再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道３８号　釧路新道（くしろしんどう）	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：北海道釧路市新野（ほっかいどうくしろ　にいの） 至：北海道釧路市北園（ほっかいどうくしろ　きたぞの）			延長	８．８km

事業概要

一般国道３８号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約３００ｋｍの幹線道路である。

このうち釧路新道は、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路インターチェンジに至る延長８．８ｋｍの事業である。

Ｈ４年度事業化	Ｓ５３年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ４年度用地着手	Ｈ４年度工事着手

全体事業費	約４９８億円	事業進捗率	７４％	供用済延長	７．７km
計画交通量	１１，９００～２２，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) １．２	１０８/６２０億円 事　業　費：102/603億円 維持管理費：5.9/ 17億円	１３２/７４７億円 走行時間短縮便益：121/677億円 走行経費減少便益：6.2/ 58億円 交通事故減少便益：5.0/ 12億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.03～1.4（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=0.98～1.5（交通量±10%）
事業費　：B/C= 1.1～1.4（事業費±10%）
事業期間：B/C= 1.2～1.3(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
・厚岸町から白糠町までの所要時間が夏期で９分（冬期は１９分）短縮されるなど、さらなる交通混雑の緩和が期待される。

②道路交通の安全性向上
・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。

③拠点空港釧路空港への利便性向上
・釧路市内から釧路空港までの所要時間が夏期で１分（冬期は４分）短縮されるなど、釧路空港への利便性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
・白糠町から釧路市内の市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で５分（冬期は７分）短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。

⑤物流の利便性向上
＜生体牛の流通利便性向上＞
・厚岸町から釧路家畜市場への所要時間が夏期で１０分（冬期は２０分）短縮されるなど、生体牛（２０，４４６頭／年）の流通利便性向上が期待される。
＜水産品の流通利便性向上＞
・道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：１０．５万ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。
＜生乳の流通利便性向上＞
・苫小牧港や小樽港から道外への生乳（６．１万ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。

⑥主要な観光地への利便性向上
・釧路市街の交通混雑箇所を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦日常活動圏中心都市への利便性向上
・白糠町から釧路市内の医療施設への所要時間が夏期で４分（冬期は５分）短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。
⑧ＣＯ2排出量の削減
・自動車からのＣＯ2排出量９，０８４（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：
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

知事の意見：
バイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・北海道横断自動車道が池田ＩＣ～浦幌ＩＣ、足寄ＩＣまで開通
・市町村合併により、「釧路市」が誕生
・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４年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率７４%となっている。

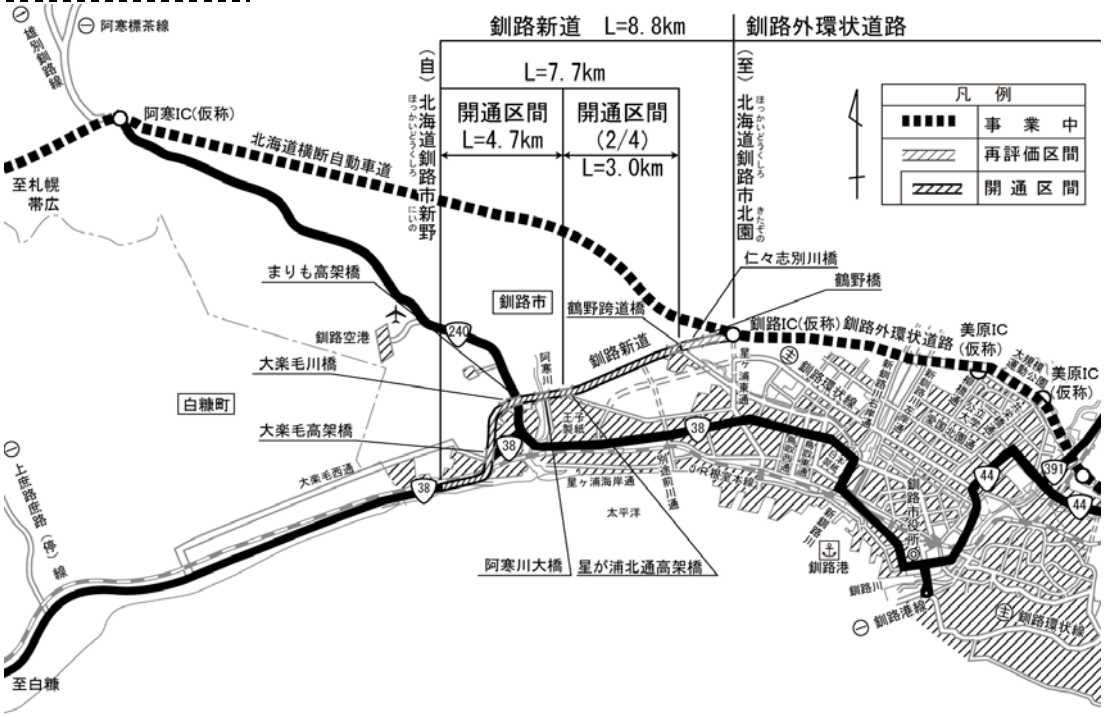
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
平成２５年度　釧路市鶴野～釧路市北園　Ｌ＝１．１ｋｍ（２／４）開通予定。

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いく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	旭川十勝道路（一般国道３８号） 富良野道路	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：北海道富良野市字学田三区 至：北海道富良野市字上五区			延長	８．３km

事業概要

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、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等を目的とした、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－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１５年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	約３５９億円	事業進捗率	８２％	供用済延長	０．０km
計画交通量	９，６００～９，９００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ４．３	１１１／３８５億円 事　業　費：88/362億円 維持管理費：23/ 23億円	４８１／４８１億円 走行時間短縮便益：398/398億円 走行経費減少便益：60/ 60億円 交通事故減少便益：23/ 23億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.4（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=3.8～4.8（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.2～1.3（事業費±10%）　事業費　：B/C=4.0～4.7（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=4.2～4.5（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
・旭川市と帯広市の所要時間が夏期で４分（冬期は７分）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、主要渋滞区間の解消などによる交通混雑の緩和が期待される。

③主要な観光地への利便性向上
＜広域観光の利便性向上＞
・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。
＜冬期観光の利便性向上＞
・冬期交通における、確実性及び安全性が確保され、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農産品の流通利便性向上
・富良野・美瑛地域から札幌市や道外へ出荷される農産品（にんじん、たまねぎ等約２０，７００ｔ/年）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。

⑥CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量３，２８７（t-CO_2/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：

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。

知事の意見：
　高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等が図られ、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
・北海道横断自動車道が十勝清水ＩＣ～夕張ＩＣまで開通
・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
・富良野美瑛広域観光圏整備実施計画認定

事業の進捗状況、残事業の内容等
　平成１８年度に工事着手して、用地進捗率９９%、事業進捗率８２%となっている。

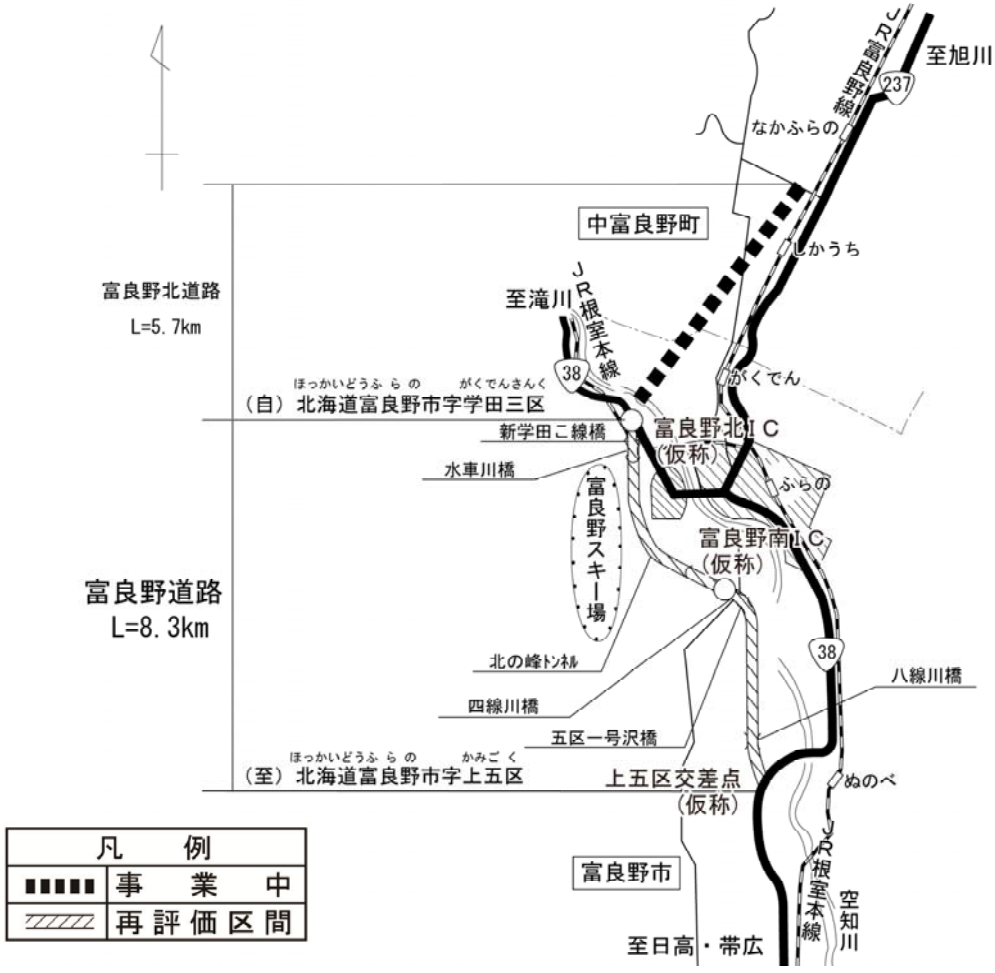
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等
・トンネル掘削パターンの変更及びトンネル止水注入量の変更により事業費が増加している。
・換気設備台数、トンネル内舗装工及びトンネル照明の見直しにより、コスト縮減対策に取り組んでいる。

対応方針　事業継続

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道３８号・４４号　釧路外環状道路	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：北海道釧路市鶴野 至：北海道釧路郡釧路町字別保			延長	１６．８km

事業概要

一般国道３８号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約３００ｋｍの幹線道路であり、一般国道４４号は、釧路市を起点とし、根室市に至る約１２５ｋｍの幹線道路である。

このうち釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、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年度用地着手	Ｈ１０年度工事着手

全体事業費	約８７８億円	事業進捗率	６９％	供用済延長	０．０km
計画交通量	１４，２００～１７，１００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) ５．９	２０２/１，０１９億円 事業費：165/982億円 維持管理費：36/36億円	１，１９７/１，１９７億円 走行時間短縮便益：1,087/1,087億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：78/78億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.00～1.3（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=5.1～6.8（交通量±10%）
事業費　：B/C= 1.2～1.2（事業費±10%）　事業費　：B/C=5.5～6.5（事業費±10%）
事業期間：B/C= 1.1～1.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C=5.6～6.3（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
・白糠町から厚岸町までの所要時間が夏期で２６分（冬期は４０分）短縮されるなど、主要渋滞区間の解消や交通混雑の緩和が期待される。

②道路交通の安全性向上
・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。

③災害時の緊急輸送ルートの強化
・大規模な迂回の回避や津波時の緊急避難道路として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。

④物流の利便性向上
＜水産品の流通利便性向上＞
・道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：１０．５万ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。
＜生乳の流通利便性向上＞
・釧路港や苫小牧港、小樽港から道外への生乳（１５．２万ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。
＜生体牛の流通利便性向上＞
・厚岸町から釧路家畜市場への所要時間が夏期で２８分（冬期は４５分）短縮されるなど、輸送されている生体牛（２０，４４６頭／年）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
・白糠町から市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で６分（冬期は１０分）短縮され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。

⑥主要な観光地への利便性向上
・釧路市街地内の交通混雑箇所を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦日常活動圏中心都市への利便性向上
・厚岸町から釧路市内への所要時間が夏期で３分（冬期は８分）短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。
⑧CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量３，６７２（t-CO_2/年）の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
釧路市など１市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。

知事の意見：
バイパスの整備により、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上等が図られ、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など環境に配慮するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。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
・北海道横断自動車道が池田ＩＣ～浦幌ＩＣ、足寄ＩＣまで開通
・一般国道３８号　釧路新道　８．８ｋｍのうち７．７ｋｍが開通
・市町村合併により、「釧路市」が誕生
・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９９%、事業進捗率６９%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
平成２７年度　釧路ＩＣ～釧路東ＩＣ　Ｌ＝９．９ｋｍ（２／４）開通予定。
平成２８年度　釧路東ＩＣ～別保ＩＣ　Ｌ＝６．９ｋｍ（２／４）開通予定。

施設の構造や工法の変更等
・地元自治体からの申請により、災害時緊急輸送ルートの強化や渋滞緩和に資するＩＣを追加。
・ＩＣの追加による残土受け入れ先の変更など、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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	函館・江差自動車道（一般国道２２８号） 茂辺地木古内道路	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：北海道北斗市茂辺地 至：北海道上磯郡木古内町字太平			延長	１６．０km

事業概要

函館・江差自動車道は、函館市を起点とし、北斗市、木古内町を経由して江差町に至る延長約７０ｋｍの自動車専用道路である。

このうち茂辺地木古内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等の支援を目的とした、北斗茂辺地インターチェンジから木古内インターチェンジに至る延長１６．０ｋｍの事業である。

Ｈ６年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１０年度用地着手	Ｈ１３年度工事着手

全体事業費	約６４７億円	事業進捗率	４２％	供用済延長	０．０km
計画交通量	１０，２００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．１ (残事業) ２．５	２９５/６５１億円 事　業　費：266/623億円 維持管理費： 28/ 28億円	７２９/７２９億円 走行時間短縮便益： 573/ 573億円 走行経費減少便益： 112/ 112億円 交通事故減少便益： 43/ 43億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.2（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= 1.1～1.2（事業費±10%）　事業費：B/C=2.2～2.7（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=2.4～2.5（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
・函館市と江差町間の所要時間が夏期で８分（冬期は１２分）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災害時の緊急輸送ルートの強化
・国道２２８号の代替路が確保され、迅速な救急搬送や救援物資等、災害時の緊急輸送道路の強化が期待される。

③拠点空港函館空港及び新幹線駅への利便性向上
・木古内町から函館空港への所要時間が夏期で９分（冬期は１２分）短縮されるなど、函館空港及び新幹線駅への利便性向上が期待される。

④物流の利便性向上
＜水産品の流通利便性向上＞
・松前町や福島町から一時保管場所である砂原へ運ばれる水産品（マグロ約２００ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。
＜農産品の流通利便性向上＞
・知内町や上ノ国町から道内外に運ばれる農産品（ニラ約１，７００ｔ／年、さやえんどう約８０ｔ／年）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
・当該事業周辺市町村から函館市までの所要時間が夏期で８分（冬期は１２分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑥主要な観光地への利便性向上
・各観光地はもとより新幹線駅等の広域交通拠点を結ぶ高速ネットワークの形成が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量３，８５４（t-CO_2/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：

　函館市など２市１６町の首長等で構成される「高規格幹線道路函館・江差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近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・函館新道が七飯藤城ＩＣ～函館ＩＣまで開通
・函館・江差自動車道が函館ＩＣ～北斗茂辺地ＩＣまで開通
・北海道縦貫自動車道が八雲ＩＣ～大沼公園ＩＣまで開通
・一般国道２７８号鹿部道路が全線開通
・市町村合併により、「函館市」「森町」「八雲町」「北斗市」が誕生
・シーニックバイウェイ北海道の指定ルート「函館・大沼・噴火湾ルート」に認定
・平成２７年度末の完成を目指し北海道新幹線 新青森駅～（仮称）新函館駅間整備中

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９３%、事業進捗率４２%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、早期開通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いく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	深川・留萌自動車道（一般国道２３３号） 幌糠留萌道路	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：北海道留萌市大字留萌村字幌糠 至：北海道留萌市堀川町			延長	１３．０km

事業概要

深川・留萌自動車道は、深川市を起点とし、秩父別町、沼田町、北竜町を経由して留萌市に至る延長約５０ｋｍの自動車専用道路である。

このうち幌糠留萌道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾留萌港への物流効率化等の支援を目的とした、留萌幌糠インターチェンジから留萌インターチェンジに至る延長１３．０ｋｍの事業である。

Ｈ８年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１２年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	約４９０億円	事業進捗率	６４％	供用済延長	８．９km
計画交通量	７，５００～８，５００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ２．１	１３７/５２６億円 事　業　費：113/490億円 維持管理費：24/36億円	２８４/６５９億円 走行時間短縮便益：227/536億円 走行経費減少便益：41/91億円 交通事故減少便益：16/33億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.4（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.2～1.3（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=1.8～2.3（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.9～2.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.9～2.2（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
・留萌市と旭川市間の所要時間が夏期で１０分(冬期は１０分)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重要港湾留萌港の利便性向上
・並行国道の渋滞箇所や信号交差点を回避すること等で、留萌港から上川方面等に運ばれる貨物(石油製品約４９万ｔ/年、石炭約３３万ｔ/年)の利便性向上が期待される。

③物流の利便性向上
＜水産品の流通利便性向上＞
・留萌市から新千歳空港までの所要時間が１０分短縮され、留萌管内から道内外の消費地市場等へ運ばれる水産品（えび類１，１９９ｔ/年、ほたて種苗２０９百万粒/年）の流通利便性向上が期待される。
＜畜産品の流通利便性向上＞
・留萌管内から安平町等へ運ばれる畜産品(肉用牛２，９７４頭/年、羊２００頭/年）の流通利便性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
・留萌市立病院から第三次救急医療機関のある旭川市までの搬送時間が１０分短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑤主要な観光地への利便性向上
・留萌管内と道央圏を結ぶ広域観光ネットワークの形成が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑥バスの利便性向上
・稚内市等から札幌市へ運行する都市間バス利用者の利便性向上が期待される。

⑦CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量５，３７７（t-CO_2/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：

　留萌市など留萌管内の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」等により事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

　高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾留萌港等への物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・深川・留萌自動車道が深川ＪＣＴ～留萌幌糠ＩＣまで開通
・ゴールデンビーチるもいが全面オープン
・留萌港三泊地区－１２ｍ岸壁が運用開始
・シーニックバイウェイ北海道「萌える天北オロロンルート」が指定
・留萌港が拠点化形成促進港に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

　平成１２年度に工事着手して、用地進捗率９４％、事業進捗率６４％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、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

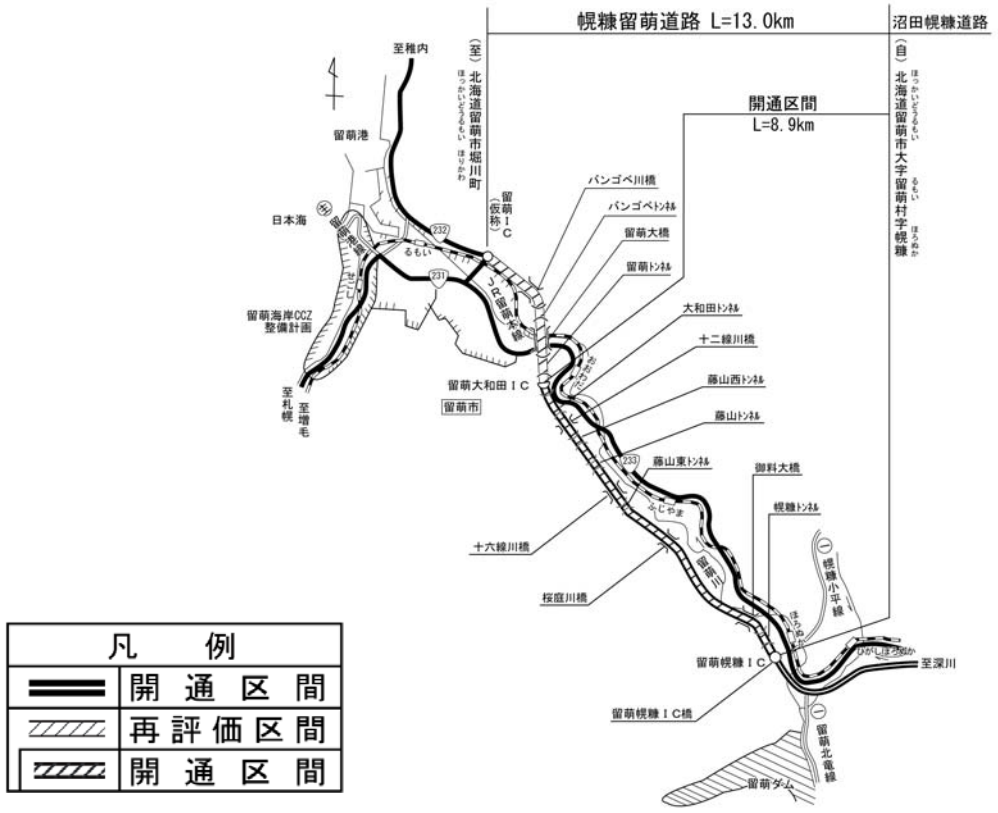
　施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	日高(ひだか)自動車道（一般国道２３５号） 門別厚賀(もんべつあつが)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：北海道沙流郡日高町字平賀(ほっかいどうさるひだかひらが) 至：北海道沙流郡日高町字美原(ほっかいどうさるひだかみはら)			延長	２０．０km

事業概要

日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を経由して浦河町に至る延長約１２０ｋｍの自動車専用道路である。

このうち門別厚賀道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、日高富川インターチェンジから厚賀インターチェンジに至る延長２０．０ｋｍの事業である。

Ｈ５年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１０年度用地着手	Ｈ１３年度工事着手

全体事業費	約９５０億円	事業進捗率	５１%	供用済延長	５．８km
計画交通量	１１，８００～１４，１００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) ２．５	３９１/９６３億円 事　業　費：352/916億円 維持管理費： 39/ 48億円	９６９/１，１６４億円 走行時間短縮便益：819/977億円 走行経費減少便益：105/130億円 交通事故減少便益： 46/ 58億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=2.3～2.7（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.2～1.3（事業費±10%）　事業費　：B/C=2.3～2.7（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.3～2.6（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
・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が夏期で１２分（冬期は１３分）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災害時の緊急輸送ルートの強化
・津波浸水想定区域を回避することで、緊急時の避難や災害により被災した地域などから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。

③拠点空港新千歳空港への利便性向上
・浦河町から新千歳空港への輸送時間が夏期で１２分（冬期は１３分）短縮され、農産品（花卉：５０４万本/年、いちご：１０２ｔ/年）の流通利便性向上が期待される。

④物流の利便性向上
＜軽種馬の流通利便性向上＞
・信号交差点を回避することで、軽種馬（５，２４９頭／年）の流通利便性向上が期待される。
＜農畜産物の流通利便性向上＞
・新ひだか町から苫小牧港や道内各市場への農畜産品（ピーマン：１，３２１ｔ/年、肉用牛：４，５７１頭/年）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
・新ひだか町から苫小牧市立病院（高次医療施設）までの所要時間が夏期で５分（冬期は１０分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑥主要な観光地への利便性向上
・日高管内はもとより、十勝地域との広域的な観光地間の連携が強化され、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量１，９２５（t-CO_2/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：

　日高町、新ひだか町など７町の首長等で構成される「北海道日高総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

　高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・日高自動車道が苫小牧東ＩＣ～日高富川ＩＣまで開通
・市町村合併により、「日高町」、「むかわ町」、「新ひだか町」が誕生
・苫小牧港　東港区へ国際コンテナターミナルが移転
・苫小牧港　国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
・新千歳空港　国際線ターミナルが運用開始

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９８%、事業進捗率５１%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

　平成２９年度　日高門別ＩＣ～厚賀ＩＣ　Ｌ＝１４．２ｋｍ（２／４）開通予定。

施設の構造や工法の変更等

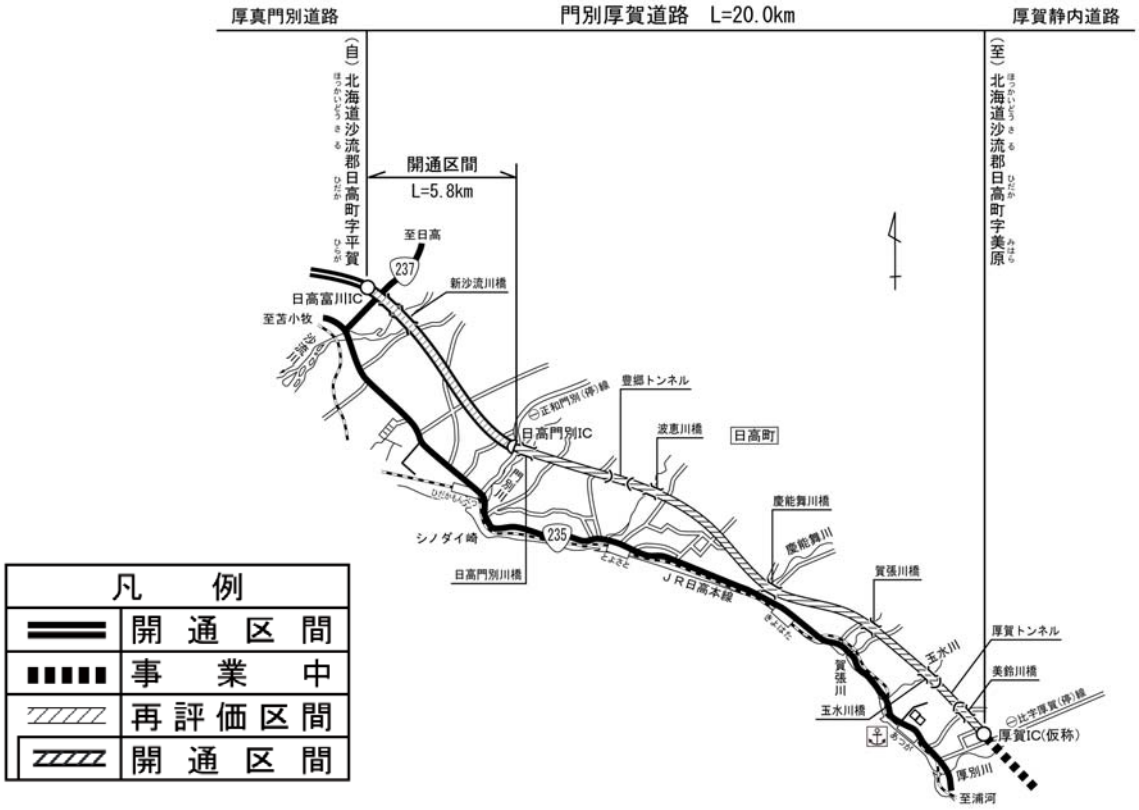
　施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	日高(ひだか)自動車道（一般国道２３５号） 厚賀静内(あつがしずない)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：北海道沙流郡日高町字美原(ほっかいどうさるひだかみはら) 至：北海道日高郡新ひだか町静内駒場(ほっかいどうひだかしんしずないこまば)			延長	１５．０km

事業概要

日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を経由して浦河町に至る延長約１２０ｋｍの自動車専用道路である。

このうち厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、厚賀インターチェンジから静内インターチェンジに至る延長１５．０ｋｍの事業である。

Ｈ７年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２３年度用地着手	Ｈ２３年度工事着手

全体事業費	約４８２億円	事業進捗率	７％	供用済延長	０．０km
計画交通量	１１，２００～１３，１００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．５ (残事業) ２．９	３６０/４１２億円 事　業　費：339/391億円 維持管理費： 21/ 21億円	1,037/1,037億円 走行時間短縮便益：865/865億円 走行経費減少便益：132/132億円 交通事故減少便益： 40/ 40億円	平成２５年

感度分析の結果

【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=2.6～3.2（交通量±10%）
事業費　：B/C=2.3～2.7（事業費±10%）　事業費　：B/C=2.6～3.2（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.3～2.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.7～3.1（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
・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が夏期で１１分（冬期は１３分）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災害時の緊急輸送ルートの強化
・津波浸水想定区域を回避することで、緊急時の避難や災害により被災した地域などから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。

③拠点空港新千歳空港への利便性向上
・浦河町から新千歳空港への輸送時間が夏期で２２分（冬期は２６分）短縮され、農産品（花卉：５０４万本/年、いちご：１０２ｔ/年）の流通利便性向上が期待される。

④物流の利便性向上
＜軽種馬の流通利便性向上＞
・信号交差点を回避することで、軽種馬（４，０９１頭／年）の流通利便性向上が期待される。
＜農畜産物の流通利便性向上＞
・新ひだか町から苫小牧港や道内各市場への農畜産品（ピーマン：１，３２１ｔ/年、肉用牛：４，５７１頭/年）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
・新ひだか町から苫小牧市立病院（高次医療施設）までの所要時間が夏期で１２分（冬期は１４分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑥主要な観光地への利便性向上
・日高管内はもとより、十勝地域との広域的な観光地間の連携が強化され、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量８，０７１（t-CO_2/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：

日高町、新ひだか町など７町の首長等で構成される「北海道日高総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・日高自動車道が苫小牧東ＩＣ～日高門別ＩＣまで開通
・市町村合併により、「日高町」、「むかわ町」、「新ひだか町」が誕生
・苫小牧港　東港区へ国際コンテナターミナルが移転
・苫小牧港　国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
・新千歳空港　国際線ターミナルが運用開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２３年度に工事着手して、用地進捗率７%、事業進捗率７%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、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

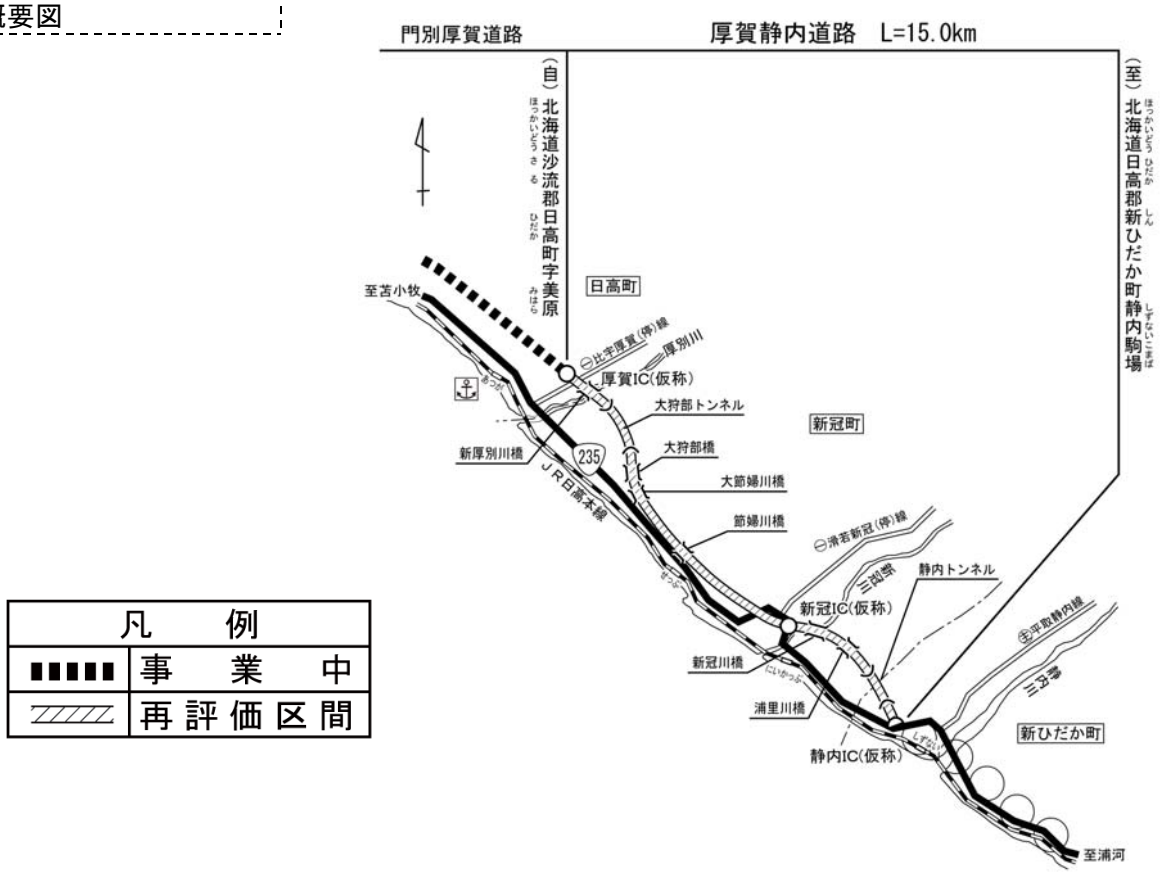
津波浸水予測区域の見直しによるＩＣ形状の変更。引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	帯広（おびひろ）・広尾（ひろお）自動車道（一般国道２３６号） 中札内大樹道路（なかさつないたいき）	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（ほっかいどうかさいなかさつないきょうわ） 至：北海道広尾郡大樹町北４線（ほっかいどうひろおたいき）			延長	２３．２km

事業概要

帯広・広尾自動車道は、帯広市を起点とし、中札内村、更別村、大樹町を経由して広尾町に至る延長約８０ｋｍ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近接都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾十勝港、拠点空港帯広空港への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	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２０年度用地補償着手	Ｈ２０年度工事着手

全体事業費	約４５０億円	事業進捗率	７１％	供用済延長	６．５km
計画交通量	４，８００～７，１００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) ３．３	１１８/５０９億円 事　業　費：79/454億円 維持管理費：39/54億円	３９０/６０６億円 走行時間短縮便益：305/473 億円 走行経費減少便益：56/85 億円 交通事故減少便益：29/48 億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=2.9～3.7(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.2～1.2(事業費±10%)　事業費　：B/C=3.1～3.6(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.3～3.3(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夏期で８分（冬期は１９分）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
- 帯広市と重要港湾十勝港間の所要時間が夏期で８分（冬期は１９分）短縮し、物流の効率化が期待される。

③日常活動圏中心都市への利便性向上
- 広尾町から帯広市への所要時間が短縮し、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
- 広尾町から帯広厚生病院（第３次医療施設）までの所要時間が夏期で８分（冬期は１９分）短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑤地域医療の安定性向上
- 通院にかかる所要時間の短縮や広尾町から帯広厚生病院までの所要時間が短縮し、地域医療の安定性向上が期待される。

⑥CO_2排出量の削減
- 自動車からのCO_2排出量１，７５１（$t\text{-}CO_2$/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近隣都市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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、綿密な事業の管理に努め、より一層、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
・北海道横断自動車道が～千歳恵庭ＪＣＴ～浦幌ＩＣ、足寄ＩＣまで開通
・帯広・広尾自動車道が帯広ＪＣＴ～中札内ＩＣまで開通
・市町村合併により、「幕別町」が誕生
・シーニックバイウェイ北海道「トカプチ雄大空間」指定
・シーニックバイウェイ北海道「南十勝夢街道」指定
・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）
・十勝港　配合飼料コンビナートが本格稼動

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９９%、事業進捗率７１%となっている。

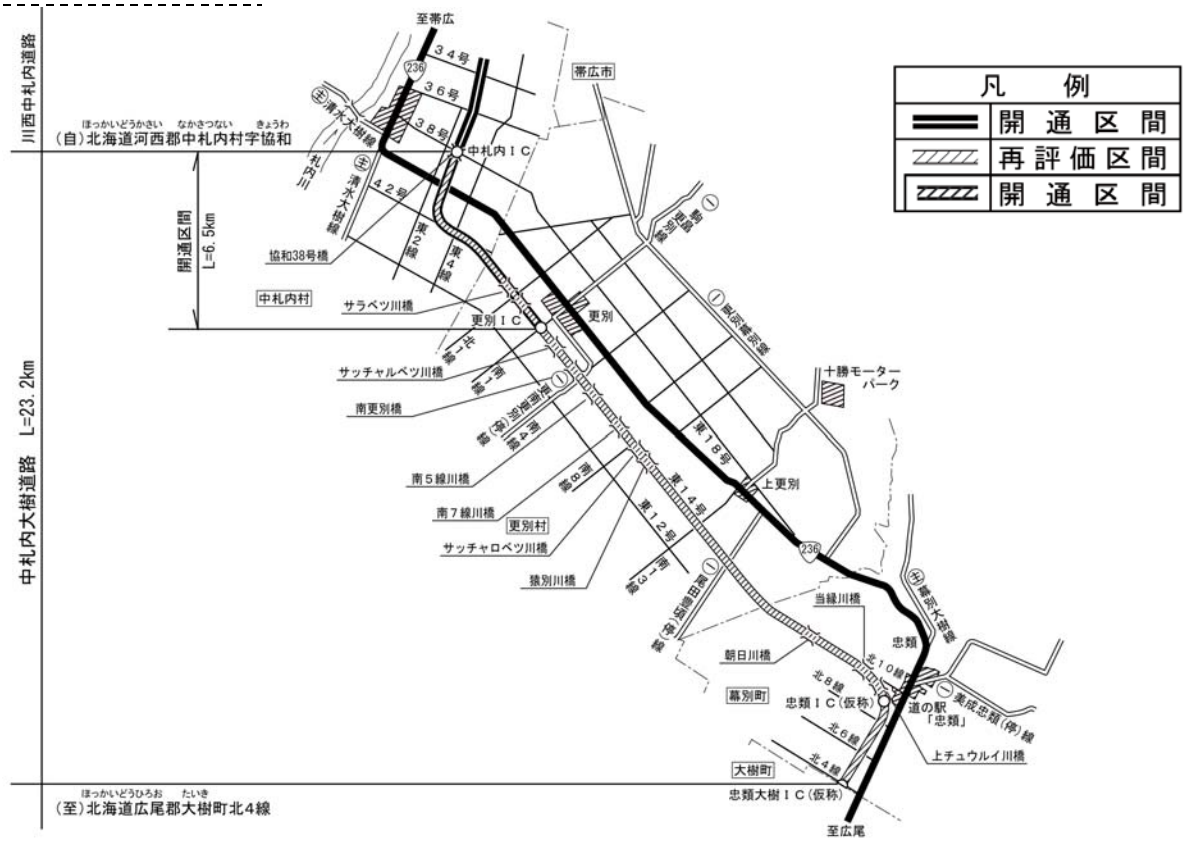
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　平成２６年度　更別ＩＣ～忠類大樹ＩＣ　Ｌ＝１６．７ｋｍ（２／２）開通予定。

施設の構造や工法の変更等
・盛土に転用する切土の土質改良量の増加、軟弱地盤工法の変更、舗装工の変更及び土工計画の変更により事業費が増加している。
・中央分離帯形式の変更によりコスト縮減対策に取り組んでいる。

対応方針　事業継続

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２７６号　岩内共和道路（いわないきょうわ）	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：北海道岩内郡共和町梨野舞納（ほっかいどういわない　きょうわ　りやむない） 至：北海道岩内郡共和町国富（ほっかいどういわない　きょうわ　くにとみ）			延長	７．６km

事業概要

一般国道２７６号は、江差町を起点とし、苫小牧市に至る延長約１１０ｋｍの幹線道路である。

このうち岩内共和道路は、交通混雑や交通事故の低減を図り、岩内港等への物流効率化及び、泊原子力発電所の緊急時に避難路として寄与することを目的とした、岩内郡共和町梨野舞納から岩内郡共和町国富に至る延長７．６ｋｍの事業である。

Ｈ１４年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１７年度用地補償着手	Ｈ１７年度工事着手

全体事業費	約１３０億円	事業進捗率	８５％	供用済延長	０．０km
計画交通量	９，１００～１０，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．５ (残事業) ６．４	３８/１６１億円 事業費：11/135億円 維持管理費：26/ 26億円	２４２/２４２億円 走行時間短縮便益：219/219億円 走行経費減少便益：21/21億円 交通事故減少便益：1.6/1.6億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.7(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=5.7～7.2(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.5～1.5(事業費±10%)　事業費　：B/C=6.2～6.6(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.5～1.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C=6.4～6.4(事業期間±20%)

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①道路交通の安全性向上
・急勾配、急カーブが回避することが出来るため、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。

②冬期走行環境の安全性向上
・冬期視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。

③物流の利便性向上
＜水産品の流通利便性向上＞
・冬期視程障害が緩和されるなど、身欠きニシン原料の仕入、札幌市中央卸売市場への水産品（身欠きニシン約２００ｔ／年）輸送における流通利便性の向上が期待される。
＜食料品雑貨等の流通利便性向上＞
・急勾配、急カーブの回避が可能となり、食品雑貨等の流通利便性の向上が期待される。

④災害時の緊急輸送ルートの強化
・泊村から小樽市への所要時間が夏期で５分（冬期は６分）、岩内町から小樽市への所要時間が夏期で２分（冬期は１分）短縮し、冬期視程障害区間等を回避することで、緊急時の迅速な避難、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。

⑤救急搬送の安定性向上
・急勾配、急カーブを回避することが可能となり、岩内町から小樽市への搬送時間が通常期で２分（冬期は１分）短縮し、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑥歩行者の安全性向上
・通過する大型車等の当該道路への転換が見込まれ、通学児童・生徒等、歩行者の安全性向上が期待される。

⑦地域資源の有効活用を支援
・急勾配、急カーブの回避が可能となり、岩内町から札幌市への輸送時間が夏期で３分（冬期は４分）短縮し、貴重な地域資源である海洋深層水（約１，５５０ｔ/年）を活用した水産品の流通利便性向上が期待される。

⑧CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量１，０３７（t-CO_2/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：
蘭越町など１市１３町６村で構成される「後志総合開発期生会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：
交通混雑や交通事故の低減を図り、岩内港等への物流効率化や泊発電所の緊急時の避難路として、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。
なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・黒松内新道　黒松内ＪＣＴ～黒松内ＩＣが開通
・一般国道３９３号　赤井川道路が全線開通
・海洋深層水の取水が本格稼働
・事業区間に近接する泊原子力発電所において３号機が稼働
・地域防災計画（原子力防災計画編）により、原子力防災対策を重点的に行うべき地域が従来の１０ｋｍ圏から、３０ｋｍ圏に拡大され、対象自治体が周辺４町村（岩内町、共和町、泊村、神恵内村）から、９町村（寿都町、蘭越町、ニセコ町、倶知安町、赤井川村、積丹町、古平町、仁木町、余市町）を加えた１３町村に拡大

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成１７年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率８５%となっている。

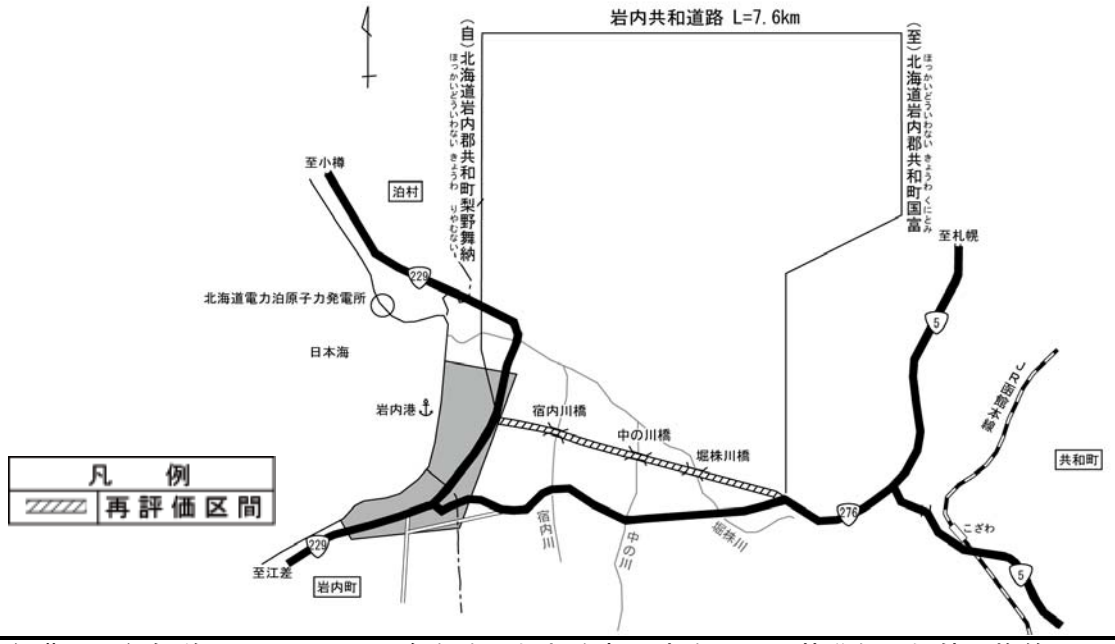
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
平成２５年度　岩内郡共和町梨野舞納～岩内郡共和町幌似　Ｌ＝６．５ｋｍ（２／２）開通予定。
平成２６年度　岩内郡共和町幌似～岩内郡共和町国富　Ｌ＝１．１ｋｍ（２／２）開通予定。

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いく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	函館新外環状道路（一般国道２７８号） 空港道路	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：北海道函館市桔梗町 至：北海道函館市上湯川町			延長	１０．０km

事業概要

函館新外環状道路は、函館市桔梗町を起点とし、函館市古川町に至る延長約１５ｋｍの地域高規格道路である。

このうち空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港への物流効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等を目的とした、函館インターチェンジから空港インターチェンジに至る延長１０ｋｍの事業である。

Ｈ１９年度事業化	Ｈ１８年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２０年度用地着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	約６３９億円	事業進捗率	２５％	供用済延長	０．０km
計画交通量	１４，３００～２９，７００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．８ (残事業) ２．９	３５６/５６５億円 事　業　費：334/542億円 維持管理費：22/ 22億円	１，０３７/１，０３７億円 走行時間短縮便益：840/ 840億円 走行経費減少便益：129/ 129億円 交通事故減少便益：69/ 69億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.1（交通量±10%）　【残事業】交通量：B/C=2.9～3.4（交通量±10%）
事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%）　事業費：B/C=2.7～3.2（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.7～3.1（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
・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通過する交通の転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消など交通混雑の緩和が期待される。

②道路交通の安全性向上
・産業道路を通過する交通が事故発生確率の低い自動車専用道路（空港道路）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。

③拠点空港函館空港への利便性向上
・北斗市から函館空港までの所要時間が夏期で１８分（冬期は３２分）短縮され、函館空港までの９０分圏が３町（江差町、乙部町、八雲町）拡大するなど、函館空港への利便性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
・七飯町から最も遠距離にある函館市の渡辺病院までの所要時間が夏期で１１分（冬期は２０分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑤水産品の流通利便性向上
・拠点空港函館空港から東京方面に空輸される水産品（ウニ約４８ｔ/年）の流通利便性向上が期待される。

⑥主要な観光地への利便性向上
・市内の道路からの交通転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消などによる交通混雑の緩和が図られることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦災害時の緊急輸送ルートの強化
・住民の避難路を確保するとともに、津波により浸水した現道を回避することで、被災した地域など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。

⑧バスの利便性向上
・産業道路を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ､バス運行の定時性及び安全性が確保され、バスの利便性向上が期待される。
⑨CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量３，８８４（t-CO_2/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：
函館市など２市９町の首長等で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より、整備促進の要望を受けている。

知事の意見：
高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港への物流効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等が図られ、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、事業の実施にあたっては、平成18年4月4日付け都計第2号「函館圏都市計画道路1･4･3新外環状線環境影響評価準備書の知事意見について」において送付した平成18年3月30日付け環政第1825号「函館圏都市計画道路1･4･3新外環状線環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するなど環境に配慮するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。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
・函館新道が七飯藤城ＩＣ～函館ＩＣまで開通
・函館・江差自動車道が函館ＩＣ～北斗茂辺地ＩＣまで開通
・北海道縦貫自動車道が八雲ＩＣ～大沼公園ＩＣまで開通
・一般国道２７８号鹿部道路が全線開通
・市町村合併により､｢函館市｣ ｢森町｣ ｢八雲町｣ ｢北斗市｣が誕生
・シーニックバイウェイ北海道の指定ルート「函館・大沼・噴火湾ルート」に認定
・平成２７年度末の完成を目指し北海道新幹線 新青森駅～（仮称）新函館駅間整備中

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成２１年度に工事着手して、用地進捗率５５%、事業進捗率２５%となっている。

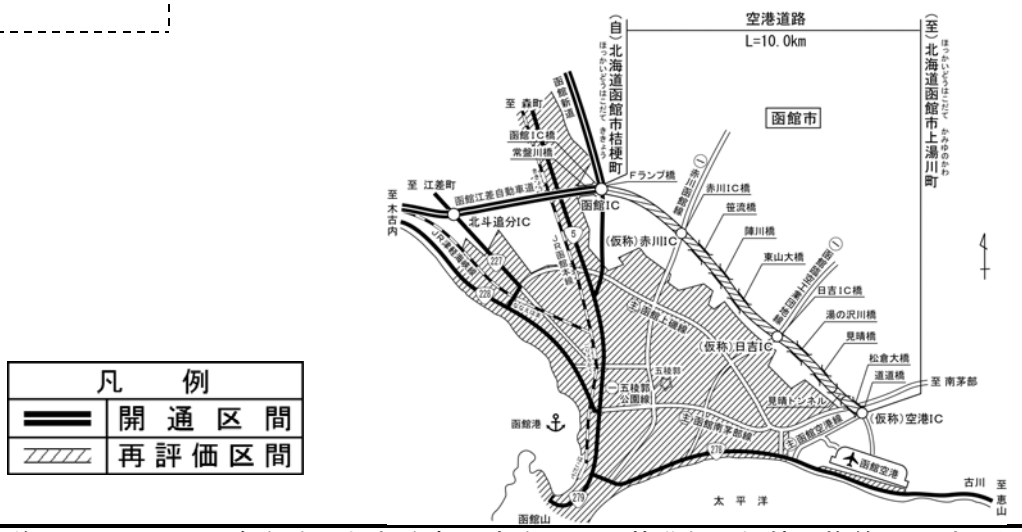
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
平成２６年度　函館ＩＣ～赤川ＩＣ　Ｌ＝２．４ｋｍ（２／４）開通予定。

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いく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	道央圏連絡道路（一般国道３３７号） 泉 郷道路	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：北海道千歳市中央 至：北海道夕張郡長沼町幌内			延長	８．２km

事業概要

道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約８０ｋｍの地域高規格道路である。

このうち泉郷道路は、北海道横断自動車道千歳東ＩＣと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした、中央ランプから南長沼ランプに至る延長８．２kmの事業である。

Ｈ１３年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１５年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	約２０３億円	事業進捗率	３０％	供用済延長	０．０km
計画交通量	２０，４００～２１，２００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．３ (残事業) ４．０	１２２/２１１億円 事　業　費：96/186億円 維持管理費：25/25億円	４８４/４８４億円 走行時間短縮便益：325/325億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：55/55億円	平成２５年

感度分析の結果

【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=3.4～4.5（交通量±10%）
事業費　：B/C=2.2～2.4（事業費±10%）　事業費　：B/C=3.7～4.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.2～2.5（事業期間±20%）　事業期間：B/C=3.9～4.2（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①物流拠点間の利便性向上
・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が夏期で１３分（冬期は２８分）短縮され、物流輸送の利便性向上、地域間交流の活性化が期待される。

②国際拠点港湾苫小牧港への流通利便性向上
・並行道路を通過する貨物車の当該道路への転換が見込まれ、交通事故が減少するなど、苫小牧港への流通利便性向上が期待される。

③拠点空港新千歳空港への利便性向上
＜観光・地域産業への支援＞
・旭川市からの所要時間が夏期で６分短縮され、新千歳空港への利便性向上が期待される。
＜航空貨物の物流利便性向上＞
・新千歳空港へ輸送される農水産品（生ホタテ約７４０ｔ/年度、スターチス約８４６万本/年度）などの流通利便性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
・長沼町から千歳市、恵庭市の第２次医療施設までの所要時間が夏期で６分（冬期は２分）短縮し、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑤交通混雑の緩和
・札幌市内へ流入する通過交通の分散が図られるとともに、並行道路である国道３３７号の交通混雑の緩和が期待される。

⑥道路交通の安全性向上
・国道３３７号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通事故の減少など、道路交通の安全性の向上が期待される。

⑦CO_2排出量の削減
・自動車からのCO_2排出量１，９５２（t-CO_2/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：

　江別市など５市３町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

　北海道横断自動車道千歳東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港への物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・道央圏連絡道路が江別東ＩＣ～蕨岱ランプ、新千歳空港ランプ～中央ランプまで開通
・北海道横断自動車道が夕張ＩＣ～トマムＩＣまで開通
・北海道縦貫自動車道　新千歳空港ＩＣが開通
・新千歳空港　国際ターミナルが開業
・石狩湾新港　石狩ＬＮＧ基地が稼働

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５４％、事業進捗率３０％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、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

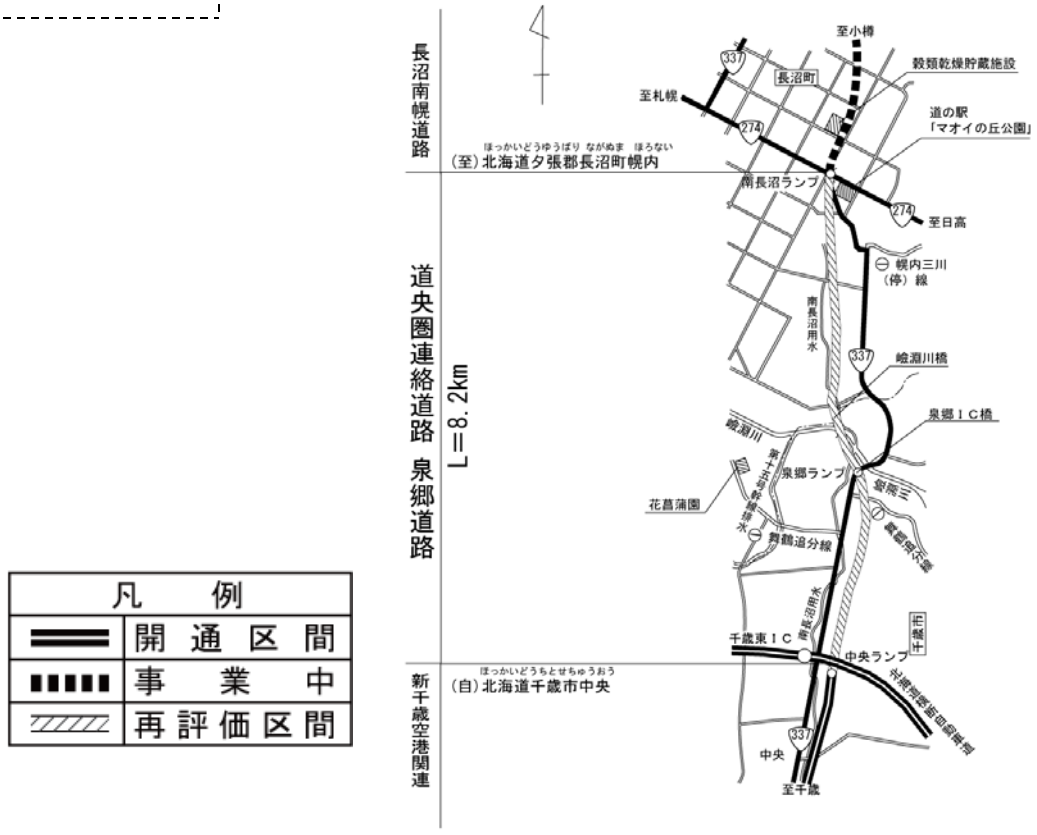
　施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	道央圏連絡道路（一般国道３３７号） 中樹林道路	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：北海道空知郡南幌町南１５線西 至：北海道江別市江別太			延長	７．３km

事業概要

道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約８０ｋｍの地域高規格道路である。

このうち中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ＩＣと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした、南幌ランプから江別市江別太に至る延長７．３kmの事業である。

Ｈ２１年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２５年度用地着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	約２０４億円	事業進捗率	７％	供用済延長	０．０km
計画交通量	１３，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．０ (残事業) ２．３	１７０/１９４億円 事　業　費：145/169億円 維持管理費：25/25億円	３８９/３８９億円 走行時間短縮便益：275/275億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：38/38億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.7～2.3（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=2.0～2.6（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.9～2.2（事業費±10%）　事業費　：B/C=2.1～2.5（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.9～2.1（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.2～2.4（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①物流拠点間の利便性向上
・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が夏期で１１分（冬期は１０分）短縮され、物流輸送の利便性向上、地域間交流の活性化が期待される。

②国際拠点港湾苫小牧港への流通利便性向上
・並行道路を通過する貨物車の当該道路への転換が見込まれ、交通事故が減少するなど、苫小牧港への流通利便性向上が期待される。

③拠点空港新千歳空港への利便性向上
＜観光・地域産業への支援＞
・旭川市からの所要時間が夏期で１分短縮され、新千歳空港への利便性向上が期待される。
＜航空貨物の物流利便性向上＞
・新千歳空港へ輸送される農水産品（生ホタテ約７４０ｔ/年度、スターチス約８４６万本/年度）などの流通利便性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
・南幌町から江別市や札幌市の高次医療施設までの所要時間が夏期で９分（冬期は１１分）短縮し、救急搬送の安定性向上が期待される。

⑤交通混雑の緩和
・札幌市内へ流入する通過交通の分散が図られるとともに、並行道路である国道３３７号の交通混雑の緩和が期待される。

⑥道路交通の安全性向上
・国道３３７号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通事故の減少など、道路交通の安全性の向上が期待される。

⑦日常活動圏中心都市への利便性向上
・南幌町から札幌市や江別市への所要時間が夏期で９分（冬期は１１分）短縮し、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。

⑧冬期走行環境の安全性向上
・冬期視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。
⑨ＣＯ2排出量の削減
・自動車からのＣＯ2排出量１，９９３（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：
江別市など５市３町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：
北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港への物流の効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路 道央圏連絡道路 長沼町～江別市間環境影響評価準備書について」における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
・道央圏連絡道路が江別東ＩＣ～蕨岱ランプ、新千歳空港ランプ～中央ランプまで開通
・北海道横断自動車道が夕張ＩＣ～トマムＩＣまで開通
・北海道縦貫自動車道　新千歳空港ＩＣが開通
・新千歳空港　国際ターミナルが開業
・石狩湾新港　石狩ＬＮＧ基地が稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成２５年度に工事着手して、用地進捗率０%、事業進捗率７%となっている。

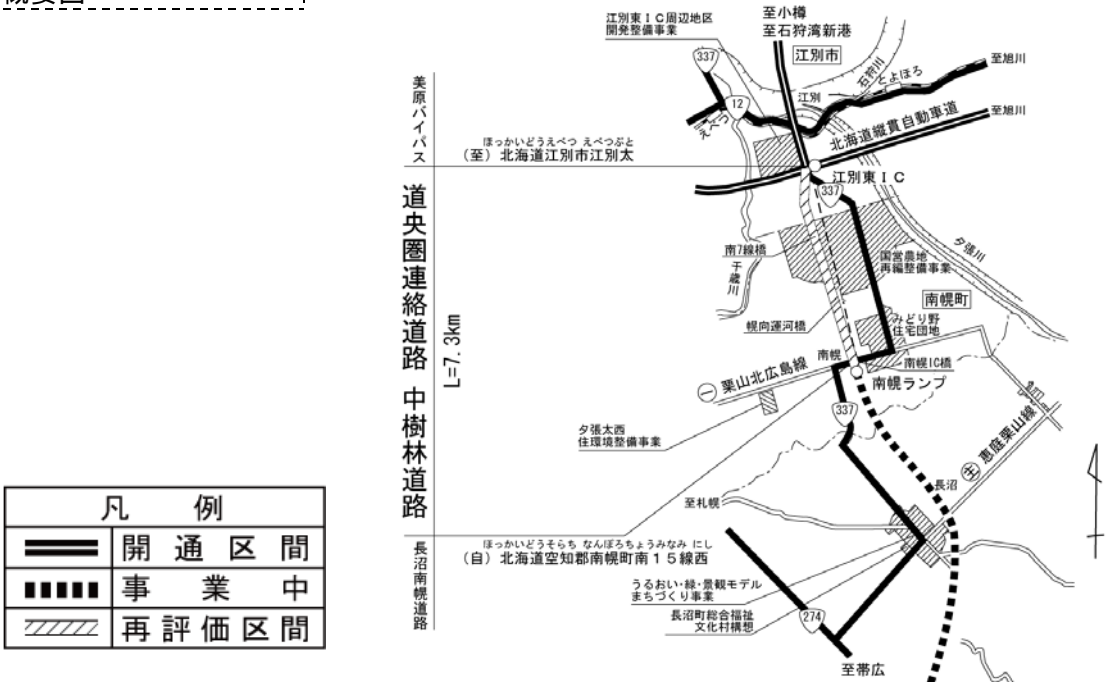
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４５２号　盤の沢道路・五稜道路	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：北海道芦別市黄金町（盤の沢道路起点） 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ（五稜道路終点）			延長	１８．５km

事業概要

一般国道４５２号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約１１０ｋｍの幹線道路である。

このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、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、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長１８．５ｋｍの事業である。

Ｈ５年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ６年度用地補償着手	Ｈ５年度工事着手

全体事業費	約４６６億円 （盤の沢道路：２１２億円） （五稜道路：２５４億円）	事業進捗率	９％ １１％ （盤の沢道路） （五稜道路）	供用済延長	２．６km
計画交通量	４，８００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ (事業全体)　１．２ (残事業)　１．５	総費用　(残事業)/(事業全体) ３３３／４１４億円 事　業　費：309/379億円 維持管理費：24/34億円	総便益　(残事業)/(事業全体) ４８７／４８７億円 走行時間短縮便益：410/410億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：11/11億円	基準年 平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=1.3～1.6（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）　事業費　：B/C=1.3～1.6（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①通行不能区間の解消
・上川中部圏から中空知圏間の所要時間が夏期で２１分（冬期は２８分）短縮され、道路交通の利便性向上が期待される。

②拠点空港旭川空港への利便性向上
・芦別市から旭川空港まで所要時間が短縮され、芦別方面から旭川空港への利便性向上が期待される。

③交流人口の拡大
・芦別市から旭川空港までの所要時間が短縮され、旭川空港への利便性が向上することにより、芦別方面における交流人口の拡大及び、地域活性化が期待される。

④農産品の流通利便性向上
・上川中部地域と札幌市や苫小牧港との新たな道路ネットワークが形成され、農産品輸送の流通利便性向上が期待される。

⑤主要な観光地への利便性向上
・芦別市と美瑛・富良野地域、旭川空港等を結ぶ新たな周遊観光ルートが形成されることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑥災害時の緊急輸送ルートの強化
・災害時の大規模な迂回が緩和され、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。

⑦CO_2排出量の削減
・当該道路の整備により自動車からのCO_2排出量２，６０６（t-CO_2/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：

芦別市など４市２町の首長で構成される「一般国道４５２号建設促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
　通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・北海道横断自動車道が夕張ＩＣ～十勝清水ＩＣまで開通
・一般国道３８号芦別バイパス、赤平バイパスが全線開通
・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
・富良野・美瑛広域観光圏整備計画認定

事業の進捗状況、残事業の内容等
　平成５年度に工事着手して、盤の沢道路は用地進捗率２%、事業進捗率９%、五稜道路は用地進捗率１５%、事業進捗率１１%となっている。

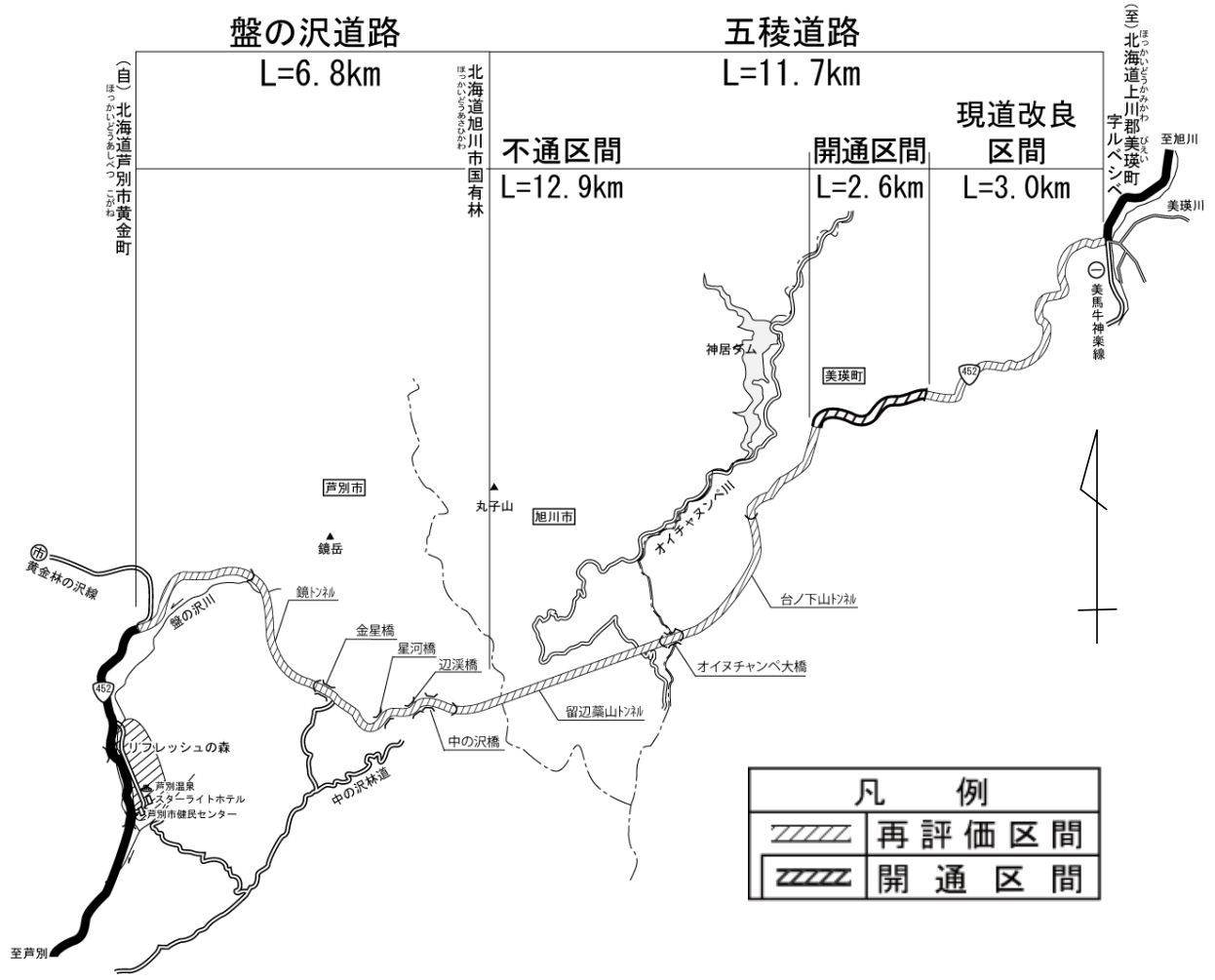
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

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いく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４５２号　盤の沢道路・五稜道路	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：北海道芦別市黄金町（盤の沢道路起点） 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ（五稜道路終点）			延長	１８．５km

事業概要

一般国道４５２号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約１１０ｋｍの幹線道路である。

このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、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、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長１８．５ｋｍの事業である。

Ｈ５年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ６年度用地補償着手	Ｈ５年度工事着手

全体事業費	約４６６億円 （盤の沢道路：２１２億円） （五稜道路：２５４億円）	事業進捗率	９％ １１％ （盤の沢道路） （五稜道路）	供用済延長	２．６km
計画交通量	４，８００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ (事業全体)　１．２ (残事業)　１．５	総費用　(残事業)/(事業全体) ３３３／４１４億円 事　業　費：309/379億円 維持管理費：24/34億円	総便益　(残事業)/(事業全体) ４８７／４８７億円 走行時間短縮便益：410/410億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：11/11億円	基準年 平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=1.3～1.6（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）　事業費　：B/C=1.3～1.6（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①通行不能区間の解消
・上川中部圏から中空知圏間の所要時間が夏期で２１分（冬期は２８分）短縮され、道路交通の利便性向上が期待される。

②拠点空港旭川空港への利便性向上
・芦別市から旭川空港まで所要時間が短縮され、芦別方面から旭川空港への利便性向上が期待される。

③交流人口の拡大
・芦別市から旭川空港までの所要時間が短縮され、旭川空港への利便性が向上することにより、芦別方面における交流人口の拡大及び、地域活性化が期待される。

④農産品の流通利便性向上
・上川中部地域と札幌市や苫小牧港との新たな道路ネットワークが形成され、農産品輸送の流通利便性向上が期待される。

⑤主要な観光地への利便性向上
・芦別市と美瑛・富良野地域、旭川空港等を結ぶ新たな周遊観光ルートが形成されることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑥災害時の緊急輸送ルートの強化
・災害時の大規模な迂回が緩和され、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。

⑦CO_2排出量の削減
・当該道路の整備により自動車からのCO_2排出量２，６０６（t-CO_2/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：

芦別市など４市２町の首長で構成される「一般国道４５２号建設促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
　通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・北海道横断自動車道が夕張ＩＣ～十勝清水ＩＣまで開通
・一般国道３８号芦別バイパス、赤平バイパスが全線開通
・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
・富良野・美瑛広域観光圏整備計画認定

事業の進捗状況、残事業の内容等
　平成５年度に工事着手して、盤の沢道路は用地進捗率２%、事業進捗率９%、五稜道路は用地進捗率１５%、事業進捗率１１%となっている。

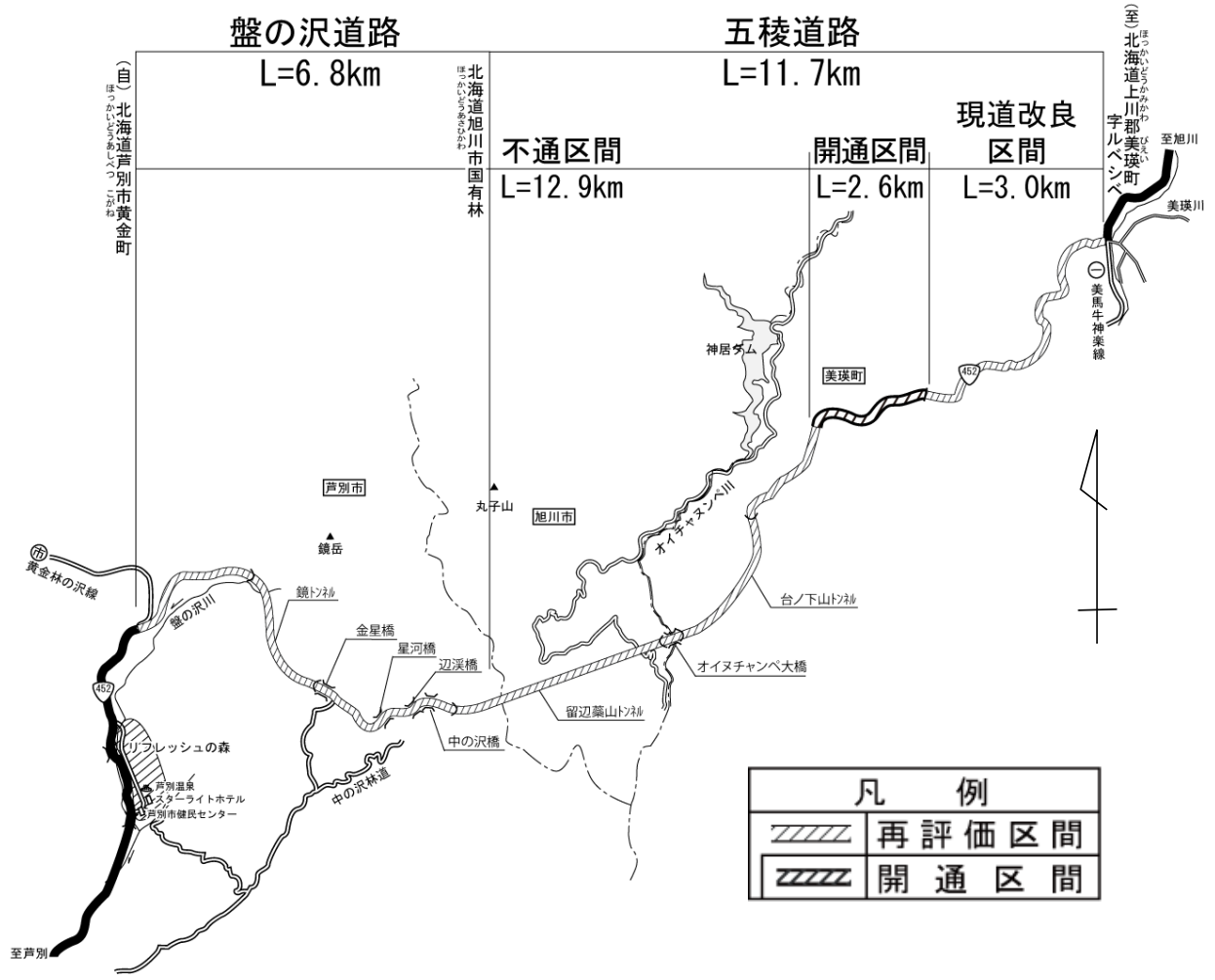
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

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いく。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道１０１号　鰺ヶ沢道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県つがる市木造越水 至：青森県西津軽郡鰺ヶ沢町大字舞戸町			延長	３．７ｋｍ

事業概要

一般国道１０１号は、青森市を起点とし、日本海沿岸部を経由して秋田市に至る延長約２８２ｋｍの主要な幹線道路である。鰺ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を形成し、青森県つがる市木造越水～同県西津軽郡鰺ヶ沢町大字舞戸町に至る延長３．７ｋｍの自動車専用道路である。

Ｈ１９年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２２年度用地着手	Ｈ２３年度工事着手

全体事業費	８７億円	事業進捗率	２４％	供用済延長	－ km
計画交通量	８，０００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用	総便益	基準年
	（事業全体） １．４ （残事業） ２．２	(残事業)／(事業全体) ５９億円／９５億円 事業費：４６億円／８１億円 維持管理費：１３億円／１３億円	(残事業)／(事業全体) １２９億円／１２９億円 走行時間短縮便益：９６億円／９６億円 走行経費減少便益：１７億円／１７億円 交通事故減少便益：１５億円／１５億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.6(交通量　±10%)　【残事業】B/C=1.9～2.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.4(事業費　±10%)　B/C=2.0～2.4(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.3～1.4(事業期間±1年)　B/C=2.1～2.2(事業期間±1年)

事業の効果等

①国土・地域ネットワークの構築
・二次生活圏中心都市である五所川原市へのアクセス性が向上（鰺ヶ沢町から五所川原市　現況32分）
②安全で安心できるくらしの確保
・県立中央病院（青森市）へのアクセス性が向上（鰺ヶ沢町から県立中央病院　現況76分）
③災害への備え
・鰺ヶ沢町の津波浸水区域を回避し、孤立する恐れのあるエリアを解消する
・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道101号が「第一次緊急輸送道路」に指定
・国道101号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる

関係する地方公共団体等の意見

○青森県知事の意見
１．「対応方針(原案)」案に対して異存ありません。
２．津軽自動車道は、東北縦貫自動車道と一体となって、当地域と県都青森市及び首都圏など広域的な道路ネットワークを形成する極めて重要な高規格幹線道路です。
津軽自動車道の一部を構成する「鰺ヶ沢道路」は、災害時の緊急輸送や救急医療、地域間連携強化に欠くことのできない社会基盤であることから一日も早い完成供用に向け事業の推進をお願いします。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ます。また、隣接する事業未着手区間「柏～浮田」間につきましても早期に事業着手されるようお願いします。

○以下の団体等から、鰺ヶ沢道路の整備促進について要望あり
・青森県　・津軽自動車道建設促進期成同盟会
・青森県高規格道路建設促進期成会　・青森県道路整備促進期成同盟会

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。

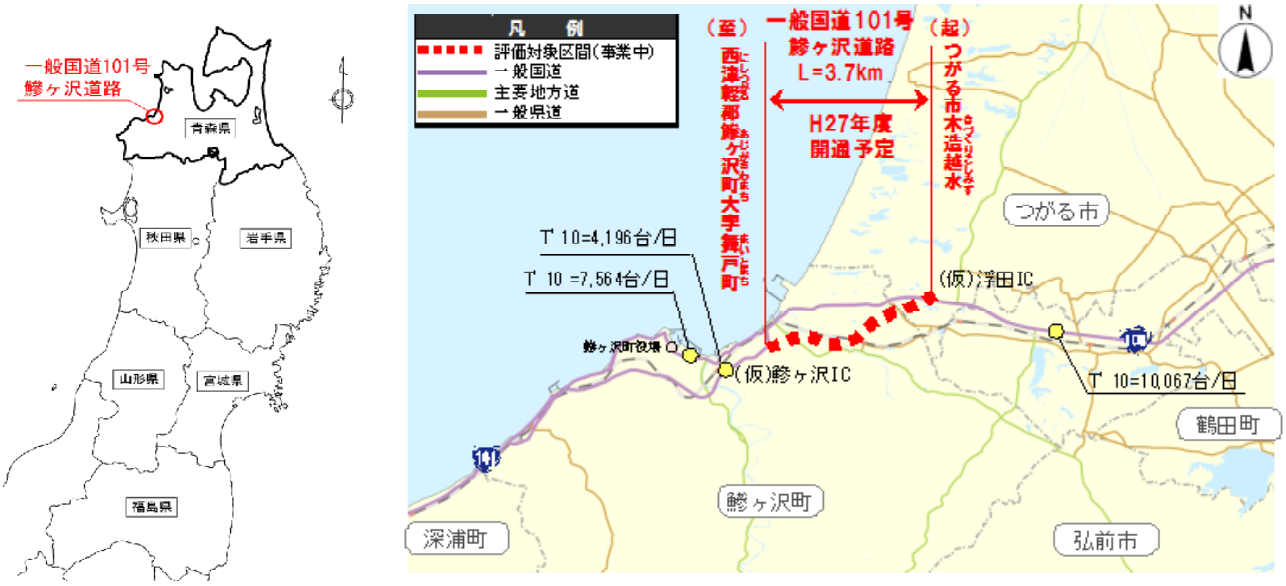
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・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２４％（うち用地進捗率４６％）

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。 ・Ｈ２７年度全線開通予定。	
施設の構造や工法の変更等 ・一部盛土材を購入土から他公共事業との調整による発生土受け入れ。 ・長尺プレキャスト製品等の採用。	
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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道１０１号　五所川原西バイパス	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：青森県五所川原市大字太刀打 至：青森県つがる市柏稲盛岡本			延長	３．８ｋｍ

事業概要

一般国道１０１号は、青森市を起点とし、日本海沿岸部を経由して秋田市に至る延長約２８２ｋｍの主要な幹線道路である。五所川原西バイパスは、津軽自動車道の一部を形成し、青森県五所川原市大字太刀打～同県つがる市柏稲盛岡本に至る延長３．８ｋｍの自動車専用道路である。

Ｈ１６年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１８年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	１３８億円	事業進捗率	９０％	供用済延長	－ km
計画交通量	８，２００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	（事業全体） １．９ （残事業） ２０．０	15億円／159億円 事業費：1億円／144億円 維持管理費：14億円／14億円	303億円／303億円 走行時間短縮便益：242億円／242億円 走行経費減少便益：28億円／28億円 交通事故減少便益：33億円／33億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～2.4(交通量　±10%)　【残事業】B/C=15.7～24.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.9～1.9(事業費　±10%)　B/C=19.9～20.1(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.8～1.9(事業期間＋1年)　B/C=19.7～20.0(事業期間＋1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 渋滞損失時間：43.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4割削減
- 国道101号 五所川原市街地（主要渋滞箇所：6箇所）、つがる市（主要渋滞箇所2箇所）の旅行速度の改善が期待される

②物流効率化の支援
- つがる市・鰺ヶ沢町（スイカ出荷量県内シェア92%、H18年出荷量約8,100ｔ）から東京中央卸売市場への流通の利便性が向上

③都市の再生
- 青森県広域道路網マスタープランに位置づけのある環状道路を形成する

④安全で安心できるくらしの確保
- つがる市から県立中央病院（青森市）へのアクセス性が向上（現況54分）が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

〇青森県知事の意見

１．「対応方針(原案)」案に対して異存ありません。

２．津軽自動車道は、東北縦貫自動車道と一体となって、当地域と県都青森市及び首都圏など広域的な道路ネットワークを形成する極めて重要な高規格幹線道路です。
津軽自動車道の一部を構成する「五所川原西バイパス」は、災害時の緊急輸送や救急医療、地域間連携強化に欠くことのできない社会基盤であることから一日も早い完成供用に向け事業の推進をお願いします。また、隣接する事業未着手区間「柏～浮田」間につきましても早期に事業着手されるようお願いします。

〇以下の団体等から、五所川原西バイパスの整備促進について要望あり
- 青森県
- 青森県高規格道路建設促進期成会
- 青森県道路整備促進期成同盟会
- 津軽自動車道建設促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率９０％（うち用地進捗率１００％）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない
・Ｈ２６年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

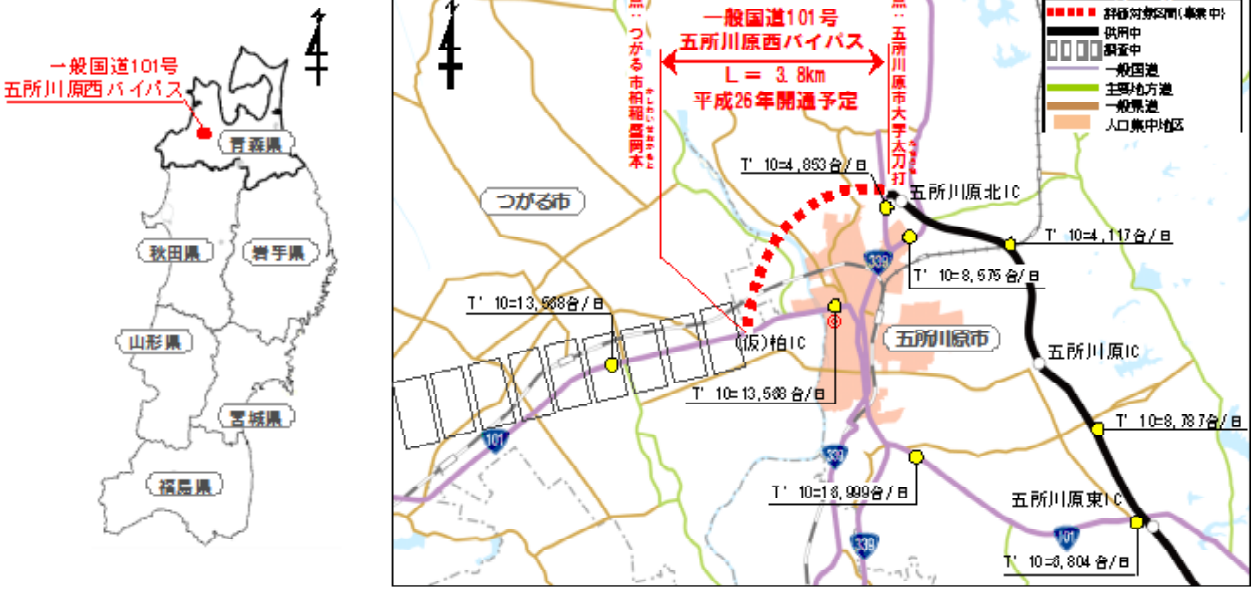
・橋台背面土へ軽量盛土（ＦＣＢ）を用い、盛土荷重を軽減し、下部工費を削減。
・経済的な長尺プレキャスト製品等の採用。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	東北横断自動車道釜石秋田線　遠野～宮守	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：岩手県遠野市綾織町新里 至：岩手県遠野市宮守町下鱒沢			延長	９．０ｋｍ

事業概要

東北横断自動車道釜石秋田線は、岩手県釜石市から秋田県秋田市に至る延長211kmの高速自動車国道である。遠野～宮守区間は、遠野市綾織町新里から遠野市宮守町下鱒沢に至る延長９．０ｋｍの２車線道路である。

H15年度事業化	H8年度都市計画決定 （H－年度変更）	H19年度用地着手	H19年度工事着手

全体事業費	237億円	事業進捗率	５４％	供用済延長	－ km
計画交通量	１２，４００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．６ （残事業）４．０	107億円／271億円 事業費：71億円／236億円 維持管理費：36億円／36億円	430億円／430億円 走行時間短縮便益：345億円／345億円 走行経費減少便益：39億円／39億円 交通事故減少便益：46億円／46億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.4～1.8(交通量　±10%)　【残事業】B/C=3.5～4.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.5～1.6(事業費　±10%)　B/C=3.8～4.3(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.5～1.6(事業期間±1年)　B/C=3.9～4.1(事業期間±1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる（新花巻駅　遠野市～新花巻駅　現況46分）
- 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる（遠野市から花巻空港間　現況47分）

②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（盛岡市から遠野市　現況82分）

③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（遠野市から岩手医大（盛岡市）　現況81分）

④災害への備え
- 国道283号が通行止めになった場合の代替路線を形成する

関係する地方公共団体等の意見

・岩手県知事の意見

１．　「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。

２．　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、県の復興計画期間内である平成３０年度までの全線完成を求めているところです。

東北横断自動車道釜石秋田線の一部を構成する「遠野～宮守」は、東日本大震災津波により被災した沿岸地域の復興を進める上でも欠かせない道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。

・以下の団体等から、東北横断自動車道釜石花巻線の整備促進について要望あり。
東北横断自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会
（花巻市、釜石市、遠野市、奥州市、住田町）
東北横断自動車道釜石秋田線沿線市町村連絡協議会
（釜石市、秋田市、北上市、大仙市、西和賀町、花巻市、奥州市、遠野市、横手市、住田町）

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５４％（うち用地進捗率９９％）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない。 ・Ｈ２７年度全線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品や再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号　盛岡北道路（もりおかきた）	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：岩手県盛岡市厨川三丁目（もりおか　くりやがわ） 至：岩手県岩手郡滝沢村滝沢字巣子（たきざわ　たきざわ　す　ご）			延長	３．６ｋｍ

事業概要

一般国道４号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約８８８．２ｋｍの主要な幹線道路である。盛岡北道路は盛岡市厨川三丁目から岩手郡滝沢村滝沢字巣子に至る延長３．６ｋｍの４車線道路である。

盛岡北道路は、一般国道4号茨島こ線橋～分レ南交差点間の慢性的な交通混雑の解消、交通安全の確保を図り、沿道環境の改善を目的とした事業である。

H19年度事業化	H20年度都市計画決定 （H－年度変更）	H21年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	54億円	事業進捗率	４６％	供用済延長	－ km
計画交通量	３５，５００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)３．３ （残事業）６．０	37億円／ 67億円 事業費：22億円／ 51億円 維持管理費：16億円／ 16億円	223億円／223億円 走行時間短縮便益：211億円／211億円 走行経費減少便益：6．2億円／6．2億円 交通事故減少便益：6．0億円／6．0億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=3.2～3.4(交通量　±10%)　【残事業】B/C=5.6～6.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C=3.2～3.5(事業費　±10%)　B/C=5.6～6.3(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=3.2～3.5(事業期間±1年)　B/C=5.8～6.1(事業期間±1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・当該区間の渋滞損失時間：33.5万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約8割削減）
・巣子地区（巣子交差点から巣子北交差点）混雑時旅行速度16km/hの改善が期待される）
②国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる（巣子地区から盛岡市役所　現況24分）
③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（滝沢村巣子地区から岩手医科大学付属病院　現況23分）
④生活環境の改善・保全
・岩手山の眺望を考慮した道路整備

関係する地方公共団体等の意見

・岩手県知事の意見
１．　「対応方針（原案)」案に対して異議ありません。
２．　本県では、東北縦貫自動車道とともに国土の骨格を形成する基幹道路である、一般国道４号の整備促進を求めているところです。
「盛岡北道路」は、国道４号の交通混雑の解消や安全性の向上を図るため重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。

・以下の団体等から、盛岡北道路の整備促進について要望あり。
岩手県（知事)、盛岡市（市長)、岩手県岩手郡町村議会議長会（岩手町、滝沢村、雫石町、葛巻町）

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４６％（うち用地進捗率９９％）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。平成２７年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

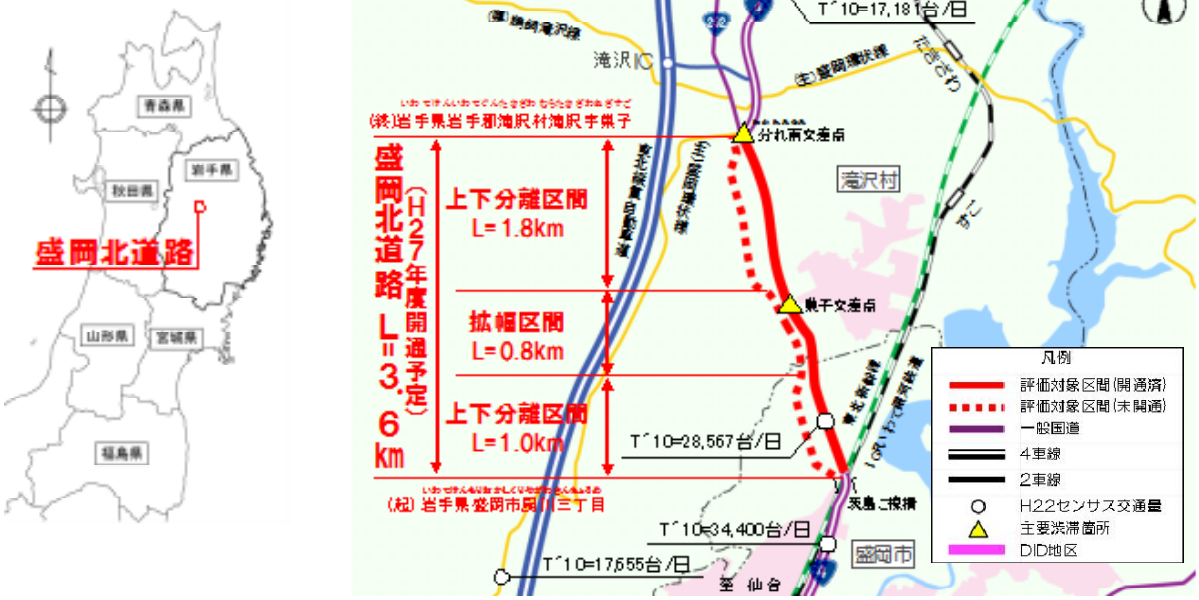
・松並木の伐採木を樹林内の管理用通路舗装に活用する等、コスト縮減を図っている。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号　渋民（しぶたみ）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：岩手県盛岡市玉山区渋民字大前田（もりおか　たまやま　しぶたみ　おおまえだ） 至：岩手県盛岡市玉山区馬場字川原（もりおか　たまやま　ば　ば　かわはら）			延長	５．６ｋｍ

事業概要

一般国道４号は、東京都中央区から青森県青森市に至る約888．2kmの主要な幹線道路である。渋民バイパスは盛岡市玉山区渋民字大前田から盛岡市玉山区馬場字川原に至る延長５．６ｋｍの４車線道路である。

S61年度事業化	H3年度都市計画決定 （H－年度変更）	H2年度用地着手	H8年度工事着手

全体事業費	１３０億円	事業進捗率	７９％	供用済延長	２．５km
計画交通量	15，900台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	（事業全体）１．３ （残事業）４．６	44億円／ 192億円 事業費：22億円／ 160億円 維持管理費：22億円／ 32億円	201億円／ 245億円 走行時間短縮便益：187億円／ 228億円 走行経費減少便益：12億円／ 13億円 交通事故減少便益：2．9億円／ 3．6億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.4(交通量　±10%)　【残事業】B/C=3.9～5.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.3(事業費　±10%)　B/C=4.4～4.8(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.2～1.3(事業期間±1年)　B/C=4.5～4.7(事業期間±1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・当該区間の渋滞損失時間：19.5万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約6割削減）
・現道（芋田地区）における混雑時旅行速度が15km/hである区間の旅行速度の改善が期待される
②都市の再生
・盛岡広域都市計画事業渋民地区土地区画整理事業との沿道まちづくりとの連携あり
③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる（岩手町役場から盛岡市役所　現況56分）
④安全で安心できるくらしの確保
・岩手町役場から岩手医科大学附属病院（矢巾町への移転後を想定　現況51分）へのアクセス向上が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

・岩手県知事の意見
１．　「対応方針（原案)」案に対して異議ありません。
２．　本県では、東北縦貫自動車道とともに国土の骨格を形成する基幹道路である、一般国道４号の整備促進を求めているところです。
「渋民バイパス」は、国道４号の交通混雑の解消や安全性の向上を図るため重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。

