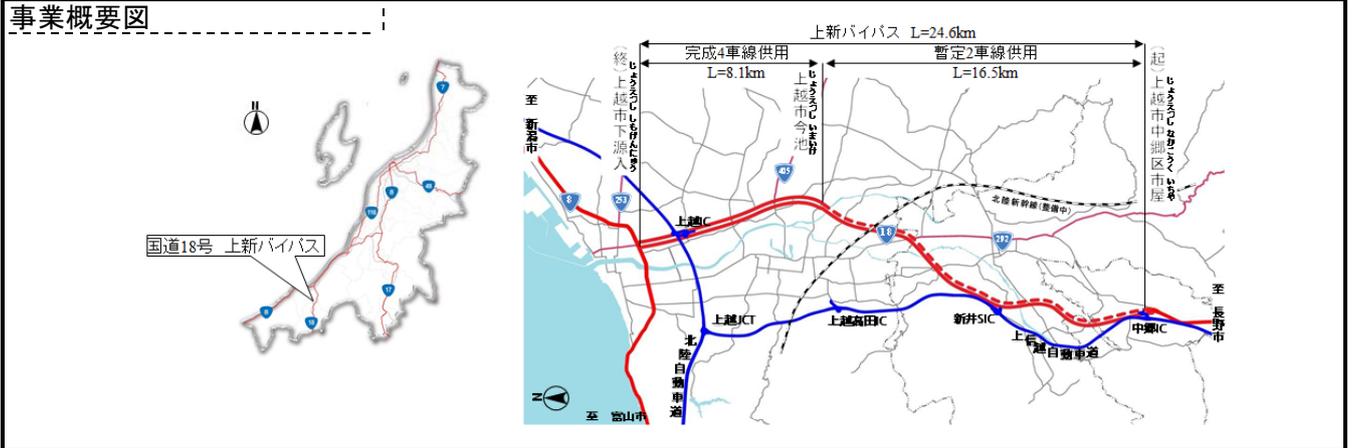
## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	地域高規格道路 <small>じょうえつうおめま</small> 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道18号 <small>じょうしん</small> 上新バイパス	<b>事業</b>	一般国道	<b>事業</b>	国土交通省
		<b>区分</b>		<b>主体</b>	北陸地方整備局
<b>起終点</b>	自：新潟県 <small>じょうえつ なかごうくいちや</small> 上越市中郷区市屋 至：新潟県 <small>じょうえつ しもげんにゆう</small> 上越市下源入			<b>延長</b>	24.6km
<b>事業概要</b> 国道18号上新バイパスは、「交通混雑の緩和、交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。					
<b>S50年度事業化</b>		<b>S50～58年度都市計画決定</b>		<b>S50年度用地着手</b>	
<b>S53年度工事着手</b>					
<b>全体事業費</b>		約944億円		<b>事業進捗率</b>	
				60%	
				<b>供用済延長</b>	
				16.5km(暫定2車線) 8.1km(完成4車線)	
<b>計画交通量</b> 11,500～41,100台/日					
<b>費用対効果</b>		<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
<b>分析結果</b>		<small>(残事業)/事業全体</small>		<small>(残事業)/事業全体</small>	
B/C		324 / 1911億円		349 / 4075億円	
<small>(事業全体)</small> 2.1		<small>(事業費)</small> 280 / 1670億円		<small>(走行時間短縮便益)</small> 264/3373億円	
<small>(残事業)</small> 1.1		<small>(維持管理費)</small> 44 / 241億円		<small>(走行経費減少便益)</small> 55/ 596億円	
				<small>(交通事故減少便益)</small> 30/ 105億円	
<b>基準年</b> H24年					
<b>感度分析の結果</b>					
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.9～ 2.3(交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 1.0～ 1.2(交通量±10%)					
事業費 : B/C= 2.1～ 2.2(事業費±10%) 事業費 : B/C= 1.0～ 1.2(事業費±10%)					
事業期間 : B/C= 2.1～ 2.1(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 1.0～ 1.1(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①新幹線駅である上越駅(仮称)へのアクセス向上 ・上越地域唯一の新幹線新駅がH26年度開業予定であり、新幹線駅へのアクセス性向上が期待される。					
②直江津港へのアクセス向上 ・直江津港から関東及び長野・東海方面へのアクセス性向上が期待される。					
③物流等の支援 ・周辺地域では、大型小売店舗の立地や土地区画整理事業、総合運動公園などの開発が進んでおり、物流や地域開発を支援することが期待される。					
④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上 ・上越市と妙高市間のアクセス性が向上し、通勤・通学等の利便性向上が期待される。					
⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿道の観光施設の更なる集客や、信越観光圏整備計画の支援に寄与することが期待される。					
⑥第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。					
⑦緊急輸送道路としての信頼性向上 ・上信越自動車道の代替ルートとしてリダンダンシー機能を発揮することが期待される。					
⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降積雪による登坂不能車発生時等の渋滞を緩和し、積雪期の円滑な交通を確保することが期待される。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<b>地域から頂いた主な意見等</b> ・上越市・妙高市から、早期4車線供用に向けた整備推進の要望を受けている。					
<b>県知事の意見</b> ・地域住民の安全・安心の確保や沿線地域の振興のため、事業を継続する必要がある。 ・なお、都市内の交通緩和については、TDMの活用の可能性など、総合的な観点からも考えるべきである。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・審議の結果、再評価及び対応方針(原案)の「事業継続」は妥当である。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
・上新バイパスが順次延伸整備され、平成3年度までに全線24.6kmが暫定2車線供用し、平成21年度までに上越市今池から上越市下源入間延長8.1kmが4車線で供用。					
・平成11年度に上信越自動車道(中郷IC～上越JCT間)が開通。					
・バイパス周辺の商業施設立地等が進み、上新バイパスの交通量は増加傾向にあり、上信越自動車道の全					

<p>線供用後も交通混雑が生じている。</p> <p>・また、平成17年に上越市、安塚町、浦川原村、大島村、牧村、柿崎町、大潟町、頸城村、吉川町、中郷村、板倉町、清里村、三和村、名立町が上越市として合併。新井市、妙高高原町、妙高村が妙高市として合併。</p>
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>事業の進捗状況：事業進捗率60%、用地進捗率72%</p> <p>残事業の内容：4車線化の工事（改良工、橋梁工、舗装工等）</p>
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>上越市岡原交差点～今池交差点間延長1.7kmについては、平成25年度の4車線供用を目指し工事を推進する。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。</p>
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>施工にあたっては、新技術の活用や建設発生土の転用などにより、コスト縮減に努めていく。</p>
<p>対応方針</p> <p>事業継続</p>
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業の効果及び、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道49号 <sup>すいばら</sup> 水原バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県 <sup>あがの</sup> 阿賀野市 <sup>じしや</sup> 寺社 至：新潟県 <sup>あがの</sup> 阿賀野市 <sup>しもくろせ</sup> 下黒瀬	延長	8.1km		
事業概要	国道49号水原バイパスは、「交通混雑の緩和」や「交通事故の低減」や「広域ネットワークの機能強化」等を目的とした延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。				
H12年度事業化	H10年度都市計画決定	H15年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約350億円	事業進捗率	29%	供用済延長：0.0km	
計画交通量	19,700～25,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 213 / 333 億円 事業費：169 / 288 億円 維持管理費：45 / 45 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 533 / 533 億円 走行時間短縮便益：407/407 億円 走行経費減少便益：84/ 84 億円 交通事故減少便益：41/ 41 億円	基準年 平成24年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.6～1.7(交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C=2.5～2.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.7(事業費±10%)              事業費：B/C=2.3～2.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.8(事業期間±20%)        事業期間：B/C=2.3～2.7(事業期間±20%)				
事業の効果等 定性的な効果	①物流の支援 ・物流の効率化や東部産業団地への企業立地のさらなる促進など、地域産業の活性化に寄与することが期待される。 ②路線バスの利便性向上 ・新潟駅方面をはじめ多くの路線バスが運行しており、市民の移動利便性向上が期待される。 ③通勤などの日常生活の利便性向上 ・新潟市中心部への通勤時間が短縮するとともに、現道から通過交通が排除されることで、現道利用者の利便性の向上が期待される。 ④救急搬送の支援 ・第三次医療施設である新潟市民病院などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援することが期待される。 ⑤沿道環境の改善 ・通過交通がバイパスに転換することで、安全性の向上や騒音の低下などの沿道環境の改善が期待される。 ⑥緊急輸送道路としての機能向上 ・水原バイパスは高盛土構造で計画されており、阿賀野川氾濫時においても冠水せず緊急輸送道路としての機能向上が図られる。また、磐越道が事故や気象等の要因により通行止めとなった際は、代替ルートとして大きな役割が期待される。 ⑦阿賀野市のまちづくり支援 ・阿賀野市総合計画において、水原バイパスの整備促進が掲げられており、水原バイパスの整備により、阿賀野市のまちづくりを支援することが期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等	・阿賀野市など2市1町の首長で構成される新潟県国道49号整備促進期成同盟会等より整備の要望を受けている。				
県知事の意見	・地域住民の安全・安心の確保や沿線地域の振興のため、事業を継続する必要がある。 ・なお、都市内の交通緩和については、TDMの活用の可能性など、総合的な観点からも考えるべきである。				

事業評価監視委員会の意見

・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

阿賀野市において策定された「阿賀野市総合計画（第7次実施計画）（平成23年9月策定）」などのまちづくりに関する取り組みが進行しており、阿賀野市のまちづくりとの連携が求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：事業進捗率29%、用地進捗率92%

残事業の内容：埋蔵文化財の調査および全線の工事（改良工、橋梁工、舗装工等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期のバイパスの暫定2車線供用に向けて、埋蔵文化財調査・改良工事・橋梁工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

当該事業は、一部区間を低盛土構造とするなど、用地取得を極力少なくした道路構造となっている。施行にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を考慮していく。

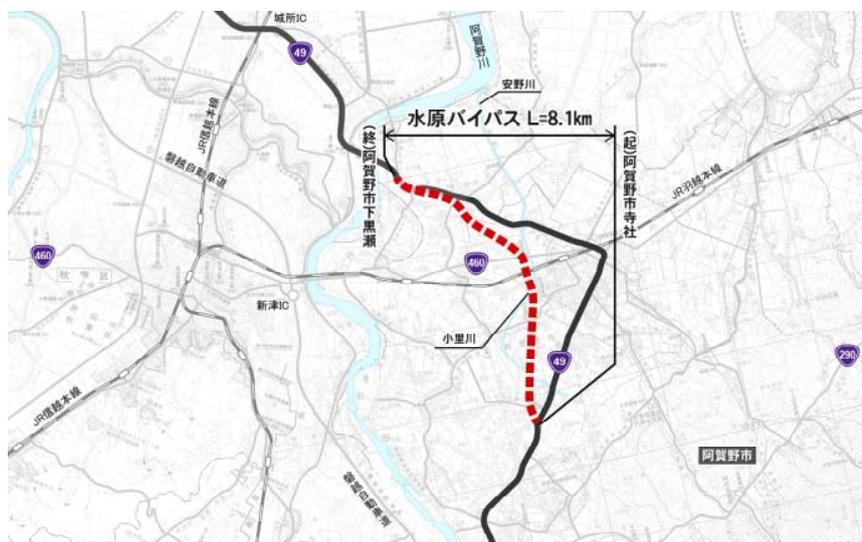
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道8号 <small>にゅうぜんくろべ</small> 入善黒部バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県下新川郡入善町 <small>しもにかわ にゅうぜん くぬぎやま</small> 山 至：富山県魚津市 <small>うおづ えぐち</small> 江口			延長	16.1km	
事業概要	国道8号入善黒部バイパスは、「交通渋滞の緩和」、「広域幹線ネットワーク充実強化」などを目的とした、延長16.1kmの4車線のバイパス事業である。					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H6年度工事着手			
全体事業費	約862億円		事業進捗率	65%	供用済延長	6.7km（暫定2車線）
計画交通量	18,500～33,300 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(残事業)</small> 2.7	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 313/996 億円 〔事業費：220/891億円 維持管理費：93/105億円〕	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 838/1,107 億円 〔走行時間短縮便益：676/922億円 走行経費減少便益：126/146億円 交通事故減少便益：36/38億円〕	基準年 平成24年		
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施					
<small>(事業全体)</small> 交通量	B/C=1.0～1.2(交通量±10%)		<small>(残事業)</small> 交通量	B/C=2.5～3.1(交通量±10%)		
事業費	B/C=1.1～1.1(事業費±10%)		事業費	B/C=2.5～2.8(事業費±10%)		
事業期間	B/C=1.0～1.2(事業期間±20%)		事業期間	B/C=2.5～2.8(事業期間±20%)		
事業の効果等	<p>① 北陸新幹線新黒部駅（仮称）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山県東部地域唯一の新幹線新駅である新黒部駅（仮称）へのアクセス性の向上が期待される。</li> </ul> <p>② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>入善町や黒部市の工業施設から伏木富山港へのアクセス性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③ 日常生活圏の各市町村間の連携を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活圏内の各市町村間のアクセスが向上（黒部市役所、魚津市役所、入善町役場）。</li> </ul> <p>④ 主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤ 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設（黒部市民病院）への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。</li> </ul> <p>⑥ 緊急輸送道路としての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号の緊急輸送道路としての信頼性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦ 騒音の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号の騒音が低下し、沿道環境の改善が期待される。</li> </ul> <p>⑧ 周辺企業等のアクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間周辺の産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動の支援が期待される。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>魚津市など3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会等より整備の要望を受けている。</li> </ul> <p>知事からの意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業継続に同意する。</li> <li>今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。</li> </ul>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年 4月 北陸自動車道入善スマートIC供用</li> <li>平成20年 3月 国道8号魚津滑川バイパス（魚津市住吉～出）が完成4車線で供用</li> <li>平成22年12月 国道8号滑川富山バイパスが全線完成4車線で供用</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>事業の進捗状況：事業進捗率65%、用地進捗率85%</p>					

<p>残事業の内容 : 埋蔵文化財の調査および全線の工事（改良工、橋梁工、舗装工等）</p>
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒部市古御堂～魚津市江口間は、北陸新幹線の開業（平成26年度予定）を勘案し、早期のバイパス区間の暫定2車線供用に向け、埋蔵文化財調査、道路改良及び橋梁工事を推進する。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。</li> </ul>
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>施工にあたっては、新技術、JR北陸新幹線工事での現場発生残土の有効活用等により、コスト縮減を考慮している。</p>
<p>対応方針</p>
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>
<p>事業概要図</p> <p>【広域位置図】</p>  

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道8号 <small>こまつ</small> 小松バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県能美市大長野 至：石川県加賀市箱宮町				延長	15.6km
事業概要	国道8号小松バイパスは、「交通混雑の解消」「交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」を主な目的とした延長15.6kmの4車線化整備事業である。 S49年度都市計画決定   H19年度事業化（4車線化）   H21年度工事着手					
全体事業費	約80億円		事業進捗率	46% 供用済延長   0.0km		
計画交通量	27,200～38,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 6.1	(残事業)/(事業全体) 100 / 136億円		(残事業)/(事業全体) 827 / 827億円		平成24年
	(残事業) 8.3	事業費：35/72億円 維持管理費：65/65億円		走行時間短縮便益：721/721億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：31/31億円		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 5.8～6.4(交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C= 8.0～8.7(交通量±10%) 事業費：B/C= 5.9～6.2(事業費±10%)              事業費：B/C= 8.0～8.6(事業費±10%) 事業期間：B/C= 6.0～6.1(事業期間±20%)          事業期間：B/C= 8.3～8.3(事業期間±20%)					
事業の効果等	①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され利便性が向上することが期待される。 ②物流の円滑化 ・広域幹線ネットワークの強化が図られ、地域産業のさらなる活性化が期待される。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・多くの観光地へのアクセス性や周遊性の向上が期待される。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待される。 ⑤地域連携プロジェクトの支援 ・石川県の道路整備における長期構想を支援する。					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等 ・小松市など5市1町の首長等で構成される加賀地区開発促進協議会等より整備の要望を受けている。 県知事の意見 ・事業継続で異論ありません。 ・今後の事業執行に際しては、早期完成を図るため、更なるコスト縮減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、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・平成23年度までに、起点部に接続する加賀拡幅事業のうち、加賀市箱宮～同市松山区間が供用。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業の進捗状況：事業進捗率46% 残事業の内容：全線の完成4車線工事（改良工、橋梁工、舗装工等）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成24年度に八幡IC～東山IC間及び、平成27年度に東山IC～粟津IC間の4車線化供用を目指す。残る事					

業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道159号 <small>なな お</small> 七尾バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県 <small>なな お</small> 七尾市 <small>かわらまち</small> 川原町 至：石川県 <small>なな お</small> 七尾市 <small>しもまち</small> 下町	延長	4.3km		
事業概要	国道159号七尾バイパスは、「交通混雑の解消」「交通事故の低減」「能越自動車道七尾氷見道路へのアクセス向上」を主な目的とした延長4.3kmの事業である。				
H11年度都市計画決定	H12年度事業化	H12年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約240億円	事業進捗率	27%	供用済延長	0.0km
計画交通量	18,600～23,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) 1.7	総費用： (残事業)/(事業全体) 163 / 237億円 (事業費：132/206億円) (維持管理費：30/30億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 281 / 281億円 (走行時間短縮便益：218/218億円) (走行経費減少便益：41/41億円) (交通事故減少便益：22/22億円)	基準年： 平成24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= 1.4～1.9(交通量±10%) (事業全体) 事業費：B/C= 1.1～1.3(事業費±10%) (残事業) 事業費：B/C= 1.6～1.9(事業費±10%) (事業全体) 事業期間：B/C= 1.2～1.2(事業期間±20%) (残事業) 事業期間：B/C= 1.7～1.8(事業期間±20%)				
事業の効果等	定性的な効果 ①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道の七尾IC（仮称）と七尾市街地や金沢市方面との円滑な交通の確保が図られる。 ②日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され利便性が向上することが期待される。 ③重要港湾七尾港からの物流円滑化 ・金沢方面から七尾港へのアクセス性が向上し、物流円滑化が期待される。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光施設へのアクセス性や、イベント時の集客向上による地域活性化が期待される。 ⑤第三次救急医療施設へのアクセス向上 ・能登地域唯一の第三次救急医療施設への30分圏域の拡大が見込まれる。 ⑥緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、能越自動車道と一体となった緊急輸送道路としての機能強化が期待される。 ⑦地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の道路整備における長期構想を支援する。				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等 ・七尾市など3市3町の首長で構成される国道159号建設促進期成同盟会等より整備の要望を受けている。 県知事の意見 ・事業継続で異論ありません。 ・今後の事業執行に際しては、早期完成を図るため、更なるコスト縮減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、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・平成23年度までに、七尾バイパスの起点側に接続する国道249号藤橋バイパス（石川県事業）Ⅱ期区間が暫定2車線で供用。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：事業進捗率27%、用地進捗率37%  
残事業の内容：全線の完成4車線工事（改良工、舗装工等）

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年度に七尾市古府町～同市下町間の暫定2車線供用を目指す。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路	<b>事業区分</b> 高規格幹線道路	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局					
<b>起終点</b> 自：福井県大野市中津川 至：福井県福井市玄正島町	<b>延長</b> 26.4km						
<b>事業概要</b> 永平寺大野道路は延長約160kmにわたる中部縦貫自動車道の一部を構成し、大野市中津川から福井市玄正島町に至る26.4kmの自動車専用道路であり、高速交通ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、災害時の安定した交通路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の活性化を図ることを目的に計画された高規格幹線道路である。							
H2年度事業化	H4年度都市計画決定	H5年度用地着手	H10年度工事着手				
<b>全体事業費</b>	1,290億円	<b>事業進捗率</b>	約74%	<b>供用済延長</b>	11.1km		
<b>計画交通量</b>		18,800台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	289/1,540億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	1,926/2,205億円	<b>基準年</b> H24年度
	(残事業)	6.7	事業費:171/1,422億円 維持管理費:118/118億円	走行時間短縮便益:1,629/1,862億円 走行経費減少便益:212/248億円 交通事故減少便益:85/96億円			
<b>感度分析の結果</b>							
(事業全体) 交通量		: B/C=1.2~1.7(交通量 ±10%)		(残事業) 交通量		: B/C=5.5~8.0(交通量 ±10%)	
事業費		: B/C=1.4~1.4(事業費 ±10%)		事業費		: B/C=6.3~7.1(事業費 ±10%)	
事業期間		: B/C=1.3~1.5(事業期間±20%)		事業期間		: B/C=6.5~6.9(事業期間±20%)	
<b>事業の効果等</b>							
①高速交通ネットワークの形成							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大野市～名古屋市の所要時間が短縮。                      (2時間51分→2時間4分:47分短縮 [中部縦貫自動車道全線の効果])</li> </ul>							
②災害時の代替路の確保							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨や豪雪により通行止めが発生する国道8号と北陸自動車道の広域的な代替路を確保。</li> <li>・原発災害時における広域避難路として機能。</li> </ul>							
③災害時の安定した交通路の確保							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道158号の事前通行規制区間(連続降雨量140mm)および集中豪雨等による通行止時の安定した交通路の確保。</li> </ul>							
④高度医療施設へのアクセス向上							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・勝山市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(39分→29分:10分短縮)</li> <li>・大野市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(43分→31分:12分短縮)</li> <li>・道路線形改善による走行性向上により、患者の負担軽減に寄与。</li> </ul>							
⑤主要観光地へのアクセス向上							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(大本山永平寺観光客入込数:約58万人/年)</li> </ul>							
⑥日常活動圏の中心都市である勝山市へのアクセス向上							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井市～勝山市(52分→42分:10分短縮)</li> </ul>							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>							
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年7月、中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会(福井県知事、福井市長、大野市長、勝山市長、永平寺町長より構成)より早期整備の要望を受けている。</li> </ul>							

<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年8月、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会(岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県の知事より構成)より早期整備の要望を受けている。</li> <li>平成24年8月、福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より早期整備の要望を受けている。</li> </ul>	
<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道158号永平寺大野道路の対応方針(原案)「事業継続」については異存ありません。</li> <li>永平寺大野道路については、福井北・松岡間の平成26年度の開通および勝山・大野間の平成24年度の開通を確実に実現するとともに、平成28年度までのできるだけ早い時期に全線開通が図られるよう、事業費の確保と迅速な工事の実施をお願いしたい。</li> <li>大野油坂道路については、未事業化区間(大野・大野東間)の早期の事業化とともに、事業化区間(大野東・油坂間)の速やかな用地買収・工事着手により、一日も早い全線開通を図っていただきたい。</li> </ul>	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「一般国道158号永平寺大野道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。</p>	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>平成5年に「スキージャム勝山」が、平成12年に「福井県立恐竜博物館」がオープンし、中京・関西方面から多くの観光客が訪れている。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>現在までに11.1km(暫定2車線)供用済みであり、用地取得は約97%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	
対応方針	事業継続
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>	

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

## 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

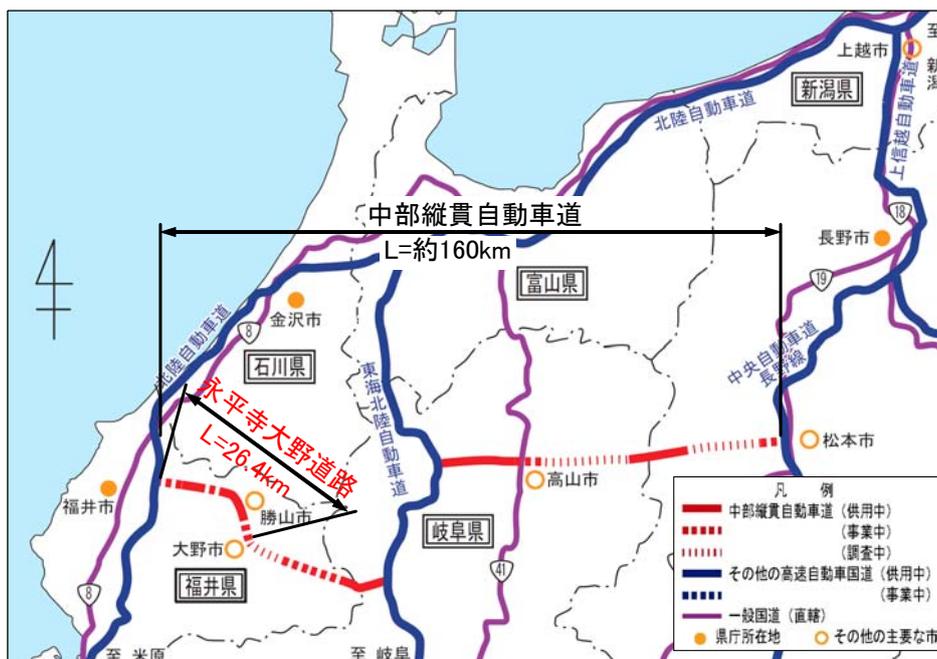
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

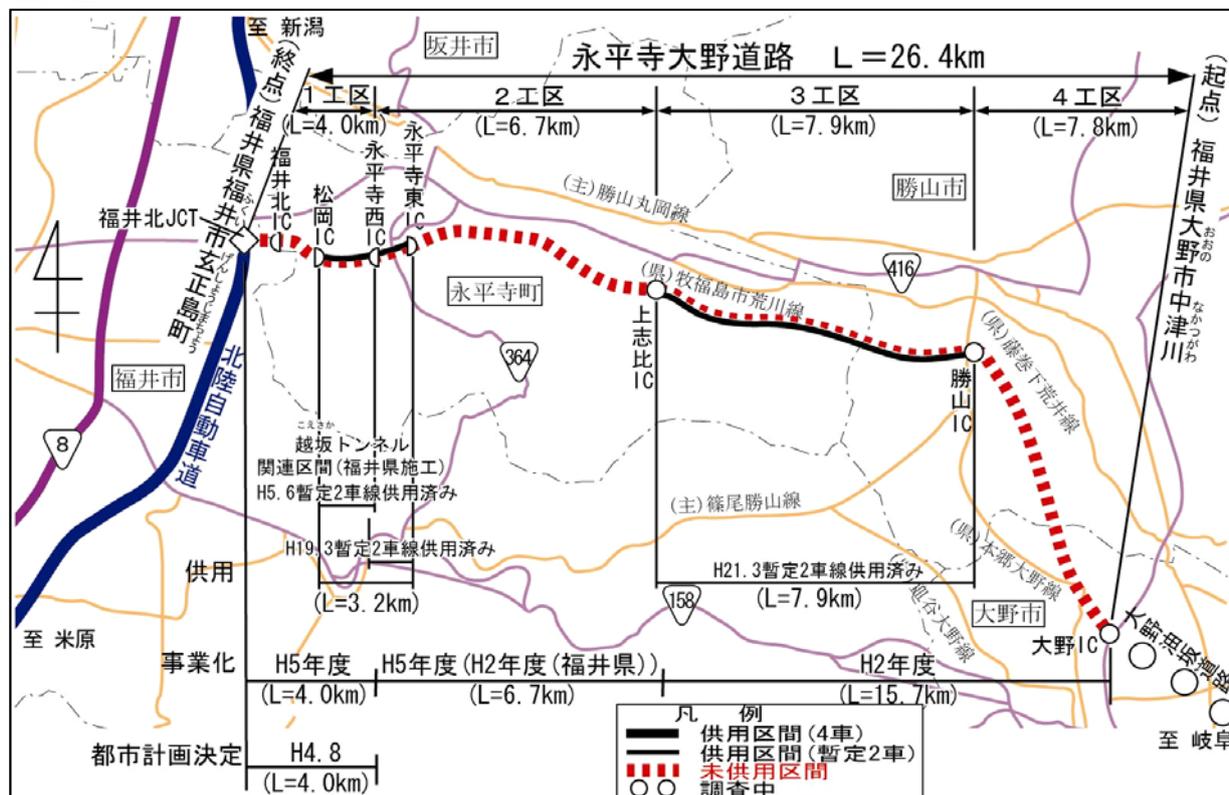
<b>事業名</b> 中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路	<b>事業区分</b> 高規格幹線道路	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：福井県大野市中津川 至：福井県福井市玄正島町	<b>延長</b> 26.4km	

### 事業概要図

#### 【位置図】



#### 【概要図】

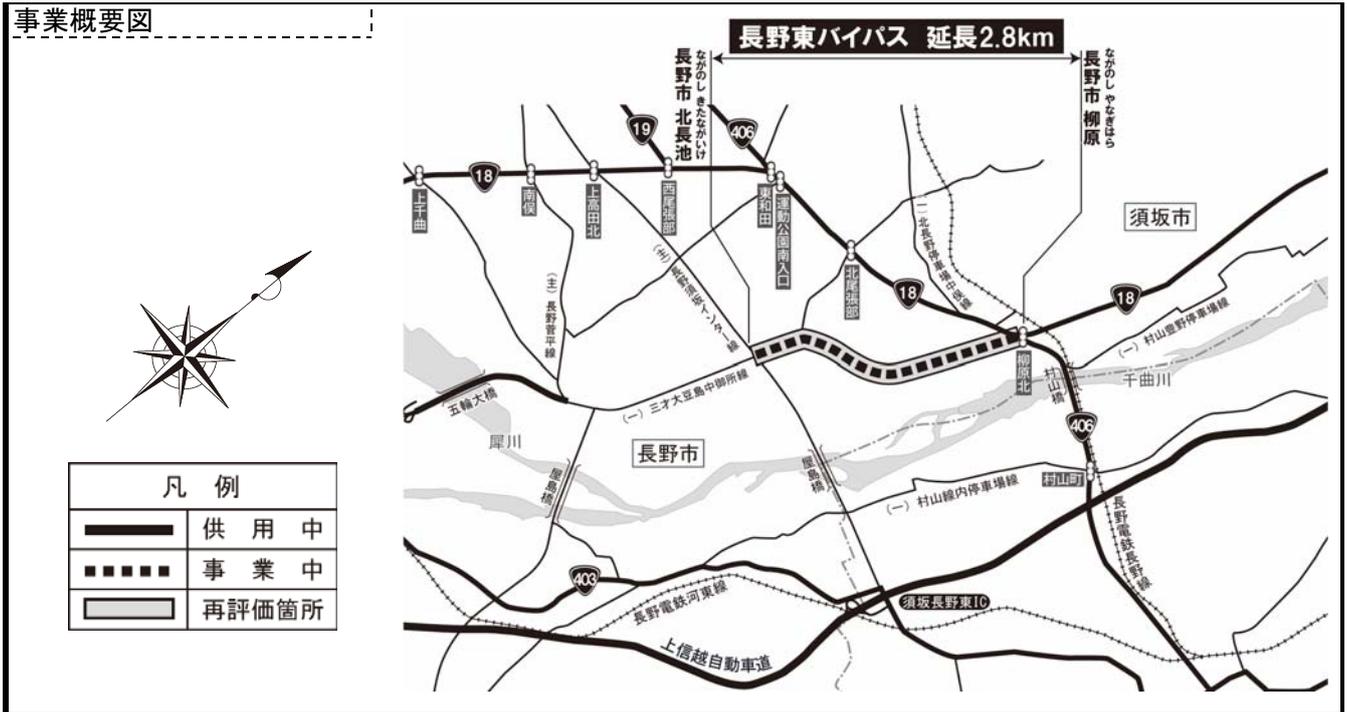


## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道18号 <small>ながのひがし</small> 長野東バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道 国土交通省 関東地方整備局			
<b>起終点</b> 自： <small>ながのけんながのしきたながいけ</small> 長野県長野市北長池 至： <small>ながのけんながのしやなぎはら</small> 長野県長野市柳原	延長	2.8km			
<b>事業概要</b> 国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。長野東バイパスは、長野市等の交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保を目的として計画された事業である。					
H12年度事業化      H2年度都市計画決定      H16年度用地着手      H23年度工事着手					
全体事業費      約160億円   事業進捗率      44%   供用済延長      ー km					
計画交通量      20,700~22,600台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> 1.4   <small>(残事業)</small> 2.7         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> <small>(残事業)/ (事業全体)</small>            79/154億円            (事業費：67/142億円)            (維持管理費：12/12億円)         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> <small>(残事業)/ (事業全体)</small>            210/210億円            (走行時間短縮便益：165/165億円)            (走行経費減少便益：28/28億円)            (交通事故減少便益：16/16億円)         </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.4  <small>(残事業)</small> 2.7	<b>総費用</b> <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 79/154億円 (事業費：67/142億円) (維持管理費：12/12億円)	<b>総便益</b> <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 210/210億円 (走行時間短縮便益：165/165億円) (走行経費減少便益：28/28億円) (交通事故減少便益：16/16億円)	<b>基準年</b> 平成24年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.4  <small>(残事業)</small> 2.7	<b>総費用</b> <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 79/154億円 (事業費：67/142億円) (維持管理費：12/12億円)	<b>総便益</b> <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 210/210億円 (走行時間短縮便益：165/165億円) (走行経費減少便益：28/28億円) (交通事故減少便益：16/16億円)			
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.1~2.3 (交通量 ±10%)            事業費：B/C=1.3~1.5 (事業費 ±10%)            事業期間：B/C=1.2~1.6 (事業期間±3年)         </td> <td style="width: 50%;"> <b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.1~4.4 (交通量 ±10%)            事業費：B/C=2.5~2.9 (事業費 ±10%)            事業期間：B/C=2.4~3.0 (事業期間±3年)         </td> </tr> </table>			<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.1~2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.6 (事業期間±3年)	<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.1~4.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.5~2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4~3.0 (事業期間±3年)	
<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.1~2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.6 (事業期間±3年)	<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.1~4.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.5~2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4~3.0 (事業期間±3年)				
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・国道18号現道の損失時間は243.6千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍。 ・長野東バイパスの整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道18号現道の死傷事故率は163.0件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.6倍。 ・渋滞する国道18号現道を迂回する交通が通学路のある(一)三才大豆島中御所線に流入。 ・長野東バイパスの整備により、道路の適切な機能分担が図られ、交通事故の減少や通学路の安全性向上が見込まれる。 (3) 地域活性化の支援(産業) ・長野東バイパスを含む東外環状線沿線には、工業団地・事業所が集積。沿線地域の事業所数は、都市計画決定前と現在を比較して、大きく増加。 ・長野東バイパスの整備により、周辺の工業団地や企業、インターチェンジへのアクセス性が向上し、地域産業の活性化が期待される。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の見解：一般国道18号「長野東バイパス」は、長野環状道路の一翼を担う重要な道路であり、長野市街地の慢性的な交通渋滞の緩和や道路交通の安全性・快適性の向上による地域活性化などに、大きな効果があるものと期待しています。 事業の継続を図るとともに、用地取得がほぼ完了していることから、積極的な予算確保と一日も早い完成に向けた事業推進を強く要請します。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 平成20年度に国道406号の村山橋(L=1.1km)が完成、国道406号(百瀬~茂菅バイパス)の現道拡幅部(L=0.9km)が部分供用するなど、周辺道路の整備が推進されている。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成16年度より用地取得に着手し、平成23年度より工事に着手。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 用地の取得は96%(平成24年3月末現在)完了。早期完成に向けて事業促進を図る。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ー					
<b>対応方針</b> 事業継続					
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられ、					

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道18号 野尻IC関連	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：長野県上水内群信濃町古間 至：長野県上水内群信濃町野尻			延長	8.7km
<b>事業概要</b> 国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、上水内群信濃町等の冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的として計画されたものである。				
H元年度事業化	S60年度都市計画決定 (信濃町野尻) H2年度都市計画決定 (信濃町野尻～古間)	H5年度用地着手	H6年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約250億円	<b>事業進捗率</b>	52%	<b>供用済延長</b> 3.3km
<b>計画交通量</b>	3,200～10,900台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 2.2	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 110/299億円 (事業費：96/276億円) (維持管理費：14/23億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 247/389億円 (走行時間短縮便益：214/337億円) (走行経費減少便益：32/46億円) (交通事故減少便益：1.2/5.7億円)	<b>基準年</b> 平成24年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=2.2～2.3（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±2年）				
<b>事業の効果等</b> (1) 冬期の旅行速度の低下 ・ 国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。 ・ 当該区間は、通学路の約4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。 (2) 安全安心な通行の確保 ・ 国道18号現道の死傷事故率は53.2件/億台キロであり、全国平均（102.0件/億台キロ）の0.5倍であるが、未整備区間は、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在。 ・ 特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。 ・ 野尻IC関連の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。 (3) 交通混雑の緩和 ・ 観光入込がピークとなる8月の休日では、国道18号で渋滞が発生し、旅行速度が大幅に低下。20km/hを下回る区間も存在し、地域住民の生活移動にも支障が生じる。 ・ 野尻IC関連の整備により、観光産業の活性化や地域住民の生活移動の円滑化が図られる。 (4) 上信越自動車道の代替路 ・ 国道18号の当該区間に並行する上信越道の妙高高原IC～信濃町IC間及び信濃町IC～豊田飯山IC間は、過去5か年で各55回の通行止めが発生している。 ・ 妙高高原IC～信濃町IC間は「事故」による通行止めが40%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが42%を占める。 ・ 通行止め時は周辺に迂回路はなく、代替路は野尻IC関連(野尻バイパス)の国道18号のみである。 ・ 野尻IC関連の整備により、上信越自動車道の通行止めの際の代替路としての機能も期待される。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の意見：一般国道18号「野尻バイパス」は、上信越自動車道の代替路としての機能も担う重要な道路であり、冬期における交通の円滑化や交通渋滞の緩和などに、大きな効果があるものと期待しています。事業の継続を図るとともに、積極的な予算確保と一日も早い完成に向けた事業推進を強く要請します。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 信濃町ICを含む上信越自動車道の供用（H9年度）、妙高野尻BPの供用（H9年度）、県道杉野沢黒姫線の供用（H15年度）、上信越自動車道（豊田飯山IC～信濃IC）の4車線化供用（H21年度）。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成6年度より工事に着手し、現在までに延長3.3kmが供用済。残区間は現道改良を含む延長5.4km。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は46%（平成24年3月末現在）完了。起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高い延長1.0km区間の線形改良の事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

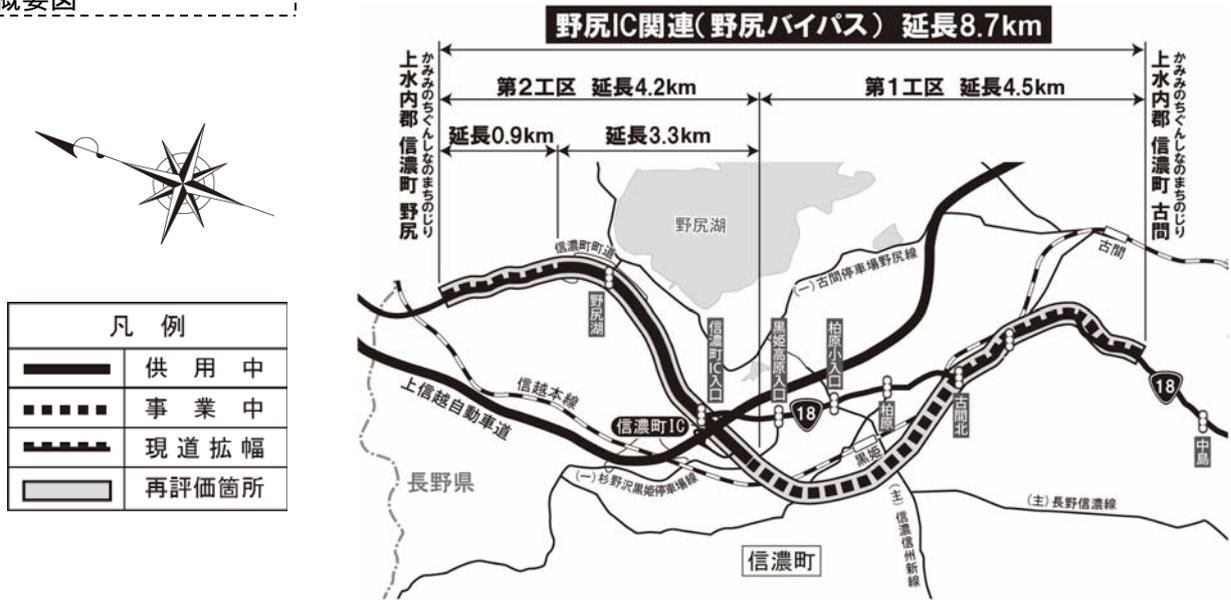
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

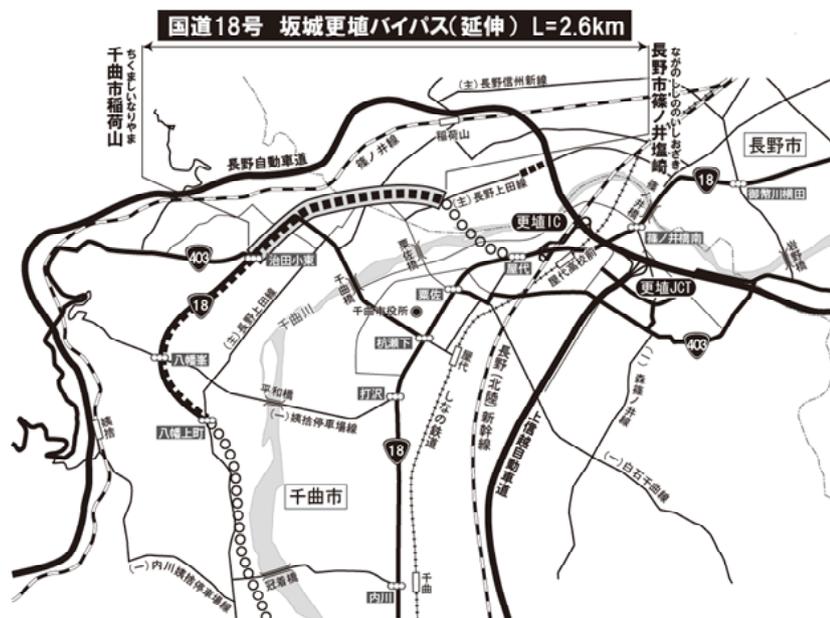
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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18号坂城更埴バイパス（延伸）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県千曲市稲荷山 至：長野県長野市篠ノ井塩崎			延長	2.6 km	
<b>事業概要</b> 国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。坂城更埴バイパス（延伸）は、国道18号および周辺道路における交通渋滞の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上を目的として計画された事業である。						
H20年度事業化	S60年度都市計画決定	H22年度用地着手	H一年度工事着手			
全体事業費	約69億円	事業進捗率	17%	供用済延長	0 km	
計画交通量	8,100 ~ 15,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成24年
	(事業全体) 2.5	(残事業)/ (事業全体) 58/70億円		(残事業)/ (事業全体) 173/173億円		
	(残事業) 3.0	事業費：48/60億円 維持管理費：9.6/9.6億円		走行時間短縮便益：166/166億円 走行経費減少便益：4.3/4.3億円 交通事故減少便益：2.7/2.7億円		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 2.3~2.8（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.7~3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.3~2.8（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.8~3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.4~2.6（事業期間±1年）事業期間：B/C= 2.9~3.1（事業期間±1年）						
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・国道18号（現道）の損失時間は、141千人時間/年キロであり、全国平均（26千人時間/年キロ）の約5倍。 ・坂城更埴バイパス（延伸）の整備により、現道の交通の転換が図られ、国道18号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道18号（現道）の死傷事故率は110.6件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.1倍。 ・坂城更埴バイパス（延伸）の整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 救急医療施設へのアクセス向上 ・千曲坂城消防本部は病院収容所要時間が30分以上の割合が7割を占める。 ・坂城更埴バイパス（延伸）の整備により、救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の意見：一般国道18号「坂城更埴バイパス（延伸）」は、千曲市街地の慢性的な交通渋滞の緩和や道路交通の安全性・快適性の向上による地域活性化などに、大きな効果があるものと期待しています。 事業の継続を図るとともに、積極的な予算確保と一日も早い完成に向けた事業推進を強く要請します。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・平成22年3月に当該事業の先線の上田坂城バイパス（上田市小泉～埴科郡坂城町南条：延長2.3km）が暫定2車線で供用。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成22年度より用地取得に着手。今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・用地の取得は33%（平成24年3月末現在）完了。今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> -						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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474号 <small>さんえんなんしん</small> 飯喬道路 <small>いいたか</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：長野県飯田市山本 <small>いいたか やまもと</small> 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗 <small>しもいな たかぎむらうじのり</small>	延長 22.1km	
事業概要 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
H4年度事業化		H7年度用地着手
H10年度工事着手		
全体事業費	1,354億円	事業進捗率 59%
計画交通量	7,500台/日	供用済延長 7.2km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 455/1,499億円 (事業費：403/1,425億円) (維持管理費：53/74億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 634/2,011億円 (走行時間短縮便益：580/1,826億円) (走行経費減少便益：41/158億円) (交通事故減少便益：13/27億円)
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.3~1.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5(事業費±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（信南交通）が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・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見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（天龍峡・天竜川下り等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ・現道等の事前通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出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： ・3県10市22町村で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期供用の要望を受けている。 長野県知事の意見： 1 本事業については、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地		

域活性化に寄与する、極めて重要な事業と認識しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期供用に向けた事業の推進を強く要請します。

2 事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上かかる。
- ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。
- ・下伊那地域の救急搬送件数は年々増加傾向にあり、その搬送人員の約6割が高齢者である。
- ・下伊那地域は多くの観光資産や資源を保有しており観光客の約7割は県外からの来訪者であるが、年々観光客数が減少傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は59%、用地取得率は83%（平成23年度末）。
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（L=7.2km）は、平成20年度に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（L=7.4km）は、工事を推進中。
- ・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（L=7.5km）は、用地買収を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・天龍峡IC～龍江IC〔仮称〕間（L=4.0km）は平成27年度、龍江IC〔仮称〕～飯田東IC〔仮称〕間（L=3.4km）は平成29年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・土量バランスを考慮した計画高の見直しにより、約5億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>あおくずれとうげ</small> 青崩峠道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：長野県飯田市南信濃八重河内 <small>いいた みなみしなのや えごうち</small> 至：静岡県浜松市天龍区水窪町奥領家 <small>はまつ てんりゆう みさくぼちようおくりょうけ</small>		<b>延長</b> 5.9km
<b>事業概要</b> 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃和田から静岡県浜松市天龍区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの自動車専用道路であり、そのうち長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天龍区水窪町奥領家に至る延長5.9kmを当面整備区間として、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
<b>S58年度事業化</b> ー		<b>H23年度用地着手</b>
<b>全体事業費</b> 480億円		<b>事業進捗率</b> 12%
<b>計画交通量</b> 2,700台/日		<b>供用済延長</b> 0.0km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 2.1 <small>(残事業)</small> 2.6	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 336/418億円 〔事業費：319/400億円〕 〔維持管理費：17/17億円〕
		<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 873/873億円 〔走行時間短縮便益：769/769億円〕 〔走行経費減少便益：90/90億円〕 〔交通事故減少便益：14/14億円〕
<b>基準年</b> 平成24年		
<b>感度分析の結果</b> <small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=2.1~2.1(交通量 ±10%) <small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=2.6~2.6(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.3(事業費 ±10%)                      事業費 : B/C=2.4~2.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8~2.5(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C=2.5~2.8(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・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。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等：		

3県10市22町村で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期供用の要望を受けている。

長野県知事からの意見：

1 本事業については、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与する、極めて重要な事業と認識しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期供用にに向けた事業の推進を強く要請します。

2 事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められたい。

浜松市長からの意見：

1 本事業は、三遠南信地域の交流連携の推進、災害に強いまちづくり等に寄与する重要な事業です。事業を継続し、早期供用に向けて一層推進していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な兵越林道を利用する必要がある。
- ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立化している。
- ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況である。
- ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は12%、用地取得率は17%（平成23年度末）。
- ・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間（L=5.9km）は用地・工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間（L=5.9km）は早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル補助工法（中・長尺先受け工法の採用）を見直すことにより、約5億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

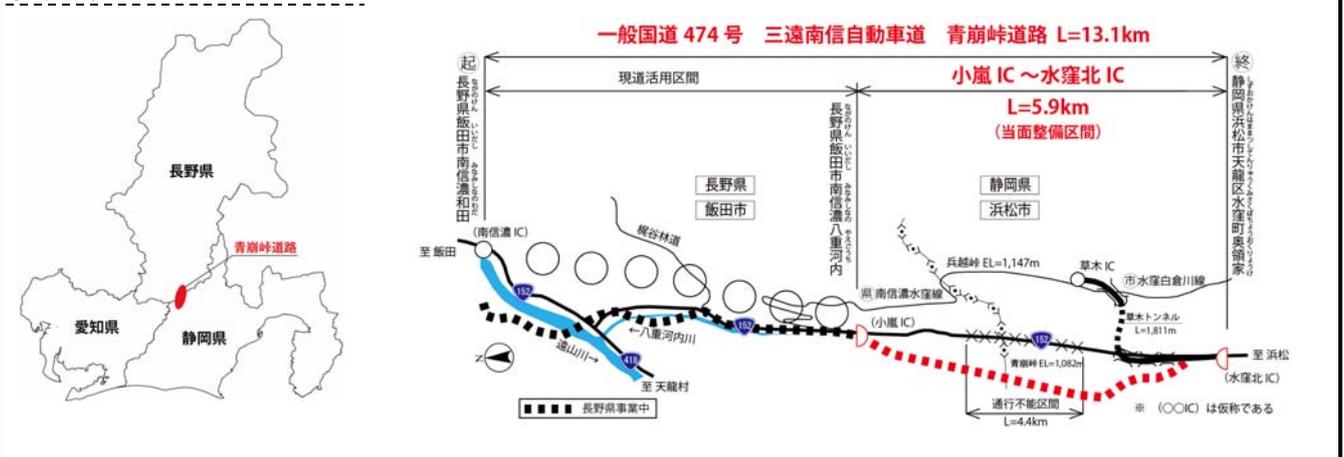
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 坂祝バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b>	自：岐阜県加茂郡坂祝町大針 至：岐阜県各務原市鵜沼東町	<b>延長</b>	7.6 km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道21号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、岐阜市、大垣市等の主要都市を経て、滋賀県米原市に至る延長約100kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H2年度事業化（勝山IC～鵜沼IC）		S61年度都市計画決定		H6年度用地着手	
H18年度事業化（大針IC～勝山IC）				H11年度工事着手	
<b>全体事業費</b>		508億円		<b>事業進捗率</b>	
				55%	
<b>計画交通量</b>		26,400台/日		<b>供用済延長</b>	
				4.3km	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.7		<b>総費用</b> (事業費/維持管理費)	188/564億円
	(残事業)	3.7			
				<b>総便益</b> (走行時間短縮便益/走行経費減少便益/交通事故減少便益)	705/983億円
				(走行時間短縮便益：593/842億円) (走行経費減少便益：87/107億円) (交通事故減少便益：24/34億円)	
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量 : B/C = 1.4~2.1 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C = 2.9~4.4 (交通量 ±10%)					
事業費 : B/C = 1.6~1.9 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C = 3.4~4.1 (事業費 ±10%)					
事業期間 : B/C = 1.7~1.8 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C = 3.7~3.8 (事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・特急停車駅（JR美濃太田駅等）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul>					
②国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の位置づけあり。</li> </ul>					
③災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。</li> </ul>					
④地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					
⑤生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
地域から頂いた主な意見等：					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・坂祝バイパスは、高規格道路と連携し広域的ネットワークを形成することにより、沿線地域における都市間連携の強化や地域を活性化させることが期待されており、各務原市をはじめとする関係8市6町の首長で構成される整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成24年8月2日）を受けている。</li> </ul>					
岐阜県知事の意見：					
<ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。</li> <li>今後の事業実施にあたっては、県内における他の直轄道路事業の進捗状況や優先度を踏まえ、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。</li> </ul>					

なお、平成27年度に供用が予定されている大針IC（仮称）～勝山IC間3.3kmについては、早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・事業区間に並行する国道21号は、主要渋滞ポイントが連続しており、渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過している。
- ・事業区間に並行する国道21号は、緊急輸送道路に指定されているが浸水想定区域及び防災対策必要箇所が存在する。
- ・坂祝バイパス周辺の各務原市・美濃加茂市は製造品出荷額等が県内上位であり、坂祝町を併せた3市町で岐阜県全体の2割を越えている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は55%。用地取得率は96%。（平成23年度末）
- ・全線7.6kmのうち、4.3kmは暫定2車線にて供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・大針IC～勝山IC間（L=3.3km）は、平成27年度の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・2本のトンネルの断面を統一することにより、セントル（型枠）を転用することで、約0.2億円のコスト縮減を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 地域高規格道路 <small>たかやまけり</small> 高山下呂連絡道路 一般国道41号 <small>いしうら</small> 石浦バイパス	<b>事業</b> 一般国道 <b>区分</b>	<b>事業</b> 国土交通省 <b>主体</b> 中部地方整備局														
<b>起終点</b> 自：岐阜県高山市久々野町久々野 至：岐阜県高山市千島町	<b>延長</b> 9.2km															
<b>事業概要</b> 一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし、愛知県犬山市、岐阜県高山市などの主要都市を経て富山県富山市に至る延長250kmの主要幹線道路です。 本事業の一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町から岐阜県高山市千島町に至る延長9.2kmのバイパスであり、冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援を主な目的として事業を推進しています。																
H12、15年度事業化 H12年度都市計画決定 H16年度用地着手 <span style="float: right;">—</span>																
全体事業費 425億円 事業進捗率 9% 供用済延長 0.0km																
計画交通量 16,200台/日																
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 1.3</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 1.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.3	(残事業) 1.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 324/367億円</td> <td style="width: 20%;">(事業費) 289/332億円</td> <td style="width: 20%;">(維持管理費) 35/35億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 324/367億円	(事業費) 289/332億円	(維持管理費) 35/35億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 479/479億円</td> <td style="width: 20%;">(走行時間短縮便益) 394/394億円</td> <td style="width: 20%;">(走行経費減少便益) 69/69億円</td> <td style="width: 20%;">(交通事故減少便益) 16/16億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 479/479億円	(走行時間短縮便益) 394/394億円	(走行経費減少便益) 69/69億円	(交通事故減少便益) 16/16億円	<b>基準年</b> 平成24年
B/C	(事業全体) 1.3	(残事業) 1.5														
総費用	(残事業)/(事業全体) 324/367億円	(事業費) 289/332億円	(維持管理費) 35/35億円													
総便益	(残事業)/(事業全体) 479/479億円	(走行時間短縮便益) 394/394億円	(走行経費減少便益) 69/69億円	(交通事故減少便益) 16/16億円												
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.4(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=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=1.4~1.6(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.0~1.5(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=1.1~1.7(事業期間 ±20%)																
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において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 ・地域高規格道路の位置づけあり。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（高山市等）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 ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ・現道等の防災点検箇所が解消される。 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。																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 益田地区商工会連合会他より事業促進要望を受けている。 岐阜県知事の意見： 対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。																

今後の事業実施にあたっては、県内における他の直轄道路事業の進捗状況や優先度を踏まえ、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道41号現道は、平面・縦断ともに道路線形が厳しいため、積雪時には大型車のスタックの危険性が高い。
- ・国道41号現道は、急勾配・急カーブが連続しており、特にヘアピンカーブを中心に事故が多発している。
- ・一之宮地区から高山市街地への主要幹線道路は、国道41号しか無く、国道361号へ迂回する場合、約20分の遅れが発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率9%、用地取得率44%(平成23年度末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・高山市久々野町久々野～高山市一之宮町間 (L=4.7km) は、早期2車線供用を目指す。
- ・高山市一之宮町～高山市千島町 (L=4.5km) は、早期暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋長の縮小、法面部の盛土化により、約2億円のコスト縮減を図っています。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

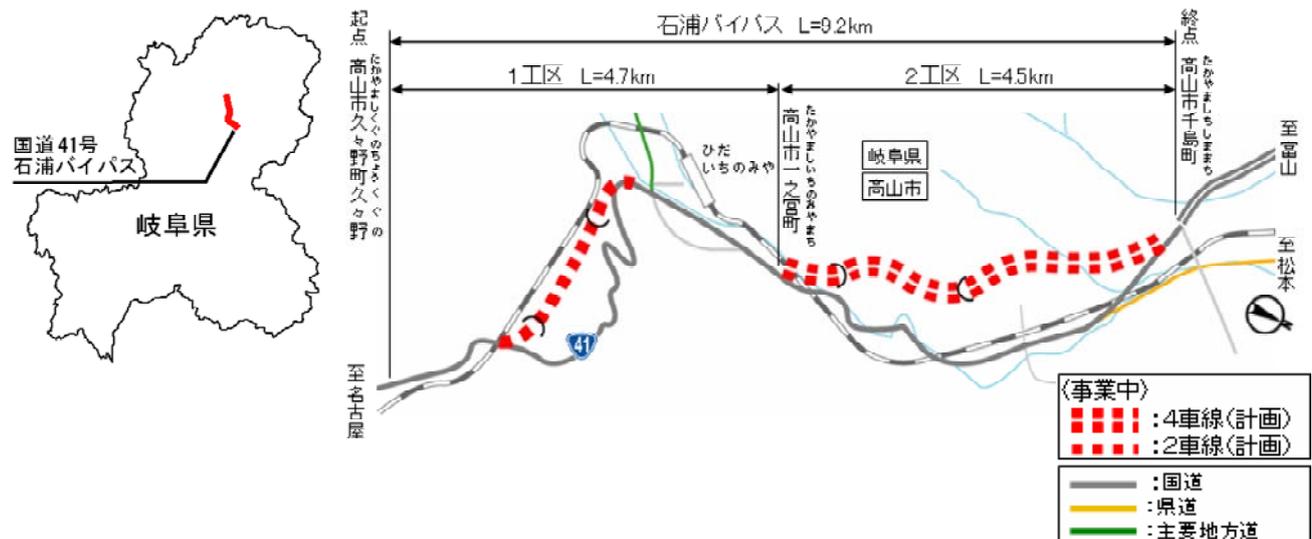
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 地域高規格道路 <small>しずおかとうざい</small> 静岡東西道路 一般国道1号静岡バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自： <small>しずおか しずおか しみず おきつ あずまちょう</small> 静岡県静岡市清水区興津東町 至： <small>しずおか しずおか するが まりこ にけんや</small> 静岡県静岡市駿河区丸子二軒家	<b>延長</b> 24.2 km	
<b>事業概要</b> 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市、愛知県名古屋市及び京都府京都市の主要都市を経て、大阪府大阪市に至る延長約796kmの主要幹線道路です。 本事業の一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。		
S43年度事業化		S45年度都市計画決定
S45年度用地着手		S46年度工事着手
<b>全体事業費</b>	1,600億円	<b>事業進捗率</b>
52%		<b>供用済延長</b>
15.5km		
<b>計画交通量</b> 58,200台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 2.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 574/1,829億円 (事業費：552/1,766億円) (維持管理費：22/63億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,505/2,569億円 (走行時間短縮便益：1,168/2,012億円) (走行経費減少便益：238/397億円) (交通事故減少便益：100/160億円)
<b>基準年</b> 平成24年		
<b>感度分析の結果</b> (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=2.5~3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.0~2.0 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.8 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路として位置づけがある。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 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他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 静岡市並びに地元期成同盟会が、暫定2車線区間の早期4車線化整備、平面区間(清水地区)の立体化早期着手を要望		

静岡市長の意見：

本事業は、本市の東西方向を結ぶ主要幹線道路であり、渋滞を解消し、物流の効率化や安全確保が図られるばかりでなく、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動にも寄与する重要な事業です。

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

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 静清バイパスは、平成9年3月に全線暫定供用し、その後、順次立体4車線化整備を進めているが、鳥坂IC～千代田上土IC間や牧ヶ谷IC付近の暫定2車線区間、清水IC周辺の平面区間では朝のピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生している状況である。
- ・ 新東名開通により、県内の高速道路の利便性・走行性は格段に向上したが、一方、清水港と高速ICをアクセスする国道1号は、信号交差点が多く速達性・定時性が確保されていない。
- ・ 静清バイパスの死傷事故件数は、横砂北交差点～清水IC西交差点（平面区間）で多い。
- ・ 静清バイパスが通過する静岡市周辺では、東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が予測されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は52%、用地取得率は98%（平成23年度末）
- ・ 全線24.2kmのうち、15.5kmは立体4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 鳥坂IC～千代田上土IC間（L=2.8km）及び羽鳥IC～牧ヶ谷IC間（L=0.5km）は、平成26年度の4車線供用を予定。
- ・ 牧ヶ谷IC～丸子IC間（L=3.0km）は、平成30年度の4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 丸子藁科トンネルにおいて、2期線の断面形状を見直すことにより、約11.3億円のコスト縮減を図っている。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