・以下の団体等から、盛岡西バイパスの整備促進について要望あり。
岩手県（知事)、盛岡市（市長）

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率７９％（うち用地進捗率１００％）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

・平成２６年度全線暫定開通予定

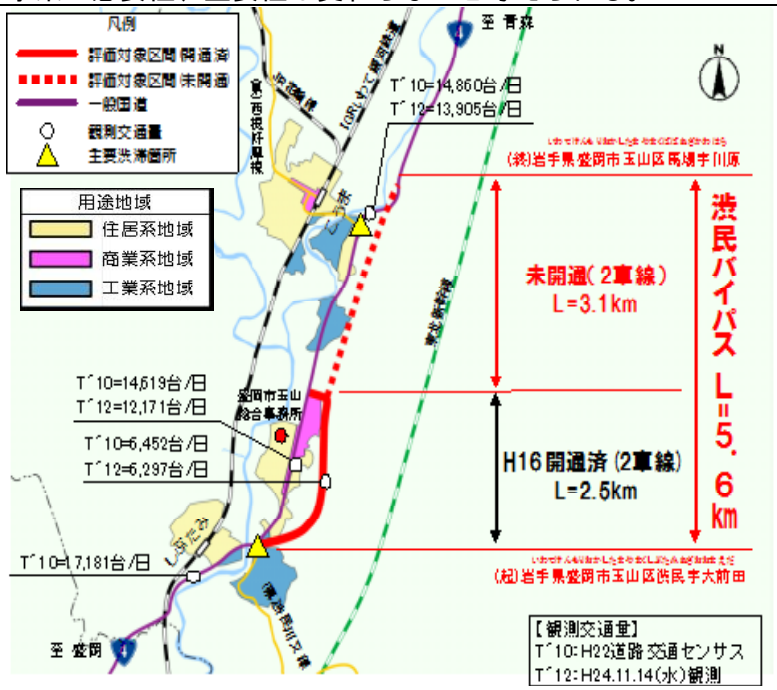
施設の構造や工法の変更等

・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品や再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図っている。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４５号　釜石山田道路（かまいしやまだ）	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：岩手県釜石市（かまいし）甲子町（かっしちょう）第１３地割（ちわり） 至：岩手県下閉伊郡（しもへい）山田町（やまだまち）船越（ふなこし）			延長	２３．０ｋｍ

事業概要

一般国道45号は、宮城県仙台市から青森県青森市に至る延長510kmの主要な幹線道路である。
釜石山田道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、釜石市から山田町に至る総延長６３６．５ｋｍの自動車専用道路である。

H5年度事業化	H8年度都市計画決定（H－年度変更）	H13年度用地着手	H16年度工事着手

全体事業費	８１４億円	事業進捗率	５８％	供用済延長	４．６km
計画交通量	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）１．６ （残事業）３．７	３５４億円／８５６億円 事業費：３０８億円／８００億円 維持管理費：４５億円／５６億円	１，３０４億円／１，３８３億円 走行時間短縮便益：１，０８６億円／１，１５４億円 走行経費減少便益：１３２億円／１３７億円 通事故減少便益：８６億円／９１億円	平成２５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%)　【残事業】B/C=3.3～4.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.6～1.7(事業費　±10%)　B/C=3.4～4.0(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.5～1.7(事業期間±1年)　B/C=3.5～3.8(事業期間±1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・国道４５号松原交差点（上り方向）における混雑時旅行速度7.8km/h（H24岩手県渋滞協）の改善が期待される
②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（宮古市から釜石市　現況73分）
・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（宮古市から釜石市　現況73分）
③安全で安心できるくらしの確保
・大槌町～県立大船渡病院（大船渡市　現況67分）へのアクセス向上が見込まれる
④災害への備え
・国道45号が通行止めになった場合の釜石市松原から山田町船越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

・岩手県知事の意見
１．　「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。
２．　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、県の復興計画期間内である平成３０年度までの全線完成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「釜石山田道路」は、自然災害発生時における緊急輸送道路の確保や三陸沿岸地域の交流・連携を支える面で重要な道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。
・以下の団体等から、釜石山田道路の整備促進について要望あり。
釜石市、三陸沿岸都市会議、大船渡・釜石・大槌・山田町間三陸縦貫自動車道整備促進協議会
東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議、リアスハイウェイ早期実現釜石大会

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

この事業の目的を失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクトの変更はない。

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７７％）	
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 ・「三陸沿岸道路の新たな考え方」にもとづき、完成４車線（Ｗ＝２２．０ｍ）から完成２車線（Ｗ＝１３．５ｍ）へ計画変更。 ・防災機能等の向上を目的とした接続箇所の追加・構造見直し。 ・孤立集落の解消を目的とした緊急連絡路等の設置。	
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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４６号　盛岡西（もりおかにし）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：岩手県盛岡市永井第一地割字高屋（もりおか　ながいだいいちちわり　たかや） 至：岩手県盛岡市上厨川字前潟（もりおか　かみくりやがわ　まえがた）			延長	７．８ｋｍ

事業概要

一般国道４６号は、岩手県盛岡市から秋田県秋田市に至る延長１０７．２ｋｍの主要な幹線道路である。盛岡西バイパスは盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前潟に至る延長７．８ｋｍの４車線（一部６車線）道路である。

S59年度事業化 （H14年度事業延伸）	S59年度都市計画決定 （H21年度変更）	S61年度用地着手	S62年度工事着手

全体事業費	４３０億円	事業進捗率	７１％	供用済延長	６．６km
計画交通量	30，300台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	（事業全体）１．８ （残事業）７．３	115億円／626億円 （事業費：100億円／576億円 維持管理費：15億円／50億円）	840億円／1，110億円 （走行時間短縮便益：739億円／985億円 走行経費減少便益：80億円／100億円 交通事故減少便益：21億円／25億円）	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～2.0(交通量　±10%)　【残事業】B/C=6.7～8.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.8(事業費　±10%)　B/C=6.7～8.0(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.6～1.9(事業期間±2年)　B/C=6.7～7.8(事業期間±2年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・当該区間の渋滞損失時間：218.4万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約3割削減
・現道の盛岡市上田三町目地区における混雑時旅行速度8.1km/h等である区間の旅行速度の改善が期待される）

②都市の再生
・盛岡南地区都市再生整備計画を支援する事業である
・盛岡南新都市土地区画整理事業等の沿道まちづくりとの連携あり

③個性ある地域の形成
・盛岡地域高度技術産業集積活性化計画を支援する

関係する地方公共団体等の意見

・岩手県知事の意見
１．　「対応方針（原案)」案に対して異議ありません。
２．　本県では、盛岡都市圏の交通を円滑化にし、都市環境を改善するなど都市機能を高める、一般国道４６号の整備促進を求めているところです。
「盛岡西バイパス」は、国道４号及び国道４６号の交通混雑緩和、盛岡市の都市開発の誘導などを図るため重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の進捗を図っていただくとともに、盛岡西バイパス南進についても、早期事業化をお願いしたい。

・以下の団体等から、盛岡西バイパスの整備促進について要望あり。
岩手県（知事)、盛岡市（市長）

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。
・平成２５年度全線暫定開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率７１％（うち用地進捗率１００％）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品や再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）の活用、他事業の発生土受入により、コスト縮減を図っている。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号　金ヶ瀬（かながせ）拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県刈田郡蔵王町宮（かつた　ざおうまちみや） 至：宮城県柴田郡大河原町金ヶ瀬（しばた　おおがわらまちかながせ）			延長	３．７ｋｍ

事業概要
一般国道４号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約874kmの主要幹線道路である。
金ヶ瀬拡幅は、刈田郡蔵王町宮から柴田郡大河原町金ヶ瀬に至る延長3.7kmの４車線拡幅事業である。

Ｈ１６年度事業化	Ｈ６年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１７年度用地着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	８４億円	事業進捗率	５２％	供用済延長	２．１　km
計画交通量	２５，２００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．７ （残 事 業）３．２	36億円／93億円 事 業 費 ： 31億円／80億円 維持管理費 ： 5.5億円／13億円	118億円／156億円 走行時間短縮便益： 114億円／151億円 走行経費減少便益： 1.6億円／1.6億円 交通事故減少便益： 2.1億円／3.2億円	平成２５年

感度分析の結果
【事業全体】交通量　：B/C=1.4～2.0(交通量　±10%)　【残事業】B/C=2.9～3.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.6～1.8(事業費　±10%)　B/C=3.0～3.6(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.5～1.9(事業期間±3年)　B/C=3.1～3.4(事業期間±1年)

事業の効果等
①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の渋滞損失時間：45.9万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：約9割削減
・現道の白石ICから金ヶ瀬交差点（東北道通行止め時・下り方向）における時旅行速度が10km/h未満等である区間の旅行速度の改善が期待される
・新幹線駅（白石蔵王駅）への大河原町からのアクセス性向上が見込まれる
②国土・地域ネットワークの構築
・大河原町から日常活動圏中心都市（白石市）へのアクセス向上（現況25分）が見込まれる
③安全で安心できるくらしの確保
・白石市からみやぎ県南中核病院へのアクセス向上（現況28分）が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見
〇宮城県知事の意見
・「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。
・なお、対象事業は、本県の東日本大震災からの復旧・復興を果たす上で非常に重要な路線でありますことから、コスト縮減にも十分配慮しながら、本県の重点施策である「防災道路ネットワークの構築」に向け、早期完成を図っていただきますよう、よろしくお願いします。

〇以下の団体等から、金ヶ瀬拡幅の整備促進について要望あり
・蔵王町（蔵王町長）、大河原町（大河原町長）、村田町（村田町長）

事業評価監視委員会の意見
・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

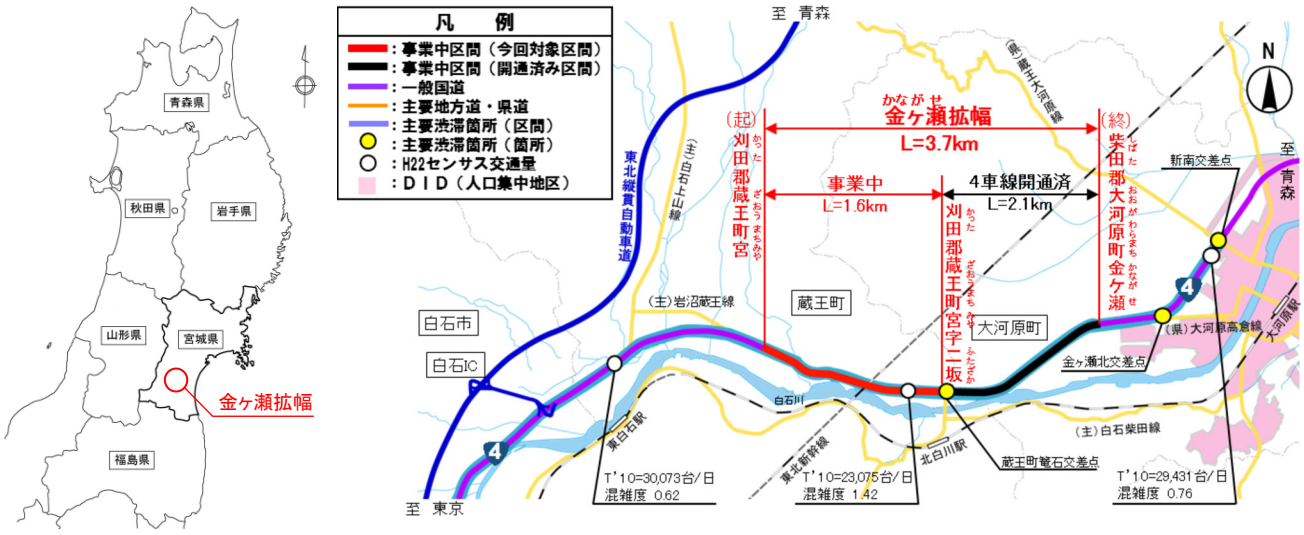
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・事業進捗率５２％（うち用地進捗率８４％）

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
・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用、及び歩車道境界ブロックに経済的な長尺製

品を活用し、コスト縮減を図る。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号　仙台拡幅（せんだいかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県仙台市宮城野区苦竹（せんだい　みやぎの　にがたけ） 至：宮城県仙台市宮城野区鶴ヶ谷（せんだい　みやぎの　つるがや）			延長	４．６ｋｍ

事業概要

一般国道４号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約874kmの主要幹線道路である。

仙台拡幅は、仙台市宮城野区苦竹から宮城野区鶴ヶ谷における延長4.6kmの６車線拡幅事業である。

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

全体事業費	２４３億円	事業進捗率	６８％	供用済延長	２．８km
計画交通量	８２，３００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)１．３ (残 事 業)１．６	62億円／293億円 事業費：55億円／277億円 維持管理費：6.3億円／16億円	102億円／381億円 走行時間短縮便益：96億円／361億円 走行経費減少便益：5.0億円／18億円 交通事故減少便益：0.44億円／1.5億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.3(交通量　±10%)　【残事業】B/C=1.6～1.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.2～1.4(事業費　±10%)　B/C=1.5～1.8(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=0.9～1.7(事業期間±7年)　B/C=1.5～1.8(事業期間±2年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 当該区間の渋滞損失時間：345.4万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約8割削減
- 現道の仙台市宮城野区燕沢～仙台市宮城野区鶴ヶ谷等における混雑時旅行速度が現況（下り）：16.4km/h、現況（上り）：12.7km/hである区間の旅行速度の改善が期待される

②都市の再生
- 都市再生プロジェクトを支援する事業である
- 宮城県広域道路網マスタープランに位置づけのある環状道路を形成する

③安全で安心できるくらしの確保
- 富谷町から国立病院機構仙台医療センター（現況45分）へのアクセス向上

関係する地方公共団体等の意見

〇仙台市長の意見
- 事業の継続実施に異議ございません。
　なお、事業推進にあたりましては、東日本大震災に伴う本市の復興関連の予算が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、特段のご配慮をお願い致します。
- 国道４号仙台バイパスは仙台都市圏における地域間交流の主軸を形成するとともに、物流支援の観点からも更なる機能強化が求められております。また、沿線には商業・業務施設が数多く立地し、市民の日常生活においても非常に重要な役割を担う路線です。
　したがいまして、本市といたしましては、当該区間の拡幅事業につきまして、是非とも継続していただき、より一層の事業推進を要望いたします。

〇以下の団体等から、坂下拡幅の整備促進について要望あり
- 宮城県（宮城県知事）
- 仙台市（仙台市長）
- 仙台都市圏広域行政推進協議会（仙台市長・塩竈市長・岩沼市長・大和町長・他１０団体）
- 仙台市・名取市広域行政協議会（仙台市長・名取市長）
- 仙台市・川崎町広域行政連絡協議会（仙台市長・川崎町長）
- 仙台市・富谷町広域行政協議会（仙台市長・富谷町長）

・国道４号拡幅改良（４号線）建設促進期成同盟会（大崎市長、大衡村長、大和町長、富谷町長）

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率６８％（うち用地進捗率９５％）

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

・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用、及び歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を活用し、コスト縮減を図る。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４５号　坂下拡幅（さかしたかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県仙台市宮城野区字原町苦竹（せんだいみやぎのはらのまちにがたけ） 至：宮城県仙台市宮城野区字原町苦竹（せんだいみやぎのはらのまちにがたけ）			延長	１．２ｋｍ

事業概要

一般国道４５号は、宮城県仙台市と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。

坂下拡幅は、仙台市宮城野区原町苦竹地区における延長1.2kmの４車線拡幅事業である。

Ｓ４７年度事業化	Ｓ４０年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｓ４７年度用地着手	Ｈ５年度工事着手

全体事業費	７７億円	事業進捗率	９７％	供用済延長	１．２km
計画交通量	３０，６００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）１．４ （残 事 業）７．２	4.2億円／109億円 事 業 費 ： 2.6億円／105億円 維持管理費 ： 1.6億円／3.8億円	30億円／148億円 走行時間短縮便益： 27億円／138億円 走行経費減少便益： 1.2億円／6.0億円 交通事故減少便益： 2.0億円／4.0億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.4(交通量　±10%)　【残事業】B/C=6.5～7.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.5(事業費　±10%)　B/C=6.7～7.6(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=0.9～2.0(事業期間±9年)　B/C=7.2～7.2(事業期間±0年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 現道（塩釜方面）等における混雑時旅行速度が18.5km/hである区間の旅行速度の改善が期待される
- 現道等に、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（仙台市交通局4路線（系統番号：200,203,205,209)、宮城交通2路線（高砂駅前行き、仙台港フェリー行き））が存在する

②歩行者･自転車のための生活空間の形成
- 事業区間（自動車交通量 39,167台/日（H22)、歩行者交通量 2,297人/日（H17)、自転車交通量 3,262台/日（H17））において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる

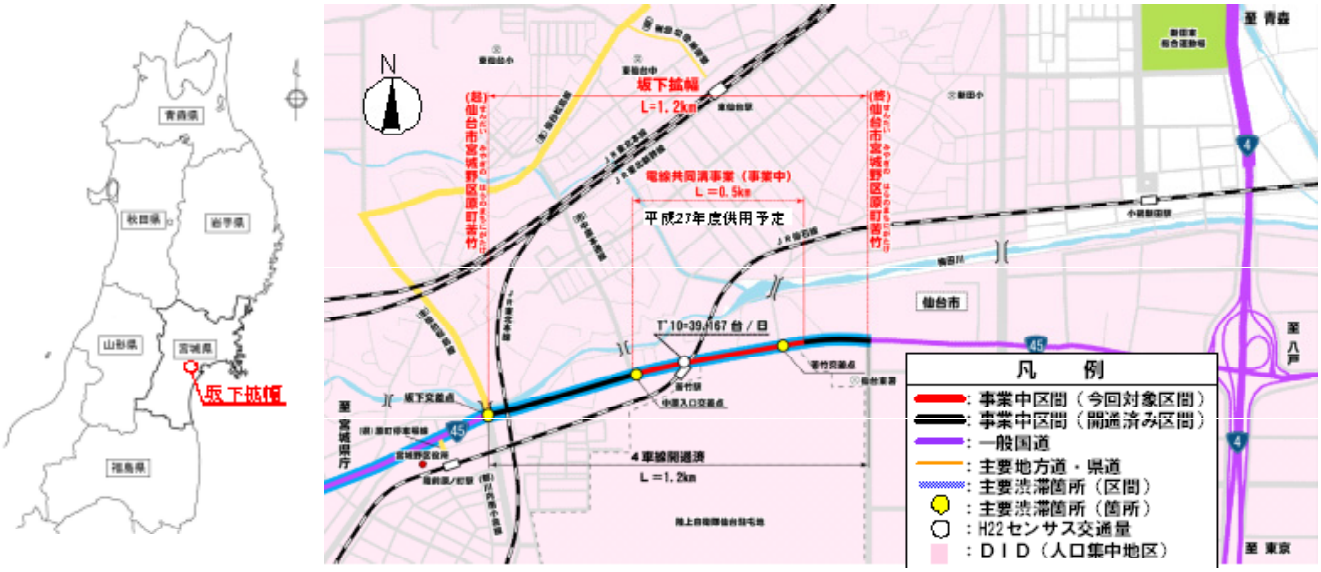
③無電柱化による美しい町並みの形成
- 原町地区電線共同溝整備事業

④安全な生活環境の確保
- 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される（自動車交通量 39,167台/日（H22)、歩行者交通量 2,297人/日（H17)、通学路指定あり。、歩道未整備区間 L=170m、歩道幅員狭小区間 W=0.6m～2.5m、L=500m）

○仙台市長の意見
- 事業の継続実施に異議ございません。
  なお、事業推進にあたりましては、東日本大震災に伴う本市の復興関連の予算が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ご配慮をお願い致します。
- 国道４５号は仙台市と宮城県東部、更には三陸沿岸地域を結ぶ、地域間交流及び物流において重要な幹線道路であり、また、緊急輸送道路にもなっており、災害対策や救急医療体制の強化を図る観点からも非常に重要な役割を担う路線です。
  したがいまして、本市といたしましては、当該区間の拡幅事業につきまして、是非とも継続していただき、より一層の事業推進を要望いたします。

○以下の団体等から、坂下拡幅の整備促進について要望あり
- 仙台市（仙台市長）
- 仙台都市圏広域行政推進協議会（仙台市長・塩竈市長・岩沼市長・大和町長・他１０団体）

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化はない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率９７％（うち用地進捗率１００％）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない。	
施設の構造や工法の変更等 ・電線共同溝事業と歩道整備を同時に行うことや、再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用、及び歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を活用し、コスト縮減を図る。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４５号　本吉気仙沼道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市 本吉町 字九多丸 至：宮城県気仙沼市松崎高谷			延長	７．１ｋｍ

事業概要

三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から岩手県宮古市までの三陸沿岸地域の各都市を結ぶ、延長約220kmの高規格幹線道路である。

本吉気仙沼道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、気仙沼市本吉町字九多丸から気仙沼市松崎高谷に至る延長7.1kmの自動車専用道路である。

Ｈ１８年度事業化	Ｈ１８年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２０年度用地着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	２０１億円	事業進捗率	５６％	供用済延長	－ km
計画交通量	１５，２００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)２．０ (残 事 業)６．６	65億円／217億円 事 業 費 ： 42億円／194億円 維持管理費 ： 23億円／ 23億円	426億円／426億円 走行時間短縮便益：343億円／343億円 走行経費減少便益： 49億円／ 49億円 交通事故減少便益： 34億円／ 34億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～2.3(交通量　±10%)　【残事業】B/C=5.5～7.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.8～2.1(事業費　±10%)　B/C=7.0～7.2(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.7～2.2(事業期間±3年)　B/C=6.3～6.8(事業期間±1年)

事業の効果等

①物流効率化の支援
・気仙沼市から仙台市・関東方面への生鮮かつお（生産量：19,205t/年）の流通の利便性向上が見込まれる

②国土・地域ネットワークの構築
・新たに気仙沼市から石巻市（現況100分）を高規格道路で連絡するルートを構成する
・気仙沼市から石巻市（現況100分）へのアクセス向上が見込まれる

③安全で安心できるくらしの確保
・気仙沼市から石巻赤十字病院（現況91分）へのアクセス向上が見込まれる

④災害への備え
・緊急輸送道路である国道45号を代替する道路（気仙沼市本吉町九多丸～気仙沼市松崎高谷）

関係する地方公共団体等の意見

〇宮城県知事の意見
・「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。
　なお、対象事業は、本県の東日本大震災からの復旧・復興を果たす上で非常に重要な路線でありますことから、コスト縮減にも十分配慮しながら、本県の重点施策である「防災道路ネットワークの構築」に向け、早期完成を図っていただきますよう、よろしくお願いします。

〇以下の団体等から、本吉気仙沼道路の整備促進について要望あり
・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会
（南三陸町婦人団体連絡協議会、本吉町婦人団体連絡協議会、他14団体）
・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道事業化促進期成同盟会（気仙沼市長、南三陸町長）
・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会（石巻市長、東松島市長、女川町長）

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率５６％（うち用地進捗率９４％）

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	
・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１０８号　古川東（ふるかわひがし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県大崎市（おおさき）古川鶴ヶ埣字新江南（ふるかわつるがそねしんえみなみ） 至：宮城県大崎市（おおさき）古川稲葉字土手内（ふるかわいなばどてうち）			延長	５．１ｋｍ

事業概要
一般国道１０８号は、宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る延長約１８８kmの主要幹線道路である。
古川東バイパスは、大崎市古川鶴ヶ埣から大崎市古川稲葉に至る延長５．１kmの４車線道路である。

Ｈ２年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ７年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	３４０億円	事業進捗率	２６％	供用済延長	２．３km
計画交通量	１５，２００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．４ （残 事 業）１．８	174億円／290億円 事 業 費 ： 165億円／274億円 維持管理費 ： 8．9億円／ 16億円	307億円／411億円 走行時間短縮便益：281億円／378億円 走行経費減少便益： 21億円／ 25億円 交通事故減少便益：6．2億円／7．6億円	平成２５年

感度分析の結果
【事業全体】交通量　：B/C=1.4～1.5(交通量　±10%)　【残事業】B/C=1.6～1.9(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.5(事業費　±10%)　B/C=1.6～2.0(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=1.0～3.0(事業期間±8年)　B/C=1.5～2.0(事業期間±3年)

事業の効果等
①円滑なモビリティの確保
・現道等（大崎市古川字上古川地内（下り方向））における混雑時旅行速度が13.7km/hである区間の旅行速度の改善が期待される
・美里町から新幹線駅（古川駅　現況10分）へのアクセス向上が見込まれる
②国土・地域ネットワークの構築
・美里町から大崎市（現況22分）へのアクセス向上が見込まれる
③個性ある地域の形成
・大崎地方拠点都市地域整備アクションプログラムを支援する
④安全で安心できるくらしの確保
・美里町から大崎市民病院（H26年4月移転　現況28分）へのアクセス向上が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見
○宮城県知事の意見
・「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。
・なお、対象事業は、本県の東日本大震災からの復旧・復興を果たす上で非常に重要な路線でありますことから、コスト縮減にも十分配慮しながら、本県の重点施策である「防災道路ネットワークの構築」に向け、早期完成を図っていただきますよう、よろしくお願いします。

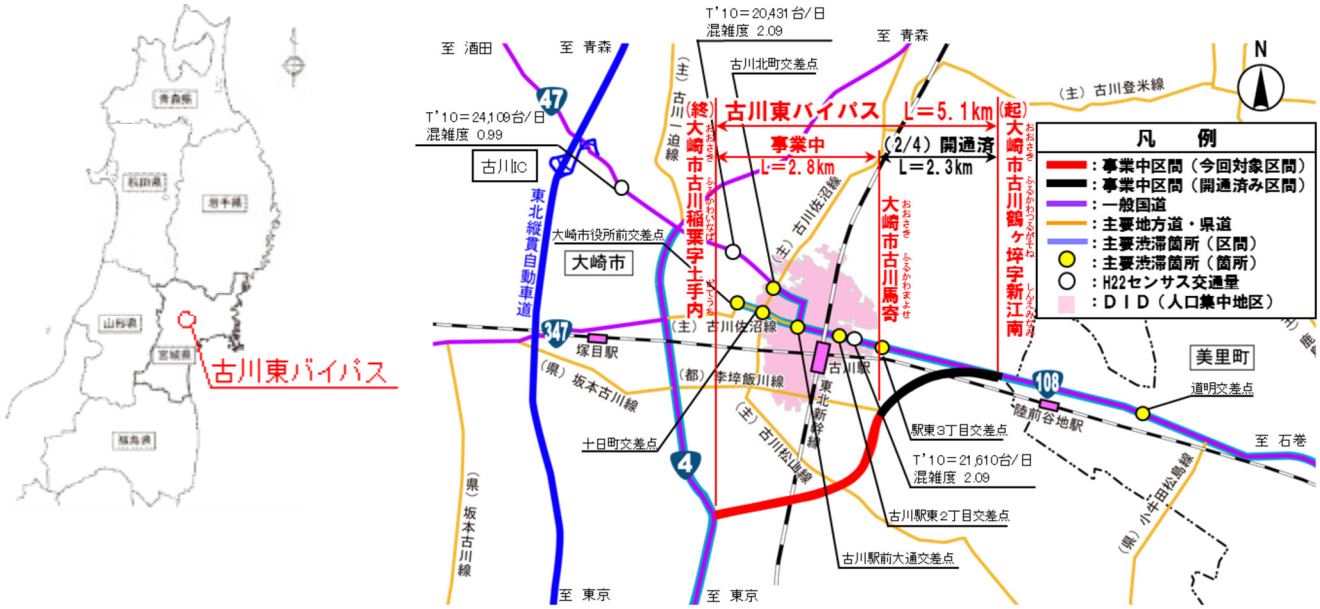
○以下の団体等から、上北天間林道路の整備促進について要望あり
・国道１０８号古川東バイパス建設促進期成同盟会（大崎市長）
・大崎市（大崎市長）
・美里町（美里町長）

事業評価監視委員会の意見
・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・事業進捗率２６％（うち用地進捗率４７％）

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１１５号　阿武隈東道路	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：福島県相馬市山上 至：福島県相馬市東玉野			延長	１０．７ｋｍ

事業概要

一般国道115号は、福島県東部の相馬市を起点とし、伊達市、福島市を経由して、猪苗代町に至る延長120kmの広域幹線道路である。

阿武隈東道路は、相馬福島道路（東北中央自動車道）の一部を形成し、相馬市山上から相馬市東玉野に至る延長10.7kmの自動車専用道路である。

Ｈ１６年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１８年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	３７０億円	事業進捗率	８９％	供用済延長	－ km
計画交通量	９，４００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．７ （残 事 業）１５．３	47億円／417億円 （事 業 費 ： 19億円／388億円 維持管理費 ： 29億円／ 28億円）	721億円／ 721億円 （走行時間短縮便益：652億円／ 652億円 走行経費減少便益：8．2億円／ 8．2億円 交通事故減少便益： ６０億円／ ６０億円）	平成２５年

感度分析の結果

【残事業】交通量　：B/C=13.8～17.4(交通量 ±10%)
事業費　：B/C=15.0～15.7(事業費 ±10%)
事業期間：B/C=14.8～16.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①物流効率化の支援
・現道等における、ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間（国道115号高さ指定無し（背高コンテナ通行不可））を解消する

②国土・地域ネットワークの構築
・現道等における大型車のすれ違い困難区間（相馬市山上、東玉野、玉野　車道幅員W=5.5m以下12箇所）を解消する

③安全安心できる暮らしの確保
・相馬市から福島医大病院（現況83分）へのアクセス向上が見込まれる

④災害への備え
・現道等の防災点検要対策３箇所（相馬市大字山上字滝平）等が解消される
・現道等の特殊通行規制区間（土砂崩壊（11.5km）を解消する

関係する地方公共団体等の意見

○福島県知事の意見

国の対応方針（案）については異議ありません。

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、各地域の広域的な連携への貢献が期待できる等、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をお願いします。

○以下の団体から、阿武隈東道路の整備促進について要望あり
一般国道115号（福島・霊山・相馬間）整備促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率８９％、うち用地進捗率９７％

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。

・Ｈ２８年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

・橋脚の中空断面を採用することによるコスト縮減
・トンネル内円形側溝の検討によるコスト縮減
・トンネル照明器具の検討によるコスト縮減

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	日本海沿岸東北自動車道　大館北～小坂	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県大館市商人留 至：秋田県鹿角郡小坂町小坂			延長	１４．０ｋｍ

事業概要

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。

大館北～小坂間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、大館市から小坂町に至る延長１４．０kmの自動車専用道路である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１３年度用地着手	Ｈ１６年度工事着手

全体事業費	６４３億円	事業進捗率	７５％	供用済延長	０．０km
計画交通量	８，１００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)１．７ (残 事 業)８．６	145億円／738億円 事 業 費 ： 97億円／689億円 維持管理費 ： 49億円／ 49億円	1，251億円／1，251億円 走行時間短縮便益：1,100億円／ 1,100億円 走行経費減少便益：107億円／107億円 交通事故減少便益： 44億円／ 44億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.4～2.0(交通量　±10%)　【残事業】B/C=7.3～9.9(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.7(事業費　±10%)　B/C=8.1～9.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.6　(事業期間＋1年)　B/C=8.5　(事業期間＋1年)

事業の効果等

①物流効率化の支援
・秋田港（国際コンテナ航路発着港湾）から小坂町（リサイクル工場付近）へのアクセス向上（現況143分）が見込まれる
②個性ある地域の形成
・秋田県北部エコタウン計画を支援する
・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（十和田八幡平国立公園（年間入込客数257万人：H22））が存在する
③安全で安心できるくらしの確保
・小坂町役場から北秋田市民病院（現況77分）へのアクセス向上が見込まれる
④その他
・大館市内工業団地への企業進出

関係する地方公共団体等の意見

〇秋田県知事の意見
東日本大震災により日本海側国土軸の必要性が再認識され、リダンダンシー確保や交流促進の観点からも、日本海沿岸東北自動車道の早期整備は極めて重要であり、高速道路ネットワークの形成を県の最優先施策の一つとしていますので、事業の継続に異議はありません。
〇以下の団体等から、鷹巣大館道路を含む日本海沿岸東北自動車道の整備促進について要望あり。
・秋田県（秋田県知事）
・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会（大館市長）
・日本海沿岸東北自動車道沿線市町村建設促進大会

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７５％（うち用地進捗率１００％）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

・Ｈ２５年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

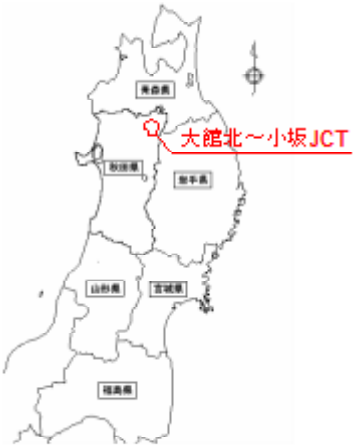
・ジェットファンの規格見直しやスリップフォームによるトンネル排水工施工によりコスト縮減を図る。

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２６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：茅野　牧夫

事業名	一般国道７号　鷹巣大館道路（たかのすおおだて）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県北秋田市 栄（あきた　きたあきた　さかえ） 至：秋田県大館市櫃崎（あきた　おおだて　ひつざき）			延長	８．３ｋｍ

事業概要

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。

鷹巣大館道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、北秋田市から大館市に至る延長８．３kmの自動車専用道路である。

Ｈ１７年度事業化	Ｈ１４年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１８年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	２４２億円	事業進捗率	８１％	供用済延長	０．０km
計画交通量	１３，３００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)２．９ (残事業)１３．１	62億円/284億円 事業費：33億円/255億円 維持管理費：29億円/29億円	810億円/810億円 走行時間短縮便益：569億円/569億円 走行経費減少便益：168億円/168億円 交通事故減少便益：72億円/72億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.6～3.1(交通量　±10%)　【残事業】B/C=11.8～14.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.8～2.9(事業費　±10%)　B/C=12.5～14.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C=2.7～3.0(事業期間±1年)　B/C=12.9～13.5(事業期間±1年)

事業の効果等

①物流効率化の支援
・能代港～小坂町役場（リサイクル工場付近）へのアクセス向上（現況　105分）が見込まれる
②個性ある地域の形成
・秋田県北部エコタウン計画を支援する
・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（十和田八幡平国立公園（年間入込客数257万人：H22））が存在する
③安全で安心できるくらしの確保
・大館市役所から北秋田市民病院（現況47分）へのアクセス向上が見込まれる
④その他
・大館市内工業団地への企業進出

関係する地方公共団体等の意見

〇秋田県知事の意見
東日本大震災により日本海側国土軸の必要性が再認識され、リダンダンシー確保や交流促進の観点からも、日本海沿岸東北自動車道の早期整備は極めて重要であり、高速道路ネットワークの形成を県の最優先施策の一つとしていますので、事業の継続に異議はありません。
〇以下の団体等から、鷹巣大館道路を含む日本海沿岸東北自動車道の整備促進について要望あり。
・秋田県（秋田県知事）
・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会（大館市長）
・日本海沿岸東北自動車道沿線市町村建設促進大会

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９９％）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

・Ｈ２８年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

・路肩側溝形式見直しや函渠部巻き込み擁壁構造見直しによりコスト縮減を図る。

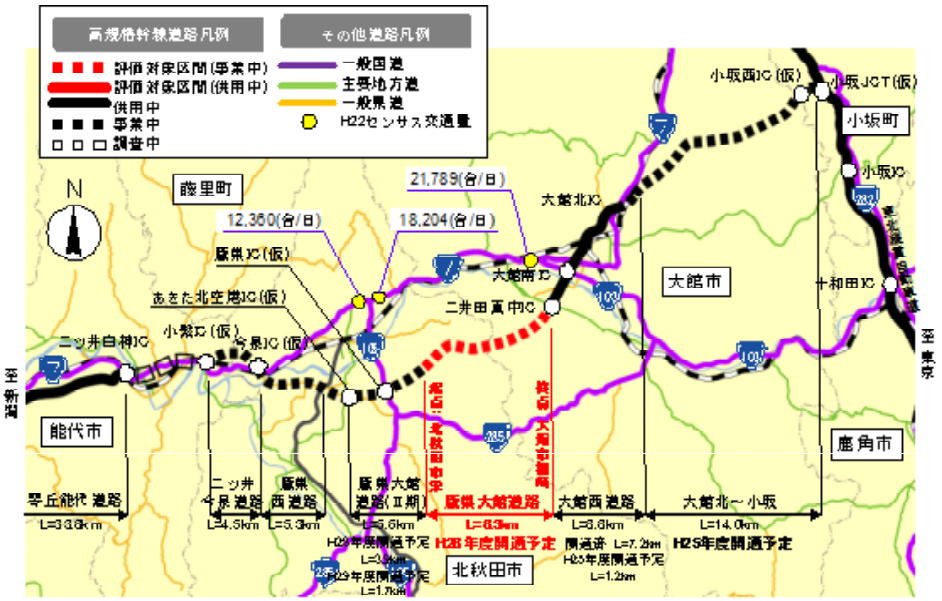
対応方針	事業継続

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１３号　河辺（かわべ）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：秋田県秋田市河辺神内字神内（かわべじんないあざじんない） 至：秋田県秋田市上北手古野（かみきたてこの）			延長	６．６ｋｍ

事業概要
一般国道１３号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長369.6kmの主要な幹線道路である。
河辺拡幅は秋田市河辺神内字神内から秋田市上北手古野に至る延長6.6kmの４車線道路である。

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

全体事業費	１８０億円	事業進捗率	４６％	供用済延長	２．４km
計画交通量	１７，１００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)１．５ (残 事 業)２．０	99億円／225億円 事 業 費：78億円／191億円 維持管理費：21億円／34億円	202億円／326億円 走行時間短縮便益：184億円／302億円 走行経費減少便益：14億円／16億円 交通事故減少便益：3.7億円／8.1億円	平成２５年

感度分析の結果
【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.6(交通量　±10%)　【残事業】B/C=1.8～2.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.4～1.5(事業費　±10%)　B/C=1.9～2.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間 ±20%)　B/C=2.0～2.1(事業期間 ±20%)

事業の効果等
①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の渋滞損失時間：１０万人・時間／年、渋滞損失削減率：約１０割削減
②安全で安心できるくらしの確保
・大仙市役所協和庁舎から秋田赤十字病院（現況 27分）へのアクセス向上が見込まれる
③安全な生活環境の確保
・事業中区間（通学路指定区間）の自動車交通量：16,953台/12h、歩行者交通量：100人（対象区間を通学する河辺小学校児童数）において、歩道が無い区間（当該区間の約2割）に歩道が設置される
④災害への備え
・現道等の架替の必要のある老朽橋梁（河辺跨線橋（架設後48年経過）、和田大橋（架設後53年経過））が解消される
⑤他のプロジェクトとの関係
・河辺地区都市計画マスタープラン、秋田市総合交通戦略に位置づけられている

関係する地方公共団体等の意見
・秋田県知事の意見
渋滞解消や自動車・歩行者相互の安全確保、救急搬送や物流ルートの安定など、県都秋田市周辺の交通円滑化は県の重要課題であり、事業の継続に異議はありません。

・以下の団体等から、河辺拡幅の整備促進について要望あり
秋田市（秋田市長）
秋田県（秋田県知事、秋田県議会議長、秋田県議会建設振興議員連盟）

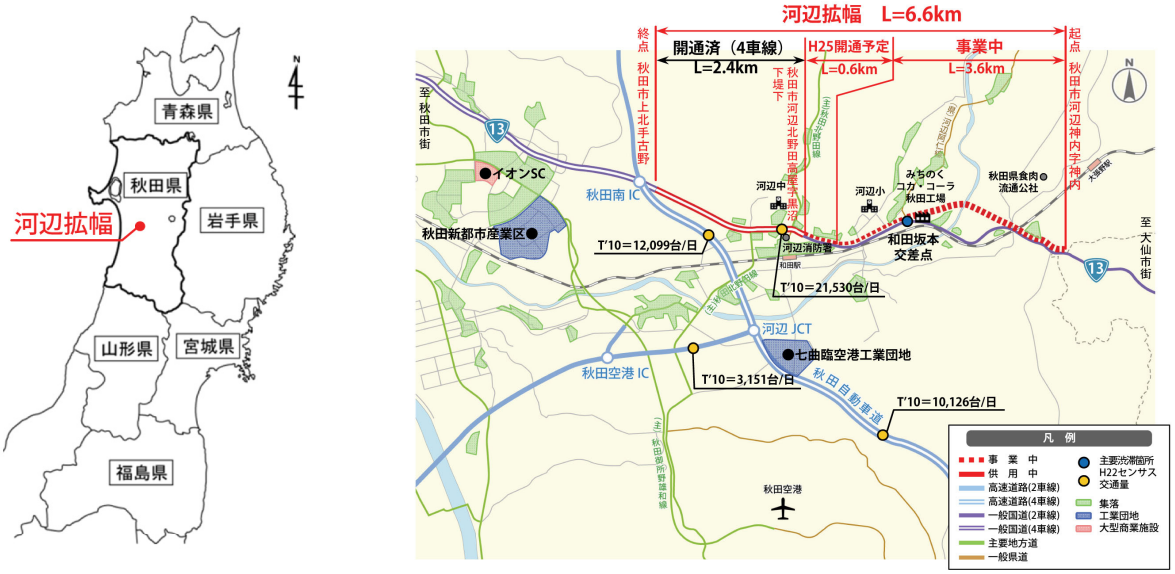
事業評価監視委員会の意見
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

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。
平成11年度以降、平成19年度までにL=2.4kmの４車線化が図られている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
事業進捗率４６％（うち用地進捗率５０％）

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 　他公共事業との発生残土利用調整、再生資源（再生砕石やアスファルト合材等）の活用等コスト縮減を図っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 　以上の状況を勘案すれば、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	日本海沿岸東北自動車道　酒田みなと～遊佐	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目			延長	１２．０km

事業概要

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約320kmの高速自動車国道である。酒田みなと～遊佐間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、広域的な連携・交流の促進、災害時のリダンダンシーの確保、重要港湾酒田港へのアクセス強化に寄与することを目的としている。

Ｈ２１年度事業化	Ｈ２１年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２３年度用地着手	Ｈ２４年度工事着手

全体事業費	３１０　億円	事業進捗率	７％	供用済延長	—km
計画交通量	１３，０００　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)　１．９ (残事業)　２．２	(残事業)/(事業全体) 265億円/306億円 事　業　費：224億円/265億円 維持管理費：41億円/41億円	(残事業)/(事業全体) 585億円/585億円 走行時間短縮便益：446億円/446億円 走行費用減少便益：111億円/111億円 交通事故減少便益：28億円/28億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.7～2.1（交通量±10%）【　残事業】B/C＝2.0～2.4（交通量±10%）
事業費　：B/C＝1.8～2.1（事業費±10%）　B/C＝2.0～2.4（事業費±10%）
事業期間：B/C＝1.8～2.1（事業期間±1年）　B/C＝2.1～2.5（事業期間±1年）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・にかほ市から庄内空港（現況49分）へのアクセス向上が見込まれる
②物流効率化の支援
・にかほ市から酒田港（現況36分）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
・新たに拠点都市間（酒田市と秋田市　現況120分）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
④安全で安心できるくらしの確保
・遊佐町（吹浦）から日本海総合病院（現況26分）へのアクセス向上が見込まれる
⑤災害への備え
・並行する国道7号通行止め時には、国道13号による広域迂回が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

○山形県知事の意見

日本海沿岸東北自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線です。本路線は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時の広域的代替機能の強化、及び、東北地方の発展を図るためにも重要で、必要不可欠であります。

また、本県において、平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、”高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策としており、当該事業を継続され、早期完成を目指し、着実な予算の確保をお願いします。

○以下の団体等から、酒田みなと～遊佐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同盟会（会長：山形県知事）
・日本海沿岸東北自動車道建設促進庄内地区期成同盟会（会長：鶴岡市長）

・庄内開発協議会（会長：鶴岡市長）
・山形県商工会議所連合会
・山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）
・山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）
・山形県荘内地方町村議会議長会
・山形県庄内地方国道愛護協会（会長：酒田市長）
・庄内地方道路連絡協議会（会長：鶴岡市長）　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７％（うち用地進捗率３３％）

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

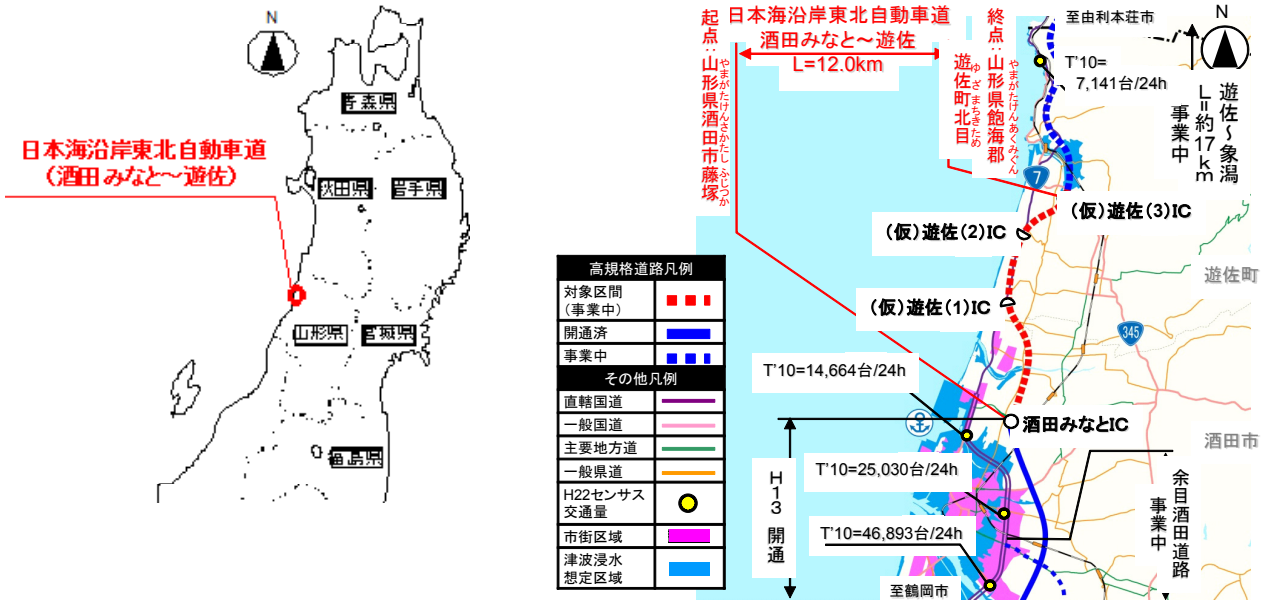
・他機関との発生残土利用調整を図り、コスト縮減を図る。

対応方針

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26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	東北中央自動車道　米沢（よねざわ）～米沢北（よねざわきた）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県米沢市万世町（やまがたけんよねざわしばんせいちょう） 至：山形県米沢市窪田町（やまがたけんよねざわしくぼたまち）			延長	９．０ｋｍ

事業概要

東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。

米沢～米沢北間は、東北中央自動車道の一部を形成し、米沢市万世町から米沢市窪田町に至る延長9.0kmの自動車専用道路である。

Ｈ１５年度事業化	Ｈ７年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ２０年度工事着手

全体事業費	３３４億円	事業進捗率	４８％	供用済延長	— km
計画交通量	１０，７００台／日				

		総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	B／C (事業全体)１．１ (残事業)２．７	147億円/352億円 事業費：117億円/322億円 維持管理費：30億円/30億円	400億円/400億円 走行時間短縮便益：294億円/294億円 走行経費減少便益：69億円/69億円 交通事故減少便益：37億円/37億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.0～1.2(交通量　±10%)　【残事業】B/C=2.5～2.9(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=1.1～1.2(事業費　±10%)　B/C=2.5～2.9(交通量　±10%)
事業期間変動：B/C=1.1～1.2(事業期間＋1年)　B/C=2.6～2.8(事業期間+1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の渋滞損失時間：29.5万人・時間／年、並行区間等の渋滞損失削減率：６割削減
②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（福島市～米沢市（現況59分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
③個性ある地域の形成
・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（松岬公園（H24観光入込数134万人））が存在する
④安全で安心できるくらしの確保
・米沢市から公立置賜総合病院（現況30分）へのアクセス向上が見込まれる
⑤災害への備え
・並行区間等の運搬排雪に伴う通行規制区間（上り合計6.2km 下り合計6.4km）の代替路線を形成する

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見

東北中央自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線です。本路線は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時の広域的代替機能の強化、及び、東北地方の発展を図るためにも重要で、必要不可欠であります。

また、本県において、平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策としており、当該事業を継続され、早期完成を目指し、着実な予算の確保をお願いします。

〇以下の団体等から、東北中央自動車道（米沢～米沢北）の整備促進について要望あり
・福島市　・米沢市　・相馬市　・伊達市議会連絡協議会　・山形県町村会長　・山形県町村議会議長会
・置賜総合開発協議会　・山形県商工会議所連合会　・山形県開発推進協議会　・山形地区国道協議会
・山形市長　・山形市議会議長　・米沢市長　・南陽市長　・南陽市議会議長　・高畠町長　・天童市長

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率４８％（うち用地進捗率９８％）

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。
・平成２９年度開通予定。

施設の構造や工法の変更等

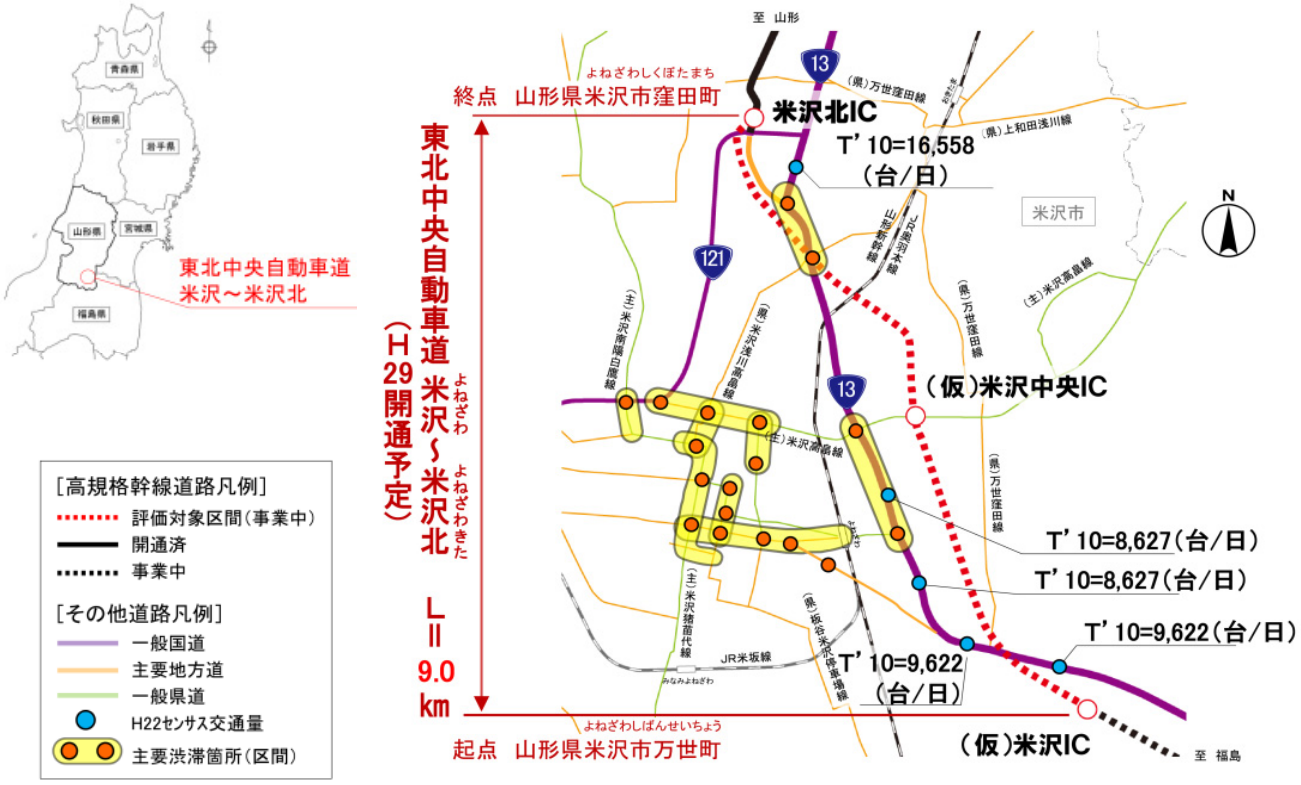
・購入土から公共残土の受け入れへ切り換えることによるコスト縮減を図る。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道13号　大野目（だいのめ）交差点改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県山形市大野目（やまがた　やまがた　だいのめ）一丁目 至：山形県山形市浜崎（やまがた　やまがた　はまざき）			延長	１．２ｋｍ

事業概要

一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要な幹線道路である。
大野目交差点改良は、山形市大野目一丁目から山形市浜崎に至る延長1.2kmの交差点立体化事業である。

Ｈ１６年度事業化	Ｈ２年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１７年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	１０４億円	事業進捗率	９４％	供用済延長	－ km
計画交通量	３３，１００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．７ （残 事 業）１２．６	16億円／ 122億円 事 業 費：4.6億円／ 110億円 維持管理費：12億円／ 12億円	205億円／ 205億円 走行時間短縮便益：189億円／ 189億円 走行経費減少便益：8.3億円／ 8.3億円 交通事故減少便益：7.6億円／ 7.6億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.9(交通量　±10%)　【残事業】B/C=11.4～13.9(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.7(事業費　±10%)　B/C=12.3～13.0(交通量　±10%)
事業期間：B/C=1.6　(事業期間＋1年)　B/C=12.4　(事業期間＋1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の渋滞損失時間：89万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：9割削減
・現道（現大野目交差点）等における混雑時旅行速度7.6km/h（上り）の旅行速度の改善が期待される
・山寺から新幹線駅（山形駅　現況31分）へのアクセス向上が見込まれる
・蔵王温泉から山形空港（ 現況49分）へのアクセス向上が見込まれる
②都市の再生
・山形市外環状道路を形成成する

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見
一般国道１３号大野目交差点は、県内有数の主要渋滞箇所であり、特に冬期積雪時には、速度低下による著しい渋滞が発生しております。一般国道１３号は、本県の物流、産業の振興を担う重要な路線であり、大野目交差点の早期の渋滞解消が望まれているところです。
また、本県において、平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速交通ネットワーク形成と連携したＩＣアクセス道路等の整備促進”は、最優先する施策の一つとしており、当該事業を継続され、早期完成を目指し、着実な予算の確保をお願いします。

〇以下の団体等から国道１３号大野目交差点改良の整備促進について要望あり
・山形市長　・山形市議会議長　・山形県商工会議所連合会

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

・山形市北西部では、H23年度土地区画整理事業完了以降、大型店出店や住宅地開発により人口集積。
・大野目交差点に隣接した沿道に大型店出店。
・（主）山形山寺線（穂積バイパス）開通。
・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。

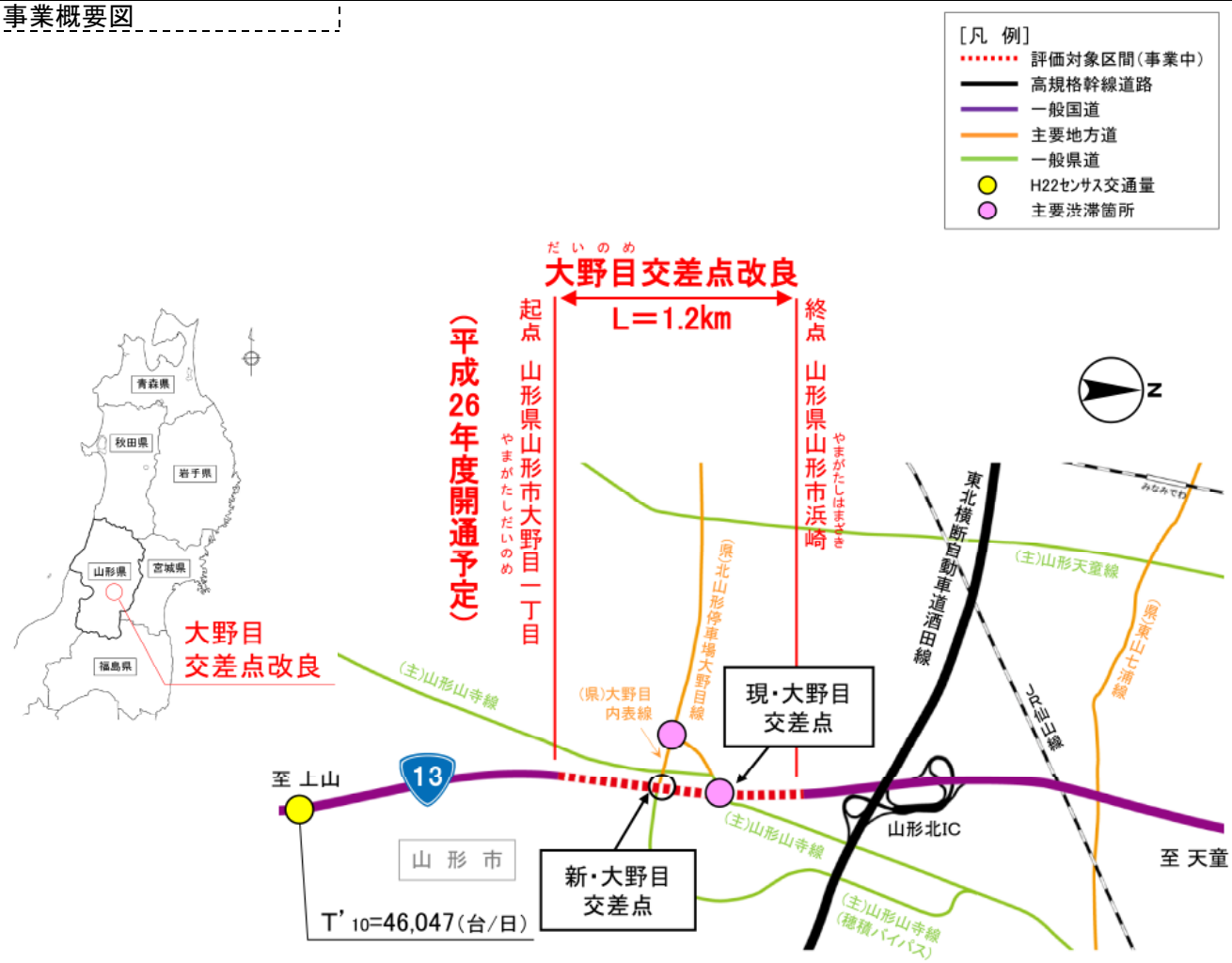
事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率９４％（うち用地進捗率１００％）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。
・Ｈ２６年度全線開通予定

施設の構造や工法の変更等	・橋梁基礎に鋼管ソイルセメント杭を採用しコスト縮減を図る。 ・擁壁構造を補強土壁＋地盤改良としコスト縮減を図る。 ・補強土壁背面盛土に軽量材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26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道13号　尾花沢新庄道路（おばなざわしんじょう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県尾花沢市大字尾花沢（やまがた　おばなざわ　おばなざわ） 至：山形県新庄市大字松本（やまがた　しんじょう　まつもと）			延長	１８．２ｋｍ

事業概要

東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。

尾花沢新庄道路は、尾花沢市大字尾花沢から新庄市大字松本に至る延長18.2kmの東北中央自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路である。

Ｓ６１年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２年度用地着手	Ｈ３年度工事着手

全体事業費	９００億円	事業進捗率	８１％	供用済延長	１４．２ km
計画交通量	２５，７００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．７ （残 事 業）４．７	168億円／1,265億円 事 業 費：122億円／1,166億円 維持管理費：46億円／99億円	787億円／2,145億円 走行時間短縮便益：791億円／1,874億円 走行経費減少便益：－41億円／136億円 交通事故減少便益：37億円／135億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.9(交通量　±10%)　【残事業】B/C=4.0～5.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.7(事業費　±10%)　B/C=4.4～5.0(交通量　±10%)
事業期間：B/C=1.6～1.8(事業期間±2年)　B/C=4.4～4.9(事業期間±2年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・新庄市から山形空港（現況52分）へのアクセス向上が見込まれる
②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（新庄市から山形市（現況83分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
・舟形町から日常活動圏の中心都市（新庄市（現況11分））へのアクセス向上が見込まれる
③安全で安心できるくらしの確保
・県立新庄病院から山形県立中央病院（現況65分)へのアクセス向上が見込まれる
④災害への備え
・現道等の事冬期交通障害区間（運搬排雪に伴う通行規制区間 上り合計8.1km 下り合計5.7km）を解消する

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見

一般国道１３号尾花沢新庄道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線です。本路線は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時の広域的代替機能の強化、及び、東北地方の発展を図るためにも重要で、必要不可欠であります。

また、本県において、平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策としており、当該事業を継続され、早期完成を目指し、着実な予算の確保をお願いします。

〇以下の団体等から尾花沢新庄道路の整備促進について要望あり
・山形県庄内地方町村議会議長会　・山形県最上地方町村議会議長会
・一般国道13号尾花沢新庄道路整備促進期成同盟会　・最上開発協議会　・山形県町村会長
・山形県町村議会議長会　・山形県商工会議所連合会　・山形県開発推進協議会
・尾花沢市長　・尾花沢市議会議長

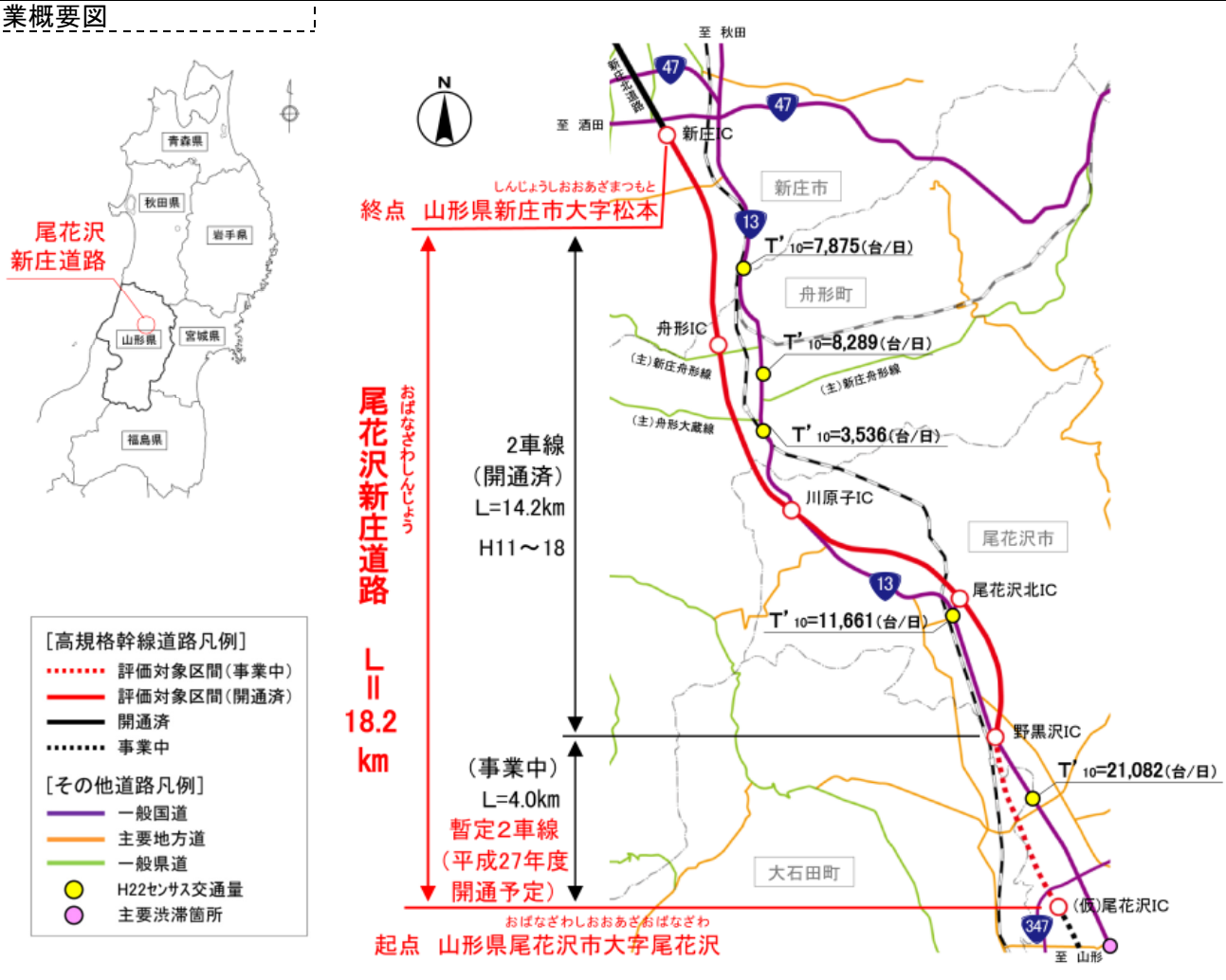
事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率８１％（うち用地進捗率１００％）。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない。 ・平成２７年度全線開通予定。
施設の構造や工法の変更等 ・橋梁上部工形式の変更を通常の鋼多主桁から鋼少数主桁に変更したことによりコストを縮減。 ・当初橋梁設置計画からアーチカルバート（プレキャスト製品）を採用したことによりコストを縮減。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４７号　余目酒田道路（あまるめさかたどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県東田川郡庄内町廻館（ひがしたがわ　しょうないまちまわだて） 至：山形県酒田市東町（さかた　あずまちょう）			延長	１２．７km

事業概要

一般国道４７号は、仙台市から酒田市に至る延長178.5kmの主要な幹線道路である。
余目酒田道路は、地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部を形成し、庄内町から酒田市に至る延長１２．７ｋｍの自動車専用道路である。

Ｈ１６年度事業化	Ｈ１５年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１８年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	６３５億円	事業進捗率	５８％	供用済延長	—km
計画交通量	２１，２００　台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．１ （残 事 業）２．９	266億円/696億円 事　業　費：201億円/631億円 維持管理費：65億円/65億円	776億円/776億円 走行時間短縮便益：636億円/636億円 走行費用減少便益：106億円/106億円 交通事故減少便益：34億円/34億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.01～1.2（交通量±10%）
事業費　：B/C＝1.1 ～1.2（事業費±10%）
事業期間：B/C＝1.03～1.2（事業期間±2年）

【残事業】B/C＝2.7～3.2（交通量±10%）
B/C＝2.7～3.2（事業費±10%）
B/C＝2.7～3.1（事業期間±2年）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・国道7号大宮交差点（朝ピーク時：10.8km/h）や国道112号出羽大橋交差点（朝ピーク時：7.3km/h）の旅行速度の改善が期待される
②物流効率化の支援
・新庄市から酒田港（現況76分）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（新庄酒田道路）の位置づけあり
・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市（酒田市から新庄市　現況69分）間を最短時間で連絡する路線を構成する
④安全で安心できるくらしの確保
・庄内町立川地区から日本海総合病院（現況23分）へのアクセス向上が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

○山形県知事の意見

一般国道４７号余目酒田道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線です。本路線は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時の広域的代替機能の強化、及び、東北地方の発展を図るためにも重要で必要不可欠であります。さらに、平成２５年７月の集中豪雨では、冠水により１６時間以上に渡り通行止めとなるなど、現道の脆弱性が改めて浮き彫りとなったところです。

また、本県において、平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策としております。

つきましては、当該事業を継続され、一日でも早い供用を目指して頂きたい。

○以下の団体等から、余目酒田道路の整備促進について要望あり
・庄内開発協議会（会長：鶴岡市長）

・新庄酒田地域高規格道路建設促進期成同盟会（会長：新庄市長）
・山形県商工会議所連合会
・酒田商工会議所
・山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）
・山形県荘内地方町村議会議長会・酒田市議会
・庄内町
・山形県庄内地方国道愛護協会（会長：酒田市長）
・庄内地方道路連絡協議会（会長：鶴岡市長）　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５８％（うち用地進捗率９９％）

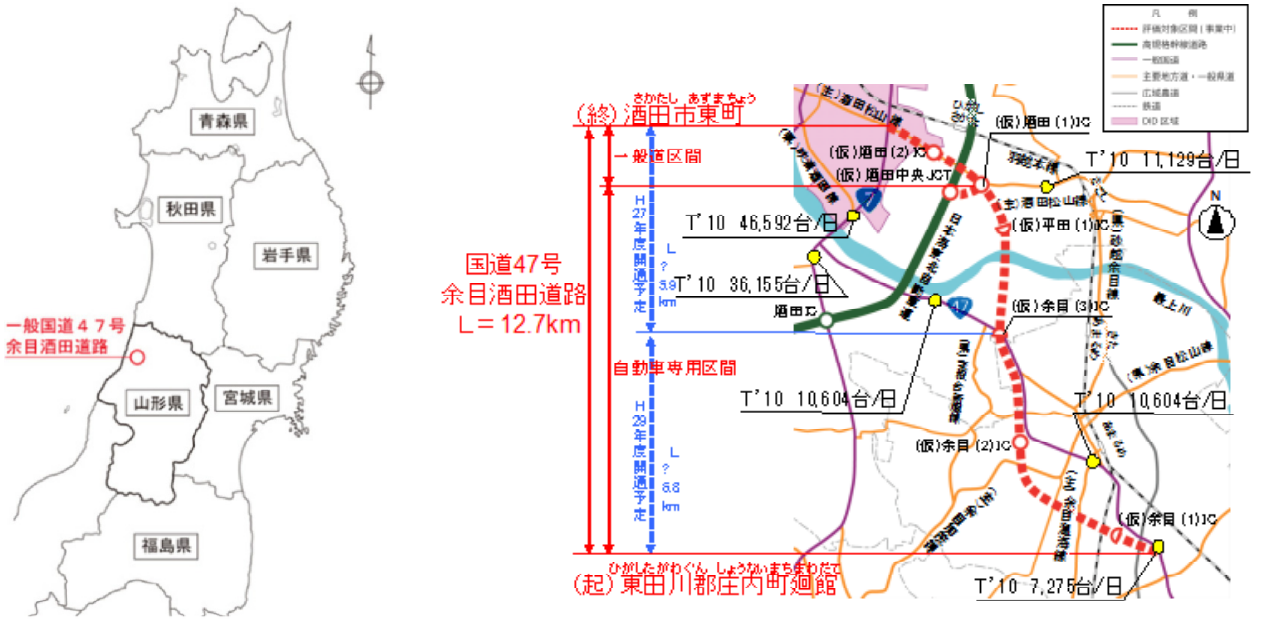
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・酒田中央ＪＣＴ工事量の増加により余目（３）ＩＣ～終点部の開通目標年度がＨ２６年度からＨ２７年度となる。
・Ｈ２９年度全線暫定開通予定。

施設の構造や工法の変更等
・盛土材（購入土）を発生土（他公共事業との調整）へ変更しコスト縮減を図る。

対応方針

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：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号　鏡石（かがみいし）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：福島県岩瀬郡鏡石町（ふくしまいわせかがみいしまち）久来石（きゅうらいし） 至：福島県岩瀬郡鏡石町（ふくしまいわせかがみいしまち）高久田（たかくだ）			延長	４．５ｋｍ

事業概要
一般国道４号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約８７４ｋｍの主要な幹線道路である。
鏡石拡幅は、岩瀬郡鏡石町久来石から同町高久田に至る延長４．５ｋｍの４車線道路である。

Ｈ１５年度事業化	Ｈ１５年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	１１２億円	事業進捗率	５６％	供用済延長	－ km
計画交通量	３３，８００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）２．７ （残 事 業）６．４	53億円／125億円 事 業 費 ： 37億円／109億円 維持管理費 ： 16億円／ 16億円	340億円／340億円 走行時間短縮便益： 319億円／319億円 走行経費減少便益： 15億円／ 15億円 交通事故減少便益： 5.1億円／ 5.1億円	平成２５年

感度分析の結果
【事業全体】交通量　：B/C=2.6～2.8(交通量　±10%)　【残事業】B/C=6.0～6.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.6～2.8(事業費　±10%)　B/C=6.0～6.9(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=2.6～2.8(事業期間±1年)　B/C=6.2～6.6(事業期間±1年)

事業の効果等
①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の渋滞損失時間：34.1万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：8割削減
・鏡石町役場前交差点（下り方向）等における混雑時旅行速度が18.1km/hである区間の旅行速度の改善が期待される
②都市の再生
・中心市街地内で行う事業である
③国土・地域ネットワークの構築
・鏡石町役場から日常活動圏の中心都市（郡山市　現況39分）へのアクセス向上が見込まれる
④安全で安心できるくらしの確保
・当該区間の沿線に立地する鏡石第一小学校（生徒数：664名、H23.5現在）の通学路として40人/日以上利用されているが歩道が狭小な区間が存在等、安全対策が必要な区間において歩道が設置される

関係する地方公共団体等の意見
○福島県知事の意見
国の対応方針（案）については、異議ありません。
なお、東日本大震災からの復興に向け、早期の完成に努めて下さい。
また、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めてください。

○以下の団体等から、鏡石拡幅の整備促進について要望あり
・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）
・郡山地域道路整備促進期成同盟会

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５６％（うち用地進捗率８８％）

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。

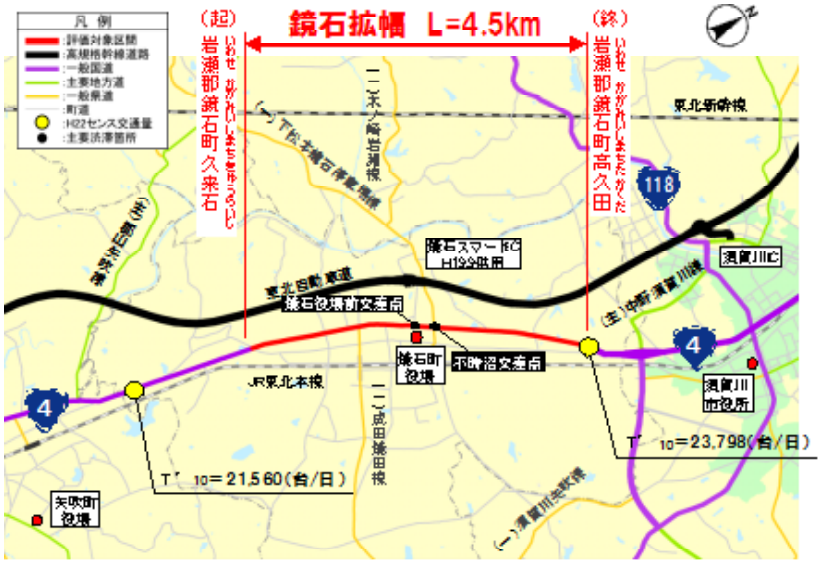
施設の構造や工法の変更等
・再生資源（再生砕石やアスファルト合材等）の活用を図り、コスト縮減を図る。

・地下横断歩道の上屋設計を見直し、側面パネルを減らすことによりコスト縮減を図る。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	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：茅野　牧夫

事業名	一般国道４９号　平（たいら）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島（ふくしま）県いわき市常磐上矢田町（じょうばんかみやだまち） 至：福島（ふくしま）県いわき市好間町北好間（よしまちきたよしま）			延長	７．７ｋｍ

事業概要

一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約241kmの主要な幹線道路である。
平バイパスは、いわき市常磐上矢田町からいわき市好間町北好間に至る延長7.7kmの4車線道路である。

Ｓ５６年度事業化	Ｓ５５年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｓ５８年度用地着手	Ｓ５８年度工事着手

全体事業費	４２０億円	事業進捗率	９１％	供用済延長	７．７ km
計画交通量	２３，７００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．３ （残 事 業）１．８	36億円／770億円 事 業 費 ： 27億円／ 738億円 維持管理費 ： 8.4億円／ 32億円	65億円／ 1032億円 走行時間短縮便益： ５０億円／ ８９５億円 走行経費減少便益： -8.4億円／ ７３億円 交通事故減少便益： ２４億円／ ６４億円	平成２５年

感度分析の結果

【残事業】交通量　：B/C=1.5～2.4(交通量 ±10%)
事業費　：B/C=1.8～1.9(事業費 ±10%)
事業期間：B/C=1.7～2.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・当該区間の渋滞損失削減時間：19万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：10割削減
②物流効率化の支援
・いわき中央ICから小名浜港（現況31分）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
・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（いわき市～郡山市（現況90分））を最短時間で連絡する路線を構成する
④安全安心できる暮らしの確保
・上矢田交差点からいわき市立総合磐城共立病院救命救急センター（現況4分）へのアクセス向上が見込まれる
⑤災害への備え
・対象区間が、緊急輸送道路ネットワーク計画における一次確保路線として位置づけあり

関係する地方公共団体等の意見

○福島県知事の意見
国の対応方針（案）については異議ありません。
なお、東日本大震災からの復興に向け、早期の完成に努めて下さい。
また、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。
○以下の団体から、平バイパスの整備促進について要望あり
一般国道６号・４９号いわき地区改築工事促進期成同盟会

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９１%、うち用地進捗率１００%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業進捗に係る問題はない。
Ｈ２８年度全線４車線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

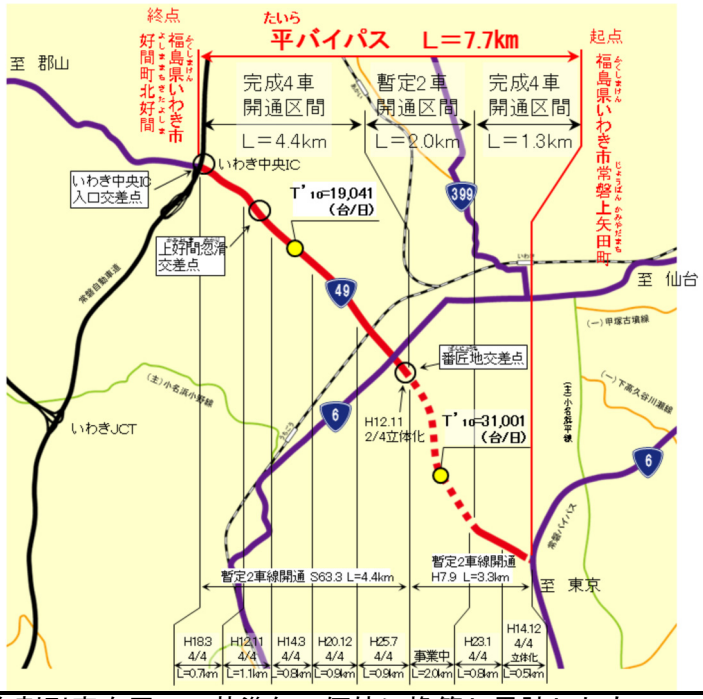
・橋長の見直し（橋脚１基削減）によるコスト縮減
・再生アスファルト合材及び再生砕石の利用

・橋梁の支承構造の検討

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県潮来市延方 至：茨城県鉾田市飯名			延長	30．9ｋｍ

事業概要

東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143ｋｍの高規格道路であり、現在までに、87kmを供用中である。

このうち潮来IC～（仮称）鉾田IC間（30.9km）は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議（平成21年4月）を経て、整備計画が決定された。

H21年度事業化	H20年度都市計画決定 （H－年度変更）	H21年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約710億円	事業進捗率	2%	供用済延長	0ｋｍ
計画交通量	14,400 ～ 15,100台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 1.7	611/645億円 事業費：541/575億円 維持管理費：71/71億円	1,037/1,037億円 走行時間短縮便益：727/727億円 走行費用減少便益：191/191億円 交通事故減少便益：120/120億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝ 1.4～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 1.5～1.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.5～1.8（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 1.6～1.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.5～1.7（事業期間± 2年）　事業期間：B/C＝ 1.6～1.8（事業期間± 2年）

事業の効果等

①高速ネットワークの形成
- 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）が整備されることにより、首都圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、北関東地域での連携が促進される。
- 当該路線が整備されることで、首都圏への新たな高速道路ネットワークを形成し、分散導入が図られる。

②国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上
- 平成23年5月に、穀物の安定的かつ安価な供給を目的とした国際バルク戦略港湾に鹿島港が選定。
- 茨城・栃木・群馬の北関東地域は、畜産業生産額が高く、養豚・酪農・養鶏をはじめとする畜産業が盛んであり、安定的な飼料の供給（トウモロコシ輸入量は鹿島港全国1位）が求められる。
- 当該路線の整備により、鹿島港からのアクセスが向上し、飼料配送時間の低減等、物流の効率化が見込まれる。

③空港へのアクセス向上
- 茨城空港の旅客数は、平成21年の開港以来増加しており、また首都圏の航空需要の一翼を担う役割が期待されている。
- 当該路線の整備により、茨城空港へのアクセスが向上することで、旅客の利便性向上が期待できる。

④災害時の代替路確保（リダンダンシー）
- 東日本大震災時に、常磐自動車道および国道51号は、「第１次緊急輸送路」に指定されているものの、東日本大震災時には常磐自動車道および国道51号の一部が通行不能となり、輸送路としての機能低下。
- また、当該路線が位置する鹿行地域の茨城県潮来市、神栖市では、東日本大震災時に地盤の液状化が発生。
- 当該路線の整備により、常磐自動車道、国道51号の災害時の代替路が確保され、緊急輸送路の強化が図られる。

⑤観光への支援
- 茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からの観光客であり、県外観光客の割合は増加傾向。
- 当該地域周辺には、鹿島神宮、茨城県立カシマサッカースタジアムをはじめとする県内の主要な観光資源が集積している。
- 当該路線の整備により、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、県外からの利便性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
- 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、首都圏や北関東

地域との交流促進、鹿島港、茨城空港など広域交通拠点へのアクセス性向上に資するとともに、大規模災害時には常磐道などの代替路線の役割を担い緊急輸送路の強化に寄与するなど事業の必要性が高く、極めて重要な路線である。
・沿線地域等からも早期開通を強く求められており、平成２５年度には、県と地元市とで用地取得を短期間に集中して実施出来るよう、国への協力体制を整備したところである。
・これらのことから、事業の継続はもちろんのこと、引き続きコスト縮減等に努めながら、事業のスピードアップを図り、一日も早い全線開通をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成22年3月に当該事業先線である東関東自動車道水戸線の茨城空港北IC～茨城町JCT間（延長8.8km）が暫定2車線で供用 。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成21年度より用地着手しており、今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。

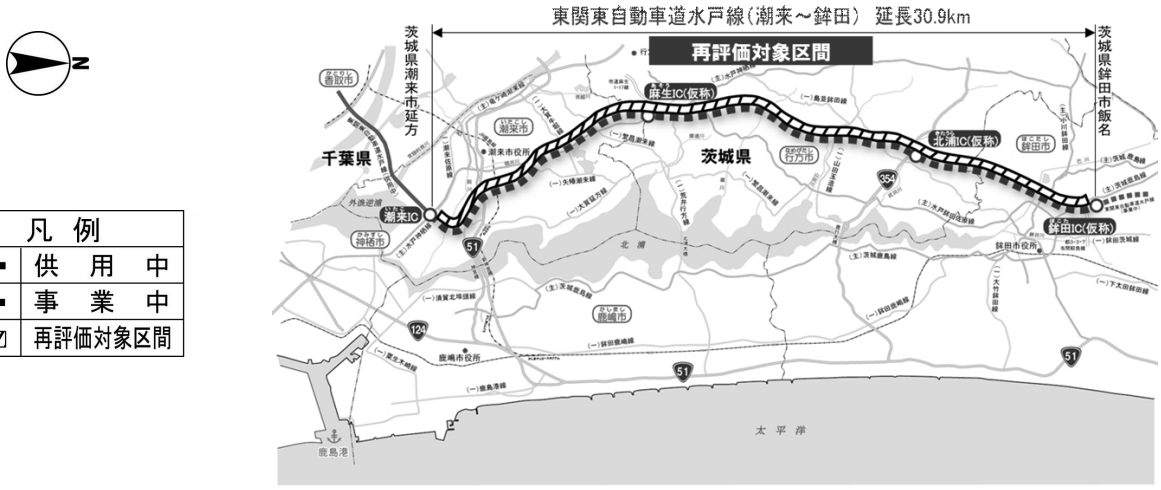
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・用地の取得は1.6%完了している。引き続き、全線供用に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
－

対応方針	事業継続

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号 古河小山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県古河市柳橋 至：茨城県結城市小田林			延長	１５．９ｋｍ

事業概要

一般国道４号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。古河小山バイパスは、一般国道４号の小山市、古河市の混雑緩和と安全性向上、地域活性化等を目的とした延長１５．９ｋｍの６車線のバイパス事業である。

Ｓ４８年度事業化	Ｓ４５年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｓ５６年度用地着手	Ｓ６０年度工事着手

全体事業費	約４７１億円	事業進捗率	９８％	供用済延長	１５．９ｋｍ(暫定)
計画交通量	４４，３００～６３，４００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ３．０ (残事業) １６．５	１４/１，００２億円 事業費：5.2/897億円 維持管理費：8.9/105億円	２３３/２，９８１億円 走行時間短縮便益：192/2,491億円 走行費用減少便益：38/255億円 交通事故減少便益：2.6/234億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝2.2～3.4（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝14.8～18.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝2.7～3.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝15.9～17.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝2.9～3.1（事業期間± 1年）　事業期間：B/C＝16.2～16.7（事業期間± 1年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 国道４号古河小山バイパスに並行する国道４号（現道）の損失時間は、８０．１千人時間/年・ｋｍで、全国平均（２６．３千人時間/年・ｋｍ）の約３．０倍。
- 中田町交差点、三杉町～大堤区間、友沼交差点、間々田交差点、粟宮南交差点、粟宮交差点、神鳥谷交差点は、道路行政マネジメントを実践する栃木県会議により主要渋滞箇所に特定。
- 国道４号古河小山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。

②安全・安心な通行の確保
- 国道４号古河小山バイパスに並行する国道４号（現道）の死傷事故率は、９４．９件/億台・ｋｍとなっている。
- 特に、大堤交差点の死傷事故率は、４７７．６件/億台・ｋｍで全国平均（１０２．０件/億台・ｋｍ）の約４．７倍となっている。
- 事故類型をみると、交通の輻輳を要因とする車両相互の追突や出会い頭の事故が多く、全体の約８割を占める。
- 国道４号古河小山バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。

③地域活性化の支援
- 新４号国道は、地域高規格道路であり、物の流通、人の交流、地域間の連携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。
- 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。
- 特に、国道４号古河小山バイパス沿線は、国道５０号や北関東自動車道、整備中の圏央道などにアクセスしやすいことから、周辺に工業団地が整備され、今後も地域の産業振興等の活性化に不可欠。

④防災震災対策
- 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。
- 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。

・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。
・また、国道４号古河小山バイパスは、更なるネットワークの多重性を形成。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
一般国道４号古河小山バイパスは、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ネットワーク強化に寄与することから、事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。
このため、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。
・栃木県知事の意見：
一般国道４号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。
つきましては、古河小山バイパスの早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いします。
なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いします。

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

新４号国道栃木県内区間が全線６車線で開通するとともに、北関東自動車道が供用され、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和４５年度に都市計画決定、全区間の用地取得は完了しており、平成４年度までに全線暫定２車線供用、平成１７年度までに全線４車線供用済み。用地については平成５年度に１００%取得済み。平成１８年度から６車線化の整備を進め、平成２４年度までに小田林～大和田区間の約１２．１ｋｍの６車線供用済み。
残りの事業中区間についても着実に整備を進め、全線６車線の事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は１００%完了。引き続き全線６車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

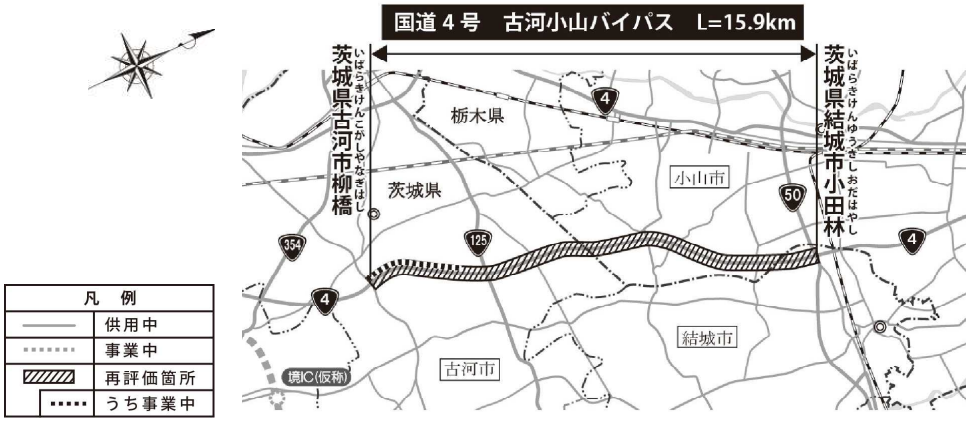
－

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道６号千代田石岡バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県かすみがうら市市川 至：茨城県石岡市東大橋			延長	5.8ｋｍ

事業概要

国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、民間共用した茨城空港へのアクセス向上に大きく寄与するものである。

H10年度事業化	H8年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	H15年度用地着手	H16年度工事着手

全体事業費	約272億円	事業進捗率	61%	供用済延長	0km
計画交通量	7,700～21,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．５ (残事業) ４．４	９８/２８６億円 事　業　費：78/266億円 維持管理費：20/ 20億円	４２９/４２９億円 走行時間短縮便益：367/367億円 走行費用減少便益： 45/ 45億円 交通事故減少便益： 17/ 17億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.4～1.6（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝4.2～ 4.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.5　（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝4.1～ 4.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.4～1.7（事業期間± 3年）　事業期間：B/C＝4.2～ 4.8（事業期間± 3年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の並行区間である国道6号（現道）の損失時間は、261.6千人時間/年・kmであり、全国平均の約10倍である。
・千代田石岡バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う円滑化が図られ、交通混雑の緩和が見込まれる。
②安全安心な通行の確保
・当該区間の並行区間である国道6号（現道）の平均死傷事故率は、120.1件/億台・kmであり、全国平均の約1.2倍である。
・千代田石岡バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
一般国道6号千代田石岡バイパスは、石岡市内に混入する通過交通を分散することにより、交通渋滞の緩和、安全性の確保や常磐道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス性向上、物流機能の強化・企業活動の活性化、地域産業の振興に大きく寄与するなど事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。
このため、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。

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

2010年3月に茨城空港が開港し、空港を核とした地域産業振興が期待されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年に事業化し、平成15年度から用地着手、平成16年度工事着手。用地取得率は89%（平成25年5月末、面積ベース）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期供用に向けて事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

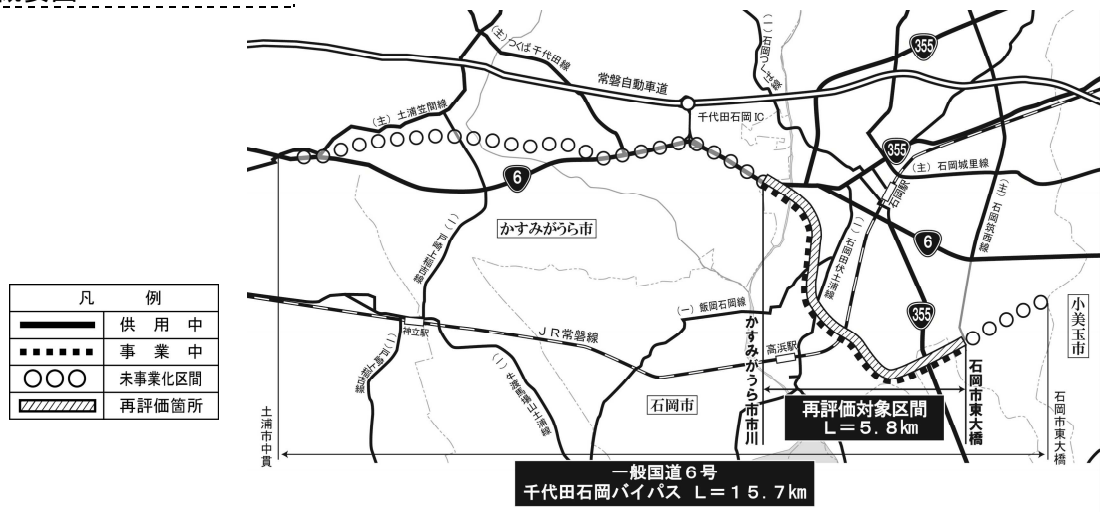
新技術の積極的な活用により、コスト縮減に取り組む。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本業務は、交通混雑緩和、茨城空港へのアクセス機能の強化の観点から、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道６号大和田（おおわだ）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：茨城県日立市神田町（いばらきけんひたちしかんだちょう） 至：茨城県日立市大みか町（いばらきけんひたちしおおみかちょう）			延長	3.3ｋｍ

事業概要

一般国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫する主要幹線道路で、茨城県県南地域及び県北地域の都市連担軸である。当該区間（2車線）の交通量は、並行する常磐道より多く、過大な交通需要を担っている。

大和田拡幅整備は、日立市南部における交通渋滞の緩和するとともに、安全性の確保、周辺路線との連携および茨城港日立港区と常磐道日立南太田IC間のアクセス性の向上による地域産業の発展を目的に進めている延長3.3kmの拡幅事業である。

Ｈ18年度事業化	Ｓ59年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ22年度用地着手	Ｈ23年度工事着手

全体事業費	約74億円	事業進捗率	23%	供用済延長	0km
計画交通量	26,100～35,700台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．１ (残事業) ２．８	５４／７２億円 事　業　費：46/ 64億円 維持管理費：7.5/7.5億円	１４９／１４９億円 走行時間短縮便益：129/129億円 走行費用減少便益：14/ 14億円 交通事故減少便益：6.1/6.1億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.6～2.5（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝2.2～ 3.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.9～2.2（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.6～ 3.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.9～2.2（事業期間± 2年）　事業期間：B/C＝2.6～ 2.9（事業期間± 2年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の損失時間は、116.5千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍である。
・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和が見込まれる。
②安全安心な通行の確保
・当該区間の平均死傷事故率は、85.0件/億台・kmであり、全国平均の約0.8倍であるが、大和田町地先では210.2件/億台・kmであり、全国平均の約2倍である。
・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。
③地域連携の強化および地域産業の発展
・国内有数の電機産業地である日立市と隣接市町村を結ぶ国道6号は、地域連携を支える重要な道路である。
・日立市と隣接市町村の通勤者は多く、当該区間整備により、日立市と隣接市町村間の所要時間を短縮させるなど、地域連携の強化に寄与する。
・当該区間整備により、茨城港（日立港区）・周辺工場～常磐道日立南太田IC間のアクセス性が向上し、地域産業の発展に寄与する。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
一般国道6号大和田拡幅は、日立市南部の交通渋滞の緩和や安全性の確保、地域連携の強化とともに、重点港湾の茨城港（日立港区）から常磐道日立南太田ICへのアクセス性向上、物流機能の強化や茨城港を核とした地域産業の振興に大きく寄与するなど事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。このため、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。

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

茨城港が重要港湾の中から重点港湾に選定（H22年8月3日）され、大和田拡幅周辺地域は港湾を核とした地域産業振興が期待されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年4月に大みか町6丁目交差点部（L=0.1km）を部分供用。
・大和田町～大みか町において、用地取得、橋梁工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得率は10%であり、引き続き4車線化の拡幅整備に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
ー
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞の緩和および安全性の確保、地域連携の強化および地域産業の発展の観点から、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道50号下館（しもだて）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県筑西市下川島（いばらきけんちくせいしもかわしま） 至：茨城県筑西市横塚（いばらきけんちくせいしよこつか）			延長	10.6km

事業概要

一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの首都圏北部の主要幹線道路である。下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている延長10.6kmの4車線のバイパス事業である。

S61年度事業化	S58年度都市計画決定（H－年度変更）	S63年度用地着手	H2年度工事着手

全体事業費	約387億円	事業進捗率	80%	供用済延長	6.0km（暫定）
計画交通量	12,600～31,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．４ (残事業) ６．０	８５／５３２億円 事　業　費：56/497億円 維持管理費：29/ 34億円	５０７／７５２億円 走行時間短縮便益：426/616億円 走行費用減少便益：60/108億円 交通事故減少便益：22/ 27億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.4～1.5（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝5.7～ 6.4（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.4　（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝5.6～ 6.4（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.2～1.6（事業期間 ±3年）　事業期間：B/C＝5.4～ 6.5（事業期間 ±3年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の並行区間である国道50号（現道）の損失時間は92.3千人時間/年･kmであり、全国平均の約4倍である。
・下館バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。
②安全安心な通行の確保
・当該区間の並行区間である国道50号（現道）の平均死傷事故率は163.7件/億台･kmであり、全国平均の約1.6倍である。
・下館バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。
③中心市街地の環境改善
・筑西市の中心市街意を横断する当該区間に並行する国道50号（現道）では、大型車混入率が高く、夜間の騒音が環境基準を超過している。
・下館バイパスの整備により、現道を通過する大型車等がバイパスに転換し、中心市街地の環境改善が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
一般国道50号下館バイパスは、筑西市内に混入する通過交通を分散することにより、交通渋滞の緩和、安全性の確保や北関東道桜川筑西ICまでのアクセス性向上、中心市街地の環境改善に大きく寄与するなど事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。このため、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。

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

北関東自動車道が全線供用（平成23年3月）され、さらには、下館地区中心部においてシビックコア事業（約2.4ha、合同庁舎・美術館・事務所等の整備）が推進され市街地の活性化が進められた。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度までに全線暫定2車線で供用し、引き続き、全線4車線完成に向けて事業を進める 。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は95%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。

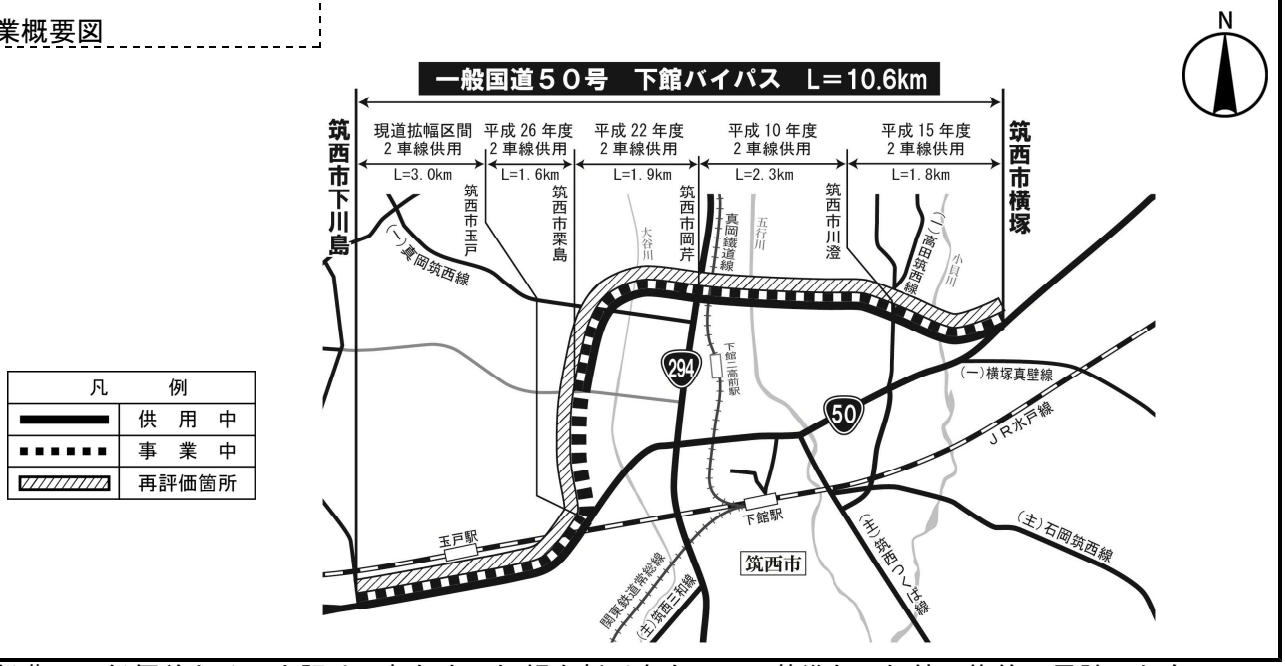
施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用により、コスト縮減に取り組む。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	

以上の事業の効果及び進捗状況、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、本事業は、中心市街地の混雑緩和、通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上、安全性向上の観点から、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道５０号 桜川 筑西ＩＣ関連（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：茨城県桜川市長方 至：茨城県桜川市中泉			延長	1.2km

事業概要

一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの首都圏北部の主要幹線道路である。桜川筑西ＩＣ関連（延伸）は、交通渋滞の緩和、安全性の向上及び高速道路への利便性向上を目的とした延長1.2kmの現道拡幅事業である。

H21年度事業化	H17年度都市計画決定（H－年度変更）	H23年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約20億円	事業進捗率	18%	供用済延長	0km
計画交通量	25,200台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．３ (残事業) ２．８	１７／２１億円 事　業　費：14/17億円 維持管理費：3.5/3.5億円	４７／４７億円 走行時間短縮便益：45/45億円 走行費用減少便益：2.1/2.1億円 交通事故減少便益：0.59/0.59億円	平成25年

感度分析の結果

【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＝2.4～ 3.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝2.1～2.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.5～ 3.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝2.2～2.3（事業期間 ±1年）　事業期間：B/C＝2.7～ 2.8（事業期間 ±1年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の損失時間は48.7千人時間/年･kmであり、全国平均の約2倍である。
・桜川筑西ＩＣ関連（延伸）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。
②安全安全な通行の確保
・当該区間の死傷事故率は54.0件/億台･kmであり、全国平均を下まわっているものの、長方交差点では231.7件/億台･kmであり、全国平均の約2倍である。
・桜川筑西ＩＣ関連（延伸）の4車線化により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。
③高速道路への利便性向上
・桜川筑西ＩＣ関連（延伸）沿道には、開発計画の予定されており、今後、北関東自動車道へのアクセス強化が期待されている。
・桜川筑西ＩＣ関連（延伸）の整備により、高速道路への利便性が向上し、周辺地域の活性化を支援する。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
一般国道50号桜川筑西ＩＣ関連（延伸）は、現道を拡幅することにより、北関東道桜川筑西ICから筑西市に向かう交通渋滞ンお緩和や安全性の確保、桜川筑西ICまでのアクセス性向上、周辺地域の活性化に大きく寄与するなど事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。このため、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。

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

平成23年3月に北関東自動車道が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度から用地買収に着手し、平成26年度から工事着手予定である。引き続き、全線4車線完成に向けて事業を進める 。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は37%であり、引き続き工事促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

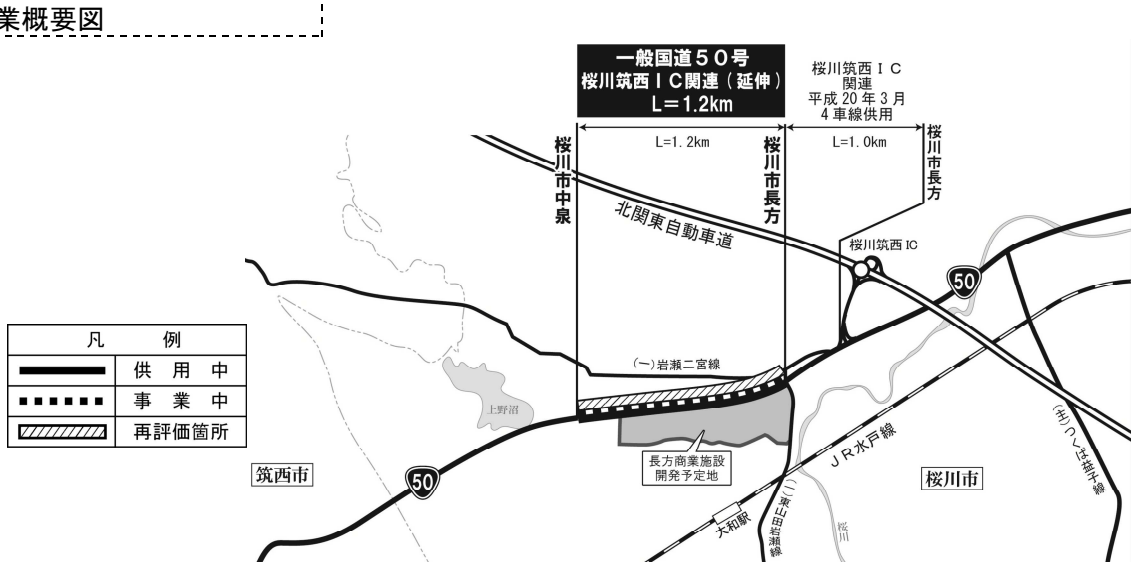
新技術の積極的な活用により、コスト縮減に取り組む。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、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、本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、高速道路への利便性向上の観点から、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道51号潮来（いたこ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県潮来市小泉（いばらきけんいたこしこいずみ） 至：茨城県潮来市延方西（いばらきけんいたこしのぶかたにし）			延長	1.2ｋｍ

事業概要

国道51号は、千葉県千葉市～茨城県水戸市を結ぶ延長127kmの主要幹線道路で、成田国際空港や鹿島臨海工業地帯と茨城県水戸市等とを連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。潮来バイパスは、潮来市のまちづくりと一体となり潮来市街地部の交通混雑の緩和を図る一般国道51号バイパス事業である。

H17年度事業化	H20年度都市計画決定（H－年度変更）	H21年度用地着手	H23年度工事着手

全体事業費	約26億円	事業進捗率	86%	供用済延長	0km
計画交通量	14,200台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．６ (残事業) ６．６	７．８／３２億円 事　業　費：2.9/ 27億円 維持管理費：4.9/4.9億円	５２／５２億円 走行時間短縮便益： 38/ 38億円 走行費用減少便益：8.9/8.9億円 交通事故減少便益：5.3/5.3億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.6　（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝6.6～6.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝6.4～6.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.5～1.8（事業期間±2年）　事業期間：B/C＝6.3～6.9（事業期間±2年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の並行区間である国道51号（現道）区間の損失時間は90.6千人時間/年・kmであり、全国平均の約3倍である。
・潮来バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。
②安全安心な通行の確保
・当該区間の並行区間である国道51号（現道）区間の平均死傷事故率は75.9件/億台・kmであり、全国平均の約0.7倍であるが、小泉交差点では215.1件/億台・kmであり、全国平均の約2倍である。
・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。
③地域連携および地域産業の発展
・重点港湾鹿島港を有し、日本有数の工業地帯である鹿島臨海工業地帯に位置する神栖市の製造品出荷額等は県内2位、鹿嶋市は4位となっている。
・茨城県から貨物自動車で輸送される総貨物量は千葉県が2位であり、千葉県と接続する国道51号も輸送ルートとして利用されている。
・潮来バイパスの整備により、鹿島臨界工業地帯の利便性向上され、地域連携および地域産業の発展に寄与することが見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：
一般国道51号潮来バイパスは、潮来市内に混入する通過交通を分散することにより、交通渋滞の緩和や安全性の確保が図られるとともに鹿島臨海工業地帯等へのアクセス向上、及び地域産業の振興に大きく寄与するなど、事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。
このため、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。

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

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）が整備計画決定（平成21年4月27日　第4回国幹会議）
水郷有料道路が無料開放（平成21年12月30日）し、交通流動に変化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得取得率は84%に達し、今後は、引き続き用地取得、工事を推進し事業を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は84%完了。引き続き早期完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用により、コスト縮減に取り組む。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、地域連携および地域産業の発展の観点から、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）	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：埼玉県比企郡川島町 至：茨城県猿島郡五霞町			延長	32.3km

事業概要

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、３環状９放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。川島～五霞間は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。

H6年度事業化	[埼玉･茨城県境～五霞IC] H6年度都市計画決定 (H－年度変更) [川島IC～埼玉･茨城県境] H8年度都市計画決定 (H－年度変更)	H11年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	約4,862億円	事業進捗率	82%	供用済延長	9.0km
計画交通量	43,000～50,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．７ (残事業) ３．４	1,378/5,490億円 事　業　費：1,081/5,060億円 維持管理費：　297/　431億円	4,635/9,604億円 走行時間短縮便益：3,704/8,059億円 走行経費減少便益：　340/　820億円 交通事故減少便益：　592/　724億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～2.2（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.7～1.8（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.5～2.0（事業期間±4年）

【残事業】交通量　：B/C=2.3～5.0（交通量±10%）
事業費　：B/C=3.1～3.7（事業費±10%）
事業期間：B/C=3.1～3.5（事業期間±4年）

事業の効果等

①高速ネットワークの形成
・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに埼玉県の高速ネットワークを構成。
②交通混雑の緩和
・圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の損失時間は、約260.7千人時間/年・kmと全国平均（26.3千人時間/年・km）の約10倍となっている。
・本事業の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が期待される。
③沿線の地域づくり支援、活性化
・埼玉県では、平成18年度から圏央道沿線の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを推進。第一次先導モデル地区の３地区では、分譲区画すべてが契約済。
・「川島インター産業団地」周辺では、川島ＩＣ開通前後で土地利用が大きく変化し、雇用機会の創出をはじめ町税歳入額も増加し、地域の活性化に貢献。

関係する地方公共団体等の意見

埼玉県知事の意見：
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに本県の高速道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支える極めて重要な道路である。
本県は圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、圏央道沿線にはすでに圏央道の開通を見越し、多くの企業の立地が進んでいる。また、関越道や東北道などの放射状に伸びる高速道路を環状に結ぶ圏央道は、災害時における緊急輸送の要としても絶大な力を発揮するものである。
引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、一日も早い完成に努めていただきたい。
茨城県知事の意見：
本県にとって、圏央道は沿線地域の活性化はもとより、国内立地企業の国際競争力強化を図るうえで必要不可欠な基幹インフラであり、既に沿線地域では全線開通を見据えて企業立地が進みつつある。また今後予想される首都直下地震の際に緊急輸送路として極めて大きな役割が期待されている。このため、国と東日本

高速道路(株)が連携して重点的に事業を進め、引き続きコスト縮減等に努めながら事業のスピードアップを図り、一日も早い全線開通をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
圏央道沿線では企業立地が活発化し、埼玉県では平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し産業基盤づくりを積極的に推進している。 平成22年3月に川島IC～桶川北本IC間L=5.7km、平成23年5月に白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間L=3.3kmが4/4車線で供用。

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23年5月までに9.0kmを4/4車線で部分供用済み。 未供用区間の用地取得率は平成25年5月末時点で99%取得済。引き続き、効果の早期発現のため、事業促進を図る。

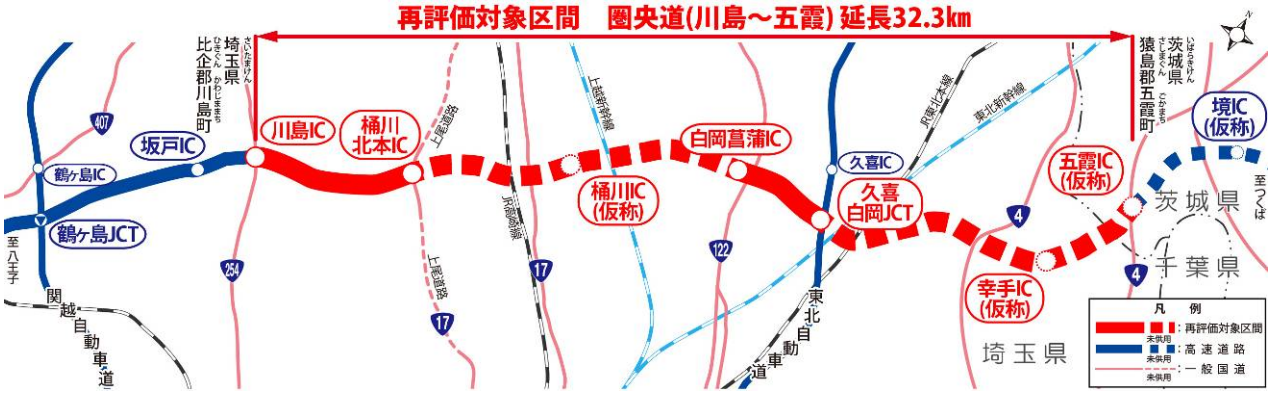
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
ー

施設の構造や工法の変更等
ー

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由
以上の事業の効果および進捗状況、関係する地方公共団体の意見、事業評価監視委員会による審議の結果を踏まえると、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４号 西那須野（にしなすの）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：栃木県那須塩原市三区町（とちぎけんなすしおばらしさんくちょう） 至：栃木県那須塩原市西富山（とちぎけんなすしおばらしにしとみやま）			延長	４．６ｋｍ

事業概要

一般国道４号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。西那須野道路は、一般国道４号の那須塩原市街地の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長４．６ｋｍの４車線のバイパス及び現道拡幅事業である。

Ｈ１８年度事業化	Ｓ４２年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２１年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	約１４０億円	事業進捗率	４３％	供用済延長	０ｋｍ
計画交通量	１３，８００～３０，４００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) ２．８	６２／１３９億円 事　業　費：50/127億円 維持管理費：11/ 11億円	１７０／１７０億円 走行時間短縮便益：160/160億円 走行費用減少便益：7.0/7.0億円 交通事故減少便益：2.5/2.5億円	平成２５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＝2.3～3.4（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.1～1.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.6～3.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.0～1.5（事業期間± 4年）　事業期間：B/C＝2.3～3.2（事業期間± 4年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 国道4号西那須野道路に並行する国道４号（現道）の損失時間は、１２２．５千人時間/年・ｋｍで、全国平均（２６．３千人時間/年・ｋｍ）の約４．７倍。
- 二区交差点、烏ヶ森公園入口～三島北間、（仮称）西富山南交差点は、道路行政マネジメントを実践する栃木県会議により主要渋滞箇所に特定。
- 国道４号西那須野道路の整備により、交通の転換が図られ、国道４号の渋滞緩和が見込まれる。

②安全・安心な通行の確保
- 国道４号西那須野道路に並行する国道４号（現道）の死傷事故率は、９９．１件/億台・ｋｍとなっている。
- 特に、三島（北）交差点の死傷事故率は、２５５．２件/億台・ｋｍで全国平均（１０２．０件/億台・ｋｍ）の約２．５倍となっている。
- 事故類型をみると、交通の輻輳を要因とする車両相互の追突や出会い頭の事故が多く、全体の約８割を占める。
- 国道4号西那須野道路の整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。

③地域活性化の支援
- 国道４号西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原ＩＣへのアクセス性が良く、沿道に多くの工業団地が集積し、国道４号の大型車混入率（３２．０%）が高い。
- 国道４号西那須野道路や国道４００号等の整備により、東北自動車道までの利便性が向上し、更なる交通需要の拡大が見込まれる。

④防災震災対策
- 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。
- 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。
- 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。

・また、国道４号西那須野道路は、更なるネットワークの多重性を形成。

関係する地方公共団体等の意見

・栃木県知事の意見：

一般国道４号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。

つきましては、西那須野道路の早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いします。

なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いします。

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

東北自動車道黒磯板室ＩＣの近辺にアウトレットモールが立地し、休日の周辺地域の交通量が増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和４２年度に都市計画決定し、平成１８年度に事業化。平成２１年度より用地着手。西那須野道路の用地取得率は、５５％(平成２５年３月末、面積ベース)。今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期供用に向け事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は５５%完了(平成２５年３月末、面積ベース)。引き続き全線４車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

ー

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道17号　群馬大橋拡幅（ぐんまおおはしかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：群馬県前橋市元総社町（まえばしもとそうじゃまち） 至：群馬県前橋市本町一丁目（まえばしほんまちいっちょうめ）			延長	2.4km

事業概要

一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。群馬大橋拡幅は、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市にあって、中心街における慢性的な交通混雑の解消と道路交通の安全確保を目的とした延長2.4kmの拡幅事業（6車線）である。

H元年度事業化	H3年度都市計画決定（H-年度変更）	H2年度用地着手	H5年度工事着手

全体事業費	約300億円	事業進捗率	58%	供用済延長	1.2km
計画交通量	36,800～51,400台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.8 (残事業) 2.3	94/355億円 事業費：89/349億円 維持管理費：4.8/6.2億円	217/624億円 走行時間短縮便益：190/537億円 走行費用減少便益：19/63億円 交通事故減少便益：7.8/24億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.7～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 2.3～ 2.4（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.7～1.8（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 1.6～ 2.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.6～1.8（事業期間± 2年）　事業期間：B/C＝ 2.1～ 2.3（事業期間± 2年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 当該区間の損失時間は約262.1千人時間/年･kmであり、全国平均(26.3千人時間/年･km)の約10倍となっている。
- 群馬大橋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

②安全安心な通行の確保
- 当該区間の死傷事故率は、136.6件/億台･kmであり、全国平均(102.0件/億台･km)と比べて約1.3倍高い状況となっている。
- 特に、車両相互の追突事故が多発しており、全体の6割を占めている状況。当該事業により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

・群馬県知事の意見：
本事業は、渋滞緩和や安全性向上に必要なことから事業を継続し、特に渋滞の著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期の工事着手を図られたい。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。

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

周辺の土地整備による市街化が進み交通需要が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等
- 平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線供用し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- 群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(平成25年5月末、面積ベース)。
- 現在、紅雲町歩道橋～表町一丁目交差点において、暫定5車線供用に向けた改良舗装を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も整備の優先度を付け、用地取得･工事を推進し、早期の効果発現を図る。

施設の構造や工法の変更等

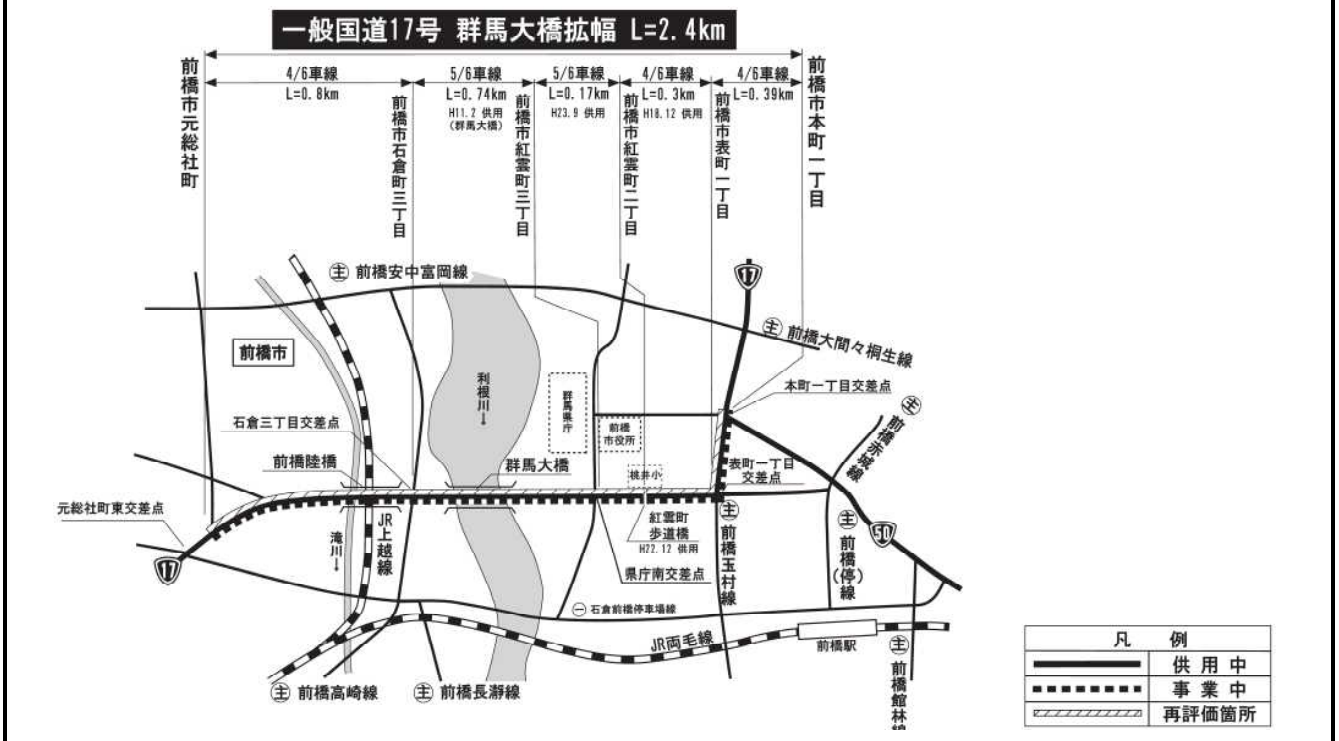
－

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道50号前橋笠懸道路（まえばしかさかけどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：群馬県前橋市今井町（ぐんまけんまえばしいまいまち） 至：群馬県みどり市笠懸町鹿（ぐんまけん　しかさかけちょうしか）			延長	12.5km

事業概要

一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る延長約160kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。前橋笠懸道路は、群馬県内の国道50で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5kmのバイパス及び拡幅事業である。

H13年度事業化	H18年度都市計画決定（H-年度変更）	H21年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	約427億円	事業進捗率	10%	供用済延長	0km
計画交通量	27,900～44,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.0	290/342億円 事　業　費：261/314億円 維持管理費：29/ 29億円	575/575億円 走行時間短縮便益：495/495億円 走行費用減少便益： 43/ 43億円 交通事故減少便益： 37/ 37億円	平成25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＝ 1.9～ 2.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.8（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 1.8～ 2.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.4～1.9（事業期間± 4年）　事業期間：B/C＝ 1.7～ 2.2（事業期間± 4年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 当該区間の損失時間は、約89.6千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3.4倍となっている。
- 前橋笠懸道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

②安全安心な通行の確保
- 当該区間の死傷事故率は、131.4件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台･km）と比べて約1.3倍高い状況となっている。
- 特に車両相互の追突事故が多発しており、全体の7割を占めている状況である。当該事業により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

③救急救命活動の支援
- 前橋笠懸道路の整備により、桐生厚生総合病院（二次医療施設）から前橋市周辺の救急医療施設（三次医療施設等）への搬送時間が約9分短縮し、救命率が最大約23%向上する。
- 渋滞がなくなることで、救急車・消防車などの緊急車両の活動がスムーズに行える。

関係する地方公共団体等の意見

・群馬県知事の意見：

本事業は、渋滞緩和や安全性向上に必要なことから事業を継続し、特に平成28年度全線開通との目標が公表された上武道路との交差点を含む前橋市今井町から二之宮町間の現道拡幅区間の早期完成を図られたい。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。

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

北関東自動車道（伊勢崎IC～大田桐生IC）が平成20年3月供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等
- 平成11年度～平成13年度にPIを実施し、平成13年度に事業化、平成18年度には環境影響評価および都市計画決定を実施し、平成21年度に用地着手、平成24年度に工事着手。
- 前橋笠懸道路の用地取得率は7%（平成25年5月末、面積ベース）。
- 現在、現道拡幅部（みどり市笠懸町）において、4車線供用に向けた改良舗装を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き用地の取得及び工事を推進し、早期の効果発現を図る。

施設の構造や工法の変更等

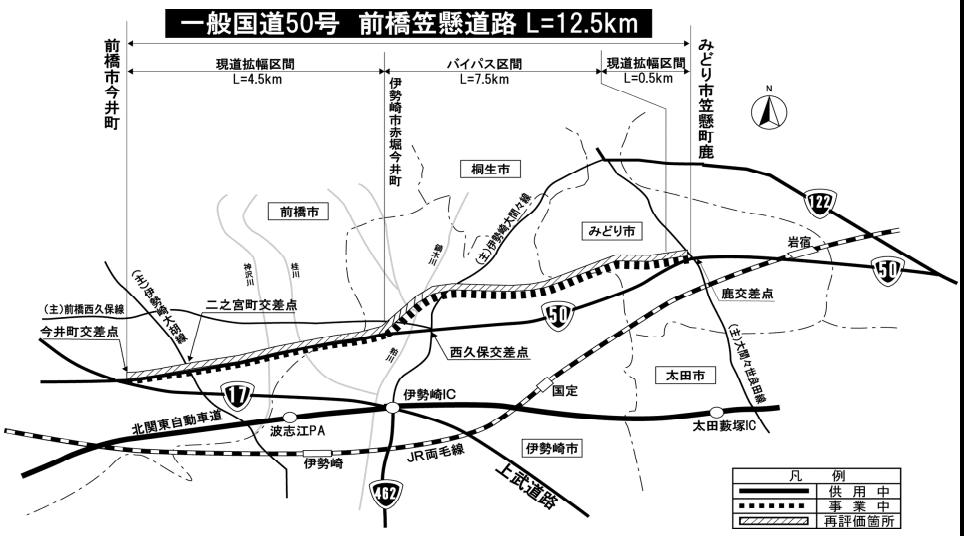
－

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道51号大栄拡幅（たいえいかくふく）	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：千葉県成田市桜田（ちばけんなりたしさくらだ） 至：千葉県成田市 所（ちばけんなりたしところ）			延長	1.5km

事業概要

一般国道51号は、千葉市と東葛地域の主要な都市である成田市、香取市などを経て茨城県水戸市に至る延長約124kmの幹線道路である。このうち「大栄拡幅」は成田市桜田から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業である。当該事業は、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上が図られるとともに、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上を図るものである。

S63年度事業化	H13年度都市計画決定（H-年度変更）	H17年度用地着手	H-年度工事着手

全体事業費	約50億円	事業進捗率	約38%	供用済延長	-km
計画交通量	25,700～29,000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) 1.6 (残事業) 3.2	26/50 億円 事　業　費：22/46億円 維持管理費：3.9/3.9億円	82/82億円 走行時間短縮便益：77/77億円 走行費用減少便益：3.0/3.0億円 交通事故減少便益：1.9/1.9億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.5～1.9（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝2.9～3.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.7（事業費　±10%　事業費　：B/C＝3.1～3.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.5～1.8（事業期間± 2年）　事業期間：B/C＝2.9～3.4（事業期間± 2年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の主要渋滞ポイントである桜田権現前交差点を中心に交通混雑が発生。
・大栄拡幅の整備により渋滞の緩和が見込まれる。
②安全安心な通行の確保
・当該区間の桜田権現前交差点では、全国平均の1.2倍の死傷事故が発生。
・大栄拡幅の整備により、交通事故の減少が期待できる。
③安全性向上
・当該区間の通学路指定区間は歩道が狭い箇所が点在し歩行者の安全性に問題。また、カーブ区間が連続し交通事故が多発。
・大栄拡幅の整備により歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しにより良好な道路空間を確保。

関係する地方公共団体等の意見

・千葉県知事からの意見：
一般国道５１号大栄拡幅は、東関東自動車道の大栄ＩＣと東総有料道路のアクセス向上を図るとともに、当該区間の交通渋滞の緩和や交通安全確保のために重要な事業であり、早い完成に向け推進を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

－

事業の進捗状況、残事業の内容等

・当該事業の用地取得率は38%（H25.5末時点、面積ベース）。
・今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・成田空港建設反対等により事業化後から都市計画決定までに１３年間要したが、都市計画決定後は用地の取得を推進中であり、早期完成に向けて事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

－

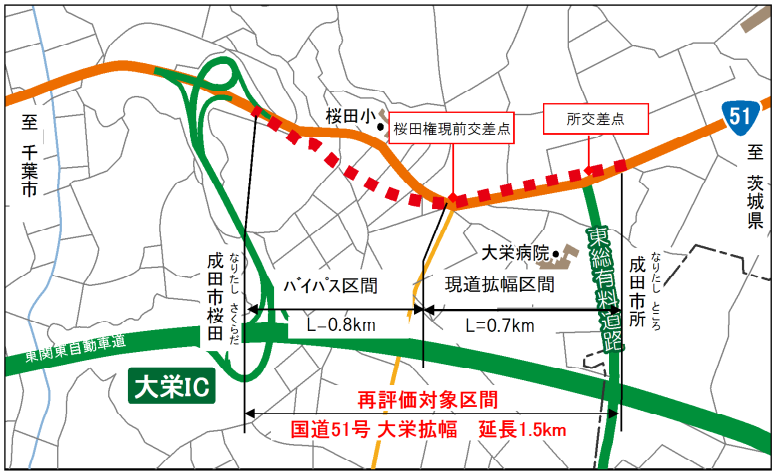
対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道298号東京外かく環状道路（千葉県区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県松戸市小山 至：千葉県市川市高谷			延長	12.1km

事業概要

東京外かく環状道路（以下「外環道」）は、都心から約15kmの地域を環状に結ぶ延長約85kmの幹線道路である。外環道は、首都圏3環状の一部で、これらの環状道路を整備することで、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路となる。

外環道の一部である「千葉県区間」（以下「千葉外環」）は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入交通の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。

S45年度事業化	S44年度都市計画決定（H8年度変更）	S48年度用地着手	S53年度工事着手

全体事業費	約5,635億円	事業進捗率	83%	供用済延長	4.7km（暫定）
計画交通量	31,600 ～ 45,600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) 1.2 (残事業) 9.0	771/7,909億円 事業費：697/7,822億円 維持管理費：74/87億円	6,904/9,728億円 走行時間短縮便益：6,271/8,987億円 走行費用減少便益：553/657億円 交通事故減少便益：80/85億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝ 1.2～1.3（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 8.6～ 9.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.2～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 8.2～ 9.8（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＝ 8.6～ 9.2（事業期間± 1年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・市川市、松戸市の南北方向の県道では、渋滞による損失時間が全国平均の最大約9倍、千葉県平均の最大約5倍多い。
・南北方向の道路ネットワーク強化により、千葉外環周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。
②安全安心な通行の確保
・千葉外環周辺県道の死傷事故率は、全国平均（102.0件/億台キロ）の約2倍、千葉県平均（59.3件/億台キロ）の約3倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在している。
・周辺県道から千葉外環への交通転換により、周辺県道の安全性の向上及び交通混雑の緩和、生活道路（市道）へ入り込む交通の減少に伴う交通事故の減少が期待される。
③地域間の連絡強化
・千葉外環の整備により、内陸の東葛地域と湾岸地域間の時間短縮が図られ、松戸市街と市川市街の連絡強化、周辺の工業団地や物流拠点間の連絡強化が期待される。
④周辺地域の魅力向上
・千葉県発表の基準地価（H25.7.1時点）によると、千葉県湾岸部、千葉外環周辺では基準地価が上昇傾向。
・千葉外環周辺から湾岸部の基準地価上昇は、物流施設等立地の他、千葉外環などのインフラ整備が後押ししているとの分析がされている。

関係する地方公共団体等の意見

外環道は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡し首都圏全体の道路ネットワークを形成する重要な道路である。

特に、本県においては、県全体に多大な効果をもたらすとともに、県北西部の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善に資する道路である。

そのため、開通目標は平成29年度であるが、出来るだけ早期に開通できるよう事業の推進を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

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

・用地取得率は、前回再評価時約98%（H22）以降、解決の見通しの立たない箇所に関して順次裁決申請を行い、平成25年6月までに全ての箇所に関する裁決が出されたこと等から、約99%（H25.9末）に増加。
・今後は整備効果の早期発現のため、全線4車線化に向けて事業を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在、函渠工事や改良工事等を進めているが、用地取得に想定外の時間を要していること、鉄道との交差部において鉄道軌道の安全確保のための追加の地盤改良に時間を要したことから、平成29年度に工事完了・全線開通する工程へ変更している。

施設の構造や工法の変更等

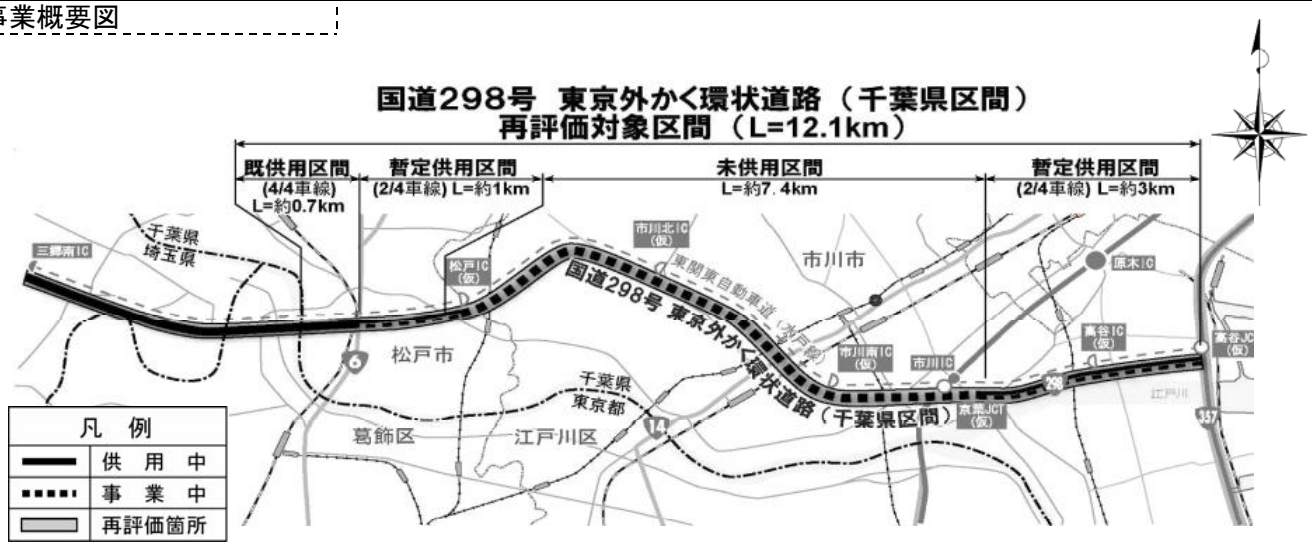
ー

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県千葉市美浜区真砂 至：千葉県浦安市舞浜			延長	21.3km

事業概要

東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長160kmの幹線道路であり、自動車専用道路及び一般道路を併設した構造となっている。

一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長21.3kmの道路である。

S45年度事業化	S44年度都市計画決定（H-年度変更）	S45年度用地着手	S47年度工事着手

全体事業費	約1,313億円	事業進捗率	約78%	供用済延長	21.3km
計画交通量	36,300～90,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.7 (残事業) 9.6	221/4,122億円 事業費：210/4,032億円 維持管理費：11/90億円	2,132/19,213億円 走行時間短縮便益：1,819/18,477億円 走行費用減少便益：254/700億円 交通事故減少便益：59/36億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝4.2～5.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝4.3～5.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝4.3～5.1（事業期間± 2年）

【残事業】交通量　：B/C＝8.4～10.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝8.8～10.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝8.9～10.3（事業期間± 2年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・当該区間の損失時間は、全国平均の約９倍と高く慢性的に渋滞している状況。
・国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により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、最大で全国平均の4.6倍の死傷事故が発生。
・国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。
③物流の支援
・東京湾岸道路は、全国第2位の貨物取扱量を誇る千葉港と需要地を相互に結ぶルートであり、整備によって港湾貨物の迅速・円滑・効率的な輸送を支援する。

関係する地方公共団体等の意見

・千葉県知事からの意見：
近年、一般国道357号東京湾岸道路の沿道地域においては、大型の物流施設や商業施設などの立地が進み、より一層の交通量の増加が見られます。
そこで、慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に向け、現在進めている事業を速やかに推進するとともに、更なる円滑な交通を確保するための対策について実施願いたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・湾岸地域という立地を活かし、大型商業施設や工場・物流施設が多く立地している。
・当該区間の周辺は、物流施設や商業施設の開発が進み、交通需要が大幅に増大している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

一般部は平成2年度に全線供用。塩浜立体、舞浜立体については調査設計推進中。 船橋地区については、調査設計及び用地買収・工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・塩浜立体及び舞浜立体については、交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。
・船橋地区については、用地買収・工事の推進を図り、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

－

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道･防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道357号湾岸千葉地区改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自）千葉県千葉市美浜区真砂 至）千葉県千葉市中央区問屋町			延長	5.6km

事業概要　一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京･川崎･横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。東京湾環状道路の一部をなす「湾岸千葉地区改良」は、千葉市内の主要な交差点を立体化することにより、千葉市中心部の交通混雑緩和と沿道環境改善を図ることを目的とした立体化事業である。

H15年度事業化	S44年度都市計画決定（H-年度変更）	用地完了	H17年度工事着手

全体事業費	303億円	事業進捗率	約78%	供用済延長	0km
計画交通量	38，600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) 1.4 (残事業) 9.2	49 / 319億円 事　業　費：45/315億円 維持管理費：3.9/3.9億円	450/450億円 走行時間短縮便益:379/379億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：29/29億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.3～1.6(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C＝8.8～10.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.3～1.6(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝8.5～10.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.4～1.5(事業期間± 1年)　事業期間：B/C＝8.9～ 9.5(事業期間± 1年)

事業の効果等

①千葉市中心部の交通円滑化
・ 湾岸千葉地区改良区間は、全国平均の約16倍の渋滞が発生しており、当該整備により渋滞の緩和が見込まれる。
②安全性の向上
・湾岸千葉地区改良区間は、全国平均の約1.5倍の死傷事故率となっていることから、当該整備により交通事故減少効果が期待される。
③国道357号周辺における交通円滑化
・ 地下立体本線区間周辺には公園や市役所などの公的機関が集積しており、当該路線の整備により立体化されることで、周辺の地先交通の円滑化及び快適性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・千葉市長の意見：
国道357号は、本市の経済活動を支え、都市間の連携を強化するうえで重要な役割を持つ幹線道路であるが、１日５万から７万台の車両が通行しており、慢性的な渋滞が発生しているのが現状である。
当該事業は、立体交差化により交差点部の渋滞を緩和し、さらに交差点改良によって安全性の向上が図られ、市にとっても非常に効果の高い整備であることから、引き続きコスト縮減に努めながら事業の早期完成を図られたい。

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

蘇我副都心等、沿道周辺で大規模な再開発が進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

道路改良、地下立体本線（BOXﾄﾝﾈﾙ）、関連工事　施工中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成23年度平面改良区間の工事に着手。
・引き続き、地下立体本線部の平成26年度完成に向け、事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

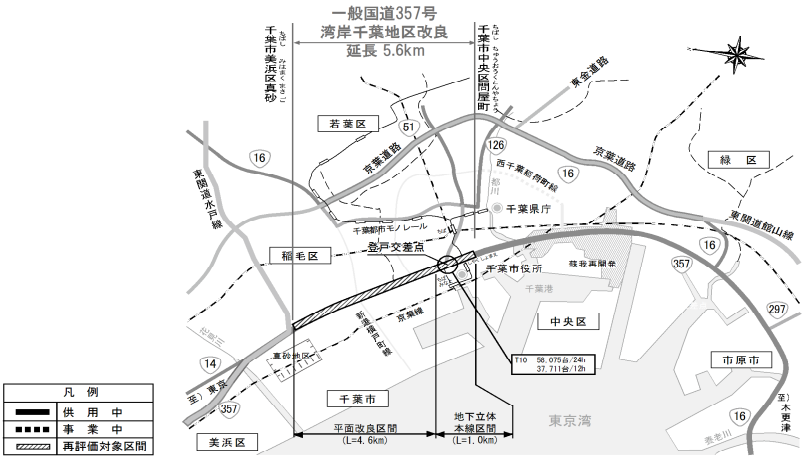
・中間杭処理方法の変更（0.15億円減額）。
・掘削残土の処理工法の変更（22.15億円増額）。 雨水流末調整施設の構造変更（4億円増額）。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）	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：千葉県成田市吉岡 至：千葉県山武市松尾町谷津			延長	18.5km

事業概要

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ４０～６０ｋｍの位置に計画されている延長約３００ｋｍの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる３環状９放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。

大栄～横芝間は、現在事業中である圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することとなり、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、成田国際空港周辺における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する道路である。

H20年度事業化	H19年度都市計画決定（H-年度変更）	H25年度用地着手	H-年度工事着手

全体事業費	約1,040億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	-km
計画交通量	17,300～20,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 1.6	877/930億円 事業費：707/759億円 維持管理費：171/171億円	1,366/1,366億円 走行時間短縮便益：1,135/1,135億円 走行費用減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：90/90億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.4～1.5(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.4～1.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.3～1.7(事業期間± 4年)

【残事業】交通量　：B/C＝1.5～1.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.5～1.7(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.3～1.8(事業期間± 4年)

事業の効果等

①物流の効率化
・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなり、物流の効率化が期待される。

②地域づくりの支援
・圏央道ICの周辺地域を中心とした物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が計画されており、開通によって、産業振興、観光振興、集客・交流促進、雇用機会の拡大などが図られ、周辺地域の活性化に寄与する。

③災害時の道路ネットワークの強化
・災害時に東関東道等の内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される。

関係する地方公共団体等の意見

・千葉県知事からの意見：
圏央道は、東京湾アクアラインと一体となって、成田空港と都心や羽田空港を結ぶ新たなルートを形成する極めて重要な道路であることから、早期の全線開通が不可欠である。
ついては、他の区間と比べ整備が遅れている当区間について、用地取得を早期に進め、現在の計画工程の短縮に努め、一日でも早い完成を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

圏央道「東金JCT～木更津東IC間」が暫定２車線供用（平成25年4月27日）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成１９年度に都市計画決定、平成２０年度に測量・地質調査に着手、平成２４年度に設計・用地説明会を実施し、本年度より用地に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

　用地調査の結果、境界混乱地、共有地および取得困難地の存在が判明、また埋蔵文化財本調査を行う可能性が高いため、関係機関と協議調整しつつ、事業を推進する。

　道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定２車線整備を先行し、その後、全線４車線完成に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

　以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）	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：千葉県東金市丹尾 至：千葉県茂原市石神			延長	21.6km

事業概要

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ４０～６０ｋｍの位置に計画されている延長約３００ｋｍの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる３環状９放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。

東金茂原道路は、圏央道（茂原～木更津、横芝～東金）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道と連絡することとなり、千葉県と東京都及び神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する道路である。

H13年度事業化	H11年度都市計画決定（H-年度変更）	H16年度用地着手	H16年度工事着手

全体事業費	約1,168億円	事業進捗率	供用済	供用済延長	21.6 km
計画交通量	20,900～25,000台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.9	318/1,127億円 事業費：295/969億円 維持管理費：22/159億円	1,542/1,785億円 走行時間短縮便益：1,282/1,459億円 走行費用減少便益：156/202億円 交通事故減少便益：104/124億円	平成25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%)
事業費　：B/C＝1.5～1.7(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.3～1.8(事業期間± 4年)

【残事業】交通量　：B/C＝4.6～5.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝4.4～5.4(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝4.1～5.3(事業期間± 4年)

事業の効果等

①物流の効率化
・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなり、物流の効率化が期待される。

②地域づくり支援
・東金茂原道路沿線に「茂原にいはる工業団地」の整備が決定されるなど、地域づくりの支援・物流効率化が期待される。

③災害時の道路ネットワークの強化
・災害時に東関東道等の内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される。

④農水産業の活性化
・圏央道の開通により、中房総地域と都心とのアクセス性が向上し、千葉県内の農水産業の活性化にも寄与している。

関係する地方公共団体等の意見

・千葉県知事からの意見：
　圏央道の暫定２車線開通により、東京湾アクアラインと一体となって、成田空港と都心や羽田空港を結ぶ新たなルートを形成し、地域防災力の強化はもとより、企業立地の促進、観光の振興など、様々な波及効果を発現しつつある。
　ついては、アクセスの信頼性を更に高める必要があり、今後、交通量の増加が見込まれることから、早期に設計に取り組まれ、渋滞が発生することがないよう、４車線化事業の推進を図られたい。
・千葉市長からの意見：
　首都圏中央連絡自動車道の整備は、新たな広域ネットワークが構築されることで、本市の更なる発展と市民サービスの向上のみならず、大規模災害時における緊急物資の輸送などの役割を担うことから、早期の全線開通及び当該区間の全線４車線完成に向けた事業の促進を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

・事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

－

事業の進捗状況、残事業の内容等

圏央道「東金JCT～木更津東IC間」暫定２車線供用（平成25年4月27日）。
用地取得率は約９９％であり、全線４車線完成に向け事業を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、暫定供用の交通状況を踏まえ、全線４車線整備の検討を進める。

施設の構造や工法の変更等

スマートIC２箇所（茂原長柄SIC（仮称）、大網白里SIC（仮称））の事業許可（平成25年6月11日）

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道16号　保土ヶ谷（ほどがや）バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都町田市鶴間（とうきょうとまちだしつるま） 至：東京都町田市鶴間（とうきょうとまちだしつるま）			延長	2.1km

事業概要

一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。

当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ｉ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。

H14年度事業化	S43年度都市計画決定 (H13年度変更)	H15年度用地着手	H15年度工事着手

全体事業費	約567億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	―
計画交通量	44,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.0 (残事業) 14.6	84/627億円 事業費：73/616億円 維持管理費：12/12億円	1,232/1,232億円 走行時間短縮便益：1,042/1,042億円 走行費用減少便益：126/126億円 交通事故減少便益：65/65億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.9～2.0（交通量　±10%）【残事業】交通量：B/C＝ 14.5～14.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.9～2.0（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝13.5～16.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.9～2.0（事業期間± 1年）　事業期間：B/C＝14.1～15.0（事業期間± 1年）

事業の効果等

①渋滞の緩和
・当該区間の損失時間は約707.4千人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約27倍となっている。
・南町田北交差点及び東名入口交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。
・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により国道16号の渋滞の緩和が見込まれる。
②安全性の向上
・国道16号の当該区間の平均死傷事故率は、 57.8件/億台・km（全国平均：102.0件/億台・km）となっている。
・特に、東名入口交差点の死傷事故率は、 208.7件/億台・kmであり、全国平均の約2倍となっている。
・死傷事故の内訳は、追突事故が約7割であり、東名入口交差点付近を中心に発生している。
・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号の渋滞緩和による交通事故の削減が見込まれる。
③生活道路の改善（生活道路の機能回復）
・町田市の生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっていると考えられる。
・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号の渋滞が緩和されることで、生活道路への迂回交通が減少するだけでなく、生活道路の安全性の向上が見込まれる。
・町田市の人対車両の事故件数（自動車保有台数あたり）は、多摩地域の30市町村中16位である。

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見：

首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。

国道16号は、首都圏の都市間連携を強化するうえで重要な路線であるが、交通渋滞が慢性化している。保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、東名入口付近などにおける交通渋滞が緩和されるとともに、沿道環境の改善も図られることから、引き続きコスト縮減を図りながら、早期完成に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

東京都町田市や神奈川県横浜市の人口は増加傾向。国道16号沿線には大規模物流施設が立地。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は100%。平成15年度から下部工工事に着手、平成18年度から上部工工事に着手。引き続き、橋梁工事や改良工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

工事を進める上で新たな道路交通騒音対策の追加、電線共同溝の大幅追加により、供用開始時期を平成28年度から平成30年度に変更。なお、本線高架部は平成27年度供用開始予定。

施設の構造や工法の変更等

道路交通騒音対策の追加や電線共同溝の設置、施工時間・施工方法の見直しにより事業費が増加。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都江戸川区臨海町 至：東京都大田区羽田空港			延長	21.1km

事業概要

東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長約160kmの道路である。

本事業は、東京湾岸道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図ることを目的としている。

S43年度事業化	S44年度都市計画決定（S58年度変更）	S46年度用地着手	S46年度工事着手

全体事業費	約3,433億円	事業進捗率	55%	供用済延長	19.2km
計画交通量	27,500～92,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 3.4	1,136/5,858億円 事業費：1,107/5,794億円 維持管理費：29/64億円	3,837/9,494億円 走行時間短縮便益：3,690/8,991億円 走行費用減少便益：124/471億円 交通事故減少便益：23/33億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.4～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 2.5～ 3.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 3.1～ 3.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.4～1.9（事業期間± 4年）　事業期間：B/C＝ 2.9～ 3.7（事業期間± 4年）

事業の効果等

①渋滞の緩和
・国道357号の損失時間は、約148.8千人時間/年･kmであり、全国平均（26.3千人時間/年･km）の約6倍。
・特に、東京港臨海道路との交差点周辺である、環七大井ふ頭交差点や夢の島交差点などを中心に激しい渋滞が発生している。
・辰巳交差点、夢の島交差点及び新木場交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。
・国道357号の自動車専用部の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。
②安全性の向上
・当該事業区間の主要な交差点では、約300件/億台・km の死傷事故率であり、特にお台場中央交差点付近の死傷事故率は、376.4件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）の約4倍。
・当該区間の死傷事故の約6割は追突事故である。
・国道357号の自動車専用部の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。
③物流の効率化による国際競争力の強化
・国道357号の通過する東京臨海部は、都市再生緊急整備地域に指定されており、「東京港第7次改訂港湾計画」等、様々な地域開発が進行中である。
・国道357号の整備により、主要交通拠点へのアクセス性の向上や地域間の連携が強化され、物流の効率化が可能となり、国際競争力の高い地域づくりに貢献する。

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見：

首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。

とりわけ国道357号は、東京臨海部の骨格をなす幹線道路であり、交通混雑の緩和、空港や港湾地域の物流拠点とのアクセス向上など、その整備効果は広く東京圏に及ぶものであり、２０２０年オリンピック・パラリンピック競技大会のためにも事業の継続は、当然と考える。

完成予定が明らかになっている区間については、完成予定を遵守されたい。また完成予定が明らかになっていない「その他区間」については、完成予定を明らかにした上で計画的に整備を図り、早期完成を図られたい。特に、東京港トンネル部については、早期完成を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

羽田空港再拡張、京浜港が「国際戦略コンテナ港湾」に選定、東京臨海広域防災公園の開園など、様々

な地域開発が進行している。２０２０年にはオリンピック・パラリンピックが開催予定。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度から、東京港トンネル本体工事着手。平成25年度には、大井環七立体、新木場立体が完成予定。
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、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。
施設の構造や工法の変更等 施設の構造や工法の変更等はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図

凡　例	
━━	供　用　中
┅┅	事　業　中
▭	再評価箇所



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

再評価結果（平成２６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：茅野　牧夫、中神　陽一

事業名	関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路（関越～東名）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)
起終点	自：東京都練馬区大泉町 至：東京都世田谷区宇奈根			延長	16.2ｋｍ

事業概要

東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。

このうち東京外かく環状道路（関越～東名）は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。

H21年度事業化	S41年度都市計画決定 (H19年度変更)	H22年度用地着手	H23年度工事着手

全体事業費	1兆2,820億円	事業進捗率	5%	供用済延長	0.0km
計画交通量	75,900～95,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.3 (残事業) 2.5	10,400/11,480億円 事業費：9,502/10,582億円 維持管理費：898/898億円	25,991/25,991億円 走行時間短縮便益：22,723/22,723億円 走行費用減少便益：2,573/2,573億円 交通事故減少便益：695/695億円	平成２５年

感度分析の結果

【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＝2.2～2.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝2.1～2.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.3～2.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝2.1～2.3（事業期間±2年）　事業期間：B/C＝2.3～2.6（事業期間±2年）

事業の効果等

①交通渋滞の緩和
・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。
・都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。
②交通安全の確保
・外環（関越～東名）の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。
③災害時の迂回機能の確保
・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環（関越～東名）の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見：

我が国の経済を成長軌道に戻し、国際競争力を高めるため、また、災害時において日本の東西交通分断を避け、首都機能を守るためにも、首都圏の慢性的な渋滞を緩和し、交通・物流ネットワークを強化する必要がある。

このため、環状道路としての機能を発揮し、首都圏の高速道路ネットワークを最大限利活用できるよう、外環道の一刻も早い整備により２０２０年早期に開通するよう、必要な財源を確保し、本事業を強力に推進されたい。

あわせて、事業を進めるに当たっては、地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を確実に履行されたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

－

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成21年度に事業化、平成22年度に用地着手、平成23年度に工事着手。
・用地取得率は約２０％（平成25年５月末時点　面積ベース）
・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。また、大泉JCTにおいても準備工事に着手予定。

・構想段階からPI（パブリックインボルブメント）の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

ー

施設の構造や工法の変更等

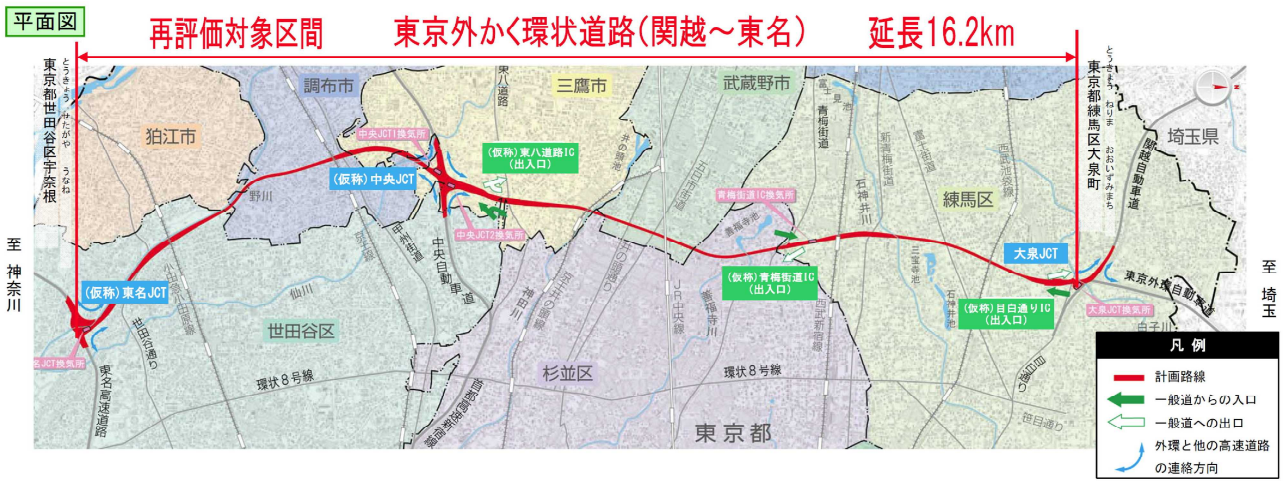
ー

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２４６号　厚木秦野道路（あつぎはだのどうろ）	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	厚木区間　自：神奈川県厚木市中依知（かながわけんあつぎしなかえち） 至：神奈川県厚木市飯山（かながわけんあつぎしいいやま） 伊勢原区間　自：神奈川県伊勢原市西富岡（かながわけんいせはらしにしとみおか） 至：神奈川県伊勢原市善波（かながわけんいせはらしぜんぱ）			延長	厚木区間 ３．６km 伊勢原区間 ４．８km

事業概要

一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。厚木秦野道路は、第一東海自動車道東京湾岸道路（東名高速道路）・新東名高速道路・さがみ縦貫道路を相互に連絡する広域ネットワークの形成を目的とした延長29．1kmのバイパス事業である。

このうち、厚木区間・伊勢原区間では、並行する国道246号の慢性的な渋滞緩和、安全性向上を図るため延長約8．4kmを事業中である。

厚木　：Ｈ１３年度事業化 伊勢原：Ｈ１０年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１４年度用地着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	約５８６億円	事業進捗率	３４％	供用済延長	０ km
計画交通量	６，０００～６，５００台／日				

費用対効果分析結果（※1）	Ｂ／Ｃ	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) １．４ (残事業) ２．５	(残事業)/(事業全体) 324/ 578億円 事　業　費：283/ 537億円 維持管理費：41/ 41億円	(残事業)/(事業全体) 822/ 822億円 走行時間短縮便益：730/ 730億円 走行費用減少便益：68/ 68億円 交通事故減少便益：24/ 24億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.4（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.4～2.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.3～1.6（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.3～2.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間± 2年）　事業期間：B/C=2.4～2.8（事業期間± 2年）

事業の効果等

①圏央道・新東名とのアクセス強化（広域ネットワークの形成）
・厚木秦野道路は、神奈川県の道路整備計画「改定・かながわのみちづくり計画（H24.3）」において、『県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網』として位置づけられる神奈川県県西地域の基幹道路である。
・その中でも厚木地区はさがみ縦貫道路と国道４１２号を接続するアクセス道路として、地域交通の円滑化が期待されている。
・また、伊勢原地区は、新東名高速道路と国道２４６号と接続し、広域交通を分散させるアクセス道路とともに国道２４６号の伊勢原地区の交通混雑の緩和等が期待されている。
②交通混雑の緩和
・国道２４６号（厚木市～秦野市間）の渋滞損失時間は、全国平均の約８倍。本事業の整備により、国道２４６号の交通転換が図られ、交通混雑が期待される。
③交通事故の減少
・国道２４６号（厚木市～秦野市間）の死傷事故率は、全国平均の約1.4倍。特に伊勢原地区では全国平均の約９倍の死傷事故率となっており、本事業の整備により、国道２４６号の交通転換が図られ、交通事故の減少が期待される。
④地域活性化の支援（１日行動圏（２時間圏）の拡大）
・近年のアウトドア・トレッキングブームにより、丹沢・大山地域の入込客数も増加傾向にある（約2～4割増）。
・厚木秦野道路が整備されることにより、１日行動圏（２時間圏）の範囲が拡大し、丹沢・大山地域の周辺観光の促進が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：
一般国道246号厚木秦野道路は、東名高速道路、新東名高速道路及びさがみ縦貫道路と一体となって、広域的な利便性向上や地域活性化などに寄与する大変重要な路線である。
また、地元自治体からの整備促進要望も大変強く、新東名高速道路の開通に間に合うよう、引き続き整備を推進するとともに、秦野市域をはじめとした未事業化区間についても、早期事業化を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 国道246号沿線周辺には、東名秦野テクノパーク（平成15年）などの工業団地や商業施設が多く立地している。平成25年3月には、さがみ縦貫道路（海老名IC～相模原愛川IC間）が開通し、高規格幹線道路の整備が進んでいる。
事業の進捗状況、残事業の内容等 新東名高速道路（伊勢原北IC）へのインターアクセス効果が見込まれる伊勢原北IC～伊勢原西IC区間を重点的に用地取得を推進中。（全体の用地取得率は約４９％）今後は、用地取得を推進し、新東名高速道路の供用時期に併せて、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、供用形態を含めて、地元協議を進めて効果的に事業推進を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地取得は約４９%完了。引き続き新東名高速道路の供用時期に併せて事業を進めるとともに、供用形態を含め地元協議を進めて効率的な事業推進を図る。
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 以上の事業の効果および進捗状況、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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２４６号　秦野（はだの）ＩＣ関連	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：神奈川県秦野市八沢（かながわけんはだのしはっさわ） 至：神奈川県秦野市菖蒲（かながわけんはだのししょうぶ）			延長	０．７５km

事業概要

秦野IC関連は、新東名高速道路へのインターチェンジ接続を目的とした延長約0．8kmの道路事業である。秦野IC関連が整備されることにより、秦野市域の国道246号周辺から新東名高速道路へのアクセスが確保され、また、新東名高速道路、さがみ縦貫道路、厚木秦野道路との広域的に形成された自動車専用道路ネットワークと接続されることによって、これらの地域の経済・文化・産業の発展に寄与する。

Ｈ１３年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２５年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	約５１億円	事業進捗率	７％	供用済延長	０ km
計画交通量	４，５００台／日				

費用対効果分析結果（※1）	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ３．６ (残事業) ４．２	38/45億円 事　業　費：35/41億円 維持管理費：3.7/3.7億円	159/159億円 走行時間短縮便益：123/123億円 走行費用減少便益：23/23億円 交通事故減少便益：13/13億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量　：B/C=3.2～3.7（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=3.7～4.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C=3.3～4.0（事業費　±10%）　事業費　：B/C=3.8～4.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C=3.3～3.9（事業期間± 2年）　事業期間：B/C=3.9～4.6（事業期間± 2年）

事業の効果等

①国道246号（厚木市～秦野市）の渋滞状況
・厚木秦野道路に並行する国道２４６号の厚木市～秦野市の損失時間は、全国平均の約８倍となっている。
・秦野ＩＣ関連の整備により、国道２４６号の通過交通が新東名高速道路へ転換され、交通混雑の緩和が見込まれる。
②国道246号秦野地区の渋滞状況
・秦野ＩＣ関連の事業区間に接続する国道２４６号秦野市内の損失時間は、全国平均の約６倍となっている。
・秦野ＩＣ関連の整備により、国道２４６号の通過交通が新東名高速道路へ転換され、交通混雑の緩和が見込まれる。
③物流効率化及び地域活性化の支援
・当該事業区間に接続する国道２４６号秦野市内の沿線には、東名秦野テクノパーク（平成１５年）などの工業団地が立地。また、神奈川県では、神奈川県産業集積促進方策（インベスト神奈川）により企業立地を支援。秦野市内には、同方策の活用企業が多数立地。
・秦野ＩＣ関連の整備により、国道２４６号から新東名高速道路へのアクセスが向上し、沿線の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。
④物流効率化の支援
・国道２４６号当該事業区間の大型車は、26%を占め、県平均（15%）を上回っている。
・秦野IC関連の整備により、国道２４６号から新東名高速道路のアクセス性が向上し、広域交通（内々交通以外は全体の70%）の転換が見込まれることにより、物流効率化の支援が期待できる。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見:
一般国道246号の秦野インターチェンジ関連事業は、県土の骨格を形成する新東名高速道路と一般国道246号を接続し、交通の円滑化や利便性の向上、地域の発展、経済活性化などに寄与する大変重要な事業である。
ついては、新東名高速道路の事業に遅れることなく、引き続き本事業を強力に推進されたい。

事業評価監視委員会の意見

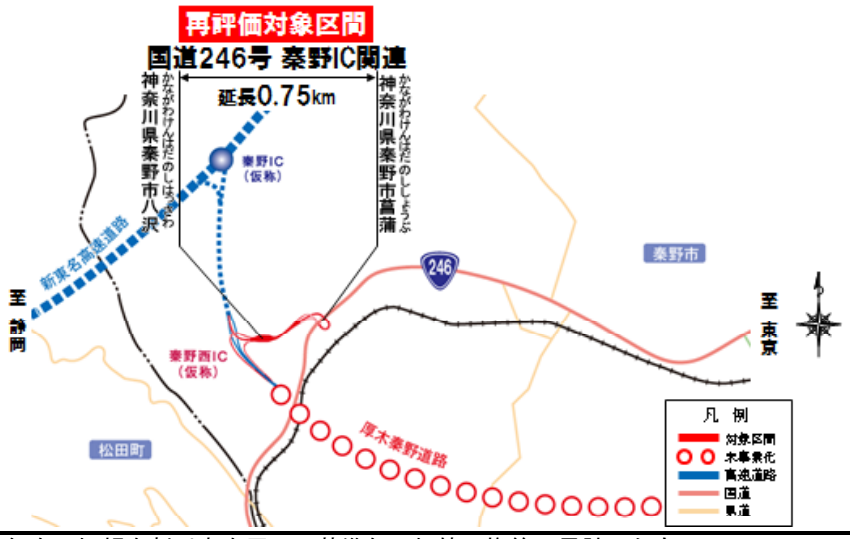
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新東名高速道路の整備が進められており、インベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

秦野IC関連の事業は進捗は、平成21年度に地元説明会を実施し、平成22年度より用地幅杭設置を実施。現在、設計協議、埋蔵文化財調査を実施中で、平成25年度より用地買収に着手、引き続き、新東名高速道路の事業進捗に併せて、平成32年度完成に向けて、計画的に事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 新東名高速道路の事業進捗に併せて同時供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等 －	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４６８号首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎～海老名）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点	自：神奈川県茅ヶ崎市西久保 至：神奈川県海老名市門沢橋			延長	７．９km

事業概要

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ４０～６０kmの位置に計画されている延長約３００kmの高規格幹線道路であり、３環状９放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。茅ヶ崎～海老名区間は、その一部を形成する延長７．９kmの自動車専用道路である。

Ｓ６３年度事業化	Ｈ６年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ６年度用地着手	Ｈ８年度工事着手

全体事業費	約２３００億円	事業進捗率	９７％	供用済延長	５．１km
計画交通量	４４，８００ ～ ５１，９００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 11.8	273/2,920億円 事業費：135/2,781億円 維持管理費：138/ 138億円	3,219/4,698億円 走行時間短縮便益：2,445/3,609億円 走行費用減少便益： 486/ 708億円 交通事故減少便益： 288/ 381億円	平成25年度

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＝ 1.6～1.6（事業費　±10%）
　　事業期間：B/C＝ 1.5～1.7（事業期間±１年）

【残事業】　交通量　：B/C＝ 9.1～15.4（交通量　±10%）
　　事業費　：B/C＝ 11.2～12.4（事業費　±10%）
　　事業期間：B/C＝ 11.5～11.8（事業期間±１年）

事業の効果等

①交通の流れの適正化：三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速道路と、国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜港や国際空港である羽田空港の位置する東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークが形成される。
②交通混雑の緩和：圏央道の整備により、交通の転換が図られ、当該区間に並行する国道１２９号、（主）相模原茅ヶ崎線の交通渋滞の緩和が見込まれる。
③物流の連絡強化：横浜港は取扱貨物量の約30%が県外に搬出入されているが、このような物流を支える高速ネットワークは、圏央道（茅ヶ崎～海老名）の開通で時間短縮が見込まれる。また、圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県の競争力のある産業の創出・育成の支援が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：
一般国道４６８号首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎～海老名：さがみ縦貫道路）は、新東名高速道路と一体となって高速道路ネットワークを形成し、県土の骨格を担う重要な路線である。
さがみ縦貫道路の整備によって、国道１２９号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通の利便性が飛躍的に向上し、沿線では既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きい。また、さがみ縦貫道路沿線地域は、地域活性化総合特区である、「さがみロボット産業特区」にも指定されていることから、引き続き、本事業を強力に推進し、可能な限り開通を早めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

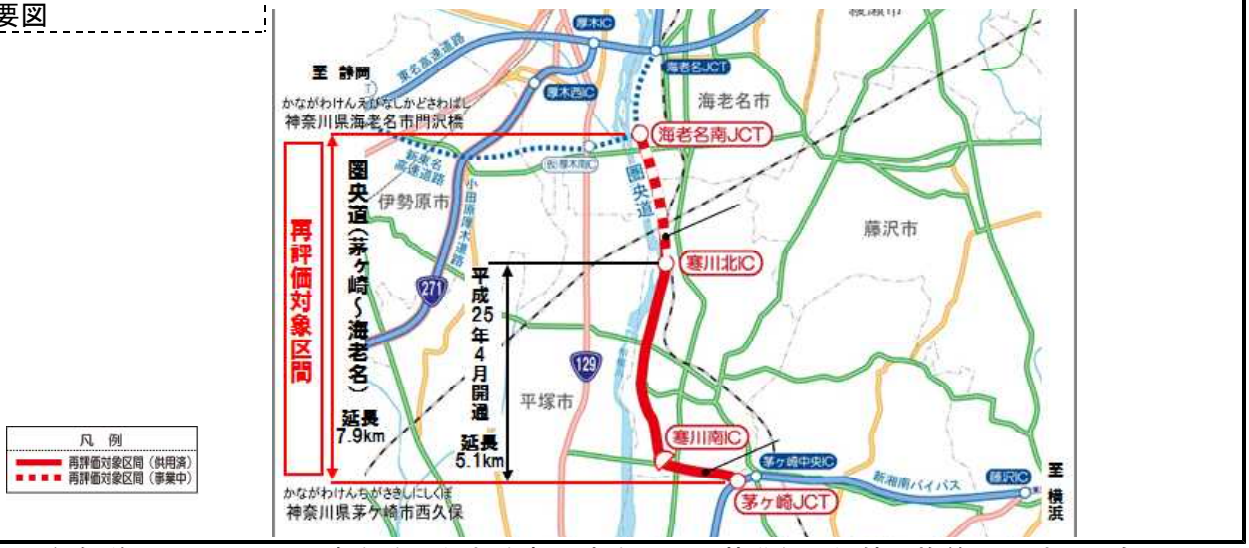
周辺の横浜市や厚木市、相模原市が業務核都市に指定され、またインベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開されており機能集積が進んでいる。新東名高速道路の施行命令が出され現在事業推進中である。当該事業区間では、茅ヶ崎JCTから寒川北IC間は平成２５年４月に開通している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

本線部の用地は平成２３年度に取得完了。現在、新幹線との交差箇所やJR相模線と近接する寒川北ICから海老名南JCT間の施工を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

寒川北IC～海老名JCT間については、現在、裁決による用地買収が完了し、橋梁工事や改良工事等を進めているが、用地取得のほか２つの鉄道路線に近接している箇所において、鉄道事業者相互の協議が長期化したこと等から、引き続き、平成２６年度完成に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等 －	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成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：茅野　牧夫

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：神奈川県横浜市栄区田谷町 至：神奈川県藤沢市城南１丁目			延長	7.5km

事業概要

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、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。横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。

H13年度事業化	H12年度都市計画決定（H－年度変更）	H14年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約2,140億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	-km
計画交通量	53,400台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.0 (残事業) 2.5	1,536/1,860億円 事業費:1,460/1,785億円 維持管理費: 76/ 76億円	3,782/3,782億円 走行時間短縮便益：2,999/2,999億円 走行費用減少便益： 502/ 502億円 交通事故減少便益： 281/ 281億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.8～3.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.8～2.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.9～2.1（事業期間±2年）

【残事業】交通量　：B/C＝2.2～4.0（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝2.2～2.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝2.3～2.5（事業期間±2年）

事業の効果等

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、広域的な道路ネットワークが形成される。
②交通混雑の緩和：並行する国道１号では全国平均の13倍以上の渋滞が発生しており、横浜湘南道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。
③安全安心な通行の確保：並行する国道１号の城南交差点では全国平均の約５倍の事故が発生しており、高規格幹線道路である横浜湘南道路の整備により交通が転換し、交通事故の減少が期待できる。
④物流拠点の連絡強化：横浜港は取扱貨物量の約30%を県外に搬出入しているが、このような物流を支える高速ネットワークは、横浜湘南道路の開通により時間短縮が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見:
一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）は、さがみ縦貫道路や高速横浜環状南線と一体となって、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。横浜湘南道路の整備によって、一般国道1号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通利便性が飛躍的に向上し、沿線には既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きいことから、新東名高速道路の開通に間に合うよう早期整備を図られたい。

・横浜市長の意見:
本路線は、本市の広域的な交通利便性の向上、既存道路の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の多重化を図るために、高速横浜環状南線とともに整備することが必要不可欠です。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。こうしたことから、本路線は事業の必要性が高いため、平成26年度に開通予定のさがみ縦貫道路に遅れることなく早期開通できるよう完成時期を明確にし、事業を推進していただくようお願いします。

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

周辺地域では、平成22年8月に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）が国際コンテナ戦略港湾に選定され、同年10月には羽田空港の再拡張事業が完成している。道路では首都高速湾岸線が平成13年に全線供用、現在は横浜環状北線・北西線が事業中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地取得率は約64%完了
・回転立坑工事や橋梁工事等に着手し、今後、用地取得状況を見極め、トンネル本体工事にも着手していく方針

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、地権者等との話し合いを継続しながら計画的に用地取得を進める。

施設の構造や工法の変更等	
周辺地盤への影響を少なくする観点から、トンネル区間について、シールド工法の適用性を検討した結果、シールド工法で施工する。	
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	





※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２０号　大月（おおつき）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：山梨県大月市駒橋（やまなしけんおおつきしこまはし） 至：山梨県大月市大月町花咲（やまなしけんおおつきしおおつきちょうはなさき）			延長	３．２ｋｍ

事業概要

国道２０号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長３．２ｋｍの２車線のバイパス事業である。

Ｓ４８年度事業化	Ｓ５０年度都市計画決定（Ｈ１２年度変更）	Ｈ元年度用地着手	Ｈ７年度工事着手

全体事業費	約３３８億円	事業進捗率	８１％	供用済延長	１．７ｋｍ
計画交通量	１０，１００～１２，７００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ (事業全体)　１．３ (残事業)　３．６	総費用　(残事業)/(事業全体) ５６／４５２億円 事　業　費：52/442億円 維持管理費：4.5/9.7億円	総便益　(残事業)/(事業全体) ２０２／５６８億円 走行時間短縮便益：194/512億円 走行費用減少便益：5.2/ 42億円 交通事故減少便益：3.6/ 14億円	基準年 平成２５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＝2.9～ 4.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.2～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝3.3～4.0（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＝3.2～3.8（事業期間± 1年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 高月橋入口交差点や大月橋東詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道20号(現道)の損失時間は約１０２．６千人時間/年･ｋｍであり、全国平均（２６．３千人時間/年･ｋｍ）の約４倍となっている。
- 大月バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道２０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
- 大月バイパスと並行する国道２０号(現道)の死傷事故率は、１３８．９件/億台･ｋｍであり、全国平均（１０２．０件/億台・ｋｍ)の約１．４倍となっている。
- 事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約５割を占める。
- 大月バイパスの整備により、現道の交通が転換し、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される

③利便性の向上
- 大月市は、現場や救急医療施設までの平均所要時間を最も要する地域の１つであり、大月市立中央病院へ向かうには国道２０号を経由する必要がある。
- 国道２０号（現道）は道路幅員も狭いため、車両同士の離隔がなく、朝夕の渋滞時は救急車両が停止する状態である。
- 大月バイパスの整備により、現道とバイパスのルート選択が可能になり、代替路の確保や搬送時間の短縮等の利便性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

・山梨県知事の意見：

一般国道２０号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和による交通事故の減少や歩行者等の安全確保、消防署や病院への代替路の確保や搬送時間の短縮等の救急施設へのアクセスの強化などが期待されます。

現在は、計画区間Ｌ＝３．２ｋｍのうち１工区Ｌ＝１．７ｋｍの部分供用により、富士吉田方面への交通ではバイパス機能が発揮されており、市街地の渋滞の緩和には一定の効果が見られています。

残区間には､県富士・東部地域の災害拠点病院である大月市立中央病院や中央道大月インターがあり、

本バイパスの効果を最大限に発揮すべく、供用済みの１工区に引き続き、残区間の早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

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１８年度に１工区部分供用（大月市大月一丁目～大月市大月二丁目：Ｌ＝約０．６ｋｍ）。
平成１９年度に１工区一部暫定供用（大月市駒橋～大月市大月一丁目：Ｌ＝約１．１ｋｍ）。
平成２２年度に一部完成形開通（大月市駒橋～大月市大月一丁目：Ｌ＝約１．１ｋｍ）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・１工区は、平成２２年度に全線２車線で完成形供用済。
・２工区は、桂川橋Ａ２橋台工事及び道路設計、花咲地区の用地買収を実施中。
・また、本年度中にＪＲアンダーボックス整備に先立つ仮設工事に着手する予定。
・引き続き、全線完成に向けて事業を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は９６%完了。引き続き、全線２車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

―

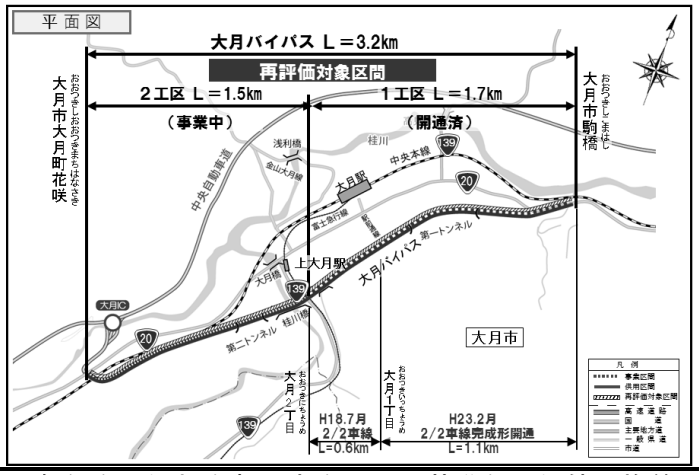
対応方針	事業継続

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
//////	再評価対象区間



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道５２号　上石田改良（かみいしだかいりょう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：山梨県甲府市富竹一丁目（やまなしけんこうふしとみたけ） 至：山梨県甲府市寿町（やまなしけんこうふしことぶきちょう）			延長	１．０ｋｍ

事業概要

国道５２号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や貢川に架かる橋の架け替えや４車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上、沿道環境の改善を目的とした、甲府市富竹一丁目から甲府市寿町までの延長１．０ｋｍの４車線の拡幅事業である。

Ｈ８年度事業化	Ｓ２１年度都市計画決定（Ｓ４３年度変更）	Ｈ１６年度用地着手	Ｈ１７年度工事着手

全体事業費	約１３８億円	事業進捗率	８０％	供用済延長	０ｋｍ
計画交通量	２０，２００～２６，５００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) ７．７	２５/１５７億円 事　業　費：21/152億円 維持管理費：4.7/4.7億円	１９５/１９５億円 走行時間短縮便益：160/160億円 走行費用減少便益：28/28億円 交通事故減少便益：7.0/7.0億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.2～1.3（交通量　±10%）【残事業】交通量：B/C＝ 7.5～ 7.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.2～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 7.1～ 8.4（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＝ 7.4～ 8.0（事業期間± 1年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 貢川交差点～貢川橋西詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道５２号(現道)の損失時間は約２１５．４千人時間/年･kmであり、全国平均（２６．３千人時間/年･ｋｍ）の約８．２倍となっている。
- 上石田改良の整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道５２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
- 上石田改良と並行する国道５２号(現道)の死傷事故率は、１２２．０件/億台･ｋｍであり、全国平均（１０２．０件/億台・km)の１．２倍となっている。
- 事故の内訳は、追突事故が約５割を占めており、要因として渋滞や線形不良による急減速が想定される。
- 上石田改良の整備により、現道の交通が転換し、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。

③沿道環境の改善
- 線形が悪いため、見通しが利きにくく、ドライバーも自転車・歩行者も通行に支障。
- 歩道の未整備が１つの要因となり、歩行者・自転車が関与する事故が山梨県直轄国道平均の約６倍。
- 上石田改良の整備により、通過交通の生活道路への流入が減少し、安全性の向上が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

・山梨県知事の意見：

一般国道５２号は静岡県静岡市と山梨県甲府市を結ぶ重要な幹線道路です。本事業区間は二車線で、歩道もなく、道路線形も悪いうえに、主要幹線道路と短区間で交差しているため、慢性的な交通渋滞の発生や歩行者の安全確保の面からも多くの問題を抱えている箇所でもあります。

今年度末には、甲府南アルプス線（通称　アルプス通り）より東側（甲府より）約７５０ｍが部分供用となる予定で、歩行者の安全確保や電線の地中化による景観の向上などが期待されています。

ただ、県としては上記問題の解決には、全線の早期供用が是非とも必要と考えており、残区間の早期完成を切にお願いします。

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

隣接する国道５２号寿町拡幅が平成１６年度に完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和２１年度に都市計画決定、昭和４３年度に都市計画変更。
・平成８年度に事業化され、平成１６年度から用地着手。平成１７年度から工事着手。
・荒川橋～アルプス通は平成２５年度に４車線で供用予定。
・アルプス通～貢川交差点の用地取得は、平成２４年度から着手。
・全体の用地取得率は、６７%完了。引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

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、全線４車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

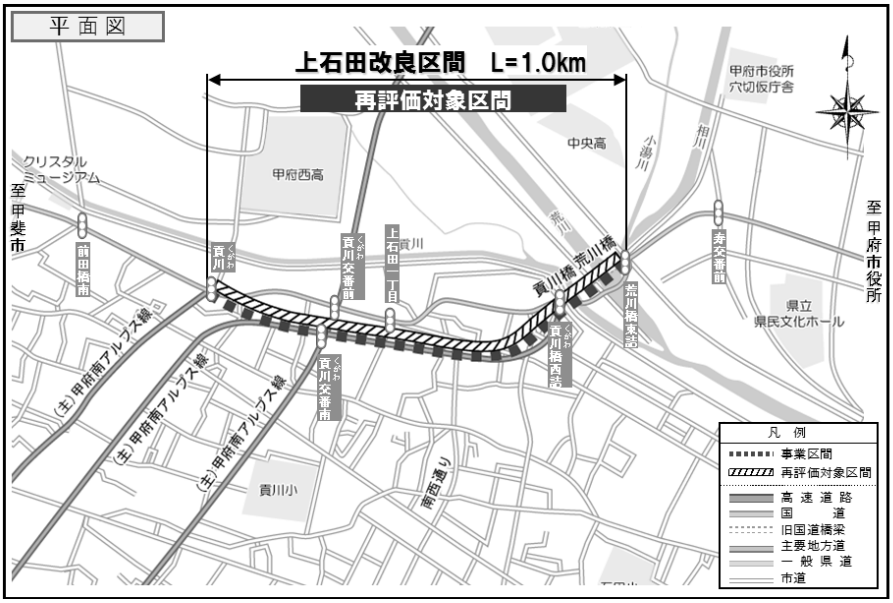
ー

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡例	
━━	供用中
▪▪▪▪	事業中
▨	再評価対象区間

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	中部横断自動車道（八千穂～佐久南）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県佐久郡佐久穂町千代里 至：長野県佐久市桜井			延長	１４．６ｋｍ

事業概要

中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県小諸市に至る延長約132kmの高速自動車国道である。当路線は、東名・中央・上信越自動車道を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化し、地域間交流の拡大をはじめ関東地方の広域的なネットワークを形成するとともに、国道141号の渋滞緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化など社会経済活動の発展に寄与する路線である。

Ｈ１５年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定 （Ｈ２５年度変更）	Ｈ１７年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	約６９５億円	事業進捗率	６０％	供用済延長	０ｋｍ
計画交通量	１０，２００～１１，４００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．１ (残事業) ２．９	２８７/７３０億円 事　業　費：248/ 690億円 維持管理費：39/ 39億円	８３６/８３６億円 走行時間短縮便益：605/ 605億円 走行費用減少便益：162/ 162億円 交通事故減少便益：69/ 69億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C= 2.7～3.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.0～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C= 2.7～3.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間± 1年）　事業期間：B/C= 2.8～3.0（事業期間± 1年）

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
- 中部横断自動車道は、上信越道や中央道、東名高速といった高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。
- 並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。

②交通混雑の緩和
- 中部横断自動車道（八千穂～佐久南）の並行区間である国道１４１号の損失時間は、約８０．０千人時間/年･ｋｍであり、全国平均（２６．３千人時間/年･ｋｍ）の約３．０倍。
- 中部横断自動車道の整備により、国道１４１号の交通が転換し、渋滞緩和が見込まれる。

③救急医療体制の支援
- 中部横断道の整備により、周辺地域から第三次救急医療機関である佐久総合病院（佐久医療センター：Ｈ２６．３開院予定）へのアクセス性が向上し、救命率が改善。

④地域産業の活性化
- 中部横断自動車道の整備および地域活性化ＩＣの整備により、沿線地域の地域活性化、物流効率化に期待。

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事からの意見：

本事業については、高速ネットワークの形成、並行する一般国道１４１号の混雑緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化、地域間交流・地域開発の促進、災害に強い道路機能の確保に寄与する、極めて重要な道路と認識しています。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。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるよう要請します。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成１５年１２月第１回国幹会議において、新直轄方式による整備に位置づけられた。また、平成１８

年９月に整備計画が変更され、地域活性化ＩＣ（臼田ＩＣ：仮称、佐久町ＩＣ：仮称）が連結許可された。
　平成２３年３月に中部横断自動車道（佐久南ＩＣ～佐久小諸ＪＣＴ）の７．８ｋｍが全線２車線で供用した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

　中部横断自動車道（八千穂～佐久南）の用地取得率は９９．０%。引き続き、橋梁工事等を行い、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

　用地の取得は約９９%完了している。今後も用地取得の促進を図り早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

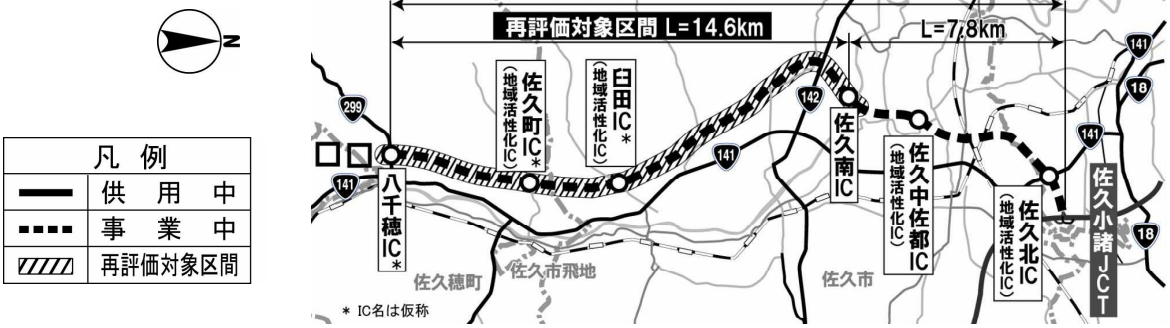
　発生土の処理に伴う事業費の増加や関係機関協議等に伴う事業費の増加、埋蔵文化財調査の見直しに伴う事業費の増加により、事業費を約１８２億円増加。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計を一致しないことがある。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１８号　上田（うえだ）バイパス（延伸（えんしん））	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：長野県東御市本海野（ながのけんとうみしもとうんの） 至：長野県上田市国分（ながのけんうえだしこくぶ）			延長	４．１ｋｍ