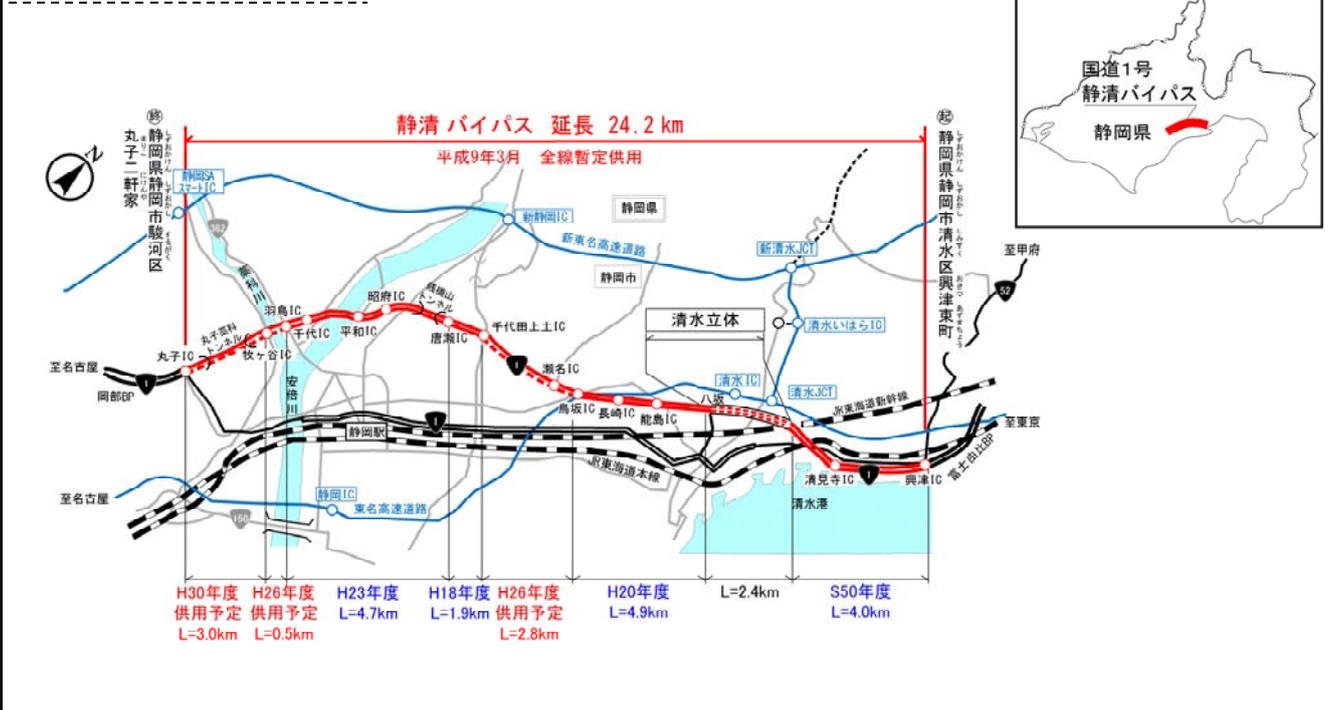
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>さくま</small> 佐久間道路・ <small>さんえん</small> 三遠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田			延長	27.9 km	
<b>事業概要</b> 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路です。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。						
H5年度事業化		-	H13年度用地着手		H15年度工事着手	
全体事業費		1,500億円	事業進捗率	58%	供用済延長	13.9 km
計画交通量		9,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	1.1	(残事業)/(事業全体) 569/1,572億円 事業費：526/1,485億円 維持管理費：43/87億円		(残事業)/(事業全体) 670/1,773億円 走行時間短縮便益：592/1,572億円 走行経費減少便益：46/147億円 交通事故減少便益：32/54億円	
<b>感度分析の結果</b> (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=1.0~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅（JR浜松駅）へのアクセス向上が期待される。 ・空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・御前崎港等へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消される。 ・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 ・地域連携プロジェクトの支援が期待される。 ・主要な観光地（鳳来寺山）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 ・第三次救急医療施設（聖隷三方原病院）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500件/億台km以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑦災害への備え ・第二次緊急輸送道路としての位置づけられている。 ・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。 ・現道等の事前通行規制区間を解消する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等：						

三遠南信自動車道建設促進（遠州地域・奥三河）期成同盟会・三遠南信道路建設促進議員協議会

三遠南信地域経済開発協議会・浜松市による提言・要望

- ・日常生活に密着し、かつ災害時の救援、復旧・復興活動の基幹となる道路整備を強力に推進するため 佐久間道路・三遠道路（佐久間IC [仮称]～東栄IC [仮称]）の工事全面展開及び（東栄IC [仮称]～鳳来峡IC）の事業推進をお願いしたい。

浜松市長の意見

- ・本事業は、三遠南信地域の交流連携の推進、災害に強いまちづくり等に寄与する重要な事業です。事業を継続し、早期供用に向けて一層推進していただきたい。

愛知県知事の意見

- ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。一般国道474号三遠南信自動車道（佐久間道路・三遠道路）は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路である。そのため、本年度から用地調査・用地買収に着手する東栄IC [仮称]～鳳来峡IC間については早期に供用時期を明確にするとともに、佐久間IC [仮称]～東栄IC [仮称]についても、工事を推進し、一日も早い全線開通をお願いしたい。
- ・事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成であり、ICアクセスの60分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・奥三河・北遠地域のほとんどが第三次救急医療施設から60分カバー圏域外である。
- ・奥三河地域では、近年の人口減少、少子高齢化の進行による担い手不足で、「花祭り」を保全・継承するために都市部との交流が不可欠ですが、道路整備の遅れにより、円滑な交流が確保されていないのが実情である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は58%。用地取得率は92%。（平成23年度末）
- ・全線27.9kmのうち、13.9kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・佐久間IC [仮称]～東栄IC [仮称]間（L=6.9km）は、平成30年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル内空断面や掘削補助工法を見直すことにより約3億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

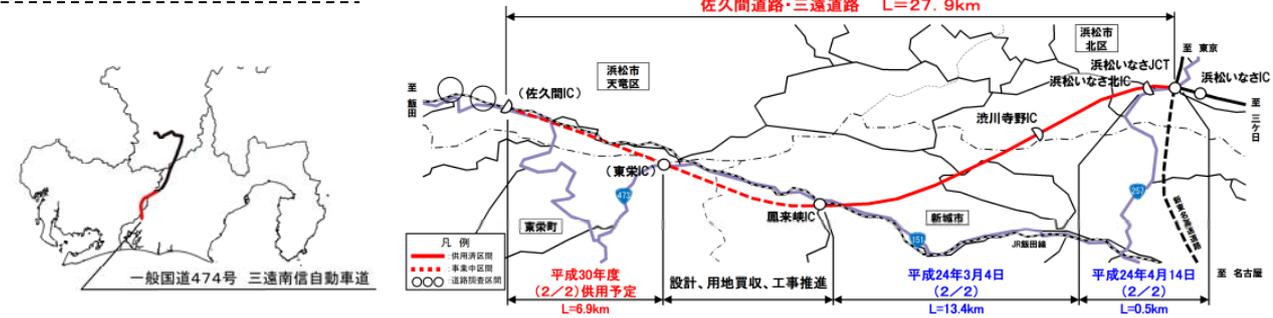
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町			延長	9.2km
<b>事業概要</b> 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。					
H4年度事業化		S61年度都市計画決定		H7年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	489億円	事業進捗率	83%	供用済延長	6.7km
計画交通量	45,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 7.1 (残事業) 15.4	総費用 (事業全体) 74/589億円 (事業費) 39/524億円 (維持管理費) 35/65億円	総便益 (事業全体) 1,148/4,163億円 (走行時間短縮便益) 1,104/3,876億円 (走行経費減少便益) 40/284億円 (交通事故減少便益) 3.6/3.5億円	基準年 平成24年	
<b>感度分析の結果</b> ：残事業（事業全体）について感度分析を実施 (事業全体) 交通量：B/C=6.4～7.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=13.9～17.0(交通量±10%) 事業費：B/C=6.5～7.8(事業費±10%) 事業費：B/C=14.7～16.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.9～8.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=14.8～16.0(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望					

- ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が、全線の早期完成、交通混雑区間の4車線化を要望  
愛知県知事の意見
- 1 「対応方針（原案）」案に対して、異議はありません。
- 2 名豊道路を構成する豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の全線開通をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見  
「事業継続」することは「妥当」である。

- 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
  - ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、静岡県西遠地域に集積する自動車工場・自動車関連工場から三河港への所要時間は53分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
  - ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

- 事業の進捗状況、残事業の内容等
- ・事業進捗率は83%。用地取得率は約100%。（平成23年度末）
  - ・全線（L=9.2km）のうち、細谷IC～野依IC間（L=6.7km）を供用済み。

- 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
- ・東細谷IC（仮称）～細谷IC間（L=2.5km）は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。

- 施設の構造や工法の変更等
- ・擁壁の構造を見直すことにより、約1.7億円のコスト縮減。
  - ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 名豊道路・豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町	延長	17.6km		
<b>事業概要</b> 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。					
S48年度事業化 平成1年度事業化	S49年度都市計画決定 S61年度都市計画決定 H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手		
全体事業費	1,662億円	事業進捗率	76%	供用済延長	13.4km
計画交通量	56,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 6.0 (残事業) 6.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 255/2,371億円 (事業費：216/2,243億円) 維持管理費：39/128億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,583/14,149億円 (走行時間短縮便益：1,530/13,275億円) 走行経費減少便益：50/850億円 交通事故減少便益：2.9/23億円	基準年：平成24年	
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=5.4～6.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.6～6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.5～6.6(事業費±10%) 事業費：B/C=5.7～6.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3～8.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.8～6.6(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見					

地域から頂いた主な意見等：

- ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望
- ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が、全線の早期完成、交通混雑区間の4車線化を要望

愛知県知事の意見

- 1 「対応方針（原案）」案に対して、異議はありません。
- 2 名豊道路を構成する豊橋バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の全線開通をお願いするとともに、早期に交通混雑区間の4車線整備を図っていただきたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊橋バイパスに並行する国道1号、未供用区間に並行する国道23号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、近年も増加傾向にあるなど、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、最寄りの高速ICまでの所要時間には52分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
- ・三河地域は、これまでに津波が発生しており、さらに今後の大規模地震による津波の危険性もある地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は76%。用地取得率は約100%。（平成23年度末）
- ・野依IC～前芝IC（仮称）間（L=13.4km）は、暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊橋港IC～前芝IC（仮称）間（L=7.2km）は平成24年度に完成4車線供用を予定。
- ・前芝IC（仮称）～東三河IC（仮称）間（L=4.2km）は平成24年度に暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁構造を見直すことにより、約0.6億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>めいほう</small> 名豊道路 一般国道23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>あいち とよかわ ためとう</small> 愛知県豊川市為当町 至： <small>あいち ぬかた こうた あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷	延長	15.0km		
<b>事業概要</b> 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町から愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
H9年度事業化 H19年度事業化	H3年度都市計画決定	H15年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	1,048億円	事業進捗率	24%	供用済延長	—
計画交通量	52,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.6 (残事業) 5.6	総費用 (事業費) 541/884億円 (維持管理費) 80/80億円	総便益 (残事業) 3,465/3,465億円 (走行時間短縮便益) 3,245/3,245億円 (走行経費減少便益) 217/217億円 (交通事故減少便益) 2.7/2.7億円	基準年 平成24年	
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C= 3.2~4.0 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=5.0~6.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 3.3~4.0 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=5.2~6.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.9~4.3 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=5.1~6.1 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望					

・国道23号蒲郡バイパス建設促進協議会が建設促進を要望。

愛知県知事の意見

- 1 「対応方針（原案）」案に対して、異議はありません。
- 2 名豊道路を構成する蒲郡バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるが、名豊道路の各バイパスの中で最も事業進捗が遅れているため、早期に供用時期を明確にするとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・蒲郡市市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。
- ・東三河地域には年間に約2千2百万人の観光客が訪れており、蒲郡市にはその約3割の約7百万人が来訪している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は24%。用地取得率は38%。(平成23年度末)
- ・全線未供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・蒲郡IC(仮称)～幸田芦谷IC間(L=5.9km)は、平成25年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 名豊道路 一般国道23号 岡崎バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県額田郡幸田町芦谷 至：愛知県西尾市南中根町			延長	14.6km
事業概要					
<p>一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町芦谷から愛知県西尾市南中根町に至る延長14.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。</p>					
S55年度事業化		S50年度都市計画決定		S55年度用地着手	
S62年度事業化		S51年度都市計画決定		S61年度工事着手	
全体事業費		1,040億円		事業進捗率 68%	
計画交通量		53,000台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/維持管理費)		総便益 (走行時間短縮/走行経費減少/交通事故減少)	
	(残事業)	325/1,580億円 270/1,455億円 55/125億円		1,964/10,387億円 1,888/9,699億円 70/668億円 6.4/20億円	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量 : B/C=5.9~7.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=6.0~7.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=5.3~7.9 (事業期間±20%)</p> <p>(残事業) 交通量 : B/C=5.4~6.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=5.6~6.6 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=5.6~6.4 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。</li> <li>・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三河港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の位置づけがある。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					

- 10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望。  
愛知県知事の意見：
- 1 「対応方針（原案）」案に対して、異議はありません。
  - 2 名豊道路を構成する岡崎バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、早期に全線4車線整備を図っていただきたい。
  - 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見  
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・愛知県は、日本を代表する製造業、とりわけ自動車産業の一大集積地で、岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約4%の人口集積に対して、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約14%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は68%。用地取得率は100%。（平成23年度末）
- ・全線14.6kmのうち、全線を暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・藤井IC～安城西尾IC間（L=1.5km）は、平成24年度の完成4車線供用を予定。
- ・西尾東IC～藤井IC（L=4.0km）は、平成27年度の完成4車線供用を予定。

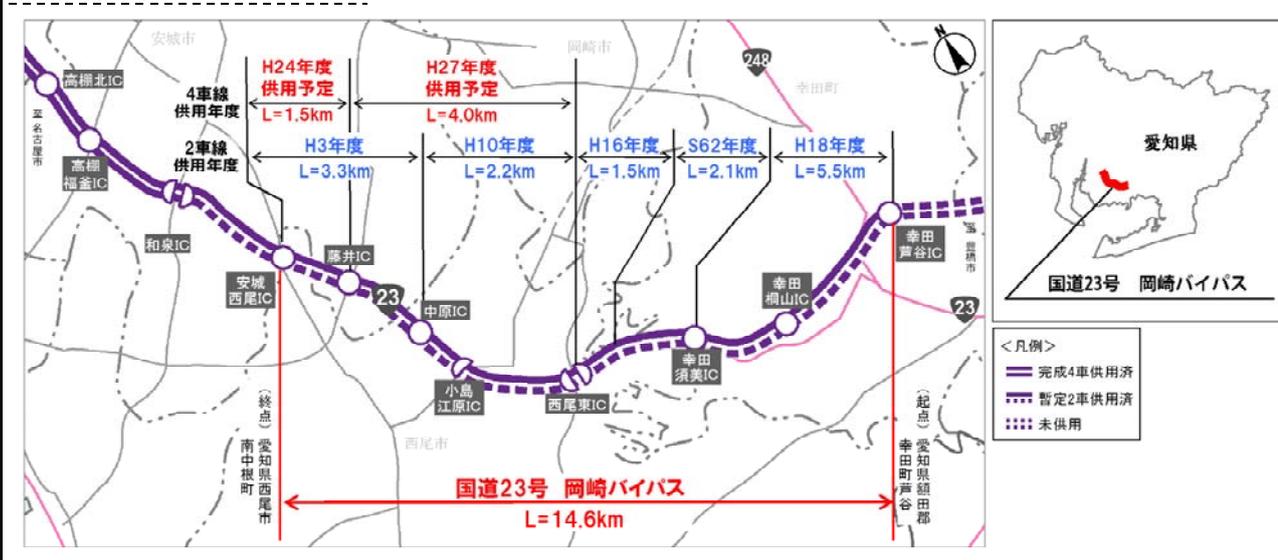
施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 名豊道路 一般国道23号 知立バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：愛知県安城市城ヶ入町 至：愛知県豊明市阿野町	延長	16.4 km			
<b>事業概要</b> 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号知立バイパスは、愛知県安城市城ヶ入町から愛知県豊明市阿野町に至る延長16.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。						
S47年度事業化	S47年度都市計画決定 S49年度都市計画決定	S48年度用地着手	S48年度工事着手			
全体事業費	740億円	事業進捗率	97%	供用済延長	16.4 km	
計画交通量	67,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.5 (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) - /1,171億円 事業費：- /1,091億円 維持管理費：- / 81億円	総便益 (残事業)/(事業全体) - /5,296億円 走行時間短縮便益：- /5,159億円 走行経費減少便益：- / 128億円 交通事故減少便益：- / 9.2億円	基準年 平成24年		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 4.1～5.0(交通量 ±10%) (残事業) - 事業費：B/C= 4.1～5.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 3.3～5.9(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・空港（県営名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地（JAあいち三河幸田憩いの農園）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（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望 愛知県知事の意見						

- 1 「対応方針（原案）」案に対して、異議はありません。
- 2 名豊道路を構成する知立バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の4車線整備完了をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 知立バイパスでは、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し交通渋滞が著しい状況である。
- ・ 愛知県は、日本を代表する製造業、とりわけ自動車産業の一大集積地で、知立バイパス沿線の4市では、愛知県の約6%の人口集積に対し、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約14%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。
- ・ 三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は97%。用地取得率は100%。（平成23年度末）
- ・ 全線16.4kmのうち、全線を暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 安城西尾IC～和泉IC間（L=2.6km）は、平成24年度の完成4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 橋梁構造を見直すことにより、約0.5億円のコスト縮減。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局			
<b>起終点</b> 自：滋賀県湖南市岩根 至：滋賀県湖南市石部	<b>延長</b>	6.9km			
<b>事業概要</b> 一般国道1号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ主要幹線道路であり、滋賀県内においては甲賀市、湖南市、栗東市、草津市、大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしている。 栗東水口道路Ⅱ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。					
H12年度事業化	H3年度都市計画決定	H12年度用地着手	H13年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	479億円	<b>事業進捗率</b>	約53%	<b>供用済延長</b>	6.9km（一部側道）
<b>計画交通量</b>	35,100台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	3.9	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 216/506億円 (事業費：179/469億円) (維持管理費：37/37億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,115/1,986億円 (走行時間短縮便益：1,043/1,832億円) (走行経費減少便益：61/133億円) (交通事故減少便益：12/21億円)	<b>基準年</b> 平成24年
	(残事業)	5.2			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=3.1~4.9 (交通量 ±10%)      (残事業) 交通量 : B/C=4.0~6.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.8~4.1 (事業費 ±10%)                      事業費 : B/C=4.8~5.6 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.8~4.1 (事業期間±20%)                      事業期間 : B/C=5.0~5.3 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・一般国道1号栗東市域等で交通混雑が発生しており、残る0.7km及び栗東水口道路Ⅰの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号では交通混雑等による停車車両や低速車への追突などにより事故が多発。整備により交通混雑が緩和され、事故の減少が期待できる。 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に寄与することで地域経済の活性化が期待される。 ・名神高速道路～工業団地（近江水口テクノパーク）の所要時間が短縮。（約14分短縮） 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：680千人/年 H22） ⑥日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮。（72分→63分） ⑦三次医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。（65分→56分）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等 平成24年5月、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： 一般国道1号栗東水口道路Ⅱについては、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされており、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、当該事業の早期完成を強く望んでおります。					

なお、事業推進のため、十分な予算の確保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Ⅱ」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

沿線である湖南市の人口の伸びは近年横ばい、自動車保有台数の伸びは増加傾向。近年では、新名神高速道路の開通により、中部圏への利便性も向上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに、用地取得は100%完了、平成20年度に野洲川渡河部までの6.2kmを供用しており、H23年度に残る区間の野洲川渡河部0.7kmの側道供用、今後残る本線部の工事進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、平成25年度の全線暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、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。

# 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

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Ⅱ	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：滋賀県湖南市岩根 至：滋賀県湖南市石部	延長	6.9km		

## 事業概要図

### 【位置図】



### 【概要図】



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道8号 野洲栗東バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局					
<b>起終点</b> 自：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原	<b>延長</b> 4.7km						
<b>事業概要</b> 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、滋賀県湖北地域から南部地域を経て京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 野洲栗東バイパスは、一般国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を図ることを目的に計画された道路である。							
S57年度事業化	H12年度都市計画決定	用地未着手	工事未着手				
全体事業費	290億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	33,200台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業/事業全体)	200/214億円	総便益 (残事業/事業全体)	287/287億円	基準年 平成24年
	(残事業)	1.4	事業費：178/192億円 維持管理費：22/22億円	走行時間短縮便益：267/267億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：4.2/4.2億円			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.6(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2~1.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%)							
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、交通容量を大きく上回り、4箇所の渋滞混雑箇所が存在し朝夕を中心に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、死傷事故率が県内の直轄国道平均を大きく上回り、交通混雑によると思われる追突事故が約7割を占めているが、整備により事故の減少が期待される。 ・一般国道8号の交通混雑を避ける車両が生活道路や通学路へ進入し歩行者の交通安全の確保が課題となっているが、整備により進入車両を軽減し安全性の向上が期待される。 ③日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・野洲市～大津市の所要時間が短縮。(51分→39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：680千人/年 H22) ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～済生会滋賀県病院の所要時間が短縮。(17分→6分)							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・平成24年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会（H24.2設立、栗東市長、野洲市長、守山市長）より、早期整備の要望を受けている。 滋賀県知事の意見： ・一般国道8号野洲栗東バイパスについては、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされており、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、当該事業の早期完成を強く望んでおります。 なお、事業推進のため、十分な予算の確保に取り組んでいただきたい。							
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。							

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線の栗東市、守山市、野洲市では、人口、自動車保有台数の伸びは全国に比べて高く、近年でも増加。また、有名企業の事業所や工業団地等が多く立地している。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに全路線測量を完了し、地元設計協議を進めながら今後、用地測量に取りかかる。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、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25年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

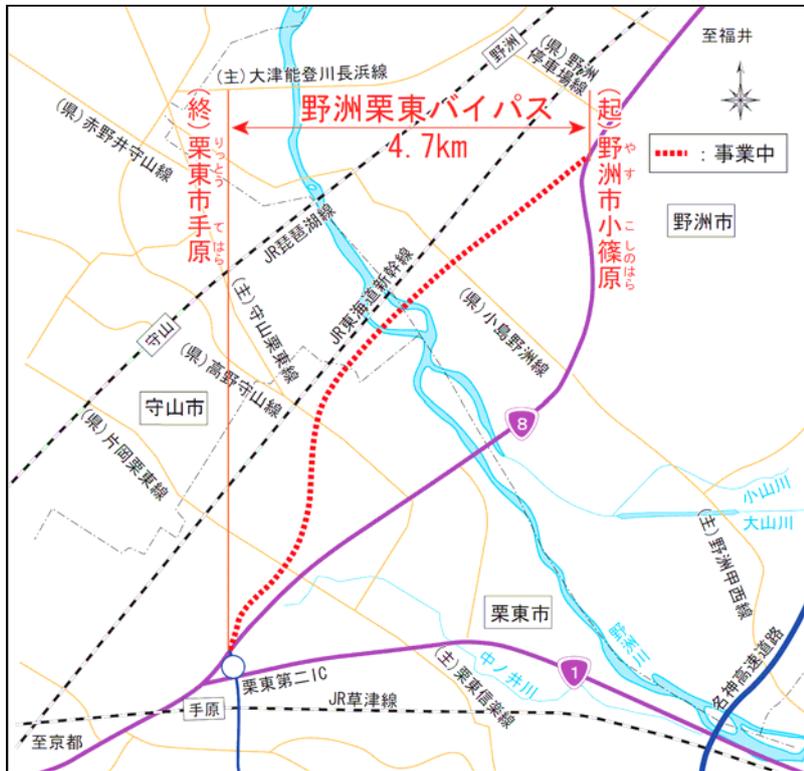
<b>事業名</b> 一般国道8号 野洲栗東バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原	<b>延長</b> 4.7km	

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局																														
<b>起終点</b> 自：滋賀県高島市勝野 至：滋賀県大津市北小松	<b>延長</b> 6.5km																															
<b>事業概要</b> 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の幹線道路である。 小松拡幅は、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。																																
S45年度事業化	S50年度都市計画決定 （大津市域） S51年度都市計画決定 （高島市域）	S45年度用地着手 S47年度工事着手																														
<b>全体事業費</b> 190億円 <b>事業進捗率</b> 約24% <b>供用済延長</b> 2.0km																																
<b>計画交通量</b> 22,500台/日																																
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">1.9</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 121/292億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 490/567億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.0</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">101/268億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">447/517億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">20/23億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">38/44億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.7/5.8億円</td> </tr> </table>	B/C	1.9	総費用	(残事業)/(事業全体) 121/292億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 490/567億円	(事業全体)		(事業費)		(残事業)		(残事業)	4.0	(事業費)	101/268億円	(残事業)	447/517億円			(維持管理費)	20/23億円	(残事業)	38/44億円					(残事業)	4.7/5.8億円	<b>基準年</b> 平成24年
B/C	1.9	総費用	(残事業)/(事業全体) 121/292億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 490/567億円																											
(事業全体)		(事業費)		(残事業)																												
(残事業)	4.0	(事業費)	101/268億円	(残事業)	447/517億円																											
		(維持管理費)	20/23億円	(残事業)	38/44億円																											
				(残事業)	4.7/5.8億円																											
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.5~2.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=3.2~5.0 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.0 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.7~4.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8~2.1 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=3.9~4.1 (事業期間 ±20%)																																
<b>事業の効果等</b>																																
①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の小松拡幅整備区間では約2万台/日の交通量があり、交通容量を超過していることから混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。																																
②交通安全の確保 ・未整備区間の事故率が高く、また歩道が未整備の区間もあり住民とトラックの死亡事故が発生しているが、整備により交通混雑が緩和され、事故の減少も期待される。																																
③沿道騒音の改善 ・小松拡幅整備区間では、騒音レベルが環境基準を超過しているが、整備により現道の騒音が低減するなど、沿道環境の改善が期待される。																																
④地域の活性化 ・大津・湖西地域の観光入り込み客数は、年間約1,500万人にのぼり、小松拡幅をはじめとする国道161号の整備により、地域の活性化が期待される。																																
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。 (マキノ高原・さらさ：H22観光客入込数446千人/年)																																
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。(67分→63分)																																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・平成23年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会(S42.12設立、大津市長、高島市長、大津市議会議員、高島市議会議員)より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。																																

す。  
このことから、事業推進のための十分な予算の確保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号小松拡幅」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

周辺地域では、人口が著しく増加している。また自動車保有台数の伸び率は、全国、近畿、滋賀県の平均をともに上回っている。

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60%完了、S63年度までに暫定2車線1.0km、4車線1.0kmを供用済みであり、今後、残る区間の事業進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の採活用等により、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25年度事業継続箇所)

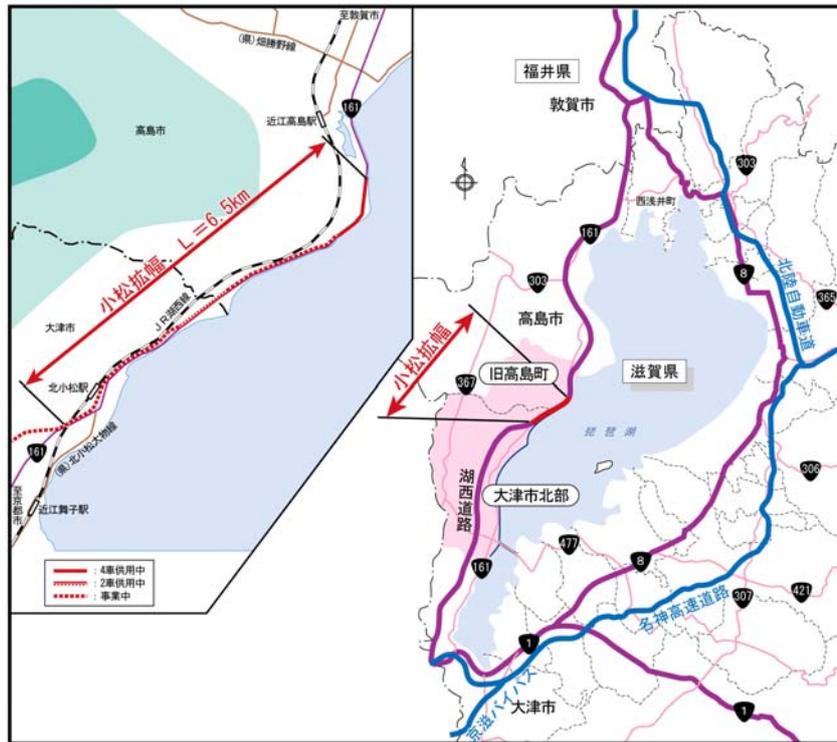
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

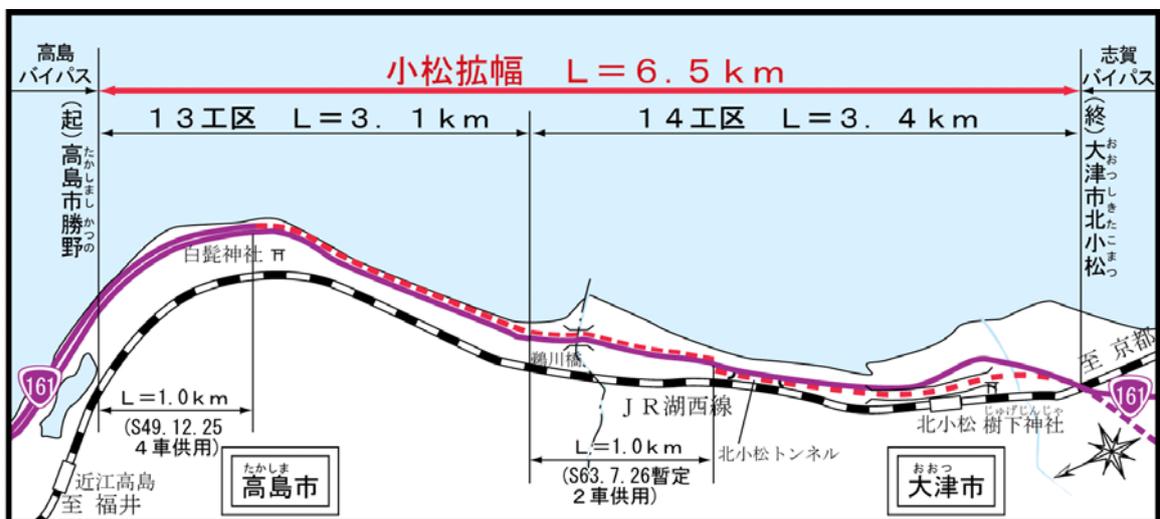
事業名 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県高島市勝野 至：滋賀県大津市北小松	延長 6.5km	

### 事業概要図

#### 【位置図】



#### 【概要図】



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 西大津バイパス	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：滋賀県大津市坂本 至：滋賀県大津市横木1丁目	延長	11.0km			
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の幹線道路である。 西大津バイパスは、交通混雑の緩和と交通安全の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。					
S42年度事業化	S47年度都市計画決定 (H元年度都市計画変更)	S44年度用地着手	S45年度工事着手			
全体事業費	1,017億円	事業進捗率	約99%	供用済延長	11.0km	
計画交通量	42,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 18.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 17/2,835億円 (事業費：1/2,770億円) (維持管理費：17/65億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 324/3,501億円 (走行時間短縮便益：276/3,349億円) (走行経費減少便益：46/118億円) (交通事故減少便益：2.0/34億円)	基準年：平成24年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.5(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=15.5~23.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=18.5~18.7(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=18.6~18.6(事業期間 ±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・西大津バイパスの2車線区間では約3万台/日の交通量があり、交通容量を超過していることから交通混雑が発生しているが、4車線化により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・2車線区間の死傷事故率は4車線区間より高く、追突事故が全体の約7割を占め、また、正面衝突による死亡事故も発生しているが、4車線化により追突事故や正面衝突事故の減少が期待される。 ③地域の活性化 ・大津・湖西地域の観光入込客数は、年間約1,500万人にのぼり、西大津バイパスをはじめとする国道161号の整備により、地域の活性化が期待される。 ④特急停車駅へのアクセス向上 ・大津市～JR堅田駅の所要時間が短縮。(29分→24分) ⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (延暦寺：H22観光入込客数 519千人/年) 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。(67分→63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： ・平成23年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会(S42.12設立、大津市長、高島市長、大津市議会議員、高島市議会議員)より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。 このことから、事業推進のための十分な予算の確保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号西大津バイパス」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	周辺地域では、人口が著しく増加している。また自動車保有台数の伸び率は、全国、近畿、滋賀県の平均をともに上回っている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成8年度までに全線暫定2車線(一部4車線)供用済み、平成22年度までに全線11.0kmの内、8.2kmを4車線で供用済みであり、用地取得は100%完了。引き続き、残る区間の工事進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、平成25年度の全線4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、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25年度事業継続箇所)

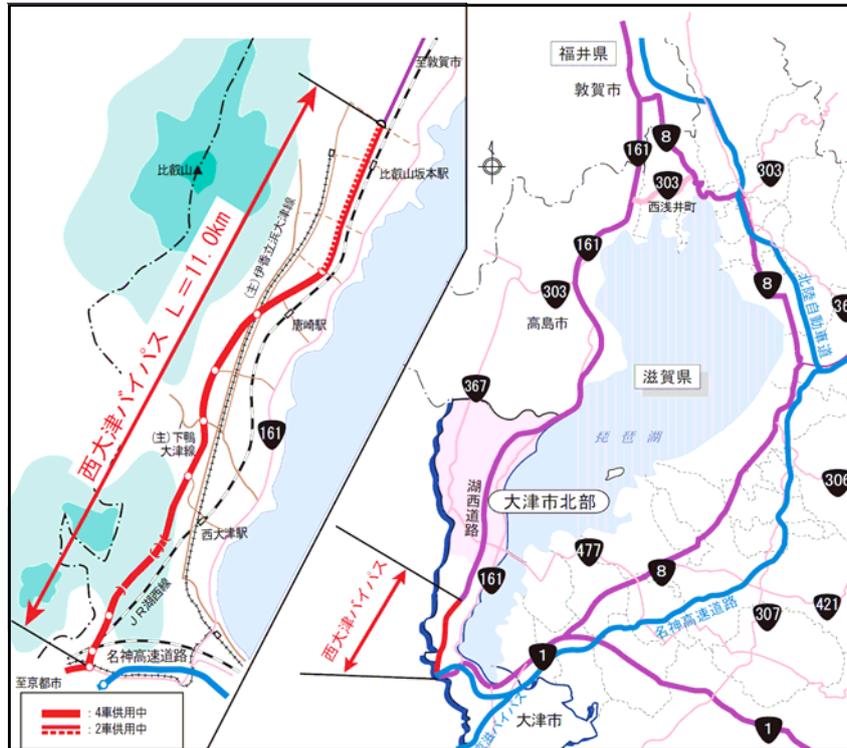
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

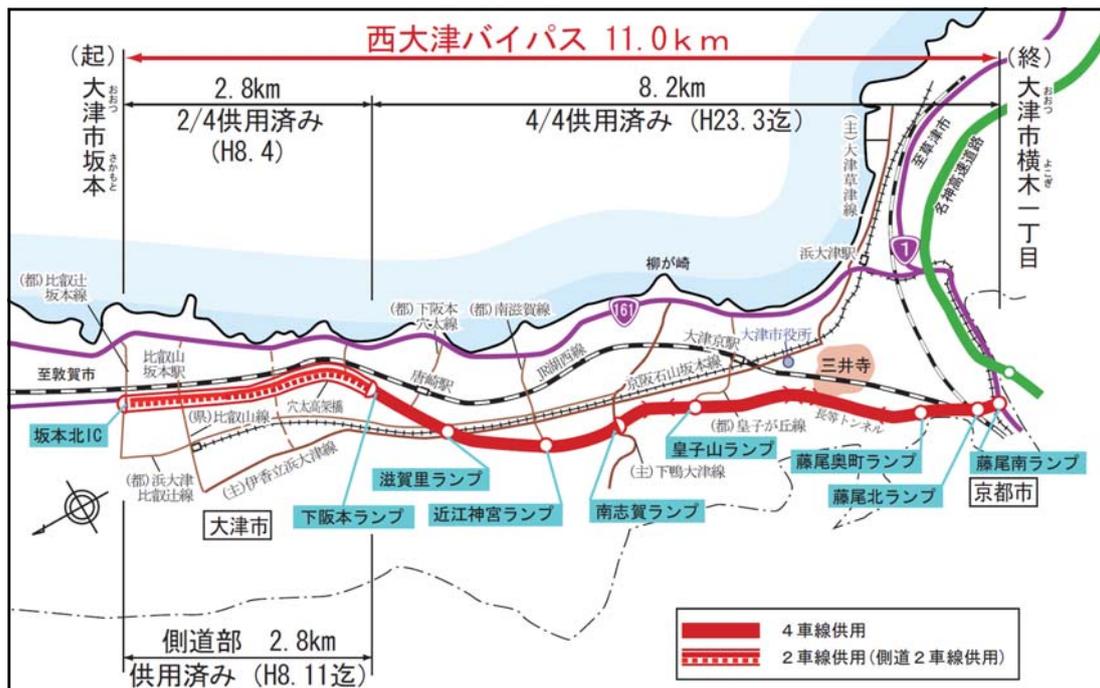
事業名	地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県大津市坂本 至：滋賀県大津市横木1丁目	延長	11.0km		

## 事業概要図

### 【位置図】



### 【概要図】



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道307号 <small>しがらき</small> 信楽道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局																				
<b>起終点</b> 自：滋賀県 <small>こうか</small> 甲賀市 <small>しがらき</small> 信楽町 <small>ちよぎのせ</small> 黄瀬 至：滋賀県 <small>こうか</small> 甲賀市 <small>しがらき</small> 信楽町 <small>ちよぎのせ</small> 勅旨	<b>延長</b> 2.9km																					
<b>事業概要</b> 一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、滋賀県甲賀地域を経て大阪府枚方市に至る延長約110kmの幹線道路である。 信楽道路は、新名神高速道路へのアクセス強化、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。																						
H12年度事業化（1工区） H16年度事業化（2工区）	都市計画決定なし	H17年度用地着手 H19年度工事着手																				
<b>全体事業費</b> ：80億円 <b>事業進捗率</b> ：約19% <b>供用済延長</b> ：0.08km																						
<b>計画交通量</b> ：16,400台/日																						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 10%;">1.6</td> <td style="width: 10%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体) 50/67億円</td> <td style="width: 10%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体) 108/111億円</td> <td rowspan="3" style="width: 10%;"><b>基準年</b> 平成24年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td></td> <td rowspan="2" style="font-size: 1.2em;">}</td> <td rowspan="2" style="font-size: 1.2em;">}</td> <td rowspan="2" style="font-size: 1.2em;">}</td> <td rowspan="2" style="font-size: 1.2em;">}</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>2.1</td> <td>事業費：48/65億円</td> <td>維持管理費：2.1/2.1億円</td> <td>走行時間短縮便益：99/101億円</td> <td>走行経費減少便益：5.6/5.8億円</td> <td>交通事故減少便益：3.5/3.5億円</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	1.6	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体) 50/67億円	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体) 108/111億円	<b>基準年</b> 平成24年	(事業全体)		}	}	}	}	(残事業)	2.1	事業費：48/65億円	維持管理費：2.1/2.1億円	走行時間短縮便益：99/101億円	走行経費減少便益：5.6/5.8億円	交通事故減少便益：3.5/3.5億円	
<b>B/C</b>	1.6	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体) 50/67億円	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体) 108/111億円	<b>基準年</b> 平成24年																
(事業全体)		}	}	}	}																	
(残事業)	2.1						事業費：48/65億円	維持管理費：2.1/2.1億円	走行時間短縮便益：99/101億円	走行経費減少便益：5.6/5.8億円	交通事故減少便益：3.5/3.5億円											
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.4~2.0(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.8~2.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.0~2.3(事業期間±20%)																						
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・信楽道路区間の交通量は増加傾向にあり、平日で16,200台/日と交通容量を上回り、特に朝夕に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路が供用し、甲賀市信楽町では観光入込客数が増加しているが、整備により新名神高速道路へのアクセス性が向上するとともに、信楽町内の交通の円滑化が図られ観光客や特産品の出荷の増加に寄与。 ③交通安全の確保 ・信楽道路区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約8割あり、通学路となっている区間や市街地等における歩行者・自転車の安全確保が課題となっているが、信楽道路で自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全性が向上。 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。 (県立陶芸の森：H22観光入込客数 325千人/年)																						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・平成23年11月、国道307号改良促進協議会（H13.7設立、枚方市、京田辺市、井手町、城陽市、宇治田原町、甲賀市、日野町、東近江市、愛荘町、甲良町、多賀町、彦根市の市町長及び議長で構成）より、事業促進の要望を受けている。 滋賀県知事の意見： ・一般国道307号信楽道路については、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、当該事業の早期完成を強く望んでおります。 なお事業推進のため、十分な予算の確保に取り組んでいただきたい。																						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道307号信楽道路」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	沿線の甲賀市では、人口、自動車保有台数の伸びは全国に比べて高く、近年では横ばい傾向。また、製造品出荷額等の伸びは県内と比べても非常に高く、近年も増加。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに0.08kmを暫定2車線で供用済みであり、用地取得は約22%完了。今後、残る区間の事業進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

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

# 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

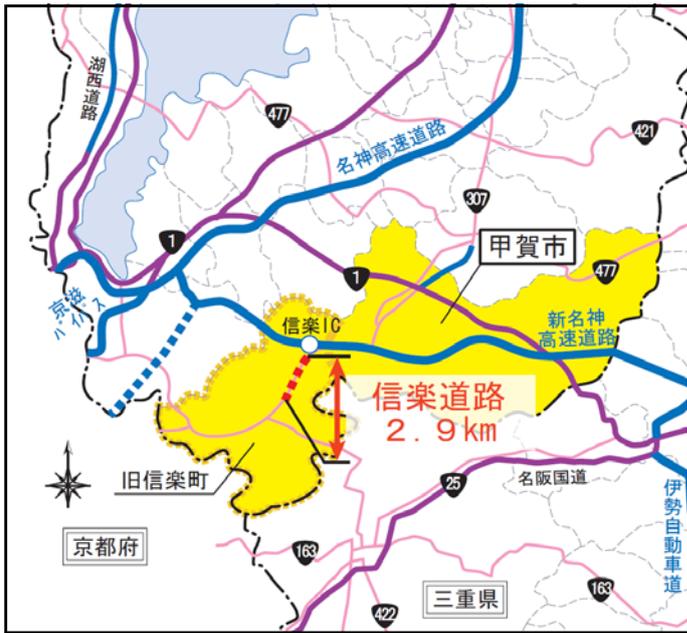
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

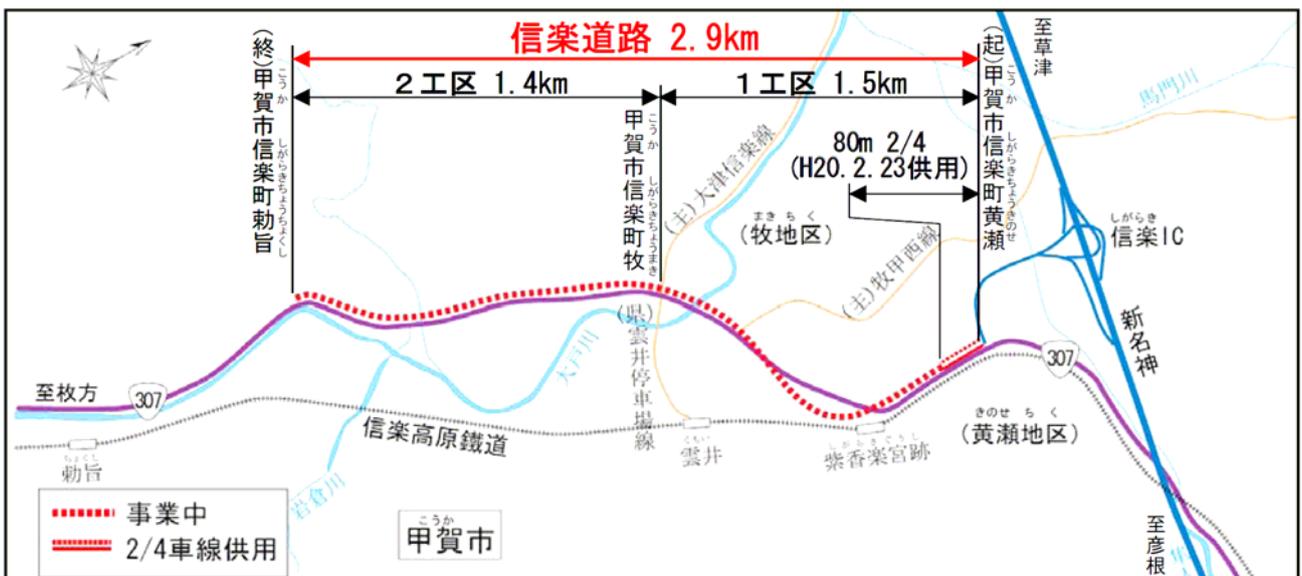
事業名	一般国道307号 信楽道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 至：滋賀県甲賀市信楽町勅旨	延長	2.9km		

## 事業概要図

### 【位置図】



### 【概要図】



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局												
<b>起終点</b> 自：京都府相楽郡精華町柘榴 至：京都府木津川市相楽	<b>延長</b> 4.6km													
<b>事業概要</b> 一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。このうち大阪府門真市～京都府木津川市間の約20kmは、地域高規格道路の「学研都市連絡道路」として、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港などを結ぶ重要な役割を担っている。 精華拡幅は、一般国道163号の精華町から木津川市にかけての交通混雑を緩和し交通の安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上や地域間交流の活発化を目的とした事業である。														
<b>H2年度事業化</b>	S56年度都市計画決定 (S57年度、H17年度 変更)	H12年度用地着手 工事未着手												
<b>全体事業費</b>	224億円 事業進捗率	約6% 供用済延長 0.0km												
<b>計画交通量</b> 25,300 台/日														
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.9</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 172/190億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 359/359億円</td> <td style="text-align: center;">H24年度</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 2.1</td> <td style="text-align: center;">(事業費) : 156/174億円 (維持管理費) : 16/16億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益) : 322/322億円 (走行経費減少便益) : 29/29億円 (交通事故減少便益) : 8.9/8.9億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.9	(残事業)/(事業全体) 172/190億円	(残事業)/(事業全体) 359/359億円	H24年度	(残事業) 2.1	(事業費) : 156/174億円 (維持管理費) : 16/16億円	(走行時間短縮便益) : 322/322億円 (走行経費減少便益) : 29/29億円 (交通事故減少便益) : 8.9/8.9億円		
B/C	総費用	総便益	基準年											
(事業全体) 1.9	(残事業)/(事業全体) 172/190億円	(残事業)/(事業全体) 359/359億円	H24年度											
(残事業) 2.1	(事業費) : 156/174億円 (維持管理費) : 16/16億円	(走行時間短縮便益) : 322/322億円 (走行経費減少便益) : 29/29億円 (交通事故減少便益) : 8.9/8.9億円												
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.5~2.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.7~2.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~2.1(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.3(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8~1.9(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.0~2.1(事業期間±20%)														
<b>事業の効果等</b>														
①交通混雑の緩和 ・一般国道163号では交通容量が超過しており、整備により交通混雑の緩和が期待。														
②交通安全の確保 ・一般国道163号では、歩道未整備区間が約2割あり死傷事故率が高い交差点が存在するが、整備により歩道設置及び走行性向上によって交通安全確保が期待。														
③地域間交流の活発化 ・周囲の大学等の研究施設、大型商業施設等へのアクセス性も向上し、大阪都心部と京都府南部の地域交流の活発化及び時間の短縮の効果が期待。精華拡幅間を含む学研都市連絡線の整備により第二京阪道路へのアクセスが向上し、川ノ尻交差点～寝屋川南ICの所要時間が短縮。 (約40分→約24分 : 約16分短縮)														
④新幹線駅へのアクセス向上 ・木津川市～新大阪駅の所要時間が短縮。 (94分→78分 : 16分短縮 ([学研都市連絡道路等の効果を含む])														
⑤空港へのアクセス向上 ・木津川市～関西国際空港の所要時間が短縮。 (91分→75分 : 16分短縮 ([学研都市連絡道路等の効果を含む])														
⑥港湾へのアクセス向上 ・木津川市～大阪港の所要時間が短縮。 (86分→69分 : 17分短縮 ([学研都市連絡道路等の効果を含む])														
⑦日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・木津川市～大阪市の所要時間が短縮。 (86分→69分 : 17分短縮 ([学研都市連絡道路等の効果を含む])														
⑧拠点開発プロジェクト等の支援 ・関西文化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第4次総合計画、第1次木津川市総合計画、明日の京都（山城地域振興計画）を支援。														

⑨防災点検要対策箇所解消

- ・一般国道163号の防災点検要対策箇所（山田川橋）が解消。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・平成22年7月、関西文化学術研究都市建設推進協議会（関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、関西文化学術研究都市推進機構理事長より構成）より早期完成の要望を受けている。
- ・平成24年11月、一般国道163号整備促進期成同盟会（木津川市長、生駒市長、四条畷市長、精華町長より構成）より早期完成の要望を受けている。
- ・平成24年11月、国道163号整備促進協議会（木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長より構成）より早期完成の要望を受けている。

府知事の意見：

- ・対応方針（案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道163号精華拡幅」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

沿線の精華町、木津川市では宅地開発が進み、人口や自動車保有台数は近年でも増加傾向。

現在の進捗状況、残事業の内容等

現在までに用地取得は約17%完了。引き続き事業進捗を図る。

事業の進捗が順調ではない理由、今後の事業の見直し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用などによりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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25年度事業継続箇所)

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 精華拡幅	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：京都府相楽郡精華町柘榴 至：京都府木津川市相楽	延長：4.6km	

### 事業概要図

#### 【位置図】



#### 【概要図】



再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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28号 <sup>すもと</sup> 洲本バイパス		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 <sup>すもと</sup> 洲本市 <sup>たけのくち</sup> 炬口 至：兵庫県 <sup>すもと</sup> 洲本市 <sup>おさめ</sup> 納				延長	6.0km
事業概要	一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る総延長約195kmの幹線道路である。洲本バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICと洲本市街地のアクセスを強化するとともに、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。					
S60年度事業化	S57年度都市計画決定	S63年度用地着手	平成元年度工事着手			
全体事業費	350億円	事業進捗率	約80%	供用済延長	3.6km	
計画交通量	9,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 64/ 503億円 事業費：55/ 482億円 維持管理費：8.5/ 21億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 179/532億円 走行時間短縮便益：165/493億円 走行経費減少便益 6.6/ 26億円 交通事故減少便益：8.0/ 14億円	基準年 平成24年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.2~3.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.0~1.1(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(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=2.7~2.9(事業期間±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・未供用区間の国道28号は、交通容量を超過し、交差点を中心に旅行速度が低下、交通混雑が発生。 ・残る区間の整備により通過交通がバイパスに転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・未供用区間の死傷事故率は供用区間に比べ非常に高く、国道28号（兵庫県内）の約2倍。 ・未供用区間の歩道は狭く、通学路指定区間等において、歩行者・自転車の安全確保が課題。 ・残る区間の整備により通過交通が転換し、国道28号の安全性の向上が期待。 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。 ・未供用区間の国道28号の一部が、地震時の津波被害警戒区域に位置。 ・洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。 ④現道等における混雑時旅行速度の改善 ・H22センサスの昼間での旅行速度が18.4~19.4km/hで速度改善が見込まれる(国道28号青雲橋~塩屋) ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・洲本インター前交差点~兵庫県立淡路病院への所要時間が短縮。(13分→7分：約6分短縮)					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 平成24年7月、兵庫南東部国道連絡会（兵庫県内の18市2町）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28号は、淡路島を南北に通過し、高速道路のICや淡路3市の中心市街地をつなぐ幹線道路であり、その中でも洲本バイパスは洲本市域の日常生活や経済活動を支える重要な役割を担っている。 本バイパス6.0kmのうち、洲本ICと洲本市街地を直結する西側3.6kmは供用済みであるが、東側2.4kmが未供用となっている。 このため、未供用区間と並行する現国道では約16,000台/日の交通が集中し、青雲橋北詰交差点や新潮橋北詰交差点で渋滞が発生していること、通学路指定されている両交差点間で事故が多発していることから、本バイパスの整備により、通過交通を排除し、交通混雑の緩和や交通安全の向上を図る必要がある。 また、現国道の塩屋交差点~炬口北交差点間は、南海トラフ地震時の津波により浸水する可能性があることから、本バイパスの整備により緊急輸送路や避難路としての機能を確保する必要がある。 これらのことから、コスト縮減や事業効果の早期発現に配慮しつつ、早期完成を目指し、引き続き事業の推進に取り組んで頂きたい。					
事業評価監視委員会の意見						

審議の結果、「一般国道28号洲本バイパス」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 淡路島全体や洲本市の人口は減少傾向、自動車保有台数は横ばいである一方、観光入込客数は増加傾向。
事業の進捗状況、残事業の内容等 洲本バイパスは平成24年度までに、6.0kmのうち3.6kmについて供用済みで、用地買収率は83%となっている。今後、残る区間の事業進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。
対応方針 事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

## 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

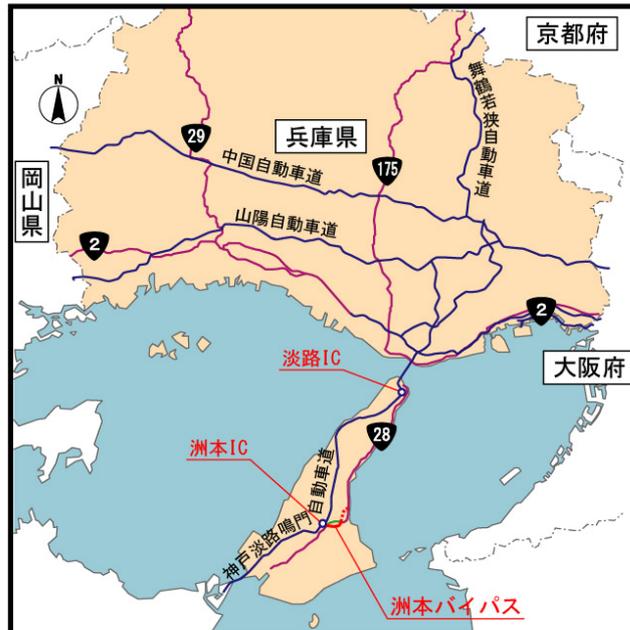
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

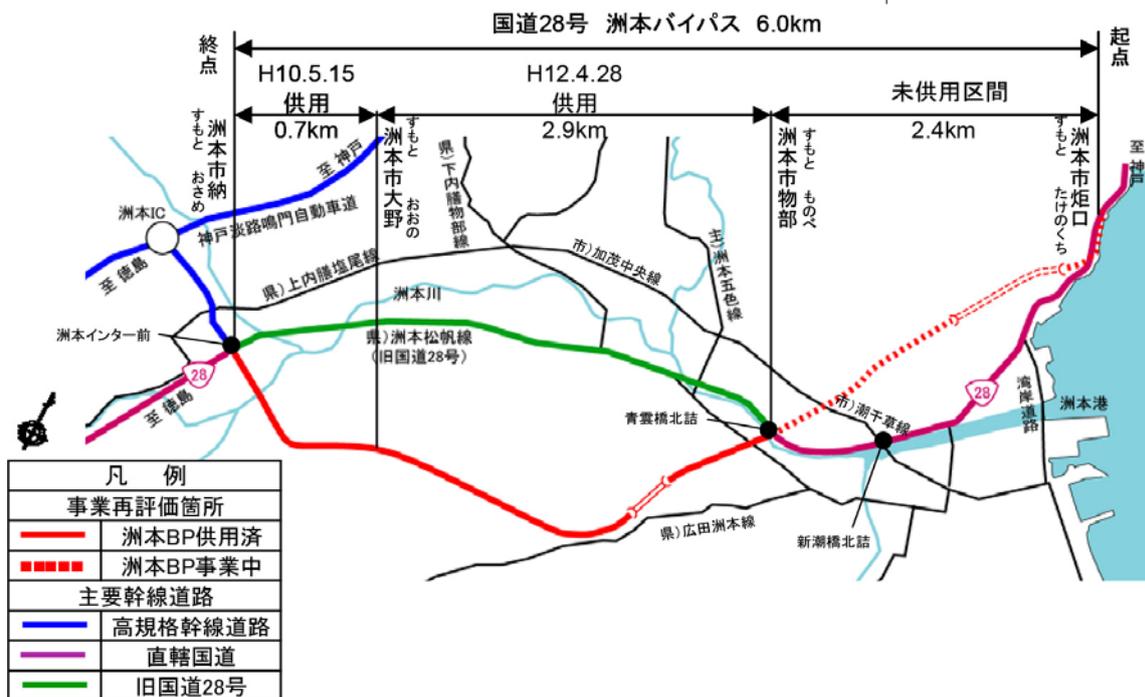
<b>事業名</b> 一般国道28号 <small>すもと 洲本のくち</small> 洲本バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：兵庫県洲本市炬口 至：兵庫県洲本市納	<b>延長</b> 6.0km	

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス	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：兵庫県姫路市相野 至：兵庫県姫路市林田町六九谷	延長	6.2km			
事業概要						
<p>一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結び、播磨地域の南北方向の交通流動を受け持つ延長約120kmの主要幹線道路である。姫路北バイパスは、一般国道29号に平行する延長6.2kmのバイパスとして、姫路北部地域から姫路市中心部、山陽自動車道姫路西インターへのアクセス強化により地域活性化を図るとともに、一般国道29号の交通混雑の緩和や、交通安全の確保、沿道環境の改善を図ることを目的に計画された道路である。</p>						
H2年度事業化		H2年度都市計画決定		H9年度用地着手		
H15年度工事着手						
全体事業費	250億円	事業進捗率	約58%	供用済延長	1.5km (暫定1.5km)	
計画交通量	27,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2  (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 82/255億円 事業費：65/238億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 247/298億円 走行時間短縮便益：242/288億円 走行経費減少便益：0.9/5.3億円 交通事故減少便益：3.2/4.3億円	基準年	H24年度	
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.5(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.3~3.8(交通量 ±10%)                  事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3(事業費 ±10%)                  事業期間：B/C=1.0~1.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.8~3.2(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> <li>残事業区間では、交通容量の約1.6倍にあたる約2万台/日の交通量が、現道(国道29号)に集中するが、姫路北バイパス一部供用区間では、現道の交通量は約5割に減少し、旅行速度が大幅に向上するとともに、渋滞交差点だった石倉交差点の渋滞が解消、残る区間の整備により交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul>						
②交通安全の確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道29号の現道は、線形が悪く、路肩も狭小な箇所が多く死傷事故率が86.0件/億台キロと姫路管内平均と比べ約1.9倍程度高い状況。姫路北バイパス一部供用区間では現道の死傷事故件数が減少し、安全性が向上。残る区間の整備により交通安全の確保が期待される。</li> </ul>						
③沿道環境の改善						
<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備区間の現道では、大型車等の自動車交通が多く、環境基準を超過している状況であるが、姫路北バイパス一部供用区間では、現道の交通がバイパスに転換することで、石倉周辺の騒音レベルが低下し、環境基準を達成。残る区間の整備により沿道環境の改善が期待される。</li> </ul>						
④新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>宍粟市～新幹線姫路駅の所要時間が短縮 (59分→51分)</li> </ul>						
⑤重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>宍粟市～国際拠点港湾姫路港の所要時間が短縮 (78分→70分)</li> </ul>						
⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>姫路市～宍粟市の所要時間が短縮 (55分→47分)</li> </ul>						
⑦主要な観光地へのアクセス向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>姫路城 (H22年度年間観光客入り込み数：458千人/年)</li> </ul>						
⑧三次医療施設へのアクセス向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>宍粟市～兵庫県立姫路循環器センターの所要時間が短縮 (60分→52分)</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見						
地域から頂いた主な意見：						
<ul style="list-style-type: none"> <li>H24年7月、一般国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協会(姫路市長、たつの市長、宍粟市</li> </ul>						

長、太子町長、姫路市議会議長、太子町議会議長、たつの市議会議長、宍粟市議会議長)より、姫路北バイパス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29号姫路北バイパスは、宍粟市や姫路市北部と同市市街地を結び、姫路西バイパス、山陽自動車道姫路西ICと直結しており、播磨地域の南北交通を受け持ち、地域間交流に資する重要な道路である。本道路約6.2kmのうち、南側約1.5kmが平成23年3月に供用され、現道の交通量が大幅に減少したことにより、石倉交差点の渋滞解消や沿道の環境が改善されるなど、整備による効果が顕著に現れている。

残る事業区間4.7kmには、通勤、通学時の移動手段としての自動車交通が多く、交通容量（約13,000台/日）の約1.6倍にあたる約20,000台/日の交通が集中し、朝夕は依然として混雑している。また、低騒音舗装など対応可能な騒音対策を実施しているものの、昼夜ともに環境基準を超過している。

こうしたことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、コスト縮減に配慮しつつ、本バイパス事業の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29号姫路北バイパス」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29号沿線地域では、鉄道がないことから、通勤・通学時の移動手段としての自動車利用が近畿・兵庫県平均に比べ高い状況。

事業の進捗状況、残事業の内容等

起点側の2-1工区（延長1.5km）を、平成23年3月に暫定2車線で供用済み。今後、残る区間の進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間については、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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

## 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

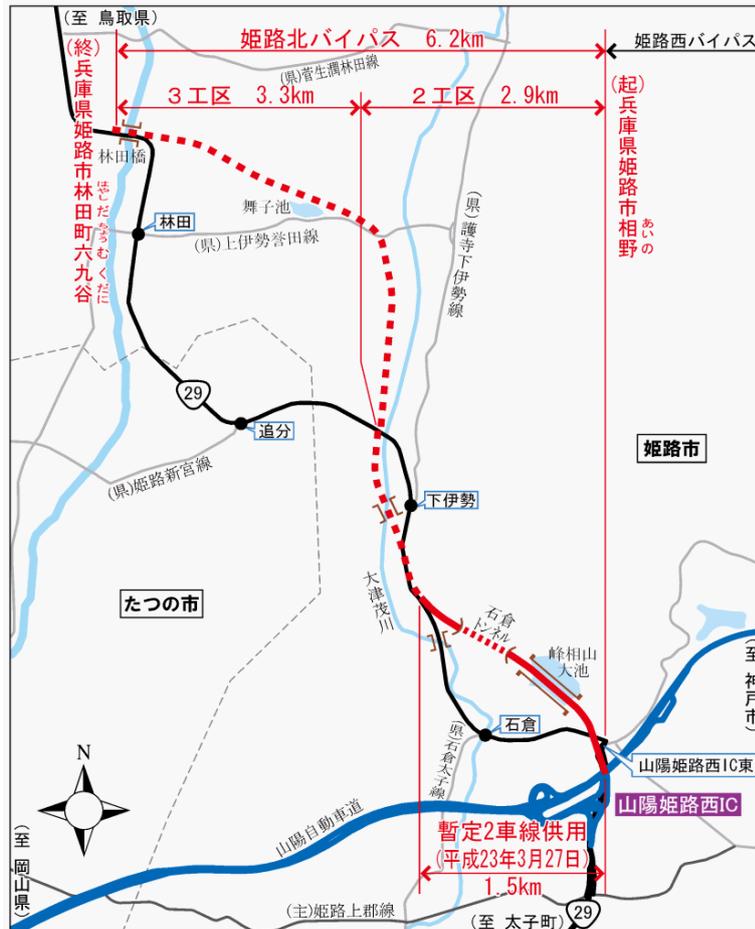
<b>事業名</b> 一般国道29号 姫路北バイパス <small>ひめじきた</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：兵庫県姫路市相野 <small>ひめじ あいの</small> 至：兵庫県姫路市林田町六九谷 <small>ひめじ はやしだちようむくだに</small>	<b>延長</b>	6.2km