事業概要

一般国道１８号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約１９４ｋｍの主要幹線道路である。一般国道１８号上田バイパス（延伸）は、現道である国道１８号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的として計画された事業である。

Ｈ２１年度事業化	Ｓ４６年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２３年度用地着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	約１７９億円	事業進捗率	７％	供用済延長	０ｋｍ
計画交通量	１２，６００台／日 ～ ３１，９００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．５ (残事業) ２．８	１４９／１６５億円 事　業　費：132/149億円 維持管理費：16/16億円	４２２／４２２億円 走行時間短縮便益：413/413億円 走行費用減少便益：8.4/8.4億円 交通事故減少便益：0.19/0.19億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝2.5～2.6（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 2.8～ 2.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝2.3～2.8（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 2.6～ 3.1（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＝ 2.7～ 3.5（事業期間± 1年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道１８号（現道）では、大屋交差点周辺（国道１５２号と接続）、国分１丁目交差点周辺や中央北交差点周辺を中心に交通混雑が発生している。
・並行する国道１８号（現道）の損失時間は約１０２．４千人時間/年･ｋｍであり、全国平均（２６．３千人時間/年･ｋｍ）の約３．９倍。
・上田バイパス（延伸）の整備により、国道１８号（現道）の交通転換が図られ、上田市街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）では、大屋交差点周辺（国道１５２号と接続）、常田３丁目交差点周辺、常磐城４丁目交差点周辺を中心に交通事故が多く発生している。
・上田バイパス（延伸）と並行する国道１８号（現道）の死傷事故率は１２９．３件/億台・ｋｍと、全国平均（１０２．０件　/億台・ｋｍ）の約１．３倍。事故類型は追突による事故が多く、全体の約７割を占める。
・上田バイパス（延伸）の整備により、国道１８号（現道）の交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

③沿線地域の開発・発展等の支援（企業立地の促進）
・上田バイパス（１．８ｋｍ区間）の暫定２車線供用により、バイパス沿線に大型小売店が立地。
・上田バイパス（延伸）の整備により、大型小売店の立地促進を高めるとともに、高速ＩＣアクセスの向上に伴う上田市丸子地区の工業生産の支援が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事からの意見：
一般国道１８号上田バイパス（延伸）につきましては、現道の交通混雑の緩和、交通事故の減少、生活環境の改善、バイパス沿線地域の開発・発展等に大きな効果があるものと期待しております。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

－

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２１年度に事業化、平成２３年度に用地着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得は１３%完了。平成２５年度から改良工事に着手し、早期完成に向けて事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

－

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２０号　坂室（さかむろ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県茅野市金沢（ながのけんちのしかなざわ） 至：長野県茅野市宮川（ながのけんちのしみやがわ）			延長	３．７ｋｍ

事業概要

一般国道２０号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通過し、長野県塩尻市に至る延長約２２５ｋｍの幹線道路である。一般国道２０号坂室バイパスは、現道である国道２０号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的として計画された事業である。

Ｈ１０年度事業化	Ｈ９年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１２年度用地着手	Ｈ１４年度工事着手

全体事業費	約２３１億円	事業進捗率	６８％	供用済延長	１．０ｋｍ （暫定）
計画交通量	１４，９００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ４．４	６３/２４９億円 事　業　費：52/235億円 維持管理費：10/ 14億円	２７２/３２３億円 走行時間短縮便益：208/257億円 走行費用減少便益： 52/ 53億円 交通事故減少便益： 12/ 13億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.0～1.9（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C= 3.2～ 4.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.2～1.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C= 4.0～ 4.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間± 2年）　事業期間：B/C= 4.0～ 4.7（事業期間± 2年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・宮川交差点や中河原北交差点を中心に交通混雑が発生し、国道２０号(現道)の損失時間は約５８．８千人時間/年･ｋｍであり、全国平均（２６．３千人時間/年･ｋｍ）の約２．２倍となっている。
・坂室バイパスの並行区間である国道２０号(現道)は、交通量が増加し、混雑度１．６８（Ｈ１１）⇒１．８９（Ｈ２２）と悪化している。
・坂室バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道２０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
・坂室バイパスと並行する国道２０号(現道)の死傷事故率は、１１１．３件/億台･ｋｍであり、全国平均（１０２．０件/ 億台・ｋｍ)の１．１倍となっている。
・追突事故や出会い頭の事故といった、渋滞や交通の輻輳を要因とする事故が約８割を占める。
・坂室バイパスの整備により、渋滞緩和による交通事故の減少が見込まれる。
③沿道環境の改善
・坂室バイパスの並行区間である国道２０号(現道)は、坂室バイパスの暫定２車線供用（平成２３年６月２６日）により、大型車交通量が大きく減少し、歩道の狭い箇所での歩行者や自転車の安全性が向上。
・坂室バイパスの４車線整備により、大型車などの通過交通が国道２０号(現道)からバイパスへ転換され夜間の要請限度を下回り騒音が改善するなど、さらなる沿道環境の改善に期待できる。

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事からの意見：
一般国道２０号坂室バイパスにつきましては、既に暫定供用されたバイパスにより現道の大型車交通量が減少し、歩行者などの安全性向上に顕著な効果が見られる。早期の全線４車線化により、更なる交通混雑の緩和、交通事故の減少、沿道環境の改善に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

西茅野土地区画整理事業から国道２０号茅野市宮川までの約０．９ｋｍについて、暫定２/４車線で平成２０年５月に供用。平成２３年６月までに、バイパス区間について暫定２/４車線で供用済。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２３年６月までに暫定２車線（３．０ｋｍ）が供用済み。現道拡幅区間の道路設計・用地調査を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全体の用地取得は約９３%完了している。引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線４車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

－

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２０号　下諏訪岡谷（しもすわおかや）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県諏訪郡下諏訪町東町（ながのけんすわぐんしもすわまちひがしまち） 至：長野県岡谷市今井（ながのけんおかやしいまい）			延長	５．４ｋｍ

事業概要

一般国道２０号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通過し、長野県塩尻市に至る延長約２２５ｋｍの幹線道路である。一般国道２０号下諏訪岡谷バイパスは、現道である国道２０号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的として計画された事業である。

Ｈ４年度事業化	Ｈ２年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ６年度用地着手	Ｈ１０年度工事着手

全体事業費	約４６４億円	事業進捗率	５８％	供用済延長	１．９ｋｍ（暫定）
計画交通量	６，３００～１８，９００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ２．８	１４９／５１２億円 事　業　費：138/498億円 維持管理費：11/ 14億円	４２１／６６７億円 走行時間短縮便益：328/511億円 走行費用減少便益：72/130億円 交通事故減少便益：21/ 27億円	平成２５年

感度分析の結果

【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＝ 2.7～ 2.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.2～1.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 2.6～ 3.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.1～1.5（事業期間± 3年）　事業期間：B/C＝ 2.5～ 3.2（事業期間± 3年）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 下諏訪・岡谷バイパスと並行する国道２０号(現道)では、長地交番前交差点周辺（暫定２車線供用区間への接続）や大社通り交差点（国道１４２号と接続）を中心に交通混雑が発生している。
- 国道２０号(現道)の損失時間は約１０５．５千人時間/年･ｋｍであり、全国平均（２６．３千人時間/年･ｋｍ）の約４．０倍となっている。
- 下諏訪・岡谷バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道２０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
- 下諏訪岡谷バイパスと並行する国道２０号(現道)の死傷事故率は、約７６．５件/億台・ｋｍと全国平均（約１０２．０件/億台･ｋｍ）を下回っているが、事業中区間（Ｉ工区）の並行区間では、約１５９．９件/億台・ｋｍと全国平均の約１．６倍と高い。
- 下諏訪岡谷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

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事の意見：

一般国道２０号下諏訪・岡谷バイパスにつきましては、既に暫定供用されたバイパスにより現道の渋滞緩和や事故件数の減少など顕著な効果が見られているため、バイパスの全線整備により交通混雑の緩和、交通安全の確保に更なる効果があるものと期待しています。さらに、当該地域に隣接する現道は、平成１８年７月豪雨で通行不能となった履歴もあり、災害時における代替機能確保について、地元からも大きな期待が寄せられています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

下諏訪岡谷バイパス暫定２車線（２．９ｋｍ）、国道１４２号バイパス及び県道下諏訪辰野線の３路線を同時に平成１６年３月２７日に供用。長地山の手土地区画整理事業が平成１４年度事業完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成１６年３月に暫定２車線（２．９ｋｍ）が開通済み。国道１４２号から国道１４２号バイパス間（１．７ｋｍ）の道路設計を行うとともに、今井地区で改良工事及び橋梁工事を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得は約８４%完了。引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

－

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５３号　伊南（いなん）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：長野県上伊那郡飯島町本郷（ながのかみいなぐんいいじままちほんごう） 至：長野県駒ヶ根市赤穂（ながのこまがねあかほ）			延長	９．２km

事業概要

一般国道１５３号伊南バイパスは、長野県上伊那郡飯島町本郷から長野県駒ヶ根市赤穂に至る延長９．２ｋｍのバイパスであり、長野県からの権限代行を受け、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援や生活環境の改善を目的に計画された道路です。

平成２４年度末迄に飯島町本郷から町道堂前線の２．４ｋｍと駒ケ根市赤穂市場割から駒ケ根市赤穂の４．２ｋｍについて暫定２車線開通済であり、交通渋滞の緩和や生活環境の改善に寄与しました。

残る区間の並行する現道等には線形不良箇所、冬期路面凍結箇所が存在するなど多くの課題があり、引き続き事業を推進することで、線形不良箇所の回避等の効果を見込んでいます。

Ｈ９年度事業化	Ｈ９年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１０年度用地着手	Ｈ１３年度工事着手

全体事業費	４１２億円	事業進捗率	６８％	供用済延長	６．６km
計画交通量	１４，０００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．１ (残事業) ２．１	108/473億円 事　業　費：96/432億円 維持管理費：12/41億円	232/997億円 走行時間短縮便益：174/935億円 走行経費減少便益：55/58億円 交通事故減少便益：2.6/4.2億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝2.0～2.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.9～2.3(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.6～2.7(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C＝2.1～2.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝2.0～2.4(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝2.0～2.3(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。

②物流効率化の支援
・現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。

③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連携あり。

④国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

⑤個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援する。
・主要な観光地（駒ケ根高原等）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（伊那中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。

⑦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。

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。

・夜間騒音値の低減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

・上伊那地域ビジョンにて、交通の骨格を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

関係する駒ヶ根市及び飯島町の首長、議員で構成される国道１５３号伊南バイパス建設促進期成同盟会から早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

一般国道１５３号伊南バイパスにつきましては、複雑な地形に沿った現在のルートが解消されることによる安全性の向上、駒ヶ根、飯島の両市街地部の交通渋滞の解消に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」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

・伊那谷特有の河岸段丘により、急激な起伏や急カーブ区間が多く存在。

・飯島町本郷地内や田切地内では、冬季路面凍結箇所が存在し、スリップ事故が発生。

・急カーブ区間では、搬送中の初期治療が困難であり、救急搬送に支障。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は６８％、用地進捗率は１００％。

・今年度は上伊那郡飯島町飯島～上伊那郡飯島町田切（Ｌ＝０．８ｋｍ）の平成２６年度の暫定開通に向けた橋梁工事等を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・上伊那郡飯島町飯島～上伊那郡飯島町田切（Ｌ＝０．８ｋｍ）は、平成２６年度の暫定開通を予定。

・上伊那郡飯島町田切～駒ヶ根市赤穂（Ｌ＝１．８ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道７号　新発田(しばた)拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新発田(にいがたしばた)市奥山新保(おくやましんぽ) 至：新潟県新発田(にいがたしばた)市三日市(みつかいち)			延長	5.8km

事業概要

一般国道７号新発田拡幅は、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、沿線地域の振興・活性化などを目的とした延長5.8kmの４車線化の現道拡幅事業である。

Ｈ３年度事業化	Ｈ２年度都市計画決定 （Ｈ４年度変更）	Ｈ６年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	約３４０億円	事業進捗率	35%	供用済延長	0.9km
計画交通量	２１，７００～３４，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	174/336億円 事業費：156/314 億円 維持管理費： 18/ 22 億円	352/381億円 走行時間短縮便益：322/349 億円 走行経費減少便益： 22/ 22 億円 交通事故減少便益：7.5/8.8 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.04～1.5（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 ～2.5（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.8 ～2.1（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.9 ～2.1（事業期間±20%）

事業の効果等

定性的な効果

①新発田市のまちづくり支援
・中心市街地等へのアクセス性が向上し､新発田市が進めるまちづくりに寄与することが期待される。

②物流の効率化
・新発田市内の工業団地に立地する企業の活動を支援するなど、地域産業の活性化に寄与することが期待される。

③老朽橋対策による緊急輸送道路の信頼性確保
・老朽化した加治大橋の架け替えにより、橋梁部の耐震性および信頼性が確保され、国道７号の緊急輸送道路としての機能強化が期待される。

④三次医療施設へのアクセス向上
・事業区間の渋滞が緩和され、三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス性が向上し、緊急搬送時間の短縮が期待される。

⑤通学路の安全性向上
・市街地の迂回交通の減少や交通混雑の緩和等により、通学路の安全性の向上が期待される。

⑥通勤などの日常生活の利便性向上
・通勤時間が短縮されるなど、日常生活の移動利便性の向上が期待される。

⑦災害復旧における円滑な移動の確保
・自衛隊新発田駐屯地から高速IC等へのアクセス性が向上し、災害復旧活動へ寄与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：
新発田市など３市で構成される一般国道７号道路改良促進期成同盟会などより整備の要望を受けている。

知事の意見：
地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
なお、都市内の交通混雑の緩和については、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	対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。 ・劣化、老化などを踏まえた大規模修繕等の維持管理費を考慮することを検討頂きたい。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	国道７号と並行する日本海沿岸道北自動車道(新潟中央IC～朝日まほろばIC)が開通。
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成１２年度に工事着手して、事業進捗率35%、そのうち用地進捗率42%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	中曽根町交差点～小舟町交差点については、平成27年度中の4車線開通に向けて事業を推進するとともに、小舟町交差点～終点にかけて、引き続き早期開通に向けて事業を推進する。また、加治大橋については老朽化が著しいため、緊急輸送道路の機能確保のための架け替えに着手する。
施設の構造や工法の変更等	施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	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

【広域位置図】



【位置図】



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道８号　白根（しろね）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：新潟県新潟市南区保坂（にいがたにいがたみなみほさか） 至：新潟県新潟市南区戸頭（にいがたにいがたみなみとがしら）			延長	5.9km

事業概要

一般国道８号白根バイパスは、市街地部での交通渋滞の緩和、現道区間の通過車両の減少による交通安全性の向上、騒音の低下による沿道環境の改善などを目的とした延長5.9kmのバイパス事業である。

Ｈ３年度事業化	Ｓ６３年度都市計画決定 （Ｈ４年度変更）	Ｈ９年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	約４００億円	事業進捗率	47%	供用済延長	0.0km
計画交通量	２６，９００～４１，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 2.8	189/438億円 事業費：139/388億円 維持管理費： 50/ 50億円	529/529億円 走行時間短縮便益：433/433億円 走行経費減少便益： 70/ 70億円 交通事故減少便益： 27/ 27億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1 ～ 1.4(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.2 ～ 1.2(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.1 ～ 1.3(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C=2.5 ～ 3.2（交通量±10%）
事業費　：B/C=2.6 ～ 3.0（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.6 ～ 3.0（事業期間±20%）

事業の効果等

定性的な効果

①現道区間の沿道環境改善
・通過交通がバイパスに転換することにより、現道区間の騒音が低減し、環境基準を下回ることが期待される。

②三次医療施設へのアクセス向上
・救命救急センターがある新潟市民病院への搬送時間が短縮されることで、高度医療施設へのアクセス向上と、救命率の向上が期待される。

③政令市新潟市のまちづくり支援
・新潟市南区では現国道８号を主軸とするバス交通の利便性向上を交通戦略重点施策として取り組んでおり、バイパスに交通が転換し現道の交通混雑が緩和されることにより、新潟市南区のまちづくり施策を支援するものとして期待される。

④冬期における円滑な交通の確保
・通過交通がバイパスに転換することにより、冬期においても現道部の円滑な交通が期待される。

⑤物流の効率化
・高速ICや新潟港へのアクセス性向上、各工業団地等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。

⑥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。

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：
新潟市や白根商工会などより整備の要望を受けている。

新潟市長の意見：
国道8号白根バイパスは、本市南区市街地における渋滞の緩和・解消、交通事故の削減、騒音の低減による沿道環境改善の他、広域ネットワークとしての機能強化、バス運行サービス向上を始めとする新潟都市圏のまちづくり施策の支援など様々な効果が期待されることから、引き続き事業を継続し、早期完成に向けて効率的かつ効果的な事業執行をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。
・劣化、老化などを踏まえた大規模修繕等の維持管理費を考慮することを検討頂きたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新潟市は、平成１３年以降の４市６町４村の合併を経て、平成１９年に本州日本海側初の政令指定都市となり、『多核連携型のまちづくり』を進めている。
南区には軌道系の公共交通が廃止となったため、国道８号を主軸とするバス交通の利便性向上を図ることを交通戦略重点施策として取り組んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成１２年度に工事着手して、事業進捗率47%、そのうち用地進捗率100%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

新潟市南区鰺潟～新潟市南区戸頭(終点)間L=3.9kmについは、平成26年度中の暫定2車線開通を目指して事業を推進するとともに、引き続き残りの事業区間について事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。

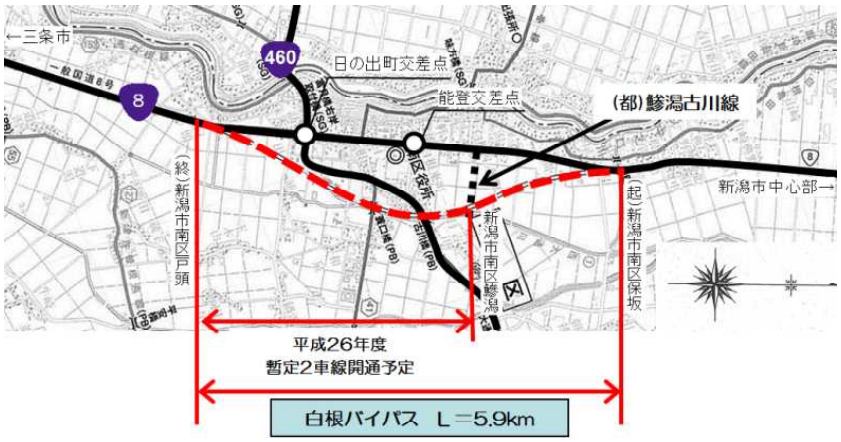
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図

【広域位置図】



【位置図】



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道８号　直江津（なおえつ）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：新潟県上越市（じょうえつ）大潟区（おおがた）犀潟（さいがた） 至：新潟県上越市（じょうえつ）虫生岩戸（むしゅういわと）			延長	１２．２km

事業概要

一般国道8号直江津バイパスは、交通混雑の緩和、地域開発の支援、地域ネットワークの充実強化などを目的とした延長12.2kmのバイパス事業である。

S41年度 事業化	S42～H10年度 都市計画決定 （Ｈ元年度変更）	S42年度 用地着手	S43年度 工事着手

全体事業費	約360億円	事業進捗率	63 %	供用済延長	2.8km(暫定２車線) 9.4km(完成２・４車線)
計画交通量	16,200～39,900　台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.0 (残事業) 1.6	130 / 1015 億円 事　業　費：104 / 885億円 維持管理費： 26 / 131億円	209 / 2008 億円 走行時間短縮便益：178/1704億円 走行経費減少便益： 28/ 244億円 交通事故減少便益：3.3/ 60億円	平成25年

感度分析の結果

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

【残事業】
交通量　：B/C= 1.6～ 1.7(交通量±10%)
事業費　：B/C= 1.5～ 1.8(事業費±10%)
事業期間：B/C= 1.5～ 1.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上
・平成26年度開業予定の北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間とのアクセス性向上が期待される。
②重要港湾・直江津港へのアクセス向上
・直江津港と大潟工業団地とのアクセス性向上が期待される。
③日常生活圏の中心都市である旧上越市へのアクセス向上
・国道8号沿線地域と上越市中心市街地とのアクセス時間が短縮し、日常生活の利便性向上が期待される。
④第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上
・第三次医療施設への救急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。
⑤緊急輸送道路としての信頼性向上
・北陸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。

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：
地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
なお、都市内の交通混雑の緩和については、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

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。
・劣化、老化などを踏まえた大規模修繕等の維持管理費を考慮することを検討頂きたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・バイパス周辺における工業団地、大型商業施設、土地区画整理事業等の開発や市街化区域の拡大が進　み、北陸自動車道及び上信越自動車道の全線開通後も交通混雑が生じている。
・平成17年1月に旧上越市、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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和43年度に工事着手して、事業進捗率63%、そのうち用地進捗率85%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

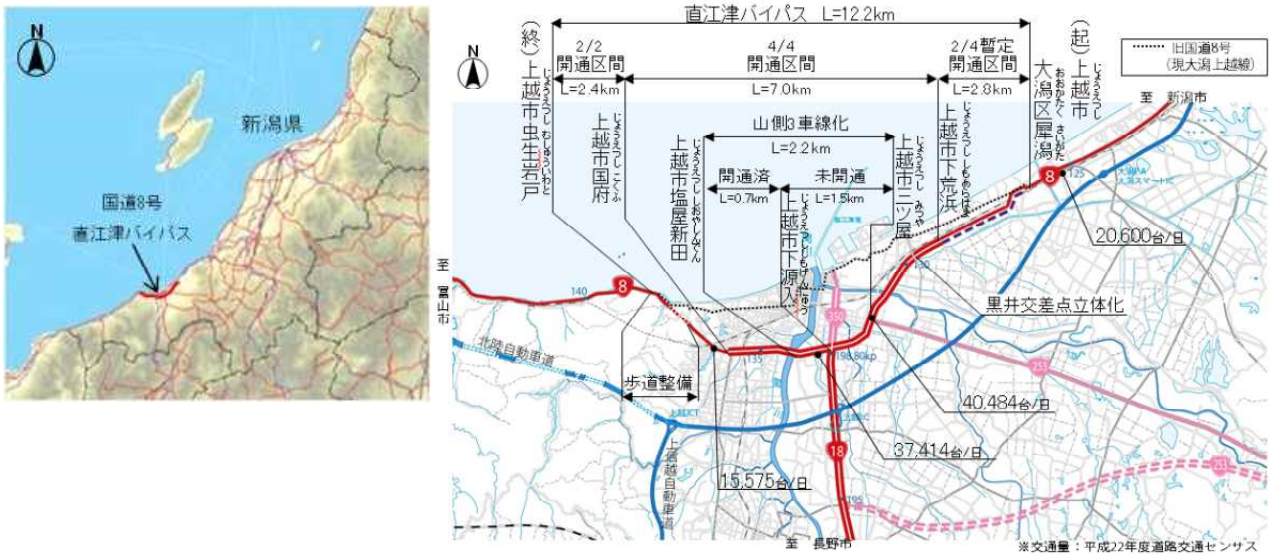
三ツ屋～下源入（山側）の3車線化整備を推進するとともに、引き続き残りの区間の整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

戸野目川橋における拡幅部の橋梁構造の工夫によりコスト縮減を図っており、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１７号　六日町（むいかまち）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：新潟県南魚沼市（みなみうおぬま）竹俣（たけまた） 至：新潟県南魚沼市（みなみうおぬま）庄之又（しょうのまた）			延長	５．１km

事業概要

一般国道17号六日町バイパスは、市街地部の交通混雑の緩和、死傷事故の低減、良好な沿道生活環境の確保、救急医療体制の支援などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。

Ｈ６年度事業化	Ｈ５年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１０年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	約３０２億円	事業進捗率	５４％	供用済延長	１．３km
計画交通量	９，４００～１２，８００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ０．９ (残事業) １．８	１２２／３２９億円 事　業　費：98/294億円 維持管理費：24/ 35億円	２１７／２８４億円 走行時間短縮便益：174/234億円 走行経費減少便益：36/ 44億円 交通事故減少便益：6.1/6.5億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.8～1.0(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=1.7～1.9(交通量±10%)
事業費　：B/C=0.8～0.9(事業費±10%)　事業費　：B/C=1.6～1.9(事業費±10%)
事業期間：B/C=0.8～0.9(事業期間±20%)　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冬期除雪障害の解消
・冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性の向上が期待される。

②救命救急施設へのアクセス向上
・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。
・搬送ルートの多様化、それに伴う搬送の確実性・定時性の向上に寄与することが期待される。

③主要な観光地へのアクセス向上
・広域的な観光ネットワークの一部形成し、雪国観光圏整備計画を支援することが期待される。

④災害時における交通の確保
・信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。

⑤他のプロジェクトとの連携（八箇峠道路）
・八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成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：
南魚沼市などで構成される一般国道17号六日町バイパス促進対策協議会より整備促進要望を受けている。

知事の意見：
地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
なお、都市内の交通混雑の緩和については、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

事業全体B/Cは1.0を下回っているものの、残事業B/C=1.8。他事業と一体となって大きな効果を発揮していくと考えられ、対応方針については、北陸地方整備局原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11月に六日町、大和町が南魚沼市として合併し、平成17年10月には塩沢町が編入合併。 ・平成21年度までに小栗山～余川間（L=1.3km）が暫定２車線開通。 ・地域医療の高度化に向けて第三次救急医療施設「魚沼基幹病院」のH27年開院が予定。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成12年度に工事着手して、事業進捗率54%、そのうち用地進捗率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	
南魚沼市小栗山地先の0.7km（うち本線部0.4km）については、平成27年度開通に向け事業を推進するとともに、引き続き残りの事業区間について事業を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
引き続き八箇峠道路との事業調整を行いトンネル掘削残土を盛土材に有効利用するなどコスト縮減に努めていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
事業の必要性、効果並びに事業の実施状況を踏まえ、事業の継続が妥当である。	
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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号　上越三和道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県上越市寺 至：新潟県上越市三和区本郷			延長	７．０km

事業概要

一般国道253号上越三和道路は、地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を形成し、広域的な地域の連携強化・活性化、冬期を含めた道路交通の安全性・信頼性の確保、第三次医療施設へのアクセス向上、日常生活30分圏域の拡大などを目的とした、延長約7.0kmの直轄権限代行による道路事業である。

H13年度事業化	H11年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	H13年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	約704億円	事業進捗率	17%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,700～22,200台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.04 (残事業) 1.4	404 / 545 億円 事　業　費：400/541 億円 維持管理費：4.3/4.3 億円	565/ 565 億円 走行時間短縮便益：415/415億円 走行経費減少便益：123/123億円 交通事故減少便益： 28/ 28億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.9～1.1（交通量±10%）　【残事業】交通量　：B/C=1.3～1.5(交通量±10%)
事業費　：B/C=0.9～1.1（事業費±10%）　事業費　：B/C=1.3～1.6(事業費±10%)
事業期間：B/C=0.9～1.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.2～1.5(事業期間±20%)

事業の効果等

定性的な効果

①バス路線のアクセス性向上
・冬期等でバスがスムーズにすれ違いできるようになり､バスの走行性・定時性の向上が期待される。

②北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上
・上越地域の貴重な観光資源へのｱｸｾｽ性が向上し、域外との交流促進・地域の活性化が期待される。

③地元の農産業を支援
・集荷を行う上越市へのアクセス性が向上し、地元の農産業の支援が期待される。

④日常生活圏の中心都市である旧上越市へのアクセス向上
・日常生活圏の中心都市（旧上越市）とのアクセス性が向上し、日常生活活動の利便性の向上が期待される。

⑤第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上
・新潟県立中央病院へのアクセスが向上し救急患者の救命支援が期待される。

⑥緊急輸送道路としての役割
・緊急輸送道路ネットワークとしての更なる強化、交通の信頼性向上が期待される。

⑦上越魚沼地域振興快速道路として整備
・上越魚沼地域振興快速道路は、日本海側拠点港である直江津港へのアクセス性を向上させ、環日本海交流及び国内物流における直江津港のポテンシャル向上が期待される。

⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保
・冬期間の安全性・信頼性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：

地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。

ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。

また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。

なお、都市内の交通混雑の緩和については、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 対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。 ・広域的なネットワーク構築や緊急輸送道路機能、地域活性化などによる効果についても将来的に便益として評価できるよう努めること。 ・緊急輸送路であり、今後は高盛土構造の耐震対策を行うことが重要である。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成17年1月に上越市、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。 ・上越三和道路と隣接する三和安塚道路（新潟県施工）において、平成22年3月に部分開通（L=4.7km）を行っている。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成14年度に工事着手して、事業進捗率17%、そのうち用地進捗率99%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 ・寺IC～（仮称）鶴町IC間は平成３０年度の暫定２車線開通を目指し事業を推進するとともに引き続き残りの区間の早期開通に向け事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 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 【広域的位置図】    

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道８号　富山高岡バイパス	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：富山県富山市金泉寺 至：富山県高岡市四屋			延長	２４．８km

事業概要

一般国道8号富山高岡バイパスは、広域的な幹線道路ネットワークの充実強化、交通渋滞の解消、死傷事故の削減などを目的とした、延長24.8kmのバイパス事業である。

Ｓ４１年度事業化	Ｓ４５年度都市計画決定 (S48,S49,H5,H18年度変更)	Ｓ４２年度用地着手	Ｓ４２年度工事着手

全体事業費	約５７０億円	事業進捗率	86%	供用済延長	２４．８km
計画交通量	４０，０００ ～ ５５，３００ 台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ３．３ (残事業) １．９	65 / 2,323 億円 事　業　費：54/2,038億円 維持管理費：11 / 285億円	123 / 7,593 億円 走行時間短縮便益：58/6,260 億円 走行経費減少便益：42/ 962 億円 交通事故減少便益：24/ 370 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=3.1～3.6　(交通量±10%)
事業費　：B/C=3.3～3.3　(事業費±10%)
事業期間：B/C=－　(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C=1.9～2.2(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.7～2.1(事業費±10%)
事業期間：B/C=－　(事業期間±20%)

事業の効果等

定性的な効果

① 北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上
・富山県西部地域唯一の新幹線新駅である北陸新幹線、新高岡駅へのアクセス向上、観光地間のアクセス時間が短縮することによる観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。

② 第三次医療施設へのアクセス向上
・第三次医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、救命救急活動支援に寄与することが期待される。

③ 緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化
・国道８号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線のネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路として期待される。

④ 日常生活圏の各市町村間の連携を強化
・日常生活圏内（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所）の所要時間が短縮し、各都市間のアクセス向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
射水市から整備促進の要望を受けている。

知事の意見：
事業継続に同意する。
なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発揮されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原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

・昭和62年度までに全線4車線完成
・平成17年11月　新湊市、小杉町、大門町、大島町、下村が射水市として合併
・平成17年12月　下田交差点の立体化事業が完成

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和42年度に工事着手して、事業進捗率86%、そのうち用地進捗率97%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

坂東交差点立体化の道路改良工事を平成27年度の開通を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

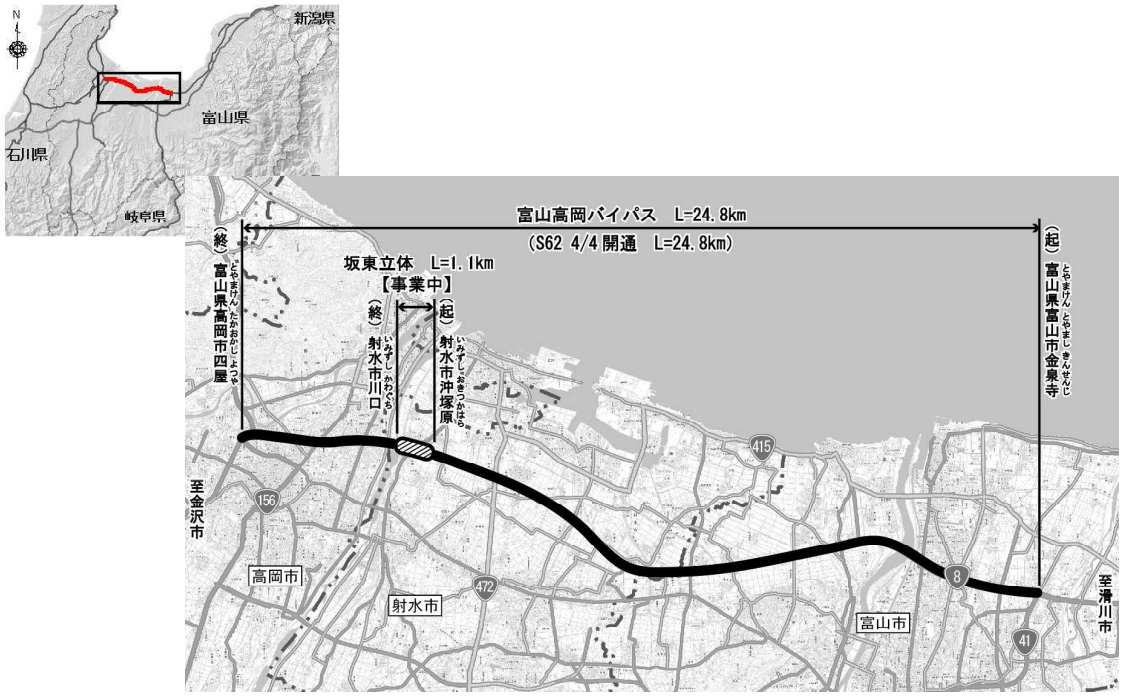
施設の構造や工法等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４７０号 能越自動車道　七尾氷見道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県七尾市八幡 至：富山県氷見市大野			延長	２８．１km

事業概要

七尾氷見道路は、石川県輪島市から富山県砺波市に至る一般国道470号能越自動車道を構成する一部として、七尾市八幡～氷見市大野について、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大、第三次医療施設へのアクセス向上などを目的とした、延長28.1kmの高規格幹線道路事業である。

Ｈ８年度事業化	Ｈ10-11年度都市計画決定 （Ｈ19,21,23年度変更）	Ｈ１３年度用地着手	Ｈ１５年度工事着手

全体事業費	約1,496億円	事業進捗率	87%	供用済延長	１７．８km
計画交通量	６，１００ ～ １０，２００ 台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ８．３	155 / 1,743 億円 事　業　費：105/1,602億円 維持管理費： 51/ 141億円	1,293 / 2,284 億円 走行時間短縮便益：1165/2013 億円 走行経費減少便益： 92/ 186 億円 交通事故減少便益： 36/ 86 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.5　(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=7.7～9.8(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.3～1.3　(事業費±10%)　事業費　：B/C=7.8～8.9(事業費±10%)
事業期間：B/C=－　(事業期間±20%)　事業期間：B/C=－　(事業期間±20%)

事業の効果等

定性的な効果

① 緊急輸送道路ネットワーク機能の強化
・富山、石川県で第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、並行する国道160号の通行規制区間を回避すると共に緊急輸送道路ネットワーク機能の強化が期待される。

② 大規模災害発生時の避難ルートとしての機能強化
・国道160号の津波浸水エリアを回避すると共に、原発30km圏域外への避難ルートとして機能することで周辺地域の安全性の確保が期待される。

③ 第三次医療施設へのアクセス向上
・沿線地域（大泊・灘浦地区）から第三次医療施設（能登総合病院、厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮するなど、救命救急活動支援が期待される。

④ 北陸新幹線新高岡駅・主要観光地へのアクセス向上
・平成25年3月末に無料化となった“のと里山街道”と連携し、富山県西部地域唯一の新幹線駅である新高岡駅や主要観光地へのアクセスルートとして機能することが期待される。
・新幹線を利用する観光客のアクセス利便性の向上や地域活性化への寄与が期待される。

⑤ 主要産業における物流効率化の支援
・重要港湾七尾港や七尾市、氷見市の主要産業である漁業の拠点となる主要漁港から北陸自動車道への輸送時間の短縮及び輸送時の安全性が確保され、物流効率化の支援が期待される。

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：
能越自動車道建設促進期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。

富山県知事の意見：
事業継続に同意する。
なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発揮されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

石川県知事の意見：
能越自動車道は、能登地域の活性化に寄与するとともに、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との交流ネットワークを構築する重要な路線であり、さらに、災害時における緊急輸送道路として大きな役割を担うものと考えている。
特に、本県では、平成26年度の北陸新幹線金沢開業の効果を県下全域に波及させるため、幹線道路の

整備に取り組んでいるところであり、七尾氷見道路については引き続き国直轄事業として事業を継続し、コスト縮減に努めつつ北陸新幹線金沢開業までに開通を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原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10月に旧七尾市、田鶴浜町、中島町、能登島町が七尾市として合併
・平成20年 7月に東海北陸自動車道が飛騨清見IC～白川郷ICの開通により全線開通。
・七尾氷見道路は順次延伸整備され、平成25年3月までに七尾城山IC～七尾大泊IC（L=9.3km）、灘浦IC～氷見IC（L=8.5km）が暫定2車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成15年度に工事着手し、事業進捗率87%、そのうち用地進捗率99%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

用地取得はほぼ完了し、残件は任意及び土地収用法に基づく手続きのみであり、平成26年度の全線暫定2車線開通を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたって新技術の活用による切土法面対策工法の見直し等によるコストの縮減を考慮している。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

【広域位置図】





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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道８号　加賀拡幅	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：石川県加賀市箱宮町 至：石川県加賀市黒瀬町			延長	６．４km

事業概要

一般国道８号加賀拡幅は、交通渋滞の緩和や沿道の賑わい創出、快適な歩行者・自転車空間の確保などを目的とした、延長約6.4kmの４車線化の現道拡幅事業である。

Ｈ１５年度事業化	Ｈ１４年度都市計画決定 （Ｈ２０年度変更）	Ｈ１６年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	約３２０億円	事業進捗率	59%	供用済延長	２．０km
計画交通量	２７，１００ ～ ３４，０００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.1 (残事業) 4.0	１０１ ／ ３４９億円 事　業　費：79/ 314 億円 維持管理費：22/ 35 億円	４０５ ／７２０億円 走行時間短縮便益：371/ 630億円 走行経費減少便益： 28/ 78億円 交通事故減少便益：5.8/ 12億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 2.0～ 2.2(交通量±10%)
事業費　：B/C= 2.0～ 2.1(事業費±10%)
事業期間：B/C= 2.0～ 2.1(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C= 3.7～ 4.4(交通量±10%)
事業費　：B/C= 3.7～ 4.4(事業費±10%)
事業期間：B/C= 4.0～ 4.1(事業期間±20%)

事業の効果等

定性的な効果

①沿道の賑わい創出
・現道拡幅により、アクセス性の向上が図られることから、沿道サービスとしての賑わいが期待される。

②主要観光地の連携向上
・主要観光施設へのアクセス性向上が図られ、集客向上が期待される。

③防災機能の向上
・緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待される。

④地域連携プロジェクト
・石川県内における主要な幹線道路として、石川県の長期構想「県土ダブルラダ― 結いの道」に位置づけられており、構想実現に向けたネットワーク強化が図られる。

⑤地域の医療施設へのアクセス性向上
・「災害拠点病院」である二次医療施設の小松市民病院へのアクセス向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：

一般国道８号は石川県の大動脈であり、加賀地域の物流促進や観光産業の振興を図る上で、極めて重要な区間である。

本区間については、４車線区間に挟まれた２車線区間であるため、慢性的な交通混雑や多くの交通事故が発生しており、加賀地域全体の交通の円滑化を図る上でも、早期整備が必要である。

また、県では、平成26年度末の北陸新幹線開業を見据え、開業効果を県下全域に波及させるため、幹線道路の整備に取り組んでいるところである。

一般国道8号加賀拡幅については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原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月に箱宮町～松山町間（L=2.0km）が４車線化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成１９年度に工事着手して、事業進捗率59%、そのうち用地進捗率62%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

・加賀市加茂町～黒瀬町間（１．９km）については、平成２６年度の４車線開通に向け事業を推進する。
・加賀市松山町～加茂町間（２．５km）については、平成２７年度の４車線開通に向け事業を推進しているところであるが、用地取得にあたり当初の予定より時間を要する物件が判明したことなどから、一部区間で開通が遅延となる見込みである。

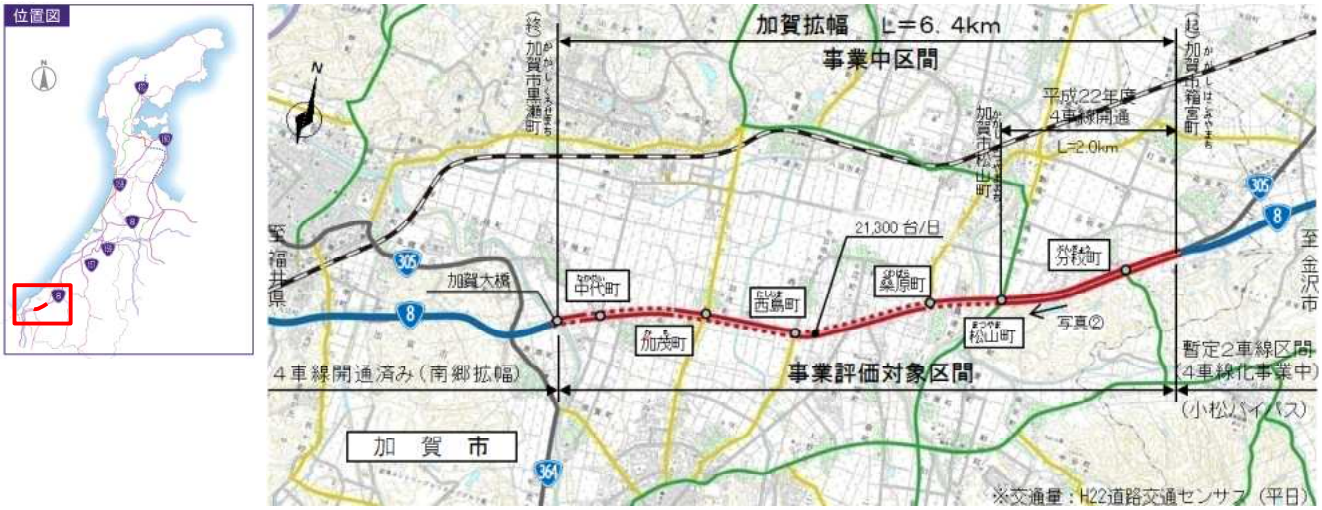
施設の構造や工法の変更等

・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　金沢外環 状道路 一般国道１５９号　金沢東部環 状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県金沢市今町 至：石川県金沢市鈴見台			延長	９．４km

事業概要

一般国道１５９号金沢東部環状道路は、地域高規格道路金沢外環状道路の一部を構成し、金沢市中心部の交通渋滞緩和や広域的な幹線道路ネットワークの形成､中心部における通過交通の排除などを目的とした、延長約9.4kmの道路事業である。

Ｓ６２年度事業化	Ｓ６０年度都市計画決定 (S63,H1,7,9,19年度変更)	Ｓ６３年度用地着手	Ｈ３年度工事着手

全体事業費	約1,230億円	事業進捗率	８１％	供用済延長	９．４km
計画交通量	３２，８００ ～ ６１，５００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 5.0 (残事業) 11.0	221 / 1,763 億円 事　業　費：187/1,653億円 維持管理費： 34/ 110億円	2,424/ 8,882億円 走行時間短縮便益：2,054/7,757億円 走行経費減少便益： 240/ 802億円 交通事故減少便益： 130/ 322億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 4.8～ 6.8(交通量±10%)
事業費　：B/C= 5.0～ 5.1(事業費±10%)
事業期間：B/C= 5.0～ 5.1(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C= 10.1～ 18.6(交通量±10%)
事業費　：B/C= 10.1～ 12.0(事業費±10%)
事業期間：B/C= 10.7～11.4(事業期間±20%)

事業の効果等

定性的な効果

①日常生活圏の連携強化
・周辺自治体から金沢市中心部へ至る主要な路線であり、通勤通学等の利便性向上が期待される。

②主要観光地へのアクセス向上
・兼六園や金沢城公園など、金沢市内の観光施設や中心部への一層のアクセス向上が期待される。

③三次医療施設へのアクセス向上
・津幡町、かほく市方面から金沢大学付属病院への30分圏域が大幅に拡大する。

④防災機能の向上
・金沢東部環状道路は、市街地における幹線道路の代替路線に位置づけられており、緊急時のネットワークの更なる強化が期待できる。

⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援
・石川県内における主要な幹線道路として、石川県の長期構想「県土ダブルラダ― 結いの道」に位置づけられており、構想実現に向けたネットワーク強化が図られる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東部環状道路建設促進協議会（会長：金沢市長）より渋滞の抜本的な解決を図るため、全線4車線化の要望を受けている。

知事の意見等：

一般国道159号金沢東部環状道路は、金沢外環状道路山側幹線の一部を構成し、金沢都市圏の渋滞の緩和や、北陸自動車道と一体となって広域的な道路ネットワークを形成する上で、極めて重要な幹線道路である。

平成18年の山側幹線全線開通により、中心市街地の渋滞が大幅に緩和されるとともに、沿道には商業施設の集積が進むなど大きな効果が現れている。

また、平成24年の東長江～鈴見台間の４車線化開通により、当該区間の渋滞が大きく改善されたところである。

一方で、残る２車線区間については、未だ慢性的な交通混雑や多くの交通事故が発生しており、金沢都市圏全体の交通の円滑化を図る上で、早期の４車線化整備が必要である。

特に本県では、平成26年度の北陸新幹線金沢開業の効果を県下全域に波及させるため、幹線道路の整備に取り組んでいるところであり、金沢東部環状道路については引き続き事業を継続するとともに、一

日も早い完成開通を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見	
対応方針については、北陸地方整備局原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4月に全線暫定２車線で開通し、平成24年12月には東長江～鈴見間（L=2.4km）が４車線化。	
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、事業進捗率81%、そのうち用地進捗率100%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	
・神谷内～東長江間（1.8km）については、平成29年度の４車線化に向け事業を推進するとともに、引き続き残りの区間の４車線化の整備を進める。	
施設の構造や工法の変更等	
・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２１号　可児御嵩バイパス	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：岐阜県可児郡御嵩町井尻 至：岐阜県可児市中恵土			延長	８．０km

事業概要

一般国道２１号可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土に至る延長８．０ｋｍのバイパスであり、現道２１号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩ＩＣへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。

平成２４年度迄に可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土の８．０ｋｍについて全線暫定開通済みであり、現道の交通渋滞の緩和に寄与してきました。

しかし、現道の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所（２箇所）が、またバイパス部を中心に事故危険区間（６箇所）などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続きバイパスの４車線整備することで、並行する現道の渋滞損失時間を約４割削減する等の効果を見込んでいます。

Ｈ３年度事業化	Ｓ５０年度都市計画決定（可児市） Ｓ５８年度都市計画決定（御嵩町） （Ｈ－年度変更）	Ｈ５年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	３４９億円	事業進捗率	８７％	供用済延長	８．０km
計画交通量	２３，７００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．５ (残事業) ３．０	78/483 億円 事　業　費：41/415億円 維持管理費：37/67 億円	233/1,211 億円 走行時間短縮便益：213/1,081億円 走行経費減少便益：13/114 億円 交通事故減少便益：7.7/16 億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝2.0～2.9(交通量　±10%)【残事業】交通量　：B/C＝2.3～4.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝2.5～2.5(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝2.8～3.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝2.5～2.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝3.0～3.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
②国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
③個性ある地域の形成
・主要な観光地（道の駅可児ッテ等）へのアクセス向上が期待される。
④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。
⑤地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑥生活環境の改善・保全
・NO2排出量の削減が見込まれる。

・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

国道21号可児御嵩バイパスは、平成22年10月に御嵩区間が開通したことで、東海環状自動車道可児御嵩インターチェンジに接続する主要国道であるとともに、近隣市町を結ぶ主要な路線となり、インターチェンジを利用する車両だけでなく、通過交通も増加したことにより、以前にも増して交通量が増加しています。特に、可児御嵩インターチェンジ周辺から瀬田交差点周辺までについては、慢性的な渋滞が発生する頻度が高くなってきておりますので、渋滞緩和のために、可児御嵩バイパスの順次４車線化を要望いたします。（可児市要望：H24.7.4）

知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業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

・可児御嵩バイパスは２車線区間に２万台／日を超過。渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過。
・可児御嵩バイパスには死傷事故率が岐阜県平均を大きく超過する区間存在。
・可児御嵩バイパス沿線には地域振興拠点（観光施設等）が立地しており、年間約５０万人の方が利用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は８７％、用地取得率は１００％。
・全線８．０ｋｍにおいて、暫定２車線にて開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土間は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

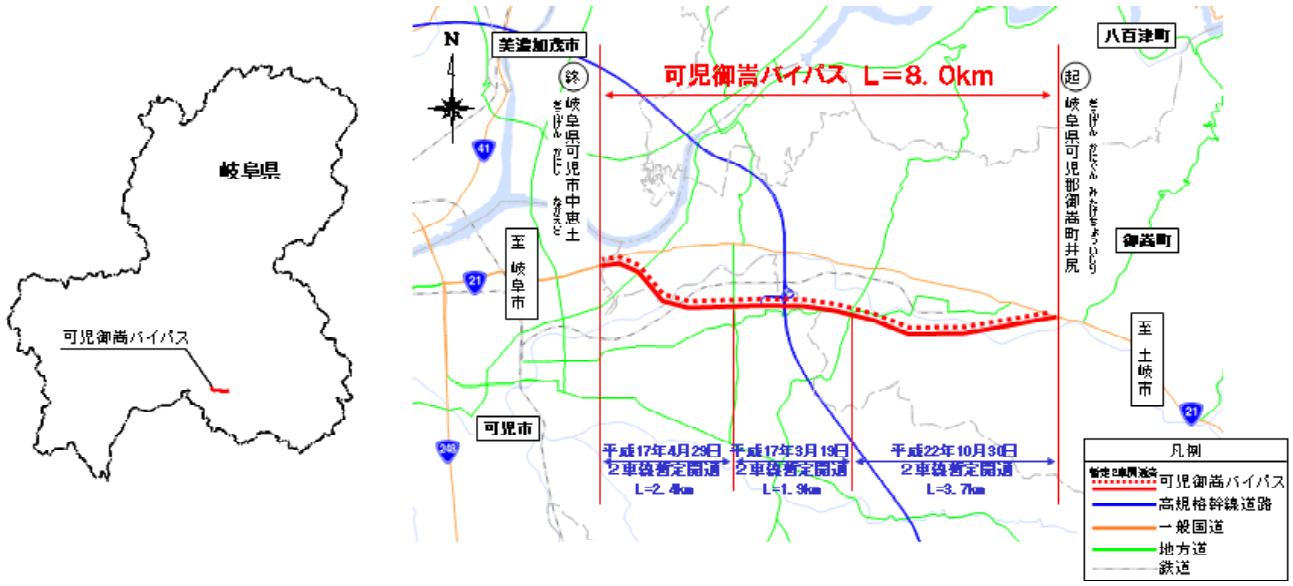
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道２１号　岐大バイパス	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：　岐阜県岐阜市東中島 至：　岐阜県大垣市長松町			延長	２３．９km

事業概要

一般国道２１号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長２３．９kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

平成２４年度末迄に岐阜各務原ＩＣに接続する岐南インター以東や、長良川渡河部の計４．２ｋｍについて完成済であり、岐阜市周辺の東西交通の渋滞緩和に寄与してきました。

岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所）及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト１０位内４箇所）の存在などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、旅行速度が約１割向上する等の効果を見込んでいます。

Ｓ３５年度事業化	Ｓ３６年度、Ｓ４６年度都市計画決定 （Ｓ４９年度、Ｓ５６年度、Ｓ５９年度、Ｈ元年度変更）	Ｓ３６年度用地着手	Ｓ３９年度工事着手

全体事業費	１，１００億円	事業進捗率	４６％	供用済延長	４．２km
計画交通量	５４，０００　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)　１．３ (残事業)　２．０	450/1,293億円 事　業　費：400/1,229億円 維持管理費：　50/　64億円	905/1,717億円 走行時間短縮便益：721/1,410億円 走行経費減少便益：125/　218億円 交通事故減少便益：　59/　90億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.0～1.6(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C＝1.6～2.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.3～1.4(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝1.8～2.2(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＝1.8～2.3(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・現道等における混雑時旅行速度が２０ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。

②国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。
・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。

③個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援する。

④安全な生活環境の確保
・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑤災害への備え
・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。

⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑦生活環境の改善・保全
・NO2排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。

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：
岐大バイパスは、各務原市・大垣市等の沿線地域の産業集積圏を結ぶ地域連携軸として、十分な機能を発揮することが期待されており、岐阜市をはじめとした関係市町の首長で構成される国道２１号・２２号および岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成２４年８月）を受けている。

知事の意見：
対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業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

・岐阜市と大垣市の間は、揖斐川と長良川の２つの大きな河川があり渡河部が限られること、岐阜市と大垣市を接続する多車線道路は岐大バイパスのみであることから、岐大バイパスに交通が集中し混雑している。
・岐大バイパスの主な交差点は大半が主要渋滞箇所となっている〔３区間（13箇所）及び単独３箇所〕。
・岐阜市～大垣市間は、ピーク時旅行速度が２０ｋｍ/ｈ前後まで低下している。
・岐大バイパスには、県内の事故多発箇所ワースト１０が４箇所存在するほか、全区間にわたり事故多発箇所や事故危険区間が存在している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は４６%、用地進捗率は１００%。
・瑞穂市穂積～大垣市長松町（L=13.4ｋｍ）の開通に向けた調査及び工事を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・瑞穂市穂積～大垣市長松町（L=13.4ｋｍ）、羽島郡岐南町徳田～岐阜市茜部本郷（L=2.8ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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

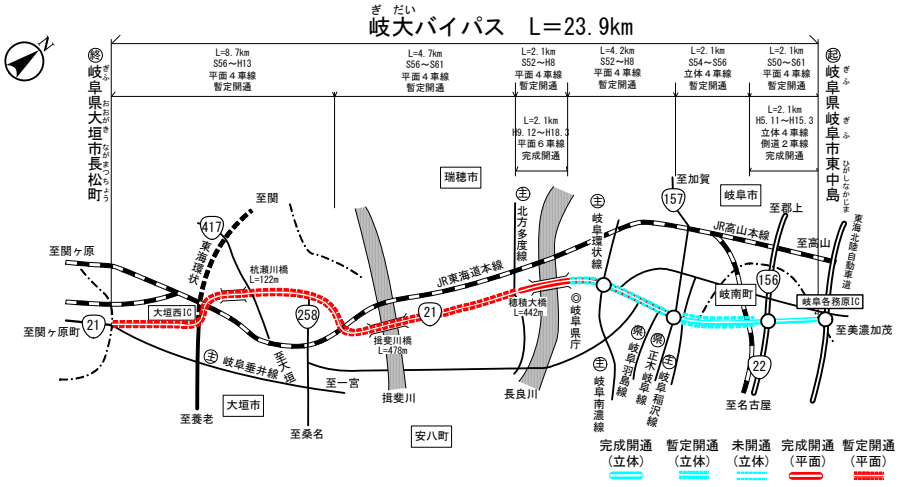
対応方針　事業継続

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４１号　高山国府バイパス	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：岐阜県高山市冬頭町 至：岐阜県高山市国府町金桶			延長	６．３km

事業概要

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約２５０ｋｍの主要幹線道路です。

本事業の一般国道４１号高山国府バイパスは、岐阜県高山市冬頭町から岐阜県高山市国府町金桶に至る延長６．３ｋｍのバイパスであり、高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)、交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。

Ｈ５年度事業化(起点～高山IC) Ｈ８年度事業化(高山IC～終点)	Ｈ３年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ９年度用地着手	Ｈ１１年度工事着手

全体事業費	４６５億円	事業進捗率	８７％	供用済延長	１．３km
計画交通量	２２，１００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．５ (残事業) ６．３	３２/５６７億円 事　業　費：23/534億円 維持管理費：10/33億円	２０３/８５６億円 走行時間短縮便益：186/692億円 走行経費減少便益：13/134億円 交通事故減少便益：4.2/30億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.4～1.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.4～1.7(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.3～1.7(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C＝5.6～7.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝5.9～6.8(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝6.1～6.6(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。
- 現道等に、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（濃飛バス）が存在する。
- 特急停車駅（高山駅）へのアクセス向上が見込まれる。
- 第三種空港（富山空港）へのアクセス向上が見込まれる。

②物流効率化の支援
- 国際拠点港湾（伏木富山港）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
- 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（高山市古い町並み等）へのアクセス向上が期待される。
- 新規整備の公共公益施設（久美愛厚生病院）へ直結する道路である。

⑤安全で安心できるくらしの確保
- 第三次医療施設（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。

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。
・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される。

⑨他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係
・関連する大規模道路事業（高山清見道路）と一体的に整備する必要がある。

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：
飛騨首長連合より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・交通アクセスは向上しているものの、観光地が点在していることから、飛騨市の観光入込み客数は減少傾向。
・高山市～飛騨市間は生活圏としての結びつきが強く、通勤時間帯は交通集中による渋滞が発生。
・高齢化社会の進展により、救急搬送人員が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は８７％、用地進捗率は１００％。
・１工区（冬頭交差点～上切交差点間）（Ｌ＝１．０ｋｍ）は、平成１６年度に暫定開通（２／４）。
・１工区（上切交差点～高山ＩＣ間）（Ｌ＝０．３ｋｍ）は、平成１９年度に暫定開通（２／４）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・高山市冬頭町～高山市国府町金桶（Ｌ＝６．３ｋｍ）は平成２５年９月２２日開通済（２／４、２／２）。
・高山市冬頭町～高山市上切町（Ｌ＝２．１ｋｍ）は平成２８年度の開通（４／４）を予定。

施設の構造や工法の変更等

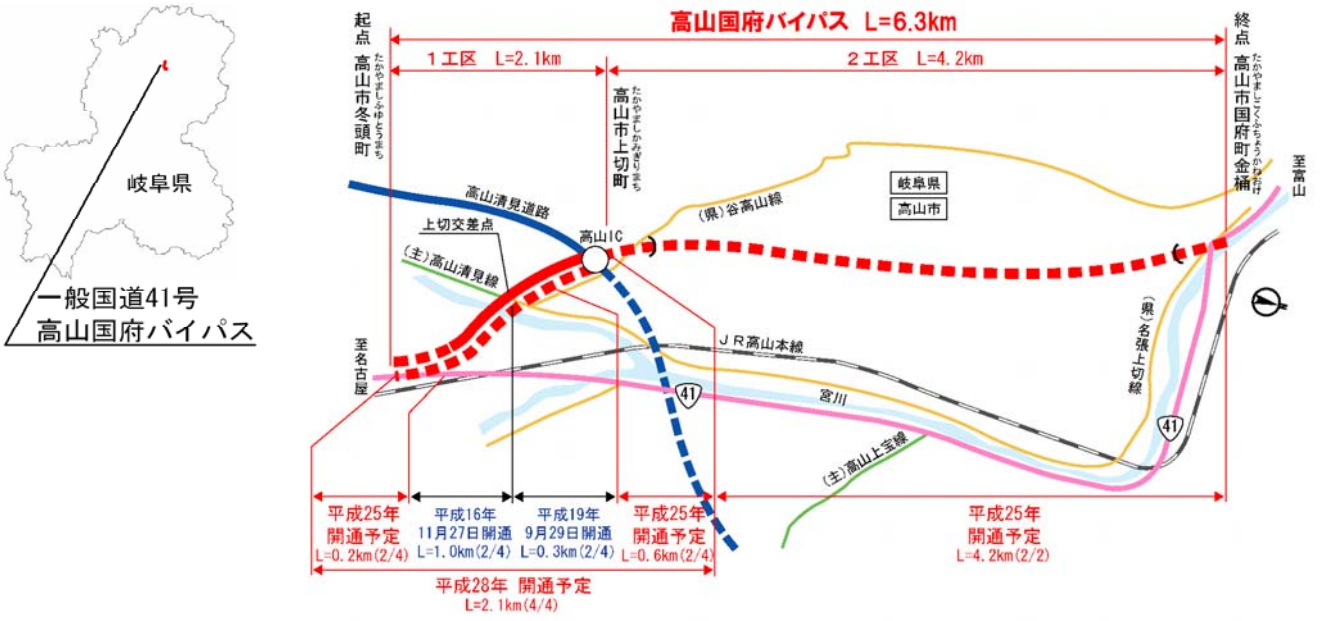
・トンネル避難坑の覆工を省略することにより、約３億円のコスト縮減を図る。
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に務めながら事業を推進する 。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５６号　岐阜東バイパス	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：岐阜県羽島郡岐南町八剣 至：岐阜県関市山田			延長	１３．４km

事業概要

一般国道１５６号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八剣から岐阜県関市山田に至る延長１３．４kmのバイパスであり、岐阜の市街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

平成２４年度末迄に岐南町八剣から岐阜市日野南の６．７ｋｍについて開通済み（一部暫定２車線開通）であり、岐阜市内の交通渋滞の緩和に寄与してきました。

残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（５箇所）や事故危険区間（８区間）の存在、名鉄美濃町線の廃線により唯一の公共交通機関である路線バスが混雑に伴うサービス低下などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線ＢＰを整備することで、現道の渋滞損失時間を約４割削減する等の効果を見込んでいます。

Ｓ４６年度事業化	Ｓ４９年度都市計画決定（Ｓ５５年度、Ｈ６年度変更）	Ｓ４８年度用地着手	Ｓ４９年度工事着手

全体事業費	９５０億円	事業進捗率	５６％	供用済延長	６．７km
計画交通量	４０，７００　台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．０ (残事業) ３．６	286/1,527億円 事　業　費：251/1,455億円 維持管理費：35/73億円	1,032/3,077億円 走行時間短縮便益：919/2,814億円 走行経費減少便益：89/234億円 交通事故減少便益：25/30億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.7～2.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝2.0～2.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.8～2.3(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C＝3.0～4.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝3.3～4.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝3.2～4.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- 現道等における混雑時旅行速度が２０ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
- 現道等に、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（岐阜バス）が存在する。
- 特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。

②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。

③個性ある地域の形成
- 主要な観光地（伊奈波神社等）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（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。

⑤安全な生活環境の確保
- 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑥災害への備え
- 第一次緊急輸送道路として位置付けられている。

⑦地球環境の保全

・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

・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：

岐阜東バイパスは、岐阜市北東部から関市西部にかけての交通渋滞の緩和や、健全な地域開発などの支援を担う道路として期待されており、岐阜市・関市の首長で構成される一般国道１５６号岐阜東バイパス第３工区整備促進期成同盟会より早期整備の意見（平成２４年７月３０日）を受けている。

知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・現道では、主要渋滞箇所をボトルネックとした渋滞のほか、路線バス乗降や沿道流入交通による混雑悪化もみられる。

・現道のピーク時速度は全線平均１９ｋｍ/ｈと低く、特に芥見大船から岩田間では１２ｋｍ/ｈと低くなっている。

・現道の路線バス旅行速度はピーク時で岐阜市中心部よりも低い１７ｋｍ／ｈとなっている。

・現道では死傷事故のうち追突が全体の３／４を占め、追突の死傷事故率は岐阜県の直轄市街部に対し約２倍となっている。

・自転車×車両の死傷事故率は岐阜県の直轄市街部に対し約３倍となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は５６%、用地進捗率は７６%。

・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（Ｌ＝２．３ｋｍ）の暫定開通に向けた工事を実施予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（Ｌ＝２．３ｋｍ）は、平成２５年１０月１９日暫定開通済。

・岐阜市岩田西～関市山田間（Ｌ＝４．４ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

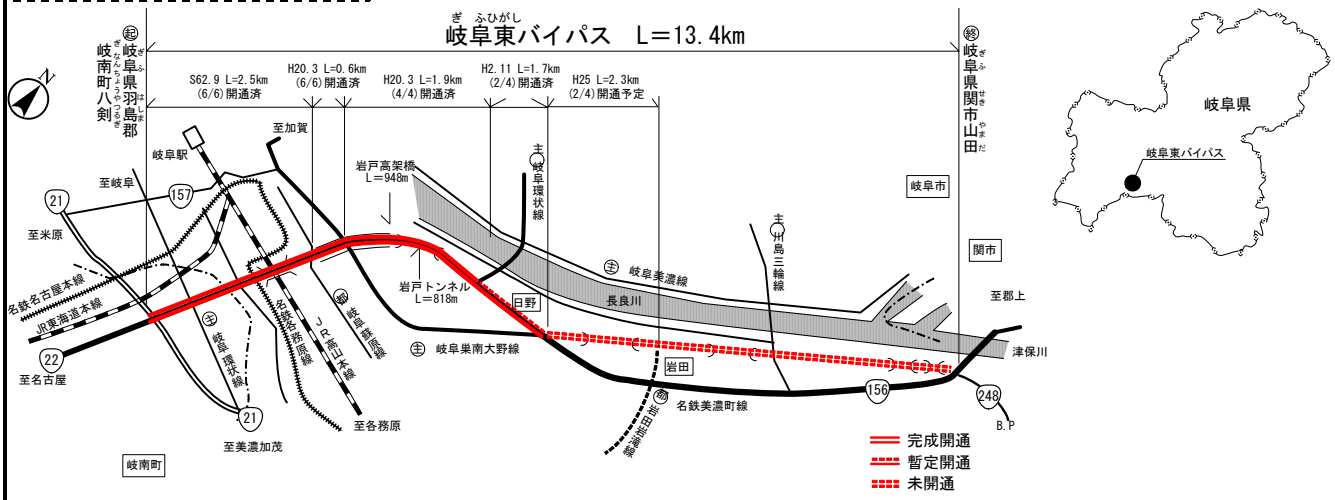
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５８号　中部縦貫自動車道 高山清見道路	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：岐阜県高山市清見町夏厩 至：岐阜県高山市丹生川町坊方			延長	24．7km

事業概要

一般国道１５８号中部縦貫自動車道は、福井県福井市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、長野県松本市に至る延長約１６０ｋｍの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道１５８号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から岐阜県高山市丹生川町坊方に至る延長約２４．７ｋｍの道路であり、高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)、交通渋滞の緩和・救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。

Ｈ４年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ６年度用地着手	Ｈ８年度工事着手

全体事業費	２，２０３億円	事業進捗率	４４％	供用済延長	１５．２km
計画交通量	１２，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．４ (残事業) １．２	903/2,233億円 事業費：822/2,116億円 維持管理費：81/117億円	1,050/3,092億円 走行時間短縮便益：830/2,386億円 走行経費減少便益：182/601億円 交通事故減少便益：38/105億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.3～1.5(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.3～1.5(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.1～1.6(事業期間±20%)

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

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
・並行区間等に、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（濃飛バス等）が存在する。
・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。

②物流効率化の支援
・国際拠点港湾（名古屋港）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
・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（高山市古い町並み等）が存在する。

⑤安全で安心できるくらしの確保
・第三次医療施設（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
・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。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
高山商工会議所より、早期整備の要望を受けている。
知事の意見：
対応方針（案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

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

・高山清見道路は、休日交通量が経年的に増加傾向で主に距離の長い交通が利用。
・高山市街地の国道１５８号は主要渋滞箇所が３箇所存在し、観光期には慢性的な渋滞発生。
・高齢化社会の進展により、救急搬送人員が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は４４％、用地進捗率は８０％。
・飛騨清見ＩＣ～高山西ＩＣ間（Ｌ＝８．７ｋｍ）は、平成１６年度に暫定２車線開通。
・高山西ＩＣ～高山ＩＣ間（Ｌ＝６．５ｋｍ）は、平成１９年度に暫定２車線開通。
・高山ＩＣ～丹生川ＩＣ（仮称）間（Ｌ＝９．５ｋｍ）は、一部地域で工事着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・高山ＩＣ～丹生川ＩＣ間（Ｌ＝９．５ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通（２／４）を目指す。

施設の構造や工法の変更等

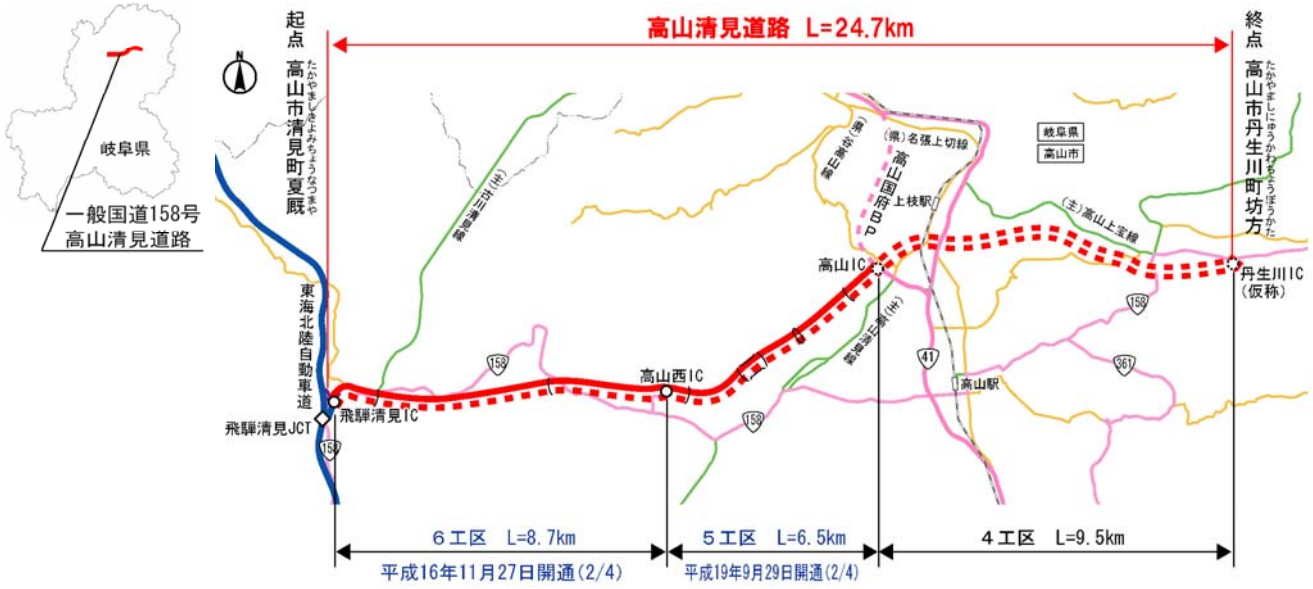
・ＩＣランプ橋の橋梁形式を見直し、約０．５億円のコスト縮減を図る。
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に務めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２５８号　大桑道路	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：岐阜県大垣市楽田町 至：三重県桑名市大字小貝須字柳原			延長	４１．６km

事業概要

一般国道２５８号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長４１．６ｋｍの道路であり、国道２５８号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う唯一の主要幹線道路であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。

平成２４年度末迄に起終点両側から２６．６ｋｍが４車線化開通済であり、大垣市・桑名市内における交通混雑の緩和に寄与してきました。

残る１５．０ｋｍの暫定２車線区間には、主要渋滞箇所（１箇所）の存在、産業物流における定時性の欠如や高次医療施設へのアクセスなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き４車線化整備をすることで、暫定２車線区間の渋滞損失時間を約１割減する等の効果を見込んでいます。

Ｓ４０年度事業化	Ｓ４０年度、Ｓ４３年度 Ｓ５３年度都市計画決定 （Ｈ８年度変更）	Ｓ４０年度用地着手	Ｓ４０年度工事着手

全体事業費	３１０億円	事業進捗率	８５％	供用済延長	２６．６km
計画交通量	２６，５００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ２．３ (残事業) ４．９	９４／７６３億円 事　業　費：38/608億円 維持管理費：56/155億円	４６４／１，７５１億円 走行時間短縮便益：442/1,689億円 走行経費減少便益：9.6/ 30億円 交通事故減少便益： 12/ 31億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.4～3.7(交通量　±10%)【残事業】交通量　：B/C＝4.8～6.3(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝2.1～2.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝4.8～5.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝2.1～2.4（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝4.8～5.0（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- 特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。

②物流効率化の支援
- 国際拠点港湾（四日市港）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
- 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
- 地域連携プロジェクトを支援する。
- 主要な観光地（長島リゾート等）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（大垣市民病院）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付けられている。

⑦地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全
- 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：

・桑名市など地元商工会、観光協会などで構成される「桑名地域の幹線道路整備を進める会」より早期整備の要望を受けている。
・「中部圏開発整備法」（昭和４１年７月）に基づき、中部圏の開発整備に地元の総意を反映させる仕組みとして、昭和４１年１１月に設置された「中部圏開発整備地方協議会」（９県（関係県：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県）３市（関係指定都市：名古屋、静岡市、浜松市）より構成）より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
【岐阜県】対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
【三重県】本事業は、交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与する重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、暫定２車線の早期４車線化に向けた事業の推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
・「事業継続」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２５８号暫定２車線区間の渋滞損失時間は三重県国道平均の最大５倍と高い状態。
・香取南交差点～柚井交差点区間では約２６万人時間／年の渋滞損失時間が発生。
・国道２５８号暫定２車線区間の内、主要な交差点を含む区間では速度低下による交通混雑が発生し、産業物流における効率性が低下。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・事業進捗率は８５％、用地進捗率は９９％。
・桑名市多度町香取～桑名市多度町下野代（Ｌ＝１．３ｋｍ）は改良工事、桑名市多度町柚井～桑名市多度町香取（Ｌ＝１．９ｋｍ）は橋梁工事および調査設計、養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井間（Ｌ＝１１．８ｋｍ）は、道路詳細設計を推進。

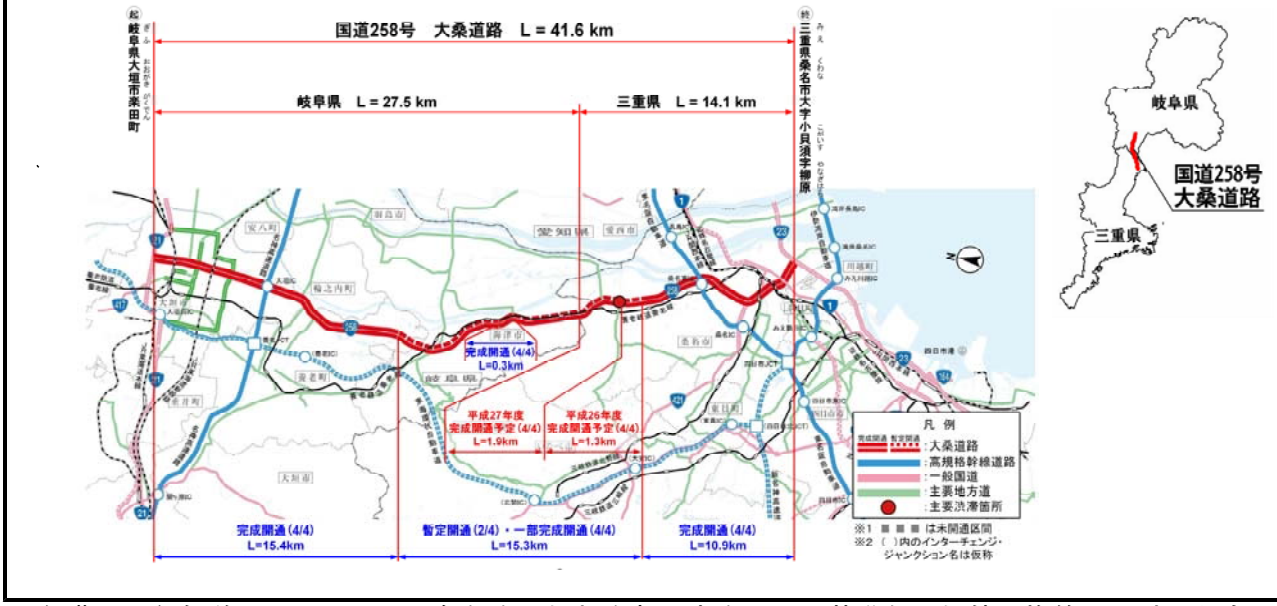
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・桑名市多度町香取～桑名市多度町下野代（Ｌ＝１．３ｋｍ）は、平成２６年度の完成開通を予定。
・桑名市多度町柚井～桑名市多度町香取（Ｌ＝１．９ｋｍ）は、平成２７年度の完成開通を予定。
・養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井間（Ｌ＝１１．８ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１号　伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	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：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県田方郡函南町平井			延長	１５．０ｋｍ

事業概要

伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約６０ｋｍの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道１号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長１５．０ｋｍの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援を目的に計画された道路です。

Ｓ６３年度事業化	Ｓ６２年度、Ｈ６年度 都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ元年度用地着手	Ｈ７年度工事着手

全体事業費	２，５２０億円	事業進捗率	８９％	供用済延長	１０．０ｋｍ
計画交通量	３３，１００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．４ (残事業) ７．１	210/3,177億円 事　業　費：169/3,071億円 維持管理費：42/107億円	1,495/4,498億円 走行時間短縮便益：1,351/3,974億円 走行費用減少便益：92/358億円 交通事故減少便益：51/166億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.6（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.3～1.6（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.8（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=6.4～7.8（交通量±10%）
事業費　：B/C=6.6～7.7（事業費±10%）
事業期間：B/C=6.6～7.6（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・並行区間等における混雑時旅行速度が２０ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
・並行区間等に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（東海バス等）が存在する。
・新幹線駅（ＪＲ三島駅）へのアクセス向上が見込まれる。

②都市の再生
・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。

③国土・地域ネットワークの構築
・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。
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援する。
・主要な観光地（伊豆地域）が存在する。

⑤安全な生活環境の確保
・並行区間等に死傷事故率が５００件／億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑥災害への備え
・第一次緊急輸送路として位置付けられている。

⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

・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。
・夜間騒音値の低減が見込まれる。

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市４町で構成される東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会が未開通区間の早期供用を要望。

知事の意見

本事業は、沼津・三島都市圏において、伊豆地域へ流入する観光・物流などの広域交通と生活交通などの混在を解消し、渋滞を緩和するとともに、伊豆半島への30分圏が拡大し観光の周遊性向上に大きく寄与する、地域全体の発展に欠かせない道路です。

また、近い将来の発生が危倶されている南海トラフ巨大地震等により甚大な被害が想定されている伊豆地域にとって、伊豆縦貫自動車道は、「命の道」であり、早期の全線供用開始に向け、東駿河湾環状道路の残事業区間についても、コスト縮減の徹底と整備推進をお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き、県、地元市町と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・沼津・三島都市圏では、伊豆方面への通過交通と生活交通等の混在により、静岡県平均の約２倍の渋滞損失時間が発生。
・沼津・三島都市圏における平均死傷事故率は高く、県平均の１．８倍。
・伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加していますが、伊豆半島の中・南部では横ばい、もしくは減少傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は８９％、用地進捗率は８８％。
・三島塚本IC～函南塚本IC間(L=６．８km)を工事中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・三島塚原IC～函南塚本IC間(L=６．８km)は、平成２５年度に開通（２/４、２/２）予定。
・大場・函南IC～函南IC（仮称）間(L=１．９km)は、概ね１０年程度の開通（２/４）を目指す。

施設の構造や工法の変更等

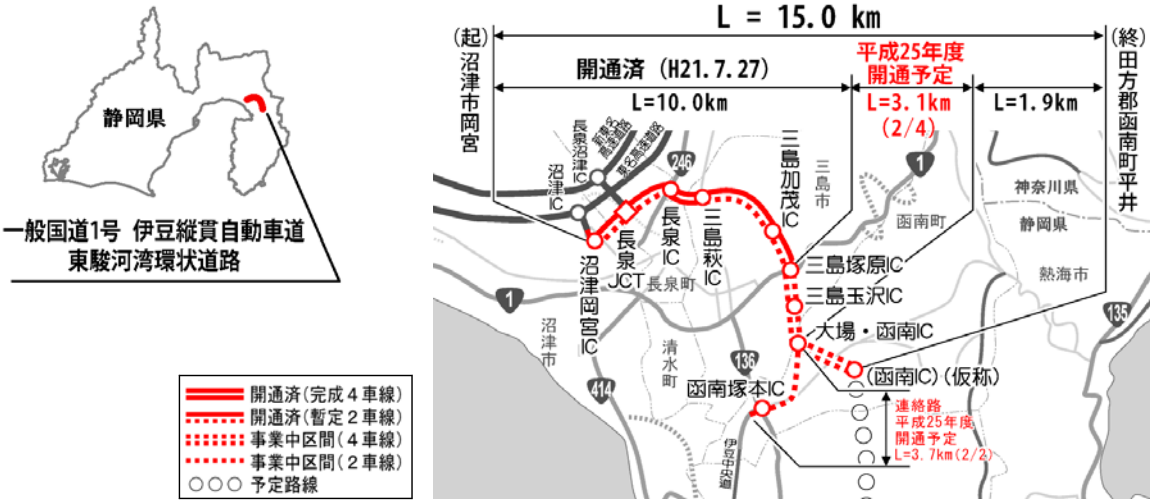
・残土の一部を他事業へ流用することで、残土処分費を削減。
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１号富士由比バイパス	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：静岡県富士市今井 至：静岡県静岡市清水区興津東町			延長	２１．４km

事業概要

一般国道１号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長２１．４kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

平成２４年度末迄に全線４車線にて開通済みであり、富士市・静岡市の交通渋滞の緩和に寄与してきました。

現在の平面区間には、主要渋滞箇所（１区間（４箇所）及び単独１箇所）や、事故危険区間（２箇所）などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、約６～９分の時間短縮（朝夕ピーク時）等の効果を見込んでいます。

Ｓ３７年度事業化	Ｓ４５年度都市計画決定 （Ｈ４年度変更）	Ｓ３８年度用地着手	Ｓ３８年度工事着手

全体事業費	４４５億円	事業進捗率	４３％	供用済延長	１６．３km
計画交通量	５１，５００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．６ (残事業) ２．３	200/878 億円 事　業　費：168/801億円 維持管理費： 32/ 77億円	452/1,364 億円 走行時間短縮便益：345/1,243億円 走行経費減少便益： 54/ 67億円 交通事故減少便益： 53/ 54億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量　：B/C＝1.4～1.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.5～1.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.4～1.7(事業期間±20%)

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

事業の効果等

①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。

②物流効率化の支援
- 重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。
- 農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。

③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。
- 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（富士山）へのアクセス向上が期待される。

⑤災害への備え
- 第一次緊急輸送道路として位置付けられている。
- 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。

⑤地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。

⑥生活環境の改善・保全
- NO2排出量の削減が見込まれる。
- SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
　地元期成同盟会より、早期整備の要望を受けている。
　富士市より、早期整備の要望を受けている。
知事の意見：
　本事業は、主要渋滞箇所や事故危険区間などの課題がある寺尾交差点と富士市内平面区間の立体化整備により、朝夕ピーク時を中心とした慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、突出している交通死傷事故の発生件数についても、隣接する立体区間と同程度までの削減が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。
　今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き、県と十分な調整をお願いします。
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、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
・寺尾交差点は、地域の主要渋滞箇所となっており、最大約７分の信号待ちが発生。
・富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所（区間）となっており、朝夕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。
・富士由比バイパスの死傷事故件数は、寺尾交差点及び富士市内の平面区間で多くなっており、富士市内の平面区間においては静岡県事故ゼロプラン（平成２３年度）で指定された事故危険区間が２箇所存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・事業進捗率は４３％、用地進捗率は９１％。
・富士由比バイパスは、現在、一部の平面区間を含め全線４車線開通済み。

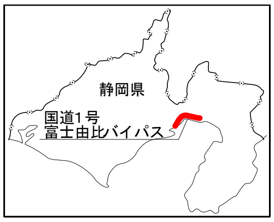
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・寺尾交差点は、平成２５年度立体化開通予定。
・富士立体化区間（富士市前田～富士市五貫島間Ｌ＝３．９ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等
・技術の進展に伴う新工法の採用等による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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１号袋井バイパス	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：静岡県袋井市国本 至：静岡県磐田市岩井			延長	５．１km

事業概要

一般国道１号袋井バイパスは、静岡県袋井市国本から静岡県磐田市岩井に至る延長５．１ｋｍのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保および物流効率化の支援を目的に計画された道路です。

平成２４年度までに袋井市堀越から磐田市岩井に至る延長２．６ｋｍが開通されており、磐田市および袋井市域の渋滞緩和に寄与しています。

現在、工事を推進している国本ＩＣ～堀越ＩＣ間は、主要渋滞箇所に指定されていますが、引き続き４車線化整備をすることで、約２～８分の時間短縮等の効果を見込んでいます。

Ｈ２１年度事業化	Ｓ５４年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ－年度用地着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	１４０億円	事業進捗率	６３％	供用済延長	２．６km
計画交通量	５２，５００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ４．７ (残事業) ６．７	50/161 億円 事　業　費：40/136 億円 維持管理費： 10/24億円	335/749 億円 走行時間短縮便益：302/694億円 走行経費減少便益： 21/ 38億円 交通事故減少便益： 13/ 17億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝4.2～5.1(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C＝6.0～7.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝4.5～4.8(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝6.2～7.3(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝4.5～4.7(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝6.5～6.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①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。
- 現道等における混雑時旅行速度が２０ｋｍ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
- 現道等に、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（遠鉄バス）が存在する。

②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。
- 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
- 主要な観光地（エコパスタジアム）へのアクセス向上が期待される。

④災害への備え
- 第一次緊急輸送道路に位置づけられている。

⑤地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。

⑥生活環境の改善・保全
- NO2排出量の削減が見込まれる。
- SPM排出量の削減が見込まれる。

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

景気回復と渋滞解消、交通環境の改善のためには、国道1号のバイパス全線４車線化の早期実現はきわめて重要であり、経済と地域の活性化にも大きな効果をもたらします。国本IC～堀越IC間が平成27年度の供用が確実になされるよう引き続き事業推進と必要な予算措置をお願いしたい。（島田・磐田間バイパス

建設促進期成同盟会、磐田市）

知事の意見

本事業は、主要渋滞箇所として指定されている暫定２車線区間の立体部を４車線化することで交通渋滞を緩和するとともに、渋滞に起因する追突事故等の発生件数についても、隣接する磐田バイパスと同程度まで減少することが期待されます。また、所要時間の短縮や定時性が向上することで、本県の製造品出荷額の約５割を占める県西部地域の物流の効率化にも大きく貢献する、大変重要な事業です。今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現できるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施にあたっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・朝ピーク時において上下線ともに渋滞が発生しており、国本IC～堀越IC間は平成２５年１月に主要渋滞箇所（１区間（４箇所））に指定。
・平成２５年３月に堀越IC～三ケ野IC間の４車線化が完了し、速度の向上が確認できたが、依然として国本IC付近から堀越IC付近までの間で、上下線ともに速度低下が発生。
・速度低下の発生しやすいランプ部付近での事故が多く、渋滞に起因すると考えられる追突事故が約９割を占める。
・静岡県西部地域は、全国第３位を誇る静岡県の製造品出荷額の約５割を占める地域であり、納入時刻指定輸送を行っている輸送用機械産業をはじめ、多くの企業が立地。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は６３％。
・国本ＩＣ～堀越ＩＣ間は、平成２７年度の４車線開通に向けて鋭意工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・国本ＩＣ～堀越ＩＣ（Ｌ＝２．５ｋｍ）は、平成２７年度の開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

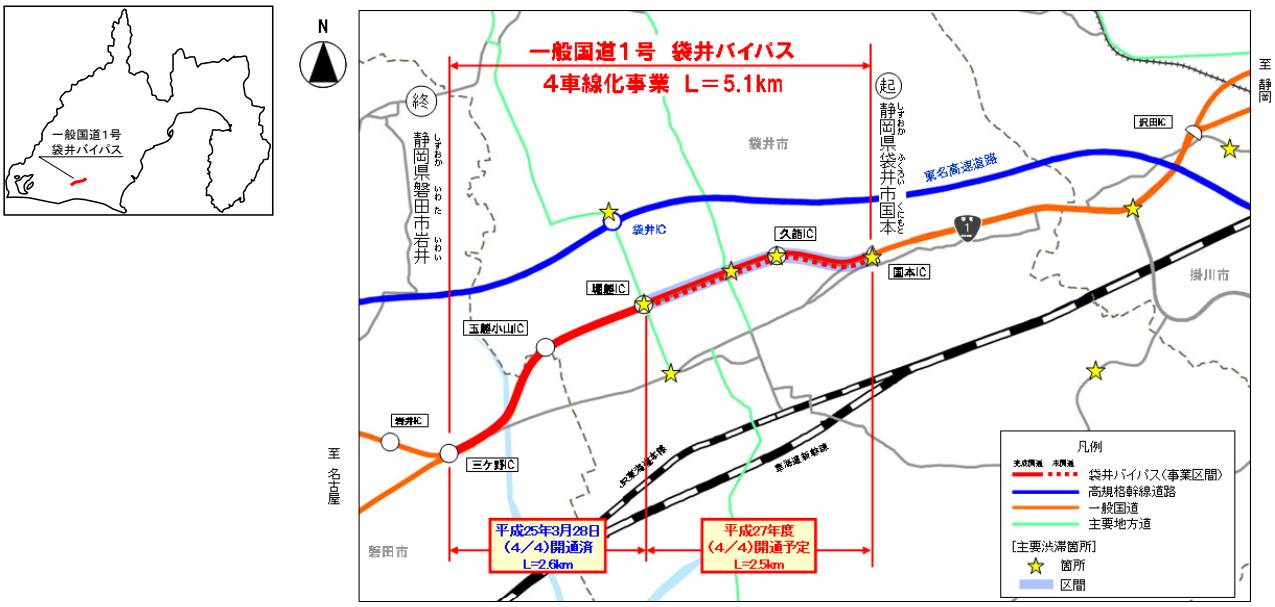
・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１３９号富士改良	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：静岡県富士市鮫島 至：静岡県富士市青島			延長	１．６km

事業概要

一般国道１３９号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長１．６kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道１３９号を国道１号と接続させることで､交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。

平成２４年度末迄に国道１号～（都）前田宮下線間（Ｌ＝０．１km）について開通済みであり、田子の浦港へのアクセス向上に寄与してきました。

残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（２区間（２箇所）及び単独１箇所）や、死傷事故の多発（死傷事故件数：４７３件／４年）などの多くの課題があり、本事業は、東海道新幹線と東海道本線を立体で交差するバイパスを整備することにより、並行する（都）田子浦伝法線の渋滞損失時間を約３割削減する等の効果を見込んでいます。

Ｈ５年度事業化	Ｈ４年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ７年度用地着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	１２５億円	事業進捗率	４３%	供用済延長	０．１km
計画交通量	２０，９００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．５ (残事業) ２．４	59/132 億円 事　業　費：50/122 億円 維持管理費：9.3/10 億円	143/195 億円 走行時間短縮便益：137/183億円 走行経費減少便益：5.2/ 11億円 交通事故減少便益：0.6/1.1億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.3～1.6(交通量　±10%)【残事業】交通量　：B/C＝2.2～2.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.4～1.5(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝2.2～2.7(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.4～1.6(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝2.3～2.5(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
- 現道等に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（富士市バス等）が存在する。
- 新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。

②物流効率化の支援
- 重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。
- 現道等における総重量25t車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。

③個性ある地域の形成
- 主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。

④災害への備え
- 第一次緊急輸送道路として位置付けられている。

⑤地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。

⑥生活環境の改善・保全
- NO2排出量の削減が見込まれる。
- SPM排出量の削減が見込まれる。

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：

富士市より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

本事業は、富士市内の南北軸を形成する国道139号と国道1号を接続させることで、並行する国道139号現道や（都）田子浦伝法線の交通渋滞の解消と交通安全の確保を図るとともに、重要港湾である田子の浦港と富士市・富士宮市とのアクセス性の向上により、物流の効率化を支援する重要な事業です。

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

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・富士改良区間と並行する国道１３９号現道は、国道１号富士東ＩＣで接続されているが、平面２車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道踏切が存在。富士市街地から国道１号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況。

・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の４車線道路であり、朝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。

・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線と国道１３９号現道では、４年間で４７３件もの死傷事故が発生。

・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。

・田子の浦港の発集ＯＤのうち約７割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は４３％、用地進捗率は８２％。

・平成２０年度に国道１号～（都）前田宮下線間（Ｌ＝０．１ｋｍ）開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（Ｌ＝０．７ｋｍ）は、平成２７年度の開通を予定。

・（都）前田宮下線～（都）津田蓼原線間（Ｌ＝０．８ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・技術の進展に伴う新工法の採用等による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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４１４号　伊豆縦貫自動車道 天城北道路	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：静岡県伊豆市修善寺 至：静岡県伊豆市矢熊			延長	６．７ｋｍ