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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176号 <small>なじお</small> 名塩道路	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：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目	延長	10.6km			
事業概要	一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約180kmの主要幹線道路である。名塩道路は、延長10.6kmの4車線道路であり、現道の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、異常気象時通行規制区間解消などを目的に計画された道路である。					
S60年度事業化 S63年度事業化	S59年度都市計画決定	S61年度用地着手	S61年度工事着手			
全体事業費	850億円	事業進捗率	約83%	供用済延長	5.5km	
計画交通量	36,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 10.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 131/1,174億円 事業費：105/1,133億円 維持管理費：26/41億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,369/1,577億円 走行時間短縮便益：1,274/1,495億円 走行経費減少便益：59/68億円 交通事故減少便益：36/14億円	基準年	平成24年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.7(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.1~13.1(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費 ±10%) 事業費：B/C=9.6~11.4(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=10.2~10.8(事業期間±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・名塩道路の未供用区間では、交通容量を大きく上回る交通が通過しており、交通混雑による速度低下が発生。名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・未供用区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約9割あり、自転車・歩行者の安全確保が課題であり、また、死傷事故率は供用済み区間に比べ高い値。名塩道路の整備によって交通事故の減少及び自転車歩行者の交通安全の確保が期待される。 ③異常気象時通行規制区間の解消 ・一般国道176号は、連続雨量が160mmを超えると通行止めになる区間があり、多くの沿線住民の日常生活に影響。名塩道路の整備により異常気象時の通行規制区間の解消される予定。 ④沿道環境の改善 ・名塩道路区間の一般国道176号は、人家連担地域があり、昼間・夜間ともに騒音の環境基準を超過しており地域の沿道環境の改善が期待される。 ⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅の所要時間が短縮。(18分→7分：11分短縮) ⑥大阪国際空港へのアクセス向上 ・西宮市名塩～大阪国際空港への所要時間が短縮。(33分→22分：11分短縮) ⑦高度医療施設へのアクセス向上 ・西宮市名塩～兵庫医科大学への所要時間が短縮。(53分→42分：11分短縮) ⑧防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道176号の防災点検要対策箇所（西宮市塩瀬町名塩他4箇所）が解消。					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 兵庫県知事の意見： ・一般国道176号名塩道路は、近年著しく人口増加した西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のICやJRの駅等をつないで、阪神北部地域の日常生活や経済活動を支える重要な幹線道路である。 本道路10.6kmのうち5.5kmが完成しており、平成26年度には更に1.4kmの完成を予定している。 本道路の残工事区間では、歩道が未整備で線形不良の箇所がある上、交通容量を大きく上回る約22,					

000台／日の交通が通過しており、交通混雑による速度低下や、追突事故が多発している。また、人家連担地域では、昼間、夜間ともに騒音の環境基準を超過しており、異常気象時通行規制区間では、平成23年度は2回の通行止めが発生するなど、沿線住民の日常生活や通過交通に大きな影響を与えている。

こうしたことから、安全で円滑な交通確保と沿道環境の改善を図るとともに、異常気象時の通行止めを解消するため、コスト縮減に配慮しつつ、全区間の早期完成を目指し、引き続き事業の推進に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道176号名塩道路」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176号沿線市、三田市や西宮市(北部地域)は人口・自動車保有台数の伸びは増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

名塩道路は平成24年度までに、10.6kmのうち5.5kmについて供用済みで、用地買収率は68%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

当面は、1工区の整備を優先し、平成26年度の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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

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

## 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道176号 <small>なしお</small> 名塩道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目	<b>延長</b> 10.6km	

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> ：京奈和自動車道 一般国道24号 <small>きほくひがし</small> 紀北東道路	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> ：自：和歌山県橋本市高野口町大野 至：和歌山県紀の川市神領	<b>延長</b> ：16.9km	
<b>事業概要</b> ： 一般国道24号は、京都府京都市を起点とし、奈良県奈良市を經由して和歌山県和歌山市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。（京奈和自動車道を含む） 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、関西の環状道路を構成する道路であり、紀北東道路は、その一区間として、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。		
<b>H5年度事業化</b>		<b>H10年度都市計画決定</b>
<b>H14年度用地着手</b>		<b>H18年度工事着手</b>
<b>全体事業費</b> ：1,420億円	<b>事業進捗率</b> ：約69%	<b>供用済延長</b> ：4.0km
<b>計画交通量</b> ：22,600台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 369/1,519億円 事業費：295/1,445億円 維持管理費：74/74億円	<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 1,745/1,857億円 走行時間短縮便益：1,457/1,543億円 走行経費減少便益：187/209億円 交通事故減少便益：101/104億円
		<b>基準年</b> ：平成24年
<b>感度分析の結果</b> ： (事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.4(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.0~5.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=4.4~5.1(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=4.6~4.8(事業期間 ±20%)		
<b>事業の効果等</b> ： ①交通混雑の緩和 ・紀北東道路に並行する国道24号の交通量は交通容量を超過しており、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通混雑が発生。紀北東道路の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・高野口IC～紀北かつらぎIC間の暫定2車線供用により、供用区間と並行する国道24号の死傷事故件数が減少しており、全線の整備により、さらなる交通事故の減少が期待される。 ③第一種空港へのアクセス向上 ・かつらぎ町～関西国際空港への所要時間が短縮。(60分→34分) ④特定重要港湾へのアクセス向上 ・かつらぎ町～和歌山下津港(和歌山本港区)への所要時間が短縮。(70分→42分) ・かつらぎ町～阪南港への所要時間が短縮。(64分→37分) ⑤日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・かつらぎ町～和歌山市への所要時間が短縮。(66分→39分) ⑥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。 (高野山:観光入込客数：118万人/年 H23) ⑦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) ⑧災害時の代替路確保 ・紀北東道路の整備により、緊急輸送道路に指定されている国道24号の代替路が確保され、災害時の経済活動や復旧復興に寄与することが期待される。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ： 地域から頂いた主な意見： ・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)より早期整備の要望を受けている。 和歌山県知事の意見： ・京都・奈良・和歌山を結び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、県内の		

防災体制強化はもとより、大規模災害に備え、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にも重要な路線であることから、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。  
 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努めるとともに、厳格なコスト管理を行い、事業計画に示された平成25年度の供用が遅れることのないよう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、「国道24号紀北東道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道24号の交通量は依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、橋梁工事、改良工事を推進しており、用地取得は約99%完了。高野口ICから紀北かつらぎICまでの4.0km区間について、平成24年4月に暫定供用を開始。

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年度の全線暫定供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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

## 再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

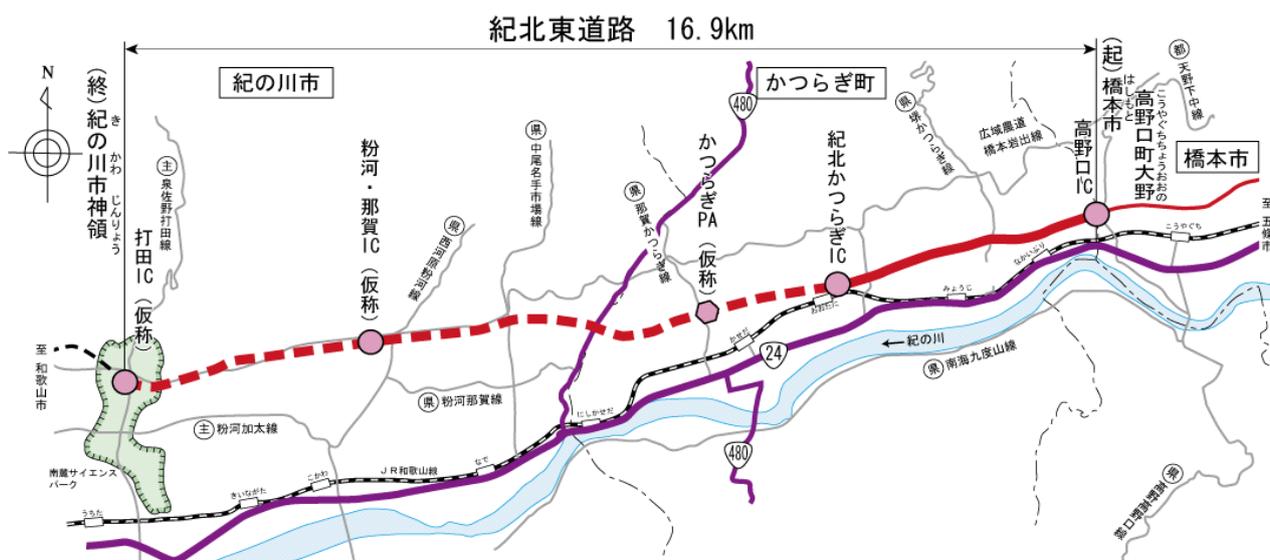
<b>事業名</b> 京奈和自動車道 一般国道24号 紀北東道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：和歌山県橋本市高野口町大野 至：和歌山県紀の川市神領		<b>延長</b> 16.9km

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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	H1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1,777億円	事業進捗率 (H23年度末現在)	84%	供用済延長	12.3km
計画交通量	8,900～12,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.3 (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) 36 / 2,114億円 事業費 : 36/1,876億円 維持管理費 : —/ 239億円	総便益 (残事業)/(事業全体) — / 2,696 億円 走行時間短縮便益 : — / 1,923億円 走行経費減少便益 : — / 546億円 交通事故減少便益 : — / 227億円	基準年	平成24年
感度分析の結果	(全体事業) 交通量 : B/C=1.1～1.5 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)				
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在【広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バス】</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 雲南市から広島県、大阪府への農林水産品（ハウレンソウ）の速達性が向上</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 玉造温泉（H23年間観光入込客数61.8万人）、出雲大社（同247.9万人）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>				

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、既に明示されている平成24年度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ます。更には災害時等の緊急時における輸送機能確保の点からも、非常に重要な路線であると認識しております。

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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

本路線は、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する。

開通が近づくにつれ、沿線地域では工業団地の開発、分譲が進んでいる。また、尾道松江線に並行する国道54号では、度々災害・事故による通行止めが発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度末現在で、用地買収については完了しており、吉田掛合IC<sup>よしだかけや</sup>～三刀屋木次IC<sup>みとやきすき</sup>までの12.3km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24年度に三次JCT・IC<sup>みよし</sup>（仮称）～吉田掛合IC<sup>よしだかけや</sup>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の。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 三刀屋拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局	
起終点	自：島根県雲南市三刀屋町三刀屋 至：島根県雲南市木次町里方				延長	4.1km	
事業概要	<p>一般国道54号は、広島県広島市を起点に広島県三次市を經由し、島根県松江市に至る総延長約180kmの主要幹線道路である。三刀屋拡幅は、島根県雲南市三刀屋町周辺の円滑な交通と交通安全の確保を図るとともに周辺の開発計画に寄与することを目的とした延長4.1kmの道路整備事業である。</p>						
H5年度事業化		H4年度都市計画決定		H10年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費	約144億円			事業進捗率	55%	供用済延長	1.2km
		(H23年度末現在)					
計画交通量	5,400～19,500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) 1.1		62 / 168 億円		122 / 180 億円		平成24年
	(残事業) 2.0		事業費 : 52 / 154億円 維持管理費 : 10 / 14億円		走行時間短縮便益 : 115 / 171億円 走行経費減少便益 : 5.2 / 6.8億円 交通事故減少便益 : 1.6 / 2.6億円		
感度分析の結果	<p>(全体事業) 交通量 : B/C=1.0～1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.8～2.2 (交通量±10%)          事業費 : B/C=1.0～1.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C=1.8～2.2 (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=1.9～2.1 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保          ・ 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【雲南市民バス：吉田大東線、三刀屋線29便/日 ほか2路線28便】          ・ 雲南市から出雲空港（第三種空港）へのアクセスが向上</p> <p>② 都市の再生          ・ 雲南市の市街地再開発、区画整理等沿道まちづくりとの連携</p> <p>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</p> <p>④ 安全で安心できるくらしの確保          ・ 雲南市から第三次救急医療施設へのアクセスが向上</p> <p>⑤ 災害への備え          ・ 島根県の第1次緊急輸送路に指定（一般国道54号）</p> <p>⑥ 地球環境の保全          ・ CO2排出量の削減が見込まれる</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、まちづくりの支援、地域経済の発展などが期待されており、雲南市長はもとより、商工会、工業団地振興会、JA、消防団、住民による協議会など様々な団体から早期整備の要望を受けている。</p> <p>島根県知事の意見：妥当である。          三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄与する事業である。県や市の関連する事業なども同時に実施しているところであり、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。</p>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

三刀屋拡幅沿線部では、商業施設等も立地し、市街化が進展しており、人口も増加傾向である。  
 H23年度までの段階的に4車線供用しているが、未供用の里熊大橋～里方交差点間がボトルネックとなり、依然として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23年度末現在で用地買収は66%が完了しており、現在までに三刀屋木次IC周辺から里熊大橋南側までの1.2kmが4車線供用している。

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27年度に雲南市三刀屋町下熊谷～木次町里方間の4車線供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

他事業調整により発生土を有効活用することでコスト削減を図っている。【約0.2億円削減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 中国横断自動車道尾道松江線 <small>おのみちまつえ</small> 尾道～三次 <small>おのみち みよし</small>	<b>事業区分</b> 高速自動車 国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中国地方整備局	
<b>起終点</b> 自：広島県尾道市美ノ郷町三成 <small>ひろしま おのみち みのごうちょうみなり</small> 至：広島県三次市四拾貫町 <small>ひろしま みよし しじっかんまち</small>	<b>延長</b> 49.9km		
<b>事業概要</b> 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1,486億円	事業進捗率 (H23年度末現在)	80% 供用済延長 19.2km
<b>計画交通量</b> 5,800～13,800 台/日			
<b>費用対効果分析結果</b> (3便益)	<b>B/C</b> (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 4.9	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 272/1,765億円 (事業費：176/1,614億円) (維持管理費：96/151億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,338/1,993億円 (走行時間短縮便益：975/1,473億円) (走行経費減少便益：239/348億円) (交通事故減少便益：124/173億円)
<b>感度分析の結果</b> (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=4.1～5.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.6～5.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.8～5.0 (事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b>			
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【福山～松江の都市間高速バス】  <small>ふくやま まつえ</small></li> <li>・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  <small>みよし しんおのみち ひろしま</small></li> </ul>			
②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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  <small>みよし ふくやま</small></li> <li>・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  <small>せら せらちょう ひろしま おおさか</small></li> </ul>			
③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上</li> </ul>			
④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国営備北丘陵公園（H23年間観光入込客数44.2万人）、千光寺（同38.4万人）へのアクセスが向上  <small>びほく せんこうじ</small></li> </ul>			
⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・世羅町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上  <small>せらちょう</small></li> </ul>			
⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>			
⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>			

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ます。更には災害時等の緊急時における輸送機能確保の点からも、非常に重要な路線であると認識しております。

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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

本路線は、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する。

開通が近づくにつれ、沿線地域では工業団地の開発、分譲が進んでいる。また、尾道松江線に並行する国道184号では、災害等による通行止めが発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23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（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25年度事業継続箇所）

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185号 <small>やすみやま</small> 休山改良	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 <small>くれ</small> 呉市 <small>ほんどおり</small> 本通 六丁目 至：広島県 <small>くれ</small> 呉市 <small>あがちゆうおう</small> 阿賀中央 六丁目			延長	2.6 km
事業概要	<p>一般国道185号は、広島県 <small>くれ</small> 呉市から広島県 <small>みはら</small> 三原市に至る延長約7.2kmの主要幹線道路である。 休山改良は、呉市の東西を連絡するバイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。</p>				
S61年度事業化	S61年度都市計画決定	H1年度用地着手	H6年度工事着手		
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (H23年度末現在)	71%	供用済延長	2.6 km
計画交通量	45,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.0 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 109 / 568 億円 事業費 : 102/551億円 維持管理費 : 6.9/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 303 / 1,685億円 走行時間短縮便益 : 273/ 1,320億円 走行経費減少便益 : 22 / 245億円 交通事故減少便益 : 8.2/ 121億円	基準年	平成24年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=2.5~3.6 (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=2.9~3.0 (事業費±10%) 事業費 : B/C=2.5~3.1 (事業費±10%)          事業期間 : B/C=2.9~3.0 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.6~3.0 (事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・ 混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在【<small>ひろながはまくれえき</small> 広長浜呉駅線 31往復/日、<small>てんのうかわじり</small> 天応川尻線 106往復/日、<small>ごうはらくろせ</small> 郷原黒瀬線 35往復/日 ほか3路線】</li> <li>・ <small>くれ</small> 呉市から <small>ひがしひろしま</small> 東広島駅（新幹線駅）、<small>ひろしま</small> 広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <small>ひがしひろしま</small> 東広島市から <small>くれ</small> 呉港（重要港湾）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>③ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <small>やまと</small> 大和ミュージアム（H23年間観光入込客数74万人）、グリーンピアせとうち（同16万人）、<small>くれ</small> 呉市立美術館（同5万人）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>④ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <small>くれひろ</small> 呉広地区から第三次救急医療施設へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道185号）</li> </ul> <p>⑥ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>休山改良は、国道185号の交通混雑の解消並びに呉周辺地域の東西連携の強化、圏域の一体的な発展に大きな役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「休山新道建設促進期成同盟会」から早期整備要望を受けている。</p>				
広島県知事の意見	<p>継続とする対応方針については妥当である。 休山改良は、平成13年度に暫定2車線供用しておりますが、その後も交通量が増加傾向にあり、朝夕のピーク時には渋滞が発生している状況があります。また、現在整備が進められている東広島呉自動車道との連携による呉市と山陽自動車道とのネットワーク機能の強化も期待されており、今後、東広島呉自動車道の平成26年度全線供用を見据えて、休山改良の4車線化を図っていく必要があると考えております。 つきましては、今後とも引き続きコスト削減に努めながら、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。</p>				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

呉市は呉越峠を挟んで呉地区と広・仁方地区に市街地・生産拠点が存在することから、呉越峠における交通混雑が大きな課題となっていた。平成13年度に暫定2車線で供用したことで、旧国道185号（呉越峠）の渋滞は解消したものの、休山改良の周辺では開発などの状況の変化により、交通量の増加による混雑が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に全線暫定供用しており、現在は完成4車線供用に向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、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

・トンネル側溝にプレキャスト製薄型円形側溝の採用によりコスト縮減を行っている。【約0.3億円】

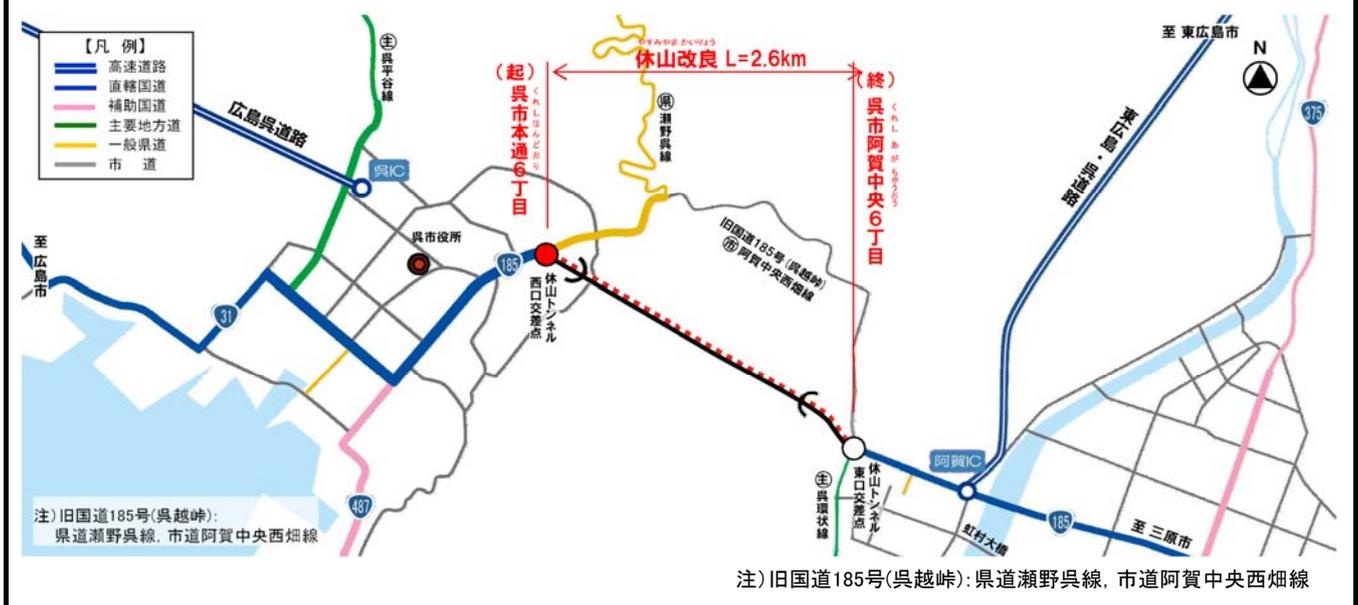
対応方針

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と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道2号 <small>おづき</small> 小月バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中国地方整備局		
<b>起終点</b> 自： <small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市 <small>まつや</small> 松屋 至： <small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市 <small>かめはまちよう</small> 亀浜町	<b>延長</b> 5.8 km			
<b>事業概要</b> 一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市を起点とし、 <small>きたきゅうしゅう</small> 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。 小月バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした道路である。				
H20年事業化	S48年度都市計画決定 (H14年度変更)	H20年度工事着手		
全体事業費	約111億円	事業進捗率 37% (H23年度末現在)		
計画交通量	41,200~52,000 台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.6	総費用 (残事業)/事業全体 67/122億円	総便益 (残事業)/事業全体 201/317億円	基準年 平成24年
	(残事業) 3.0	(事業費：55/103億円 維持管理費：12/19億円)	(走行時間短縮便益：175/278億円 走行経費減少便益：16/23億円 交通事故減少便益：9.7/17億円)	
<b>感度分析の結果</b> <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=2.2~3.0 (交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.6~3.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~2.7 (事業費±10%)                      事業費：B/C=2.8~3.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.5~2.7 (事業期間±20%)                      事業期間：B/C=2.9~3.1 (事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる  ②都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する  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 ・大規模イベントの支援として、国民体育大会（H23.10）の競技会場へのアクセス向上 ・長府庭園（H23年間観光入込客数6万人）へのアクセスが向上  ⑤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2号） ・緊急輸送道路である中国自動車道通行止め時の代替路線を形成  ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 小月バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道2号建設整備促進期成同盟会」により、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28年度の供用に向け、コスト縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 下関都市圏における国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、中国自動車道の通行止め時の東西移動を支える道路として、4車線化並びにバイパス整備を計画的に実施してきた。これまでの供用により、<sup>きよすえひがし</sup>清末東交差点の渋滞は解消したが、4車線から2車線への絞り込み区間などで死傷事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 下関市<sup>きよすえひがし</sup>清末東町から下関市<sup>かめはまちよう</sup>亀浜町間の約2.4kmを供用している。

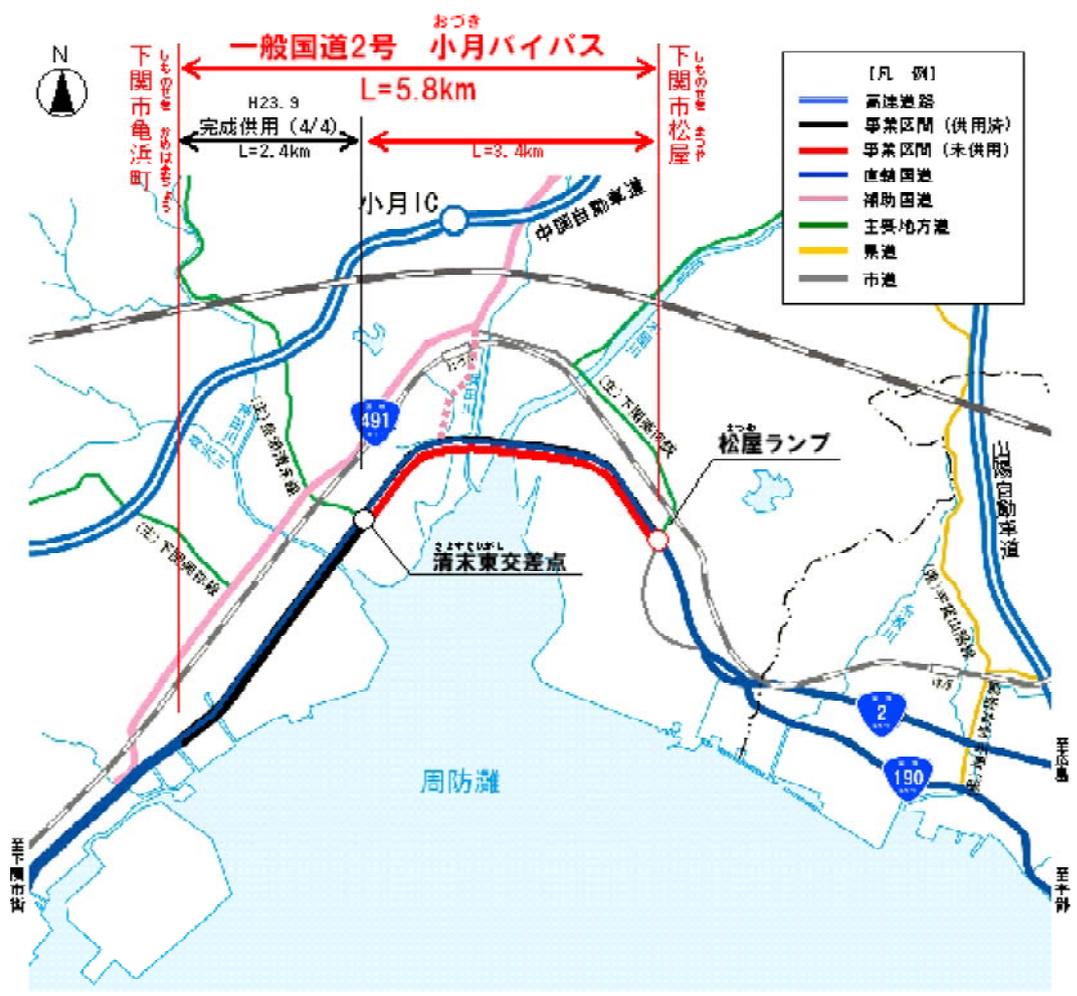
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても平成28年度の供用を予定している。

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、コスト削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額と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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191号 下 関北バイパス	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：山口県下 関市筋川町 至：山口県下 関市安岡駅前二丁目	延長	6.8 km			
事業概要	<p>一般国道191号は、山口県下 関市から広島県広島市に至る延長約290kmの主要幹線道路である。</p> <p>下 関北バイパスは、朝夕の渋滞の解消や交通安全の確保、広域交通ネットワーク形成による観光地へのアクセス性の向上等を目的とした延長約6.8kmのバイパスである。</p>					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H9年度工事着手			
全体事業費	約670億円	事業進捗率 (H23年度末現在)	77%	供用済延長	2.1 km	
計画交通量	19,600 ~ 31,600 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.5 (残事業) 8.5	総費用 (残事業/事業全体) 139/805億円 (事業費：111/772億円) 維持管理費：29/33億円	総便益 (残事業/事業全体) 1,180/1,201億円 (走行時間短縮便益：927/940億円) 走行経費減少便益：160/164億円 交通事故減少便益：94/97億円	基準年 平成24年		
感度分析の結果	<p>(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=7.5~9.4 (交通量±10%)                  事業費：B/C=1.5~1.5 (事業費±10%) 事業費：B/C=7.8~9.2 (事業費±10%)                  事業期間：B/C=1.4~1.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.2~8.8 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>・利便性の向上が期待されるバス路線が存在【筋川・武久・北浦方面 上り36便/日、下り37便/日】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下関市豊北町から下関港（特定重要港湾）へのアクセスが向上</li> <li>・下関市豊北町からの農林水産品の速達性が向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川棚温泉（H23年間観光入込客数28万人）、しおかぜの里角島（同23万人）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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【綾羅木駅前交差点：543.4件/億台キロ 等】</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道191号）</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

下関北バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道191号建設整備促進期成同盟会」により、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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道191号（下関市筋川町～同市安岡駅前二丁目）の沿線地域は住居及び商業等の市街化区域に指定されており、沿道利用などから交通混雑、交通事故が引き続き多発している。

近年では沿線地域での区画整理事業等の開発が進められ、朝夕の渋滞や交通事故への対応ニーズが高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度末現在で用地買収は約97%完了しており、現在までに現道拡幅区間1.0km及び下関市汐入町から同市武久町までのバイパス区間1.1kmを暫定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

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、H26年度の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

橋梁延長の短縮等によりコスト縮減を図っている。

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25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	一般国道11号 <small>おおちしろとり</small> 大内白鳥バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b>	自：香川県東かがわ市伊座 至：香川県東かがわ市小砂	<b>延長</b>	9.2km		
<b>事業概要</b> 一般国道11号大内白鳥バイパスは、東かがわ市内の国道11号で発生している慢性的な交通渋滞や、それに伴う交通事故多発区間の解消、さらに交通流の円滑化による都市及び病院等の公共施設のアクセス性の向上などにより、地域の文化・経済・産業の発展に資することを目的としている。					
H12年度事業化	H16年度都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約281億円	<b>事業進捗率</b>	約36%	<b>供用済延長</b>	0.0km
<b>計画交通量</b>	4,100～21,700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]				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 2.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 141/260億円 事業費：119/238億円 維持管理費：22/22億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 342/342億円 走行時間短縮便益：292/292億円 走行経費減少便益：42/42億円 交通事故減少便益：7.6/7.6億円	<b>基準年</b> 平成24年	
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.4 (交通量 ±10%)		(残事業) 交通量 : B/C=2.2~2.7 (交通量 ±10%)			
事業費 : B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%)		事業費 : B/C=2.2~2.6 (事業費 ±10%)			
事業期間 : B/C=1.1~1.5 (事業期間 ±20%)		事業期間 : B/C=2.0~2.9 (事業期間 ±20%)			
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・ 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</li> <li>・ 現道等の路線バスの定時性向上や所要時間短縮が見込まれる</li> <li>・ JR三本松駅までのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・ 高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
②国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東かがわ市（香川東部地方生活圏）から高松市（香川東部地方生活圏）間のアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
③個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域連携プロジェクトである就職支援事業や定住促進事業を支援する</li> <li>・ 徳島、香川の主要観光地（鳴門の渦潮、讃州井筒屋敷、栗林公園等）へのアクセス向上が期待される</li> </ul>					
④安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上、二次医療施設への所要時間短縮が見込まれる</li> </ul>					
⑤安全な生活環境の確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の交通量減少による安全性の向上が期待される</li> <li>・ 歩道が設置されることによる安全性の向上が期待される</li> </ul>					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 香川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されている</li> <li>・ 高松自動車道や国道11号現道が通行止めとなった場合の代替路を形成</li> </ul>					
⑦地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>					
⑧生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NO2排出量の削減が見込まれる</li> <li>・ SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・ 騒音環境基準を超過する区間の騒音低減73dB→65dB（昼間騒音）が期待される</li> </ul>					
⑨その他					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線）バイパスとの一体的に整備する必要がある</li> </ul>					

<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援が見込まれる</li> </ul>	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> 県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続について、異議ありません。</li> </ul>	
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。	
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ①周辺道路の整備状況 (高速道路)・平成13年3月 板野IC-津田東IC、三木町・高松市境-高松中央IC開通 同時に国道11号高松東道路のさぬき三木IC-三木町・高松市境間が開通 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年7月 鳴門IC-板野IC開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続</li> <li>・平成15年3月 高松中央IC-高松西IC開通により全線開通。同時に高松東IC開通</li> </ul>	
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東かがわ市白鳥から東かがわ市西村 (3.3km) の用地取得は98%、東かがわ市西村から東かがわ市土居 (2.6km) の用地取得は65%、事業全体の進捗率は約36%となっている (平成23年度末)</li> </ul>	
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大内白鳥バイパスの2工区・3工区で用地買収に着手、2工区では用地取得率が98%であり、早期の供用を目指し事業を推進している。</li> <li>・2工区は平成26年度の暫定供用を目指し、事業を推進している。</li> </ul>	
<b>施設の構造や工法の変更等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地盤改良対策の追加、トンネル掘削工法の変更や補助工法の追加、埋蔵文化財調査の追加により、事業費が増加。</li> <li>・擁壁や管渠等のコンクリート構造物はプレキャスト製品を採用することにより、工事期間の短縮等によるコスト縮減を図っていく。</li> <li>・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。</li> </ul>	
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。
<b>事業概要図</b> 	

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道11号 <small>とよなかかんおんじかくふく</small> 豊中観音寺拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 四国地方整備局			
<b>起終点</b> 自：香川県三豊市豊中町笠田笠岡 <small>みとよし とよなかちようかさだかさおか</small> 至：香川県観音寺市植田町 <small>かんおんじしうえだちよう</small>		<b>延長</b> 4.6km			
<b>事業概要</b> 一般国道11号豊中観音寺拡幅は、新たに合併した三豊市・観音寺市における都市基盤を整備していく上で、まちづくりの骨格を担う延長4.6kmの4車線化拡幅事業である。該当道路は、慢性的な渋滞の緩和や多発する交通事故の減少など沿線の交通環境改善や、さぬき豊中ICへのアクセス機能向上による物流等の経済活動支援のほか、三豊市、観音寺市の地域間交流や連携を促進する地域連携強化等に大きく寄与することを目的としている。					
H20年度事業化	H18年度都市計画決定	H22年度用地着手			
<b>全体事業費</b> 約191億円		<b>事業進捗率</b> 約6%			
<b>計画交通量</b> 16,500～25,400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]		<b>供用済延長</b> 0.0km			
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> 1.2   <small>(残事業)</small> 1.3                 </td> <td style="width: 60%; text-align: center;"> <b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>                      120/135億円                      〔事業費：113/128億円〕                      〔維持管理費：7.3/7.3億円〕                 </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> <b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>                      161/161億円                      〔走行時間短縮便益：140/140億円〕                      〔走行経費減少便益：13/13億円〕                      〔交通事故減少便益：8.5/8.5億円〕                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.2  <small>(残事業)</small> 1.3	<b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 120/135億円 〔事業費：113/128億円〕 〔維持管理費：7.3/7.3億円〕	<b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 161/161億円 〔走行時間短縮便益：140/140億円〕 〔走行経費減少便益：13/13億円〕 〔交通事故減少便益：8.5/8.5億円〕	<b>基準年</b> 平成24年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.2  <small>(残事業)</small> 1.3	<b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 120/135億円 〔事業費：113/128億円〕 〔維持管理費：7.3/7.3億円〕	<b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 161/161億円 〔走行時間短縮便益：140/140億円〕 〔走行経費減少便益：13/13億円〕 〔交通事故減少便益：8.5/8.5億円〕			
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">                     (事業全体) 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%)                      事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費 ±10%)                      事業期間 : B/C=1.0～1.4 (事業期間±20%)                 </td> <td style="width: 50%;">                     (残事業) 交通量 : B/C=1.2～1.5 (交通量 ±10%)                      事業費 : B/C=1.2～1.5 (事業費 ±10%)                      事業期間 : B/C=1.2～1.6 (事業期間±20%)                 </td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.0～1.4 (事業期間±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.2～1.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.6 (事業期間±20%)	
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.0～1.4 (事業期間±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.2～1.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.6 (事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の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 ・現道等を走行する高速バス、及びコミュニティバスの利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・観音寺市の主な農産品である冬レタスの流通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 ・観音寺市（香川西部地方生活圏）から三豊市（香川西部地方生活圏）間のアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトである定住促進事業を支援する ・瀬戸内国際芸術祭の会場（伊吹島）や琴弾公園（銭形砂絵）等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、二次医療施設への所要時間短縮が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 ・中央分離帯の設置による安全性の向上が期待される ・歩道が設置されることによる安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・香川県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・高松自動車道が通行止めとなった場合の代替路を形成 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる					

・騒音環境基準を超過する区間の騒音低減73dB→68dB（昼間騒音）が期待される

⑩その他

・物流効率化の支援が見込まれる

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：

・事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

①周辺道路の整備状況

- （高速道路）・平成13年3月 板野IC-津田東IC、三木町・高松市境-高松中央IC開通  
同時に国道11号高松東道路のさぬき三木IC-三木町・高松市境間が開通
- ・平成14年7月 鳴門IC-板野IC開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・平成15年3月 高松中央IC-高松西IC開通により全線開通。同時に高松東IC開通
- ・平成18年3月 三豊鳥坂インターチェンジ 供用開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

・三豊市豊中町上高野から三豊市豊中町本山甲（1.3km）の用地取得は31%、事業全体の進捗率は約6%となっている（平成23年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・豊中観音寺拡幅の2工区で用地買収に着手、2工区では用地取得率が31%であり、早期の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

- ・擁壁や管渠等のコンクリート構造物はプレキャスト製品を採用することにより、工事期間の短縮等によるコスト縮減を図っていく。
- ・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25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道55号 <small>おおやま</small> 大山道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 四国地方整備局			
<b>起終点</b> 自：高知県安芸市下山 <small>あきししもやま</small> 至：高知県安芸市河野 <small>あきしこうの</small>	<b>延長</b> 2.0km				
<b>事業概要</b> 一般国道55号大山道路は、現道で度々生じている斜面崩壊や越波による路面冠水などによる通行止めを解消することで、救急医療や災害時の緊急輸送を支える「命の道」の確保を目的としている。 また、大山道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部区間として、供用中である北川奈半利道路や事業中である高知東部自動車道と連携して、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。					
H16年度事業化	-	H18年度用地着手			
<b>全体事業費</b> 約63億円		<b>事業進捗率</b> 約30%			
<b>計画交通量</b> 8,500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]		<b>供用済延長</b> 0km			
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> 1.3   <small>(残事業)</small> 2.8                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>  <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>                      29/64億円                      (事業費：25/61億円                      維持管理費：3.2/3.2億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>  <small>(残事業)/                      (事業全体)</small>                      80/80億円                      (走行時間短縮便益：63/63億円                      走行経費減少便益：13/13億円                      交通事故減少便益：4.5/4.5億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.3  <small>(残事業)</small> 2.8	<b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 29/64億円 (事業費：25/61億円 維持管理費：3.2/3.2億円)	<b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 80/80億円 (走行時間短縮便益：63/63億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：4.5/4.5億円)	<b>基準年</b> 平成24年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.3  <small>(残事業)</small> 2.8	<b>総費用</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 29/64億円 (事業費：25/61億円 維持管理費：3.2/3.2億円)	<b>総便益</b> <small>(残事業)/                      (事業全体)</small> 80/80億円 (走行時間短縮便益：63/63億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：4.5/4.5億円)			
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">                     (事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.4 (交通量 ±10%)                      事業費 : B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%)                      事業期間 : B/C=1.2~1.3 (事業期間 ±20%)                 </td> <td style="width: 50%;">                     (残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.2 (交通量 ±10%)                      事業費 : B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%)                      事業期間 : B/C=2.8~4.6 (事業期間 ±20%)                 </td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.4 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2~1.3 (事業期間 ±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.8~4.6 (事業期間 ±20%)	
(事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.4 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2~1.3 (事業期間 ±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.8~4.6 (事業期間 ±20%)				
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、サバ、ブリ等）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 ・地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部を構成する ・奈半利町等から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・AMA（阿南市、室戸市、安芸市）地域連携を支援する ・高知県東部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 ・田野町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・安田町・馬路村・北川村・田野町・奈半利町・室戸市の集落の孤立を解消する ・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・現道である国道55号が土砂崩壊等により通行止めになった場合の代替路を形成 ・防災点検箇所（3箇所）を回避 ・特殊通行規制区間（越波区間）を回避 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・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：

- ・ 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟より、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：

- ・ 事業継続に異議ありません。一般国道55号大山道路は、災害による交通遮断の可能性が高いにも関わらず代替路線を有しない地域のリダンダンシーを確保し、県東部地域の「命の道」となる重要な幹線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22年8月 北川奈半利道路(柏木IC~芝崎IC) L=5.0km 全線開通
- 平成23年3月 高知東部自動車道(香南やすIC~芸西西IC) L=3.9km 2車線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率100%、事業進捗率約30%となっている。(H23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、平成23年末時点で用地買収が完了しており、平成26年度の供用を目標とし、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費を考慮した構造等の採用等、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の。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	一般国道55号 <small>なんこくあき</small> 南国安芸道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b>	自：高知県南国市物部 至：高知県安芸郡芸西村西分	<b>延長</b>	12.5km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道55号 南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、東南海・南海地震などの災害発生時の代替路としての役割も担っており、更には国道55号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、地域間の円滑な交通流動の確保を目的としている。</p>					
H12年度事業化		H11年度都市計画決定 (H22年度変更)		H14年度用地着手	
				H15年度工事着手	
<b>全体事業費</b>		約596億円		<b>事業進捗率</b>	
				約46%	
<b>計画交通量</b>		13,300~22,500台/日		<b>供用済延長</b>	
		[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]		3.9km	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	(事業全体) 2.5	(残事業/事業全体) 219/564億円		(残事業/事業全体) 1103/1424億円	
	(残事業) 5.0	事業費：199/538億円 維持管理費：20/26億円		走行時間短縮便益：932/1213億円 走行経費減少便益：110/143億円 交通事故減少便益：61/68億円	
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量：B/C=2.2~3.0 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.2~5.9 (交通量 ±10%)					
事業費：B/C=2.4~2.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=4.6~5.5 (事業費 ±10%)					
事業期間：B/C=2.6~2.6 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=5.1~5.1 (事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・混雑区間の旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる</li> <li>・安芸市等から後免駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・安芸市等から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、サバ、ブリ等）の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul>					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する</li> <li>・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・香南市等から高知市（中央地方生活圏中心都市）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト、安芸市：過疎地域自立促進プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクトを支援する</li> <li>・高知県東部の観光地へのアクセス向上が期待される</li> </ul>					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・安芸市から第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
⑦災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・香南市夜須町、芸西村の集落の孤立を解消する</li> <li>・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている</li> <li>・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成</li> </ul>					
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

⑩その他

- ・「東南海・南海地震」における救援ルートの信頼性の向上、「東南海・南海地震」における自衛隊救援活動ルートの確保

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：

- ・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟より、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：

- ・事業継続に異議ありません。一般国道55号南国安芸道路は、四国8の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、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20年7月	四国横断自動車道（新宮IC～大豊IC）	L=18.3km	4車線供用
	平成20年7月	四国横断自動車道（南国IC～高知IC）	L=7.6km	4車線供用
	平成22年6月	高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）		実施
	平成23年6月	高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）		一時凍結
	平成23年3月	高知東部自動車道（香南やすIC～芸西西IC）	L=3.9km	2車線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約69%、事業進捗率約46%となっている。(H23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、平成23年度末時点の用地取得率が全体で69%であり、3工区の香南かがみ～香南やす間は平成24年度の暫定2車線供用、また2工区の香南のいち～香南かがみ間は平成25年度供用を目標とし、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費を考慮した構造等の採用等、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25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	一般国道55号 高知南国道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b>	自：高知県高知市一宮 至：高知県南国市物部	<b>延長</b>	15.0km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道55号 高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、東南海・南海地震などの災害発生時の代替路としての役割も担っており、更には国道32号及び国道55号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や交通結節点間（空港、港湾、鉄道駅、高速IC）のアクセス向上を目的としている。</p>					
H2年度事業化		H2年度都市計画決定 (H16、21年度変更)		H5年度用地着手	
				H13年度工事着手	
<b>全体事業費</b>		約1,288億円		<b>事業進捗率</b>	
				約61%	
<b>計画交通量</b>		3,900～25,800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]			
<b>費用対効果分析結果</b>		<b>総費用</b> (残事業)/事業全体		<b>総便益</b> (残事業)/事業全体	
B/C (事業全体) 1.02		355/1419億円		1452/1452億円	
(残事業) 4.1		(事業費：330/1394億円) (維持管理費：25/25億円)		(走行時間短縮便益：1222/1222億円) (走行経費減少便益：163/163億円) (交通事故減少便益：67/67億円)	
<b>感度分析の結果</b>		<b>基準年</b> 平成24年			
(事業全体) 交通量 : B/C=1.0～1.1 (交通量 ±10%)		(残事業) 交通量 : B/C=3.8～4.4 (交通量 ±10%)			
事業費 : B/C=1.0～1.1 (事業費 ±10%)		事業費 : B/C=3.7～4.5 (事業費 ±10%)			
事業期間 : B/C=1.0～1.0 (事業期間±20%)		事業期間 : B/C=4.1～4.2 (事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・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</li> <li>・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる</li> <li>・高知龍馬空港から高知駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知ICから高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知ICから高知新港へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、サバ、ブリ等）の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul>					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する</li> <li>・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・香南市等から高知市（中央地方生活圏中心都市）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト、安芸市：過疎地域自立促進プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクトを支援する</li> <li>・高知県東部の観光地へのアクセス向上が期待される</li> </ul>					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・安芸市から第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
⑥安全な生活環境の確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間（介良交差点）の安全性向上が期待できる</li> </ul>					
⑦災害への備え					

- ・ 国道55号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている
- ・ 現道である国道32号、55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成

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

⑩その他

- ・ 南国市総合計画において「快適環境のまちづくり」を実現するための方策として位置付けられている
- ・ 「東南海・南海地震」における救援ルートの信頼性の向上、「東南海・南海地震」における自衛隊救援活動ルートの確保

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：

- ・ 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟より、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：

- ・ 事業継続に異議ありません。一般国道55号高知南国道路は、四国8の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、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20年7月	四国横断自動車道(新宮IC~大豊IC)	L=18.3km	4車線供用
	平成20年7月	四国横断自動車道(南国IC~高知IC)	L=7.6km	4車線供用
	平成22年6月	高速道路無料化社会実験(高知IC~須崎東IC)		実施
	平成23年6月	高速道路無料化社会実験(高知IC~須崎東IC)		一時凍結
	平成23年3月	高知東部自動車道(香南やすIC~芸西西IC)	L=3.9km	2車線供用
(その他)	平成22年6月	県道高知東インター線	L=0.5km	供用等

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61%となっている。(H23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、平成23年度末時点の用地取得率が全体で99%であり、3工区の高知南~高知東間では平成26年度の暫定2車線供用、また4工区の高知東~高知空港間では平成27年度の暫定2車線供用を目標とし、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費を考慮した構造等の採用等、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25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道34号 <small>たけお</small> 武雄バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局			
<b>起終点</b> 起点：佐賀県武雄市北方町大字大崎 <small>たけお きたがたちょう おおさき</small> 終点：佐賀県武雄市武雄町武雄 <small>たけお たけおちょうたけお</small>		<b>延長</b>  6.3km			
<b>事業概要</b> 武雄バイパスは、国道34号に接続する(市)北方新橋線から国道34号と国道35号の分岐点である下西山交差点を結ぶことにより、武雄市街地の地域通過交通を排除し、交通環境改善を図る延長約6.3kmの事業である。					
S49年度事業化	S55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210億円	事業進捗率	77%	供用済延長	4.9km
計画交通量	13,200～23,800台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.3 (残事業) 2.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 43/420億円 (事業費：36/381億円) (維持管理費：7.0/39億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 117/981億円 (走行時間短縮便益：104/874億円) (走行経費減少便益：8.4/82億円) (交通事故減少便益：4.9/25億円)	<b>基準年</b> 平成24年	
	<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=2.1～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.4（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=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=2.6～2.9（事業期間±20%）				
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・並行する国道34号の交通量の減少及び混雑度の低下 ②交通安全の向上 ・並行する国道34号及び既供用区間における交通事故件数の減少 ③沿道環境の改善 ・並行する国道34号の騒音レベルが環境基準を達成 ④地域防災の支援 ・バイパス整備による洪水時の冠水被害の防止 ⑤産業支援 ・工業団地へのアクセス性が強化され工業の更なる振興に寄与 ⑥観光支援 ・観光地へのアクセス性が向上し観光活性化に寄与 ⑥救急医療活動の支援 ・武雄市内から第二次救急医療施設（新武雄病院、副島整形外科病院）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					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 江北町、大町町、旧北方町（現武雄市）で構成される国道34号（江北町・大町町・北方町間）バイパス建設促進期成会（会長：大町町長）等により早期整備の要望を受けている。（平成24年2月）					
<b>県知事の意見</b> 事業継続については、異議ありません。 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（全国30位）、今後も道路整備を進める必要がある。 国道34号は県の東西交通の軸となる幹線道路であり、今回、再評価される武雄バイパスは、昭和61年度から平成元年度にかけ延長L=4.1km区間が暫定2車線で、平成12年度には延長L=0.8km区間が完成4車線で供用したところであるが、交通需要の増大に伴い交通渋滞が慢性化しており交通渋滞の解消や交通安全の確保を図るためにも、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  
・武雄市の人口は、横ばい傾向にあるものの自動車保有台数は増加傾向にある。  
・未供用区間に並行する国道34号や暫定2車線区間においては、交通混雑（混雑度：1.1～1.7）が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約77%であり、そのうち用地進捗率は約100%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
地元や関係機関との協力体制のもと、平成29年度の暫定2車線供用(L=1.4km)に向けて引き続き工事促進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等  
軟弱地盤対策工法の変更（大径施工による改良体本数の削減）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25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名：西九州自動車道 一般国道497号 伊万里道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 九州地方整備局			
起終点：起点：佐賀県伊万里市南波多町府招 終点：佐賀県伊万里市東山代町長浜	延長：6.6km				
事業概要：伊万里道路は、唐津伊万里道路や伊万里松浦道路などとともに西九州自動車道の一部区間を形成する延長6.6kmの自動車専用道路である。本道路の整備により、伊万里市中心市街地の交通混雑の緩和や、物流拠点である伊万里港とのアクセス確保及び九州北西部の地域振興に寄与するとともに主要幹線道路である国道202号の代替路線の機能を有する。					
H7年度事業化		H18年度都市計画決定	H22年度用地着手	H一年度工事着手	
全体事業費	約249億円	事業進捗率	7%	供用済延長	— km
計画交通量	18,700～20,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体)	総便益 (残事業/事業全体)	基準年 平成24年	
	(残事業)	185/207億円 （事業費：167/190億円 維持管理費：18/18億円）	431/431億円 （走行時間短縮便益：306/306億円 走行経費減少便益：69/69億円 交通事故減少便益：56/56億円）		
感度分析の結果：【事業全体】交通量：B/C=1.6～2.6（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.8～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費±10%） 事業費：B/C=2.1～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①交流連携の支援 ・伊万里市～松浦市・唐津市間の所要時間の短縮 ②交通混雑の緩和 ・伊万里道路と並行する国道202号等における損失時間の削減 ③交通安全性の確保 ・伊万里道路と並行する国道202号の交通事故発生件数の減少 ④物流効率化の支援 ・重要港湾である伊万里港へのアクセス性向上が図られ、輸送コスト等の削減 ⑤安心できる暮らしの支援 ・災害時の迂回代替路として機能 ⑥救急医療活動の支援 ・伊万里市内から第三次救急医療施設（唐津赤十字病院地域救命救急センター）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 福岡市、唐津市、伊万里市等の関係8市4町の首長・議会議長で構成される西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成24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す。 今回、再評価される伊万里道路は「佐賀県総合計画2011」において、重点項目に位置付けている広域幹線ネットワークを形成する道路であることから、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					

- ・伊万里市の人口は横ばい傾向にあるものの、自動車保有台数は増加傾向にある。
- ・重要港湾伊万里港を核とした、伊万里団地や七ツ島工業団地への企業進出等により、製造品出荷額や伊万里市への通勤者の増加が著しい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約7%であり、そのうち、用地進捗率は約2%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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推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

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 <small>たての</small> 立野拡幅	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：熊本県阿蘇郡南阿蘇村赤瀬 終点：熊本県菊池郡大津町瀬田		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に寄与する事業である。				
S52年度事業化	H一年度都市計画決定	S54年度用地着手		
S57年度工事着手				
全体事業費	約178億円	事業進捗率		
		71%		
		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 (事業全体)	総費用 (残事業)/事業全体 41/235億円	総便益 (残事業)/事業全体 160/359億円	基準年 平成24年
	(残事業)	事業費：35/215億円 維持管理費：6.4/19億円	走行時間短縮便益：159/344億円 走行経費減少便益：-2.5/6.0億円 交通事故減少便益：3.8/9.0億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.8(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=3.3～4.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.6～4.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.8～4.0(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・慢性的な渋滞の緩和・解消 ②観光支援 ・観光誘致圏の拡大や周遊観光ルートの形成 ③救急医療活動の支援 ・阿蘇地域から第3次救急医療施設(熊本セントラル病院、熊本赤十字病院)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 ④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57号立野拡幅に関する国の「対応方針(原案)」案の「継続」について、異論はありません。 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「幸せ実感くまもと4カ年戦略」において、九州におけるハブ機能の強化のため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。 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 ・人口、自動車保有台数は横這いもしくは増加傾向にある。 ・国道57号の交通量は横這い傾向にあるが、依然として混雑度(H22:1.85)は高い。				
事業の進捗状況、残事業の内容等				

平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約71%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、平成26年度の1.5km区間供用に向けて引き続き工事促進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等  
 ・擁壁基礎部の良質土置換え及び軽量盛土への変更による増加【約11.4億円】  
 ・橋梁形式の変更による増加【約8億円】  
 ・アンカー工法の変更による減【約0.4億円】

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。



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名：地域高規格道路 中九州横断道路 <small>おおのたけた</small> 一般国道57号 大野竹田道路	事業：一般国道 区分：	事業：国土交通省 主体：九州地方整備局			
起終点：起点：大分県 <small>ぶんご</small> 豊後大野市 <small>おおの</small> 大野町 <small>たなか</small> 田中 終点：大分県 <small>たけた</small> 竹田市 <small>あいあい</small> 大字会々	延長：	12.3km			
事業概要 国道57号大野竹田道路は、交通便利性の向上、地域間連携・交流を支援し、沿線地域の産業発展や地域活性化等に寄与する。					
H12年度着工準備	H一年度都市計画決定	H19年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約323億円	事業進捗率	46%	供用済延長	- km
計画交通量	10,400～12,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 157/336億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 449/449億円	基準年 平成24年	
	(残事業)	事業費：129/309億円 維持管理費：27/27億円	走行時間短縮便益：338/338億円 走行経費減少便益：62/62億円 交通事故減少便益：50/50億円		
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=2.3～3.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.7～3.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.7～2.9(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①地域産業の振興 ・ブランド牛の品質を維持する安定的な生体輸送を支援 ②観光産業の支援 ・広域観光圏相互の連携を支援し、観光周遊の可能性拡大による地域の観光振興に寄与 ③交通安全性の向上 ・並行現道区間における線形不良箇所の回避、交通事故の削減に寄与し交通安全性が向上 ④救急医療活動の支援 ・大分市内の第3次救急医療施設(アルメイダ病院、大分県立病院、大分大学医学部附属病院)からの60分圏域の拡大を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ⑤生活利便性や定住魅力の向上 ・大分市への時間距離の短縮により、生活利便性や定住魅力が向上					
関係する地方公共団体等の意見 竹田市をはじめとする関係3市の首長等で構成される中九州・地域高規格道路促進期成会等により、毎年早期整備の要望を受けている。(平成24年11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 豊後大野市や竹田市の一世帯当たりの自動車保有台数は、大分県平均を大きく上回っており、通勤・通学時の自家用車の利用割合も約7割と自動車への依存度が高い。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成23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89%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26年度の大野IC～(仮)朝地IC間(L=6.3km)の部分供用に向け					

て、引き続き事業促進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・横断面構成の変更（中央分離帯の設置）による増加【約29億円増】
- ・地層の変化に伴う増加【約21億円増】
- ・埋蔵文化財発掘調査対象範囲等の変更による増加【約4億円増】
- ・横断水路から側溝排水への変更による減【約1億円】
- ・法枠吹付工法から長繊維混入補強土工法の採用による減【約2億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	地域高規格道路 <small>みやこのじょうしぶし</small> 都城志布志道路 一般国道10号 <small>みやこのじょう</small> 都城道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b>	起点： <small>みやざきけんみやこのじょうしおとぼうちよう</small> 宮崎県都城市乙房町 終点： <small>みやざきけんみやこのじょうしごじちちよう</small> 宮崎県都城市五十町			延長	7.7km
<b>事業概要</b>					
国道10号都城道路は、都城志布志道路の一部を構成する延長7.7kmの自動車専用道路であり、都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善、九州縦貫自動車道宮崎線や物流拠点である志布志港とのアクセシビリティ向上による都城・志布志地域の地域振興に寄与する道路である。					
H12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					
<b>全体事業費</b>	約332億円	<b>事業進捗率</b>	42%	<b>供用済延長</b>	1.9km
<b>計画交通量</b>	23,600～34,700台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.5 (残事業) 4.6	<b>総費用</b> (残事業/事業全体) 154/315億円 〔事業費：135/291億円〕 〔維持管理費：19/24億円〕	<b>総便益</b> (残事業/事業全体) 706/797億円 〔走行時間短縮便益：498/564億円〕 〔走行経費減少便益：127/141億円〕 〔交通事故減少便益：81/91億円〕	<b>基準年</b> 平成24年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=4.0～5.2（交通量±10%） 事業費：B/C=4.2～5.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=4.5～4.7（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b>					
①交通混雑の緩和 ・並行する国道10号の交通量減少、混雑度の低下及び旅行速度向上					
②救急医療活動の支援 ・都城市から第3次救急医療施設（宮崎大学医学部附属病院）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					
③沿道環境の改善 ・並行する国道10号の沿道騒音の改善					
④交通安全性の向上 ・並行する国道10号の死傷事故件数の減少					
⑤リダンダンシーの確保 ・救急輸送ネットワークの確保 ・甲斐元地区の冠水時の迂回ルートの確保					
⑥地域産業の支援 ・畜産農家への飼料のスムーズな運搬を支援					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
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23年8月）					
<b>県知事の意見</b>					
今回意見照会のありました都城道路につきましては、九州縦貫自動車道宮崎線と物流拠点である志布志港を連結する都城志布志道路として広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善等に大きな役割を果たす重要な道路であります。					
また、災害時における国道10号の代替機能や救急・救援物資輸送ルートとしての機能も有しており、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」について異論はなく、早期供用に向けて一層の整備促進をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
審議の結果、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  
 ・ 都城市の人口は減少傾向にあるものの、自動車保有台数は年々増加傾向にある。  
 ・ 都城道路等の並行区間である国道10号の交通量は、平成11年以降大きな変化はないが、市街地を中心として、速度が低い区間が多く存在する。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約42%であり、そのうち、用地進捗率は約69%に達している。

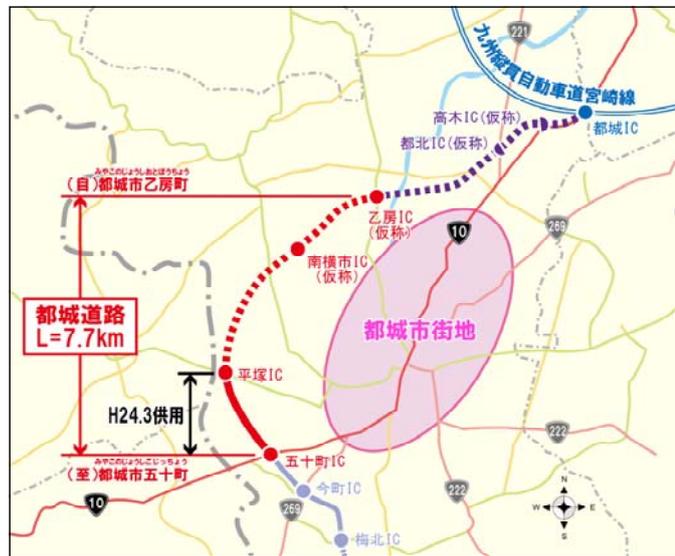
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き早期供用に向けて事業促進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等  
 ・ 評価対象の拡大（用地4車+工事2車→用地4車+工事4車）による増加【約82億円増】  
 ・ 橋台構造の縮小による減【約0.36億円】

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

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局			
<b>起終点</b> 起点：鹿児島県薩摩川内市都町 終点：鹿児島県薩摩川内市水引町	<b>延長</b> 10.2km				
<b>事業概要</b> 川内隈之城道路は、南九州西回り自動車道（熊本県八代市～鹿児島県鹿児島市）の一区間を形成する、延長10.2kmの自動車専用道路である。本道路は、高速交通ネットワークの形成、地域産業の活性化、国道3号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。					
<b>H7年度 事業化</b>		<b>H17年度 都市計画決定</b>			
<b>H18年度 用地着手</b>		<b>H19年度 工事着手</b>			
<b>全体事業費</b>	約376億円	<b>事業進捗率</b> 53%			
<b>計画交通量</b>	14,300～17,600台/日	<b>供用済延長</b> - km			
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"> <b>B/C</b> (事業全体) 1.3  (残事業) 3.4                 </td> <td style="width: 40%;"> <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)                      151/396億円                      (事業費：117/361億円                      維持管理費：34/34億円)                 </td> <td style="width: 40%;"> <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)                      513/513億円                      (走行時間短縮便益：392/392億円                      走行経費減少便益：68/68億円                      交通事故減少便益：52/52億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3  (残事業) 3.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 151/396億円 (事業費：117/361億円 維持管理費：34/34億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 513/513億円 (走行時間短縮便益：392/392億円 走行経費減少便益：68/68億円 交通事故減少便益：52/52億円)	<b>基準年</b> 平成24年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.3  (残事業) 3.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 151/396億円 (事業費：117/361億円 維持管理費：34/34億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 513/513億円 (走行時間短縮便益：392/392億円 走行経費減少便益：68/68億円 交通事故減少便益：52/52億円)			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.9～3.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=3.2～3.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.2～3.5（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b> ①産業活動の支援 ・川内港～鹿児島市間の所要時間の短縮 ・農産物の集荷の高速性、定時性の確保、水産物の輸送時間の短縮 ②交通混雑の緩和 ・並行する国道3号の交通混雑の緩和 ③交通安全性の向上 ・並行する国道3号の死傷事故件数の減少 ④災害に強い道路ネットワークの構築 ・国道3号の代替路及び緊急・輸送ネットワークとしての機能 ⑤救急医療活動の支援 ・出水市、阿久根市から第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 ⑥沿道環境の改善 ・並行する国道3号の騒音レベルが環境基準を達成					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 南九州西回り自動車道沿線首長・議長で構成される南九州西回り自動車道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24年7月）					
<b>県知事の意見</b> 「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。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域の一帯当りの自動車保有台数は増加傾向であり、並行する国道3号は、依然として交通混雑（混雑度1.16）が発生している。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					