事業概要

伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約６０ｋｍの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道４１４号天城北道路は、伊豆市修善寺を起点とし、伊豆市矢熊に至る延長６．７ｋｍの道路で、交通渋滞の緩和、緊急輸送路の機能強化を目的に計画された道路です。

Ｈ６年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１２年度用地着手	Ｈ１４年度工事着手

全体事業費	５７０億円	事業進捗率	３０％	供用済延長	１．６ｋｍ
計画交通量	１３，２００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．５ (残事業) １．９	279/533億円 事　業　費：255/502億円 維持管理費： 24/31億円	519/787億円 走行時間短縮便益：441/663億円 走行費用減少便益： 58/ 95億円 交通事故減少便益： 20/ 29億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.6(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.4～1.6(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.3～1.7(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C=1.7～2.0(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.7～2.0(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.8～1.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- 並行区間等に、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（東海バス）が存在する。

②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。
- 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

③個性ある地域の形成
- 主要な観光地（天城湯ヶ島）が存在する。

④安全で安心できるくらしの確保
- 三次医療施設（順天堂大学医学部付属静岡病院）へのアクセスが向上が見込まれる。

⑤災害への備え
- 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- 緊急輸送道路の代替路線を形成する。

⑥地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。

⑦生活環境の改善・保全
- NO2排出量の削減が見込まれる。
- SPM排出量の削減が見込まれる。

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

伊豆市他４団体で構成する天城北道路及び伊豆市幹線道路網整備促進期成同盟会が事業促進と早期供用を要望。

知事の意見

本事業は中伊豆地域における国道136号、414号の渋滞を緩和するとともに大規模災害時等における緊急輸送路としての機能も果たし、当該地域及び伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心のために欠かせない道路です。

また、近い将来の発生が危倶されている南海トラフ巨大地震等により甚大な被害が想定されている伊豆地域にとって、伊豆縦貫自動車道は、緊急輸送路としての機能を担う「命の道」であり、早期の全線供用開始に向け、天城北道路についても、コスト縮減の徹底と整備推進をお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き、県、地元市町と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道１３６号出口交差点では、観光期（お盆等）の交通集中により、最大１，２５０ｍの渋滞長の渋滞が発生。

・緊急輸送道路である国道１３６号において、通行止めが発生した場合には、大幅な迂回が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は３０％ 、用地進捗率は９８％。

・大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）間(Ｌ＝５．１km)を工事中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）間(Ｌ＝５．１km)は、概ね１０年程度の開通（２/２、２/４）を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・トンネル幅員、構造の見直しにより、事業費を約４．３億円削減。

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

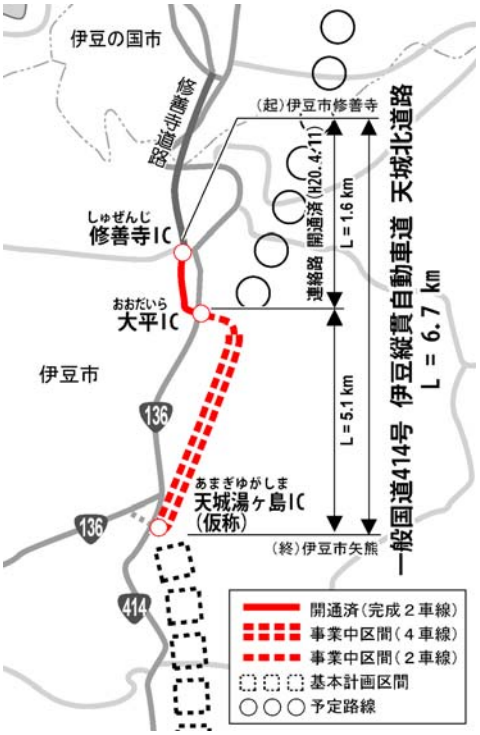
対応方針	事業継続

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４１４号　伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ｉ期）	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：静岡県下田市箕作 至：静岡県下田市六丁目			延長	約６ｋｍ

事業概要

伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約６０ｋｍの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道４１４号河津下田道路（Ｉ期）は、下田市箕作を起点とし、下田市六丁目に至る延長約６．０ｋｍの道路であり、交通渋滞の緩和、救急医療への貢献、緊急輸送道路の機能強化を目的に計画された道路です。

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

全体事業費	２６０億円	事業進捗率	９％	供用済延長	０ｋｍ
計画交通量	１０，０００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．７ (残事業) ２．０	１８３/２１２億円 事　業　費：167/196億円 維持管理費：　16/　16億円	３５９/３５９億円 走行時間短縮便益：286/286億円 走行経費減少便益：　52/　52億円 交通事故減少便益：　22/　22億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.9(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=1.6～1.9(事業費±10%)　事業費　：B/C=1.8～2.2(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.3～2.1(事業期間±20%)　事業期間：B/C=1.8～2.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・並行区間等に、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（東海バス）が存在する。
②都市の再生
・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。
③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
④個性ある地域の形成
・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）が存在する。
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。
⑥災害への備え
・緊急輸送道路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。

関係する地方公共団体等の意見

地域からの頂いた主な意見等：
静岡県他８市８町４団体で構成する伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会が早期の全線開通を要望。
知事の意見

本事業は、下田市街地における観光交通による慢性的な交通混雑緩和とともに、大規模災害時等における緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急患者搬送時間の短縮など、当該地域及び伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心のために欠かせない道路です。

また、近い将来の発生が危倶されている南海トラフ巨大地震等により甚大な被害が想定されている伊豆地域にとって、伊豆縦貫自動車道は、緊急輸送路としての機能を担う「命の道」であり、早期の全線供用開始に向け、河津下田道路（Ｉ期）についても、コスト縮減の徹底と整備推進をお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き、県、地元市町と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・夏期観光期には観光客が増え、主要渋滞箇所である中島橋交差点等で顕著な渋滞が発生。（中島橋交差点；最大渋滞長２．７ｋｍ）
・下田市には、第二次救急医療施設へ１５分以内で到達できていない地区が存在。
・国道４１４号は浸水が想定されており、地域唯一の広域防災拠点への物資搬入や防災拠点から各市町への物資搬送が懸念。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は９％ 、用地進捗率は０％。
・下田北ＩＣ（仮称）～下田ＩＣ（仮称）間 （Ｌ＝約６ｋｍ）は、都市計画・条例アセス手続き中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・下田北ＩＣ(仮称)～下田ＩＣ(仮称)間(L=約６km)は、概ね１０年程度の開通（２/２）を目指す。

施設の構造や工法の変更等

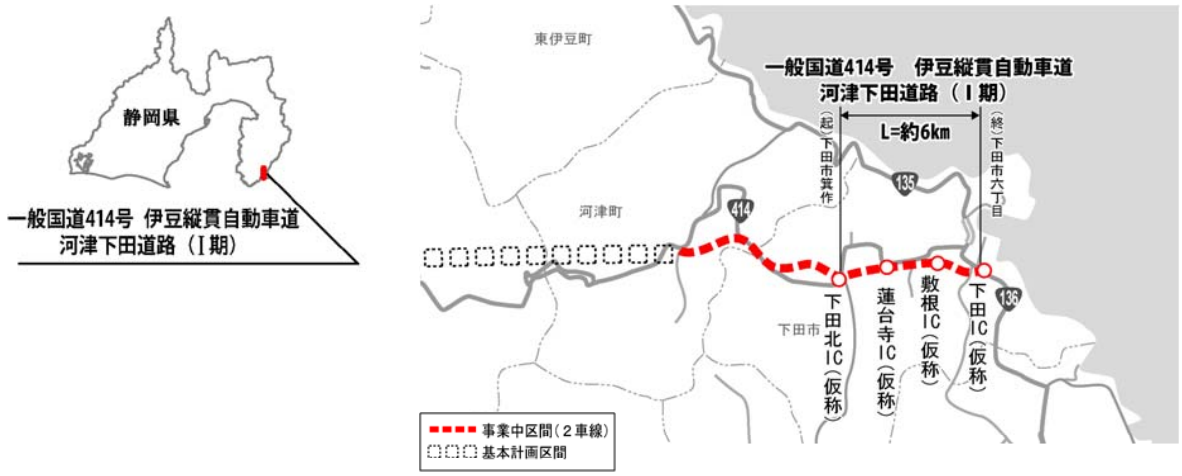
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４１４号　伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	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：静岡県河津町梨本 至：静岡県下田市箕作			延長	６．８ｋｍ

事業概要

伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約６０ｋｍの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道４１４号河津下田道路（Ⅱ期）は、河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長６．８ｋｍの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保を目的に計画された道路です。

Ｈ２４年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ－年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	３１０億円	事業進捗率	１％	供用済延長	０ｋｍ
計画交通量	９，４００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) １．４	２４２/２４８億円 事　業　費：222/229億円 維持管理費：19/19億円	３２７/３２７億円 走行時間短縮便益：266/266億円 走行経費減少便益：46/46億円 交通事故減少便益：16/16億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.5(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.2～1.5(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.2～1.5(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=1.2～1.5(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・並行区間等に、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（東海バス）が存在する。

②個性ある地域の形成
・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）が存在する。

③安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。

④災害への備え
・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。
・緊急輸送道路の代替路線を形成する。
・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間）を解消する。

⑤地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑥生活環境の改善・保全
・NO2排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。

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：

下田市他５町２１団体で構成する伊豆縦貫自動車道「河津下田道路」及びアクセス道路建設促進期成同盟会が特に河津ＩＣ（仮称）から逆川ＩＣ（仮称）間の早期工事着手を要望。

知事の意見

本事業は、国道414号の夏季大型車通行規制区間を解消し、観光交通の集中による慢性的な交通混雑緩和とともに、大規模災害時等における緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急患者搬送時間の短

縮など，当該地域及び伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心のために欠かせない道路です。
　また、近い将来の発生が危倶されている南海トラフ巨大地震等により甚大な被害が想定されている伊豆地域にとって、伊豆縦貫自動車道は、緊急輸送路としての機能を担う「命の道」であり、早期の全線供用開始に向け、河津下田道路（Ⅱ期）についても、コスト縮減の徹底と整備推進をお願いします。
　また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き、県、地元市町と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・伊豆半島の南部の国道４１４号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
・下田市には、第二次救急医療施設へ１５分以内で到達できていない地区が存在。
・国道１３５号では、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所で浸水が想定。
・国道４１４号は、隘路や線形不良区間（夏季大型車規制区間）が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は１％ 、用地進捗率は０％ 。
・河津ＩＣ（仮称）～下田北ＩＣ（仮称）間（Ｌ＝６．８ｋｍ）は、調査設計中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・河津IC（仮称）～下田北IC（仮称）間（L＝６．８ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通（２／２）を目指す。

施設の構造や工法の変更等

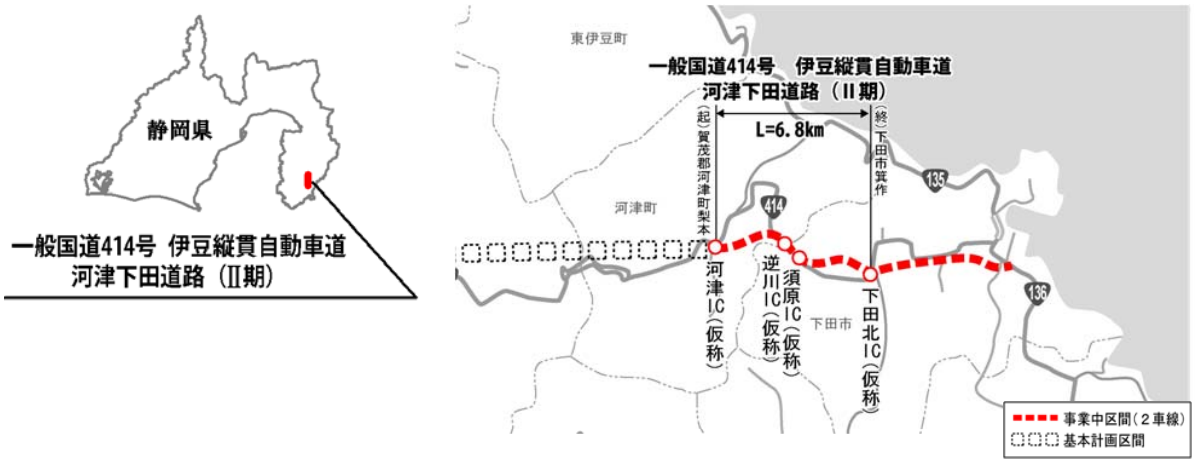
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５３号　豊田西バイパス	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：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町			延長	１３．３ｋｍ

事業概要

一般国道１５３号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長１３．３ｋｍのバイパスであり、現道１５３号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路です。

平成２４年度迄に全線１３．３ｋｍについて、暫定４車線で開通しており、名古屋市と豊田市のアクセス向上に寄与してきました。

豊田西バイパスや豊田市中心部では、主要渋滞箇所（３区間・９箇所）が存在しています。また、豊田市中心部や並行する主要地方道、県道では、死傷事故率の高い区間（２３箇所）が多数存在するほか、通勤流動が増加傾向にある名古屋市から豊田市間のアクセスなど、多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田西バイパスを整備することで、豊田西バイパス本線の渋滞損失時間が約３割減少するなどの効果を見込んでいます。

Ｓ４２年度事業化	Ｓ４１、Ｓ４５、Ｓ４７年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｓ４６年度用地着手	Ｓ４８年度工事着手

全体事業費	３１６億円	事業進捗率	８１％	供用済延長	０．０ｋｍ （６車線化区間）
計画交通量	７７，２００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) ４．２ (残事業) １８．８	(残事業)/(事業全体) 73/874億円 事　業　費：　34/776億円 維持管理費：　40/ 98億円	(残事業)/(事業全体) 1,381/3,690億円 走行時間短縮便益：1,344/3,380億円 走行費用減少便益：　32/262億円 交通事故減少便益：　5.1/ 47億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 3.8～4.6（交通量±10%）【残事業】交通量　：B/C=16.9～20.7(交通量±10%)
事業費　：B/C= 3.9～4.6（事業費±10%）　事業費　：B/C=18.0～19.7(事業費±10%)
事業期間：B/C= 3.0～5.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C=18.0～19.5(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。
・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。
・現道等に、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（名鉄バス等）が存在する。

②都市の再生
・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。

③国土・地域ネットワークの構築
・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。

④安全な生活環境の確保
・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑤災害への備え
・第一次緊急輸送路として位置づけられる。
・緊急輸送道路である東名高速道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。

⑥地球環境の保全

・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑦生活環境の改善・保全
・NO2排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。

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：
豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。

知事の意見：
１．「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
２．豊田西バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、豊田西新町～東新町区間の４車立体は、平成２５年度内の一日も早い供用をお願いしたい。また、引き続き全線６車線化についても、早期に供用時期を明確にするとともに、一日も早い整備をお願いしたい。
３．なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

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

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・豊田西バイパスでは朝夕の通勤時などに交通が集中し、地域の主要渋滞箇所として３区間・９箇所が指定されており、交通混雑が著しい状況。
・豊田西バイパス及び並行する主要地方道・県道では死傷事故率の高い区間が多数存在。
・名古屋市と豊田市は地域間のつながりが強く、近年においても通勤流動は増加傾向にあり、名古屋都市圏と近隣市町村との地域連携促進において道路整備が必要。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業の進捗率は８１％。用地進捗率は１００％。
・平成18年度に全線暫定4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成２５年度に、豊田市西新町～東新町間（Ｌ＝１．０ｋｍ）の４車線立体開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

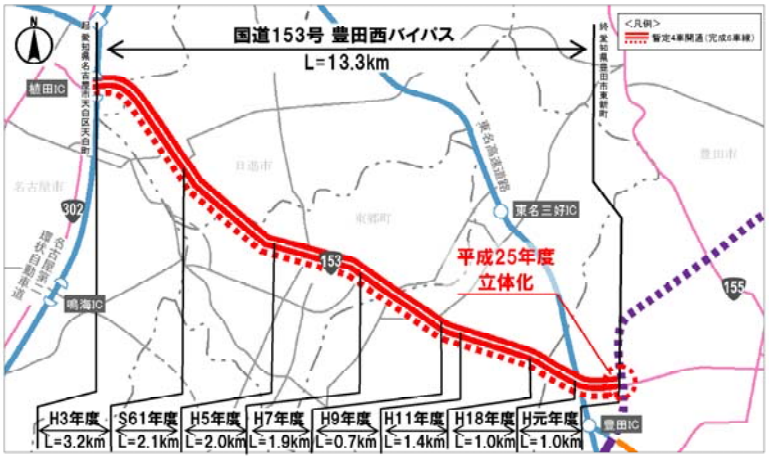
対応方針	事業継続

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５３号　豊田北バイパス	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：愛知県豊田市逢妻町 至：愛知県豊田市扶桑町			延長	５．７ｋｍ

事業概要

一般国道１５３号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市扶桑町に至る延長約５．７ｋｍのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八ＩＣへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。

平成１８、２０年度に事業化し、現在、設計協議、用地買収を進めています。

豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在し、豊田市と高速IC間のアクセス、第三次医療施設へのアクセスなど、多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、国道１５３号現道の渋滞損失時間が約４割減少するなどの効果を見込んでいます。

Ｈ１８年度事業化 Ｈ２０年度事業化	Ｓ６０年度都市計画決定 （Ｈ２年度変更）	Ｈ２１年度用地着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	３４２億円	事業進捗率	１５％	供用済延長	０．０ｋｍ
計画交通量	３３，０００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) ３．９ (残事業) ５．１	(残事業)/(事業全体) 237/312億円 事　業　費：205/280億円 維持管理費：　32/ 32億円	(残事業)/(事業全体) 1,209/1,209億円 走行時間短縮便益：1,103/1,103億円 走行費用減少便益：　90/90億円 交通事故減少便益：　17/17億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 3.5 ～ 4.3(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C= 4.6 ～ 5.6(交通量±10%)
事業費　：B/C= 3.6 ～ 4.3(事業費±10%)　事業費　：B/C= 4.7 ～ 5.6(事業費±10%)
事業期間：B/C= 3.3 ～ 4.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C= 4.8 ～ 5.4(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。
- 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。
- 現道等に、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（名鉄バス等）が存在する。

②都市の再生
- 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。

③国土・地域ネットワークの構築
- 地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。

④個性ある地域の形成
- 主要な観光地（香嵐渓等）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（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。

⑥安全な生活環境の確保
- 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑦災害への備え
- 現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。

⑧地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全
- 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他のプロジェクトとの関係

・関連する大規模道路事業（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要あり。

・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。

６市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

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．豊田北バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、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、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・豊田市中心部を通過する国道１５３号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、並行する国道１５３号においても多数の箇所・区間が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。

・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が多数存在。

・豊田市の製造品出荷額等は全国１位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地となっており、豊田市には自動車組立工場が多数立地しており、周辺の部品工場からの輸送、港への完成車及び海外生産用自動車部品の輸送が多く、物流の効率化が必要。

・愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」は、豊田市だけでなく、周辺のみよし市や東郷町、日進市、名古屋市から約４．９万人の外来患者が訪れており、豊田市には市街地であっても、豊田厚生病院へ１５分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は１５％。用地進捗率は４９％。

・設計協議、用地買収を推進し、工事に着手します。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・豊田市逢妻町～扶桑町間（Ｌ＝５．７ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・残土の一部を他事業へ流用し、残土処分費を削減することで、コスト縮減を図ります。

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

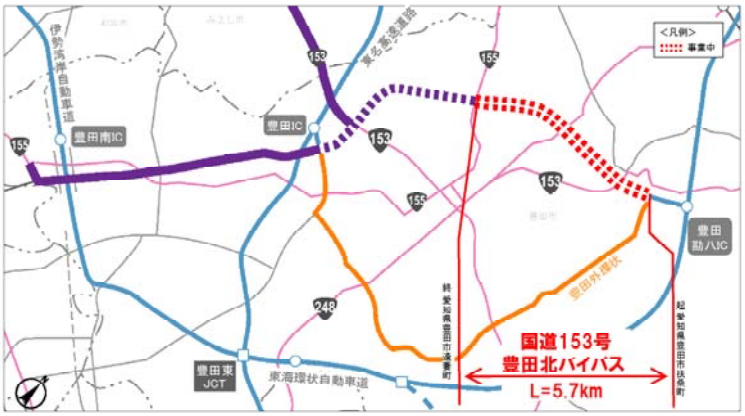
対応方針	事業継続

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５５号　豊田南バイパス	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：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町			延長	１２．９ｋｍ

事業概要

一般国道１５５号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長１２．９ｋｍのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道１５５号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ＩＣへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。

平成２４年度迄に豊田市駒場町から美山町間の８．１ｋｍを暫定開通し、うち豊田市花園町から堤町間の４．６ｋｍを４車線で開通しており、国道１５５号現道の渋滞緩和、東名高速道路豊田ICと伊勢湾岸自動車道豊田南ICへのアクセス向上に寄与してきました。

豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在し、物流の効率化、第三次医療施設へのアクセスなど、多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、国道１５５号現道の渋滞損失時間が約５割減少するなどの効果を見込んでいます。

Ｓ４８年度事業化	Ｓ３９、Ｓ４７年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｓ５０年度用地着手	Ｓ５８年度工事着手

全体事業費	７９１億円	事業進捗率	６７％	供用済延長	８．１ｋｍ
計画交通量	４３，９００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) ３．４ (残事業) ６．６	(残事業)/(事業全体) 206/1,226億円 事　業　費：165/1,148億円 維持管理費：41/78億円	(残事業)/(事業全体) 1,364/4,165億円 走行時間短縮便益：1,296/3,992億円 走行費用減少便益：64/163億円 交通事故減少便益：4.4/10億円	平成２５年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 3.1 ～ 3.7(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C= 6.0 ～ 7.3(交通量±10%)
事業費　：B/C= 3.1 ～ 3.7(事業費±10%)　事業費　：B/C= 6.1 ～ 7.2(事業費±10%)
事業期間：B/C= 2.3 ～ 4.9(事業期間±20%)　事業期間：B/C= 6.1 ～ 7.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
- 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- 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。
- 現道等に、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（高岡ふれあいバス等）が存在する。
- 第一種空港（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
- 重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。

③都市の再生
- 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。

④国土・地域ネットワークの構築
- 地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。

⑤安全で安心できるくらしの確保
- 三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。

⑥安全な生活環境の確保
- 現道に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少より、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑦災害への備え
- 第一次緊急輸送路として位置づけられる。
- 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。
⑩他のプロジェクトとの関係
・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。
・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等
豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
６市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。
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．豊田南バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、豊田市美山町～東新町区間は、平成２５年度内の一日も早い供用をお願いしたい。また、引き続き豊田市東新町～逢妻町区間についても、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、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見
・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・豊田市中心部を通過する国道１５５号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、並行する国道１５５号においても多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が多数存在。
・豊田市の製造品出荷額等は全国１位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地となっており、豊田市には自動車組立工場が多数立地しており、周辺の部品工場からの輸送、港への完成車及び海外生産用自動車部品の輸送が多く、物流の効率化が必要。
・愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」は、豊田市だけでなく、周辺のみよし市や東郷町、日進市、名古屋市から約４．９万人の外来患者が訪れており、豊田市には市街地であっても、豊田厚生病院へ１５分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・事業の進捗率は６７％、用地進捗率は８４％。
・全線（Ｌ＝１２．９ｋｍ）のうち、豊田市駒場町～花園町間（Ｌ＝０．６ｋｍ）、豊田市堤町～東新町間（Ｌ＝２．９ｋｍ）を暫定２車線、豊田市花園町～堤町間（Ｌ＝４．６ｋｍ）を完成４車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成２５年度に、豊田市美山町～東新町間（Ｌ＝１．１ｋｍ）の暫定２車線開通を予定。
・豊田市東新町～逢妻町間（Ｌ＝３．７ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等
・技術の進展に伴う新工法の採用等による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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１号　関バイパス	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：三重県亀山市太岡寺町 至：三重県亀山市関町鷲山			延長	２．５km

事業概要

一般国道１号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から三重県亀山市関町鷲山に至る名阪国道接続ランプを含む延長２．５ｋｍのバイパスであり、現道1号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、地域発展の核となるプロジェクトの支援を目的に計画された道路です。

平成２４年度末までに名阪国道接続ランプ部分を開通し名阪国道と１号亀山バイパスを直結する事で現道交通と分離して、太岡寺交差点の渋滞を解消しました。

残る区間の並行する現道には交通渋滞や、隣接する工業団地、主要な観光地および三次医療施設のアクセスなど、多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線ＢＰを整備することで、現道の渋滞損失時間を約５割削減する等の効果を見込んでいます。

Ｈ８年度事業化 Ｈ１５年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１２年度用地着手	Ｈ１４年度工事着手

全体事業費	２５０億円	事業進捗率	６７％	供用済延長	－km
計画交通量	１４，７００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　１．３ (残事業)　２．３	７４／２７５億円 事　業　費：58/258億円 維持管理費：17/17億円	１７４／３５９億円 走行時間短縮便益：148/303億円 走行経費減少便益：16/ 39億円 交通事故減少便益：9.7/16億円	平成２５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＝2.1～3.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.3～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.2～2.5(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.3～1.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝2.3～2.4(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
・現道等に、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（三重交通等）が存在する。
②物流効率化の支援
・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。
③都市の再生
・幹線都市計画道路網密度が１．５ｋｍ／ｋｍ２以下である市街地内での事業である。
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する。
・主要な観光地（関宿）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（三重県立総合医療センター）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付けられている。

・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する。

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。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

一般国道1号関バイパス建設促進期成同盟会より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

本事業は、交通混雑の緩和や地域経済の発展に寄与できる重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期供用に向けた事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道１号の太岡寺町～木崎交差点間の渋滞損失時間は三重県内の直轄国道平均を超過。

・小野町西交差点で約８００ｍ超の渋滞発生。

・工業団地への進出が２４社に至り、残る区画（２９ｈａ）の分譲も進行中。災害に備えたリスク分散を要因として進出地を決定する企業動向あり。

・重要な観光資源「関宿」への観光アクセス道路である現道１号に多くの大型車が流入し観光交通と混在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は６７％、用地進捗率は９６％。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・亀山市太岡寺町～亀山市関町鷲山間（Ｌ＝２．５ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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

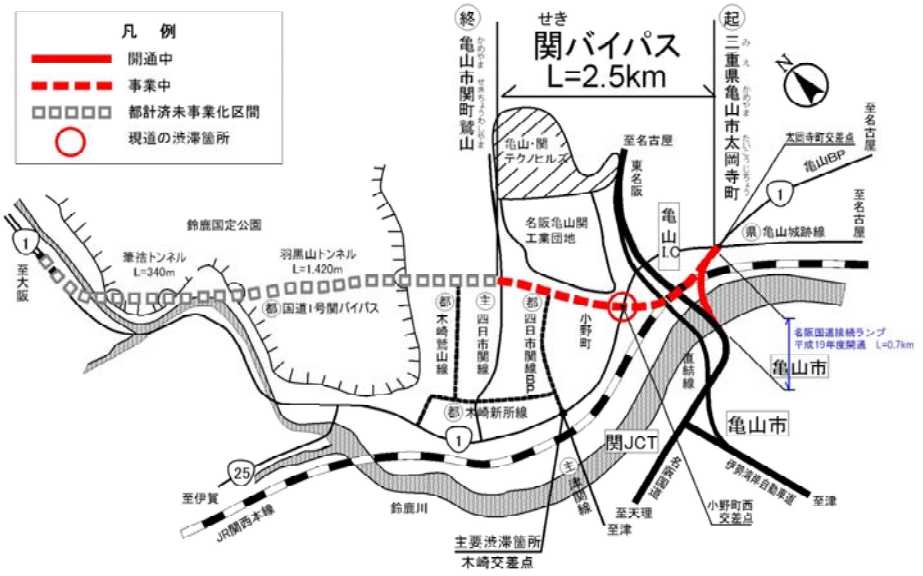
対応方針	事業継続

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４２号熊野尾鷲道路（くまのおわせどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県尾鷲市南浦（みえ おわせ みなみうら） 至：三重県熊野市大泊（みえ くまの おおどまり）			延長	１８．６km

事業概要

一般国道４２号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦と三重県熊野市大泊を結ぶ延長１８．６ｋｍの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路です。

熊野市や尾鷲市は、高速ネットワークが未整備な上、唯一の幹線道路である国道４２号に大雨時の通行規制区間や急カーブ、急勾配区間が存在しており、災害に強い道路機能の確保や、地域への支援および物流効率化の支援などを目的に熊野尾鷲道路を整備し、平成２５年９月２９日に全線開通しました。

引き続き賀田インターのフルインター化等の整備を行い、利便性向上に努めています。

Ｈ８年度事業化	Ｈ８年度都市計画決定（Ｈ１１年度変更）	Ｈ１４年度用地着手	Ｈ１４年度工事着手

全体事業費	１，０７０億円	事業進捗率	８８％	供用済延長	５．０km
計画交通量	８，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２ (残事業) ―	－ /1,258億円 事業費：－ /1,176億円 維持管理費：－ / 81億円	－ / 1,502億円 走行時間短縮便益：－ /1,327億円 走行経費減少便益：－ / 155億円 交通事故減少便益：－ / 20億円	平成２５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%)
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%)

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。
- 現道等に、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（名古屋紀南高速バス）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
- 高速自動車国道と平行する自動車道（A'路線）として位置づけ有り。
- 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。
- 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（世界遺産熊野古道）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（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。

⑥災害への備え
- 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。

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他とのプロジェクトとの関係

・関連する大規模道路事業（紀勢自動車道）と一体的に整備する必要あり。

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：

熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会より全線早期完成の要望を受けている

知事の意見：

本事業は、地域住民の安全・安心の確保や広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、平成25年9月29日に全線供用していただいたところです。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、残る賀田インターのフルインター化等の事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・東紀州地域唯一の幹線道路である国道４２号は、降雨・災害により通行止めが多く発生。
特に平成２３年９月の台風１２号により熊野尾鷲道路と並行する国道４２号で５箇所の通行止めが発生。
・熊野尾鷲道路に隣接する地域において、南海トラフ地震による津波予測浸水域の浸水箇所が多数存在。
・東紀州地域における観光客の割合は三重県全体の約５％を占めており、県全体の観光客数が増加する中、当該地域はほぼ横ばい傾向。
また、東紀州地域は、県外からの観光客の占める割合が、三重県全体と比較しても少ない状況。
・東紀州地域における果実収穫量は、三重県の約４割のシェアを占めており、主に中京圏へ出荷。
しかし、国道４２号は急カーブや急勾配が多く、運送時に荷痛みが発生する可能性があり、荷痛みを発生させないよう注意して走行していたため、走行時間も拡大。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は８８％、用地進捗率は１００％。
・三木里ＩＣ～熊野大泊IC間（Ｌ＝１３．６Ｋｍ）は２車線で平成２５年９月２９日に全線開通。
（賀田ＩＣ熊野側ランプは未開通）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・賀田ＩＣ熊野側ランプについては、平成２５年度内の開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道８号　福井（ふくい）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県あわら市笹岡（ささおか） 至：福井県越前市塚原町（えちぜん　つかばらちょう）			延長	42.2km

事業概要

一般国道８号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸３県(富山、石川、福井)の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て、京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な幹線道路である。

福井バイパスは、あわら市笹岡から越前市塚原町を結ぶバイパスで、福井市及び隣接市町における中心市街地部の交通混雑の緩和、市街地周辺における地域開発の基盤整備を主な目的として計画された道路である。

S41年度事業化（H2年度延伸）	S45～55年度都市計画決定（H3年度、H8年度変更）	S41年度用地着手	S41年度工事着手

全体事業費	880億円	事業進捗率	約93%	供用済延長	36.8km
計画交通量	20,200台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.2 (残事業) 5.5	85/2,852億円 事　業　費：49/2,568億円 維持管理費：36/　284億円	468/6,198億円 走行時間短縮便益：426/5,494億円 走行経費減少便益：34/ 629億円 交通事故減少便益：8.7/　74億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.8～2.6(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C=4.4～6.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.2～2.2(事業費　±10%)　事業費　：B/C=5.2～5.8(事業費　±10%)
事業期間：B/C=2.0～2.3(事業期間±20%)　事業期間：B/C=5.3～5.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①地域産業の活性化
・福井県地域産業活性化計画に基づき増加する企業立地に関して、残る区間の整備により、さらなる利便性向上、地域活性化が期待される。

②交通安全の向上
・４車線整備済区間より正面衝突事故が多く発生している未整備区間に並行する現道区間において、残る区間の整備により、歩道及び中央帯が整備されることで、事故減少が期待される。

③災害時の住民避難支援
・福井県では原子力発電所が有事の際に県内外に避難する防災計画が定められており、残る区間の整備により、円滑な避難に寄与することが期待される。

④特急停車駅へのアクセス向上
・坂井市丸岡町～JR芦原温泉駅への所要時間が短縮（14分→12分）

⑤共用飛行場へのアクセス向上
・福井市～小松空港への所要時間が短縮（94分→91分）

⑥農林水産品の流通の利便性が向上
・あわら市、坂井市の主要農産物であるコシヒカリ、スイカ等について、主な出荷先である福井市への流通の利便性向上が見込まれる。

⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・あわら市～福井市への所要時間が短縮（44分→41分）

⑧主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる
（金津創作の森：約14.3万人/年、丸岡城：約34.7万人/年(H24)）

⑨三次医療施設へのアクセス向上
・あわら市～福井県立病院への所要時間が短縮。(33分→30分)

⑩緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成

・国道８号、主要地方道福井金津線、主要地方道芦原丸岡線(坂井市丸岡町～あわら市熊坂)が通行止めになった場合のの代替路線となる。

⑪沿道環境の改善

・国道８号あわら市瓜生(騒音レベル：夜間73dB：改善見込み)

・国道８号坂井市丸岡町一本田(騒音レベル：夜間72dB：改善見込み)

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25年10月、福井バイパス道路建設促進協議会(あわら市長、福井市長、坂井市長より構成)より整備促進の要望を受けている。

・平成25年7月、中部圏開発整備地方協議会(福井県知事他８県知事、名古屋市長他２市長より構成)より整備促進の要望を受けている。

福井県知事の意見：

福井バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

本県では、新エネ・省エネ企業や物流関連企業等の積極的な誘致活動を行っており、誘致促進のためにも、本道路の早期整備が不可欠である。

国道８号は、災害時に広域的な輸送機能を発揮する道路として期待されるが、坂井市丸岡町玄女から石川県境までの区間は４車線整備されておらず、死亡事故が頻発しており、交通容量確保や安全性の向上が急務である。

また、平成３０年に福井国体の開催を控えていることから、県内外の道路利用者の円滑な交通確保のためにも、更なる整備のスピードアップを求めたい。

取得済み用地の環境向上にも配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号福井バイパス」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

福井バイパスが通過するあわら市の人口は減少、坂井市は増加傾向にある。

また自動車保有台数はあわら市・坂井市ともに増加傾向にある。

福井県は８年連続で一世帯あたりの自動車保有台数が全国一位である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに36.8km（完成４車線）開通済み、用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約９３%。

今後残る区間の用地買収、橋梁及び改良工事の進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の暫定２車線開通を目指す。

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。

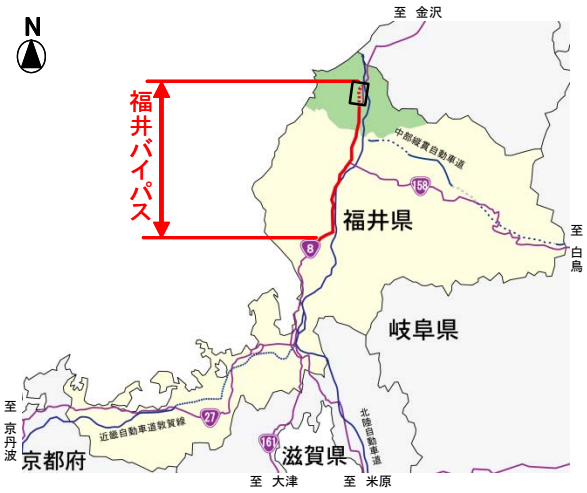
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

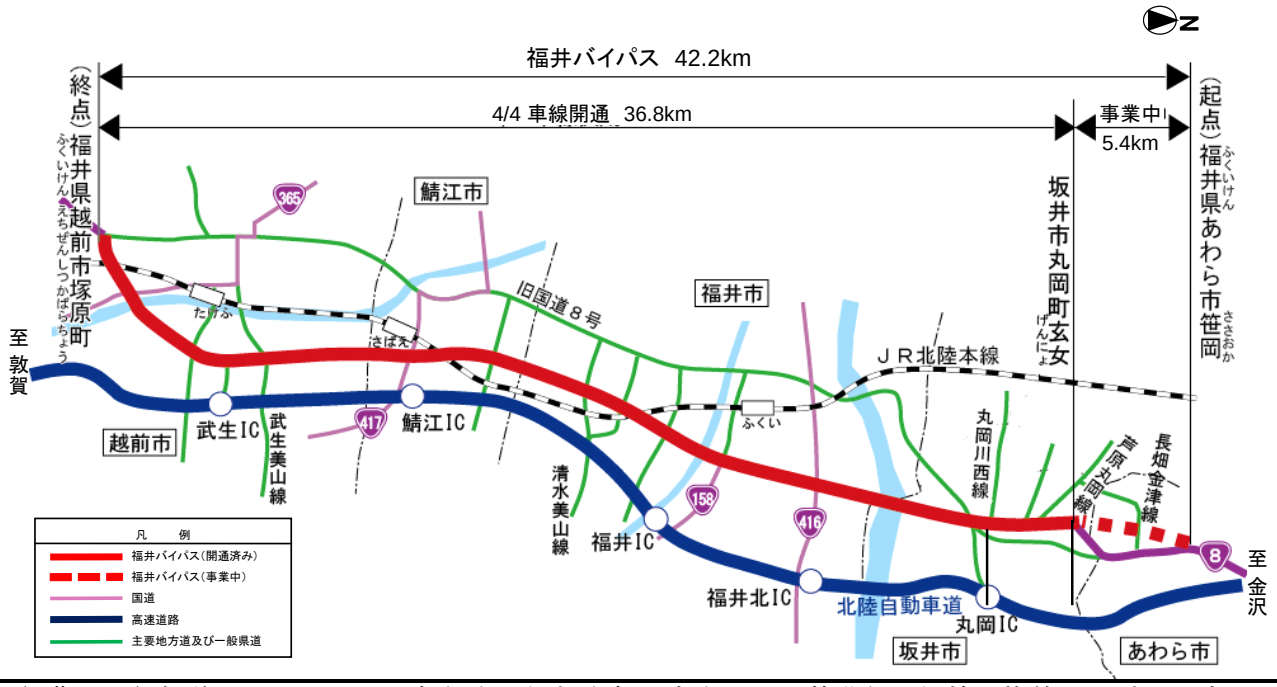
事業名	一般国道８号　福井バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県あわら市笹岡 至：福井県越前市塚原町			延長	42.2km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道27号　金山（かなやま）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県敦賀市坂下（つるがさかのした） 至：福井県三方郡美浜町佐田（みかたみはまちょうさた）			延長	7.5km

事業概要

一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る主要幹線道路である。

金山バイパスは、美浜東バイパスや敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線及び北陸自動車道と一体となって、福井県の広域道路ネットワークを形成する路線であり、一般国道27号の交通混雑の緩和や沿線地域の活性化等を目的として計画された道路である。

S47年度事業化	S49年度都市計画決定 （H-年度変更）	S50年度用地着手	S53年度工事着手

全体事業費	390億円	事業進捗率	約96%	供用済延長	7.5km

計画交通量	22,500台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 3.4	38/898億円 事業費：11/835億円 維持管理費：26/64億円	128/1,467億円 走行時間短縮便益：115/1,299億円 走行経費減少便益：8.7/139億円 交通事故減少便益：4.5/30億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～2.0（交通量　±10%）　【残事業】交通量　：B/C=2.7～4.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.6～1.6（事業費　±10%）　事業費　：B/C=3.3～3.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間±20%）　事業期間：B/C=3.4～3.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 金山バイパス事業区間西端付近は主要渋滞箇所となっているが、４車線整備により交通容量が拡大し、混雑の緩和が期待される。
- 並行する県道敦賀美浜線において旅行速度の改善が期待される。（旅行速度17.5km/h→改善見込み）

②特急停車駅であるJR敦賀駅へのアクセス向上
- 美浜町～JR敦賀駅への所要時間が短縮（23分→20分）

③港湾・高速道路へのアクセス強化
- 金山バイパスは美浜東バイパスとともに、平成２６年開通予定の近畿自動車道敦賀線美浜IC(仮称)へのアクセス道路の一部となり、敦賀港と高速道路とのアクセス強化が期待される。
- 美浜町～敦賀港への所要時間が短縮（26分→23分）

④日常活動圏中心都市へのアクセス向上
- 美浜町～敦賀市への所要時間が短縮（18分→17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。
（氣比神宮観光客入込数：65.8万人/年(H24)）

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25年7月、中部圏開発整備地方協議会(福井県知事他８県知事、名古屋市長他２市長より構成)より整備促進の要望を受けている。
- 平成25年8月、福井県国道連絡会(敦賀市長、美浜町長、他１５市町首長より構成)より整備促進の要望を受けている。

福井県知事の意見：

金山バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

金山バイパス事業区間については、現在の交通量に対して十分な車線数が確保されておらず、交通混

雑が発生している状況である。このため、敦賀市内から美浜町内の交通混雑の緩和に加え、舞鶴若狭自動車道美浜ICからの円滑な交通を確保する当該道路の整備は、速やかに進めるべき事業であり、更なる整備の促進を求めたい。 　平成２６年度夏までの舞鶴若狭自動車道の全線供用開始に遅れることなく、広域的効果の早期発現に向け、コスト縮減に配慮しながら事業を推進するようお願いしたい。
事業評価監視委員会の意見 　審議の結果、「一般国道27号金山バイパス」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 　金山バイパスが通過する敦賀市の人口推移は横ばい、美浜町は減少傾向にあるものの、人口あたりの自動車保有台数は増加傾向にある。 　一般国道27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 　現在までに7.5km（完成４車線開通4.4km、暫定２車線開通3.1km）開通済み、用地進捗率：１００％、事業進捗率：約９６％。
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２６年度開通を目指す。
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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

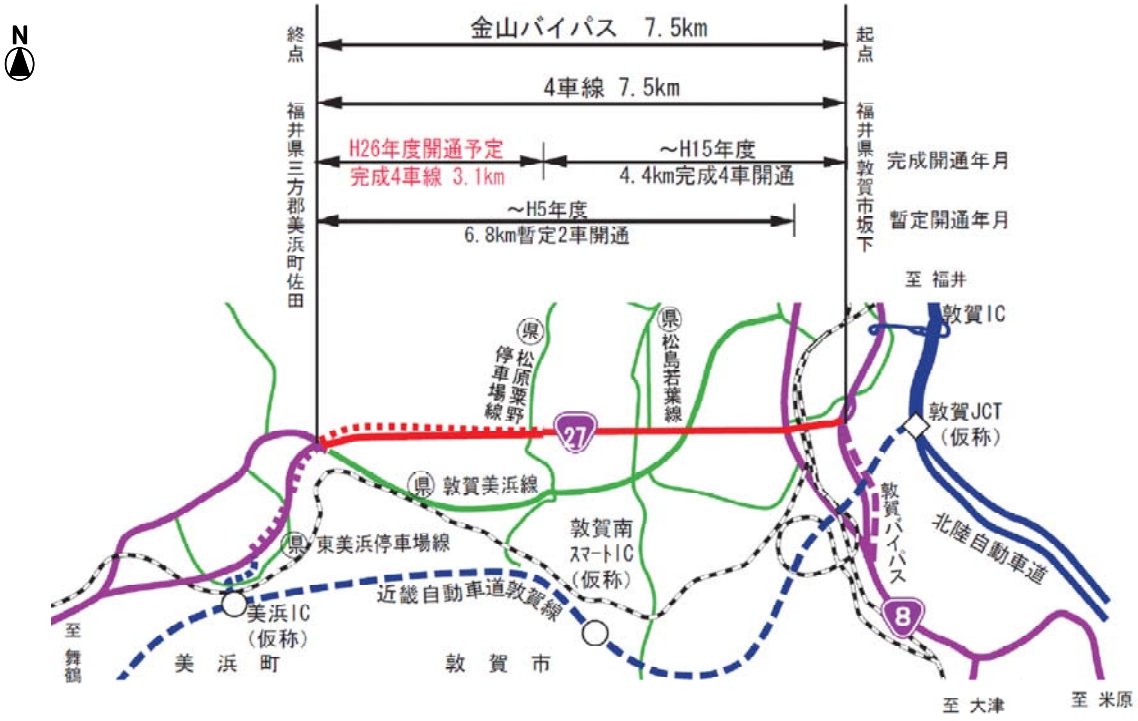
事業名	一般国道27号　金山（かなやま）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県敦賀市坂下（つるがさかのした） 至：福井県三方郡美浜町佐田（みかたみはまちょうさた）			延長	7.5km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道27号　美浜東（みはまひがし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県三方郡美浜町佐田（みかたみはまちょうさた） 至：福井県三方郡美浜町佐柿（みかたみはまちょうさがき）			延長	4.9km

事業概要

一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る主要幹線道路である。

美浜東バイパスは、金山バイパスや敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線及び北陸自動車道と一体となって、福井県の広域道路ネットワークを形成する路線であり、一般国道27号の交通混雑の緩和や沿線地域の活性化等を目的として計画された道路である。

H3年度事業化	H3年度都市計画決定 （H-年度変更）	H6年度用地着手	H8年度工事着手

全体事業費	282億円	事業進捗率	約95%	供用済延長	4.9km

計画交通量	17,200台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 3.0	25/395億円 事業費：8.2/359億円 維持管理費：17/ 36億円	76/490億円 走行時間短縮便益：71/444億円 走行経費減少便益：3.0/ 31億円 交通事故減少便益：2.2/ 15億円	平成25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=2.3～3.8(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.2～1.2(事業費　±10%)　事業費　：B/C=2.9～3.1(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.0～3.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・美浜東バイパス事業区間東端付近は主要渋滞箇所となっているが、４車線整備により交通容量が拡大し、混雑の緩和が期待される。

②特急停車駅へのアクセス向上
・美浜町～JR敦賀駅への所要時間が短縮（23分→20分）

③港湾・高速道路へのアクセス強化
・美浜東バイパスは金山バイパスとともに、平成２６年開通予定の近畿自動車道敦賀線美浜IC(仮称)へのアクセス道路の一部となり、敦賀港と高速道路とのアクセス強化が期待される。
・美浜町～敦賀港への所要時間が短縮（26分→23分）

④日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・美浜町～敦賀市への所要時間が短縮（18分→17分）

⑤主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。
（氣比神宮観光客入込数：65.8万人/年(H24)）

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25年7月、中部圏開発整備地方協議会(福井県知事他８県知事、名古屋市長他２市長より構成)より整備促進の要望を受けている。
・平成25年8月、福井県国道連絡会(敦賀市長、美浜町長、他１５市町首長より構成)より整備促進の要望を受けている。

福井県知事の意見：
美浜東バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。
美浜東バイパス事業区間については、現在の交通量に対して十分な車線数が確保されておらず、交通混雑が発生している状況である。このため、敦賀市内から美浜町内の交通混雑の緩和に加え、舞鶴若狭

自動車道美浜ICからの円滑な交通を確保する当該道路の整備は、速やかに進めるべき事業であり、更なる整備の促進を求めたい。 　平成２６年度夏までの舞鶴若狭自動車道の全線供用開始に遅れることなく、広域的効果の早期発現に向け、コスト縮減に配慮しながら事業を推進するようお願いしたい。
事業評価監視委員会の意見
審議の結果、「一般国道27号美浜東バイパス」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
美浜東バイパスが通過する美浜町の人口推移は減少傾向にあるものの、人口あたりの自動車保有台数は増加傾向にある。 一般国道27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
現在までに4.9km（完成２車線開通2.6km、暫定２車線開通2.3km）開通済み、用地進捗率：１００%、事業進捗率：約９５%。
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２６年度開通を目指す。
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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

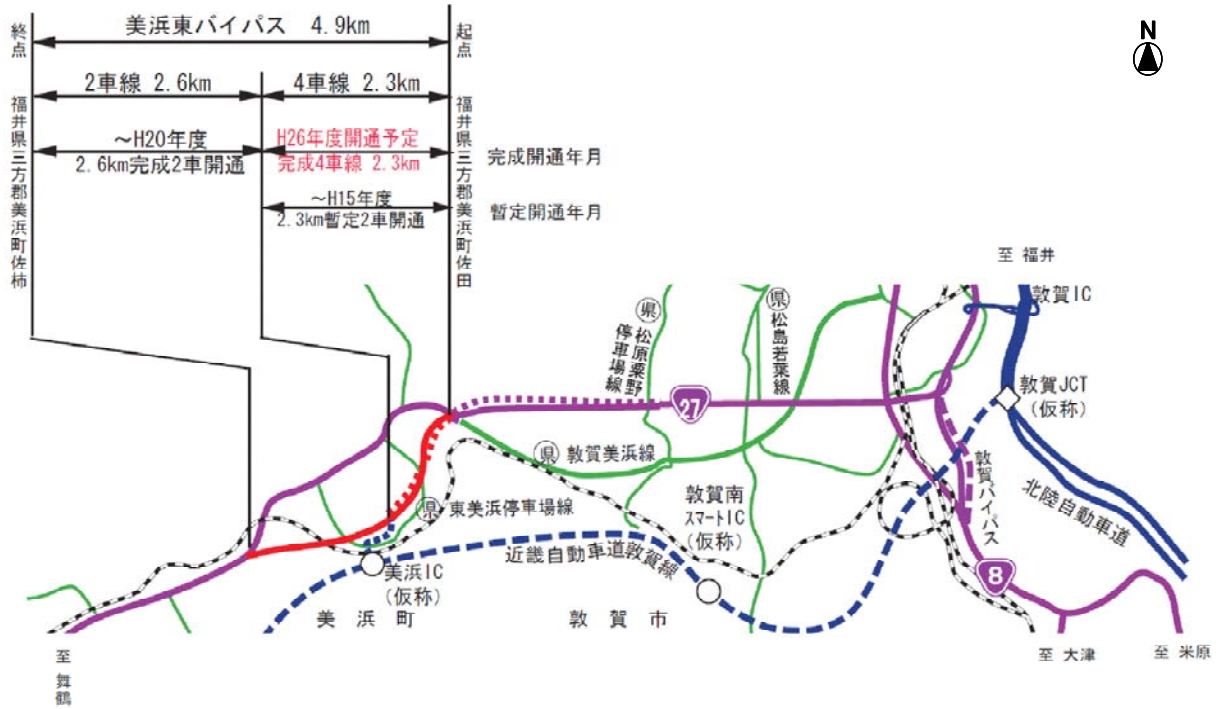
事業名	一般国道27号　美浜東（みはまひがし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県三方郡（みかた）美浜町（みはまちょう）佐田（さた） 至：福井県三方郡（みかた）美浜町（みはまちょう）佐柿（さがき）			延長	4.9km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　甲賀湖南道路 一般国道1号　水口（みなくち）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：滋賀県甲賀市土山町大野（こうか　つちやまちょうおおの） 至：滋賀県湖南市岩根（こなん　いわね）	延長	11.0km

事業概要

一般国道1号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る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。

水口道路は、一般国道１号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。

S41年度事業化(1工区) S63年度事業化(2,3工区)	S61年度都市計画決定 (H-年度変更)	S45年度用地着手	S46年度工事着手

全体事業費	400億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	10.1km
計画交通量	30,900台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.9 (残事業) 9.4	69/743億円 事業費：41/685億円 維持管理費：27/58億円	646/1428億円 走行時間短縮便益：505/1,270億円 走行経費減少便益：115/129億円 交通事故減少便益：26/29億円	平成25年

感度分析の結果

【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=6.6～10.3（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.9～1.9（事業費±10%）　事業費　：B/C=8.9～10.0（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.9～1.9（事業期間±20%）　事業期間：B/C=9.4～9.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・未整備区間（２車線区間）がボトルネックとなり、渋滞が発生しているが、水口道路２工区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
・水口道路２工区（3.6km）での交通事故件数は、水口道路（11.0km）全体の約７割を占めており、２工区の死傷事故率は整備完了している１・３工区の死傷事故率よりも突出して高くなっている。また、２工区では単路部での追突・出会い頭など車両相互の事故が多発していることから、２工区の整備により交通事故が減り、自動車・歩行者の安全性・走行性の向上が期待できる。

③日常生活圏中心都市へのアクセス向上
・甲賀市～栗東市への所要時間が短縮。(38分→35分)

④主要な観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。
（滋賀県希望ヶ丘　観光客入り込み数：65.7万人/年(H23)）

⑤高度医療施設へのアクセス向上
・甲賀市～済生会滋賀県病院への所要時間が短縮。(38分→35分)

⑥沿道環境の改善
・国道1号　甲賀市水口町（騒音レベル：夜間70db 改善見込み）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(H6.7設立、甲賀市、湖南市、栗東市)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号水口道路については、対応方針（原案）として【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、事業推進にあたっては、進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道1号水口道路」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１号の交通量は、新名神開通後も、依然として交通容量（混雑度1.6）を超過している。また、滋賀県及び甲賀市の自動車保有台数については増加傾向にあり、水口道路２工区の整備による交通容量の確保が求められている。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までに10.1km（うち1.7kmは暫定２車線、2.6kmは暫定３車線）開通済み、用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約８６%。 残る区間について、水口道路２工区3.5kmの用地取得及び改良工事を推進する。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成２７年度の開通を目指す。
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。

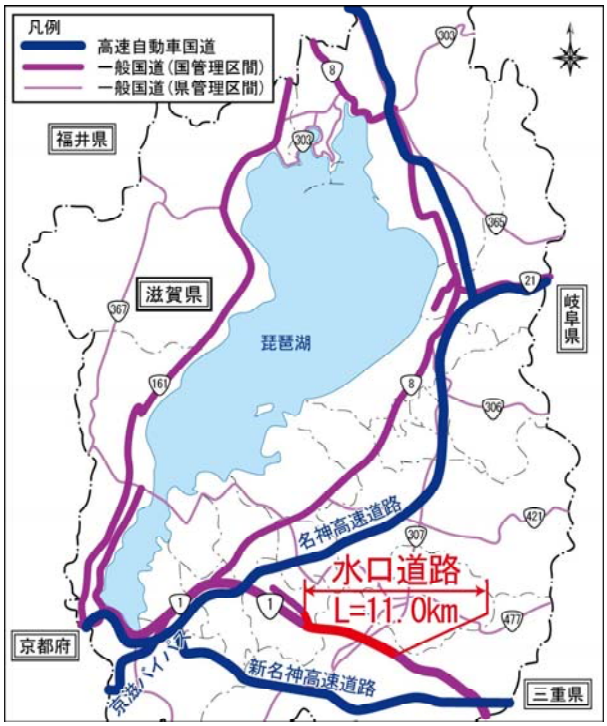
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：三浦　真紀

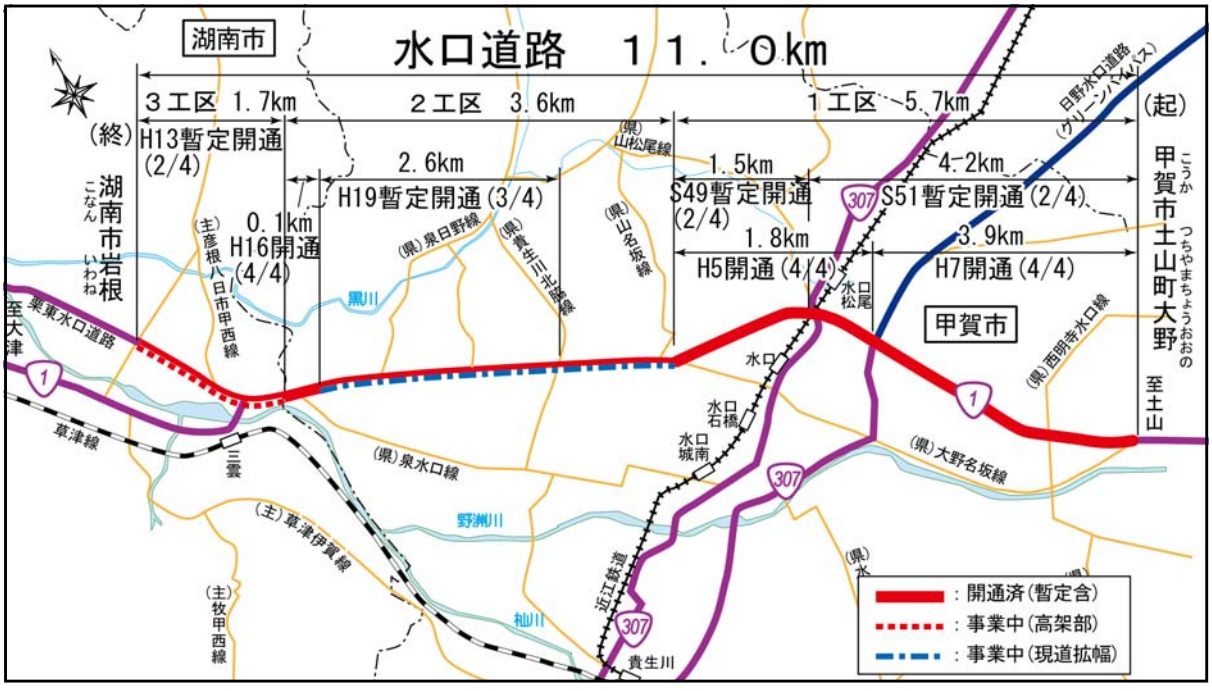
事業名	地域高規格道路　甲賀湖南道路 一般国道１号　水口道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県甲賀市土山町大野 至：滋賀県湖南市岩根				延長	11.0km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道8号　米原（まいばら）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県長浜（ながはま）市加田（かだ）町 至：滋賀県彦根（ひこね）市佐和山（さわやま）			延長	10.3km

事業概要

一般国道8号は新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る主要幹線道路であり、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。

米原バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。

S41年度事業化	S48年度都市計画決定 （H-年度変更）	S42年度用地着手	S45年度工事着手

全体事業費	700億円	事業進捗率	約57%	供用済延長	8.1km
計画交通量	25,500台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.1	291/974億円 事業費：227/895億円 維持管理費：64/80億円	327/1,059億円 走行時間短縮便益：294/977億円 走行経費減少便益：11/60億円 交通事故減少便益：22/21億円	平成25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%）
事業費　：B/C=1.1～1.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.0～1.2（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=0.9～1.4（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%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・米原バイパスの暫定開通に伴い、国道8号（バイパス並行区間）の渋滞は解消しつつあるものの依然として残っており、整備により交通混雑の緩和が期待できる。

②交通安全の確保
・国道8号（バイパス並行区間）は、歩道未設置区間が多く存在し歩行者にとっては危険な状況である。また依然として交通事故が発生しており、整備により交通事故の減少や歩行者等の利用環境の改善など安全性の向上が期待できる。

③冬期の円滑な交通確保
・冬期には高速道路の通行規制に伴う交通集中や除雪作業による渋滞が発生しているが、堆雪帯が確保された米原バイパスの整備により交通が分散され、円滑な交通の確保が期待できる。

④日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・長浜市～彦根市への所要時間が短縮。（27分→25分）
・米原市～彦根市への所要時間が短縮。（11分→8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。
（黒壁ガラス館：観光客入込数：265.5万人/年(H23)、長濱オルゴール堂：観光客入込数：84.2万人/年(H23)、彦根城：観光客入込数：82.7万人/年(H23)）

⑥三次医療施設へのアクセス向上
・彦根市～長浜赤十字病院への所要時間が短縮。（28分→26分）

⑦沿道環境の改善
・国道8号　彦根市鳥居本町（騒音レベル：夜間72dB 改善見込み）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道8号バイパス建設促進期成同盟会(H9.5設立、彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀

町)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号米原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、事業推進にあたっては、進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、「一般国道8号米原バイパス」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
滋賀県及び米原バイパス沿線3市（長浜市、米原市、彦根市）の人口及び自動車保有台数は増加傾向であり、米原バイパスの暫定開通に伴い、バイパスの交通量が増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等
現在までに8.1km（うち、1.98kmは完成4車線）開通済み、用地進捗率：約８９%、事業進捗率：約５７%。
今後、残る区間について用地測量及び用地買収、文化財発掘調査を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、早期の暫定2車線開通を目指す。

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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道8号　米原（まいばら）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県長浜市加田町（ながはま　かだちょう） 至：滋賀県彦根市佐和山（ひこね　さわやま）			延長	10.3km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号　湖北（こほく）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：滋賀県高島市（たかしま）マキノ町海津（まきのちょうかいづ） 至：滋賀県高島市（たかしま）今津町弘川（いまづちょうひろかわ）			延長	10.8km

事業概要

一般国道161号は、福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る主要幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であるとともに、名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う路線となっている。

湖北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。

S48年度事業化	S51年度都市計画決定 （H-年度変更）	S48年度用地着手	S53年度工事着手

全体事業費	300億円	事業進捗率	約68%	供用済延長	8.3km
計画交通量	17,000台／日				

費用対効果分析結果	B／C (事業全体)　1.5 (残事業)　2.9	総費用　(残事業)/(事業全体) 161/634億円 事　業　費：71/544億円 維持管理費：90/ 90億円	総便益　(残事業)/(事業全体) 463/930億円 走行時間短縮便益：428/869億円 走行経費減少便益：24/40 億円 交通事故減少便益：11/21 億円	基準年 平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.8（交通量±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.4～3.5　（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.5～1.5（事業費±10%）　事業費　：B/C=2.8～3.0　（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=2.8～2.9　（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通安全の確保
・敦賀方面から湖北バイパス（４工区未整備区間）へは約６%の下り勾配となっており、その直後に急カーブ（R=90m、R=100m）が連続することから事故多発箇所となっている。マキノ駅前交差点も事故が多発しており、４工区の線形改良・交差点改良及び歩道整備により、交通安全の向上が期待できる。

②冬期の円滑な交通確保
・高島市は降雪量の多い地域であり、積雪地域に指定されており、積雪時には除雪作業等で渋滞が発生し、円滑な交通に支障をきたしているため、整備により円滑な交通確保が期待できる。

③交通混雑の緩和
・湖北バイパス５～７工区の暫定開通により、通過交通がバイパス部に転換し、旧一般国道１６１号の交通混雑が緩和された。また、高島市には多くの観光施設があり、観光入込客数も増加していることから、湖北バイパス４工区の整備により、行楽シーズンにおける交通混雑の緩和が期待できる。

④重要港湾へのアクセス向上
・高島市～敦賀港への所要時間が短縮。(55分→54分)

⑤主要な観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる（道の駅　藤樹の里あどかわ観光客入り込み数：79.2万人/年(H23)、マキノ高原観光客入り込み数：45.2万人/年(H23)）

⑥高度医療施設へのアクセス向上
・高島市～長浜市赤十字病院への所要時間が短縮。(65分→64分)

⑦沿道環境の改善
・国道161号　高島マキノ町海津（騒音レベル：昼間75db、夜間75db 改善見込み）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道161号改良整備促進期成同盟会(S42.12設立、大津市長・高島市長、大津市議会議長、高島市議会議長より構成)から早期整備の提言を受けている。

滋賀県知事の意見：

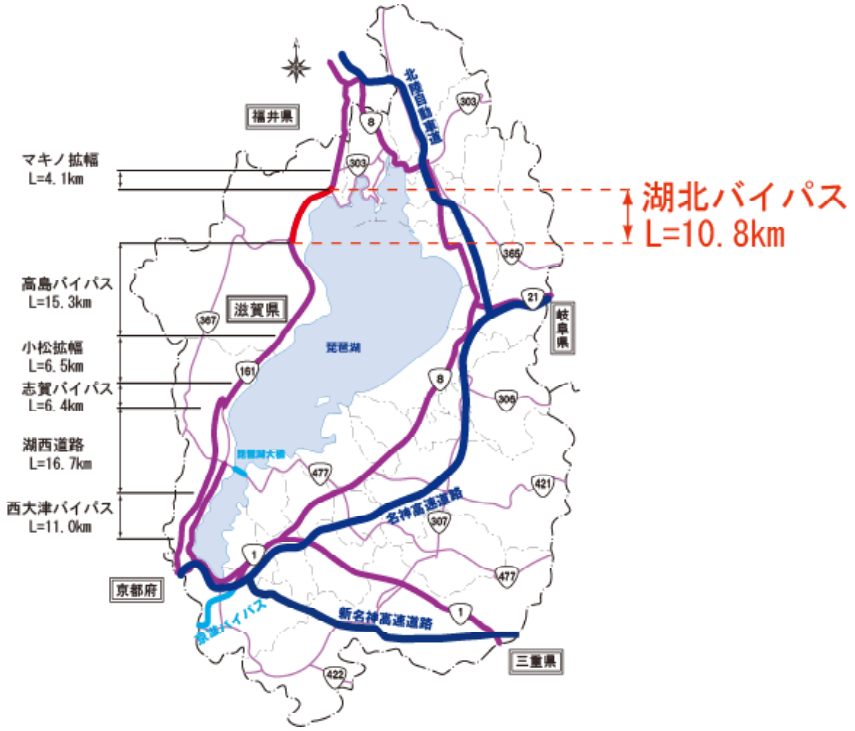
一般国道１６１号湖北バイパスについては、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。 地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおります。 なお、事業推進にあたっては、進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。
事業評価監視委員会の意見
審議の結果、「国道161号湖北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
一般国道161号の高島市マキノ町海津地区（４工区）では、並行する道路が無く、大型車混入率も3～4割と高い状況で推移している。また、滋賀県及び高島市の自動車保有台数は増加傾向（近年は横ばい）にある。
事業の進捗状況、残事業の内容等
現在までに8.3km(暫定2車線)開通済み、用地進捗率：約８８%、事業進捗率：約６８%。 残る区間について、湖北バイパス４工区2.5kmの用地取得及び設計を推進中。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。
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。

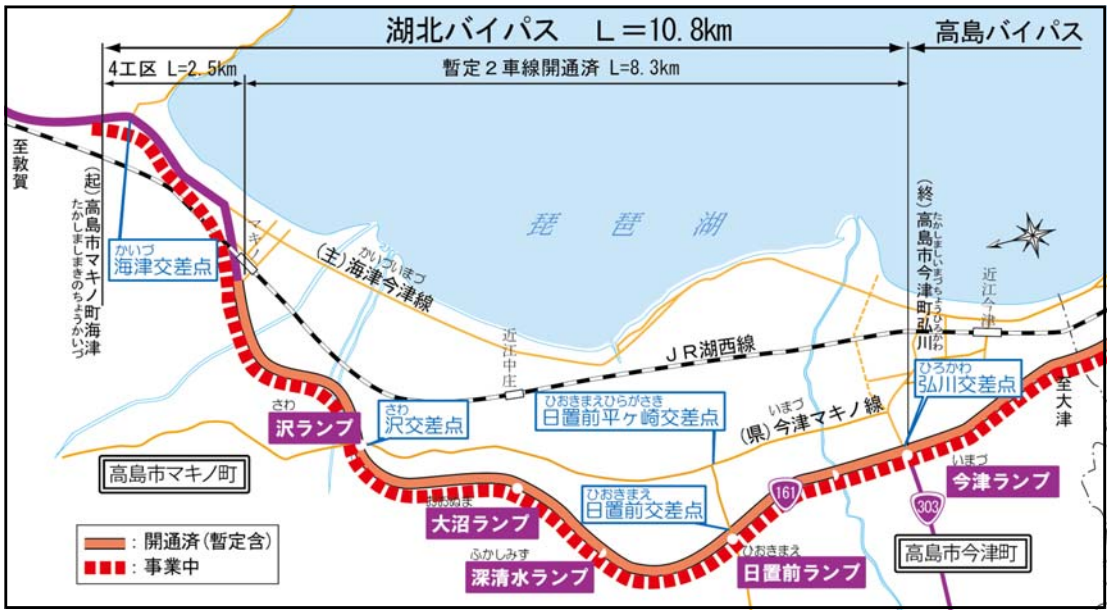
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号　湖北（こほく）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：滋賀県高島市（たかしま）マキノ町（まきのちょう）海津（かいづ） 至：滋賀県高島市（たかしま）今津町（いまづちょう）弘川（ひろかわ）			延長	10.8km

事業概要図





※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道27号　西舞鶴（にしまいづる）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府舞鶴（まいづる）市上安（うえやす） 至：京都府舞鶴（まいづる）市京田（きょうだ）			延長	4.9km

事業概要

一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る京都北部地域、福井県嶺南地域の経済、産業、生活を支える主要幹線道路である。

西舞鶴道路は、高速道路のアクセス強化、一般国道27号舞鶴市西地区の交通混雑の緩和、交通安全の確保、さらには災害への備え等を目的に計画された道路である。

H19年度事業化	H2年度都市計画決定 （H-年度変更）	H25年度用地着手	H-年度工事着手

全体事業費	245億円	事業進捗率	約5%	供用済延長	ー
計画交通量	22,500台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 1.8	201/214億円 事業費：175/188億円 維持管理費：26/26億円	366/366億円 走行時間短縮便益：318/318億円 走行経費減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：12/12億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交　通　量：B/C=1.3～2.1(交通量　±10%)
事　業　費：B/C=1.6～1.9(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.6～1.8(事業期間±20%)

【残事業】交　通　量：B/C=1.4～2.3(交通量　±10%)
事　業　費：B/C=1.7～2.0(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.7～1.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 主要渋滞箇所である大手交差点および大手千日前交差点の交通混雑の緩和が期待できる。
- 交通混雑の緩和により二次医療施設である舞鶴赤十字病院への走行性の向上が期待できる。

②高速道路へのアクセス強化
- 京都舞鶴港や倉谷工業団地と舞鶴若狭自動車道舞鶴西ＩＣとのアクセス性が向上が期待できる。
- 物流の効率化により産業振興が期待される。
- 舞鶴国際ふ頭～舞鶴西ICの所要時間が短縮。(15分→11分)

③交通安全の確保
- 現道の交通混雑を回避し住宅地内の生活道路に流入する交通が西舞鶴道路に転換することにより、生活道路の安全性向上が期待される。

④災害への備え
- 洪水時想定浸水域に位置する現道に対し、西舞鶴道路は想定浸水高よりも高い位置に整備し、緊急輸送用道路としての機能を確保する。

⑤重要港湾へのアクセス向上
- 綾部市～京都舞鶴港（舞鶴国際ふ頭）への所要時間が短縮。(31分→27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：
- 舞鶴市・舞鶴市議会・舞鶴商工会議所が「舞鶴市重点要望事項」として、国道27号「西舞鶴道路」等の早期整備を要望（平成25年8月 要望書）

京都府知事の意見：

一般国道２７号西舞鶴道路は、周辺地域の交通渋滞の緩和、舞鶴若狭自動車道と京都舞鶴港とのアクセス改善が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道27号西舞鶴道路」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

平成22年4月、京都舞鶴港に船舶の大型化に対応した「舞鶴国際ふ頭」が開通開始し、さらなる物流貨物の増加が見込まれる。

平成23年11月、京都舞鶴港が日本海側拠点港に選定され、近畿北部の物流拠点および対岸諸国との貿易拠点として重要な位置にある。

一般国道27号の交通量は近年横ばいで推移しているが、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、用地買収および調査・設計等を推進中。

用地進捗率：約０%、事業進捗率：約５%。

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、早期の開通を目指す。

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。

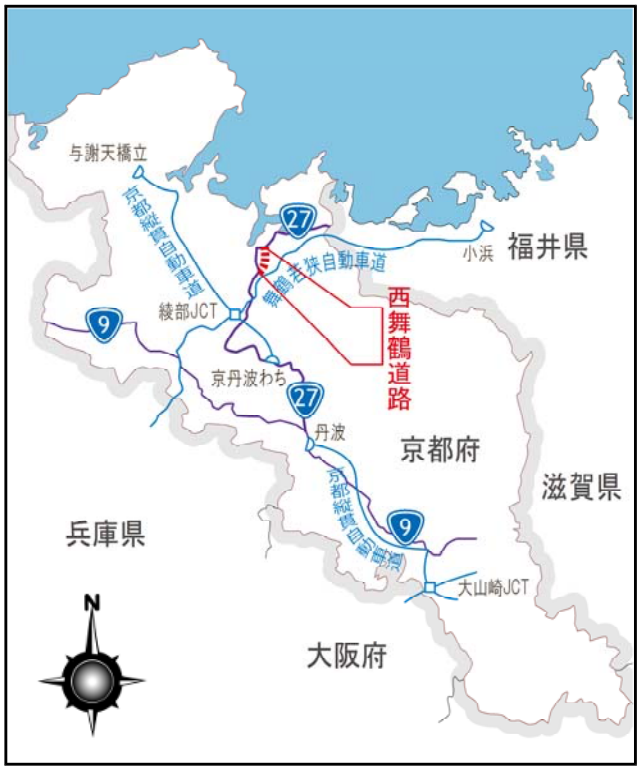
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

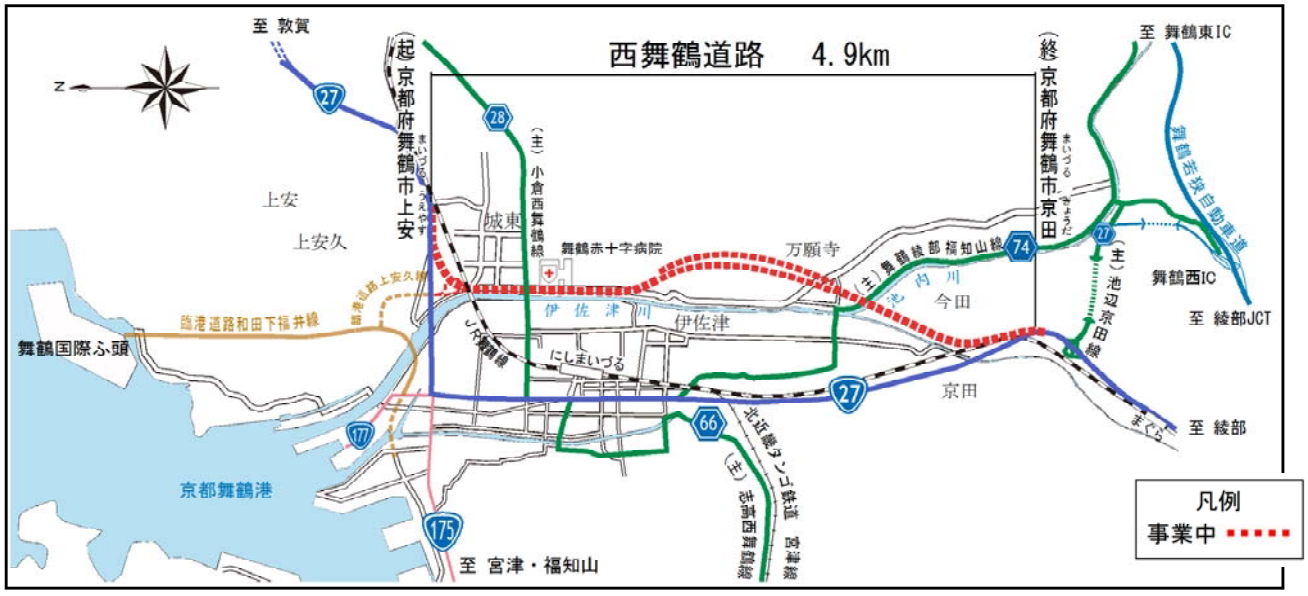
事業名	一般国道27号　西舞鶴道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府舞鶴市上安 至：京都府舞鶴市京田			延長	4.9km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	京都縦貫自動車道 一般国道478号　丹波綾部道路（たんばあやべ）	事業区分	一般国道	事業主体	近畿地方整備局 京都府道路公社
起終点	自：京都府綾部市（あやべ） 七百石町（しちひゃっこくちょう） 至：京都府船井郡（ふない） 京丹波町市森（きょうたんばちょういちもり）			延長	29.2km

事業概要

京都縦貫自動車道は南北に長い京都府の北部地域と南部地域を結ぶ高規格幹線道路であり、府域の一体的発展に資する道路である。

丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の一部区間を構成し、京都府北部及び中部地域の活性化を図るとともに、物流の効率化、さらには一般国道27号に対するリダンダンシーの確保等を目的に計画された道路である。

H5年度事業化	H5年度都市計画決定 （H-年度変更）	H8年度用地着手	H9年度工事着手

全体事業費	2,146億円	事業進捗率	約48%	供用済延長	10.3km
計画交通量	16,500台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 2.5	1,009/2,343億円 事業費：840/2,175億円 維持管理費：169/169億円	2,474/3,343億円 走行時間短縮便益：2,034/2,724億円 走行経費減少便益：343/490億円 交通事故減少便益：97/129億円	平成25年

感度分析の結果

【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=2.0～2.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.4～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.3～2.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.4～2.5（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 国道27号蒲生（こも）交差点で夏の行楽期には交通混雑が発生。（最大渋滞長2,800m）
- 丹波綾部道路全線開通により、蒲生交差点の混雑が解消すると期待される。

②地域の活性化
- 宮津市～京都市間の所要時間が短縮。（119分→99分）

③物流の効率化
- 京都舞鶴港と名神高速京都南ＩＣ間の高速輸送ルートが整備され、京都府を縦断する物流ネットワークが形成されるため、関西圏の物流が効率化すると期待される。
- 京都市～京都舞鶴港の所要時間が短縮。（120分→101分）

④災害時等における代替路の確保
- 災害等により国道9号、国道27号等が通行止めとなった場合の代替路が確保できる。

⑤主要な観光地へのアクセス向上
- 南北に長い京都府内の地域間移動がスムーズになり、より多くの観光地を周遊することが可能になるなど、京都府北部地域の観光産業を支援すると期待される。
- 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。（天橋立：160.8万人/年(H24)）

⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上
- 綾部市～京都市の所要時間が短縮。（93分→91分）

⑦三次医療施設へのアクセス向上
- 綾部市～京都第一赤十字病院の所要時間が短縮。（104分→87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：
- 京都府国道連絡会（会長：舞鶴長市、会員：京都府下26市町村長）より平成24年8月に整備促進の要望を受けている。

京都府知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、引き続き事業を推進し、平成26年度の確実な早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道478号丹波綾部道路」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 京都府北部地域の移動交通手段は自動車交通の依存度が高く、一世帯に2台の自動車を保有。 一般国道27号の交通量は増加傾向にある。 京都第二外環状道路の開通開始により、京都縦貫道の交通量が増加。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までに、4工区2.6km、3工区7.7km、合計10.3kmを暫定2車線にて開通済み、用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約４８%。 残る区間18.9kmについて、用地取得および改良工事等を推進中。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成26年度の暫定2車線開通を目指す。
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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	京都縦貫自動車道 一般国道478号　丹波綾部道路	事業区分	一般国道	事業主体	近畿地方整備局 京都府道路公社
起終点	自：京都府綾部市　七百石町 至：京都府船井郡 京丹波町市森			延長	29.2km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　第二阪和国道 一般国道26号　第二阪和国道（だいにはんわ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府阪南市自然田（はんなん　じねんだ） 至：大阪府泉南郡岬町深日（せんなん　みさきちょうふけ）			延長	11.2km

事業概要

一般国道26号は、大阪市を起点として、大阪湾岸沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪南部の主要都市を通過し和歌山市に至る主要幹線道路である。

第二阪和国道は、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び救急医療の支援、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。

S63年度事業化（H17年度延伸）	S62年度都市計画決定（H-年度変更）	H5年度用地着手	H8年度工事着手

全体事業費	1，020億円	事業進捗率	約79%	供用済延長	9.0km
計画交通量	27，600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) 1.2 (残事業) 3.3	223/ 1,260億円 事業費: 156/ 1,193億円 維持管理費: 67/ 67億円	732/ 1,527億円 走行時間短縮便益: 598/ 1,289億円 走行経費減少便益: 85/ 159億円 交通事故減少便益: 50/ 78億円	平成25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%)
事業費　：B/C=1.2～1.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.1～1.3(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C=2.6～4.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C=3.1～3.5(事業費　±10%)
事業期間：B/C=3.1～3.4(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・暫定部分開通した区間に並行する国道26号では渋滞解消など交通状況が改善、渋滞が残る事業中並行区間においても同様の効果が期待。

②交通安全の確保
・暫定部分開通した区間に並行する国道26号では死傷事故率が大幅に減少、周辺地域の生活道路でも交通事故が減少し、事業中並行区間においても全線開通による死傷事故率の減少が期待。

③救急医療の支援
・岬町～府立泉州救命救急センターへの所要時間が短縮。(38分→36分)

④災害時の代替路の確保
・豪雨等の自然災害による通行止めが発生する国道26号と主な主要地方道の広域的な代替路を確保。
・自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した物資輸送を確保。

⑤空港へのアクセス向上
・泉南郡岬町～関西国際空港への所要時間が短縮。(38分→32分)

⑥特定重要港湾へのアクセス向上
・泉南郡岬町～堺泉北港への所要時間が短縮。(69分→63分)

⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上
・泉南郡岬町～和歌山市への所要時間が短縮。(24分→18分)

⑧主要な観光地へのアクセス向上
・沿道へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
(道の駅「とっとパーク小島」：5.4万人/年(H24)、みさき公園：35.5万人/年(H24)、淡輪海水浴場：10.1万人/年(H24)、等)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・第二阪和道路建設促進期成同盟会(S34.12設立、岬町長、阪南市長、堺市長、高石市長、泉大津市長、和泉市長、忠岡町長、岸和田市長、貝塚市長、泉佐野市長、田尻町長、泉南市長等より構成)等より早期整備の要望を受けている。

大阪府知事の意見： 　平成27年度供用を目標に事業が進められているところであるが、一日も早い全線整備に向け、事業推進を図られたい。 　事業の実施にあたっては、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。 　今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や交通安全対策、地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の進捗に努められたい。
事業評価監視委員会の意見 　審議の結果、「一般国道26号第二阪和国道」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 　暫定部分開通した区間に並行する国道26号では交通量が大幅に減少するも、第二阪和国道を合わせた断面交通量は増加。第二阪和国道沿道の主要な観光施設では、観光入込客数が増加傾向。
事業の進捗状況、残事業の内容等 　現在までに9.0km（自然田～淡輪ランプ）が暫定２車線開通済み、用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約７９%。残る区間について、用地買収及び改良工事等を推進する。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 　引き続き事業を推進し、平成27年度の暫定２車線開通を目指す。
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。

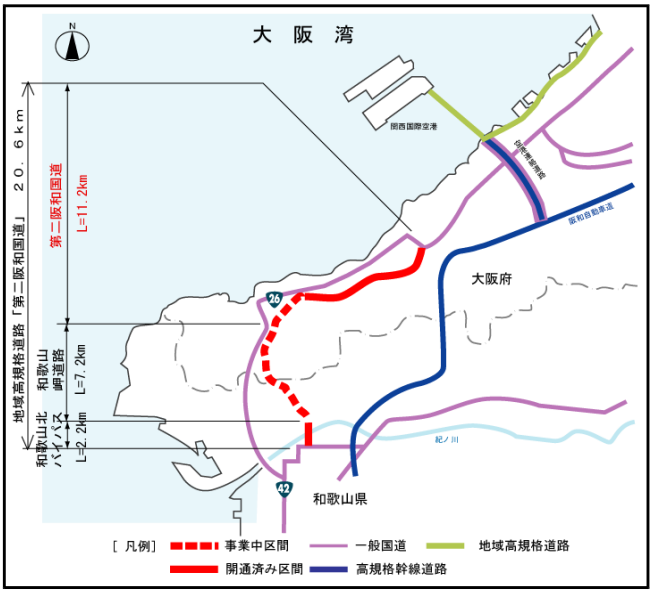
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

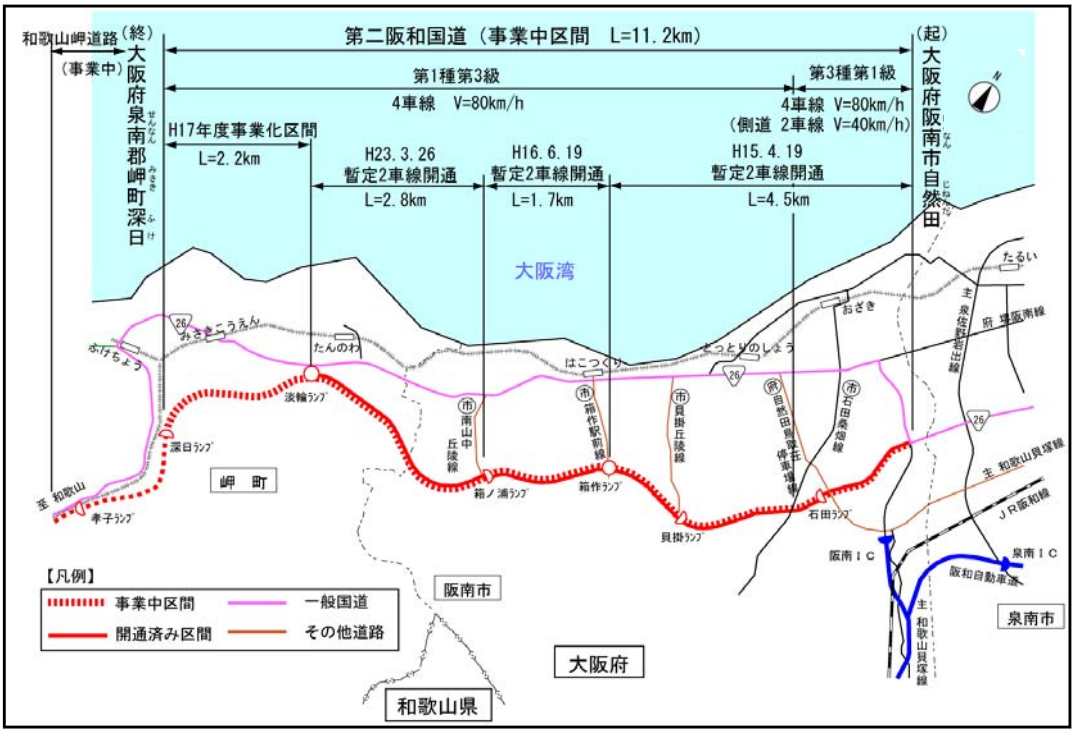
事業名	地域高規格道路　第二阪和国道 一般国道26号　第二阪和国道	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府阪南市自然田 至：大阪府泉南郡岬町深日			延長	11.2km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２号　神戸２号交差点改良（こうべこうさてんかいりょう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県神戸市須磨区西須磨（こうべすまにしすま） 至：兵庫県神戸市垂水区泉が丘１丁目（こうべたるみいずみおか）			延長	2.8km

事業概要

一般国道２号は、大阪市から北九州市に至る主要幹線道路であり、西日本の経済活動、地域の生活道路として大きな役割を果たしている。

神戸２号交差点改良は、主要渋滞ポイントである塩屋交差点、塩屋１丁目交差点を含む神戸市西部の国道２号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。

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

全体事業費	25億円	事業進捗率	約77%	供用済延長	ー

計画交通量	28,500台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.1 (残事業) 9.1	11/33億円 事業費：3.7/26億円 維持管理費：7.6/7.6億円	103/103億円 走行時間短縮便益：85/85億円 走行経費減少便益：3.2 /3.2億円 交通事故減少便益：15/ 15億円	平成25年

感度分析の結果

【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=7.3～10.6(交通量　±10%)
事業費　：B/C=3.0～3.1(事業費　±10%)　事業費　：B/C=8.8～9.4(事業費　±10%)
事業期間：B/C=3.1～3.1(事業期間±20%)　事業期間：B/C=9.1～9.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・事業区間の上り方向は、交通容量を上回る交通が通過し、朝の通勤時には上り方向で交通混雑による旅行速度の低下や渋滞が発生しているが、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
・国道２号（事業区間）の死傷事故率は、一般国道（全国）と比較して高くなっており、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多く発生しているが、整備により交通混雑が緩和され、事故の減少が期待される。

③高度医療施設へのアクセス向上
・明石市～兵庫県立災害医療センターへの所用時間が短縮。(40分→39分)

④新幹線駅へのアクセス向上
・明石市～JR新神戸駅への所要時間が短縮。(46分→44分)

⑤空港へのアクセス向上
・明石市～神戸空港への所要時間が短縮。(46分→44分)

⑥特定重要港湾へのアクセス向上
・明石市～神戸港への所要時間が短縮。(37分→35分)

⑦主要な観光施設へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる
(王子動物園：観光入込客数　約128万人/年(H23)、須磨海浜水族園：観光入込客数　約116万人/年(H23))

関係する地方公共団体等の意見

神戸市長の意見：
国道２号は神戸市内を東西に連絡する重要な幹線道路である。
須磨～垂水間では、交通渋滞が発生しており、沿道の騒音・振動が課題となっている。
国道２号の交通渋滞を解消し、安全で円滑な道路交通を確保するためにも、引き続き、事業を継続し

早期に完成することが必要であると考える。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道２号神戸２号交差点改良」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、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２号沿線市の明石市、神戸市の人口・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 用地取得及び改良工事、橋梁工事を推進中。 用地進捗率：０%、事業進捗率：約７７%。
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26年度の開通を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業の実施にあたり、新技術・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。

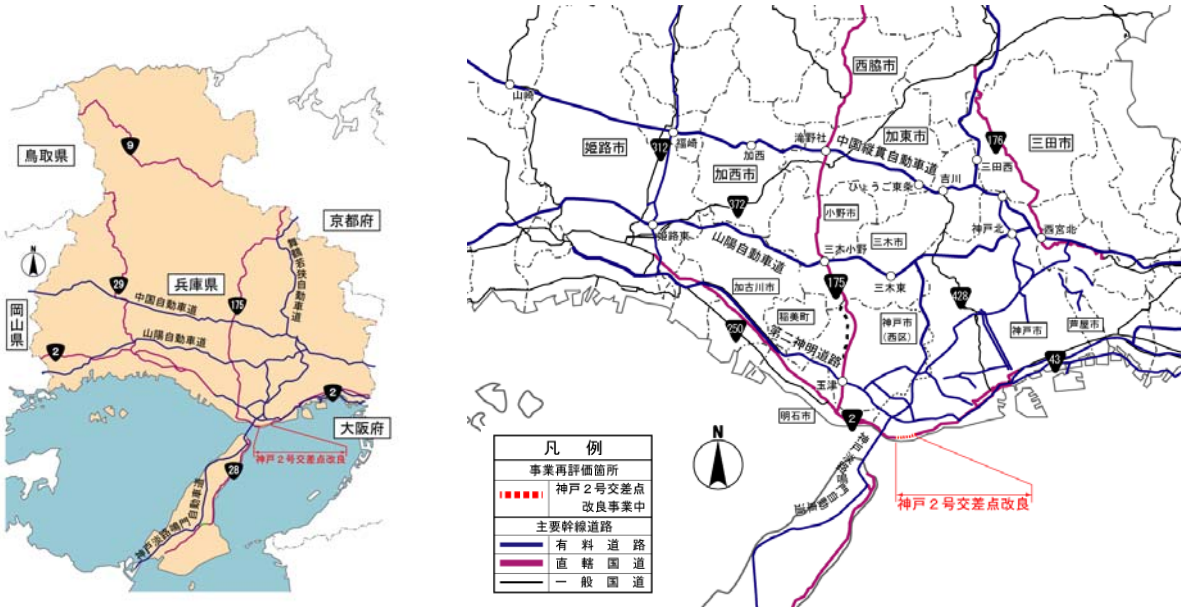
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　神戸西バイパス 一般国道2号　神戸西（こうべにし）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県神戸市垂水区名谷町（こうべ　たるみくみようだにちょう） 至：兵庫県明石市大久保町（あかし　おおくぼちょう）			延長	専用部　12.5km 一般部　8.4km

事業概要

神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ地域高規格道路であり、交通混雑の著しい神戸西部地域において、沿道開発や神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するために、第二神明道路のバイパスとして計画された道路で、交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化を目的に計画された道路である。

S63年度事業化	S62年度都市計画決定 （H-年度変更）	H1年度用地着手	H3年度工事着手

全体事業費	1,900億円	事業進捗率	約73%	供用済延長	専用部5.6km 一般部4.4km

計画交通量　25,900台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 4.7	401/2,634億円 事業費: 357/2,556億円 維持管理費: 43/ 79億円	1,890/3,056億円 走行時間短縮便益: 1,763/2,814億円 走行経費減少便益: 84/ 174億円 交通事故減少便益: 43/ 68億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.8～1.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.2(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.1～1.3(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C=4.7～8.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=4.3～5.2(事業費　±10%)
事業期間　：B/C=4.4～5.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過し、年間で５１４回の渋滞が発生しており、神戸西バイパスの整備により渋滞回数が減少し走行性の向上が期待される。