平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約53%であり、そのうち用地進捗率は約89%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、平成24年度の薩摩川内水引IC～薩摩川内高江IC間(L=3.5km)、平成26年度の薩摩川内高江IC～薩摩川内都IC間(L=6.7km)の供用に向けて引き続き事業促進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 評価対象の拡大(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増加【約92億円増】
- ・ 補強土壁工法の大型パネル化による減【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25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> : 一般国道10号 <small>しらばま</small> 白浜拡幅 <b>起終点</b> : 起点：鹿児島県始良市協元 <small>あいらしわきもと</small> 終点：鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村 <small>よしのちよう うえのむら</small>	<b>事業区分</b> : 一般国道	<b>事業主体</b> : 国土交通省 九州地方整備局  <b>延長</b> : 7.3km
<b>事業概要</b> : 白浜拡幅は、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延長7.3kmの事業である。		
<b>H19年度 事業化</b> : H一年度 都市計画決定		<b>H23年度 用地着手</b> : H一年度 工事着手
<b>全体事業費</b> : 約57億円		<b>事業進捗率</b> : 4%
<b>計画交通量</b> : 27,100～43,600台/日		<b>供用済延長</b> : 3.6km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> : (事業全体) 3.7 (残事業) 4.0	<b>総費用</b> : (残事業)/(事業全体) 48/51億円 (事業費 : 40/44億円) (維持管理費 : 7.3/7.3億円)
		<b>総便益</b> : (残事業)/(事業全体) 189/189億円 (走行時間短縮便益 : 162/162億円) (走行経費減少便益 : 22/22億円) (交通事故減少便益 : 3.7/3.7億円)
<b>基準年</b> : 平成24年		
<b>感度分析の結果</b> : 【事業全体】交通量 : B/C=2.9～4.5 (交通量±10%) 事業費 : B/C=3.4～4.1 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=3.4～4.0 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量 : B/C=3.1～4.8 (交通量±10%) 事業費 : B/C=3.7～4.3 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=3.7～4.3 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> : ①交通混雑の緩和 ・慢性的な交通混雑の緩和 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 ・災害時等のリダンダンシー確保を図り、交通分断の回避に寄与 (H22.1降雪による九州縦貫自動車道全面通行止め32時間) ④防災機能の向上 ・護岸高を確保し、特殊通行規制区間の解消を図る ⑤物流効率化の支援 ・定時制・高速性が確保され、物流効率化に寄与 ⑥観光の支援 ・主要観光スポットへのアクセス向上を図り、観光振興に寄与 ⑦救急医療活動の支援 ・始良市から第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		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> : 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11月)		
<b>県知事の意見</b> : 「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。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> : 審議の結果、事業継続		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> : 沿線地域の人口及び自動車保有台数は横這い。国道10号の交通量に大きな変化は無く、依然として交通		



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 <small>しんじょうかくふく</small> 新城拡幅	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：鹿児島県垂水市新城 <small>かごしまけんたるみずししんじょう</small> 終点：鹿児島県垂水市柘原 <small>かごしまけんたるみずしくぬぎばる</small>	延長 5.8km			
事業概要 新城拡幅は、交通安全性の向上や走行性の向上等を目的とした、延長5.8kmの完成2車線の拡幅事業である。				
S58年度事業化	S61年度都市計画決定	S60年度用地着手	S62年度工事着手	
全体事業費	約146億円	事業進捗率	99%	
計画交通量	7,100～9,000台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 平成24年
	1.2 (残事業)	1.5/232億円 (事業費：0.76/213億円) (維持管理費：0.79/20億円)	6.5/288億円 (走行時間短縮便益：6.0/258億円) (走行経費減少便益：0.48/24億円) (交通事故減少便益：0.09/6.1億円)	
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±20%）				
【残事業】交通量：B/C=3.5～5.2（交通量±10%） 事業費：B/C=4.0～4.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.5（事業期間±20%）				
事業の効果等 ①安全・快適な道路空間の確保 ・車道と自転車歩行者道の明確な分離による車両や歩行者、自転車通行時の安全性確保 ・植栽帯設置による快適な歩行空間の確保 ②沿道環境の改善（騒音の低減） ・当該地域の騒音レベルが環境基準を達成 ③産業活動の支援 ・旅行速度向上による、水産品の出荷時の円滑な輸送を支援 ④救急医療活動の支援 ・垂水市から鹿屋市への円滑な救急搬送を支援 ・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 垂水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24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 ・垂水市～鹿屋市間の通勤通学者は増加傾向にある。 ・垂水市の一世帯当たりの自動車保有台数は年々増加しており、鹿児島県平均を上回っている。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約99%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25年度の全線完成供用に向けて引き続き工事促進を図っていく。				

施設の構造や工法の変更等

- ・ 横断歩道橋の架替計画の変更による減【約5.5億円】
- ・ 高木植栽の取りやめによる減【約2.1億円】
- ・ 舗装構成の変更等による減【約1.4億円】

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25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道226号 <small>ひらかわ</small> 平川道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局																				
<b>起終点</b> 起点：鹿児島県鹿児島市平川町字高落 <small>ひらかわちょう たかおとし</small> 終点：鹿児島県鹿児島市平川町字瀧ノ下 <small>ひらかわちょう たきのした</small>		<b>延長</b> 2.3km																				
<b>事業概要</b> 平川道路は、鹿児島市と南薩地域を結ぶ重要な幹線道路である国道226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延長2.3kmの事業である。																						
H9年度 事業化	H12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112億円   事業進捗率：87%   供用済延長：0.9km																					
計画交通量：19,700～20,300台/日																						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">11.5</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.6	(残事業)	11.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">12/130億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">7.4/123億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">4.3/6.9億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	12/130億円	(事業費)	7.4/123億円	(維持管理費)	4.3/6.9億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">135/205億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">127/191億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">5.8/9.2億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">2.8/5.0億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	135/205億円	(走行時間短縮便益)	127/191億円	(走行経費減少便益)	5.8/9.2億円	(交通事故減少便益)	2.8/5.0億円	<b>基準年</b> 平成24年
B/C (事業全体)	1.6																					
(残事業)	11.5																					
総費用 (残事業)/(事業全体)	12/130億円																					
(事業費)	7.4/123億円																					
(維持管理費)	4.3/6.9億円																					
総便益 (残事業)/(事業全体)	135/205億円																					
(走行時間短縮便益)	127/191億円																					
(走行経費減少便益)	5.8/9.2億円																					
(交通事故減少便益)	2.8/5.0億円																					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）																						
【残事業】交通量：B/C=9.5～13.8（交通量±10%） 事業費：B/C=10.8～12.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=10.8～12.1（事業期間±20%）																						
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・慢性的な交通混雑の緩和 ②交通安全性の向上 ・死傷事故件数の減少 ③救急医療活動の支援 ・指宿市から第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 ④産業活動の支援 ・日本一のかごしまブランド（指宿市のオクラや南九州市のお茶など）の物流を支援 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																						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 鹿児島市長をはじめとし構成される国道226号整備促進協議会より積極的な整備促進の要望を受けている。（平成23年10月）																						
<b>県知事の意見</b> 「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。																						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続																						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域の人口は横這い、自動車保有台数は増加傾向。国道226号の交通量に大きな変化は無く、依然として交通混雑（混雑度1.62）が発生している。																						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約87%であり、そのうち用地進捗率は約99%となっている。																						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 地元や関係機関との協力体制のもと、平成25年度の全線4車線供用に向けて、引き続き事業促進を図つ																						



再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 恩納南バイパス	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：沖縄県恩納村字南恩納 至：沖縄県恩納村字仲泊	延長	6.5km		
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。恩納南バイパスは、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る恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。				
H2年度事業化	都市計画決定不要	H5年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	360億円	事業進捗率	70%	供用済延長	4.5km（暫定）
計画交通量	30,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.5 (残事業) 7.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 109/425億円 (事業費：83/388億円 維持管理費：26/37億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 843/1,893億円 (走行時間短縮便益：775/1,750億円 走行経費減少便益：46/105億円 交通事故減少便益：22/38億円)	基準年 平成24年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=4.0~4.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.4~4.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.1~4.8（事業期間 ±20%） (残事業) 交通量：B/C=7.0~8.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=7.2~8.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.6~8.0（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（南恩納～仲泊間）の年間渋滞損失時間の削減（約9割削減） （整備なし）：356万人・時間/年→将来（整備あり）：7万人・時間/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553万人）、恩納村内への宿泊者数（年間193万人） ・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て約2割増加【約134億円※】 ・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～万座毛まで所要時間が約10分短縮（整備前26分→完成4車供用時16分）） ③安全で安心できる暮らしの確保 ・現道（恩納南～仲泊間）の交通年間死傷事故件数の削減（約7割削減） （整備なし）：38件/年→将来（整備あり）：9件/年 ・三次医療施設までのアクセス時間が短縮（恩納村（恩納村役場）～県立中部病院（三次医療施設）まで所要時間が約10分短縮（整備前45分→完成4車供用時35分）） ・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42時：17.3千t-CO2/年）【約6.0億円※】 ・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42時：37.5t-NO2/年） ・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42時：2.5t-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	県知事の意見： 当該事業は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、本県最大のリゾート地である恩納村の主要な観光拠点へのアクセス向上を図る等本県の観光振興に大きく寄与する事業であると認識している。 このため、同事業の対応方針（原案）事業継続に同意するものである。				

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」で承認された。

前回評価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
- ・国道における恩納村内の交通事故死者数は県内2位であり、国道58号沿道に民家が密集している中、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
- ・恩納村は県内屈指のリゾート地であり、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

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70%、用地買収の進捗率は約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

平成21年11月1日に一部区間暫定2車線で開通し、部分暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は早期事業効果発現を図るため、全線2車線暫定供用に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁支承形式の変更【約19百万円減】
- ・歩道幅員の見直し等により道路幅員を縮小【約19百万円減】
- ・発生残土の活用計画変更【約200百万円減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初と変わらず、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である。

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

## 事業評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 与那原バイパス		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：沖縄県中頭郡西原町字小那覇 至：沖縄県島尻郡南風原町字与那覇		延長	4.2 km		
事業概要						
<p>国道329号は、沖縄本島の太平洋側と東シナ海側を結ぶ大動脈であり本島の南部地域と那覇市を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>与那原バイパスは、通過交通と域内交通が輻輳し、特に朝夕の交通混雑が著しい西原町～与那原町間の交通混雑緩和と那覇空港自動車道と一体となって広域ネットワークを形成することにより、マリントウンプロジェクト等関連事業の支援と地域の活性化に寄与する道路事業である。</p>						
H4年度事業化		H12年度都市計画決定	H14年度用地着手		H16年度工事着手	
全体事業費	470億円		事業進捗率	約48%	供用済延長	1.0 km
計画交通量	35,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成24年
	(事業全体) 2.9 (残事業) 6.4	(残事業)/(事業全体) 210/464億円 事業費：183/436億円 維持管理費：28/28億円		(残事業)/(事業全体) 1,350/1,350億円 走行時間短縮便益：1,211/1,211億円 走行経費減少便益：97/97億円 交通事故減少便益：42/42億円		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量変動		B/C=2.5~3.5 (交通量 ±10%)		(残事業) B/C=5.6~7.6 (交通量 ±10%)		
事業費変動		B/C=2.8~3.0 (事業費 ±10%)		B/C=5.9~7.0 (事業費 ±10%)		
事業期間変動		B/C=2.8~3.0 (事業期間 ±20%)		B/C=6.2~6.5 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行路線である国道329号に集中する交通が分散し、並行区間の交通量が56%減少。 【37,911台/日→16,635台/日】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> <li>・ 渋滞損失時間が57%削減。【390.56万人時間/年→168.76万人時間/年】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> <li>・ 那覇空港から西原町役場までの所要時間が14%短縮。 【47.4分→40.8分】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> </ul>						
②個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄県、西原町、与那原町が協働して「中城湾湾マリントウンプロジェクト」を計画・実施しており、与那原バイパスが供用することで利便性の向上が期待される。</li> <li>・ 沖縄県庁からマリントウンまでの所要時間が14%短縮。 【36.8分→31.7分】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> </ul>						
③安全で安心できる暮らしの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西原町役場から第3次医療施設である南部医療センターまでの所要時間が30%短縮。 【17.8分→12.5分】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> <li>・ 与那原バイパスの整備によって交通の分散が図られ、国道329号の交通量減少が見込まれることで、歩行者の安全性向上効果が期待される。</li> </ul>						
④地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量が約9,058.60t-CO2/年削減（約0.49%削減） 【186.18万t-CO2/年→185.28万t-CO2/年】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> </ul>						
⑤生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NOx排出量が約43.23t/年削減（約52.1%削減）【82.97t/年→39.74t/年】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> <li>・ SPM排出量が約2.55t/年削減（約53.2%削減）【4.79t/年→2.24t/年】（未整備→与那原バイパス供用時）</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見						
当該事業は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、中城湾湾マリントウンプロ						

プロジェクトを支援するとともに、高度医療施設や大型商業施設等へのアクセスの向上及び経済・産業に資する物流の効率化等を担う重要な事業であると認識している。  
 このため、同事業の対応方針(原案)事業継続に同意するものである。

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

与那原バイパスの整備を前提に、中城湾港マリンタウンプロジェクトの進捗、大型商業施設の立地、南部医療センターの立地が進んでいるが、与那原バイパス周辺での渋滞が生じている。そのため、バイパス整備への期待が大きい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約48%、用地取得率は約90%(平成24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

コスト縮減により見直した構造の調査設計を行い、用地買収及び工事を進め、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

県道240号との交差部で幅員を縮小し、約0.8億円のコスト縮減を図る。

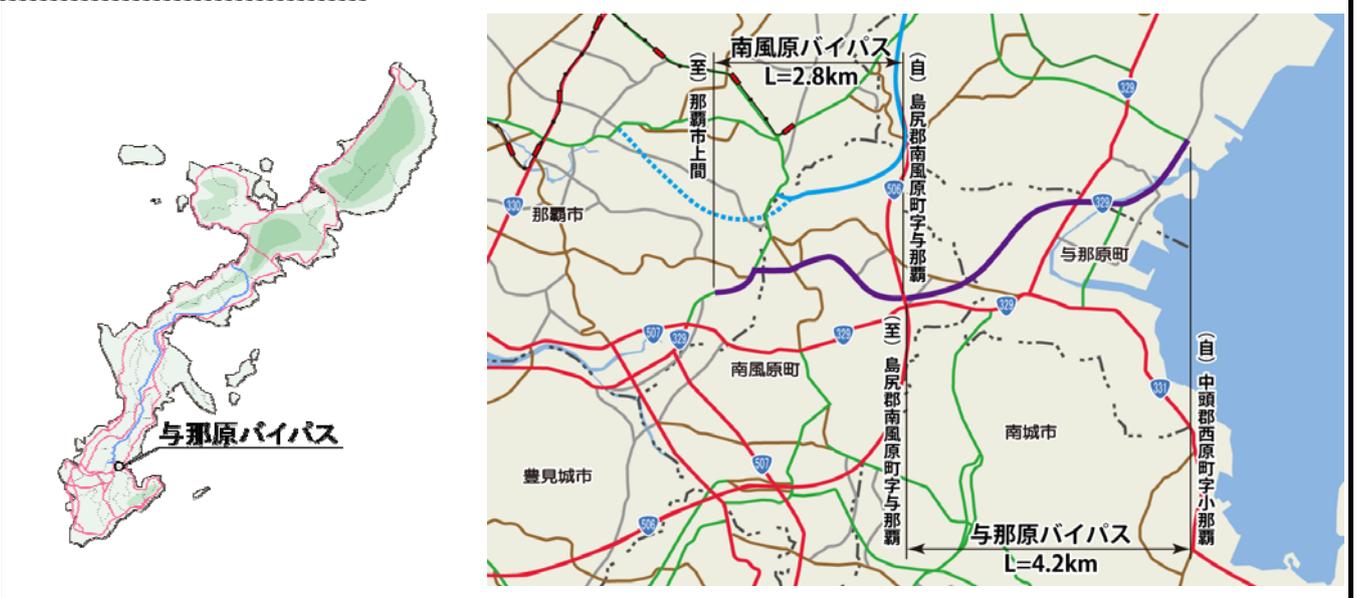
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、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の。

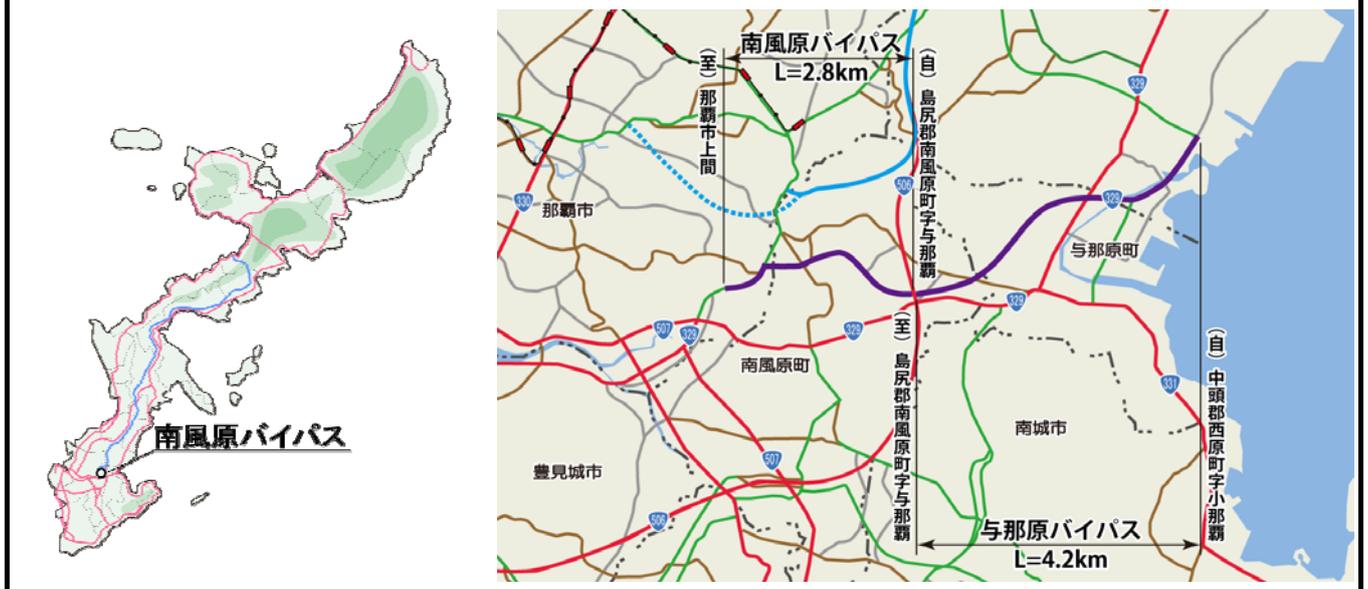
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 事業評価結果（平成25年度事業継続箇所）

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 <small>はえばる</small> 南風原バイパス		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：沖縄県島尻郡南風原町字与那覇 <small>しまじりぐんはえばるちやうあざよなは</small> 至：沖縄県那覇市上間 <small>なはしうえま</small>			延長	2.8km	
事業概要						
<p>国道329号は、沖縄本島の太平洋側と東シナ海側を結ぶ大動脈であり本島の南部地域と那覇市を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>南風原バイパスは、通過交通と域内交通が輻輳し、特に朝夕の交通混雑が著しい南風原町～那覇市上間間の交通混雑緩和と那覇空港自動車道と一体となって広域ネットワークを形成することにより、地域の活性化に寄与する道路事業である。</p>						
H7年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費	450億円		事業進捗率	約27%	供用済延長	0.5km
計画交通量	38,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.3 (残事業) 1.9	(残事業)/(事業全体) 272/402億円 事業費：254/384億円 維持管理費：18/18億円	(残事業)/(事業全体) 524/524億円 走行時間短縮便益：502/502億円 走行経費減少便益：22/22億円 交通事故減少便益：0/0億円	平成24年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量変動 B/C=1.2~1.4 (交通量 ±10%) (残事業) B/C=1.8~2.0 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%) B/C=1.8~2.1 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 B/C=1.3~1.3 (事業期間±20%) B/C=1.9~1.9 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行路線である国道329号に集中する交通が分散し、並行区間の交通量が38%減少。 【20,533台/日→12,792台/日】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> <li>・ 渋滞損失時間が25%削減。【434.96万人時間/年→326.76万人時間/年】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> <li>・ 那覇空港から与那原町役場までの所要時間が17%短縮。 【40.2分→33.5分】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> </ul>						
②個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄県、西原町、与那原町が協働して「中城港湾マリンタウンプロジェクト」を計画・実施しており、南風原バイパスが供用することで利便性の向上が期待される。</li> <li>・ 沖縄県庁からマリンタウンまでの所要時間が27%短縮。 【36.8分→26.9分】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> </ul>						
③安全で安心できる暮らしの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 与那原町役場から第3次医療施設である南部医療センターまでの所要時間が23%短縮。 【11.4分→8.8分】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> <li>・ 西原町周辺から第3次医療施設である南部医療センターまでの所要時間が17%短縮。 【17.8分→14.7分】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> <li>・ 南風原バイパスの整備によって交通の分散が図られ、国道329号の交通量減少が見込まれることで、歩行者の安全性向上効果が期待される。</li> </ul>						
④地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量が約3,535.37t-CO2/年削減（約0.19%削減） 【185.63万t-CO2/年→185.28万t-CO2/年】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> </ul>						
⑤生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NOx排出量が約16.51t/年削減（約15.2%削減）【108.50t/年→91.99t/年】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> <li>・ SPM排出量が約0.95t/年削減（約15.6%削減）【6.07t/年→5.13t/年】（未整備→南風原バイパス供用時）</li> </ul>						

関係する地方公共団体等の意見	
当該事業は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、中城湾港マリンタウンプロジェクトを支援するとともに、高度医療施設や大型商業施設等へのアクセスの向上及び経済・産業に資する物流の効率化等を担う重要な事業であると認識している。 このため、同事業の対応方針(原案)事業継続に同意するものである。	
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	
南風原バイパスの整備を前提に、中城湾港マリンタウンプロジェクトの進捗、大型商業施設の立地、南部医療センター、バスターミナル等の立地が進んでいるが、南風原バイパス周辺での渋滞が生じている。そのため、バイパス整備への期待が大きい。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は約27%、用地取得率は約89%(平成24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	
コスト縮減により見直した構造の調査設計を行い、用地買収及び工事を進め、早期供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
北丘高架橋で道路構造を上下線分離型から上下線一体型に変更することで、約2.3億円のコスト縮減を図る。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、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の。

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

## 再評価結果

担当課：高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝)	事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県東金市丹尾 至：千葉県山武市松尾町谷津	延長	16 km		
事業概要	千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。				
H2年度事業化	H4年度用地着手	H5年度工事着手			
全体事業費	約1,263億円	事業進捗率	86%	供用済延長	16km
計画交通量	14,100～15,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.1 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 110 / 1,970億円 事業費 : 86/1,743億円 維持管理費 : 24/ 227億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 213 / 6,045億円 走行時間短縮便益 : 202 / 5,380億円 走行経費減少便益 : 7.7 / 449億円 交通事故減少便益 : 3.7 / 216億円	基準年 平成24年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	: B/C = 1.7 (交通量 - 10%) B/C = 2.1 (交通量 + 10%)				
事業費変動	: B/C = 2.1 (事業費 - 10%) B/C = 1.8 (事業費 + 10%)				
事業期間変動	: B/C = 2.0 (事業期間 - 1年) B/C = 2.0 (事業期間 + 1年)				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の再生(広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する)</li> <li>・個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上が期待される)</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には、都心部の高速道路の代替路としても極めて重要な役割を担っている。</p> <p>また、来年春、開通する圏央道の東金から木更津間と当該区間がつながることにより、東京方面から成田空港へ2ルートが確保され、アクセス強化が図られることになる。</p> <p>については、今後、交通量の増加が見込まれるとともに、アクセスの信頼性を高める必要があることから、工期短縮を図り、予定よりも早期に工事着手し、一日も早い開通をお願いしたい。</p>				
事業評価監視委員会の意見	特になし				
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年の平均交通量は10,300台/日である。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成10年3月に東金JCT～松尾横芝間が暫定供用。残事業の内容は4車線化工事。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、概ね4車線分の用地取得が完了している。				
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、重要性は変わらないと考えられる。				
事業概要図					

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

# 再評価結果

担当課：高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	ひがしかんとう たてやま きさらづみなみ ふつつたけおか 東関東自動車道館山線 (木更津南 JCT~富津竹岡)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県木更津市中烏田 至：千葉県富津市竹岡				延長	21 km
事業概要	東関東自動車道館山線は、京葉道路、圏央道、東京湾アクアライン、富津館山道路と連絡し、房総半島の高規格道路ネットワークを形成する高速道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を担っている。					
H3年度事業化	H3年度都市計画決定		H10年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費	約1,281億円	事業進捗率	80%	供用済延長	21 km	
計画交通量	10,900~17,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.4 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 178/ 1,598億円 事業費：140 / 1,435億円 維持管理費：39 / 163億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 495 / 5,471億円 走行時間短縮便益：466 / 4,639億円 走行経費減少便益：17 / 565億円 交通事故減少便益：12 / 267億円	基準年 平成24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 = 3.1 (交通量 +10%)			
事業費変動	: B/C = 3.0 (事業費 -10%)		B/C = 2.6 (事業費 +10%)			
事業期間変動	: B/C = 2.8 (事業期間-1年)		B/C = 2.8 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保(当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線又は新たなバス路線が期待できる)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) 他13項目に該当</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	東関東自動車道館山線は、東京湾アクアライン、圏央道、富津館山道路などと一体となって、観光や農林水産業など本県産業の振興をはじめ、地域の活性化に資する道路である。また、大規模災害時には、広域的な災害支援活動を支える緊急輸送道路として重要な道路である。暫定2車線である木更津南ジャンクションから富津竹岡インターチェンジ間においては、近年、観光シーズンや休日等における交通量の増加により、激しい渋滞が多く発生するなど、円滑な交通に支障をきたしていることから、早期に工事着手し、大幅な工期短縮に努め、一年でも早い開通を図りたい。					
事業評価監視委員会の意見	特になし					
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年の平均交通量は12,600台/日であり、H22年に170回の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15年4月に木更津南JCT~君津間、平成19年7月に君津~富津中央間、平成17年3月に富津中央~富津竹岡間が暫定供用。残事業の内容は4車線化工事。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。					
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削減を図っていく。					
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、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図	<p>東関東自動車道館山線 (木更津南 JCT~富津竹岡)</p> <p>供用中区間(4車線) <span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:black;"></span></p> <p>供用中区間(2車線) <span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:gray;"></span></p>					

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

# 再評価結果

担当課：高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	かんえつ じょうえつ しなのまち じょうえつ 関越自動車道上越線(信濃町～上越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) ながの かがみのちくしなのまち のじり 長野県上水内郡信濃町大字野尻 至) じょうえつし なかやしき 新潟県上越市大字中屋敷				延長	38km
事業概要	関越自動車道 上越線は、長野道・北陸道・関越道とあわせて広域的なネットワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。					
S60年度事業化	S60年度都市計画決定	H3年度用地着手	H5年度工事着手			
全体事業費	約1,930億円	事業進捗率	75%	供用済延長	38km	
計画交通量	9,900～10,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残業) 1.1	総費用 (残業)/(事業全体) 374/3,011億円 事業費：252/2,557億円 維持管理費：122/454億円	総便益 (残業)/(事業全体) 394/4,013億円 走行時間短縮便益：396/3,451億円 走行経費減少便益：-18/271億円 交通事故減少便益：16/292億円	基準年 平成24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 = 0.9 (交通量 -10%) B/C = 1.2 (交通量 +10%) 事業費変動：B/C = 1.1 (事業費 -10%) B/C = 1.0 (事業費 +10%) 事業期間変動：B/C = 1.1 (事業期間 -1年) B/C = 1.0 (事業期間 +1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保(当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線又は新たなバス路線が期待できる)</li> <li>国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 他11項目に該当</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>新潟県：上信越自動車道の信濃町IC～上越JCT間は、暫定2車線の対面通行であることから、正面衝突による痛ましい死亡事故や行楽期の渋滞が多く発生し、豪雪地であるため降雪による安全な交通に支障を来すなど、安全性と定時性の確保が問題となっております。また、本路線は、日本海側と太平洋側の国土軸を繋ぐ高速交通ネットワークを形成しており、大規模な災害が発生した際には、緊急輸送路としての役割を担う重要な道路であります。住民の安全・安心に不可欠な「命の道」として、一日も早く本路線の4車線化を完成するため、より一層の事業推進を図られたい。</p> <p>長野県：本事業による暫定2車線区間の4車線化は高速道路に求められる産業、経済生活、文化を支え、高速性、安全性、緊急性、快適性、定時性の確保に大きく寄与する極めて重要な事業と認識しています。事業継続を図るとともに、早期供用に向けた事業の推進を要請します。</p>					
事業評価監視委員会の意見	特になし					
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年の平均交通量は11,900台/日であり、過去3年間(H21～H23)に234回の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9年10月に信濃町～中郷間、平成11年10月に中郷～上越JCT間が暫定供用。残事業の内容は4車線化工事。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。					
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、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図	<p>北陸自動車道 上越JCT 中郷IC 信濃町 野尻町 信濃町 中郷IC 関越自動車道上越線 (信濃町～上越JCT) 供用中区間(4車線) 供用中区間(2車線)</p>					