②交通安全の確保
・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約９割占めており、神戸西バイパスの整備により事故の減少が期待される。
・第二神明道路の通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。

③物流の効率化
・阪神・播磨地区には、臨海部に製造品出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約４割を占め、神戸西バイパスの整備により東西方向の物流の効率化が期待される。

④新幹線駅へのアクセス向上
・三木市～新神戸駅への所要時間が短縮。(58分→55分)

⑤空港へのアクセス向上
・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(58分→56分)

⑥特定重要港湾へのアクセス向上
・三木市～神戸港への所要時間が短縮。(49分→47分)

⑦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。
（王子動物園：観光客入込客数：約117万人/年、須磨海浜水族館：観光客入込数：約111万人/年）

⑧高度医療施設へのアクセス向上
・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(53分→50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：

・神戸市が、「平成26年度国家予算に対する提案・要望」で神戸西バイパスの整備促進を要望。
（平成25年6月10日　神戸西バイパスの整備促進を要望）

神戸市長の意見：

神戸西バイパスは、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路とともに東西の広域交通を分担する広域幹線道路である。

慢性的に渋滞が発生している国道２号や第二神明道路の交通を分散させ、神戸市西部地域の道路ネットワークを強化するためにも、事業を継続し、現在整備が行われている一般部を早期供用させるとともに、専用部についても有料道路制度による早期の整備促進を図るべきと考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号神戸西バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

神戸西バイパス沿線の住宅団地の人口は増加傾向。

神戸市西区の人口・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

神戸西バイパスは、専用部：5.6km、一般部4.4kmが開通済み、用地進捗率：約８７%、事業進捗率：約７３%。

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、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

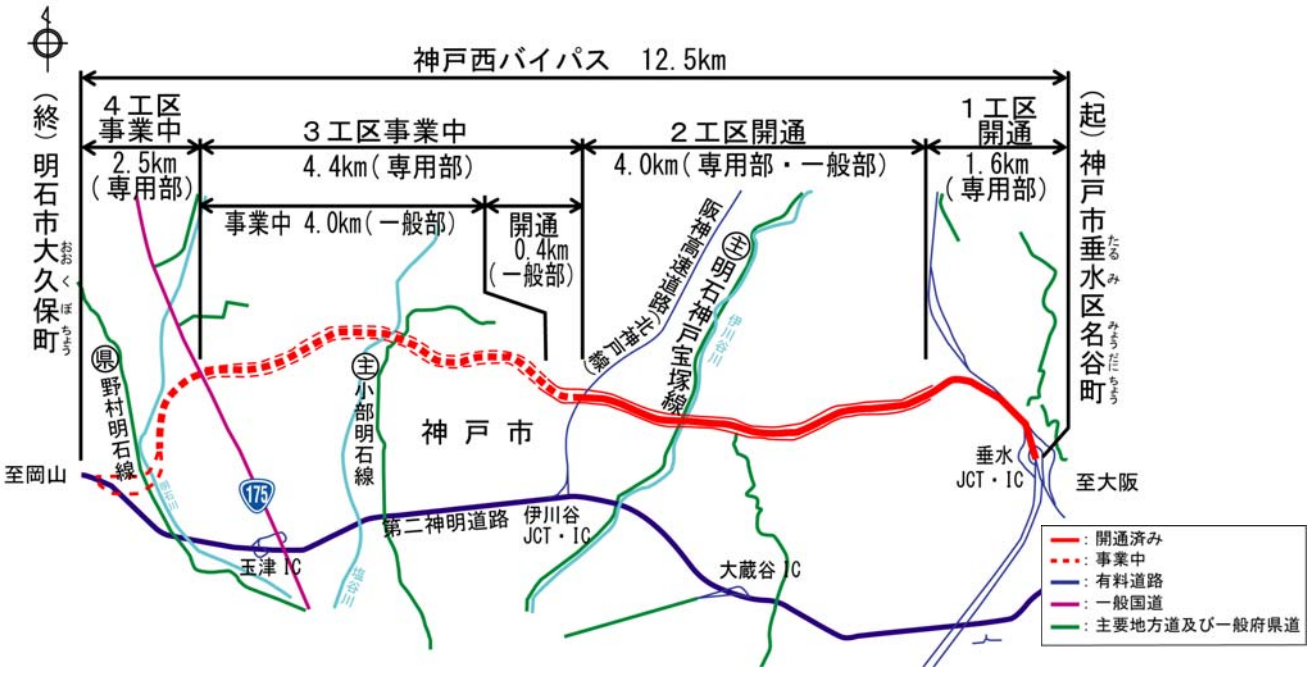
事業概要図

【位置図】





【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道175号　平野拡幅（ひらのかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県神戸市西区平野町向井（こうべにしひらのちょうむかい） 至：兵庫県神戸市西区平野町常本（こうべにしひらのちょうつねもと）			延長	3.3km

事業概要

一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。

平野拡幅は、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。

S58年度事業化	S58年度都市計画決定（H-年度変更）	S59年度用地着手	S63年度工事着手

全体事業費	130億円	事業進捗率	約89%	供用済延長	2.0km
計画交通量	47，500台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 7.1	18/205億円 事業費：11/187億円 維持管理費：7.0/18億円	128/358億円 走行時間短縮便益：123/339億円 走行経費減少便益：3.0/11億円 交通事故減少便益：1.9/7.5億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～2.2(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C=5.5～9.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.8(事業費　±10%)　事業費　：B/C=6.7～7.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.7～1.7(事業期間±20%)　事業期間：B/C=7.1～7.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・平野拡幅未整備区間における交通量は、交通容量を上回っており、西戸田交差点において渋滞が発生しているが、残る区間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
・事業区間では、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多く発生し、また、未整備区間の約9割に歩道がなく、自転車・歩行者の安全確保が課題となっており、残る区間の整備により、道路が拡幅され、歩道が整備させることで、自転車・歩行者の安全性の向上が期待される。

③高度医療施設へのアクセス向上
・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所用時間が短縮。(53分→51分)

④新幹線駅へのアクセス向上
・三木市～JR西明石駅への所要時間が短縮。(37分→35分)

⑤空港へのアクセス向上
・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(58分→56分)

⑥重要港湾へのアクセス向上
・三木市～東播磨港への所要時間が短縮。(67分→65分)

⑦主要な観光施設へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる
(王子動物園：観光入込客数　約128万人/年(H23)、須磨海浜水族園：観光入込客数　約116万人/年(H23))

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25年7月、5月一般国道175号整備促進期成同盟会（神戸市長、西脇市長、三木市長、小野市長、丹波市長、加東市長より構成）より平野拡幅の整備促進の要望を受けている。

神戸市長の意見：
国道175号は神戸市内を南北に連絡する重要な幹線道路である。
西戸田交差点以南の2.0kmについては、平成22年3月までに拡幅が完了しているが、整備の効果を十分

に発揮するとともに、通行の安全性を確保するために、引き続き事業を継続し早期に拡幅整備することが必要であると考える。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道175号平野拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平野拡幅区間が通過する神戸市西区の人口や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 現在までに、3.3kmのうち2.0kmを開通済み、用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約８９%。 残る区間について、用地取得及び改良工事を推進中。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成26年度の開通を目指す。
施設の構造や工法の変更等 事業実施にあたり、新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

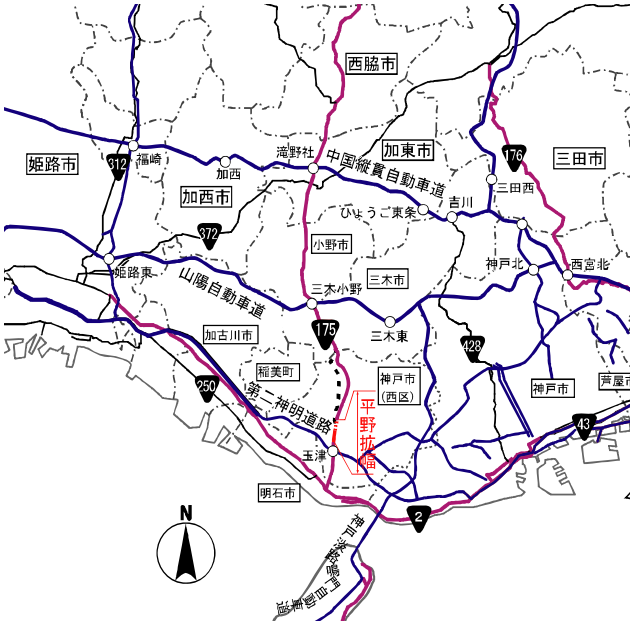
担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道175号　平野拡幅（ひらのかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県神戸市西区平野町向井（こうべ　にし　ひらの　むかい） 至：兵庫県神戸市西区平野町常本（こうべ　にし　ひらの　つねもと）			延長	3.3km

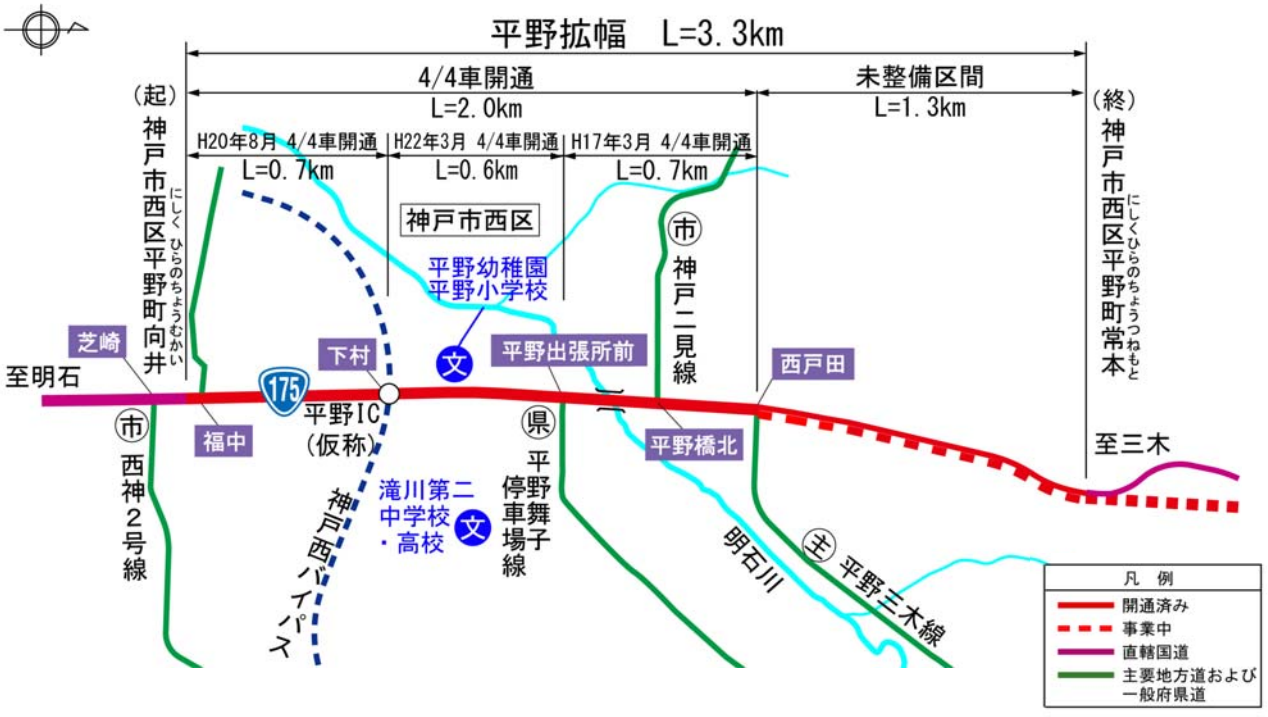
事業概要図

【位置図】





【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

事業概要

一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。

神出バイパスは、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。

S61年度事業化	S58年度都市計画決定 （H-年度変更）	S61年度用地着手	H5年度工事着手

全体事業費	224億円	事業進捗率	約72%	供用済延長	4.0km

計画交通量	32，000台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 2.3 (残事業) 5.4	(残事業)/(事業全体) 74/306億円 事業費：49/276億円 維持管理費：25/30億円	(残事業)/(事業全体) 401/717億円 走行時間短縮便益：310/628億円 走行経費減少便益：62/70億円 交通事故減少便益：28/19億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.9～2.9(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C=4.5～6.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.3～2.4(事業費　±10%)　事業費　：B/C=5.1～5.8(事業費　±10%)
事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)　事業期間：B/C=5.3～5.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・神出バイパス部分開通に伴い、現道の国道175号の田井・老ノ口交差点の渋滞が解消し、旅行速度は向上しており、残る区間の整備により田井南交差点以南の交通混雑の緩和が期待される。

②交通安全の確保
・国道175号（事業区間の現道）の約8割に歩道がなく、自転車・歩行者の安全確保が課題となっており残る区間の整備により、通過交通が神出バイパスに転換することで、交通混雑の緩和による事故減少や自転車・歩行者の安全性の向上が期待される。

③地域の活性化
・臨海部の都市圏と北播磨地域を結ぶ国道175号を整備することより、アクセス性が向上され、観光入込客数は増加傾向となっており、神出バイパスを整備することにより、移動時間短縮効果による観光入込客数の増大が見込まれ、地域の活性化に寄与することが期待される。

④高度医療施設へのアクセス向上
・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所用時間が短縮。(51分→46分)

⑤新幹線駅へのアクセス向上
・三木市～JR西明石駅への所要時間が短縮。(37分→32分)

⑥空港へのアクセス向上
・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(57分→51分)

⑦重要港湾へのアクセス向上
・三木市～東播磨港への所要時間が短縮。(67分→62分)

⑧主要な観光施設へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる
(王子動物園：観光入込客数　約128万人/年(H23)、須磨海浜水族園：観光入込客数　約116万人/年(H23))

関係する地方公共団体等の意見

神戸市長の意見

国道175号は神戸市内を南北に連絡する重要な幹線道路であり、当該区間は神戸市西地域の交通の要衝となっている。

平成25年3月に神出バイパスの神出町北～小束野間が部分供用したが、供用区間の効果を十分に発揮するためにも、引き続き、事業を継続し早期に全線完成することが必要であると考えている。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道175号神出バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、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

神出バイパス区間が通過する神戸市西区の人口や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

平成24年度までに、5.7kmのうち4.0kmを開通済み、用地進捗率：約８９%、事業進捗率：約７２%。残る区間について、工事及び調査・設計を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。

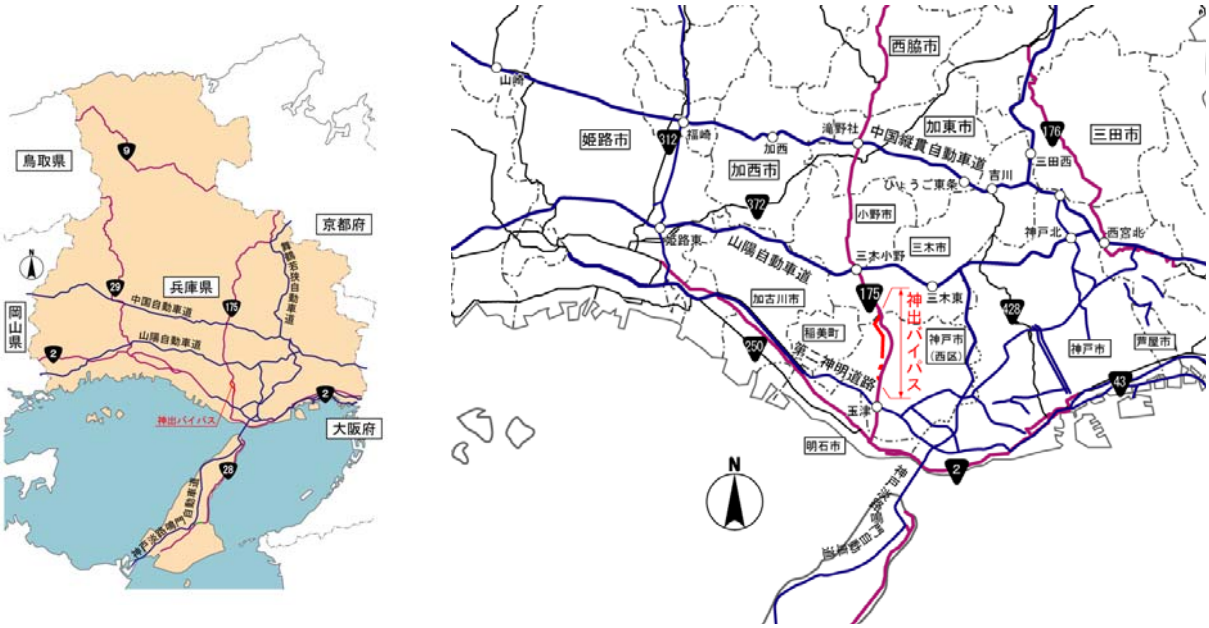
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

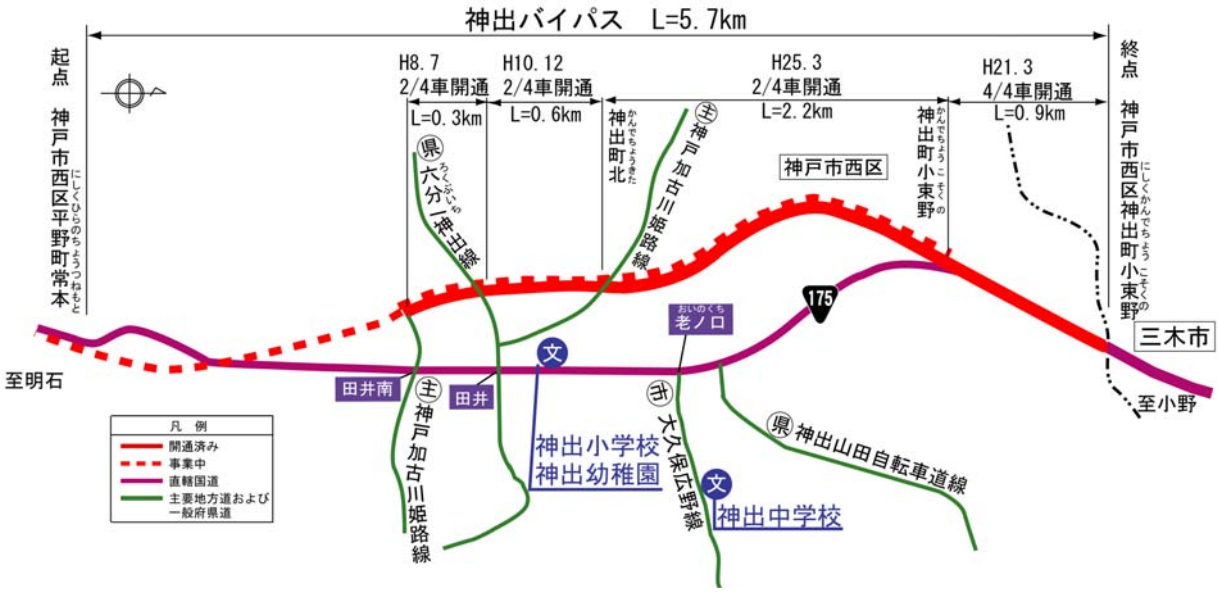
事業名	一般国道175号　神出（かんで）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県神戸市西区平野町常本（こうべ　にし　ひらのちょうつねもと） 至：兵庫県神戸市西区神出町小束野（こうべ　にし　かんでちょうこそくの）			延長	5.7km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

事業概要

一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を直結し、さらには京阪神都市圏との連結を強化し、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。

日高豊岡南道路は、八鹿日高道路とともに、豊岡市上佐野～養父市八鹿町高柳をつなぐ道路で、地域の活性化,災害時等の交通確保,第3次救急医療機関へのアクセス向上,交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的としている。

H18年度事業化	H17年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	330億円	事業進捗率	約15%	供用済延長	―

計画交通量	16,800台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.1	243/312億円 事 業 費: 207/277億円 維持管理費: 36/ 36億円	518/518億円 走行時間短縮便益：441/441億円 走行経費減少便益： 52/ 52億円 交通事故減少便益： 25/ 25億円	平成25年

感度分析の結果

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

【残事業】交通量　：B/C=1.8～2.5(交通量　±10%)
事業費　：B/C=2.0～2.3(事業費　±10%)
事業期間：B/C=2.0～2.2(事業期間±20%)

事業の効果等

①物流の効率化
・舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路等と連携した広域ネットワークを形成することによりアクセスが向上し、地域経済の基盤形成及び物流の効率化が期待できる。

②地域の活性化
・但馬地域には年間約840万の観光客が訪れ、そのうち半数以上が県外客の傾向であることから、所要時間が短縮してアクセスが向上することにより、観光産業の活性化が期待できる。
（城崎温泉、湯村温泉、竹野浜海水浴場、コウノトリの郷公園他：観光入込客数：約836万人/年(H23)）

③災害時等の交通確保
・北近畿豊岡自動車道の整備により災害時等の防災拠点への人員・物資輸送の交通確保を図る。

④第3次救急医療機関へのアクセス向上
・南但消防本部朝来消防署から但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院までの搬送距離は約35kmもあり、現況では搬送時間に約50分かかるが、整備後は約30分に短縮される。
・北近畿豊岡自動車道の整備により第3次救急医療機関へのアクセスが向上し、安全で安心できる生活の確保が期待される。
・養父市～公立豊岡病院への所要時間が短縮。（約33分→約26分）

⑤交通混雑の緩和、交通安全の確保
・交通の分散により、冬季の積雪による渋滞緩和や歩行者等の交通安全確保が期待。

⑥特定重要港湾へのアクセス向上
・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮。（約146分→約127分）

⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上
・豊岡市～朝来市への所要時間が短縮。（約49分→約42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：

・但馬自治会が「但馬地域の振興整備に関する現状説明会」で北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望（平成25年7月24日　北近畿豊岡自動車道の整備を要望）

・北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会、但馬・地域高規格道路推進協議会が「北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会」及び「道路関係団体合同要望」で北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望（北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会：平成25年7月28日北近畿豊岡自動車道の整備を要望）

兵庫県知事の意見：

一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70ｋｍ）は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

こうしたことから、八鹿日高道路、日高豊岡南道路の早期供用、さらには現在都市計画決定に向けた環境影響評価の手続き中の豊岡道路の早期事業化をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道483号八鹿日高道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

北近畿豊岡自動車道のうち、八鹿日高道路の南側に位置する和田山八鹿道路が平成24年11月に開通し、並行する国道312号の交通量が約3割増加した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化し、平成22年度に用地着手を始め、用地進捗率：約８２%、事業進捗率：約１５%。

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、早期の暫定2車線開通を目指す。

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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

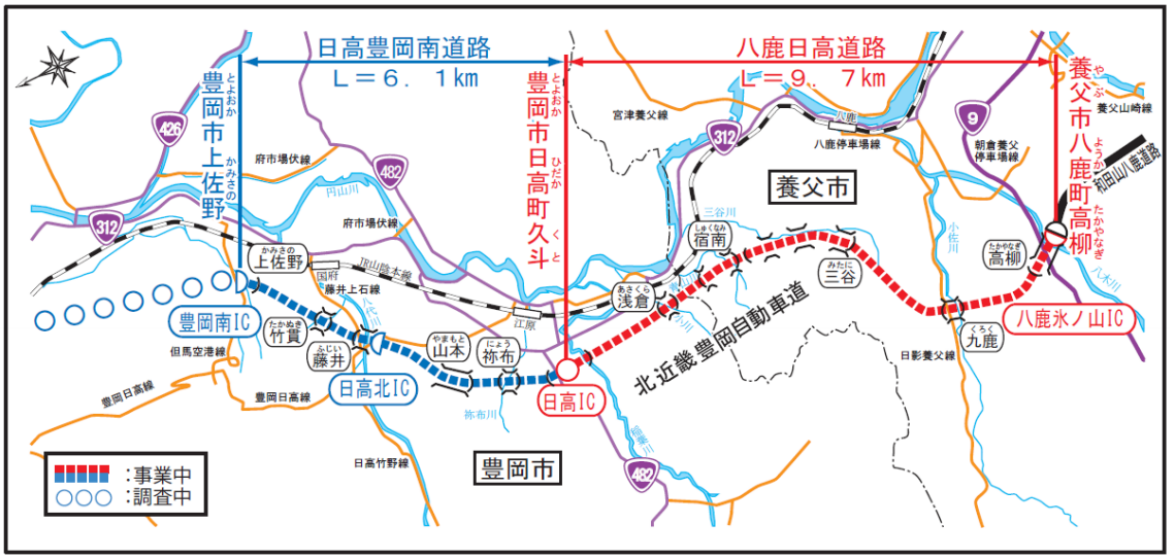
事業名	北近畿豊岡自動車道 一般国道483号　日高豊岡南道路（ひだかとよおかみなみ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県豊岡市上佐野（とよおかかみさの） 至：兵庫県豊岡市日高町久斗（とよおかひだかくと）			延長	6.1km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

事業概要

一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る延長約７０ｋｍの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を直結し、さらには京阪神都市圏との連結を強化し、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。

八鹿日高道路は、日高豊岡南道路とともに、豊岡市上佐野～養父市八鹿町高柳をつなぐ15.8ｋｍの道路で、地域の活性化,災害時等の交通確保,第3次救急医療機関へのアクセス向上,交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的としている。

H18年度事業化	H17年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	690億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	―

計画交通量	16,900台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 1.8	501/634億円 事 業 費: 437/570億円 維持管理費: 64/ 64億円	900/900億円 走行時間短縮便益:718/718億円 走行経費減少便益:123/123億円 交通事故減少便益: 59/ 59億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量　:B/C=1.2～1.6(交通量　±10%)
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%)

【残事業】 交通量　:B/C=1.5～2.1(交通量　±10%)
事業費　:B/C=1.7～2.0(事業費　±10%)
事業期間:B/C=1.7～1.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①物流の効率化
・舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路等と連携した広域ネットワークを形成することによりアクセスが向上し、地域経済の基盤形成及び物流の効率化が期待できる。

②地域の活性化
・但馬地域には年間約840万の観光客が訪れ、そのうち半数以上が県外客の傾向であることから、所要時間が短縮してアクセスが向上することにより、観光産業の活性化が期待できる。
（城崎温泉、湯村温泉、竹野浜海水浴場、コウノトリの郷公園他：観光入込客数：約836万人/年(H23)）

③災害時等の交通確保
・北近畿豊岡自動車道の整備により災害時等の防災拠点への人員・物資輸送の交通確保を図る。

④第3次救急医療機関へのアクセス向上
・南但消防本部朝来消防署から但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院までの搬送距離は約35kmもあり、現況では搬送時間に約50分かかるが、整備後は約30分に短縮される。
・北近畿豊岡自動車道の整備により第3次救急医療機関へのアクセスが向上し、安全で安心できる生活の確保が期待される。
・朝来市～公立豊岡病院への所要時間が短縮。（約48分→約45分）

⑤交通混雑の緩和、交通安全の確保
・交通の分散により、冬季の積雪による渋滞緩和や歩行者等の交通安全確保が期待。

⑥特定重要港湾へのアクセス向上
・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮。（約146分→約131分）

⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・豊岡市～朝来市への所要時間が短縮。（約49分→約46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：
・但馬自治会が「但馬地域の振興整備に関する現状説明会」で北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
（平成25年7月24日　北近畿豊岡自動車道の整備を要望）
・北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会、但馬・地域高規格道路推進協議会が「北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会」及び「道路関係団体合同要望」で北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
（北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会：平成25年7月28日北近畿豊岡自動車道の整備を要望）

兵庫県知事の意見：
一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70ｋｍ）は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

こうしたことから、八鹿日高道路、日高豊岡南道路の早期供用、さらには現在都市計画決定に向けた環境影響評価の手続き中の豊岡道路の早期事業化をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道483号八鹿日高道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

北近畿豊岡自動車道のうち、八鹿日高道路の南側に位置する和田山八鹿道路が平成24年11月に開通し、並行する国道312号の交通量が約3割増加した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化し、平成22年度に用地着手を始め、用地進捗率：約８５%、事業進捗率：約１２%。

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２８年度の暫定2車線開通を目指す。

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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

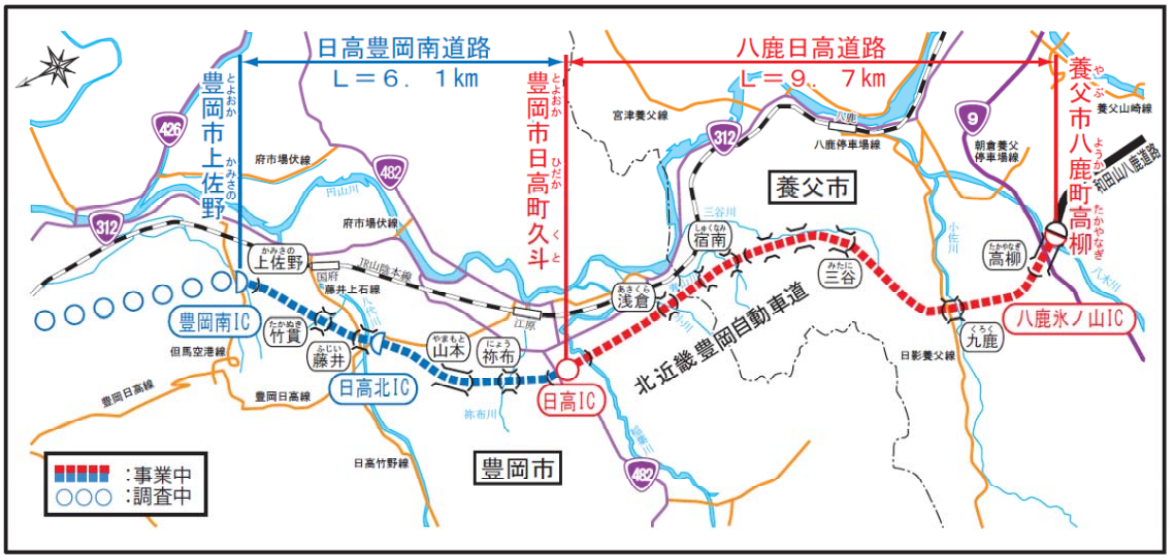
事業名	北近畿豊岡自動車道 一般国道483号　八鹿日高道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県豊岡市日高町久斗 至：兵庫県養父市八鹿町高柳			延長	9.7km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

事業概要

京奈和自動車道は、京都市を起点とし、奈良市を経由して和歌山市に至る高規格幹線道路である。

大和御所道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な都市圏の活性化、一般国道24号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保及び生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化を図ること等を目的とした高規格幹線道路である。

S47年度事業化（橿原バイパス） H4年度事業化（大和御所道路）	S48年度都市計画決定 （橿原バイパス） （H3年度変更） （大和御所道路（御所区間）） （H8年度変更） （大和御所道路（大和区間））	S50年度用地着手 （橿原バイパス） H4年度用地着手 （大和御所道路）	S53年度工事着手（橿原バイパス） H6年度工事着手（大和御所道路）

全体事業費	4,600億円	事業進捗率	約76%	供用済延長	11.5km
計画交通量	39,600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）1.2 （残事業）4.8	842/5,918億円 事業費：745/5,749億円 維持管理費：98/170億円	4,033/6,914億円 走行時間短縮便益：3,439/5,984億円 走行経費減少便益：407/646億円 交通事故減少便益：187/284億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.4（交通量　±10%）
事業費：B/C=1.2～1.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=4.0～5.6（交通量　±10%）
事業費：B/C=4.4～5.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.6～4.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道24号の交通量は交通容量を大幅に超過しているが､整備により交通混雑の緩和が期待できる。
一般国道24号（東室交差点～大和高田市・葛城市 境)、混雑時の上下平均旅行速度15.9km（H22）
→交通量減少により改善が見込まれる。

②交通安全の確保
・部分開通により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。
一般国道24号 大和高田市曽大根（1,099件/億台キロ）→交通量の減少が見込まれる。

③災害時の代替路確保
・南海トラフ巨大地震が発生した場合、京奈和自動車道は主要な救援ルートとして期待される。

④生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化
・京奈和自動車道沿線に工場が立地しており、今後のさらなる利便性向上、地域活性化が期待される。
奈良市～五條市への所要時間短縮。(92分→45分)
大和郡山市～五條市への所要時間短縮。(90分→42分)

⑤高度医療施設へのアクセス向上
・奈良県は病院搬送に要する時間が全国平均よりも長く、京奈和自動車道の早期整備が期待される。
五條市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター（橿原市）への所要時間が短縮。
(38分→18分)

⑥主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。
橿原市（藤原宮跡・今井町・橿原神宮他）年間観光客入込数：約398万人/年（H24年）
吉野山 年間観光客入込数：約78万人/年（H24年）

⑦新幹線駅へのアクセス向上
・五條市～京都駅への所要時間が短縮。(142分→95分)

⑧空港へのアクセス向上
・御所市～関西国際空港への所要時間が短縮。(98分→91分)
⑨重要港湾へのアクセス向上
・御所市～下津港への所要時間が短縮。(105分→97分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見：
京奈和自動車道建設促進奈良県民会議（H6.7設立、奈良県内各層を代表する70団体で構成）総会等にて早期整備の要望を受けている。

奈良県知事の意見：
京奈和自動車道は、県の南北の基軸であり、企業立地や計画的なまちづくりの促進、広域的な観光振興をはじめ商業・産業の活性化､医療提供体制の広域化等に寄与する極めて重要な道路と考えています。
特に大和御所道路は、国道168号や国道169号、国道309号等の幹線道路とネットワークを形成し、南部地域の振興を図る上で必要不可欠な道路であり、災害時には、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」の一翼を担う道路でもあります。
また、現国道24号の慢性的な渋滞の緩和や事故危険箇所の解消、生活道路への交通流入の改善のため大和御所道路の早期完成が求められています。
以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。
引き続き事業を推進し、（仮称）大和郡山ジャンクションの平成２６年度早期の供用、御所インターチェンジから御所南インターチェンジまでの平成２６年度の確実な供用、五條北インターチェンジまでの平成２８年度の供用の実現、橿原北インターチェンジから橿原高田インターチェンジまでの早期の工事着手をお願いします。
なお、整備にあたってはコスト縮減に努め、全線供用に向けた計画的な整備が図られるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道24号の交通量は依然として交通容量を大幅に超過している。
東日本大震災が発生した際に、迂回路が経済活動や復旧復興を支援していることから、災害時の代替路確保として、京奈和自動車道が新たな救援ルートとして期待されている。
産業では京奈和自動車道沿線での企業立地が進んでおり、近年では増加傾向となっている。
京奈和自動車道の整備によって、救急医療サービスの向上が期待されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに、専用部では大和区間（郡山南ＩＣ～橿原北ＩＣ）7.8km、御所区間（橿原高田ＩＣ～御所ＩＣ）3.7kmを開通済み、一般部では大和区間の9.2km（うち3.6kmは暫定2車線）開通済み、用地進捗率：約９７%、事業進捗率：約７６%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る区間のうち一般部3.5km（大和区間）については、平成２５年度尾開通予定、専用部2.5km（御所ＩＣから御所南Ｉ）については、平成２６年度暫定２車線開通予定。その他の区間については、引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

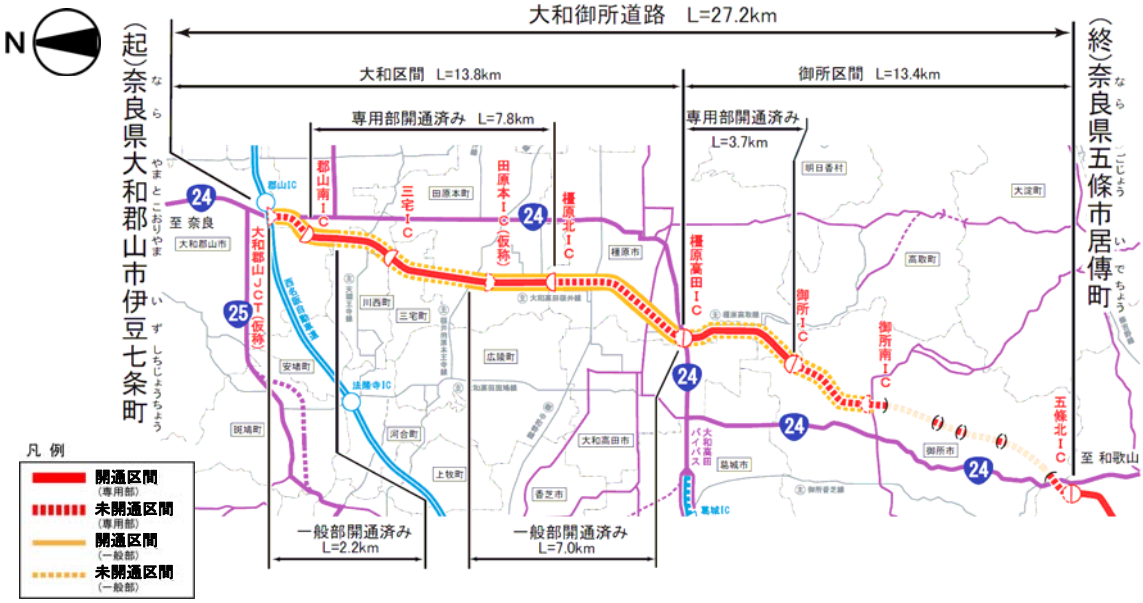
事業名	京奈和自動車道 一般国道24号　大和御所道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県大和郡山市伊豆七条町 至：奈良県五條市居傳町			延長	27.2km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道25号　斑鳩（いかるが）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県生駒（いこま）郡斑鳩（いかるが）町 幸前（ちょうこうぜん） 至：奈良県生駒（いこま）郡斑鳩（いかるが）町 龍田（ちょうたつた）			延長	4.7km

事業概要

一般国道25号は三重県四日市市から大阪市に至る主要幹線道路であり、関西圏と中京圏を結ぶ動脈であると共に、地域の重要な生活道路である。

斑鳩バイパスは一般国道25号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として計画された道路である。

S47年度事業化	S42年度都市計画決定 (H15年度変更)	H10年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	240億円	事業進捗率	約28%	供用済延長	0.4km
計画交通量	10,400台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.8	144/227億円 事 業 費:128/210億円 維持管理費: 15/ 17億円	264/264億円 走行時間短縮便益: 236/237億円 走行経費減少便益: 21/ 21億円 交通事故減少便益: 6.5/6.5億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】
交 通 量：B/C=1.0～1.3（交通量　±10%）
事 業 費：B/C=1.1～1.2（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=1.6～2.1（交通量　±10%）
事 業 費：B/C=1.7～2.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・一般国道25号の交通量は交通容量を大幅に超過し、交通混雑する一般国道25号を避け周辺の生活道路に交通が流入しており、また、道路端には民家が迫り、殆どの区間で歩道未整備又は狭小であるが、整備により、これらの改善が期待できる。

②交通安全の確保
・斑鳩バイパスへの交通転換により、交通混雑に起因する事故の減少が期待できる。

③主要な観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
（法隆寺：観光客入込数：84.2万人/年(H23)）

④高度医療施設へのアクセス向上
・王寺町～奈良県立奈良病院の所要時間が短縮。(39分→30分)

⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上
・王寺町～奈良市への所要時間が短縮。(56分→48分)

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見：
・奈良県生駒郡斑鳩町長より、「いかるがパークウェイ（一般国道25号斑鳩バイパス）整備推進を図るための予算確保についての要望」で斑鳩バイパスの整備促進を要望を受けている。
・斑鳩パークウェイ推進協議会（斑鳩町・自治会により構成）より、「一般国道25号いかるがパークウェイ事業促進にかかる予算確保について」で斑鳩バイパスの整備促進を要望を受けている。

奈良県知事の意見：
国道２５号は西名阪自動車道や中和幹線等とともに大和平野を東西に結ぶ幹線道路として重要な道路です。

しかし、斑鳩町を中心とする国道２５号では慢性的な交通渋滞が発生しており、依然として安全な歩行空間が確保されないまま一部区間が通学路に位置づけられています。また、生活道路には渋滞を避けた車が流入し、通学児童や地域住民の安全を脅かしています。

国道２５号斑鳩バイパスは、このような交通混雑の緩和と斑鳩町市街地の交通安全の確保により地域の活性化に寄与する道路であり、早期整備が求められています。

以上のことから、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、今後の事業推進にあたっては斑鳩町小吉田から稲葉西までを平成２５年度に確実に供用されるとともに、地域住民のご理解とご協力を得ながら、残る区間の計画的かつ着実な整備を進め、早期の供用が図られるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道２５号斑鳩バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、事業を継続することでよいと判断する。

ただし、「次回の再評価時に、８工区について、代替案、将来交通量、景観、大気環境等について定量的に提示し、今後の事業の対応方針を具体的に検討すること」と附帯意見を付ける。

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25号の交通量は、近年、減少傾向であるが、依然として、交通容量を大幅に超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在まで0.4km(モデル区間として部分開通)開通済み、用地進捗率：約３６%、事業進捗率：約２８%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る区間のうち、町道405号線から竜田川までの0.7km区間については、平成25年度の開通を目指し、舗装工事を推進するとともに、竜田川から三室交差点までの区間について用地測量及び用地買収等を進め、引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、円形側溝から箱型パイプ（スリット構造）にすることによる、高額なグレーチング部にかかる費用の縮減や、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

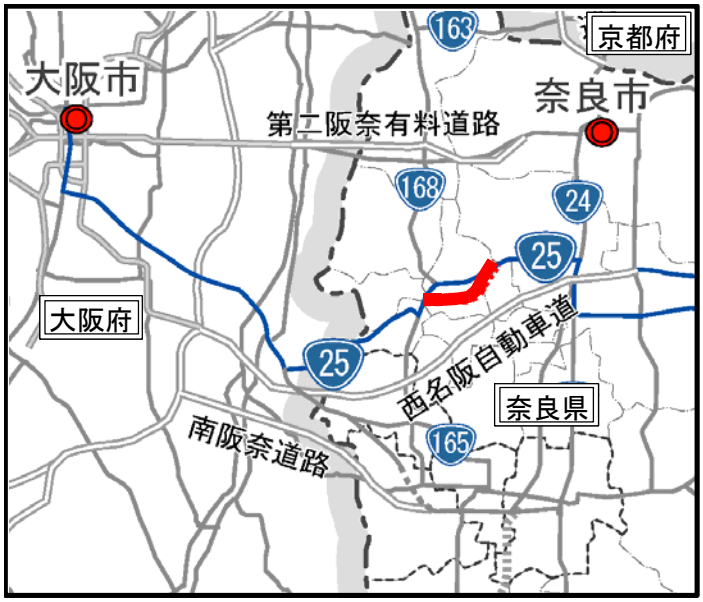
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

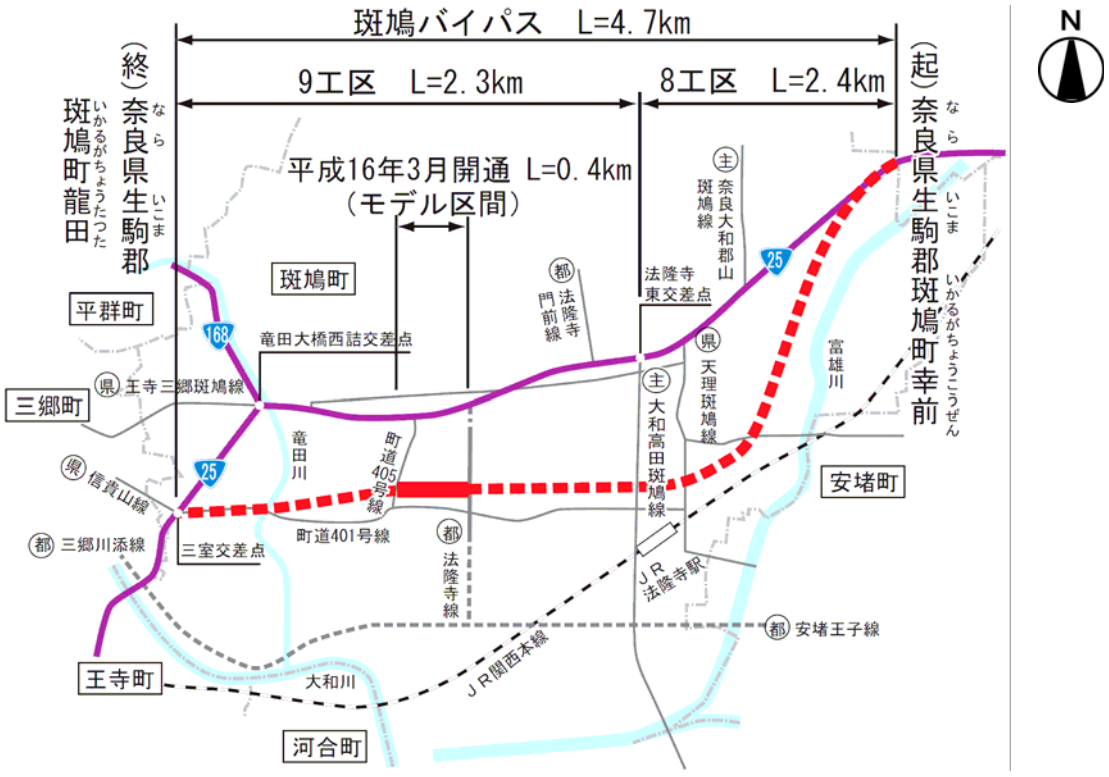
事業名	一般国道25号　斑鳩バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県生駒郡斑鳩町幸前 至：奈良県生駒郡斑鳩町龍田			延長	4.7km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　南阪奈道路 一般国道165号　大和高田（やまとたかだ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県香芝市穴虫（かしば　あなむし） 至：奈良県橿原市四条町（かしはら　しじょうちょう）			延長	14.4km

事業概要

一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を経由して三重県津市に至る主要幹線道路である。

大和高田バイパスは、奈良中南部と大阪経済圏の連結強化や関西国際空港へのアクセス向上を図る地域高規格道路南阪奈道路の一部を構成するとともに、一般国道165号香芝市～橿原市間の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。

S43年度事業化	S47年度都市計画決定 （S61、H3、H9年度変更）	S47年度用地着手	S48年度工事着手

全体事業費	930億円	事業進捗率	約89%	供用済延長	12.1km
計画交通量	32,400台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 3.0	90/2,139億円 事業費：77/2,055億円 維持管理費：13/84億円	271/2,419億円 走行時間短縮便益：241/2,098億円 走行経費減少便益：19/264億円 交通事故減少便益：12/57億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.9～1.4（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.1～1.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=2.5～3.6（交通量　±10%）
事業費　：B/C=2.8～3.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C=2.9～3.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通の円滑化
・大和高田バイパスの整備により、現道165号の交通量が減少し、旅行速度は向上したが、未整備区間に並行する（主）御所香芝線の交通量は大和高田バイパス部分開通前より増加。
整備により、（主）御所香芝線の交通量減少・交通の円滑化が期待。

②地域医療の支援
・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（24分→18分）

③特急停車駅へのアクセス向上
・橿原市～天王寺駅への所要時間が短縮（69分→48分）

④空港へのアクセス向上
・橿原市～関西国際空港への所要時間が短縮（92分→70分）

⑤特定重要港湾へのアクセス向上
・橿原市～堺泉北港への所要時間が短縮（74分→52分）

⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上
・大和高田市～橿原市への所要時間が短縮（18分→17分）

⑦主要観光地へのアクセス向上
・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる
（藤原宮跡・今井町・橿原神宮他：約398万人/年(H24)）

⑧三次医療施設へのアクセス向上
・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（24分→16分）

関係する地方公共団体等の意見

奈良県知事の意見：

一般国道１６５号大和高田バイパスは、南阪奈道路の一部を構成し、西名阪自動車道、京奈和自動車道等とともに、大和平野の広域幹線道路ネットワークを形成する重要な道路です。

また、中和幹線及び国道１６５号香芝柏原改良と一体的に整備されることで、近畿自動車道等とのネ

ットワーク機能の発現により、中南和地域と関西都市圏との連携が強化され、産業振興や地域の活性化に寄与するものです。
　一方、未整備となっている４工区については、主要地方道御所香芝線をはじめとした周辺道路の混雑緩和や交通安全の確保などの効果が期待され、必要性が認められるものの、社会情勢や周辺の交通状況の変化、事業の進捗見通し等を踏まえた代替案を検討することも重要と考えます。
　以上のことから、対応方針（案）のとおり、事業継続としつつ、計画の変更についても検討を行っていただいた上で、地域にふさわしい事業を実施していただくようお願いします。
　なお、代替案の検討にあたっては、県、市とも十分に協議調整を図っていただくようお願いします。

事業評価監視委員会の意見
　審議の結果、「国道165号大和高田バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
　大和高田バイパス、南阪奈道路の開通後、現道165号の交通量が減少。
　未整備区間に平行する（主）御所香芝線では渋滞が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等
　現在までに12.1kmを開通済み、用地進捗率：約９２％、事業進捗率：約８９％。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　未整備区間に並行する（主）御所香芝線の渋滞緩和のため、引き続き事業の必要性が認められる。未整備区間については、現道165号の交通量減少等の状況変化を受け、ルート変更も含め、県・市等の地元住民等に対し意見を聴取しながら検討を進める。

施設の構造や工法の変更等
　今後は県、市及び地域住民の意見も反映した事業計画とするため、ルート変更も含め、県・市等の関係機関や地元住民に対し意見を聴取しながら検討を進める。

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。

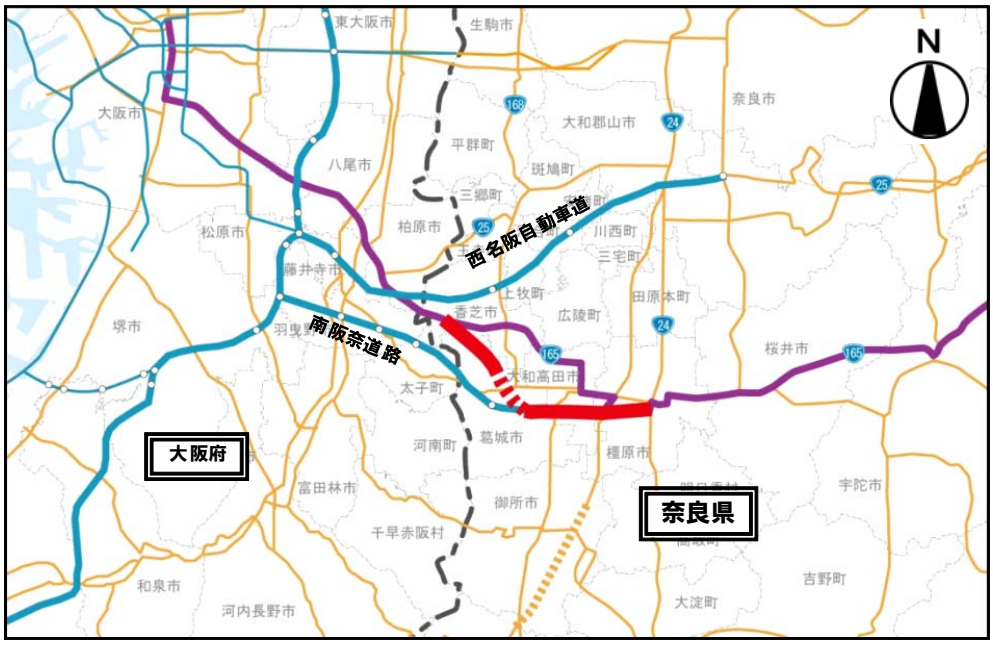
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

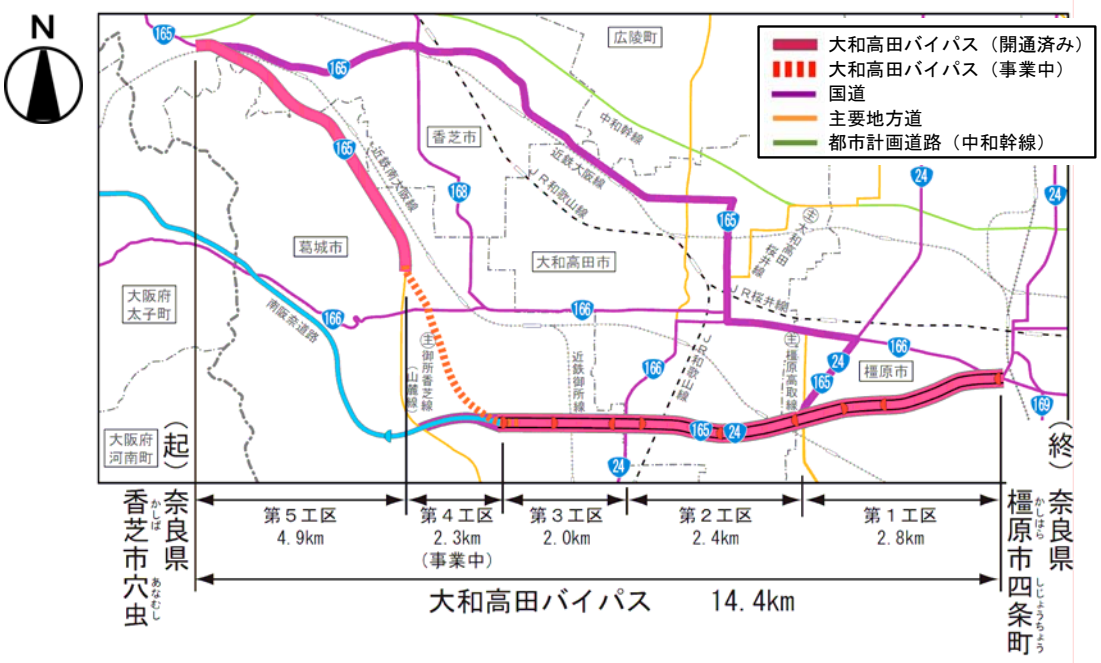
事業名	地域高規格道路　南阪奈道路 一般国道165号　大和高田（やまとたかだ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県香芝（かしば）市穴虫（あなむし） 至：奈良県橿原（かしはら）市四条（しじょう）町			延長	14.4km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道24号　大和街道環境整備	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県橋本市古佐田 至：和歌山県橋本市東家			延長	1.0km

事業概要

一般国道24号は、京都市から和歌山市に至る主要幹線道路（京奈和自動車道含む）である。

大和街道環境整備は、橋本市中心市街地土地区画整理事業と一体的に整備を行い、橋本市中心市街地の交通安全の確保、交通混雑の緩和等を目的とする。

H13年度事業化	S60年度都市計画決定 （H-年度変更）	H14年度用地着手	H16年度工事着手

全体事業費	42億円	事業進捗率	約83%	供用済延長	ー
計画交通量	9,100台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.03 (残事業) 7.9	6/48億円 事業費：4/45億円 維持管理費：2/2億円	49/49億円 走行時間短縮便益：46/46億円 走行経費減少便益：3/3億円 交通事故減少便益：0.03/0.03億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.9～1.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.0～1.0(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=6.9～9.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C=7.4～8.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C=7.8～8.0(事業期間±20%)

事業の効果等

①交通安全の確保
- 当該事業により歩道を設置することで､橋本駅にアクセスする東西方向の道路が概ね歩道で連絡され、官公庁施設等が集積する橋本市中心部へ向う交通が増加する通勤・通学時などにおいても、安全な歩行空間を確保。
- 橋本市役所周辺の歩道設置区間は、事業区間と比較して人対車両の事故件数が少なく、大和街道環境整備により、人対車両の事故件数の減少が期待される。

②交通混雑の緩和
- 事業区間では右折レーンの設置、歩道整備により、混雑時平均旅行速度が20.7km/hから26.8km/hに改善された。

③地域の活性化
- 橋本市中心市街地土地区画整理事業との連携により、市中心部の活性化が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

和歌山県知事の意見:

一般国道２４号大和街道環境整備は、橋本市の中心市街地における交通安全の確保や沿道環境の向上に不可欠であり、橋本市が進めている土地区画整理事業と一体的に整備する必要があるため、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努め、早期完成を図られるよう、お願いします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

橋本市中心部の土地区画整理事業（中心市街地土地区画整理事業）は現在事業中であり着実に整備が進んでいる。

自転車対歩行者の事故件数がここ10年間で約1.5倍に増加するなど、近年、自転車が関連する事故が増加傾向にある。橋本市東家区間では、自転車、歩行者交通量が増加しており、歩道の無い区間の自転車歩行車道整備の必要性は高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

大和街道環境整備は、平成16年度に工事着手し、平成23年度に御殿橋架替工事が完了。現在、公共施設管理者負担金による用地取得を推進している。 用地進捗率：約８５%、事業進捗率：約８３%。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き用地取得を推進し、早期の開通を目指す。
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。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

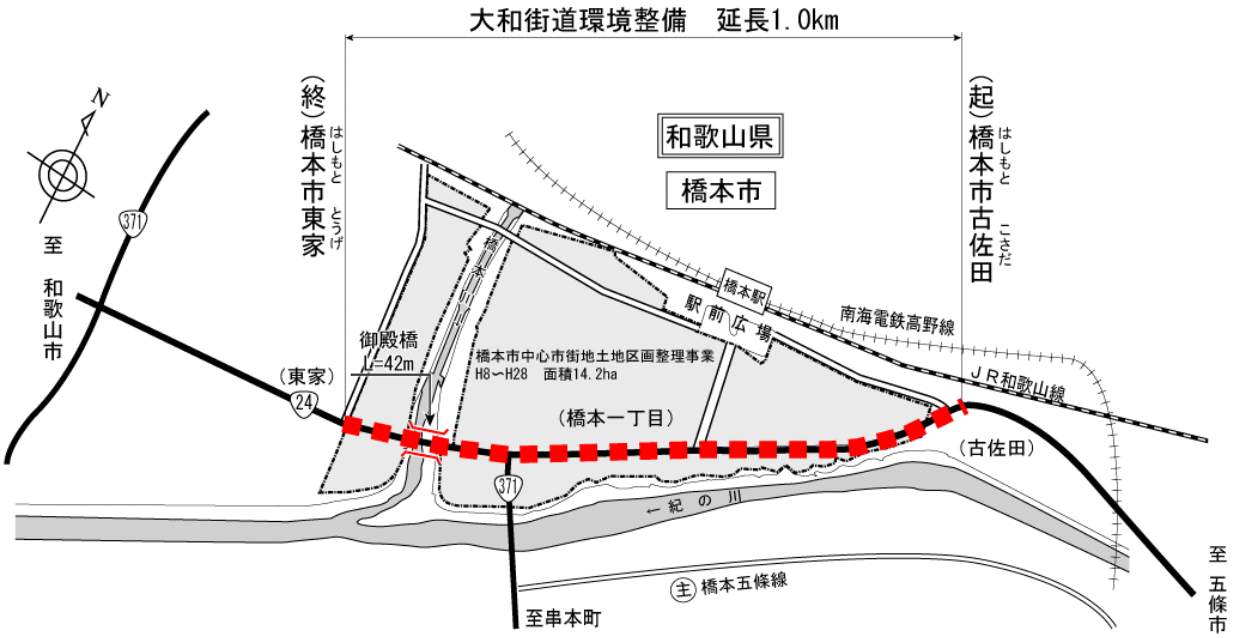
事業名	一般国道24号　大和街道環境整備	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県橋本市古佐田 至：和歌山県橋本市東家			延長	1.0km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道42号　那智勝浦道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県新宮市三輪崎 至：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町市屋			延長	15.2km

事業概要

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

那智勝浦道路は、国道42号の和歌山県新宮市から同県東牟婁郡那智勝浦町間における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。

H4年度事業化 （H18年度延伸）	H2年度都市計画決定 （H-年度変更）	H8年度用地着手	H10年度工事着手

全体事業費	1,240億円	事業進捗率	約57%	供用済延長	8.9km

計画交通量　15,100台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.7	465/1,398億円 事 業 費:393/1,326億円 維持管理費: 72/ 72億円	789/1,636億円 走行時間短縮便益: 703/1,456億円 走行経費減少便益: 55/ 117億円 交通事故減少便益: 31/ 62億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.0～1.4(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=1.4～2.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C=1.6～1.9(事業費　±10%)
事業期間：B/C=1.7～1.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①災害時の円滑な交通確保
- 国道42号の越波等による通行規制や南海トラフ巨大地震による津波浸水時には、支援経路、迂回路として物流や市民生活への影響を回避し、災害時の円滑な交通を確保。

②救急医療の支援
- 紀南エリアの地域災害拠点病院である新宮市立医療センター（二次救急医療機関）までのより安全な搬送ルート確保、搬送時間の大幅な短縮とともに定時性・安定性を確保し、救急医療活動を支援。
- 太地町役場～新宮市立医療センターへの所要時間が短縮（30分→18分）
- 新宮市役所～新宮市立医療センターへの所要時間が短縮（16分→12分）

③観光の活性化
- 那智勝浦道路は、近畿自動車道紀勢線と一体となって、広域ネットワークを形成、広域、地域内の所要時間を短縮し、世界遺産や各名所間のアクセス向上により観光の活性化を支援。
- 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。
  （世界遺産那智大滝：観光入込客数：266千人/年(H24)）

④日常生活圏中心都市へのアクセス向上
- 太地町～新宮市への所要時間が短縮。(39分→27分)

関係する地方公共団体等の意見

和歌山県知事の意見：

南海トラフの巨大地震や津波被害、さらには平成23年9月の紀伊半島大水害のような異常気象による災害に備え、湾岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路として、那智勝浦道路の整備は急務です。

つきましては、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、コスト縮減等を図り、平成27年度国体開催までの供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号那智勝浦道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 南海トラフ巨大地震時の津波浸水による被害想定見直しにより、那智勝浦道路の並行区間である国道42号(延長18.0km)の被害は、約2割(延長4.1km)から約5割(延長8.6km)に拡大すると予測されている。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までに8.9㎞を暫定２車線開通済み。残る区間について、改良、橋梁及びトンネル工事を推進中。用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約５７%。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き事業を推進し、平成27年度の暫定２車線開通を目指す。
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。

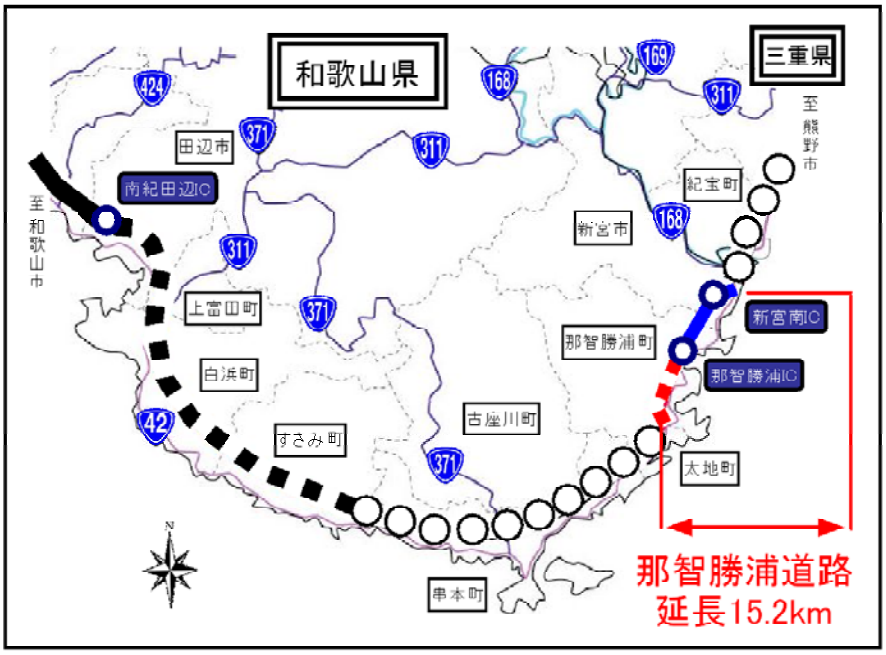
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道42号　那智勝浦道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県新宮市三輪崎 至：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町市屋			延長	15.2km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　鳥取西道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県鳥取市本高 至：鳥取県鳥取市松原				延長	7.0km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

鳥取西道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市本高から鳥取県鳥取市松原に至る延長7.0kmの自動車専用道路である。

H17年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H19年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	約418億円	事業進捗率	48%	供用済延長	1.8km
計画交通量	12,000～24,000台／日				

	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体) 1.6 (残事業) 3.7	180/427億円 事　業　費：157/404億円 維持管理費：23/ 23億円	663/692億円 走行時間短縮便益：461/477億円 走行経費減少便益：137/145億円 交通事故減少便益：65/ 70億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.4～1.9(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=3.1～4.3(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.6～1.7(事業費±10%)　事業費　：B/C=3.4～4.0(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.6～1.7(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.5～3.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（日ノ丸自動車）
②物流効率化の支援
・鳥取市から境港(重要港湾)までのアクセス向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【鳥取市～倉吉市】
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【青谷町～鳥取市】
④個性ある地域の形成
・鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H24観光入込客数：約317万人)へのアクセスが向上
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上（県立中央病院）
⑥災害への備え
・鳥取県地域防災計画に位置づけあり（山陰道）
・第１次緊急輸送道路である一般国道9号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

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見：

対応方針（原案）については異存なし。

山陰自動車道は、観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、本県にとって重要な幹線であり、命の道であるため、早期にミッシングリンクを解消し、ネットワークとしての機能を発揮することが必要。

早期完成に向け、一層の尽力をお願いする。

また引き続き執行にあたっては、出来る限りの経費削減を図られるようお願いする。

事業評価監視委員会の意見

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

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

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25年3月に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が全線開通している。
・並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約89%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約48%完了している。
・現在までに鳥取ICから鳥取西IC間の延長1.8kmが、平成25年12月14日に開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　鳥取西道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県鳥取市松原 至：鳥取県鳥取市気高町下坂本			延長	5.9km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

鳥取西道路（Ⅱ期）は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市松原から鳥取県鳥取市気高町下坂本に至る延長5.9kmの自動車専用道路である。

H19年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H20年度用地着手	H22年度工事着手

全体事業費	約313億円	事業進捗率	13%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,700台／日				

	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体) 2.4 (残事業) 3.0	243/299億円 事　業　費：225/281億円 維持管理費：18/ 18億円	720/720億円 走行時間短縮便益：470/470億円 走行経費減少便益：167/167億円 交通事故減少便益：83/ 83億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.1～2.7(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=2.6～3.3(交通量±10%)
事業費　：B/C=2.2～2.6(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.7～3.3(事業費±10%)
事業期間：B/C=2.3～2.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C=2.9～3.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（日ノ丸自動車）
②物流効率化の支援
・鳥取市から境港(重要港湾)までのアクセス向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【鳥取市～倉吉市】
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【青谷町～鳥取市】
④個性ある地域の形成
・鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H24観光入込客数：約317万人)へのアクセスが向上
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上（県立中央病院）
⑥災害への備え
・鳥取県地域防災計画に位置づけあり（山陰道）
・第１次緊急輸送道路である一般国道9号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

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見：

対応方針（原案）については異存なし。

山陰自動車道は、観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、本県にとって重要な幹線であり、命の道であるため、早期にミッシングリンクを解消し、ネットワークとしての機能を発揮することが必要。

早期完成に向け、一層の尽力をお願いする。

また引き続き執行にあたっては、出来る限りの経費削減を図られるようお願いする。

事業評価監視委員会の意見

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

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

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25年3月に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が全線開通している。
・並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約95%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約13%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成29年度の開通を目指し工事を推進している。
（用地取得が速やかに完了し、鳥取県による埋蔵文化財調査が平成27年度迄に完了する場合）

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　鳥取西道路（Ⅲ期）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県鳥取市気高町下坂本 至：鳥取県鳥取市青谷町青谷				延長	6.4km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

鳥取西道路（Ⅲ期）は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市気高町下坂本から鳥取県鳥取市青谷町青谷に至る延長6.4kmの自動車専用道路である。

H20年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H23年度用地着手	H23年度工事着手

全体事業費	約307億円	事業進捗率	8%	供用済延長	0.0km
計画交通量	22,000～22,100台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.8 (残事業) 2.1	242/294億円 事　業　費：221/272億円 維持管理費：21/ 21億円	518/518億円 走行時間短縮便益：303/303億円 走行経費減少便益：142/142億円 交通事故減少便益：74/ 74億円	平成25年

感度分析の結果

【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=1.8～2.5(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.6～1.9(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.0～2.4(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.7～1.8(事業期間±20%)　事業期間：B/C=2.1～2.2(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（日ノ丸自動車）
②物流効率化の支援
・鳥取市から境港(重要港湾)までのアクセス向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【鳥取市～倉吉市】
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【青谷町～鳥取市】
④個性ある地域の形成
・鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H24観光入込客数：約317万人)へのアクセス向上
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（県立中央病院）
⑥災害への備え
・鳥取県地域防災計画に位置づけあり（山陰道）
・第１次緊急輸送道路である一般国道9号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

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見：

対応方針（原案）については異存なし。

山陰自動車道は、観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、本県にとって重要な幹線であり、命の道であるため、早期にミッシングリンクを解消し、ネットワークとしての機能を発揮することが必要。

早期完成に向け、一層の尽力をお願いする。

また引き続き執行にあたっては、出来る限りの経費削減を図られるようお願いする。

事業評価監視委員会の意見

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

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

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25年3月に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が全線開通している。
・並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約95%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約8%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成29年度の開通を目指し工事を推進している。
（用地取得が速やかに完了し、鳥取県による埋蔵文化財調査が平成27年度迄に完了する場合）

施設の構造や工法の変更等

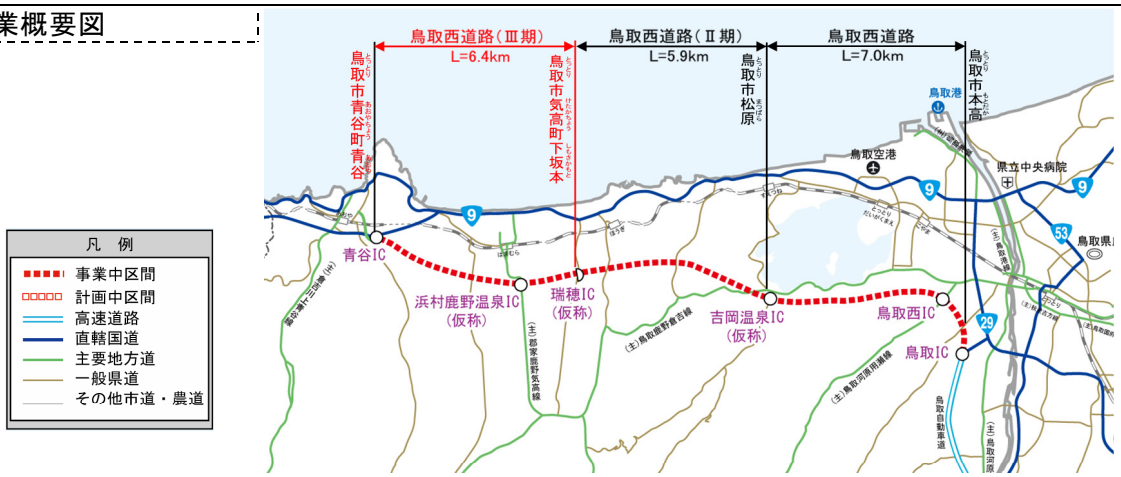
今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　出雲（いずも）・湖陵（こりょう）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲（いずも）市知井宮（ちいみやちょう）町 至：島根県出雲（いずも）市湖陵（こりょうちょう）町三部（さんぶ）			延長	4.4km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

出雲・湖陵道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県出雲市知井宮町から出雲市湖陵町三部に至る延長4.4kmの自動車専用道路である。

H20年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H23年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約160億円	事業進捗率	7%	供用済延長	0.0km
計画交通量	18,200台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.9 (残事業) 3.5	124/148億円 事　業　費：113/137億円 維持管理費： 11/ 11億円	434/434億円 走行時間短縮便益：363/363億円 走行経費減少便益： 46/ 46億円 交通事故減少便益： 26/ 26億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.6～3.3(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=3.1～3.9(交通量±10%)
事業費　：B/C=2.7～3.2(事業費±10%)　事業費　：B/C=3.2～3.8(事業費±10%)
事業期間：B/C=2.7～3.2(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.2～3.8(事業期間±20%)

事業の効果等

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する（一畑バス）
・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】

④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
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（島根県立中央病院）
⑥災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号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
・現道における騒音の改善が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

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

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号出雲・湖陵道路については、国道９号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、早期完成を図って頂きたい。

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

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成21年11月に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC）が開通したことにより、出雲市街を通過する交通の転換が図られつつあるが、並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故が多発していることから、隣接する当該道路の整備による高速ネットワークの確保が急務となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約41%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約7%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在、調査設計、用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

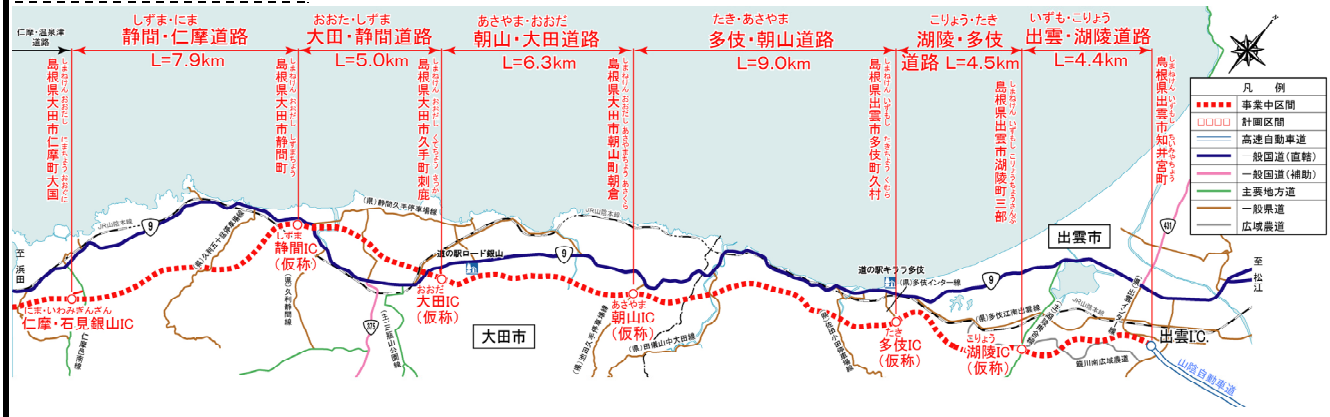
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　湖陵（こりょう）・多伎（たき）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市湖陵町三部（いずも　こりょうちょうさんぶ） 至：島根県出雲市多伎町久村（いずも　たきちょうくむら）			延長	4.5km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

湖陵・多伎道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県出雲市湖陵町三部から出雲市多伎町久村に至る延長4.5kmの自動車専用道路である。

H24年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約200億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	17,000台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.4 (残事業) 2.5	163/168億円 事　業　費：152/158億円 維持管理費： 10/ 10億円	405/405億円 走行時間短縮便益：325/325億円 走行経費減少便益： 49/ 49億円 交通事故減少便益： 32/ 32億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.1～2.8(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=2.1～2.9(交通量±10%)
事業費　：B/C=2.2～2.7(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.3～2.8(事業費±10%)
事業期間：B/C=2.2～2.6(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

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する（一畑バス）
・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】
④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
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（島根県立中央病院）
⑥災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号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

関係する地方公共団体等の意見

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

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号湖陵・多伎道路については、国道９号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、早期完成を図って頂きたい。

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

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成24年度に事業化し、現在、調査設計を推進している。
・平成25年3月末で事業進捗は約1%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在、調査設計を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

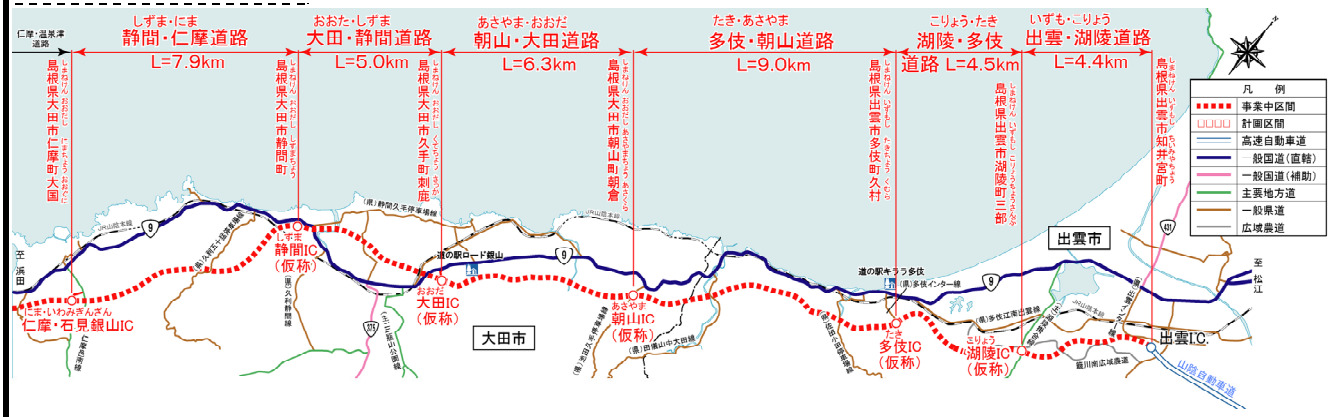
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　多伎（たき）・朝山（あさやま）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市（いずも）多伎町（たきちょう）久村（くむら） 至：島根県大田市（おおだ）朝山町（あさやまちょう）朝倉（あさくら）			延長	9.0km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

多伎・朝山道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及び代替路の確保等を目的とした島根県出雲市多伎町久村から島根県大田市朝山町朝倉に至る延長9.0kmの自動車専用道路である。

H18年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H20年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	約410億円	事業進捗率	23%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,600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 (残事業) 2.8	250/395億円 事　業　費：229/375億円 維持管理費：20/20億円	691/691億円 走行時間短縮便益：542/542億円 走行経費減少便益：102/102億円 交通事故減少便益：47/47億円	平成25年

感度分析の結果

【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=2.4～3.2(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.7～1.9(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.5～3.1(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=2.7～2.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通）
・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・和江漁港、五十猛漁港などからの鮮魚出荷の利便性向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】
④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
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（島根県立中央病院）
⑥災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号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

関係する地方公共団体等の意見

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

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号多伎・朝山道路については、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、既に明示されている平成30年度での確実な供用を図って頂きたい。

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

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約97%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約23%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成30年度(※1)の開通を目指し、用地買収、工事を推進している。

※1 用地取得及び猛禽類保全対策等が速やかに完了する場合

施設の構造や工法の変更等

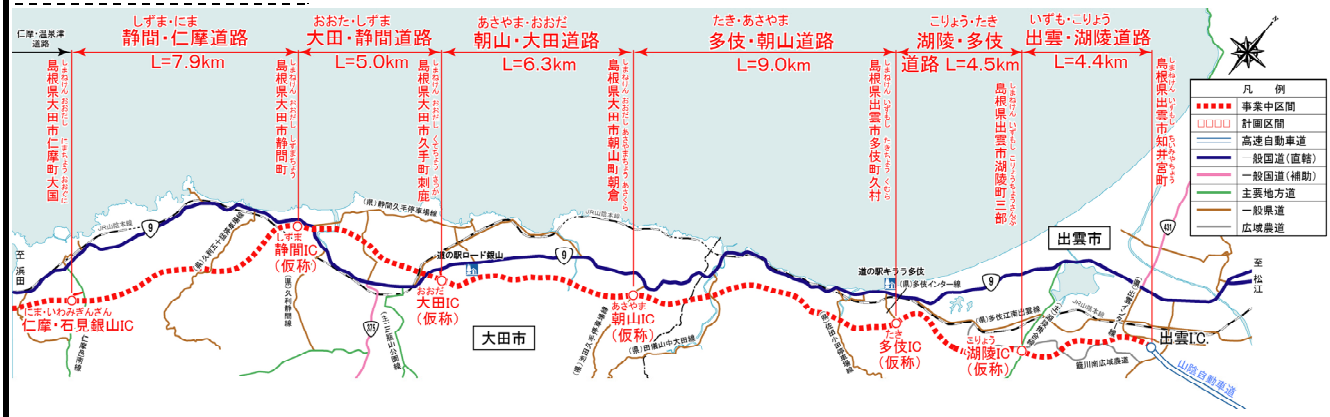
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　朝山（あさやま）・大田（おおだ）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市朝山町朝倉（おおだ　あさやまちょうあさくら） 至：島根県大田市久手町刺鹿（おおだ　くてちょうさつか）			延長	6.3km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

朝山・大田道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及び代替路の確保等を目的とした島根県大田市朝山町朝倉から大田市久手町刺鹿に至る延長6.3kmの自動車専用道路である。

H19年度事業化	H17年度都市計画決定 （H－年度変更）	H21年度用地着手	H23工事着手予定

全体事業費	約253億円	事業進捗率	15%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,000台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.4 (残事業) 3.4	170/242億円 事　業　費：154/226億円 維持管理費： 16/ 16億円	583/583億円 走行時間短縮便益：457/457億円 走行経費減少便益： 95/95億円 交通事故減少便益： 31/31億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.1～2.8(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=2.9～4.0(交通量±10%)
事業費　：B/C=2.3～2.6(事業費±10%)　事業費　：B/C=3.1～3.8(事業費±10%)
事業期間：B/C=2.3～2.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.3～3.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通）
・大田市朝山地区から大田市駅（特急停車駅）へのアクセス向上
・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる【大田市朝山地区～大田市】
④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（島根県立中央病院）
⑥災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

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

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号朝山・大田道路については、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、既に明示されている平成30年度での確実な供用を図って頂きたい。

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

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約94%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約15%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成30年度(※1)の開通を目指し、用地買収、工事を推進している。

※1 用地取得及び猛禽類保全対策等が速やかに完了する場合

施設の構造や工法の変更等

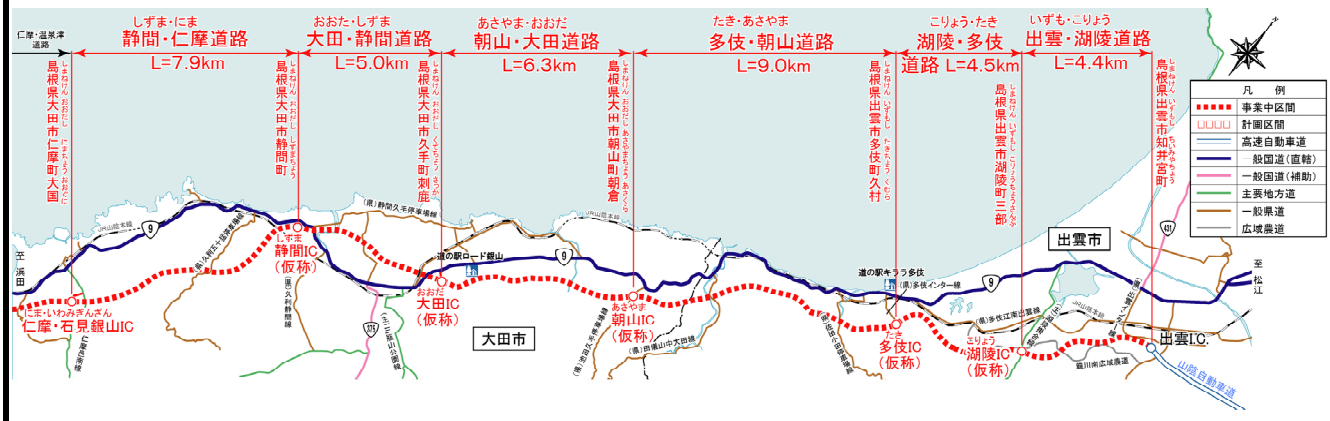
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　大田（おおだ）・静間（しずま）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市（おおだ）久手町刺鹿（くてちょうさつか） 至：島根県大田市（おおだ）静間町（しずまちょう）			延長	5.0km

事業概要

一般国道９号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。
大田・静間道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市久手町刺鹿から大田市静間町に至る延長5.0kmの自動車専用道路である。

H24年度事業化	H17年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ－年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	約205億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,700台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.2 (残事業) 2.2	167/173億円 事　業　費：157/162億円 維持管理費： 11/ 11億円	375/375億円 走行時間短縮便益：278/278億円 走行経費減少便益： 71/ 71億円 交通事故減少便益： 25/ 25億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.9～2.5(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=1.9～2.6(交通量±10%)
事業費　：B/C=2.0～2.4(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.0～2.5(事業費±10%)
事業期間：B/C=2.0～2.3(事業期間±20%)　事業期間：B/C=2.1～2.4(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通）
・江津市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上
・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【大田市～浜田市】
④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
⑤災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する
・要防災対策箇所2箇所を回避する
⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

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

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号大田・静間道路については、国道９号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、早期完成を図って頂きたい。

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

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成24年度に事業化し、現在、調査設計を推進している。
・平成25年3月末で事業進捗は約1%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在、調査設計を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

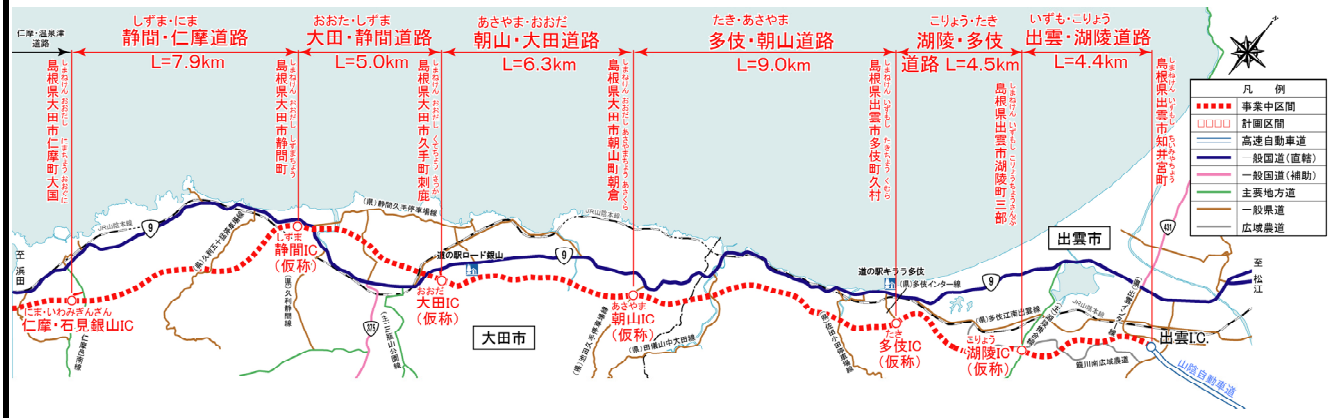
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　静間・仁摩道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市静間町 至：島根県大田市仁摩町大国			延長	7.9km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

静間・仁摩道路は、一般国道９号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市静間町から大田市仁摩町大国に至る延長7.9kmの自動車専用道路である。

H20年度事業化	H17年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	H23年度用地着手	Ｈ－年度工事着手

全体事業費	約220億円	事業進捗率	6%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,100台／日				

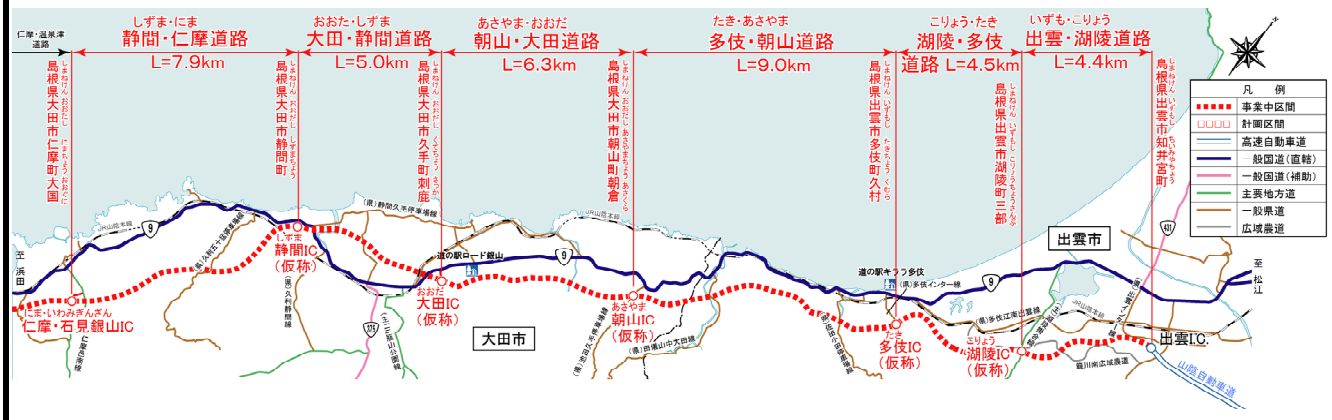
費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.9 (残事業) 2.1	180/207億円 事　業　費：161/188億円 維持管理費： 19/ 19億円	385/385億円 走行時間短縮便益：276/276億円 走行経費減少便益： 78/ 78億円 交通事故減少便益： 31/ 31億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～2.2(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=1.7～2.0(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.0～2.4(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.7～2.0(事業期間±20%)　事業期間：B/C=2.0～2.3(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通）
・江津市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上
・国際コンテナ通行支障トンネル4箇所の解消
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【大田市～浜田市】
④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
⑤災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する
⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見 大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から静間・仁摩道路の早期完成の要望を受けている。 島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。 一般国道9号静間・仁摩道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、早期完成を図って頂きたい。 また、その他の山陰道の各区間についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。 なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。
事業評価監視委員会の意見 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故も多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年5月末で用地買収は約70%完了している。 ・平成25年3月末で事業進捗は約6%完了している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・現在、調査設計、用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図 

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　仁摩(にま)･温泉津(ゆのつ)道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市(おおだ)仁摩町(にまちょう)大国(おおぐに) 至：島根県大田市(おおだ)温泉津町(ゆのつちょう)今浦(いまうら)			延長	11.8km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

仁摩・温泉津道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市仁摩町大国から大田市温泉津町今浦に至る延長11.8kmの自動車専用道路である。

H16年度事業化	H15年度都市計画決定 （H－年度変更）	H16年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約524億円	事業進捗率	78%	供用済延長	0.0km
計画交通量	13,400～14,300台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 8.1	59/593億円 事　業　費：40/555億円 維持管理費：19/ 38億円	479/683億円 走行時間短縮便益：364/507億円 走行経費減少便益：86/129億円 交通事故減少便益：28/ 47億円	平成25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=7.0～9.3(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.1～1.2(事業費±10%)　事業費　：B/C=7.5～8.6(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=7.8～8.2(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通）
・大田市温泉津町から大田市駅（特急停車駅）へのアクセス向上
・江津市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上
・国際コンテナ通行支障トンネル7箇所の解消
③国土･地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【大田市～浜田市】
・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる【大田市温泉津町～大田市】
④個性ある地域の形成
・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上
⑤災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する
・要防災対策箇所10箇所を回避する
⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

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

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号仁摩・温泉津道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示されている平成26年度での確実な供用を図って頂きたい。

また、隣接する福光浅利道路（仮称）については、都市計画決定手続きに対する協力並びに、その後の早期新規事業着手について配慮をお願いしたい。

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

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収が96%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は78%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・今後も引き続き工事の推進を図り、平成25年度に湯里IC～石見福光間IC、平成26年度に仁摩・石見銀山IC～湯里IC間の開通を予定している。

施設の構造や工法の変更等

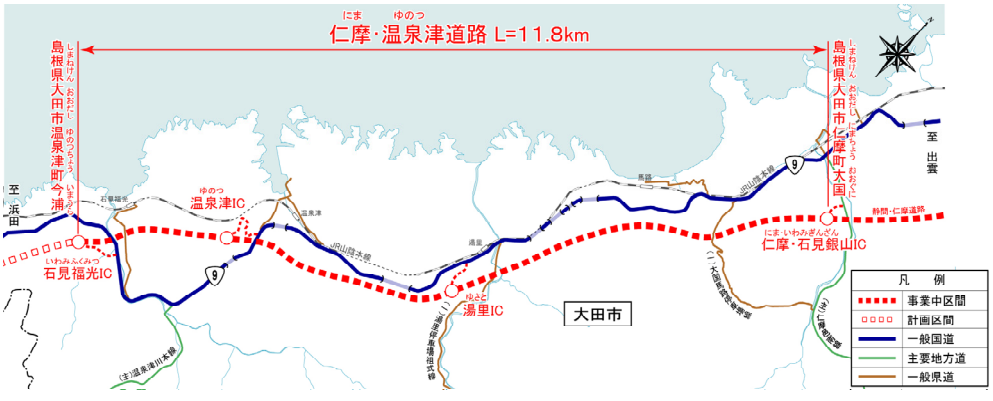
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　浜田（はまだ）・三隅（みすみ）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県浜田市（はまだ）原井町（はらいちょう） 至：島根県浜田市（はまだ）三隅町（みすみちょう）森溝上（もりみぞかみ）			延長	14.5km