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

事業名	東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	白) 岐阜県郡上市白鳥町那留 至) 岐阜県高山市清見町夏蔵				延長	4.1 km
事業概要	東海北陸自動車道は、中部圏を南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道を結び、中部圏における骨格的交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。					
S61年度事業化	都市計画決定 -		S63年度用地着手		H1年度工事着手	
全体事業費	2,680億円	事業進捗率	約69%	供用済延長	4.1 km	
計画交通量	9,200台/日 ~ 11,000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) 1.4 (残事業) 1.1	460/3,780億円 事業費：411/3,171億円 維持管理費：48/610億円		519/5,187億円 走行時間短縮便益：489/4,209億円 走行経費減少便益：7.1/638億円 交通事故減少便益：23/341億円		平成24年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=1.2 (交通量 +10%)		B/C=1.0 (交通量 -10%)			
事業費変動	: B/C=1.0 (事業費 +10%)		B/C=1.2 (事業費 -10%)			
事業期間変動	: B/C=1.2 (事業期間 -1年)		B/C=1.1 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <span style="float:right">他13項目に該当</span>					
関係する地方公共団体等の意見	白鳥～飛騨清見間の4車線化事業を加速し、早期完成をお願いされ、また、地域経済への波及効果が大きいことから、地元企業・地元産品の優先的な活用を図るよう要請(平成24年11月)を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成20年7月の東海北陸道全線開通以降交通量は増加し、平成23年の平均交通量は11,400台/日となり、交通集中による渋滞の半分以上(渋滞量：1,792km・hr)が対象区間で発生している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残事業の内容は4車線化工事。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線にて供用中であり、4車線化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、事業の必要性、重要性は満たしており、事業実施の目処が立っている。					
事業概要図						

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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	近畿自動車道敦賀線 （ふくちやま まいづるにし） 福知山～舞鶴西		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 京都府福知山市長田野町 （ふくちやま おさだのちよう） 至) 京都府舞鶴市字堀 （まいづる ほり）			延長	2.3 km	
事業概要						
近畿自動車道敦賀線は、中国縦貫道、名神高速道路、北陸道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、近畿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。						
S53年度事業化		都市計画決定		—		S57年度用地着手
S61年度工事着手						
全体事業費	1,028億円		事業進捗率	72%		供用済延長
計画交通量	約8,600～約9,600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) 1.7	150/1,918億円		200/3,327億円		平成24年
	(残事業) 1.3	事業費：140/1,663億円 維持管理費：10/255億円		走行時間短縮便益：197/2,744億円 走行経費減少便益：-5.6/342億円 交通事故減少便益：8.2/241億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C=1.5 (交通量+10%)		B/C=1.2 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.5 (事業費-10%)		B/C=1.2 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間-1年)		B/C=1.3 (事業期間+1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>・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)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[京都府]						
近畿自動車道敦賀線については、災害時の緊急輸送、救急医療等において日本海側国土軸として重要な路線であり、北陸自動車道と中国縦貫自動車道を連結されるとともに京都縦貫自動車道と連結するなどネットワーク上、非常に重要と認識しており、平成26年度の全線開通を期待している。						
福知山～舞鶴西の4車線化については、平成26年度以降の交通量の増大、日本海側拠点港である京都舞鶴港の支援を始めとする京都府北部の活性化においても必要であり、用地取得も完了していることから、早期の完成をお願いしたい。						
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>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞鶴道は霧も多発しているので、霧に対する配慮もするべき。</li> <li>・交通需要の関係から暫定2車線で整備していると思うが、2車線の対面通行区間は災害、事故といった人の命に関わる部分において問題を抱えており、交通需要とは別の観点で対応するべきと思う。</li> <li>・東日本大震災以降、耐災害性の強化の面においても、高速道路の機能向上が求められていると感じており、暫定2車線区間の早期の4車線化整備が必要である。</li> </ul>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
当該区間は平成3年に暫定2車線開通した。それ以降交通量は増加傾向であり、平成23年で平均交通量は9,200台/日である。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残事業の内容は4車線化工事。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
暫定2車線にて供用中であり、4車線化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 <div style="text-align: center;">  <p style="font-weight: bold; font-size: 1.2em;">近畿自動車道敦賀線 福知山～舞鶴西</p> </div> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="padding: 2px;">凡</th> <th style="padding: 2px;">例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;">高速自動車国道</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> </td> <td style="padding: 2px;">供 用 中</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> </td> <td style="padding: 2px;">事 業 中</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> </td> <td style="padding: 2px;">基本計画区間</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> </td> <td style="padding: 2px;">予 定 路 線</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;">高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> </td> <td style="padding: 2px;">供 用 中</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> </td> <td style="padding: 2px;">事 業 中</td> </tr> </tbody> </table>		凡	例	高速自動車国道			供 用 中		事 業 中		基本計画区間		予 定 路 線	高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路			供 用 中		事 業 中
凡	例																		
高速自動車国道																			
	供 用 中																		
	事 業 中																		
	基本計画区間																		
	予 定 路 線																		
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路																			
	供 用 中																		
	事 業 中																		

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

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	しこくおうだんじどうしゃどう 四国横断自動車道 なると たかまつしぎかい 鳴門～高松市境		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 徳島県鳴門市撫養町木津 至) 香川県高松市前田東町			延長	5.2 km	
事業概要						
四国横断自動車道は、四国縦貫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、四国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。						
H5年度事業化		H元年度都市計画決定		H7年度用地着手		H8年度工事着手
全体事業費		3,147億円		事業進捗率		79%
計画交通量		約12,400～約17,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成24年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.3	(残事業)/(事業全体) 339/4,604億円 事業費：288/4,022億円 維持管理費：51/582億円		(残事業)/(事業全体) 781/7,846億円 走行時間短縮便益：830/6,853億円 走行経費減少便益：-69/645億円 交通事故減少便益：21/348億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動		B/C=2.5 (交通量+10%)		B/C=2.1 (交通量-10%)		
事業費変動		B/C=2.5 (事業費-10%)		B/C=2.1 (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						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>・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)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[徳島県]						
「四国横断自動車道 阿南四万十線(鳴門～高松市境)」の4車線化事業を継続するという「対応方針(原案)」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」とともに高速交通ネットワークを形成する「四国の骨格軸」であります。						
暫定2車線区間の4車線化事業につきましては、利用者の安全・安心の確保、交通渋滞の緩和及び地域経済の活性化はもとより、「南海トラフの巨大地震」の発災時における被災地支援や早期復旧に資する「高速交通ネットワークの機能強化」として大きな効果が期待されるものです。						
このため、一日も早く効果が発現されますよう、「四国横断自動車道 阿南四万十線(鳴門～高松市境)」の4車線化事業を推進するとともに、「四国横断自動車道 阿南四万十線(徳島～鳴門)」の平成26年度完成により、「神戸淡路鳴門自動車道」と直結し、広域ネットワークが形成される「四国縦貫自動車道(徳島～川之江)」につきましても、早期に4車線化が図られるようお願いいたします。						
[香川県]						
四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。						
四国横断自動車道を形成する高松自動車道は、平成15年3月に全線開通して以来、交通量が年々増加し、京阪神等への高速バスや県内生産物の輸送ルートとして利用されるなど、本県の社会経済活動を支える基幹道路として、極めて重要な役割を果たしています。						
しかしながら、四国横断自動車道の鳴門から高松市境の暫定2車線区間は、対面通行による重大事故やゴールデンウィークなどに大渋滞が発生していることから、これまでも4車線化を強く要望してきたところです。						
四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の4車線化により、対面通行による正面衝突事故の防止や渋滞の解消が図られるとともに、近い将来確実に発生することが予想される東南海・南海地震など災害時の緊急輸送路としての機能が確保され、県民生活や本県の経済活動に大いに寄与するものと期待しているところであります。						
このようなことから、西日本高速道路株式会社においては、四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の4車線化の一日も早い着工と早期整備をお願いいたします。						

**事業評価監視委員会の意見**

「事業継続」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>  
 ・ 渋滞の解消、対面通行による重大事故の解消、災害時のリダンダンシー機能の確保の面から4車線化の必要性は十分にある。  
 ・ 南海地震により四国の太平洋側が津波で壊滅的な被害を受けた場合、瀬戸内海側から物資等の支援をする「四国くしの歯作戦」が考えられているが、くしが細いと折れてしまい意味がない。香川、徳島のみならず四国全体の防災性向上のためにも当該路線の4車線化による機能強化が必要。  
 ・ 交通需要の関係から暫定2車線で整備していると思うが、2車線の対面通行区間は災害、事故といった人の命に関わる部分において問題を抱えており、交通需要とは別の観点で対応するべきと思う。  
 ・ 東日本大震災以降、耐災害性の強化の面においても、高速道路の機能向上が求められていると感じており、暫定2車線区間の早期の4車線化整備が必要である。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**  
 当該区間は平成14年に暫定2車線全線開通した。それ以降交通量は増加傾向であり、平成23年で平均交通量は16,200台/日であり、渋滞が81回発生している。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**  
 4車線の用地取得がほぼ完了し、暫定2車線にて供用中。残事業の内容は4車線化工事。

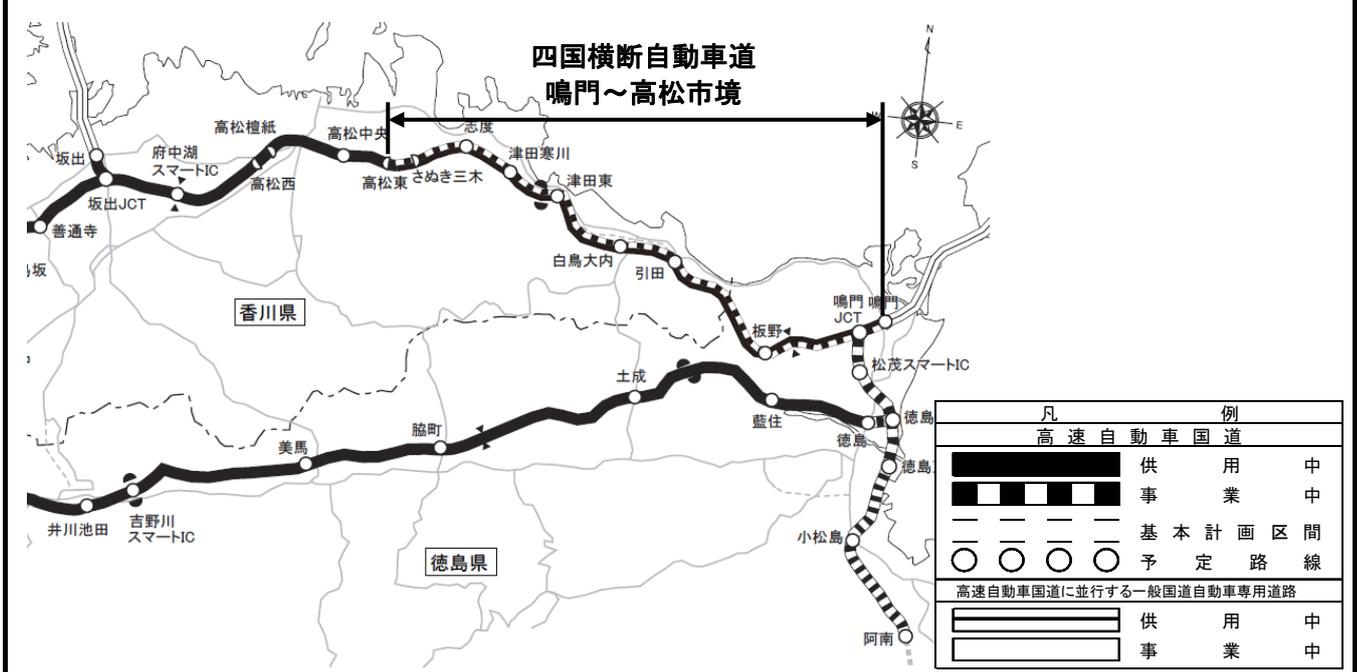
**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**  
 暫定2車線にて供用中であり、4車線化工事の進捗を図る予定。

**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25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	九州横断自動車道長崎大分線 長崎芒塚～長崎多良見		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 長崎県長崎市芒塚町 至) 長崎県長崎市中里町			延長	8 km	
事業概要	九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州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。					
H5年度事業化	都市計画決定		—	H8年度用地着手	H8年度工事着手	
全体事業費	770億円		事業進捗率	62%	供用済延長	8 km
計画交通量	約12,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 106/912億円 事業費：101/837億円 維持管理費：5.5/75億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 156/1,829億円 走行時間短縮便益：142/1,558億円 走行経費減少便益：10/194億円 交通事故減少便益：4.3/77億円	基準年 平成24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=1.6 (事業費-10%)		B/C=1.3 (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保(第二種空港へのアクセス向上が見込まれる)</li> <li>都市の再生(当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[長崎県]</p> <p>九州横断自動車道長崎大分線(長崎～長崎多良見)は、県都である長崎市への主要なアクセス道路であり、観光や産業を支援し、県内外の交流人口の拡大に重要な役割を果たすとともに、災害時における緊急輸送路や避難路など「命の道」としての役割を担う重要な路線である。</p> <p>当該区間は、現在暫定2車線で供用されているが、トンネル区間が約6割を占めているため対面通行時の危険性が高く、規制速度も70km/hに制限されていることから、安全性・高速性に課題を残している。実際に死傷事故率を見ると、4車線化区間(長崎多良見～県境)の5.1件/億台キロに対し、暫定2車線である当該区間は12.2件/億台キロと2倍以上高い状況にある。</p> <p>このような状況であることから、今回の評価対象区間である長崎芒塚から長崎多良見間については、当該路線の早期の4車線供用に向け、事業を継続し、早期着工、早期整備に取り組んでいただきたい。</p> <p>また、今回事業化が見送られた長崎から長崎芒塚間については、延長約3.0kmのうちトンネル延長が約2.6kmと約85%を占め、この間の死傷事故率が県の試算では24.0件/億台キロとなるなど、安全性・高速性に課題を残すこと、さらには広域幹線道路ネットワークにおけるボトルネック区間となり大災害時にネットワークが担うべき緊急輸送機能を大きく低下させる可能性があることから、4車線化の効果を最大限発揮するために、早期4車線化を実現していただきたい。</p>					

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>

- ・九州は台風、大雨による土砂災害が頻発する地域なので、4車線化による機能強化は必要。
- ・長崎県は観光立国を目指しており、中国などの外国人観光客を取り込みたいと考えている。新幹線の整備、東九州道の整備等によって九州全体がよりスムーズに周遊可能になり、それにより九州全体の経済が活性化するため、非常に大きな効果が見込まれる。4車線化による機能強化は必要である。
- ・長崎～長崎芒塚間の3キロが凍結されたままになっているが、一体的に4車線化することで効果が倍増するため、この部分の4車線化も必要である。
- ・交通需要の関係から暫定2車線で整備していると思うが、2車線の対面通行区間は災害、事故といった人の命に関わる部分において問題を抱えており、交通需要とは別の観点で対応するべきと思う。
- ・東日本大震災以降、耐災害性の強化の面においても、高速道路の機能向上が求められていると感じており、暫定2車線区間の早期の4車線化整備が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該区間は平成16年に暫定2車線開通した。それ以降交通量は増加傾向であり、平成23年で平均交通量は12,600台/日である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残事業の内容は4車線化工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、4車線化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。

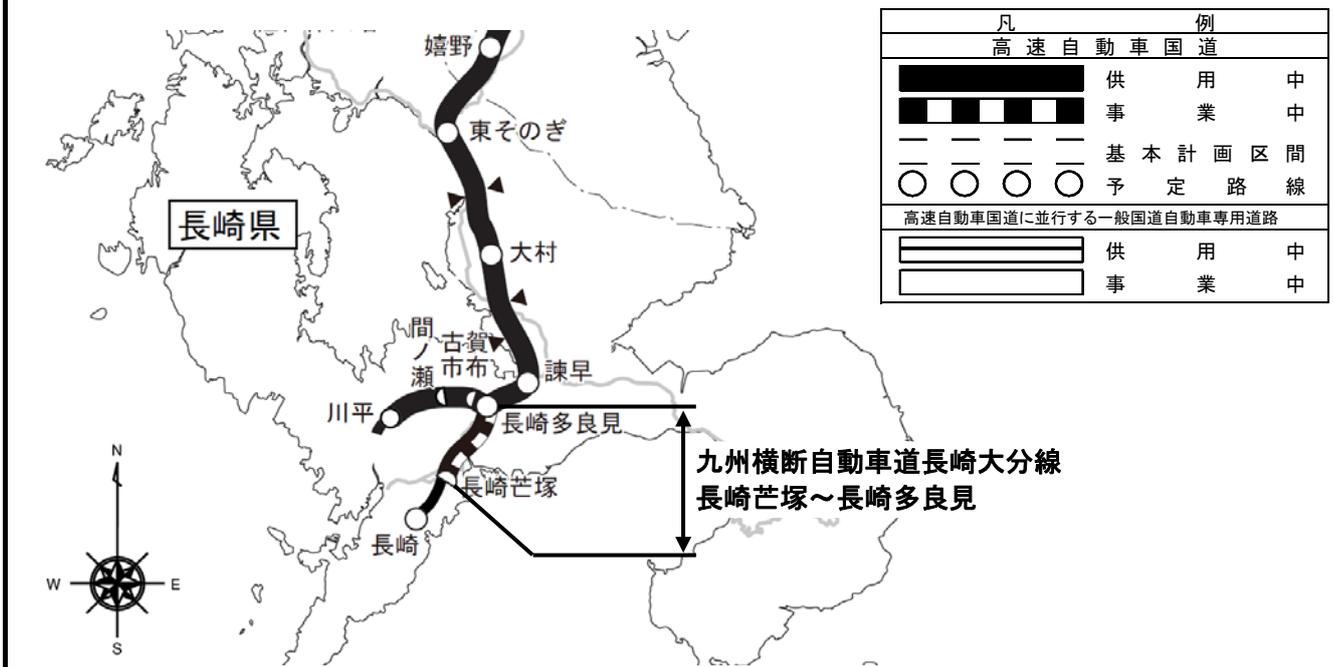
対応方針

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25年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 中神 陽一

事業名	大阪府道高速大和川線		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪府、堺市 阪神高速道路株式会社	
起終点	自：堺市堺区築港八幡町 至：松原市三宅中		延長	9.7km			
事業概要							
大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長9.7km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、臨海部と内陸部との結びつきを強化する路線である。							
H11年度事業化		H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)		H11年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費		4,341億円		事業進捗率		63%	
供用済延長		0.0km					
計画交通量		21,500~33,300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) 2.2 (残事業) 5.8	(残事業)/(事業全体) 1,879 / 4,883億円 〔事業費：1,445 / 4,449億円〕 〔維持管理費：434 / 434億円〕		(残事業)/(事業全体) 10,923 / 10,923億円 〔走行時間短縮便益：10,009 / 10,009億円〕 〔走行経費減少便益：761 / 761億円〕 〔交通事故減少便益：153 / 153億円〕		平成24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=6.4（交通量+10%） B/C=5.2（交通量-10%）							
事業費変動：B/C=5.4（事業費+10%） B/C=6.3（事業費-10%）							
事業期間変動：B/C=5.9（事業期間-1年） B/C=5.7（事業期間+1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。臨海部と内陸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。堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される。 他11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：大和川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に寄与するとともに、臨海部と内陸部の交通機能の向上により経済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。今後とも、事業費の縮減を図りつつ、より一層の事業進捗に努められたい。							
大阪市長の意見：大和川線事業は、本市の同意のもと国の事業許可を得て進めている事業であり、大阪都市再生環状道路の一部を形成する大和川線が整備されることにより、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ると、本市にとって重要な路線である。引き続き、周辺環境への配慮を行ったうえで、建設事業費の更なるコスト縮減に努めながら、早期供用に向けて事業を推進されたい。							
堺市長の意見：大和川線は、関西交通網のミッシングリンク解消などを目的とした都市再生プロジェクトに位置づけられている「大阪都心部における新たな環状道路」の一部を担う道路であり、大阪南部地域における高速道路の利便性の向上や東西方向一般道の交通混雑が大幅に緩和されるなど、関西都市圏の社会経済活動の活性化に大きく寄与するものと期待されている。そのため、大和川線事業は継続すべきである。今後、工事の安全確保や沿道の環境に配慮し、更なる事業進捗に努められたい。また、事業費の縮減についても、より一層鋭意努力されたい。							
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							
臨海部において、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定（H22.8）されたほか、堺浜地区に堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点やJ-GREEN堺（堺市立サッカー・ナショナルトレーニングセンター）等が整備された。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
開削トンネル、シールド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							
平成26年度末（一部区間：三宅西～三宅JCT 平成24年度末）完成に向け努める。							
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の。

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b>	一般国道169号 <small>おくどろ</small> 奥瀬道路（Ⅱ期）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b>	自：和歌山県新宮市熊野川町玉置口 至：和歌山県新宮市熊野川町九重	<b>延長</b>	5.2km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道169号は、奈良県奈良市を起点として、紀伊半島内陸部を縦貫し和歌山県新宮市に至る延長約184kmの路線であり、紀伊半島内陸地域の日常生活を支えるとともに、地域の産業・観光を支援する道路として重要な役割を担っている。</p> <p>奥瀬道路（Ⅱ期）は、一般国道169号のうち特に地形条件が厳しい区間における土砂崩落等による通行止めの回避、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。</p>					
H19年度事業化	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	139億円	事業進捗率	約13%	供用済延長	—
<b>地域の防災面の課題</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・和歌山県と奈良県を結ぶ国道169号及び接続する国道311号では、平成16年度以降に土砂崩落による通行止めが8回（389日間）、降雨規制による通行止めが7回（8日間）の計15回（397日間）の通行止めが発生。</li> <li>・平成23年7月に国道169号で発生した土砂崩落では、361日間全面通行止めとなり地域住民の生活に大きく影響。</li> </ul>					
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂崩落による通行止めを回避し地域間交通、沿道集落の孤立を防ぐ対策として、線形不良区間、異常気象時通行規制区間はトンネルによる別線整備とし、現道活用が可能な区間については現道拡幅及び法面対策を行う計画。</li> <li>・当該区間は急峻な地形で線形不良区間が大部分を占めるため、現道拡幅のみでは課題を解消できない。</li> </ul>					
<b>事業の効果等</b>			<b>費用</b> <small>（残事業） / （事業全体）</small>		
○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 137億円 <small>（残事業 137億円）</small>			94 / 128億円		
○災害による被害の回避			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">                 事業費： 92 / 126億円                  維持管理費： 1.9 / 1.9億円             </div>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・集落孤立の解消</li> <li>・救急医療施設へのアクセス向上</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<b>地域から頂いた主な意見等：</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道169号直轄工事促進委員会（北山村、新宮市、十津川村）より早期整備の要望を受けている。</li> <li>・国道169号「瀬峡道路」整備促進協議会（和歌山県、北山村、新宮市、十津川村、田辺市）より早期整備の要望を受けている。</li> </ul>					
<b>奈良県知事の意見：</b>					
<p>国道169号（奥瀬道路（Ⅱ期））は、奈良、和歌山、三重県の三県を連絡する道路であり、地形条件が厳しく高度な技術を要するため、国に対して直轄権限代行事業として整備をお願いしているものです。</p> <p>当事業は、吉野、熊野地域の連携を強化し、紀伊半島の観光振興と地域活性化のために必要です。この沿線に住む十津川村民にとっては、新宮方面を結ぶ唯一の幹線であります。</p> <p>また、奈良県南部の南北軸である国道168号、169号では、土砂崩落などにより、度々、通行止めが発生しており、特に、平成23年9月の紀伊半島大水害では、山腹崩壊や路肩決壊、落橋などにより道路が分断され集落が孤立し、地域生活に大きな影響を及ぼしたところです。</p> <p>災害に強い紀伊半島の実現には、被災地域の孤立や物資輸送・救急活動ルートの分断を防ぐ「紀伊半島アンカールート」の一環として当該道路の早期整備が必要と考えています。</p> <p>以上のことから、対応方針（原案）どおり、事業継続が妥当と考えます。</p>					

なお、今回の提示資料において、事業費が増加していることから、より一層のコスト縮減に努めていただくとともに、平成27年度供用に向け計画的な整備を図られますようお願いいたします。

和歌山県知事の意見：

昨年の紀伊半島大水害において、県内の主要幹線道路が各所で通行止めとなり、多くの集落が孤立するなど、地域間を結ぶ幹線道路の重要性が再認識されたところです。

国道169号奥瀬道路（Ⅱ期）は、地域間交通の利便性向上はもとより、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化などの面からも重要な道路であるため、早期の全線供用が必要であることから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努め、平成27年国体開催までの供用を図られるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道169号奥瀬道路（Ⅱ期）」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

北山村は自動車への依存が高い地域であるが、一般国道169号では毎年のように通行止めが発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化し、平成22年度からは工事に着手し平成23年度よりトンネルに着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、平成27年度の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

※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25年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

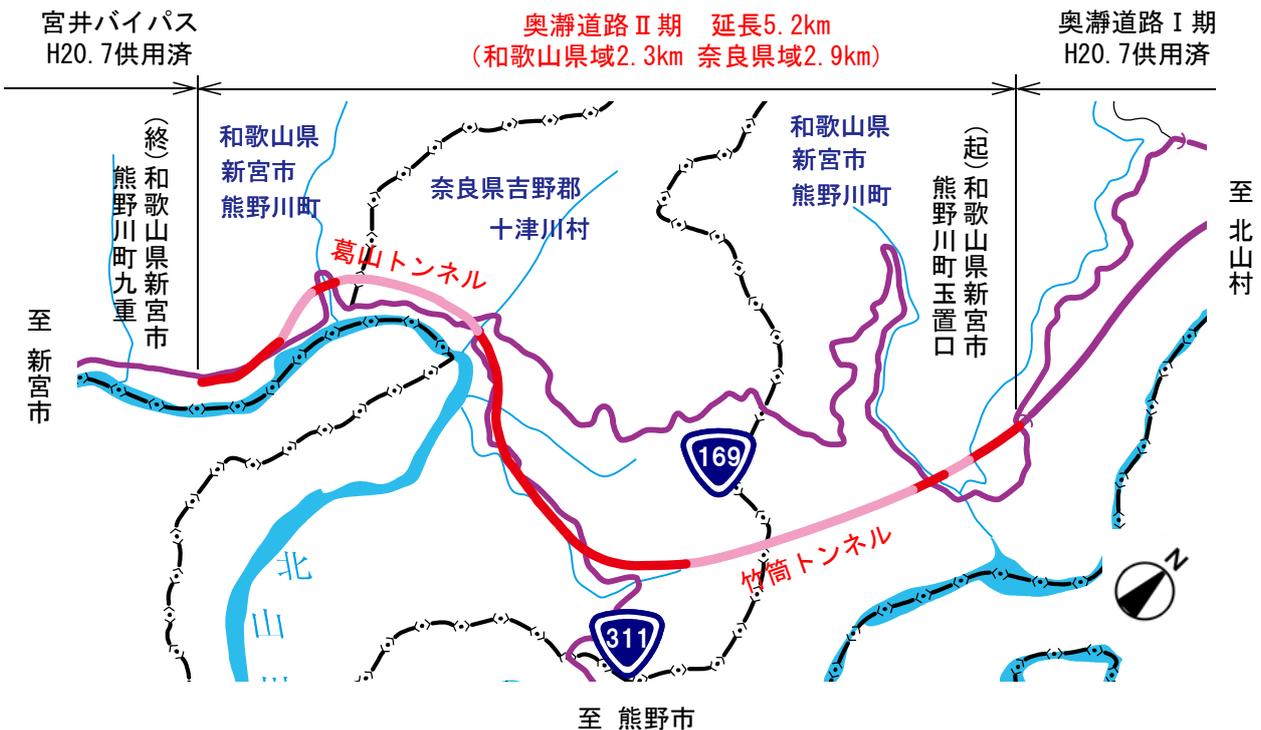
<b>事業名</b> 一般国道169号 <small>おくどろ</small> 奥漕道路(Ⅱ期)	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：和歌山県新宮市熊野川町玉置口 至：和歌山県新宮市熊野川町九重	<b>延長</b> 5.2km	

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道331号 <small>なかやまかいりょう</small> 中山改良	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	白： <small>おきなわけんなんじょう したまぐすくあざし けんぼる</small> 沖縄県南城市玉城字志堅原 至： <small>おきなわけんなんじょう したまぐすくあざなかやま</small> 沖縄県南城市玉城字中山			延長	1.8 km
事業概要					
<p>一般国道331号は、沖縄本島島尻地域の外縁を通過し県都那覇へ至る延長約50kmの主要幹線道路である。中山改良事業は、一般国道331号玉城地区の防災対策及び線形改良を行い、当該地区の観光の発展、交通安全の確保等を目的とした道路事業である。</p>					
H2年度事業化		都市計画決定不要		H6年度用地着手	
H12年度工事着手					
全体事業費	88億円	事業進捗率	約88%	供用済延長	0.9 km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該地域は急峻な地形（県指定の地滑り危険箇所）であるため自然災害に対し脆弱であり災害の危険性が高く、平成20年6月には落石災害により約179日の通行止めが発生している。</li> <li>・ 線形不良箇所が多く、大型車のすれ違いが困難で事故の危険性が危惧される。</li> <li>・ 災害時等の安全・安心な通行（救急搬送）の確保が必要。</li> </ul>					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地滑り危険箇所が点在し、土砂崩れ等の災害が発生する地域で確実な通行を確保する道路として、1.8km区間をバイパス整備。</li> <li>・ バイパス整備により、線形不良箇所、大型車すれ違い困難箇所が解消され、災害時等の安全・安心な通行を確保。</li> </ul>					
事業の効果等				費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (88億円 (残事業=46億円))</li> <li>○災害等による被害の回避 ・ 現道の線形不良箇所の回避により、迅速・安全な救急搬送に寄与</li> <li>○地域住民の不安感の解消 ・ 走行の快適性 (21億円)</li> </ul>				14 / 118億円 事業費： 9.4 / 108億円 維持管理費： 4.8 / 9.9億円	
関係する地方公共団体等の意見					
<p>当該事業は、現道区間における災害時における代替路、歩道狭小区間の有効幅員の確保、線形不良での大型車両のすれ違い困難箇所の回避等、地域住民の安心・安全の確保や観光振興等に資する重要な事業であると認識している。</p> <p>このため、同事業の対応方針（原案）事業継続に同意するものである。</p>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成18年1月1日に1町3村（旧佐敷町・知念村・玉城村・大里村）の合併が行われた。（現在の南城市）</li> <li>・ 平成12年12月、南城市の斎場御嶽が『琉球王国のグスク及び関連遺産群』として、世界遺産に登録。</li> <li>・ 当該地域は急峻な地形であるため自然災害に対し脆弱であり、過去に幾度も被災しており、平成20年6月には、落石災害により約179日の通行止めが発生している。</li> <li>・ 近年では、平成23年11月に当該地域において土砂流出が発生し、一時通行止めが発生している。</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率は約88%、用地取得率は約100%（平成24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22年12月に一部区間（0.9km）を供用。完成供用を目指し事業を推進中。							
施設の構造や工法の変更等							
詳細設計の段階で、掘削土量を軽減させるため、橋脚に深礎杭を採用。また、フーチング形状をコンパクトにし、仮設土留め工の規模を縮小。							
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							
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>延長</td> <td>0.9km</td> <td>0.9km</td> </tr> <tr> <td>現状</td> <td>H22.12完成供用</td> <td>・工事推進中 (用地進捗率約100%)</td> </tr> </table>		延長	0.9km	0.9km	現状	H22.12完成供用	・工事推進中 (用地進捗率約100%)
延長	0.9km	0.9km					
現状	H22.12完成供用	・工事推進中 (用地進捗率約100%)					

- ※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。