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。

浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。

H16年度事業化	H15年度都市計画決定 （H－年度変更）	H17年度用地着手	H18年度工事着手

全体事業費	約571億円	事業進捗率	77%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,700台／日～17,700台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 6.8	140/652億円 事業費：89/601億円 維持管理費：51/51億円	948/948億円 走行時間短縮便益：700/700億円 走行経費減少便益：176/176億円 交通事故減少便益：73/73億円	平成25年

感度分析の結果

【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＝5.7～8.0(交通量±10%)
事業費　：B/C＝1.4～1.5(事業費±10%)　事業費　：B/C＝6.4～7.2(事業費±10%)
事業期間：B/C＝1.4～1.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝6.6～6.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減がみこまれる
・現道における混雑時旅行速度が改善
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通 等）
・浜田市三隅町から浜田駅（特急停車駅）へのアクセス向上
・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・益田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上
③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【浜田市～益田市】
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる【浜田市三隅町～浜田市】
④個性ある地域の形成
・しまね海洋館アクアスへのアクセス向上【H24 観光入込客数：39 万人】
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（浜田医療センター）
⑥災害への備え
・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21 年 3 月策定）において第１次緊急輸送道路に位置づけあり
・第 1 次緊急輸送道路である一般国道９号の代替路線を形成する
・要防災対策箇所等が解消される
⑦地球環境の保全
・CO_2 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

浜田・三隅道路は、山陰道の一部として、災害及び事故等の代替路線、安全確実な救急搬送ルート、産業・観光振興を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、島根県、浜田市、山陰道の沿線市、経済界等で構成する、山陰自動車道（安来～益田）建設促進期成同盟会等より、早期整備要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）について妥当である。
一般国道9号浜田・三隅道路は、重点港湾浜田港を活かした物流の活性化、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援を始め、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示されている平成28年度での確実な供用を図って頂きたい。
また、その他の山陰道の各区間についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。
なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約99%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約77%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・原井ランプ（仮称）～西村IC（仮称）を平成26年度、西村IC（仮称）～三隅IC（仮称）を平成28年度の開通を予定している。

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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　玉島（たましま）・笠岡（かさおか）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県倉敷市玉島阿賀崎（おかやまけんくらしきしたましまあがさき） 至：岡山県浅口市金光町佐方（おかやまけんあさくちしこんこうちょうさがた）			延長	4.5km

事業概要

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

玉島・笠岡道路は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長4.5kmの道路である。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。

H13年度事業化	H12年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	H16年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約383億円	事業進捗率	61%	供用済延長	0.0ｋｍ
計画交通量	38,400　～　49,400　台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.1 (残事業) 10.0	120 / 395 億円 事　業　費：97/371 億円 維持管理費： 24/24 億円	1,208 / 1,208 億円 走行時間短縮便益：863/863 億円 走行費用減少便益：248/248 億円 交通事故減少便益：97/97 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.6～3.5(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=8.6～11.4(交通量±10%)
事業費　：B/C=3.0～3.1(事業費±10%)　事業費　：B/C=9.3～10.9(事業費±10%)
事業期間：B/C=2.9～3.2(事業期間±20%)　事業期間：B/C=9.7～10.3(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・現道における混雑時旅行速度が改善
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（井笠バスカンパニー）
・浅口市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセス向上
・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・笠岡市から水島港（特定重要港湾）へのアクセス向上
・倉敷市における農林水産品（白桃）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「倉敷福山道路」の一部として位置づけあり
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（倉敷市～福山市）
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【浅口市～倉敷市】
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援（浅口市工業団地造成整備事業）
・倉敷美観地区へのアクセス向上【H24観光入込客数：約344万人】
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（川崎医科大学付属病院 等）
⑥安全な生活環境の確保
・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待
⑦災害への備え
・第1次緊急輸送道路である山陽自動車道、国道2号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

関係する地方公共団体等の意見

玉島・笠岡道路は、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：
対応方針（原案）については妥当である
一般国道2号の慢性的渋滞の緩和、県南西地域から福山地域までの物流ネットワーク強化、沿線地域の活性化を図るため早期完成を求める。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約99%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約61%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・今度も引き続き工事の推進を図り、平成26年度に全線暫定2車線の開通を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　玉島（たましま）・笠岡（かさおか）道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県浅口市金光町佐方（おかやまけんあさくちしこんこうちょうさがた） 至：岡山県笠岡市西大島新田（おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん）			延長	9.4km

事業概要

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

玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長9.4kmの道路である。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。

H20年度事業化	H12年度都市計画決定（H－年度変更）	H24年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	約529億円	事業進捗率	3%	供用済延長	0.0ｋｍ
計画交通量	43,700　～　44,700　台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.5 (残事業) 3.8	379 / 405 億円 事業費：343/368 億円 維持管理費：37/37 億円	1,430 / 1,430 億円 走行時間短縮便益：996/996 億円 走行費用減少便益：306/306 億円 交通事故減少便益：128/128 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.8～4.3(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=3.0～4.5(交通量±10%)
事業費　：B/C=3.3～3.9(事業費±10%)　事業費　：B/C=3.5～4.1(事業費±10%)
事業期間：B/C=3.3～3.8(事業期間±20%)　事業期間：B/C=3.5～4.1(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（井笠バスカンパニー）
・笠岡市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセス向上
・笠岡市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・笠岡市から水島港（特定重要港湾）へのアクセス向上
・浅口市における農林水産品（白桃）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「倉敷福山道路」の一部として位置づけあり
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（倉敷市～福山市）
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【里庄町～倉敷市】
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地造成整備事業）
・倉敷美観地区へのアクセス向上【H24観光入込客数：約344万人】
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（川崎医科大学付属病院 等）
⑥安全な生活環境の確保
・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待
⑦災害への備え
・第1次緊急輸送道路である山陽自動車道、国道2号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

関係する地方公共団体等の意見

　玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

　対応方針（原案）については妥当である

　一般国道2号の慢性的渋滞の緩和、県南西地域から福山地域までの物流ネットワーク強化、沿線地域の活性化を図るため早期完成を求める。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約6%完了している。

・平成25年3月末で事業進捗は約3%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在、調査設計、用地買収等を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

　今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

　以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　笠岡（かさおか）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県笠岡市西大島新田（おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん） 至：岡山県笠岡市茂平（おかやまけんかさおかしもびら）			延長	7.6km

事業概要

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

笠岡バイパスは、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長7.6kmのバイパスである。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。

Ｓ63年度事業化	Ｓ63年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ2年度用地着手	Ｈ10年度工事着手

全体事業費	約300億円	事業進捗率	53%	供用済延長	3.3ｋｍ
計画交通量	34,400　～　37,800　台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.5 (残事業) 9.1	118 / 345 億円 事業費：105/316 億円 維持管理費：12/29 億円	1,066 / 1,199 億円 走行時間短縮便益：842/941 億円 走行費用減少便益：153/178 億円 交通事故減少便益：72/80 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=3.0～4.0(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=7.6～10.6(交通量±10%)
事業費　：B/C=3.4～3.6(事業費±10%)　事業費　：B/C=8.3～10.0(事業費±10%)
事業期間：B/C=3.2～3.7(事業期間±20%)　事業期間：B/C=8.4～9.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（井笠バスカンパニー）
・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・福山市から水島港（特定重要港湾）へのアクセス向上
・笠岡市における農林水産品（花き）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「倉敷福山道路」の一部として位置づけあり
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（倉敷市～福山市）
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援（笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想）
・倉敷美観地区へのアクセス向上【H24観光入込客数：約344万人】
・新規整備の公共公益施設へ直結する道路（道の駅笠岡ベイファーム）
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（福山市民病院 等）
⑥災害への備え
・第1次緊急輸送道路である山陽自動車道、国道2号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
・現道における騒音の改善が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見 　笠岡バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。 岡山県知事の意見： 　対応方針（原案）については妥当である 　一般国道2号の慢性的渋滞の緩和、県南西地域から福山地域までの物流ネットワーク強化、沿線地域の活性化を図るため早期完成を求める。
事業評価監視委員会の意見 　事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 　審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオマスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年5月末で用地買収は約85%完了している。 ・平成25年3月末で事業進捗は約53%完了している。 ・現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町（L=1.9km）」間の側道部を開通している。
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、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 　以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道53号　津山南道路（つやまみなみどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県久米郡美咲町打穴中（おかやまけんくめぐんみさきちょううたのなか） 至：岡山県津山市平福（おかやまけんつやましひらふく）			延長	5.4km

事業概要

一般国道53号は、岡山市を起点とし、鳥取市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。
津山南道路は、津山市で発生する交通混雑を緩和するとともに、津山周辺圏と岡山空港及び県南部地域との連携強化を促進し、沿線地域の発展を図ることを目的として計画された、久米郡美咲町打穴中～津山市平福に至る延長5.4kmのバイパスである。

また、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。

H16年度事業化	H15年度都市計画決定 （H－年度変更）	H19年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約220億円	事業進捗率	25%	供用済延長	0.0ｋｍ
計画交通量	15,000　～　19,100　台／日				

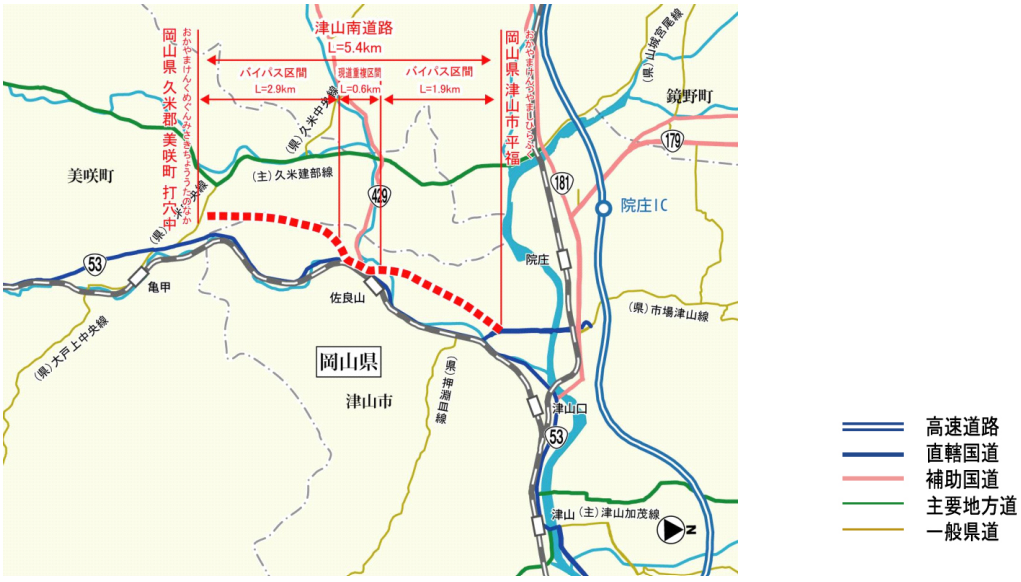
費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.7	137 / 208 億円 事業費：115/186 億円 維持管理費：21/ 21 億円	228 / 228 億円 走行時間短縮便益：161/161 億円 走行費用減少便益：44/ 44 億円 交通事故減少便益：23/ 23 億円	平成25年

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=1.4～2.0(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.0～1.2(事業費±10%)　事業費　：B/C=1.5～1.8(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.0～1.2(事業期間±20%)　事業期間：B/C=1.5～1.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（あさひチェリーバス）
・津山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・津山市における農林水産品（ジャンボピーマン、ピオーネ等）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「空港津山道路」の一部としての位置づけあり
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（津山市～岡山市）
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【美咲町～津山市】
④個性ある地域の形成
・津山・鶴山公園へのアクセス向上【H24観光入込客数：約65万人】
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が向上（津山中央救命センター）
⑥災害への備え
・第１次緊急輸送道路である国道53号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

関係する地方公共団体等の意見 　本道路の整備により、国道53号の交通円滑化が図られるとともに、沿線の住民生活の快適化と沿道の活性化が期待されることから、津山市をはじめとする沿線市町村から構成される空港津山整備促進協議会などにより早期整備の要請を受けている。 岡山県知事の意見：対応方針（原案）について妥当である。 　地域高規格道路空港津山道路の一部であり、津山市で発生する交通渋滞の緩和とともに、津山圏域と岡山空港及び県南部圏域とを結ぶ広域道路ネットワーク形成のため、本事業の早期完成が必要である。
事業評価監視委員会の意見 　事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 　審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・津山産業・流通センターの立地企業は近年増加傾向にあり、物流ルートに国道53号を利用している。 ・城東地区が重要伝統的建造物群保存地区に選定される。津山－岡山間の乗り合いバスが運行を開始。
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年5月末で用地買収は約60%完了している。 ・平成25年3月末で用地買収は約25%完了している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・現在は、調査設計・用地買収を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 　以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図 

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道180号　岡山環 状 南 道路（おかやまかんじょうみなみ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県岡山市 南 区藤田（おかやまけんおかやまし みなみ く ふじた） 至：岡山県岡山市南区古新田（おかやまけんおかやまし みなみくこしんでん）			延長	2.9km

事業概要

一般国道180号は、岡山市を起点として、松江市へ至る延長約202kmの主要幹線道路である。

岡山環状南道路は、岡山市街地を外側に一周する延長約40kmの岡山環状道路の一部を構成する地域高規格道路として交流・連携の促進を目的とした延長2.9kmの道路である。

H21年度事業化	H20年度都市計画決定（H－年度変更）	H23年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	約223億円	事業進捗率	7%	供用済延長	0.0km
計画交通量	25,900　～　99,700　台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.9 (残事業) 4.5	165 / 188 億円 事業費：153/176 億円 維持管理費：12/12 億円	739 / 739 億円 走行時間短縮便益：640/640 億円 走行費用減少便益：82/82 億円 交通事故減少便益：17/17 億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=3.6～4.2(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=4.2～4.8(交通量±10%)
事業費　：B/C=3.6～4.3(事業費±10%)　事業費　：B/C=4.1～5.0(事業費±10%)
事業期間：B/C=3.6～4.3(事業期間±20%)　事業期間：B/C=4.1～4.9(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減がみこまれる
・現道における混雑時旅行速度が改善
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（両備バス）
・玉野市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上
・玉野市、岡山市南区における農林水産品（千両ナス、マルハチナシ）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「岡山環状道路」の一部としての位置づけあり
④個性ある地域の形成
・玉野・渋川へのアクセス向上【H24観光入込客数：約191万人】
⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

「早期整備を望む。」という要望が、一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議長・総社市長・総社市議会議長・高梁市長・高梁市議会議長・新見市長・新見市議会議長）から出されている。

岡山市長の意見：対応方針（原案）について異議ありません。
「一般国道180号岡山環状南道路」は、岡山市の外環状線の一部を構成しており、岡山市街地の渋滞緩和や地域活性化に大きく寄与する重要な道路であり、早期供用に向けて整備促進を要望します。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・岡山西バイパス側道部の全線開通による交通集中や周辺開発の増進、人口増加に伴い、渋滞や交通事故が発生している。
・国道180号総社一宮バイパスや市道藤田浦安南町線が事業中であり、岡山環状道路として一体的整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約25%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約7%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・岡山環状道路の一体的整備による相乗効果の発現を図るため、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　福山道路（ふくやまどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県福山市瀬戸町長和（ひろしまけんふくやましせとちょうながわ） 至：広島県福山市赤坂町赤坂（ひろしまけんふくやましあかさかちょうあかさか）			延長	3.3km

事業概要

一般国道2号は、大阪市を起点とし、広島県福山市などの諸都市を経由し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。

福山道路は、福山市中心市街地の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした福山市瀬戸町から赤坂町の延長約3.3kmの道路である。

H13年度事業化	H12年度都市計画決定（H－年度変更）	H18年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約356億円	事業進捗率	15%	供用済延長	0.0km
計画交通量	24,200　～　33,600　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) 1.8 (残事業) 2.3	225 / 289 億円 事業費：210/274 億円 維持管理費：15/15 億円	524 / 524 億円 走行時間短縮便益：436/436 億円 走行費用減少便益：51/51 億円 交通事故減少便益：37/37 億円	平成25年

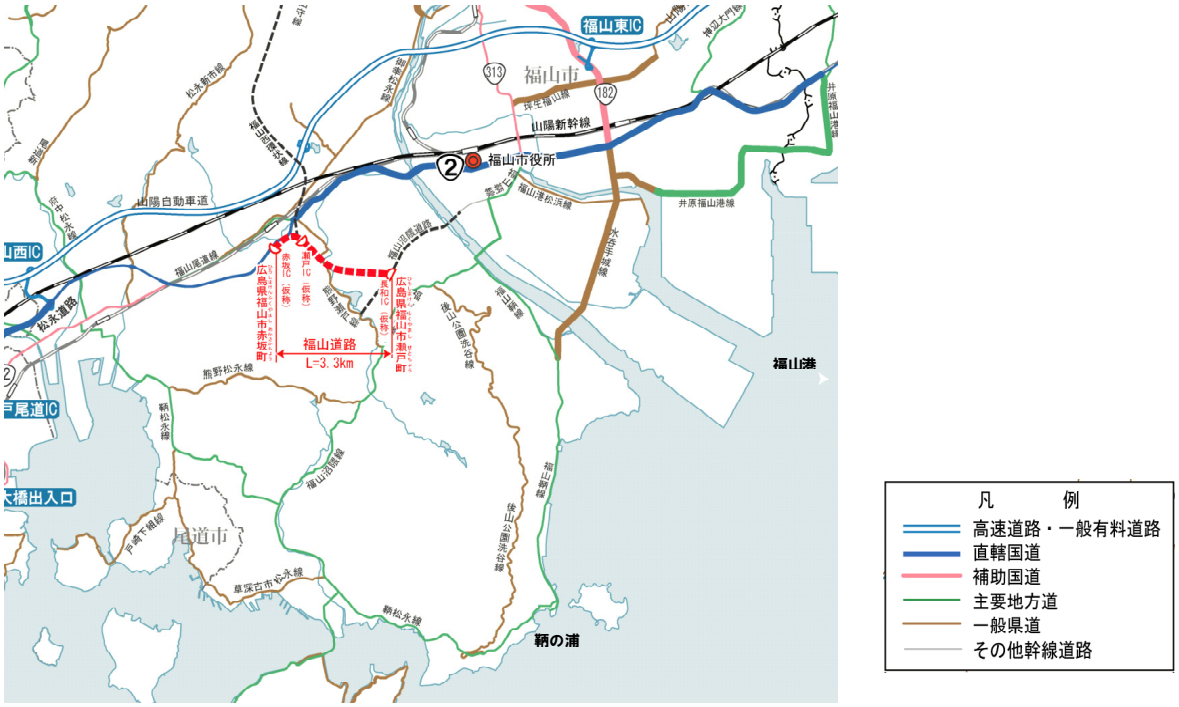
感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～2.0(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C=2.0～2.6(交通量±10%)
事業費　：B/C=1.7～2.0(事業費±10%)　事業費　：B/C=2.1～2.6(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.6～2.0(事業期間±20%)　事業期間：B/C=2.1～2.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・現道における混雑時旅行速度が改善
・福山市から広島空港（第二種空港）へのアクセス向上
②物流の効率化の支援
・福山西ICから福山港（重要港湾）へのアクセス向上
③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【福山市～三原市】
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【福山市～尾道市】
④個性ある地域の形成
・鞆の浦へのアクセス向上（H24観光入込客数：約185万人）
⑤災害への備え
・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り
・第1次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する
⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見 　福山道路は、福山都市圏における交通渋滞の緩和に資することが期待されていることから、福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。 広島県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。 　福山道路は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成し、一般国道2号の著しい交通混雑の緩和を図るとともに、広域連携の強化や物流の効率化を高めるため、整備を着実に進める必要があると考えます。今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。
事業評価監視委員会の意見 　事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 　審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・周辺開発の増進や人口増加に伴い、渋滞や交通事故が多発している。 ・福山道路と接続する「福山沼隈道路」、および「福山西環状線」との一体的な整備が進められている。 ・山手橋や新入江大橋の整備など、周辺の渋滞緩和策が進められるとともに、再開発事業や福山港国際コンテナターミナル第2バース完成など拠点性が高まっている。
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年5月末で用地買収は68%完了している。 ・平成25年3月末で事業進捗は15%完了している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・現在、用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 　以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　安芸(あき)バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県東広島市(ひがしひろしま)八本松町宗吉(はちほんまつちょうむねよし) 至：広島県広島市(ひろしま)安芸区(あき)上瀬野町(かみせのちょう)上瀬野(かみせの)			延長	7.7km

事業概要

一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。

安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。

H7年度事業化	S49年度都市計画決定 （H8年度変更）	H9年度用地着手	H12年度工事着手

全体事業費	約550億円	事業進捗率	34%	供用済延長	0.0km
計画交通量	57,000　～　61,800台/日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.7 (残事業) 8.8	285 / 529 億円 事　業　費：257/500億円 維持管理費：　29/29億円	2,502 / 2,502億円 走行時間短縮便益：2,002/2,002億円 走行費用減少便益：425/425億円 交通事故減少便益：75/75億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝4.3～5.3(交通量　±10%)【残事業】交通量　：B/C＝7.8～9.7(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝4.6～4.7(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝8.1～9.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝4.3～5.4(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝8.8～10.7(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減がみこまれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（芸陽バス）
・広島市安芸区から広島空港（第2種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・東広島市から広島港（特定重要港湾）までのアクセス向上
③国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付けあり
・日常活動圏中心都市へのアクセスが向上【東広島市～広島市】
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】
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が向上（県立広島病院 等）
⑥災害への備え
・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけあり
・第1次緊急輸送道路である国道2号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

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道 2 号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成 26 年度主要事業の提案」（平成 25 年 7 月 19 日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針(原案)については妥当

一般国道 2 号の慢性的渋滞の緩和、地域経済・産業の発展や空港アクセス向上のため、早期整備が必要であり、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

対応方針（原案）については異存なし

一般国道2号の渋滞緩和、空港アクセス強化のためにも、海田高架橋を含め全線の早期供用に向け着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 国道 2 号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- 道路線形不良箇所の存在により、交通事故が多く発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成 25 年 5 月末で用地買収は約 66%完了している。
・平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 34%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

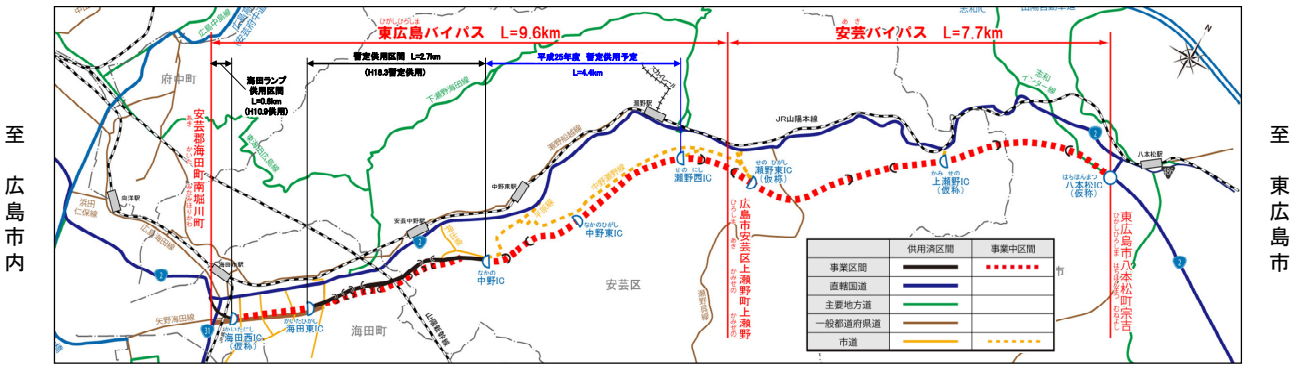
・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２号　東広島（ひがしひろしま）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島（ひろしま）市安芸（あき）区上瀬野町（かみせのちょう）上瀬野（かみせの） 至：広島県安芸（あき）郡海田町南堀川町（かいたみなみほりかわまち）			延長	9.6km

事業概要

一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。

東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。

Ｓ50年度事業化	Ｓ49年度都市計画決定 （Ｈ19年度変更）	Ｓ57年度用地着手	Ｈ5年度工事着手

全体事業費	約1,160億円	事業進捗率	70%	供用済延長	2.7km
計画交通量	49,300～66,400台/日				

費用対効果分析結果	B/C (事業全体)　2.3 (残事業)　8.6	総費用　(残事業)/(事業全体) 273 / 1,445　億円 事　業　費：242/1,406億円 維持管理費：　31/39億円	総便益　(残事業)/(事業全体) 2,361　/　3,327億円 走行時間短縮便益：2,100/2,751億円 走行費用減少便益：　216/　464億円 交通事故減少便益：　45/　112億円	基準年 平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.8～2.8(交通量　±10%)【残事業】交通量　：B/C＝7.6～10.0(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝2.3～2.3(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝7.9～9.5(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝2.1～2.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝7.9～9.5(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（芸陽バス）
・広島市安芸区から広島空港（第２種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・東広島市から広島港（特定重要港湾）までのアクセス向上
③都市の再生
・当該路線は中心市街地（DID 地区内）内の事業
・都市計画道路密度が向上
④国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付けあり
・日常活動圏中心都市へのアクセスが向上【東広島市～広島市】
⑤個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】
⑥安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセスが向上（県立広島病院 等）
⑦災害への備え
・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成 25 年 6 月）において緊急輸送道路に位置づけあり
・第１次緊急輸送道路である国道２号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

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道 2 号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成 26 年度主要事業の提案」（平成 25 年 7 月 19 日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：
対応方針(原案)については妥当
一般国道 2 号の慢性的渋滞の緩和、地域経済・産業の発展や空港アクセス向上のため、早期整備が必要であり、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：
対応方針（原案）については異存なし
一般国道 2 号の渋滞緩和、空港アクセス強化のためにも、海田高架橋を含め全線の早期供用に向け着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 国道 2 号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成 25 年 5 月末で用地買収は約 99%完了している。
・平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 70%完了している。
・現在までに「中野 IC～海田東 IC（L=2.7km）」及び「ランプ部（L=0.6km）」が開通している。

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暫定2車線にて開通しており、瀬野西IC(仮称)～中野IC間は平成25年度の開通（暫定2車線）を予定している。

施設の構造や工法の変更等

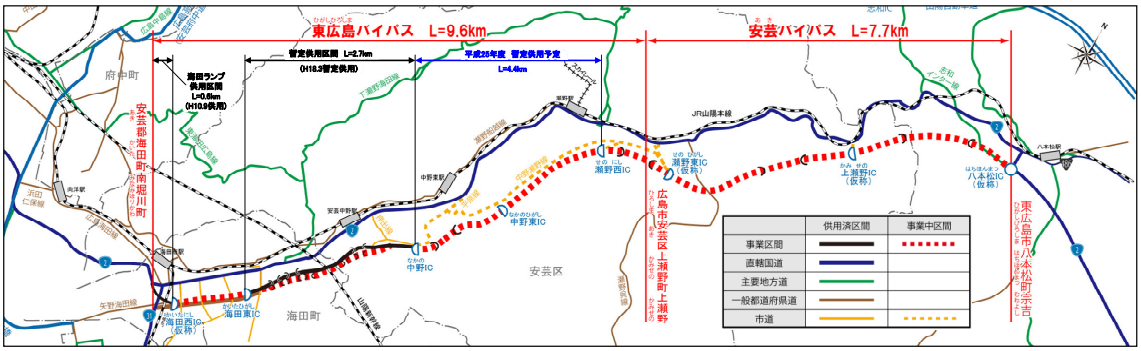
今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を指針していく。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　広島南道路（ひろしまみなみ）	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：広島県安芸郡海田町日の出町（あきぐんかいたちょうひのでまち） 至：広島県広島市西区商工センター４丁目（ひろしましにしくしょうこう）			延長	14.8km

事業概要

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

広島南道路は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾等を拠点とする物流の効率化、広域な地域経済の連携強化等を図るために計画された延長14.8kmの道路である。

H元年度事業化	S63 年度都市計画決定 （H19 年度変更）	H2 年度用地着手	H10年度工事着手

全体事業費	約4,124億円	事業進捗率）	76%	供用済延長	9.6km
計画交通量	6,800～60,000台/日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.7	767 / 5,657 億円 事　業　費：691/5,401億円 維持管理費：　77/ 256億円	1,267 / 6,123億円 走行時間短縮便益：1,046/5,091億円 走行費用減少便益：155/ 721億円 交通事故減少便益：66/ 312億円	平成25年

感度分析の結果

【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＝1.4～1.9(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.1～1.1(事業費　±10%)　事業費　：B/C＝1.5～1.8(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＝1.5～1.8(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・現道における混雑時旅行速度が改善
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（広島電鉄バス、広島バス、芸陽バス）
②物流効率化の支援
・広島港（特定重要港湾）から高速 IC までのアクセス向上
③都市の再生
・当該路線は中心市街地（DID 地区内）の事業
・都市計画道路密度が向上
④国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「東広島廿日市道路」として位置付けあり
⑤個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援
・宮島や平和記念資料館等へのアクセス向上（H24 観光入込客数：宮島神社約 225 万人、平和記念資料館約 126 万人）
⑥安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセスが向上（県立広島病院 等）
⑦安全な生活環境の確保
・死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上
⑧災害への備え
・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成 25 年 6 月）において緊急輸送道路に位置づけ有り
・第一次緊急輸送道路である国道 2 号等の代替路線を形成する
⑨地球環境の保全
・CO2 排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

広島南道路は、広島都市圏中心部の交通円滑化を図り、交通混雑の緩和、臨海部における都市活動の推進及び沿道環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市、廿日市市、海田町、坂町の首長等で構成される「広島南道路建設促進期成同盟会」により、建設促進について要望（平成 25 年 7 月 17 日）を受けている。

広島県知事の意見：

継続とする対応方針（原案）については妥当である。

広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。

今後も引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に形成されるよう努めていただきたい。

広島市長の意見：

広島南道路の事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

今年度供用予定区間（吉島地区～観音地区）の整備効果を十分発揮するため、事業区間のうち未整備となっている区間を着実に整備するとともに、未事業区間（商工センターから廿日市市地御前間）については関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路の早期完成を図られるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活性化により自動車交通が増大し、内々・内外交通と通過交通の混在によりデルタ内の円滑な交通が阻害され慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成 25 年 5 月末で用地買収は約 98%完了している。
・平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 76%完了している。
・現在までに専用部 7.1km、一般部 4.2km が開通している。

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25年度に吉島ランプ～商工センターランプ間の開通を目指し工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

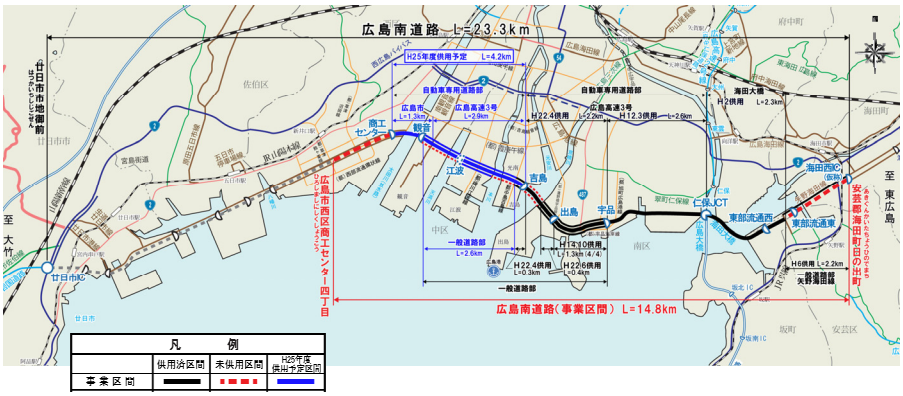
今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　岩国（いわくに）・大竹（おおたけ）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県大竹市（ひろしま　おおたけ）小方（おがた）一丁目 至：山口県岩国市（やまぐち　いわくに）山手町（やまて）			延長	9.8km

事業概要

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

岩国・大竹道路は、一般国道2号の混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、広島県と山口県の広域的な連携・交流を図ることを目的とした延長9.8kmのバイパスである。

H13年事業着手	H12年度都市計画決定 （H－年度変更）	H15年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約1,330億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,000　～　30,900台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	803/1,004億円 事　業　費：763/963億円 維持管理費：　41/41億円	1,164/1,164億円 走行時間短縮便益：906/906億円 走行費用減少便益：167/167億円 交通事故減少便益：　91/91億円	平成25年

感度分析の結果

【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＝1.2～1.8(交通量±10%)
事業費　：B/C＝1.1～1.3(事業費±10%)　事業費　：B/C＝1.3～1.6(事業費±10%)
事業期間：B/C＝1.1～1.2(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝1.3～1.6(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・廿日市市から岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・大竹ICから岩国港（重要港湾）へのアクセス向上
③国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「岩国大竹道路」の一部として位置づけあり
・日常生活中心都市間を最短時間で連絡する【広島市～岩国市】
④個性ある地域の形成
・錦帯橋へのアクセス向上（H24観光入込客数：約69万人）
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（岩国医療センター）
⑥安全な生活環境の確保
・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上
⑦災害への備え
・第1次緊急輸送道路である広島岩国道路、山陽自動車道、国道2号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

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：

岩国・大竹道路については、一般国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や広島県西部と山口県東部の連携・交流機能の強化を図るため、整備を着実に進める必要があると考えている。

今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

山口県知事の意見：

一般国道2号岩国・大竹道路の「対応方針（原案）」案に対して、異存はない。

引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H24年12月の岩国錦帯橋空港の開港により、山口県東部および広島県西部地域の空の玄関口が誕生した。

また、岩国医療センターの新築移転をはじめとして、愛宕山地域では高度医療と複合防災施設による医療防災拠点づくりに向けた各種施設の集約・整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地買収は約84%完了している。
・平成25年3月末で事業進捗は約12%完了している。
・一部の住民から、山手トンネル（仮称）建設に反対する意見があり協議を行っている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在は、調査設計、用地買収を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

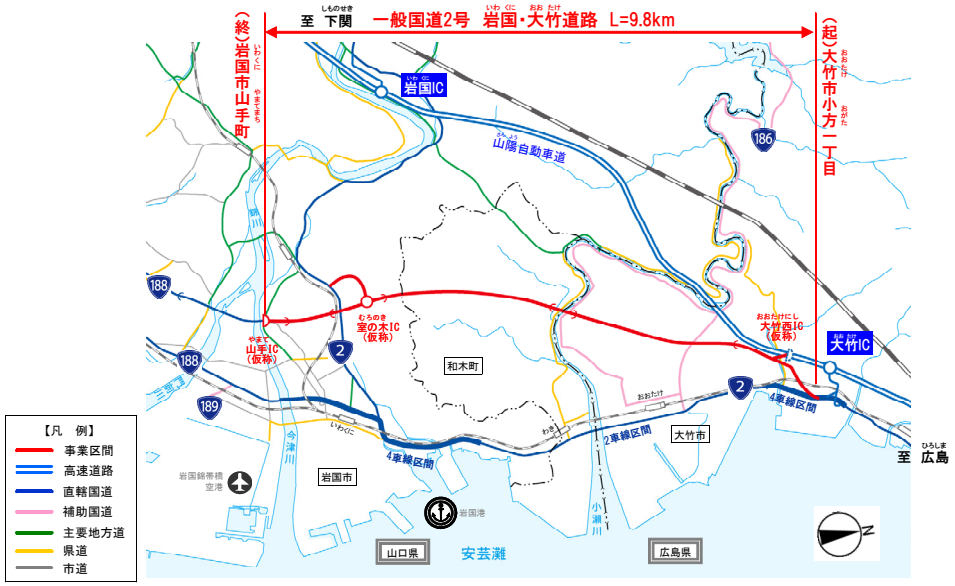
・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道375号　東広島（ひがしひろしま）・呉（くれ）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 呉（くれ）市 阿賀中央（あがちゅうおう） ５丁目 至：広島県 東広島（ひがしひろしま）市 高屋町溝口（たかやちょうみぞぐち）			延長	32.8km

事業概要

一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市に至る延長約191kmの主要幹線道路である。

東広島・呉道路は、広島県の中央部に位置し、山陽自動車道と呉市を結ぶ延長32.8kmの4車線の高規格幹線道路である。

H5年度事業化	H2 年度都市計画決定 （H16 年度変更）	H5 年度用地着手	H7年度工事着手

全体事業費	約1,925億円	事業進捗率	74%	供用済延長	24.0km
計画交通量	16,400～30,600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) 1.8 (残事業) 6.1	395 / 2,301 億円 事 業 費 ：314/2,161億円 維持管理費： 81/ 141億円	2,397 / 4,160億円 走行時間短縮便益： 2,083/3,446億円 走行費用減少便益： 210/ 469億円 交通事故減少便益： 103/ 245億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.7～2.1(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝1.8～1.8(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝1.7～1.9(事業期間±20%)

【残事業】交通量　：B/C＝5.2～7.2(交通量　±10%)
事業費　：B/C＝5.6～6.6(事業費　±10%)
事業期間：B/C＝5.9～6.3(事業期間±20%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（中国ジェイアールバス、広島電鉄バス）
・呉市から東広島駅（新幹線駅）へのアクセス向上
・呉市から広島空港（第 2 種空港）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・東広島市から呉港（重要港湾）までのアクセス向上
③都市の再生
・呉市の市街地再開発、区画整理等の沿線まちづくりとの連携あり【古新開土地区画整理事業】
④個性ある地域の形成
・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】
・大和ミュージアム、グリーンピアせとうち、呉市立美術館へのアクセスが向上（H23 観光入込客数：大和ミュージアム約 74 万人、グリーンピアせとうち約 16 万人呉市立美術館約 5 万人）
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が向上（呉医療センター）
⑥安全な生活環境の確保
・死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待
⑦災害への備え
・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成 25 年 6 月）において緊急輸送道路に位置づけあり
・第 1 次緊急輸送道路である一般国道 375 号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

関係する地方公共団体等の意見

東広島・呉道路は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「東広島呉自動車道建設促進期成同盟会」により、一層の建設促進について要望（平成 25 年 7 月）を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針（原案）については妥当

広島県中央地域の地域経済・産業の発展や広域的交流圏の形成、空港アクセス向上に不可欠。

平成 26 年度の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 国道 375 号の呉市～東広島市にかけての沿線は、広島中央テクノポリス地域に指定されて以来、企業立地数が増加するなど開発が進んでいる。
- これまでの開通（平成 19 年 11 月・平成 22 年 3 月・平成 24 年 4 月）により、国道 375 号郷原大橋東詰交差点等の渋滞は解消されたが、未開通区間では渋滞が残存している。
- H24.4 部分開通による広島空港へのアクセス性が向上したことで、廃止されていた空港高速バスが再開している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成 25 年 5 月末で用地買収は 100%完了している。

・平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 74%完了している。

・現在までに「阿賀 IC～黒瀬 IC（L=12.3km）、馬木 IC～高屋 JCT・IC（L=11.7km）」間を開通（暫定 2 車線）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暫定 2 車線にて開通しており、平成 26 年度の全線開通（暫定 2 車線）を予定している。

施設の構造や工法の変更等

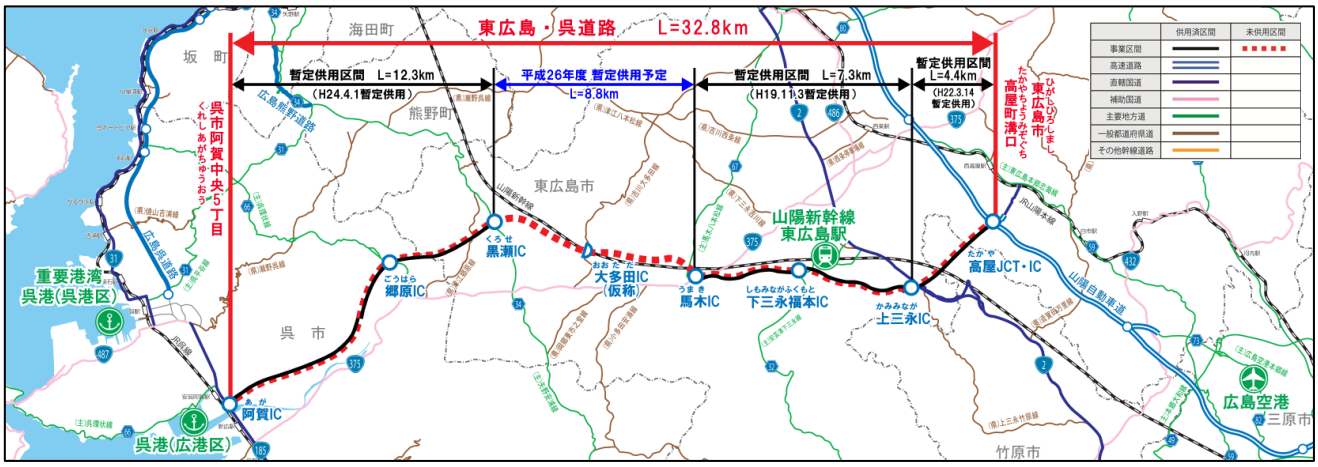
・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道2号　周南立体（しゅうなんりったい）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県周南市（やまぐち　しゅうなん）孝田町（こうだちょう） 至：山口県周南市（やまぐち　しゅうなん）徳山（とくやま）			延長	3.5km

事業概要

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

周南立体は、周南市内の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域経済の発展等を目的として、主要渋滞箇所三田川交差点を跨ぐ交差点の立体化及び隣接交差点の改良を行うものである。

H20年度事業化	S41年度都市計画決定（H－年度変更）	H－年度工事着手	H－年度用地着手

全体事業費	約45億円	事業進捗率	約4%	供用済延長	0.0km
計画交通量	47,700台／日				

費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.5 (残事業) 2.6	37/39億円 事業費：35/37億円 維持管理費：1.8/1.8億円	96/96億円 走行時間短縮便益：80/80億円 走行費用減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：3.7/3.7億円	平成25年

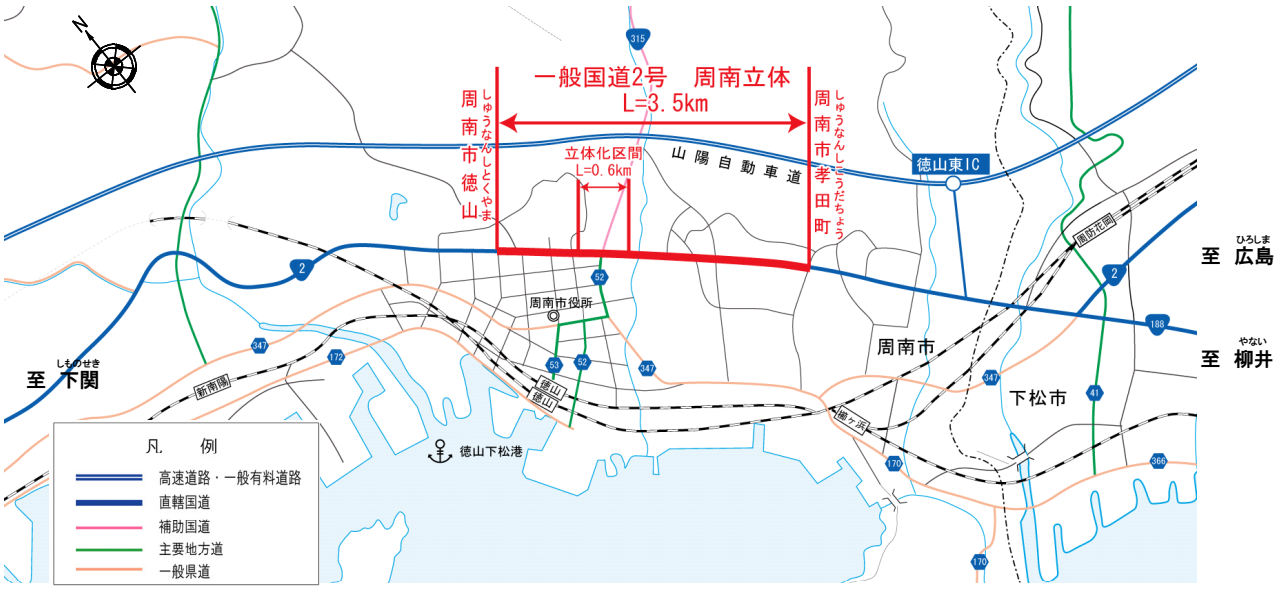
感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.9～3.2(交通量±10%)　【残事業】交通量：B/C＝2.0～3.3(交通量±10%)
事業費　：B/C＝2.2～2.7(事業費±10%)　事業費：B/C＝2.4～2.9(事業費±10%)
事業期間：B/C＝2.4～2.5(事業期間±20%)　事業期間：B/C＝2.5～2.7(事業期間±10%)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が見込まれる
・現道等における混雑時旅行速度が改善
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（防長交通）
・下松市から徳山駅（新幹線駅）へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・徳山下松港（特定重要港湾）から徳山東ICへのアクセス向上
③都市の再生
・周南市　都市再生整備計画（第2期（平成23年4月～平成28年3月））を支援
④国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【下松市～周南市】
⑤個性ある地域の形成
・周南市徳山動物園へのアクセス向上（H24観光入込客数：約26万人）
⑥安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上（徳山中央病院）
⑦災害への備え
・山口県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり
⑧地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見 山口県知事の意見： 一般国道2号周南立体の「対応方針（原案）」案に対して、異存はない。 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。	
事業評価監視委員会の意見 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・H23年5月に国際拠点港湾徳山下松港が国際バルク戦略港湾（石炭）に指定され、周南バルクターミナル等関連事業の整備が進んでいる。 ・H23年4月より徳山中央病院に救命救急センターが開設され、県内で5番目、周南地域で唯一の3次救急医療体制が整った。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年3月末で事業進捗は約4%完了している。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・現在、調査・設計を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。	
施設の構造や工法の変更等 ・今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	



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

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道55号　桑野道路（くわのどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市下大野町渡り上り（とくしまけんあなんししたおおのちょうわたりあが） 至：徳島県阿南市内原町桜木（とくしまけんあなんしうちわらちょうさくらぎ）			延長	6.5km

事業概要

国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る全長約200kmの主要幹線道路である。

桑野道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部として計画された事業であり、四国横断自動車道及び高知東部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、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、近畿圏や徳島中心部と徳島県南地域の連携強化を図るほか、さらには南海トラフ巨大地震などの災害発生時における広域交通ネットワークの役割も担うなど、徳島県南部の空白地帯の「安全」と「活力」の両面を支える必要不可欠な道路と位置づけられ、早期整備が望まれている。

H23年度事業化	H22年度都市計画決定（H－年度変更）	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	340億円	事業進捗率	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,700～13,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 1.7	267/274億円 事業費：258/264億円 維持管理費：10/10億円	463/463億円 走行時間短縮便益：370/370億円 走行経費減少便益：67/67億円 交通事故減少便益：26/26億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.2～2.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.5～1.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.6～1.8（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C＝1.2～2.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.6～1.9（事業期間±20%）

事業の効果等

南海トラフ巨大地震による津波浸水被害が予測される地域に対して緊急輸送道路の代替機能を確保し、県南地域から近畿圏・徳島中心部へのアクセス向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。

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
・現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の交通改善が期待される
・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる
・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる
②物流効率化の支援
・徳島小松島港への時間短縮が見込まれる
・近畿圏や徳島中心部への地場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「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する
④個性ある地域の形成
・「広域連携推進プロジェクト」を支援（第５次阿南総合計画）
・徳島県南部地域への観光アクセス向上
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（徳島赤十字病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる
⑥安全な生活環境の確保
・阿南市内の交通事故件数の減少が期待される
⑦災害への備え
・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する
・桑野道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている
・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する
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
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
⑩その他
・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国８の字ネットワークを形成

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：
・阿南市高規格道路建設促進期成同盟会、徳島県議会四国横断自動車道建設促進議員連盟、徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている
徳島県知事の意見：
・「桑野道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。
「桑野道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、「四国８の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道５５号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。
また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南地域の美しい自然を活かした観光振興など、地域の活性化につながるものと考えています。
このため、引き続き、コスト縮減を推進し、事業の着実な実施をお願いします。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成23年7月　　日和佐道路（阿南市福井町小野～由岐IC間：Ｌ＝3.1km）開通（日和佐道路全線開通）
・平成24年4月　阿南安芸自動車道　福井道路　Ｌ＝9.6km　事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成25年5月末で用地取得率0%、平成25年3月末で事業進捗率約1%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成25年度より設計協議に着手しており、早期に用地調査を行い用地買収着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等
・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道192号　徳島南環状道路（とくしまみなみかんじょう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県徳島市国府町観音寺（とくしまけんとくしまし こくふちょうかんおんじ） 至：徳島県徳島市八万町大野（とくしまけんとくしまし はちまんちょうおおの）			延長	9.5km

事業概要

国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る全長約93kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。

徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する地域高規格道路である。

S61年度事業化	S60年度都市計画決定（H16年度変更）	H元年度用地着手	H7年度工事着手

全体事業費	1,191億円	事業進捗率	約49%	供用済延長	3.7km
計画交通量	20,000～48,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	382/1,127億円 事業費：364/1,101億円 維持管理費：19/26億円	1,289/1,342億円 走行時間短縮便益:1,030/1,088億円 走行経費減少便益：179/174億円 交通事故減少便益：80/79億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 1.03～1.3（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C= 3.0～3.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C= 1.2 ～1.2（事業費　±10%）　事業費　：B/C= 3.1～3.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C= 1.04～1.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C= 3.0～3.8（事業期間±20%）

事業の効果等

徳島市中心部で慢性的に発生している交通渋滞の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通利便性の向上、交通安全性の向上に大きく寄与するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど、多様な整備効果が期待できる。

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる
・現道等の旅行速度の向上が見込まれる
・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる
・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる
②物流効率化の支援
・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援
③国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する
・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる
④個性ある地域の形成
・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する
・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる
⑥安全な生活環境の確保
・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される
⑦災害への備え
・徳島南環状道路は、津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能
⑧地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑨生活環境の改善・保全
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる

・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけにとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する
⑩その他
・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する

関係する地方公共団体等の意見
地域から頂いた主な意見等：
・徳島県、徳島市、徳島環状道路建設促進期成同盟会、徳島東部地域定住自立圏推進協議会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。
徳島県知事の意見：
・「徳島南環状道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。
「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、本県発展のために、なくてはならない道路であります。
このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、早期供用に向け、事業の推進をお願いします。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成12年 8月　（主）徳島環状線　藍住～応神地区　L=3.5km　開通
・平成15年 7月　（主）徳島環状線　安宅・住吉地区　L=1.1km　暫定開通
・平成20年 3月　（主）徳島環状線　国府地区　L=1.5km　側道開通
・平成23年 3月　（主）徳島環状線　川内町大松～平松　L=1.3km 開通
・平成24年12月　（主）徳島環状線　川内町平松～住吉　L=3.7km 開通
（その他）
・平成11年 7月　阿波踊り会館　開園
・平成15年12月　大型ショッピングセンター（徳島市西新浜町）オープン
・平成22年 4月　徳島阿波踊り空港の滑走路延伸
・平成22年 3月　徳島小松島港コンテナターミナル開通
・平成23年11月　大型ショッピングセンター（板野郡藍住町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等
・国道192号～県道鬼籠野国府線間（L=2.6km）の側道部については平成12年4月までに開通済
・徳島市八万町橋北～八万町大野間（L=1.1km）の側道部については平成24年7月に開通
・平成25年5月末で用地進捗率約93%、平成25年3月末で事業進捗率約49%。

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 徳島市上八万町下中筋～八万町橋北　L=2.2km 開通予定
・残事業区間についても早期の開通を目指し、事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等
・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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道11号　小松（こまつ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県西条市小松町新屋敷（えひめけんさいじょうしこまつちょうしんやしき） 至：愛媛県西条市小松町安井（えひめけんさいじょうしこまつちょうやすい）			延長	7.5km

事業概要

国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約230kmの幹線道路である。瀬戸内海沿線の各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。

小松バイパスは、国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業や経済の活性化に寄与する道路である。

H3年度事業化	H3年度都市計画決定 （H-年度変更）	H4年度用地着手	H10年度工事着手

全体事業費	160億円	事業進捗率	約41%	供用済延長	2.0km
計画交通量	8，000～19，600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) 1.4 (残事業) 2.8	75/162億円 事業費：58/142億円 維持管理費：17/ 20億円	209/228億円 走行時間短縮便益：166/185億円 走行経費減少便益：32/ 32億円 交通事故減少便益：11/ 10億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 1.4～1.4(交通量±10%)　【残事業】交通量　：B/C= 2.7～2.9(交通量±10%)
事業費　：B/C= 1.4～1.5(事業費±10%)　事業費　：B/C= 2.6～3.2(事業費±10%)
事業期間：B/C= 1.2～1.6(事業期間±20%)　事業期間：B/C= 2.4～3.2(事業期間±20%)

事業の効果等

国道11号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、交通量や大型車混入率の大幅な減少による騒音の低減効果による沿道環境の改善、救命救急センターへの搬送時間の短縮による救命率の向上など、多様な整備効果が期待できる。

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
・現道等における旅行速度の向上が見込まれる
・国道11号の渋滞緩和により路線バスの利便性向上（旅行速度が改善）
・特急停車駅（壬生川駅、伊予西条駅）へのアクセス向上
・西条市から松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上
②物流効率化の支援
・いよ小松北ICと西条臨海工業団地、東予港（重要港湾）の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援
③都市の再生
・西条地区の地域高度技術産業活性化計画を支援
④国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市（旧小松町～西条市役所）へのアクセス向上
⑤個性ある地域の形成
・主要な観光地へのアクセス向上（いよ小松IC～四国鉄道文化館）
⑥安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（東予救命救急センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる
・二次医療施設のカバー圏人口拡大
⑦災害への備え
・緊急輸送道路である国道11号と松山自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成
⑧地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑨生活環境の改善・保全

・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
・騒音レベルが夜間要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待
⑩その他
・小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待

関係する地方公共団体等の意見
地域から頂いた主な意見等：
・周辺の自治体である西条市より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。
愛媛県知事の意見：
・小松バイパスの再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
小松バイパスについては、今治小松自動車道へのアクセス強化や交通混雑の緩和を図る重要な道路であり、全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成18年5月　（主）壬生川新居浜野田線（東予有料道路）L=3.5km　無料化
・平成19年2月　（主）壬生川新居浜野田線　開通
・平成20年3月　（一）丹原小松線　開通
・平成20年3月　（一）南川壬生川停車場線　開通
（その他）
・平成19年4月　大型ショッピングセンター（西条市新田）オープン
・平成19年11月　観光エリア（鉄道歴史パークinSAIJO）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成25年5月末で用地取得率約33%、平成25年3月末で事業進捗率約41%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・起点部(L=400m)区間について、平成24年度に地元設計協議を行い平成25年度には用地調査に着手する。
今後起点部(L=400m)区間について計画的に事業を進めていくとともに、東予地域の道路整備事業等による交通流動の変化にも注視しつつ事業を展開していく。

施設の構造や工法の変更等
・今後も新技術、新工法の採用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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道33号　松山外環状道路インター線	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県松山市北土居町 至：愛媛県松山市余戸南			延長	4.8km

事業概要

松山外環状道路とは、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。

松山外環状道路が開通されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。

松山外環状道路のうち、国道33号から国道56号間（4.8km）は、一般国道33号松山外環状道路インター線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。

H16年度事業化	H2年度都市計画決定 （H15年度変更）	H17年度用地着手	H19年度工事着手

全体事業費	532億円	事業進捗率	約60%	供用済延長	0.0km
計画交通量	13，200～30，100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 4.5	134/492億円 事業費：122/481億円 維持管理費：12/12億円	609/609億円 走行時間短縮便益：480/480億円 走行経費減少便益：82/82億円 交通事故減少便益：47/47億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 1.05～1.5（交通量±10%）
事業費　：B/C= 1.2 ～1.2（事業費±10%）
事業期間：B/C= 1.1 ～1.4（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C= 3.9～5.7（交通量±10%）
事業費　：B/C= 3.8～4.5（事業費±10%）
事業期間：B/C= 3.9～5.2（事業期間±20%）

事業の効果等

松山ＩＣ、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性の向上や、市内中心部へ流入する交通を分散することで、市内の交通渋滞緩和など、多様な整備効果が期待できる。

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
・国道33号の旅行速度が向上
・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上
・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加
②物流効率化の支援
・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上
③都市の再生
・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路
④国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路の整備区間指定あり
・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上
⑤個性ある地域の形成
・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」のメイン会場である松山中央公園と松山ICを結び、円滑な交通を確保
・主要観光地（松山城、道後公園）へのアクセス向上
⑥安全で安心できるくらしの確保
・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑧生活環境の改善・保全

・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開
⑨その他
・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援
・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港の円滑な交通確保

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：
・松山都市圏道路整備促進期成同盟会より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。
愛媛県知事の意見：
・松山外環状道路インター線の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
松山外環状道路は、松山都市圏の渋滞緩和による観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であり、インター線の平成28年度までの全線供用に向けた着実な整備をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成 9年 2月　松山インター関連（松山IC～国道33号）L=0.5km　開通
・平成12年 3月　東部環状線　開通
・平成14年10月　（都）千舟町古川線　部分開通
・平成23年 3月　（都）千舟町古川線　全線開通
・平成23年 6月　松山外環状道路インター線（側道部）　L=1.3km　部分開通
（その他）
・平成17年 1月　松山中央公園（松山市）に競輪場を移設
・平成20年 4月　大型ショッピングセンター（松前町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地取得率約99%、平成25年3月末で事業進捗率約60%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成25年７月時点の用地買収状況は、買収時期の関係で残っているＪＲ四国所有地を除き、全て完了。
平成25年度　松山市北土居町～古川IC　L=1.2km開通予定
平成26年度　市坪IC～松山市余戸南　L=1.8km開通予定
平成28年度　古川IC～市坪IC　L=1.8km開通予定

施設の構造や工法の変更等

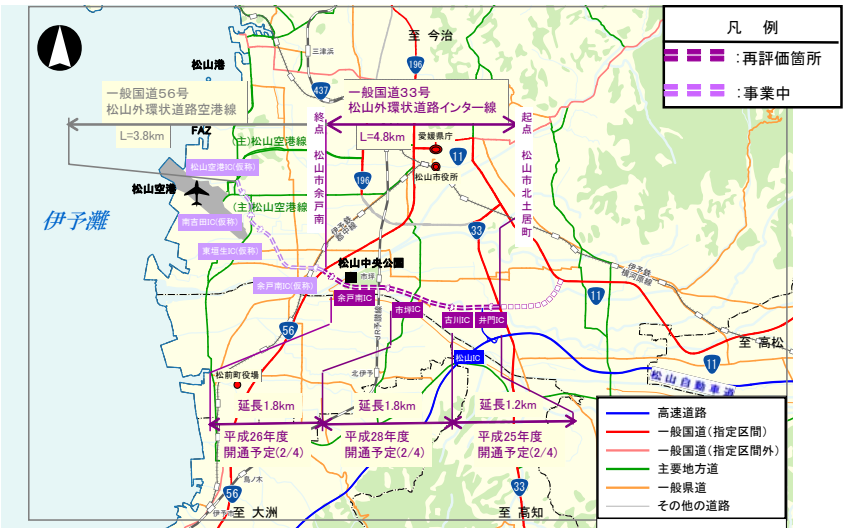
・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道56号　松山外環状道路空港線（まつやまそとかんじょうどうろくうこうせん）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県松山市余戸南（えひめけんまつやましよごみなみ） 至：愛媛県松山市北吉田町（えひめけんまつやましきたよしだまち）			延長	3.8km

事業概要

松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。

松山外環状道路が開通されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。

松山外環状道路のうち、国道56号から主要地方道松山空港線間（3.8km）は、一般国道56号松山外環状道路空港線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。

H20年度事業化	H2年度都市計画決定（H19年度変更）	H23年度用地着手	H25年度工事着手

全体事業費	529億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	0.0km
計画交通量	12，100～17，200台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.5	322/392億円 事業費：316/386億円 維持管理費：5.8/5.8億円	487/487億円 走行時間短縮便益：389/389億円 走行経費減少便益：67/67億円 交通事故減少便益：31/31億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 1.00～1.4（交通量±10%）
事業費　：B/C= 1.1 ～1.4（事業費±10%）
事業期間：B/C= 1.1 ～1.4（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C= 1.2～1.7（交通量±10%）
事業費　：B/C= 1.4～1.7（事業費±10%）
事業期間：B/C= 1.3～1.7（事業期間±20%）

事業の効果等

松山ＩＣ、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性の向上や、市内中心部へ流入する交通を分散することで、市内の交通渋滞緩和など、多様な整備効果が期待できる。

①円滑なモビリティの確保
・現道等の時間損失の削減が見込まれる
・並行する松山空港線の旅行速度が向上
・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上
・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加
②物流効率化の支援
・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上
③都市の再生
・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路
④国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路の整備区間指定あり
・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上
⑤個性ある地域の形成
・主要観光地（松山城、道後公園）へのアクセス向上
⑥安全で安心できるくらしの確保
・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑧生活環境の改善・保全
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開

⑨その他
・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援
・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港の円滑な交通確保

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：
・松山都市圏道路整備促進期成同盟会より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：
・松山外環状道路空港線の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
松山外環状道路空港線については、高速道路の松山ICと松山空港等を結ぶ、松山都市圏の交通の円滑化に必要不可欠な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成23年 3月　（都）千舟町古川線　全線開通
・平成23年 3月　松山外環状道路インター線（側道部）　L=1.3km　部分開通
（その他）
・平成20年 4月　大型ショッピングセンター（松前町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成25年5月末で用地取得率約20%、平成25年3月末で事業進捗率約12%。

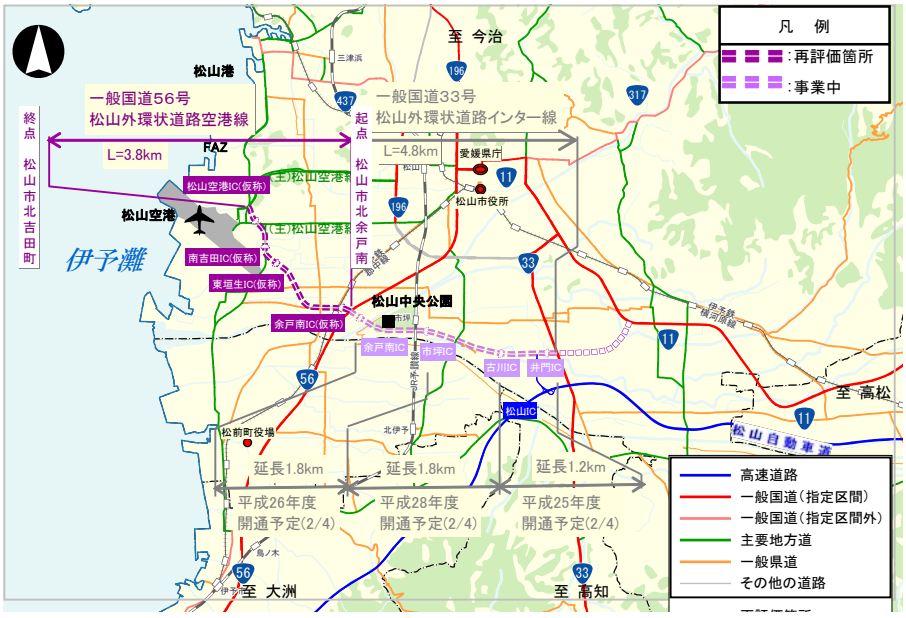
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・松山松前伊予線から国道56号間で、平成23年度より用地買収に着手、平成25年6月から工事着手し、側道部工事を推進している。

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

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道196号　今治道路（いまばりどうろ）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県今治市矢田（えひめけんいまばりしやた） 至：愛媛県今治市長沢（えひめけんいまばりしながさわ）			延長	10.3km

事業概要

国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約70ｋｍの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。

今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）及び四国縦貫自動車道（松山自動車道等）と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図ることを目的として計画された高規格幹線道路である。

H13年度事業化	H3年度都市計画決定 （H-年度変更）	H15年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	706億円	事業進捗率	約25%	供用済延長	0.0km
計画交通量	12,000～12,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.04 (残事業) 1.7	358/568億円 事業費：339/549億円 維持管理費：19/19億円	593/593億円 走行時間短縮便益：495/495億円 走行経費減少便益：65/65億円 交通事故減少便益：33/33億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 1.04～1.1（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C= 1.6～1.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C= 0.98～1.1（事業費　±10%）　事業費　：B/C= 1.5～1.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C= 0.9 ～1.1（事業期間±20%）　事業期間：B/C= 1.4～1.9（事業期間±20%）

事業の効果等

流通の利便性の向上による産業の振興や、走行性が高い高速道路を利用することで緊急施設へのアクセス性が向上するなど、多様な整備効果が期待できる。

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
・今治市から松山空港（第二種空港）へのアクセス向上により広域交流を支援
②物流効率化の支援
・新居浜市（臨海工業地）へのアクセス向上により広域交流を支援
・愛媛県の農水産品の大都市への流通利便性が向上
③国土・地域ネットワークの構築
・四国と本州を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングの解消
④個性ある地域の形成
・今治ICに隣接する今治新都市開発整備事業に進出した企業が、四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援
・本州方面から今治市、四国全域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与
⑤安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設（愛媛大学附属病院）へのアクセス向上
⑥災害への備え
・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能
・南海トラフ巨大地震など災害時における広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保
⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑧生活環境の改善・保全
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
⑨その他

・近隣市からの救急搬送を支援（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・今治小松自動車道建設促進期成同盟会から、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。

愛媛県知事の意見：

・今治道路の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
今治道路は、しまなみ海道と四国８の字ネットワークを結び、今治小松自動車道のミッシングリンクを解消する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成13年７月　今治小松自動車道(今治湯ノ浦IC～東予丹原IC)L=9.0km　開通
・平成18年４月　西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)大島道路(大島北IC～大島南IC・L=6.3km)及び生口島道路(生口島北IC～生口島南IC・L=6.5km)の暫定２車線開通により瀬戸内しまなみ海道全線開通
・平成21年３月　県道今治丹原線　開通

（その他）

・平成17年３月　大型電気店開店
・平成18年９月　今治新都市第１地区分譲受付開始
・平成18年10月　今治新都市第２地区分譲受付開始
・平成18年11月　大型商業施設開店
・平成18年12月　大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地進捗率約67%、平成25年3月末で事業進捗率約25%。

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年度より工事着手し全面展開中であり、平成25年度より朝倉トンネルの工事にも着手。
・今治IC～今治朝倉IC（仮称）区間は、平成25年度より用地買収に着手。

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

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

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

事業概要

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、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、高知東部地域と高知中心部の連携強化を図るほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。

また、南海トラフ巨大地震などの災害発生時の広域交通ネットワークとしての役割も担っており、更には高知市に集中している救命救急を担う第３次医療施設への速達性の向上や、地域間の円滑な交通流動の確保を目的としている。

H23年度事業化	H11年度都市計画決定 （H－年度変更）	H－年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	355億円	事業進捗率	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,500～12,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.2 (残事業) 2.2	288/296億円 事　業　費：276/284億円 維持管理費： 13/ 13億円	645/645億円 走行時間短縮便益：549/549億円 走行経費減少便益： 73/ 73億円 交通事故減少便益： 23/ 23億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.8～2.6（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝1.8～2.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝2.0～2.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.0～2.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝2.1～2.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝2.1～2.4（事業期間±20%）

事業の効果等

南海トラフ巨大地震による津波浸水被害が予測される地域に対して緊急輸送道路の代替機能を確保し、県東部地域へのアクセス向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。

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
・ＪＲ後免駅へのアクセス向上が見込まれる
・高知龍馬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
・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、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
・高知市～安芸市を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する
・高知市～安芸市を最短時間で連絡する路線を構成する
・日常活動圏中心都市（香南市）へのアクセス向上が期待される

④個性ある地域の形成
・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
・高知県東部地域への観光アクセスを支援

⑤安全で安心できるくらしの確保
・安芸市から第三次救急医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる

⑦災害への備え
・孤立化する芸西村、安芸市の集落を解消する
・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている
・現道である国道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

・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、浸水想定区域を通過する箇所は十分な高さを確保することで、緊急輸送道路のリダンダンシーが確保。
⑧地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑨生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が見込まれる。
・SPM排出量の削減が見込まれる。
⑩その他
・南海トラフ巨大地震における救援ルートの信頼性の向上及び、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：
・高知県、安芸市、四国８の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟より、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。

高知県知事の意見：
・事業継続に異議はありません。一般国道55号南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、南海トラフ地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国8の字ネットワークを構成し、高知県東部の発展に重要な役割を果たす路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成22年6月～平成23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車線開通
・平成24年3月　高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）L＝2.9km　2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地取得率0%，平成25年3月末で事業進捗率約1%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成23年度より新規に着手した事業で、地元設計協議を実施中であり、平成25年度より用地買収に向けた手続きに着手。

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



※津波浸水想定区域：高知東部自動車道沿線のみ記載

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引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26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道56号　片坂（かたさか）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡四万十町金上野（こうちけんたかおかぐんしまんとちょうきんじょうの） 至：高知県幡多郡黒 潮 町拳ノ川（こうちけんはたぐんくろしおちょうこぶしのかわ）			延長	6.1km

事業概要

国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約330ｋｍの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。

四万十町と黒潮町間にある「片坂」は最急縦断勾配i=7.0%、R=80m以下7箇所(最小曲線半径R=55m)など急勾配、急カーブの連続で交通の隘路となっており、災害危険箇所も多い。よって、当区間にバイパスが整備されれば、時間短縮が図られると共に、現在の国道56号の機能を代替することになり、災害時のリダンダンシーも確保される。さらに、『四国８の字ネットワーク』の一翼を担い、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、高知中心部と高知西南地域の連携の強化を図るほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。

H17年度事業化	H16年度都市計画決定 （H-年度変更）	H21年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	250億円	事業進捗率	約28%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,000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) 1.02 (残事業) 1.8	137/247億円 事業費：123/233億円 維持管理費：14/14億円	253/253億円 走行時間短縮便益：210/210億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：11/11億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C= 0.9 ～1.2（交通量±10%）
事業費　：B/C= 0.97～1.1（事業費±10%）
事業期間：B/C= 0.99～1.1（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C= 1.6～2.1（交通量±10%）
事業費　：B/C= 1.7～2.0（事業費±10%）
事業期間：B/C= 1.8～1.9（事業期間±20%）

事業の効果等

国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。

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
・現道等の路線バスの利便性や快適性向上
・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上
②物流効率化の支援
・高知県西南部における農林水産品（カツオ等）の流通の利便性の向上が見込まれる
③国土・地域ネットワークの構築
・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する
・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上
④個性ある地域の形成
・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上
⑤安全で安心できるくらしの確保
・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる
⑥災害への備え
・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する
・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている
・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保
・国道56号の防災危険箇所が回避される

⑦地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる
⑧生活環境の改善・保全
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる
⑨その他
・線形不良箇所が解消されることで危険箇所の減少

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・高知県、黒潮町、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会、四国横断自動車道高知県促進期成会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：
・事業継続に異議はありません。一般国道５６号の当区間は、急峻な地形のため線形が悪く、災害危険個所が多く残っておりますので、一刻も早い改善が望まれています。また、南海トラフ地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国８の字ネットワークを構成し、高知県西南部における産業や観光振興に重要な役割を果たす路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成21年3月　須崎道路　L=4.6km　2車線開通
・平成22年6月～平成23年3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3月　四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L＝7.0km　2車線開通
・平成24年12月　四国横断自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L＝14.8km　2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成25年5月末で用地取得率約93%、平成25年3月末で事業進捗率約28%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成30年度開通予定

施設の構造や工法の変更等
・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　黒崎道路 一般国道3号　黒崎（くろさき）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県北九州市八幡東区西本町（きたきゅうしゅうしやはたひがしくにしほんまち） 至：福岡県北九州市八幡西区陣原（きたきゅうしゅうしやはたにしくじんのはる）			延長	5.8km

事業概要

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

H3年度事業化	H2年度都市計画決定 （H25年度変更）	H5年度用地着手	H10年度工事着手

全体事業費	約805億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	5.2km
計画交通量	27,500～54,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 7.0	91/949億円 事　業　費：88/928億円 維持管理費：3.2/21億円	635/1,536億円 走行時間短縮便益：484/1,168億円 走行経費減少便益：85/211億円 交通事故減少便益：66/157億円	平成25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=1.6～1.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C=5.6～8.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C=6.4～7.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C=6.4～7.6（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・国道3号現道の交通混雑の緩和や走行性の向上
②交通安全性の向上
・国道3号現道の交通死傷事故発生件数の減少
③救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（北九州総合病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
④物流効率化の支援
・都市高速道路との直結により自動車専用道路網が構築
・奥洞海湾沿岸工業地域から交通拠点である高速道路IC、空港、北九州港（新門司地区）等への時間短縮、定時性の確保
⑤観光振興の支援
・北九州市の特徴である、環境関連の工場見学や工場群夜景観賞など、観光を中心とした地域振興プロジェクトの支援

関係する地方公共団体等の意見

北九州市をはじめとする一般会員28団体、特別会員30名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会（会長：(株)安川電機取締役会長）により早期整備の要望を受けている。(平成25年11月)

北九州市の意見：
国道3号線黒崎バイパスの道路事業は、企業活動を支援する物流の効率化や、交通渋滞解消の効果など、本市の産業振興や安全で快適な地域環境の改善に必要不可欠な事業であるため「九州地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案)」のとおり事業を継続していただき、早期全線供用を望みます。

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

北九州市の人口は、前回評価以降減少傾向であるが、一世帯あたり自動車保有台数は同程度で推移しており、自動車依存は高い。国道3号現道の交通量は減少傾向にあるものの、混雑度は約1.4である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約86%、そのうち用地進捗率は約93%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
・都市計画決定範囲の見直しにより、春の町ランプの取付形状を変更（事業区間・事業費の変更無し） ・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、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道10号　豊前拡幅	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	自：福岡県豊前市大字高田 至：大分県中津市三光佐知			延長	5.9km

事業概要

豊前拡幅は、国道10号における交通混雑の緩和及び交通安全性の向上を図るとともに、地域の交通拠点連携を支援し、物流効率化、観光の支援等、地域の活性化に寄与することを目的とした事業である。

H15年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H－年度用地着手	H15年度工事着手

全体事業費	約60億円	事業進捗率	約60%	供用済延長	5.4km
計画交通量	17,600～26,100台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 1.2	22/83億円 事　業　費：20/61億円 維持管理費：1.5/22億円	27/122億円 走行時間短縮便益：25/101億円 走行経費減少便益：2.0/8.4億円 交通事故減少便益：0.34/12億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.6（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=1.2～1.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.4～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C=1.1～1.4（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.5～1.5（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域交通拠点の連携
・広域交通拠点である北九州港、苅田港、中津港、及び北九州空港へのアクセス向上
②交通混雑の緩和
・大池公園入口交差点の交通混雑解消
・事業中区間（唐原～新山国大橋間）の混雑緩和
③交通安全性の向上
・交通死傷事故発生件数の減少
④観光による地域活性化
・北九州方面から別府・大分・耶馬溪などの主要観光地とのアクセス向上
⑤物流効率化の支援
・定時性の向上に伴う輸送コストの低減、生産性の向上
⑥地域連携の支援
・小児救急医療体制の構築支援
・就業や通学面における定住環境の維持・増大支援

関係する地方公共団体等の意見

行橋市をはじめとする2市5町で構成される①東九州自動車道福岡県北東部建設推進協議会（会長：行橋市長）、及び国道10号沿線の14商工会で構成される②北大経済圏構想推進協議会（会長：大分商工会議所会頭）等により早期整備の要望を受けている。（①平成24年7月、②平成24年12月）

県の意見：
（福岡県）一般国道10号豊前拡幅は東九州地域で現在、唯一の幹線道路であるとともに、北部九州の自動車産業をはじめとする産業振興の基盤となる重要な道路であり、今後も早期完成に向け事業を継続するべきと考える。
（大分県）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	
事業沿線（豊前市、上毛町、吉富町）では人口が前回評価以降、同程度で推移。一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県や九州平均を大きく上回っており、自動車依存は高い。国道10号の交通量は増加傾向にあり、混雑度は約1.2である。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成24年度末の事業進捗率は約60%であり、そのうち用地進捗率は100%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　有明海沿岸道路 一般国道208号　有明海沿岸道路（大牟田～大川）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県大牟田市新港町 至：福岡県大川市大野島			延長	27.5km

事業概要

有明海沿岸道路（大牟田～大川）は、地域間の連携・交流を促進、陸海空の広域交通ネットワークを形成し、並行する国道等の混雑緩和・安全性の向上を図る重要な幹線道路である。

Ｓ63年度事業化	Ｈ10年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ2年度用地着手	Ｈ12年度工事着手

全体事業費	約2,391億円	事業進捗率	約64%	供用済延長	19.3km
計画交通量	21,900～43,400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) 1.9 (残事業) 3.4	(残事業)/(事業全体) 633/2,666億円 事　業　費：592/2,552億円 維持管理費：　40/　114億円	(残事業)/(事業全体) 2,129/5,067億円 走行時間短縮便益：1,770/4,248億円 走行経費減少便益：　224/　538億円 交通事故減少便益：　135/　280億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.7～2.1（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=3.0～3.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.9～1.9（事業費　±10%）　事業費　：B/C=3.1～3.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.9～1.9（事業期間±20%）　事業期間：B/C=3.3～3.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域交通ネットワークの形成
・沿岸8都市を高速でつなぎ、三池港IC（福岡県）～（仮)白石3IC（佐賀県）間の所要時間の短縮
②地域の活性化
・広域交通拠点・物流拠点の三池港へのアクセス改善
・地域開発計画の支援
③観光活動の支援
・沿線地域の観光地へのアクセス性の向上
④救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（佐賀市）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
⑤交通混雑の緩和・安全性の向上
・並行する国道208号現道の交通混雑の緩和
・並行する国道208号現道の交通死傷事故発生件数の減少
⑥地域防災の支援
・国道208号の代替路となり、災害時の緊急輸送道路として機能

関係する地方公共団体等の意見

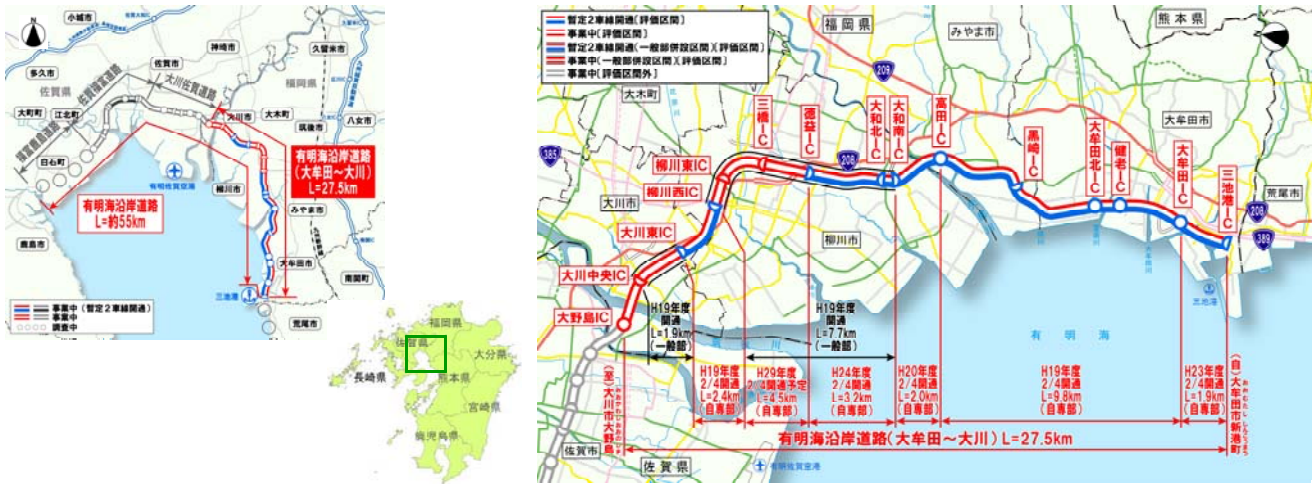
大牟田市をはじめとする4市で構成される①有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会（会長：大牟田市長）、有明海沿岸道路沿線市町村で構成される②九州中部商工連合会（会長：大牟田商工会議所）により早期整備の要望を受けている。（①平成25年7月、②平成25年9月）

県の意見：
有明海沿岸道路は広域的な連携を担う地域高規格道路であり、地域にもたらす整備効果は広域的でかつ大きいため、継続して整備すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・九州全体よりも高く、自動車交通への依存度は高い。また、残区間に並行する国道208号現道の混雑度は約1.6である。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成24年度末の事業進捗率は約64%であり、そのうち用地進捗率は約97%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 ・大牟田北IC～黒崎IC（付加車線）　L=1.3km（自専部4/4）：平成25年度開通予定 ・徳益IC～柳川西IC　L=4.5km（自専部2/4）：平成29年度開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
・評価対象の変更（用地4車+工事2車→用地4車+工事4車）による増【約367億円増】 ・三橋IC付近の構造変更による増【約14億円増】 ・軟弱地盤対策工法の変更による減【約0.25億円減】	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　有明海沿岸道路 一般国道208号　大川佐賀道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県大川市大字大野島 至：佐賀県佐賀市嘉瀬町			延長	9.0km

事業概要

大川佐賀道路は、地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携および交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。

H13年度事業化	H19年度都市計画決定 （H－年度変更）	H24年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約709億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	34,000～39,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.8 (残事業) 3.0	485/516億円 事　業　費：466/497億円 維持管理費：　19/　19億円	1,462/1,462億円 走行時間短縮便益：1,156/1,156億円 走行経費減少便益：　202/　202億円 交通事故減少便益：　103/　103億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=2.6～3.1（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.8～3.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C=2.6～3.1（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.7～3.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C=2.4～3.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.5～3.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域交通ネットワークの形成
・沿岸8都市を高速でつなぎ、三池港IC(福岡県)～(仮)白石3IC(佐賀県)間の所要時間の短縮
②交通混雑の緩和
・並行する国道208号現道等における交通混雑の緩和及び走行性の向上
③交通安全性の向上
・並行する国道208号現道等における交通死傷事故発生件数の減少
④救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設(佐賀県医療センター好生館)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
⑤広域的な観光の支援
・有明海沿岸地域の観光拠点へのアクセス時間の短縮
⑥地域防災の支援
・浸水時の避難経路や緊急輸送道路として機能

関係する地方公共団体等の意見

佐賀市をはじめとする2市8町等で構成される有明海沿岸道路建設促進佐賀県期成会（会長：佐賀市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成25年2月）

県の意見：
(福岡県)
有明海沿岸道路は広域的な連携を担う地域高規格道路であり、地域にもたらす整備効果は広域的でかつ大きいため、継続して整備すべきと考える。
(佐賀県)
早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線地域である大川市、佐賀市の人口は減少傾向にあり、一世帯あたり自動車保有台数は横ばい傾向であるものの、九州全体、福岡県・佐賀県合計よりも高い。国道208号現道の交通量は横ばい傾向にあり、混雑度は約1.6である。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成24年度末の事業進捗率は約3%であり、そのうち用地進捗率は約0%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、今後も引き続き用地買収を進め、今後の工事着手に向けて事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増【約149億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道322号　八丁峠（はっちょうとうげ）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	自：福岡県嘉麻市大力（かましだいりき） 至：福岡県朝倉市秋月野鳥（あさくらしあきづきのとり）			延長	4.5km

事業概要

八丁峠道路は、国道322号における未改良区間や異常気象時通行規制区間の解消を行い、走行性の向上、道路の信頼性の確保等を目的とした事業である。

H18年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H20年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	約167億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,400台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.6	113/153億円 事　業　費：108/148億円 維持管理費：4.9/4.9億円	186/186億円 走行時間短縮便益：144/144億円 走行経費減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：5.6/5.6億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.3（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=1.5～1.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.1～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C=1.5～1.8（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①地域産業の支援・物流の効率化
・工場間の所要時間短縮に伴う自動車関連企業の輸送コストの低減及び生産性向上
②道路の信頼性の向上
・異常気象時通行規制区間及び冬季の凍結による通行規制区間（1年間の内約6ヶ月間で通行規制が発生）の回避
③交通安全性の向上
・未改良区間の通行が回避され、走行性及び交通安全性の向上
④救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（飯塚病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上

関係する地方公共団体等の意見

嘉麻市・朝倉市をはじめとする3市2町1村で構成される一般国道322号改修（トンネル）促進期成会（会長：嘉麻市長）により早期完成の要望を受けている。（平成25年7月）

県の意見：

一般国道322号は、福岡県北九州市を起点とし、田川市、嘉麻市、朝倉市などを経て、久留米市に至る総延長118.8kmの幹線道路であり、地域の産業・経済活動の活性化など、地域社会を多面的に支援することを期待されている路線である。

現在、本路線においては香春大任バイパス、嘉麻バイパス、千手バイパス、甘木大刀洗バイパスなど、福岡県としても重点的に整備を進めているところである。

八丁峠道路は3kmを超える長大トンネルを含み、高度な技術力と継続的に多額な工費を要すことから、今後も国において、早期完成に向けた事業を継続することが必要と考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業沿線の嘉麻市、朝倉市の人口は前回評価以降減少傾向であるものの、一世帯あたり自動車保有台数は県平均や九州平均を上回っており、自動車依存は高い。
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成24年度末の事業進捗率は約12%であり、そのうち用地進捗率は100%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道34号　神埼佐賀拡幅（かんざきさが）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：佐賀県神埼市神埼町本告牟田（かんざきしかんざきまちもとおりむた） 至：佐賀県佐賀市兵庫町大字渕（さがしひょうごまちおおあざふち）			延長	5.2km

事業概要

神埼佐賀拡幅は、佐賀市東部や神埼市における国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。

H4年度事業化	H3年度都市計画決定 （H－年度変更）	H7年度用地着手	H12年度工事着手

全体事業費	約153億円	事業進捗率	約70%	供用済延長	2.9km
計画交通量	23,100～35,300台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.0	37/180億円 事　業　費：31/163億円 維持管理費：5.4/ 16億円	146/295億円 走行時間短縮便益：134/269億円 走行経費減少便益：8.6/ 14億円 交通事故減少便益：4.0/ 12億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=3.5～4.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.6～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C=3.7～4.4（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=3.3～4.5（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・事業区間における渋滞の緩和
・事業区間における旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・事業区間における交通死傷事故発生件数の減少
③救急医療活動の支援
・第二次・第三次救急医療施設への救急搬送の支援
④沿道環境の改善
・沿道の騒音レベルの改善
⑤活力ある地域づくりの支援
・広域的な交流の促進による地域活性化への寄与

関係する地方公共団体等の意見

佐賀市をはじめとして構成される国道34号（神埼佐賀拡幅・江北バイパス）整備促進期成会（会長：佐賀市長）により早期整備の要望を受けている。（平成24年11月）

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

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の佐賀市、神埼市の人口は、前回評価以降同程度で推移しており、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも高い。国道34号の交通量は増加傾向にあり、混雑度は約1.7である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約70%であり、そのうち用地進捗率は約40%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 ・姉川橋区間　L=0.5km（2/4）：平成27年度供用予定	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	西九州自動車道 一般国道497号　唐津伊万里道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：佐賀県唐津市中原 至：佐賀県伊万里市南波多町府招			延長	18.1km

事業概要

唐津伊万里道路は、西九州自動車道の一部を形成する道路であり、九州北西部の広域的な地域間の連携を図り、地域活性化や物流の効率化に大きく寄与するとともに、防災機能・安全性向上などを確保する事業である。

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

全体事業費	約877億円	事業進捗率	約59%	供用済延長	8.0km
計画交通量	18,700～23,700台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.5	289/967億円 事　業　費：248/900億円 維持管理費：　41/　66億円	1,303/1,587億円 走行時間短縮便益：1,014/1,234億円 走行経費減少便益：　180/　221億円 交通事故減少便益：　108/　131億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=4.1～4.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.6～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C=4.1～4.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C=4.1～4.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①地域間交流連携の支援
・唐津市～伊万里市間の時間短縮による地域間の交流連携の活性化に寄与
②地域産業の支援
・輸送時間短縮や走行性向上による地域ブランドの付加価値が向上
③災害に強いネットワークの構築
・並行現道である国道202号の災害時における代替路として機能
④活力ある地域づくりの支援
・観光拠点へのアクセス時間の短縮や観光周遊の可能性拡大による地域の観光振興に寄与
⑤交通安全・走行性の向上
・並行現道である国道202号からの交通が転換・減少することにより、現道の交通安全性が向上
⑥救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（唐津赤十字病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
⑦交通混雑の緩和
・並行現道である国道202号の交通混雑の緩和に寄与

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される西九州自動車道建設促進期成会等により早期整備の要望を受けている。（平成25年8月）

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

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の唐津市、伊万里市の人口は減少傾向にあり、自動車保有台数も近年減少に転じているものの九州全体よりも高く、自動車依存は高い。並行現道である国道202号の交通量は増加傾向であり、混雑度は約1.4である。
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成24年度末の事業進捗率は約59%であり、そのうち用地進捗率は約99%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 ・北波多IC～谷口IC　L=4.8km（2/4）：平成26年度開通予定 ・谷口IC～伊万里東IC　L=5.3km（2/4）：平成29年度開通予定
施設の構造や工法の変更等
・評価対象の変更（用地4車＋工事2車→用地4車＋工事4車）による増【約222億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	西九州自動車道 一般国道497号　伊万里松浦道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：佐賀県伊万里市東山代町長浜 至：長崎県松浦市志佐町			延長	17.2km

事業概要

伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する道路であり、九州北西部の広域的な地域間の連携を図り、地域活性化や物流の効率化に大きく寄与するとともに、防災機能・安全性向上などを確保する事業である。

H9年度事業化	H17年度都市計画決定（H－年度変更）	H19年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	約677億円	事業進捗率	約47%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,400～12,900台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 2.3	372/624億円 事業費：331/582億円 維持管理費：42/ 42億円	846/846億円 走行時間短縮便益：647/ 647億円 走行経費減少便益：128/ 128億円 交通事故減少便益：71/ 71億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.5（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.1～2.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.3～1.4（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.1～2.5（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=2.0～2.5（事業期間±20%）

事業の効果等

①地域間交流連携の支援
・伊万里市～松浦市間の時間短縮による地域間の交流連携の活性化に寄与
②地域産業の支援
・輸送時間短縮や走行性向上による地域ブランドの付加価値が向上
③災害に強いネットワークの構築
・並行現道である国道204号の災害時における代替路として機能
④活力ある地域づくりの支援
・観光拠点へのアクセス時間の短縮や観光周遊の可能性拡大による地域の観光振興に寄与
⑤交通安全・走行性の向上
・並行現道である国道204号の線形不良箇所を回避することができるため、大型車両を含めた自動車の走行安全性や快適性が向上

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される西九州自動車道建設促進期成会等により早期整備の要望を受けている。（平成25年8月）

県の意見：
（佐賀県）
・早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。
（長崎県）
・事業を継続し、早期整備、早期完成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、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の伊万里市、松浦市の人口は減少傾向にあり、自動車保有台数も近年減少に転じているものの九州全体、佐賀県・長崎県平均よりも高く、自動車依存は高い。並行現道である国道204号の交通量は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約47%であり、そのうち用地進捗率は約98%となっている。(山代IC～松浦IC)

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、今後も引き続き用地買収・工事を推進し、事業進捗を図っていく。

・山代IC～今福IC　L=5.5km（2/2）：平成26年度開通予定
・今福IC～調川IC　L=2.6km（2/2）：平成29年度開通予定
・調川IC～松浦IC　L=2.2km（2/2）：平成30年度開通予定

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道34号　大村（おおむら）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	自：長崎県大村市杭出津（おおむらしくいでつ）一丁目 至：長崎県大村市久原（おおむらしくばら）二丁目			延長	3.7km

事業概要

国道34号大村拡幅は、大村市内における国道34号の交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全性の向上等を図ることを目的とした事業である。

H3年度事業化	H2年度都市計画決定 （H－年度変更）	H9年度用地着手	H11年度工事着手

全体事業費	約144億円	事業進捗率	約91%	供用済延長	3.2km
計画交通量	36,400～46,000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) 1.8 (残事業) 1.4	11/177億円 事　業　費：9.4/163億円 維持管理費：1.2/ 14億円	15/321億円 走行時間短縮便益： 14/308億円 走行経費減少便益：0.28/9.3億円 交通事故減少便益：0.74/2.9億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～1.9（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=1.1～1.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.7～1.8（事業費　±10%）　事業費　：B/C=1.3～1.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.8～1.8（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・事業区間における渋滞の解消
・事業区間における旅行速度の向上
②交通安全性の向上
・事業区間における交通死傷事故発生件数の減少
③救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設(長崎医療センター)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
④ゆとりある生活の支援
・歩行者や自転車が安心して通行できる快適な空間の確保
・道路環境（街並み等）の向上
⑤活力ある地域づくりの支援
・開発計画地区の交通条件改善による広域的な交流・物流の交通円滑化への寄与

関係する地方公共団体等の意見

大村市をはじめとする議会、商工会等で構成される国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会（会長：大村市長）により早期整備の要望を受けている。（平成24年7月）

県の意見：

一般国道34号は、県内の主要都市相互を連絡するとともに県内各地域と長崎空港を結ぶ路線であり、県全体の物流や人の交流を担う重要な路線である。当該区間は、交通量が一日４万台を超えており道路の交通容量を大きく上回っている状況である。また、現在事業中の区間は幅員が狭いことから大型車が車線を逸脱して走行する状況も確認されており、事故の危険性が高い状況となっている。このような状況であることから、事業を継続し、早期の全工区完成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、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
大村市の人口は増加傾向であり、一世帯あたりの自動車保有台数も長崎県や九州平均よりも高い。事業区間周辺の利用交通量は増加傾向であり、国道34号の混雑度は約1.4である。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成24年度末の事業進捗率は約91%であり、そのうち用地進捗率は約93%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　島原道路 一般国道57号　森山(もりやま)拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：長崎県雲仙市愛野町乙字境ノ尾下(うんぜんしあいのまちおつあざさかいのおした) 至：長崎県諫早市長野町(いさはやしながのまち)			延長	7.6km

事業概要

森山拡幅は、地域高規格道路「島原道路」の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島から救急医療施設への速達性確保や島原半島の観光や地域産業活性化等の支援に寄与するとともに、国道57号の交通混雑緩和や交通安全性向上を図ることを目的とした事業である。

Ｓ63年度事業化	Ｈ元年度都市計画決定 （Ｈ19年度変更）	Ｈ8年度用地着手	Ｈ11年度工事着手

全体事業費	約509億円	事業進捗率	約45%	供用済延長	1.6km
計画交通量	12,300～31,400台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 1.8	213/506億円 事　業　費：204/490億円 維持管理費：9.2/ 16億円	389/805億円 走行時間短縮便益：335/717億円 走行経費減少便益： 29/ 60億円 交通事故減少便益： 25/ 28億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.3～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=1.6～2.0（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.5～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C=1.7～2.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.7～1.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域ネットワークの形成・地域間交流の支援
・島原市～諫早市、諫早ICへのアクセス性の向上
②救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設(長崎医療センター)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
③観光の支援
・島原半島の主要観光地へのアクセスが向上
・長崎空港～島原半島間の所要時間の短縮
④地域産業の支援
・農産品流通拠点(島原青果市場)から諫早ICまでの所要時間短縮による鮮度の確保や安定的な輸送
⑤交通混雑の解消・緩和
・並行する国道57号の交通混雑の緩和
⑥交通安全性の向上
・通過交通の転換による現道交通量の減少から交通安全性が向上

関係する地方公共団体等の意見

諫早市をはじめとする4市で構成される①一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会（会長：諫早市長）、②島原半島振興対策協議会（会長：島原市長）等により早期整備の要望を受けている。
（①平成24年11月、②平成25年1月）

県の意見：

一般国道57号は、県中央部と島原半島の主要地を結ぶ路線であり、当該地域の物流や人の交流を担う重要な路線である。このうち当該区間は、地域高規格道路島原道路を構成し、九州横断自動車道と一体となって広域交流を担い、島原半島全体の活性化につながる路線として地域の大きな期待が寄せられている。このような状況であることから、事業を継続し、早期整備、早期完成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、事業継続。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 事業沿線の諫早市では人口が増加し、一世帯あたりの自動車保有台数が長崎県や九州の平均よりも高い。国道57号の交通量は2万台／日を超えており、混雑度は約1.6である。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成24年度末の事業進捗率は約45%であり、そのうち用地進捗率は約70%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等 施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道3号　熊本北（くまもときた）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県熊本市北区四方寄町（くまもとしきたくよもぎまち） 至：熊本県熊本市東区新南部四丁目（くまもとしひがしくしんなべよんちょうめ）			延長	7.6km

事業概要

国道3号熊本北バイパスは、熊本都市圏の環状道路網の一部を形成し、中心市街地部の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等を目的とした事業である。

S48年度事業化	S49年度都市計画決定 （H23年度変更）	S51年度用地着手	S60年度工事着手

全体事業費	約804億円	事業進捗率	約90%	供用済延長	5.8km
計画交通量	33,200～47,900台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.7 (残事業) 15.6	65/1,254億円 事　業　費：58/1,207億円 維持管理費：7.4/　47億円	1,017/5,860億円 走行時間短縮便益：858/5,225億円 走行経費減少便益：98/　455億円 交通事故減少便益：61/　180億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=4.1～5.1（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=13.9～17.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C=4.7～4.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C=14.4～17.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.6～4.8（事業期間±20%）　事業期間：B/C=14.9～16.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・並行する国道3号の交通混雑緩和及び走行性向上
②交通安全性の向上
・交通死傷事故発生件数の減少
③救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（熊本赤十字病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
④地域間交流・連携の推進
・熊本市北区役所から県庁周辺の業務集積地までの所要時間短縮
⑤観光行動の支援
・熊本中心市街地の混雑緩和により、自家用車や公共交通機関等における観光行動を円滑化
⑥沿道環境の改善
・現道交通量の転換・減少による沿道騒音の改善

関係する地方公共団体等の意見

熊本市長、合志市長等で構成される地域高規格熊本環状道路建設促進期成会（会長：熊本市長）等により、早期整備の要望を受けている。（平成25年10月）

県の意見：

一般国道3号熊本北バイパスは、熊本環状道路を形成し、地域間交流や連携を促進し、「熊本都市圏の拠点性向上」の実現のために必要な道路です。

また、本道路は、熊本都市圏の渋滞対策として大きな役割を果たすものであり、「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」にも、骨格幹線道路網の整備に位置付けています。

以上のことから、「対応方針（原案）」のとおり事業を「継続」していただき、できる限り早期に整備を完了していただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業沿線の人口は増加傾向であるが、一世帯あたりの自動車保有台数は近年同程度で推移している。
熊本北バイパスの供用に伴い、国道3号現道の交通量は減少傾向であるが、混雑度は約1.8である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約90%であり、そのうち用地進捗率は約99%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。
・国道3号～須屋交差点　L=1.8km（2/4）：平成26年度開通予定

施設の構造や工法の変更等

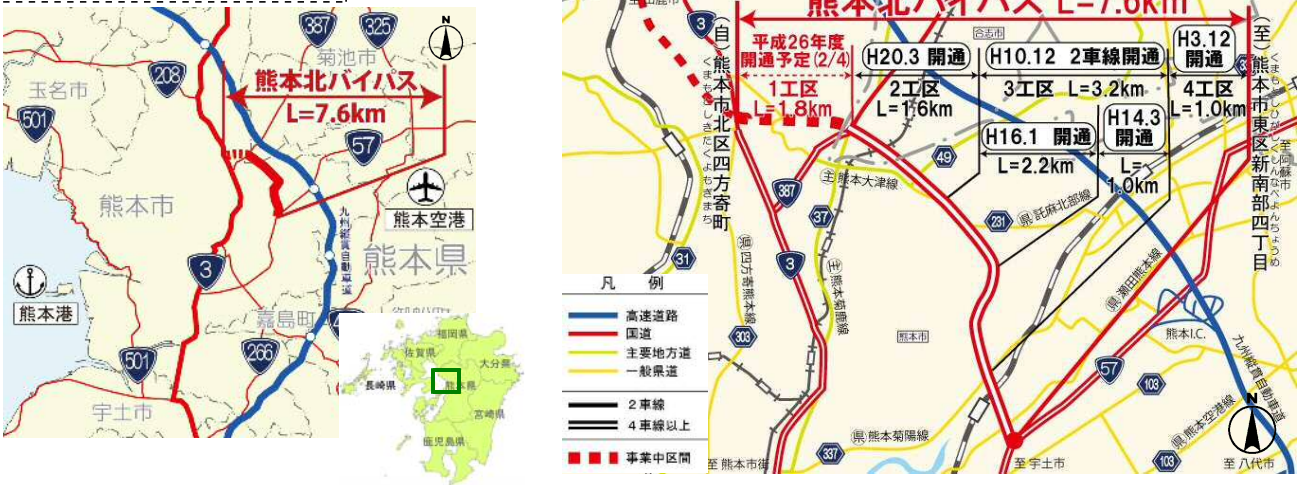
・評価対象の変更(用地4車＋工事2車→用地4車＋工事4車)による増　【約55億円増】
・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	南九州西回り自動車道 一般国道3号　芦北出水道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県葦北郡芦北町花岡 至：鹿児島県出水市下知識町			延長	29.6km

事業概要

芦北出水道路は、南九州西回り自動車道の一部として広域ネットワークを形成し、災害や事故発生時の代替路確保、救急医療活動や地域産業の活性化等の支援に寄与するとともに、国道3号の交通混雑緩和や交通安全性の向上を図ることを目的とした事業である。

H5年度事業化	H17,18年度都市計画決定（H－年度変更）	H11年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	約1,484億円	事業進捗率	約22%	供用済延長	0.0km
計画交通量	17,900～24,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 2.3	872/1,304億円 事　業　費：784/1,216億円 維持管理費：88/88億円	1,989/1,989億円 走行時間短縮便益：1,454/1,454億円 走行経費減少便益：362/362億円 交通事故減少便益：173/173億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.9（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=1.6～2.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.4～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.1～2.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.0～2.5（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の連絡速度を向上
②災害に強いネットワークの構築
・災害や事故発生時に国道3号現道や九州縦貫自動車道の代替を果たすとともに緊急輸送道路の機能も発揮
③救急医療活動の支援
・第二次救急医療施設(八代市)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
④地域産業の支援
・東町市場(鹿児島県長島町)から水産品の翌日売り圏域拡大・速達性向上を支援
・沿線地域特産の「でこぽん」や「実えんどう」等の農産品の物流効率化を支援
⑤交通混雑の緩和
・並行する国道3号の主要渋滞箇所（水俣市新四ッ角交差点）の交通混雑緩和
⑥交通安全性の向上
・交通死傷事故発生件数の減少
⑦観光の支援
・芦北水俣地域や出水市に点在する観光地（ツル観察センター等）へのアクセスが向上

関係する地方公共団体等の意見

芦北・水俣地域の自治体及び八代市の2市2町で構成される南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会（会長：水俣市長）や民間団体75社で構成される南九州西回り自動車道早期実現期成会（会長：水俣商工会議所会頭）などから早期整備の要望を受けている。（平成25年11月）

県の意見：
（熊本県）
一般国道3号芦北出水道路は、広域的高速ネットワークを形成する高規格幹線道路「南九州西回り自動車

道」の一部を担い、南九州西岸地域の経済の活性化を図る重要な道路です。
　また、本道路は、水俣病により疲弊した水俣・芦北地域の振興を図るうえで重要な道路であり、昭和53年の閣議了解に基づき第五次にわたり県が策定している「水俣・芦北地域振興計画」においても「南九州西回り自動車道」の整備促進を掲げています。
　以上のことから、「対応方針（原案）」のとおり事業を「継続」していただき、できる限り早期に整備を完了していただきますようお願い致します。
（鹿児島県）
　当該道路は、九州縦貫自動車道等とともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、沿線地域の交流連携の強化、産業・観光の振興など、今後の地域づくりを進める上で必要不可欠な道路であることから、事業の「継続」をお願いするとともに、早期完成に向け、所要の予算の確保をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

　審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

　沿線地域（芦北町,津奈木町,水俣市,出水市）の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。国道3号現道の交通量は、平成11年度以降横ばい状況にあるが、混雑度は約1.9である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

　平成24年度末の事業進捗率は約22%であり、そのうち用地進捗率は約60%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、今後も引き続き芦北IC～水俣IC間の用地買収・工事の推進や袋IC～出水北IC間の一部用地買収に着手する等、事業進捗を図っていく。
　・芦北IC～津奈木IC　L=7.7km（2/4）：平成27年度開通予定

施設の構造や工法の変更等

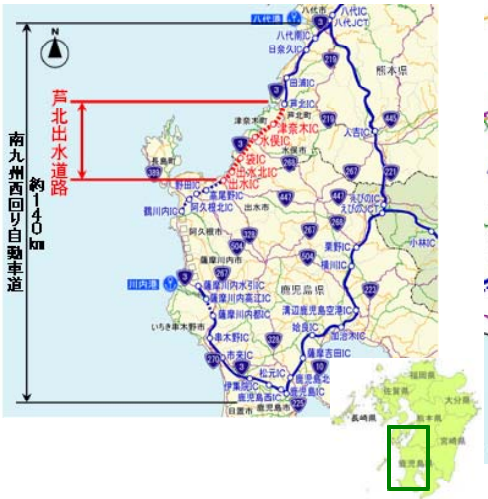
・評価対象の変更(用地4車＋工事2車→用地4車＋工事4車)による増　【約478億円増】
・トンネル支保構造の変更・補助工法の追加による増　【約28億円増】
・法面変状対策工事の追加による増　【約23億円増】
・建設発生土の運搬距離の変更による増　【約 5億円増】
・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

　以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　熊本天草幹線道路 一般国道57号　熊本宇土道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県熊本市南区海路口町 至：熊本県宇土市城塚町			延長	3.8km

事業概要

熊本宇土道路は、熊本市と天草市を結ぶ地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を構成し、熊本市と宇城・天草地域の連携を強化し、観光振興や農水加工品をはじめとする物流効率化等を図るとともに、国道3号、57号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。

H9年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	H13年度用地着手	H18年度工事着手

全体事業費	約404億円	事業進捗率	約28%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,200台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.7	221/358億円 事　業　費：211/348億円 維持管理費：9.8/9.8億円	601/601億円 走行時間短縮便益：479/479億円 走行経費減少便益：85/85億円 交通事故減少便益：36/36億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.6～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.5～2.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.5～1.9（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.0～3.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.5～1.9（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.4～3.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域ネットワークの形成・地域間交流の支援
・熊本市～天草市へのアクセス時間の短縮
②観光振興の支援
・天草地域の観光施設へのアクセス性向上
③物流効率化の支援
・天草市から熊本市までの所要時間短縮により、水産物や農産品の鮮度向上や品質確保、市場拡大に寄与
④交通混雑の緩和
・並行する国道3号や国道57号の交通混雑緩和及び走行性向上
⑤交通安全性の向上
・交通死傷事故発生件数の減少
⑥救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（熊本市）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
⑦災害に強いネットワークの形成
・災害時の代替路となる信頼性の高い道路ネットワークを形成

関係する地方公共団体等の意見

天草市をはじめとする6市町で構成される①熊本・天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）、宇土市長等により構成される②宇土市長、宇土市議会及び同地域高規格道路促進等対策特別委員会等により早期整備の要望を受けている。（①平成25年8月、②平成25年10月）

県の意見：

一般国道57号熊本宇土道路は、県内の広域高速ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現と熊本都市圏の拠点性向上の実現のために必要な道路です。

また、本道路は、物流の効率化などに寄与するものであり、「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」にも骨格幹線道路網の整備に位置付けています。

以上のことから、「対応方針（原案）」のとおり事業を「継続」していただき、できる限り早期に整備を完了していただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業沿線の熊本市・宇土市の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は、近年同程度で推移している。国道57号現道の交通量は増加傾向にあり、混雑度は約1.4である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約28%であり、そのうち用地進捗率は約98%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・評価対象の変更(用地4車＋工事2車→用地4車＋工事4車)による増　【約66億円増】
・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	東九州自動車道　佐伯（さいき）～蒲江（かまえ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：大分県佐伯市大字上岡（さいきしおおあざかみおか） 至：大分県佐伯市蒲江大字森崎浦（さいきしかまえおおあざもりさきうら）			延長	20.4km

事業概要

東九州自動車道 佐伯～蒲江は、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の活性化等を支援し、また、国道10号及び国道388号の災害時における代替路線としての機能を有することを目的とした事業である。

H10年度事業化	H－年度都市計画決定（H－年度変更）	H18年度用地着手	H18年度工事着手

全体事業費	約763億円	事業進捗率	約66%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,700～8,900台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 7.0	187/824億円 事　業　費：134/771億円 維持管理費：　53/　53億円	1,319/1,319億円 走行時間短縮便益：1,120/1,120億円 走行経費減少便益：　108/　108億円 交通事故減少便益：　91/　91億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.4～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=6.3～7.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.6～1.6（事業費　±10%）　事業費　：B/C=6.6～7.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C=6.8～7.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①沿線地域の企業誘致を支援
・佐伯市内の工業団地等から最寄ICへのアクセス性の向上
②救急医療活動の支援
・第二次、第三次救急医療施設（佐伯市（第二次）、大分市（第三次））への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
③災害に強いネットワークの構築
・災害時における並行路線の代替路として機能
・佐伯市最大の防災拠点である佐伯市総合運動公園や沿岸部とのアクセス強化を図り、地域防災に貢献
④物流効率化の支援
・佐伯市内の市場等から最寄ICへのアクセス性の向上
⑤観光活性化の支援
・観光における周遊性・アクセス性の向上
⑥交通安全性の向上
・走行環境の改善により、現道の死傷事故発生件数は減少し、交通安全性が向上

関係する地方公共団体等の意見

大分県知事をはじめとする九州東部の４県１市の知事と市長で構成される東九州自動車道建設促進協議会等により、早期整備の要望を受けている。（平成25年11月）

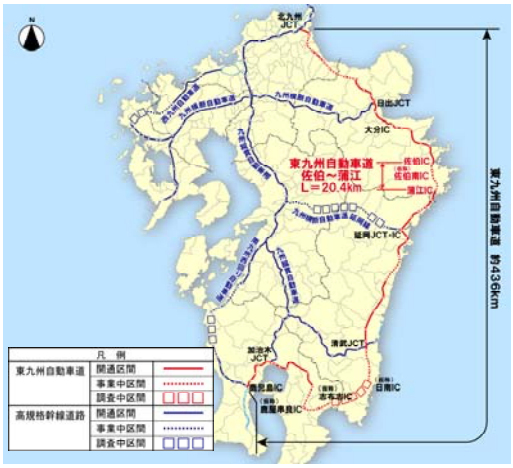
県の意見：
早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いしたい。

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

事業沿線の佐伯市では人口が減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、大分県・九州全体よりも高く、自動車交通への依存度は高い。並行路線の交通量は増加傾向である。
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成24年度末の事業進捗率は約66%であり、そのうち用地進捗率は100%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 ・佐伯IC～蒲江IC　L=20.4km(2/4)：平成26年度開通予定
施設の構造や工法の変更等
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　中津日田道路 一般国道212号　三光本耶馬渓道路（さんこうほんやばけい）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：大分県中津市三光西秣（なかつしさんこうにしまくさ） 至：大分県中津市本耶馬渓町落合（なかつしほんやばけいまちおちあい）			延長	12.8km

事業概要

三光本耶馬渓道路は、地域高規格道路中津日田道路の一部を形成し、地域産業を支援するとともに、災害に強い道路ネットワークを構築し、安全・安心の向上を図ることを目的とした事業である。

H19年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H21年度用地着手	H22年度工事着手

全体事業費	約426億円	事業進捗率	約7%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	12,500～12,900台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	(残事業)/(事業全体) 307/347億円 事　業　費：293/333億円 維持管理費：　14/　14億円	(残事業)/(事業全体) 424/424億円 走行時間短縮便益：306/306億円 走行経費減少便益：　66/　66億円 交通事故減少便益：　52/　52億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.2～1.3（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=1.1～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C=1.3～1.5（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=1.2～1.5（事業期間±20%）

事業の効果等

①物流の効率化
・日田IC～重要港湾中津港間の所要時間短縮に伴う自動車関連産業をはじめとする各産業の経済活動及び物流の効率化を支援
②災害に強い道路ネットワークの構築
・災害時に国道212号現道の代替路となる道路ネットワークを構築
③交通安全性の向上
・国道212号現道の交通が転換・減少することにより、交通安全性が向上
④広域観光の振興支援
・観光交通の分散により交通渋滞が緩和され観光振興を支援
⑤地域医療活動の支援
・救急搬送時間短縮による救命率の向上
・道路線形不良箇所の走行回避による傷病者への負担軽減

関係する地方公共団体等の意見

中津市、日田市、宇佐市の３市の首長・議会議長で構成される中津日田間地域高規格道路促進期成会（会長：中津市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成25年10月）。

県の意見：
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。

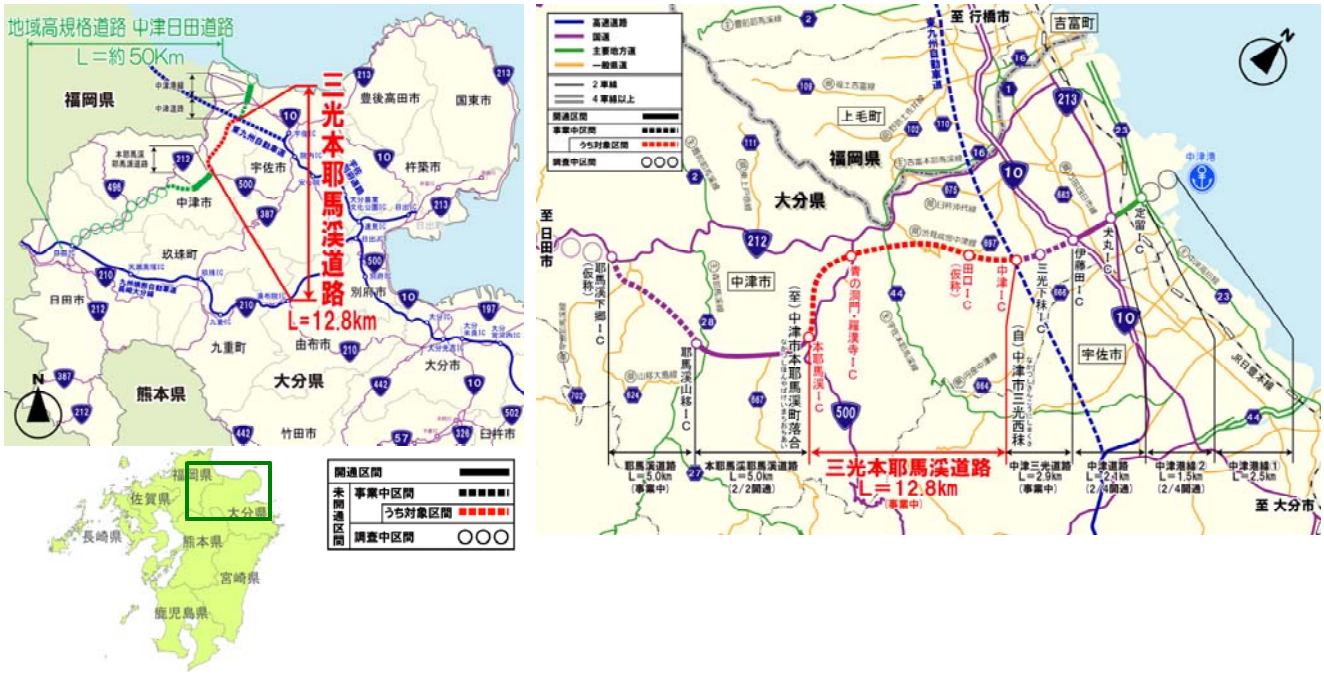
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は近年同程度で推移しているが、国道212号現道の交通量は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約7%であり、そのうち用地進捗率は約40%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、今後も引き続き用地買収・工事を推進し、事業進捗を図っていく。
施設の構造や工法の変更等
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道10号　門川日向拡幅（かどがわひゅうが）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：宮崎県東臼杵郡門川町大字加草（ひがしうすきぐんかどがわちょうおおあざかくさ） 至：宮崎県日向市平岩（ひゅうがしひらいわ）			延長	12.8km

事業概要

門川日向拡幅は、国道10号の交通渋滞や交通安全性の課題の解消及び高速ICへのアクセス向上等を図り、沿線地域の発展に貢献する事業である。

S45年度事業化	H8年度都市計画決定 （H20年度変更）	H12年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	約314億円	事業進捗率	約84%	供用済延長	10.5km
計画交通量	13,600～34,500台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 4.2 (残事業) 2.7	41/683億円 事　業　費：35/603億円 維持管理費：5.8/ 80億円	109/2,894億円 走行時間短縮便益：98/2,618億円 走行経費減少便益：6.8/ 172億円 交通事故減少便益：3.8/ 103億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=4.2～4.3（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.7～2.8（交通量　±10%）
事業費　：B/C=4.2～4.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C=2.5～3.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.2～4.2（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

①交通混雑の緩和
・国道10号の交通混雑の緩和や走行性の向上
②交通安全性の向上
・交通死傷事故発生件数の減少
③歩行空間の安全性・快適性向上
・広歩道の整備により歩行者・自転車の安全性が向上
・バリアフリー化により沿道景観と快適性が向上
④地域間の交流・連携・物流効率化の支援
・東九州自動車道へのアクセス向上により、港湾物流の効率化を支援
⑤中心市街地活性化の支援
・中心市街地へのアクセス向上
⑥地域開発の支援
・交通の円滑化により土地区画整理事業など周辺開発を支援

関係する地方公共団体等の意見

延岡市をはじめとする2市1町の首長、議会議長で構成される国道10号整備促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成25年9月）

県の意見：

国道10号門川日向拡幅につきましては、これまで全延長12.8kmのうち約10.5kmが供用され、交通混雑の緩和や交通安全性の向上などに一定の効果が現れているところです。また、本年度中には0.8kmが新たに供用される予定と伺っており、着実に進捗しているものと考えております。当該事業につきましては、地元自治体からも強い要望がなされているところであり、「対応方針（原案）」案の「継続」に異論はなく、残る1.5kmの区間につきましても、早期に供用予定時期を示した上で、より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	
沿線地域の人口は、同程度で推移しているが、一世帯あたりの自動車保有台数は県平均・九州全体よりも高い。国道10号の交通量は近年増加し、混雑度は約1.9である。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成24年度末の事業進捗率は約84%であり、そのうち用地進捗率は約59%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 ・木原交差点～赤岩川　L=0.8km(4/4)：平成25年度供用予定	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や施工等に変更はないが、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、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道218号　北方延岡道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：宮崎県延岡市北方町蔵田 至：宮崎県延岡市天下町			延長	13.1km

事業概要

北方延岡道路は、国道218号の交通安全性の向上等や災害時の熊本方面への代替路になるとともに、高規格幹線道路「東九州自動車道」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、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興の支援に寄与する事業である。

H8年度事業化	H6年度都市計画決定 （H17年度変更）	H11年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	約448億円	事業進捗率	約64%	供用済延長	8.5km
計画交通量	11,000～14,200台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.2	112/483億円 事　業　費：110/476億円 維持管理費：2.0/6.9億円	469/781億円 走行時間短縮便益：381/532億円 走行経費減少便益：65/153億円 交通事故減少便益：22/95億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=3.9～4.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.6～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C=3.8～4.7（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C=3.9～4.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設(県立延岡病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
②災害に強いネットワークの構築
・並行する国道218号災害時の代替ルートの確保
③交通安全性の向上
・点在する現道の線形不良箇所の回避走行が可能となり走行環境が改善するため、交通死傷事故発生件数の減少
④地域開発の支援
・沿線地域周辺における企業立地の増加

関係する地方公共団体等の意見

宮崎県・熊本県知事をはじめとする各関係県・市町の首長等で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）や②延岡道路・北方延岡道路建設促進期成会（会長：延岡商工会議所会頭）等により早期整備の要望を受けている。(①平成25年10月、②平成25年4月)

県の意見：

一般国道218号北方延岡道路につきましては、平成27年度の供用予定に向けて工事が着実に進捗していると伺っております。本路線は将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州東西間を連結しミッシングリンクを解消するとともに、経済インフラとして九州全体の高速道路ネットワークの多重化を図るうえで重要な路線であります。また、南海トラフ巨大地震等の災害時には、救援物資や救急医療に関連する搬送路として機能する「命の道」となることからも、将来高速道路の一部となる本路線の整備は最も優先されるべきであると考えております。以上から「対応方針（原案)」案の「継続」について異論はなく、本路線の供用前倒しに向けて、より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

沿線地域の人口は、減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い。国道218号現道の交通量も増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約64%であり、そのうち用地進捗率は約99%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

・蔵田交差点（仮称）～北方IC　L=4.6km（2/2）：平成27年度開通予定

施設の構造や工法の変更等

・評価対象の変更(用地4車＋工事2車→用地4車＋工事4車)による増【約86億円増】

・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	南九州西回り自動車道 一般国道3号　出水阿久根道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：鹿児島県出水市下知識町 至：鹿児島県阿久根市鶴川内			延長	14.9km

事業概要

出水阿久根道路は、南九州西回り自動車道の一部として広域ネットワークを形成し、災害時の代替路の確保や、救急医療活動、地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。

H9年度事業化	H17年度都市計画決定（H－年度変更）	H18年度用地着手	H19年度工事着手

全体事業費	約555億円	事業進捗率	約34%	供用済延長	0.0km
計画交通量	12,400～22,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 2.6	307/ 561億円 事　業　費：255/ 510億円 維持管理費： 51/ 51億円	807/ 807億円 走行時間短縮便益：629/629億円 走行経費減少便益： 92/ 92億円 交通事故減少便益： 86/ 86億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.1～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C=2.0～3.2（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=1.3～1.5（事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.4～2.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の連絡速度を向上
②災害に強いネットワークの構築
・災害や事故発生時に国道3号現道や九州縦貫自動車道の代替を果たすとともに緊急輸送道路の機能も発揮
③救急医療活動の支援
・第二次救急医療施設(出水郡医師会広域医療センター等)及び第三次救急医療施設（鹿児島市立病院救命救急センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
④地域産業の支援
・東町市場(鹿児島県長島町)から水産品の翌日売り圏域拡大・速達性向上を支援
・沿線地域特産の「実えんどう」や「そらまめ」等の農産品の物流効率化を支援
⑤交通安全性の向上
・交通死傷事故発生件数の減少
⑥観光の支援
・出水阿久根地域に点在する観光地（ツル観察センター等）へのアクセスが向上

関係する地方公共団体等の意見

出水市をはじめとする自治体（9市4町）で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）から早期完成の要望を受けている。（平成25年11月）

県の意見：

当該道路は、九州縦貫自動車道等とともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、沿線地域の交流連携の強化、産業・観光の振興など、今後の地域づくりを進める上で必要不可欠な道路であることから、事業の「継続」をお願いするとともに、早期完成に向け、所要の予算の確保をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域（出水市、阿久根市）の人口は減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。国道3号現道の交通量は増加傾向にあり、混雑度は約1.4である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約34%であり、そのうち用地進捗率は約93%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

・阿久根北IC～鶴川内IC　L=4.2km（2/4）：平成26年度開通予定
・野田IC～阿久根北IC　L=4.0km（2/4）：平成27年度開通予定
・高尾野IC～野田IC　L=2.8km（2/4）：平成28年度開通予定
・出水IC～高尾野IC　L=3.9km（2/4）：平成29年度開通予定

施設の構造や工法の変更等

・評価対象の変更(用地4車＋工事2車→用地4車＋工事4車)による増　【約106億円増】
・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　鹿児島東西幹線道路 一般国道3号　鹿児島東西道路（かごしまとうざい）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：鹿児島県鹿児島市田上八丁目（かごしましたがみ） 至：鹿児島県鹿児島市上荒田町（かごしましうえあらたちょう）			延長	3.4km

事業概要

鹿児島東西道路は、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道及び指宿スカイラインの結節点となる鹿児島ICと直結し、広域ネットワークを形成するとともに、中心市街地へのアクセス機能の強化 、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、救急医療活動の支援等を目的とした事業である。

H13年度事業化	H12年度都市計画決定 （H25年度変更）	H14年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約808億円	事業進捗率	約32%	供用済延長	2.2km
計画交通量	20,700～47,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 1.9	413/708億円 事　業　費：407/698億円 維持管理費：6.5/ 11億円	781/1,018億円 走行時間短縮便益：623/828億円 走行経費減少便益： 96/107億円 交通事故減少便益： 62/ 82億円	平成25年

感度分析の結果

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

事業の効果等

①広域ネットワークの形成
・九州縦貫自動車道や他の主要幹線道路と一体となって広域ネットワークを形成
②交通混雑の緩和
・並行する国道3号武岡トンネルや（主）鹿児島東市来線の旅行速度の向上
・建部神社前交差点の渋滞長の削減
③交通安全性の向上
・現道交通量が転換・減少し、交通渋滞に起因する追突事故の減少
④救急医療活動の支援
・第三次救急医療施設（鹿児島市立病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上
⑤物流効率化の支援
・鹿児島IC～鹿児島港間のアクセス性の向上による定時性の確保や輸送コストの削減
⑥観光産業の支援
・鹿児島IC～新幹線鹿児島中央駅間のアクセス時間の短縮により観光周遊性や速達性の向上

関係する地方公共団体等の意見

鹿児島県知事や鹿児島県市長会等で構成される①鹿児島県開発促進協議会(会長：鹿児島県県議会議長)、鹿児島商工会議所や鹿児島経済同友会等で構成される②鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会（会長：鹿児島市長）等により早期整備の要望を受けている。(①平成25年11月、②平成25年6月)

県の意見：

当該道路については、鹿児島インターから鹿児島市街地への交通アクセス機能を強化するとともに、交通混雑の緩和を目的とした道路であり、重要な道路と認識しております。昨年９月に新武岡トンネルが開通し、渋滞の状況等も変化しており、今後とも県や鹿児島市と調整を図りつつ、事業を推進していただき

たい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

鹿児島市の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は、事業採択時以降同程度で推移している。並行現道の(主)鹿児島東市来線の交通量は4万台／日を超えており、混雑度は約1.4である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末の事業進捗率は約32%であり、そのうち用地進捗率は100%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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

・地質条件変更に伴うセグメント（外壁）の強化による増　【約92億円増】
・近接構造物対応の地盤改良（薬液注入）追加による増　【約61億円増】
・換気所の安全性の向上及び管理機能強化による増　【約 5億円増】
・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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、事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道58号　読谷道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県読谷村親志 至：沖縄県読谷村古堅			延長	6.0km

事業概要

一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県都那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。読谷道路は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、読谷村、嘉手納町の国道58号の交通混雑の緩和はもとより、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路である。

H13年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H13年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	620億円	事業進捗率	約24%	供用済延長	2.8km
計画交通量	27,600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) 3.2 (残事業) 3.6	340/569億円 事　業　費：320/536億円 維持管理費：　20/　33億円	1,221/1,801億円 走行時間短縮便益：1,045/1,519億円 走行経費減少便益：121/205億円 交通事故減少便益：　54/　78億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】 交通量　：Ｂ／Ｃ＝3.0～3.3（交通量±10%）
事業費　：Ｂ／Ｃ＝3.0～3.4（事業費±10%）
事業期間：Ｂ／Ｃ＝3.0～3.3（事業期間±20%）

【残事業】 交通量　：Ｂ／Ｃ＝3.4～3.8（交通量±10%）
事業費　：Ｂ／Ｃ＝3.3～4.0（事業費±10%）
事業期間：Ｂ／Ｃ＝3.4～3.8（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道の損失時間の削減が見込まれる。【529万人時間/年→235万人時間/年】（未整備→完成4車線）
②都市の再生
・読谷村大湾地区（25.4ha）にて「大湾地区土地区画整理事業（H24工事開始）」、読谷道路を含む大木地区（18.3ha）にて「大木地区土地区画整理事業（H25年組合設立予定）」、を実施（計画）中。
・読谷道路を含む読谷補助飛行場跡地における、公共施設、道路、農地の基盤整備が進行中
③個性ある地域の形成
・世界遺産である座喜味城址から近郊の観光拠点である北谷町（ｱﾒﾘｶﾝﾋﾞﾚｯｼﾞ）への所要時間が約21%短縮。【24分→19分】（未整備→完成4車線）
④安全で安心できる暮らしの確保
・読谷村役場から第3次医療施設である県立中部病院への所要時間が約10%短縮。【31分→28分】（未整備→完成4車線）
⑤地球環境の保全
・CO2排出量が約1.5万t/年削減（0.8%）削減【188.3万t/年→186.8万t/年】（未整備→完成4車線）
⑥生活環境の改善・保全
・NOx排出量が約26.67t/年削減（38.4%）削減【69.39t/年→42.73t/年】（未整備→完成4車線）
・SPM排出量が約1.67t/年削減（39.8%）削減【4.20t/年→2.52t/年】（未整備→完成4車線）

関係する地方公共団体等の意見

沖縄西海岸道路は、沖縄本島の骨格となるハシゴ道路を構成する主要な幹線道路の地域高規格道路であり、那覇空港自動車道、沖縄自動車道と一体となって、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担っている。

読谷道路は、その沖縄西海岸道路の一部を形成し、読谷村、嘉手納町における国道58号の混雑緩和、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクト支援する道路である。

現在、一部暫定供用しているが、暫定供用後も国道58号現道の交通量は設計基準交通量を約1万台上回っており、読谷道路全線整備による交通の転換が期待される事、周辺地域において住宅や商業施設等

の整備により今後さらに人口や来訪客の増加が見込まれていること等から、全線を結ぶ早期整備が必要と考える。 　　したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。
事業評価監視委員会の意見
対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・国道58号現道の交通量は交通容量を上回っている。 ・読谷村の人口、主要観光施設の入込み客数は増加傾向である。 ・平成18年に読谷補助飛行場が返還されており、その中心を通過する読谷道路を中心とした基盤整備、土地区画整理事業が進行中（計画中）。
事業の進捗状況、残事業の内容等
・読谷道路Ｌ＝6.0ｋｍのうち、2.8ｋｍが平成25年度までに部分暫定開通済み。 ・事業進捗率約24%（H25.3末現在）、用地進捗率約89%（H25.5末現在）
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成15年4月、平成25年4月に部分暫定2車線開通済みであり、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、全線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。
施設の構造や工法の変更等
・上部工、支承部、擁壁部について、従来工法からNETIS工法へ変更し95,500千円のコスト縮減。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。
事業概要図



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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道329号　金武バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県金武町字金武中川 至：沖縄県金武町字金武渡慶頭原			延長	5.6km

事業概要

国道329号は、名護市を起点とし本島東海岸を南下し那覇市に至る延長約76kmの主要幹線道路である。金武バイパスに並行する現道区間の金武町金武中川から金武渡慶頭原にかけては、急カーブや急勾配など線形不良箇所が複数あり、交通事故の恐れが非常に多い箇所となっている。また、沿道には、基地入口、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗り入れ口も多く、渋滞が発生し、幹線道路としての機能が低下している。金武バイパスは、交通安全の確保、朝夕の交通混雑の解消、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上に大きく寄与する道路である。

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

全体事業費	152億円	事業進捗率	約75%	供用済延長	3.0km
計画交通量	11,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 2.4	36/205億円 事業費：24/182億円 維持管理費：12/ 22億円	86/ 254億円 走行時間短縮便益：79/ 236億円 走行経費減少便益：2.1/ 9.5億円 交通事故減少便益：4.2/ 8.4億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】
交通量　：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.2～1.3（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=1.7～2.9（交通量±10%）
事業費　：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道（金武・宜野座村境～金武IC間）の年間損失時間の減少（約5割減少）
（整備なし：4.3万人時間/km・年→整備あり：2.1万人時間/km・年）
②個性ある地域の形成（観光産業の支援）
・金武町の主要観光地「ネイチャーみらい館」の利用者数（年間約4万人）
・高速道路から主要観光施設までの所要時間が短縮（金武IC～ネイチャーみらい館で所要時間が約4割短縮（約6分））
③地球環境の保全
・CO2排出量の削減：H42時：0.07万ｔ-CO2/年
④生活環境の改善・保全
・NO2排出量の削減：H42時：17.9ｔ-NO2/年
・SPM排出量の削減：H42時：1.06ｔ-SPM/年
⑤交通安全の確保
・現道（金武・宜野座村境～金武IC間）の死傷事故件数の減少（約2割減少）
（整備なし：13.0件/年→整備あり：9.8件/年）
・現道（金武・宜野座村境～金武IC間）の大型車交通量が減少（約7割減少）
（整備なし：3,776台/日→整備あり：1,295台/日）

関係する地方公共団体等の意見

一般国道329号は、沖縄本島の骨格となる東海岸側の幹線道路であり、基地、住宅、商店、公共施設などが密集する金武町の中心部を通過している。その交通量は、年々増加しているが、交差点や車両乗入口も多く、道路線形不良箇所が多いことから混雑を招き、旅行速度は低下傾向にある。そのため、幹線道路の本来の機能である通過交通の処理機能を十分に果たせていない状況に至っている。

これらを解消するため、一般国道329号金武バイパスが整備されつつあり、事業全体の進捗も8割を超えている状況である。

平成24年の一部区間の開通により、国道329号現道区間を利用していた交通の約1割がバイパスへと転換するなど現道区間の渋滞緩和が見られている。

現道区間の抜本的な渋滞緩和の為、更なる全線の早期整備が必要であると考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道３２９号は、急カーブや急勾配の線形不良箇所が多数存在し、走行時に交通事故の恐れが高い路線となっている。　⇒　交通安全の確保

・国道３２９号では、年々の交通量の増加に伴う走行性の悪化により、高速道路までのアクセス性が悪くなり、町内に点在する観光資源への訪問や農作物の出荷の際に利便性を損なっている。　⇒　地域交流の促進

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率約75%（H25.3末現在）、用地進捗率約92%（H25.5末現在）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度の全線開通に向けて、現在事業の進捗を図っている。

施設の構造や工法の変更等

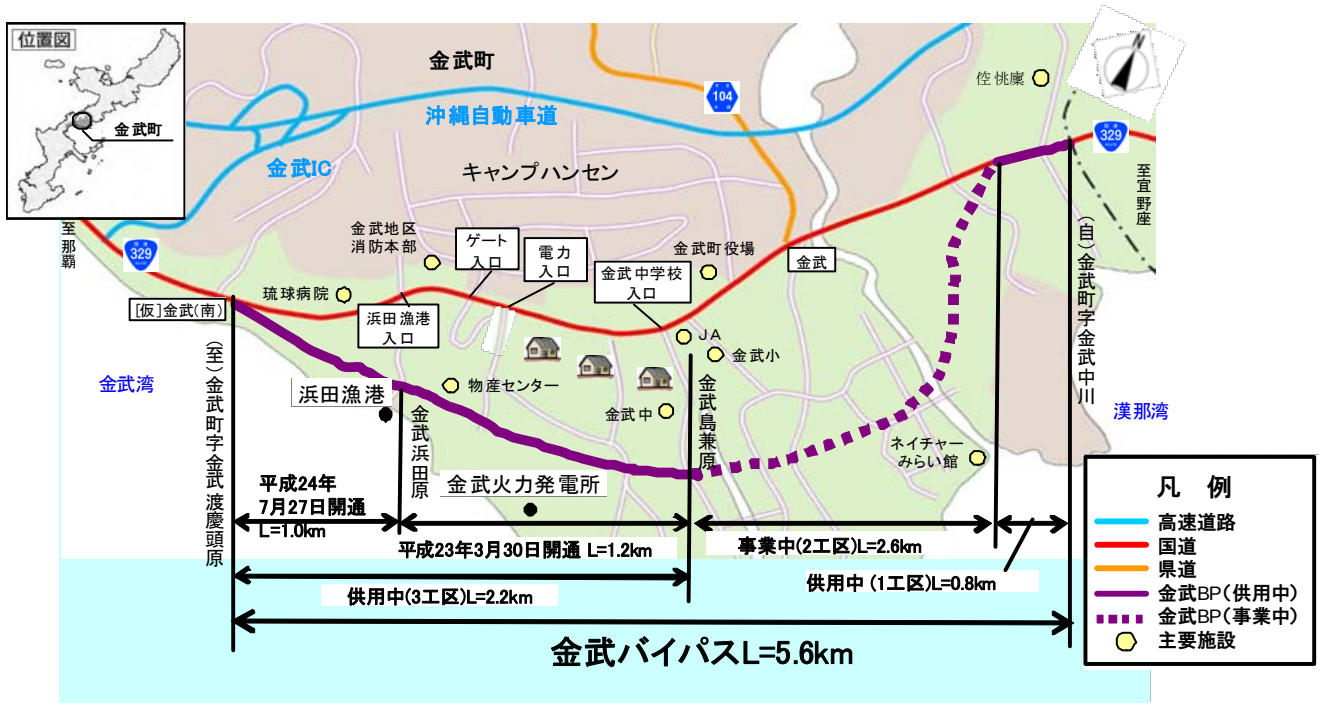
当初計画から、1号橋の橋梁形式の見直しにより、塗装面積の減少及び橋梁点検費用の縮減ができ、ライフサイクルコストにおいて、約0.15億円の縮減を図れる。

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。

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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道331号　豊見城道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県豊見城市瀬長 至：沖縄県糸満市西崎			延長	4.0km

事業概要

豊見城道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上に資するとととともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流を支援する道路で豊見城市瀬長から糸満市西崎に至る延長4.0ｋｍの地域高規格道路である。

H元年度事業化	H10年度都市計画決定 （H－年度変更）	H10年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	405億円	事業進捗率	約88%	供用済延長	4.0km
計画交通量	36,900台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 3.6 (残事業) 8.1	44/512億円 事　業　費：26/470億円 維持管理費：17/ 42億円	352/ 1,867億円 走行時間短縮便益：290/1,538億円 走行経費減少便益：38/ 237億円 交通事故減少便益：24/ 92億円	平成25年

感度分析の結果

【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＝6.5～9.9（交通量±10%）
事業費　：B／C＝3.6～3.7（事業費±10%）　事業費　：B／C＝7.6～8.6（事業費±10%）
事業期間：B／C＝3.6～3.7（事業期間±20%）　事業期間　：B／C＝7.8～8.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減量：【整備なし：159万人時間/年→整備あり：24万人時間/年】
②物流効率化の支援
・農産物出荷の搬送時間の短縮が見込まれる。ＪＡ糸満の集荷場に近い糸満市真栄里交差点～中央卸売市場（浦添市）の所要時間が短縮【現況一般道：44分→将来豊見城道路完成開通：31分】
③個性ある地域の形成
・那覇空港から沖縄戦跡国定公園の中枢施設である平和祈念公園への所要時間が短縮【現況一般道：43分→将来豊見城道路完成開通：32分】
④安全で安心できる暮らしの確保
・糸満市役所から豊見城中央病院（二次医療施設）までの所要時間が短縮【現況一般道：22分→将来豊見城道路完成開通：12分】
⑤地球環境の保全
・CO2排出量が0.9万t/年（0.48%）削減【187.7万t/年→186.8万t/年】
⑥生活環境の改善・保全
・NOX排出量が25.39t/年削減（55.4%）削減【45.82t/年→20.44t/年】
・SPM排出量が1.47t/年削減（56.6%）削減【2.59t/年→1.13t/年】

関係する地方公共団体等の意見

沖縄西海岸道路は、沖縄本島の骨格となるハシゴ道路において、主要な幹線道路となる地域高規格道路であり、那覇空港自動車道、沖縄自動車道と一体となって、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担っている。

豊見城道路・糸満道路は、その沖縄西海岸道路の一部を形成し国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通渋滞緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流の支援する幹線道路である。

平成24年3月の豊見城道路・糸満道路全線暫定供用後には、国道331号の混雑が多少緩和されたが、全線暫定供用後も依然として混雑度が1.5以上を超え慢性的に混雑している状態であり、交通円滑化を図るため早期の全線4車線整備が必要であると考える。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・豊見城市をはじめ本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大きい。 ・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、潮崎タウンをはじめ、アウトレットモールあしびな一等の店舗増設、運転免許センターの移設、観光プラザてぃぐま館の開業等、様々な施設の立地が進んでいる。 ・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那覇空港へのアクセス道路である豊見城道路・糸満道路の重要性が高まる。 ・豊見城・糸満道路が全線暫定開通したが国道331号はいまだ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 ・事業進捗率約88%（H25.3末現在）、用地進捗率約100%（H25.5末現在）
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成27年度完成４車線開通予定
施設の構造や工法の変更等 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。
事業概要図





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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道331号　糸満道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県糸満市西崎 至：沖縄県糸満市真栄里			延長	3.4km

事業概要

糸満道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上に資するとととともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流を支援する道路で糸満市西崎から糸満市真栄里に至る延長3.4ｋｍの地域高規格道路である。

H2年度事業化	H10年度都市計画決定 （H－年度変更）	H10年度用地着手	H12年度工事着手

全体事業費	505億円	事業進捗率	約84%	供用済延長	3.4km
計画交通量	21,900台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 2.8	72/617億円 事　業　費：58/587億円 維持管理費：14/ 31億円	205/946億円 走行時間短縮便益：177/ 776億円 走行経費減少便益： 16/ 111億円 交通事故減少便益： 11/ 58億円	平成25年

感度分析の結果

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

【残事業】 交通量　：Ｂ／Ｃ＝2.3～3.4（交通量±10%）
事業費　：Ｂ／Ｃ＝2.6～3.1（事業費±10%）
事業期間：Ｂ／Ｃ＝2.8～2.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減量：【整備なし：122万人時間/年→整備あり：28万人時間/年】
②物流効率化の支援
・農産物出荷の搬送時間の短縮が見込まれる。ＪＡ糸満の集荷場に近い糸満市真栄里交差点～中央卸売市場（浦添市）の所要時間が短縮【現況一般道：44分→将来糸満道路完成開通：31分】
③個性ある地域の形成
・那覇空港から沖縄戦跡国定公園の中枢施設である平和祈念公園の所要時間が短縮【現況一般道：43分→将来糸満道路完成開通：31分】
④安全で安心できる暮らしの確保
・糸満市役所周辺から豊見城中央病院（二次医療施設）への所要時間が短縮【現況一般道：22分→将来糸満道路完成開通：12分】
⑤暫定開通の効果
・規格の高い道路を使う割合が増加し、交通安全に寄与（国道331号の交通量が34%減少）
⑥地球環境の保全
・CO2排出量が1.6万t/年削減（0.85%）削減【188.4万t/年→186.8万t/年】
⑦生活環境の改善・保全
・NOX排出量が10.39t/年削減（62%）削減【16.70t/年→6.31t/年】
・SPM排出量が0.64t/年削減（64.0%）削減【0.99t/年→0.36t/年】

関係する地方公共団体等の意見

沖縄西海岸道路は、沖縄本島の骨格となるハシゴ道路において、主要な幹線道路となる地域高規格道路であり、那覇空港自動車道、沖縄自動車道と一体となって、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担っている。

豊見城道路・糸満道路は、その沖縄西海岸道路の一部を形成し国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通渋滞緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流の支援する幹線道路である。

平成24年3月の豊見城道路・糸満道路全線暫定供用後には、国道331号の混雑が多少緩和されたが、全線暫定供用後も依然として混雑度が1.5以上を超え慢性的に混雑している状態であり、交通円滑化を図るため早

期の全線4車線整備が必要であると考える。
　したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・豊見城市をはじめ本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大きい。
・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、潮崎タウンをはじめ、アウトレットモールあしびな一等の店舗増設、運転免許センターの移設、観光プラザてぃぐま館の開業等、様々な施設の立地が進んでいる。
・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那覇空港へのアクセス道路である豊見城道路・糸満道路の重要性が高まる。
・豊見城・糸満道路が全線暫定開通したが国道331号はいまだ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

・事業進捗率約84%（H25.3末現在）、用地進捗率約100%（H25.5末現在）

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28年度完成４車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

・今後工事を行う区間の橋梁幅員を見直すことで、工事費を2.8億円縮減予定。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図





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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道506号　豊見城東道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県豊見城市名嘉地 至：沖縄県南風原町山川			延長	6.2km

事業概要

豊見城東道路は、那覇空港自動車道の一部を形成し、那覇空港へのアクセス性向上に資するとともに那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された２環状７放射道路として、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路で、豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長6.2ｋｍの高規格幹線道路である。

H3年度事業化	H2年度都市計画決定 (H14年度変更)	H5年度用地着手	H9年度工事着手

全体事業費	1,230億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	6.2km
計画交通量	38,200台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 4.3	71/1,624億円 事　業　費：62/1,578億円 維持管理費：10/46億円	310/2,495億円 走行時間短縮便益：258/2,031億円 走行経費減少便益：29/287億円 交通事故減少便益：24/177億円	平成25年

感度分析の結果

【事業全体】
交通量　：B／C＝1.3～1.7（交通量±10%）
事業費　：B／C＝1.5～1.5（事業費±10%）
事業期間：B／C＝1.5～1.5（事業期間±20%）

【残事業】
交通量　：B／C＝1.3～7.9（交通量±10%）
事業費　：B／C＝4.0～4.8（事業費±10%）
事業期間：B／C＝4.1～4.3（事業期間±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間削減量：【整備なし：239万人時間/年→整備あり：126万人時間/年】
・旅行時間の短縮：　西原JCTから那覇空港（第二種空港）までの所要時間が短縮【開通前：56分→将来完成開通：22分】
・旅行時間の短縮：　那覇空港から本島北部、中部への速達性・定時性向上。那覇空港から海洋博記念公園（美ら海水族館）への所要時間が短縮【開通前：131分→将来完成開通：117分】
②暫定開通の効果
・暫定2車線開通により、環状道路機能が強化され、那覇都市圏の交通分散効果が向上
③個性ある地域の形成
・豊見城市は2013年都市成長力ランキングで全国789市と東京区部の中で1位。
④安全で安心できる暮らしの確保
・豊崎タウンから県立南部医療センター（三次医療施設）までの所要時間が短縮【開通前：43分→将来完成開通：24分】
⑤地球環境の保全
・CO2排出量が0.6万t/年（0.3%）削減【187.4万t/年→186.8万t/年】
⑥生活環境の改善・保全
・NOX排出量が19.48t/年削減（31.3%）削減【62.32t/年→42.84t/年】
・SPM排出量が1.11t/年削減（32.0%）削減【3.47t/年→2.36t/年】

関係する地方公共団体等の意見

沖縄県の高規格道路網は、本土における鉄道網と同様な機能も併せ持っており、那覇空港自動車道は、沖縄自動車道、沖縄西海岸道路と一体となって、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担っている。

現在、暫定供用している豊見城東道路は、既に供用した南風原道路や整備中の小禄道路とあわせ、那覇空港に接続し、道路交通ネットワークの要所となる道路で、那覇空港へのアクセス性の向上、都市部の交通混雑の緩和、更には、観光振興並びに産業振興に寄与する道路である。

平成20年3月の全線暫定供用後には、周辺一般道の渋滞が緩和されるなどの事業効果が発現されており、事業の投資効果の有効性が確認されている。

しかし、那覇空港自動車道全体をみると豊見城東道路の暫定供用された区間は那覇空港方面への交通のボトルネックとなっており、朝のピーク時には渋滞が発生している為、暫定2車線から完成形である4車線化の早期の整備が必要と考える。
したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・那覇市周辺部、なかでも豊見城市、南風原町の人口、自動車保有台数の伸び率は高い。
・県全体の観光客数は増加しており、本島南部と中部・北部を結ぶ道路としての期待大。
・平成２４年度には「国際物流拠点産業集積地域」制度が創設され、那覇空港自動車道の整備により空港へのアクセス性が向上し、物流の支援も期待される。
・豊見城東道路の交通量は増加傾向であり、2車線暫定開通の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

・事業進捗率約92%（H25.3末現在）、用地進捗率約99%（H25.5末現在）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成25年度に豊見城ＩＣ～南風原南ＩＣの完成開通予定
・平成26年度に豊見城・名嘉地ＩＣ～豊見城ＩＣの完成開通予定

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図



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

再評価結果（平成２６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	第二東海自動車道 （秦野（はだの）～御殿場（ごてんば）ＪＣＴ）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）神奈川県秦野（はだの）市 柳川（やながわ） 至）静岡県御殿場（ごてんば）市 駒門（こまかど）			延長	３３km

事業概要

第二東海自動車道は新名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ１７年度事業化	Ｈ６年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２４年度用地着手	Ｈ２５年度工事着工

全体事業費	5,036億円	事業進捗率	４％	供用済延長	0km
計画交通量	約５１，３００台／日～約５１，７００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	（事業全体）２．８ （残事業）３．３	3,783/4,496億円 事業費：3,563/4,276億円 維持管理費：220/220億円	12,456/12,456億円 走行時間短縮便益：11,190/11,190億円 走行経費減少便益：1,028/1,028億円 交通事故減少便益：238/238億円	平成２５年

感度分析の結果

【残事業】交通量　：　B/C＝3.0～3.6（交通量　±10%）
事業費　：　B/C＝3.0～3.6（事業費　±10%）
事業期間　：　B/C＝3.2～3.4（事業期間±1年）

事業の効果等

・地域の観光資源の活用・利便性の向上が期待される。
・緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：
第二東海自動車道は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う第二の国土軸であり、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、東海地震などの大規模災害時の代替路の確保、緊急輸送路としての機能を有する極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、県民や企業の期待も大きい。
・静岡県知事の意見：
本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、東名高速道路とのダブルネットワーク効果により、高速性・定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には、緊急輸送路としての役割を果たす第二東海自動車道を建設する極めて重要な事業である。引き続き早期効果が発現されるよう事業の推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

Ｈ２４年４月の新東名開通により、平行する現東名の交通量は約３万台／日の減少となったが、評価対象区間に平行する現東名（御殿場～大井松田）は９千台／日の増加となり、渋滞・事故が他区間よりも多くなっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得は２０%、一部工事着手

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手する。

施設の構造や工法の変更等

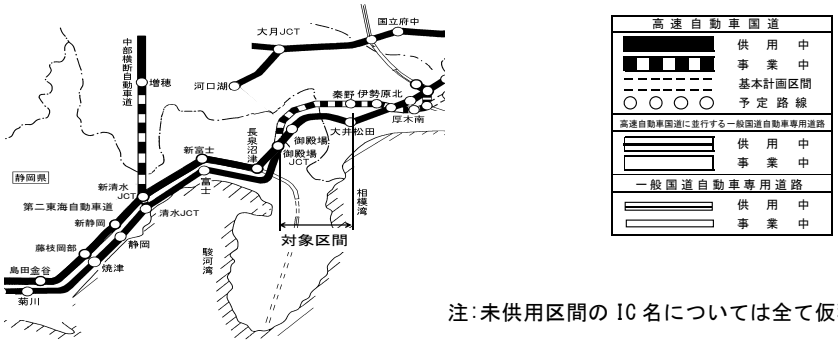
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



注:未供用区間の IC 名については全て仮称

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

再評価結果（平成２６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　名古屋神戸線 菰野～亀山西ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自）三重県三重郡菰野町大字潤田 至）三重県亀山市安坂山町			延長	１８km

事業概要　新名神高速道路は第二東海自動車道と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。

Ｈ１７年度事業化	Ｈ６年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２３年度用地着手	Ｈ２３年度工事着手

全体事業費	１，７９２億円	事業進捗率	８%	供用済延長	0km
計画交通量	４０，３００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用　(残事業)/(事業全体)	総便益　(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　３．５ (残事業)　３．９	1,515/1,695億円 事業費：1,353/1,532億円 維持管理費：163/163億円	5,909/5,909億円 走行時間短縮便益：5,242/5,242億円 走行経費減少便益：　535/535億円 交通事故減少便益：　132/132億円	平成２５年

感度分析の結果

【残事業】交通量　：　B/C＝3.5～4.3（交通量　±10%）
　　事業費　：　B/C＝3.6～4.3（事業費　±10%）
　　事業期間　：　B/C＝3.7～4.0（事業期間±1年）

事業の効果等

・地域の観光資源の活用・利便性の向上が期待される。
・当該路線の整備により新名神・東名阪の交通の分散化が図れ、渋滞や事故の削減が想定される。
・緊急輸送道路〈名神高速道路〉が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する

関係する地方公共団体等の意見

・三重県知事の意見：
　近畿自動車道名古屋神戸線（菰野～亀山西ＪＣＴ）について、東名、名神高速道路等とのネットワーク化によるリダンダンシーを確保し、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消によるネットワークを強化させ、産業支援や地域の活性化に資する道路であるため、事業を継続し、早期完成されるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

　対応方針（原案）のとおり了承

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

　平成２０年２月に亀山ＪＣＴ～草津田上ＩＣ間が開通し、新たなネットワークを形成し、これに伴い、東名阪自動車道の交通量が増加し、渋滞・事故が大幅に増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

　用地取得が７０%完了し、工事は９０%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

　今後は残りの用地取得及び工事の全面展開を行う。

施設の構造や工法の変更等

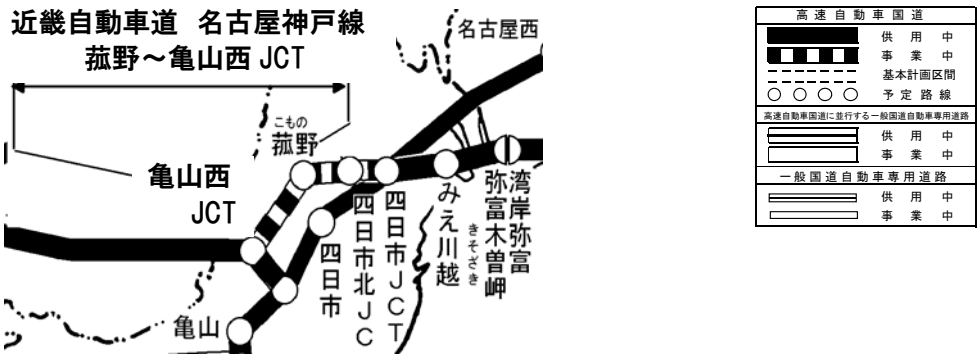
　新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６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	中国横断自動車道　姫路鳥取線 播磨新宮～山崎ＪＣＴ	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自）兵庫県たつの市新宮町角亀 至）兵庫県宍粟市山崎町市場			延長	１２km

事業概要

中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を経由して宍粟市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を経由して鳥取市に至る延長約８６kmの高速自動車国道である。

Ｈ１８年度事業化	Ｈ９年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２５年度用地着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	５９１億円	事業進捗率	３％	供用済延長	－km
計画交通量	約６，０００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) １．３ (残事業) １．４	510/530億円 事業費：470/490億円 維持管理費：40/40億円	714/714億円 走行時間短縮便益：656/656億円 走行経費減少便益：34/34億円 交通事故減少便益：23/23億円	平成２５年

感度分析の結果

【残事業】交通量　：　B/C=1.3～1.5（交通量　±10%）
　　事業費　：　B/C=1.3～1.5（事業費　±10%）
　　事業期間：　B/C=1.3～1.4（事業期間±1年）

事業の効果等

・円滑なモビリティの確保(新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる)
・物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上)
・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
・個性ある地域の形成（拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する）
・災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する)　　他10項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

・兵庫県知事の意見：

広大な県土を有する兵庫では、多彩な交流を促進し、社会・経済活動を支え、災害時等における安全・安心を確保する上で、高速道路ネットワークの形成が重要な課題である。

中国横断自動車道姫路鳥取線は全線 86km のうち、未供用区間は播磨新宮 IC～(仮称)山崎 JCT 間(約 11km)を残すのみとなっている。

この区間の完成により山陽自動車道と中国自動車道が連結し、鳥取、岡山から姫路など播磨臨海地域との連絡が強化されることにより、地域間交流や地域経済が一層活性化するとともに、大型放射光施設を核とした研究施設や高度医療施設等が集積する播磨科学公園都市をはじめ、沿線地域が大きく発展することを期待している。

また、同公園都市にある西播磨広域防災拠点と周辺地域との連絡や緊急輸送路の強化など、防災面においても大きな効果を発揮するものと考えている。

こうしたことから、是非とも事業を継続するとともに、平成32年度末供用予定の前倒しを図るよう事業促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

・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＞

・山陽自動車道と中国自動車道が接続されることにより、事故・渋滞・災害時等におけるリダンダンシー機能が強化される。

・環境保全への取組みについては、現在実施している調査等を継続して実施して欲しい。

・当該路線沿線は雪が頻繁に降るため、凍結や積雪により一般道は走行しづらい。そういう面でも当該路線の整備効果は高いと思う。

・当該路線沿線には貴重な動植物が存在しており、それらを活かした公園等を兵庫県で整備中である。当該区間の整備により、それらの利便性が高まると思われる。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

同路線の大原～西粟倉間が平成２５年３月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

調査及び設計を実施し、地元設計協議が完了。現在用地買収中である。今後工事を実施していく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、工事を実施していく予定である。

施設の構造や工法の変更等

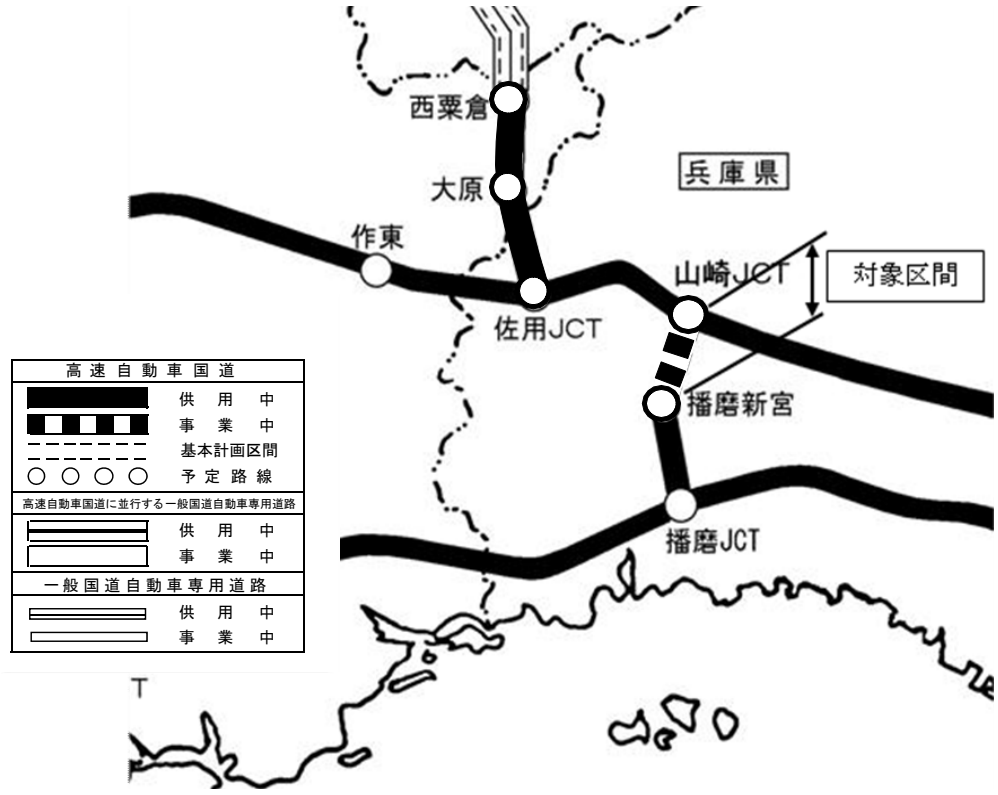
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初及び前回の再評価から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成２６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	首都高速晴海線（しゅとこうそくはるみ）	事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路株式会社
起終点	自：中央区晴海二丁目（ちゅうおうくはるみにちょうめ） 至：江東区有明二丁目（こうとうくありあけにちょうめ）			延長	２．７km

事業概要

本路線は、臨海部開発事業における交通基盤の一部であり、開発により発生する晴海地区、豊洲地区から交通需要を高速湾岸線に直結させ、交通の分散を図り、築地・月島地区、晴海地区、豊洲地区等、周辺の交通状況を改善し、物流の効率化に資することを目的とする路線である。

H13年度事業化	H5年度都市計画決定（H－年度変更）	H16年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	507億円	事業進捗率	64%	供用済延長	１．５km
計画交通量	7,900～13,800台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用	（残事業）/（事業全体）	総便益	（残事業）/（事業全体）	基準年
	（事業全体） １．９ （残事業） １．４	147/618億円 事　業　費：117/542億円 維持管理費：30/76億円		199/1,151億円 走行時間短縮便益：164/1,001億円 走行経費減少便益：20/114億円 交通事故減少便益：14/36億円		平成25年度

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.8～1.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.8～1.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±1年）

【残事業】交通量　：B/C=1.1～1.6（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.3～1.5（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±1年）

事業の効果等

・高速湾岸線（新木場）から晴海地区へのアクセス向上が見込まれる（15分→5分）。
・緊急輸送道路である晴海通り及び都道放射３４号線の代替路線となる。

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：首都圏において、人・モノ・情報の交流を支える高速道路は、国際競争力の強化や地域の活性化、被災時の緊急輸送、迂回機能の確保などに資する重要な社会基盤であるため、首都圏の高速道路網の早期完成を図ることが重要である。このうち、首都高速晴海線は、高速湾岸線に直結し、都心環状線と連結する路線であり、都心環状線を利用している築地・月島地区の交通や、臨海副都心・豊洲・晴海の開発事業により発生する交通を湾岸方向に流し、都心部の交通渋滞の解消を図ることを目的としている。当該事業（晴海～有明間）により、物流の効率化や臨海部の開発促進に資するほか、災害時の緊急輸送路や迂回路などの確保が図られる。また、当該事業（晴海～有明間）は、2020年オリンピック・パラリンピック開催までに整備することとされており、着実に推進し、早期完成を図られたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については原案通り「事業継続」で了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

晴海地区、豊洲地区等では、ウォーターフロントの特性を活かした複合市街地の形成が目指されている。特に、勝どき、月島地区等においては、関連開発による将来的な需要増加が見込まれており、現在、超高層マンション等の建設が急ピッチで進行している。

2020年（平成32年）オリンピック・パラリンピックの開催地が東京に決定した（平成25年9月）。首都高速晴海線周辺の東京ベイゾーンには既存施設を活用した競技会場の他、新たに選手村や競技会場が建設される予定である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

豊洲～東雲ＪＣＴ間については、平成21年2月に供用済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

晴海～豊洲間については事業年度（平成27年度）内の完成に向け、工事に着手した。

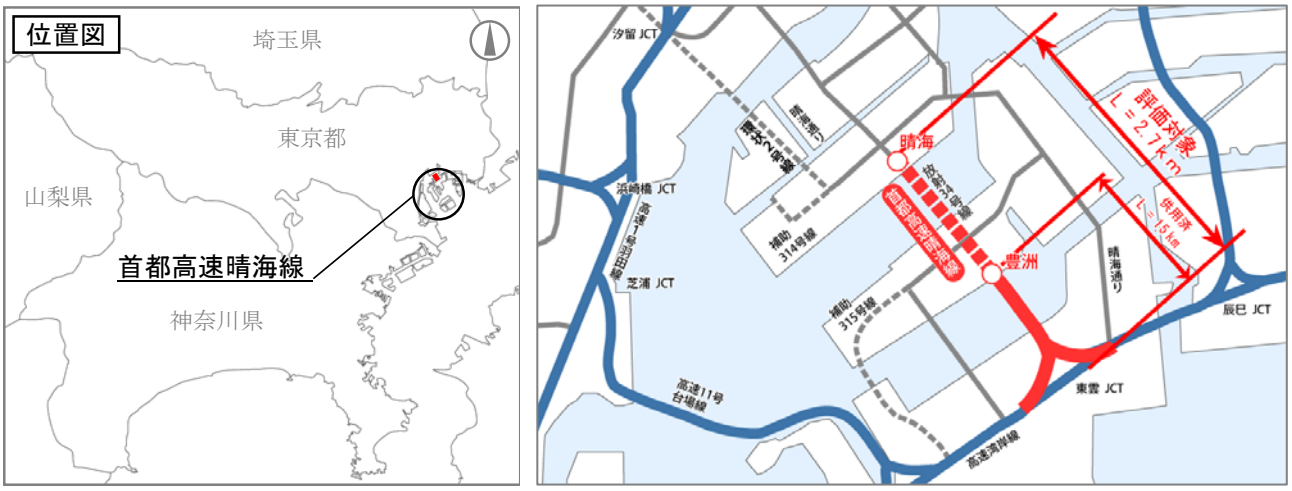
施設の構造や工法の変更等

－

対応方針	事業継続
対応方針の決定理由	

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

事業概要図



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

再評価結果（平成２６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	高速横浜環状北線（こうそくよこはまかんじょうきた）	事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路株式会社
起終点	自：横浜市都筑区川向町（よこはましつづきくかわむこうちょう） 至：横浜市鶴見区生麦二丁目（よこはましつるみくなまむぎにちょうめ）			延長	８．２km

事業概要

本路線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間の一部を担う路線であり、広域的な交通利便性の向上、内陸部と臨海部のアクセス向上による各拠点の活性化、市北部･東部の生活環境改善等に寄与する路線である。

H13年度事業化	H12年度都市計画決定（H19・H22年度変更）	H13年度用地着手	H13年度工事着手

全体事業費	3,336億円	事業進捗率	58%	供用済延長	－ km
計画交通量	35,100～52,400台/日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用（残事業）/（事業全体）	総便益（残事業）/（事業全体）	基準年
	（事業全体） １．９ （残事業） ４．９	1,479/3,809億円 事　業　費：　965/3,295億円 維持管理費：　514/　514億円	7,305/7,305億円 走行時間短縮便益:7,096/7,096億円 走行経費減少便益:　160/　160億円 交通事故減少便益:　49/　49億円	平成25年度

感度分析の結果

【事業全体】　交通量　：B/C=1.3～2.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.9～2.0（事業費　±10%）
事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±1年）

【残事業】　交通量　：B/C=3.4～6.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=4.6～5.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C=4.8～5.0（事業期間±1年）

事業の効果等

・横羽線、湾岸線と第三京浜道路の連携が強化されることにより、新横浜をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン方面等への行き来が便利になる。また、北西線が整備されると、より一層、東名高速道路・市北西部方面への交通利便性の向上が期待される（東名高速道路→横浜港：40～60分→20分）。
・首都高ネットワークのリダンダンシーが確保され、首都高速三ツ沢線及び首都高速狩場線の代替路線として機能する。
・緊急輸送道路である綱島街道、横浜上麻生道路などの代替路線となる。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：高速横浜環状北線は、高速横浜環状北西線と一体となり、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」が指定されている、国際的活力のある湾岸エリアと国土軸である東名高速道路とのアクセスを強化するとともに、「さがみロボット産業特区」に指定された、潜在力のある県の中央エリアと高速道路でつながることで、特区の連携を図るなど極めて重要な路線である。「強靱な幹線道路網」を構築し、地域のモビリティを高め、経済のエンジンを回すためにも、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図られたい。
・横浜市長の意見：横浜環状北線は、「横浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上、防災力の強化などが期待される本市道路ネットワークの骨格となる路線です。横浜環状北線の平成28年度の確実な完成及び横浜環状北線に接続する横浜環状北西線の早期完成に向けて、引き続き事業の推進をよろしくお願いします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については原案通り「事業継続」で了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成22年8月には京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定、平成23年12月には京浜臨海部が「国際戦略総合特別区域」に指定された。東京国際空港（羽田空港）では、新設滑走路・国際線地区の供用開始（平成22年10月末）により、発着容量が1.3倍に増加し、今後も更なる拡充が予定されている。

平成24年7月には高速横浜環状北線と東名高速を接続する高速横浜環状北西線が都市計画事業認可を取得し、平成33年度完成予定となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は99%（平成25年11月末現在）であり、全区間で工事が最盛期である。本線シールドトンネル外回りは掘進が完了、内回りは約5.2km/5.5kmの掘進が完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き平成28年度の供用に向けて事業を進める。

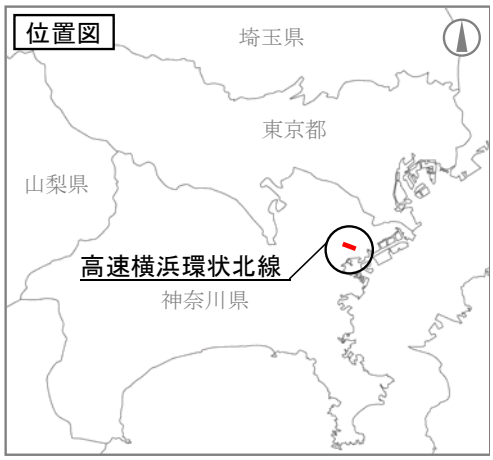
施設の構造や工法の変更等

換気設備の効率的な配置計画を行うことにより、換気所躯体規模を縮小しコスト縮減を図る。

対応方針	事業継続
対応方針の決定理由	

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

事業概要図





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

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４０号　音威子府（おといねっぷ）バイパス	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（ほっかいどう）中川郡音威子府（おといねっぷ）村字音威子府（おといねっぷ） 至：北海道（ほっかいどう）中川郡中川（なかがわ）町字 誉（ほまれ）			延長	１９．０km

事業概要

一般国道４０号は、旭川市を起点とし、士別市、名寄市を経由して稚内市に至る延長約２５０ｋｍの幹線道路である。
このうち音威子府バイパスは、現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消による道路交通の定時性や安全性の向上を目的とした、中川郡音威子府村字音威子府から中川郡中川町字誉に至る延長１９．０ｋｍのバイパス事業である。

Ｈ５年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	約７７１億円	事業進捗率	６０％	供用済延長	０．０km

地域の防災面の課題

・平成１１年度には、雪崩により２１日間にわたり通行止めが発生。
・当該区間の防災面の課題は、中川町（人口：１，９０７人）等、道北地域において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、中川町などからも改善の要望が出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。
・現道は、急峻な地形となっており、防災上の対策必要箇所が７箇所（落石・崩壊：６箇所、地吹雪：１箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が１区間（雪崩）存在し、雪崩、吹雪・地吹雪、路面冠水、土砂災害による通行止めが頻発していることから、早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・現道には、地すべり指定地「物満内」（基盤岩は蛇紋岩）が存在し、天塩川による地すべり末端部の浸食により小規模地すべりの発生を誘発しているため、早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・現道は、急カーブ２箇所と事故危険区間１箇所が存在し、過去１０年間（Ｈ１５～２４）で３０件の死傷事故が発生しており、交通事故への早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

課題を踏まえた対策・事業内容

・想定される地すべり（必要抑止力４，０００ＫＮ/ｍ）や岩盤崩壊（落石エネルギー５，０００ＫＪ）の外力が大きく、また災害要因も多岐にわたるため現道での対策が困難であることから、災害要因の解消、事故要因の除去及び周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、災害要因箇所及び線形隘路区間を回避する別線ルートが妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①走行時間短縮等（４０７億円（残事業＝４０７億円））

②災害による被害の回避等（３４億円（残事業＝３４億円））
・落石崩壊等による通行止め時の迂回の解消
・救急搬送の効率化及び遅延の回避
・余裕時間の短縮

③地域住民の不安感の解消（５３８億円（残事業＝５３８億円））
・走行時の安心の確保・不安の解消

費用　（残事業）/（事業全体）

２６５／８１５億円

（事　業　費：　216/765億円
維持管理費：　49/ 49億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
名寄市など上川管内４市１７町２村の首長などで構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より事業促進の要望を受けている。

知事の意見：
　現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消による道路交通の定時性や安全性の向上等が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・名寄美深道路が名寄ＩＣ～美深北ＩＣまで開通
・豊富・幌富バイパスが豊富サロベツＩＣ～幌延ＩＣまで開通
・市町村合併により、「士別市」、「名寄市」、「枝幸町」が誕生
・シーニックバイウェイ北海道「天塩川流域ミュージアムパークウェイ（候補ルート）」登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

　平成１９年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率６０%となっている。
　残事業の内容（音中トンネル４，６８６m、音威子府トンネル２，６９９m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

　引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

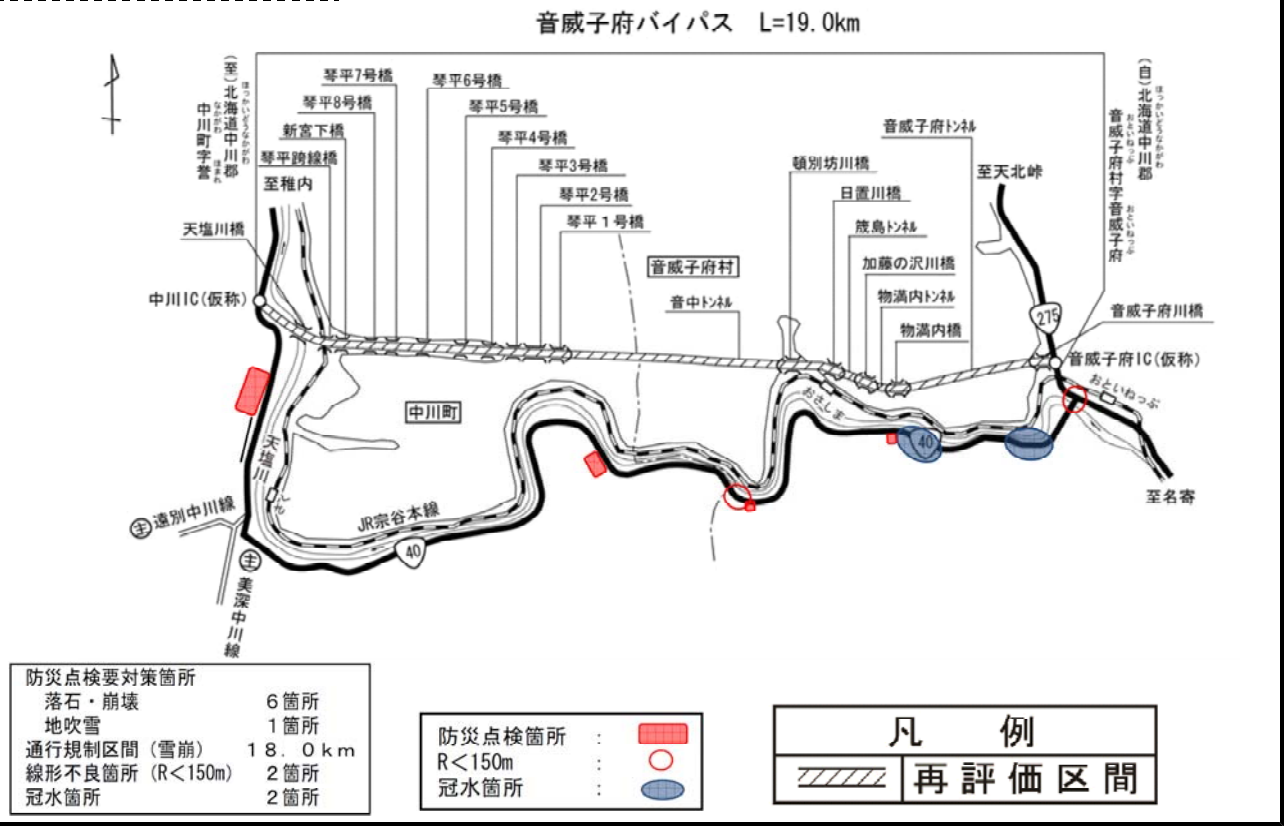
　施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。

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、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２３１号　雄冬（おふゆ）防災	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：北海道石狩市厚田区安瀬（ほっかいどういしかりしあつたくやそすけ） 至：北海道石狩市浜益区雄冬（ほっかいどういしかりしはまますくおふゆ）			延長	１１．６km

事業概要

一般国道２３１号は、札幌市を起点とし、石狩市を経由して留萌市に至る延長約１３０ｋｍの幹線道路である。
このうち雄冬防災は、落石崩壊等による危険箇所及び落石・雪崩の特殊通行規制区間の解消を目的とした、石狩市厚田区安瀬から浜益区雄冬に至る延長１１．６ｋｍの事業である。

Ｈ６年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ６年度用地着手	Ｈ６年度工事着手

全体事業費	約６６９億円	事業進捗率	８０%	供用済延長	５．８km

地域の防災面の課題

・平成５年度には、土砂崩れ、落石により約５，１３０時間の通行止めが発生。
・当該区間の防災面の課題は、石狩市浜益地区（人口：１，６０７人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、石狩市からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。
・現道には、防災上の対策必要箇所が７６箇所（落石・崩壊：４５箇所、岩盤崩壊：２５箇所、雪崩：５箇所、地吹雪：１箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が２区間（落石、雪崩）存在し、また、「送毛工区」の現道トンネルには、クラックの増加・発展がみられ、変状の進行が確認されることから、いずれも早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

課題を踏まえた対策・事業内容

・「太島内工区」、「雄冬工区」、「浜益工区」は、防災上の対策必要箇所に対して、外力が大きく現道での対策が大規模となり困難であるため、災害要因の解消、現道交通への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、高波、土砂崩れ・落石、雪崩の危険区間を回避する別線トンネルの整備が妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・「送毛工区」の現道トンネルは、変状が進行していることから、災害要因の解消、現道交通への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、熱水変質を受けた強変質層を極力避けた別線トンネルの整備が妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①走行時間の短縮等（６３億円(残事業＝３６億円)）

②災害による被害の回避等（２０７億円（残事業２２億円））
・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消
・救急搬送の効率化及び遅延の回避
・余裕時間の短縮

③地域住民の不安感の解消（５３３億円(残事業＝５３３億円)）
・走行時の安心の確保・不安の解消

費用　(残事業)/(事業全体)

９４／７７０億円

（事　業　費：　95/ 771億円
維持管理費：-0.95/-1.5億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
石狩市など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」より事業促進の要望を受けている。

知事の意見：
落石崩壊等による危険箇所及び落石・雪崩の特殊通行規制区間の解消等が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・深川・留萌自動車道が深川ＪＣＴ～留萌大和田ＩＣまで開通
・道央圏連絡道路が江別東ＩＣ～蕨岱ランプまで開通
・市町村合併により、「石狩市」が誕生
・石狩湾新港　石狩ＬＮＧ基地稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成6年度に工事着手して、用地進捗率９９％、事業進捗率８０％となっている。
残事業の内容（新雄冬岬トンネル　１，５５５ｍ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２５年度　石狩市浜益区送毛～石狩市浜益区送毛　Ｌ＝３．８ｋｍ（２／２）開通予定。
平成２７年度　石狩市浜益区雄冬～石狩市浜益区雄冬　Ｌ＝２．０ｋｍ（２／２）開通予定。

施設の構造や工法の変更等

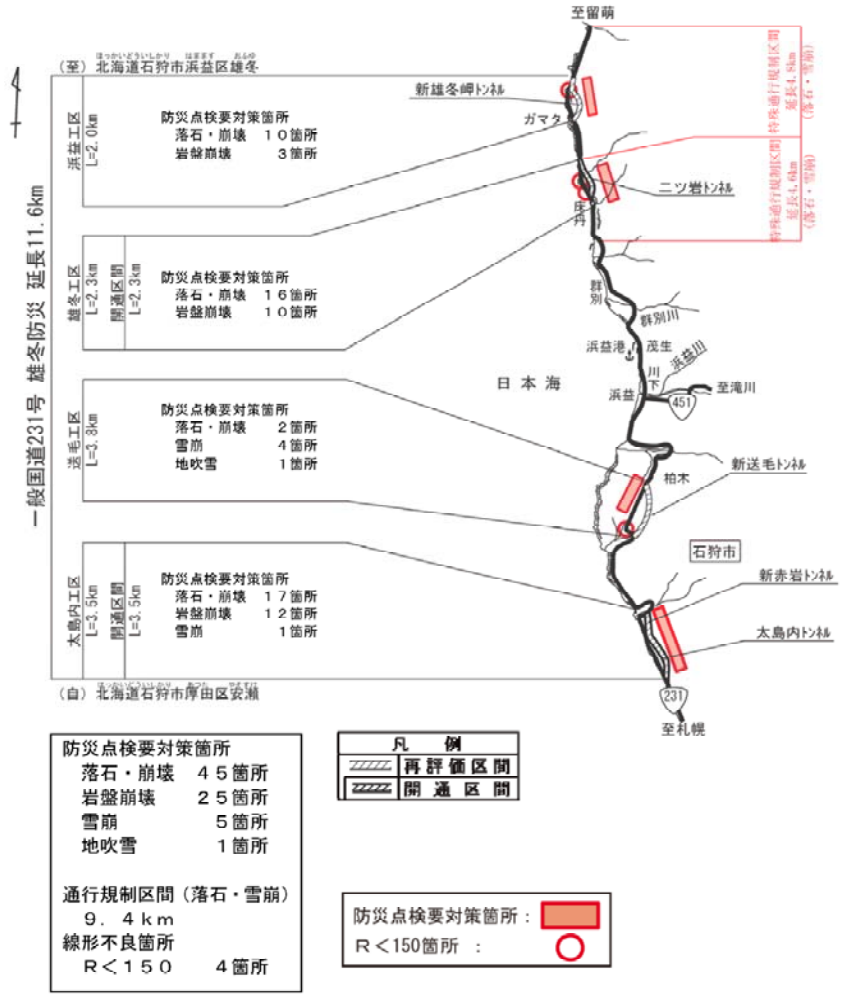
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２７８号　尾札部道路	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：北海道函館市尾札部町 至：北海道函館市大船町			延長	１４．８㎞

事業概要

一般国道２７８号は、函館市を起点とし、鹿部町を経由して森町に至る延長約１１５ｋｍの幹線道路である。
このうち尾札部道路は、落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長１４．８ｋｍの事業である。

Ｓ６１年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｓ６３年度用地着手	Ｈ元年度工事着手

全体事業費	約２２１億円	事業進捗率	９０％	供用済延長	１１．９㎞

地域の防災面の課題

・現道には、津波浸水想定区域が１４．２ｋｍの内１３．５ｋｍが存在し、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・現道には、車道幅員５．５ｍ以下の狭隘区間が全体の約８割、歩道の未設置区間が全体の約８割、急カーブが１５箇所存在し、交通事故の危険性が高く避難復旧ルートとして脆弱であり、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・現道には、防災上の対策必要箇所２箇所（落石・崩壊：１箇所、岩盤崩壊：１箇所）存在し、下部露岩斜面には、崩壊跡や落石が多く見られ、上部自然斜面には法面全体に転石が点在し、斜面全体に湧水が多く、湧水が要因と思われるオーバーハング部が見られ、予想災害規模は高さ３５ｍからの落石（最大Φ０．８ｍ）、高さ２０ｍの表層崩壊（Ｖ＝１０ｍ３程度）となっており、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

課題を踏まえた対策・事業内容

・現道は、津波浸水想定区域となるため、災害要因の解消、事故要因除去、現道交通への影響、埋蔵文化財の回避、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、津波浸水想定区域の回避及び線形幅員隘路区間を回避する別線ルートの整備が妥当。また、落石・崩壊箇所を解消する法枠＋グランドアンカー案の整備が妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①走行時間の短縮等（２１５億円（残事業＝４６億円））

②災害による被害の回避等（１１５億円（残事業＝２８億円））
・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消
・津波災害被災による人命損失の回避
・救急搬送の効率化及び遅延の回避
・余裕時間の短縮

③地域住民の不安感の解消（３３５億円（残事業＝３３５億円））
・走行時の安心の確保・不安の解消

費用　（残事業）/（事業全体）

４５／３１０億円

（事　業　費：39/285億円
維持管理費：5.6/ 25億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
北斗市など、２市９町の首長などで構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より事業促進の要望を受けている。

知事の意見：
落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保等が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・函館新道が七飯藤城ＩＣ～函館ＩＣまで開通
・函館・江差自動車道が函館ＩＣ～北斗茂辺地ＩＣまで開通
・北海道縦貫自動車道が八雲ＩＣ～大沼公園ＩＣまで開通
・一般国道２７８号鹿部道路が全線開通
・市町村合併により、「函館市」「森町」「八雲町」「北斗市」が誕生
・シーニックバイウェイ北海道の指定ルート「函館・大沼・噴火湾ルート」に認定
・平成２７年度末の完成を目指し北海道新幹線 新青森駅～（仮称）新函館駅間整備中

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率７１%、事業進捗率９０%となっている。
残事業の内容（法面対策工２７，４００㎡等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

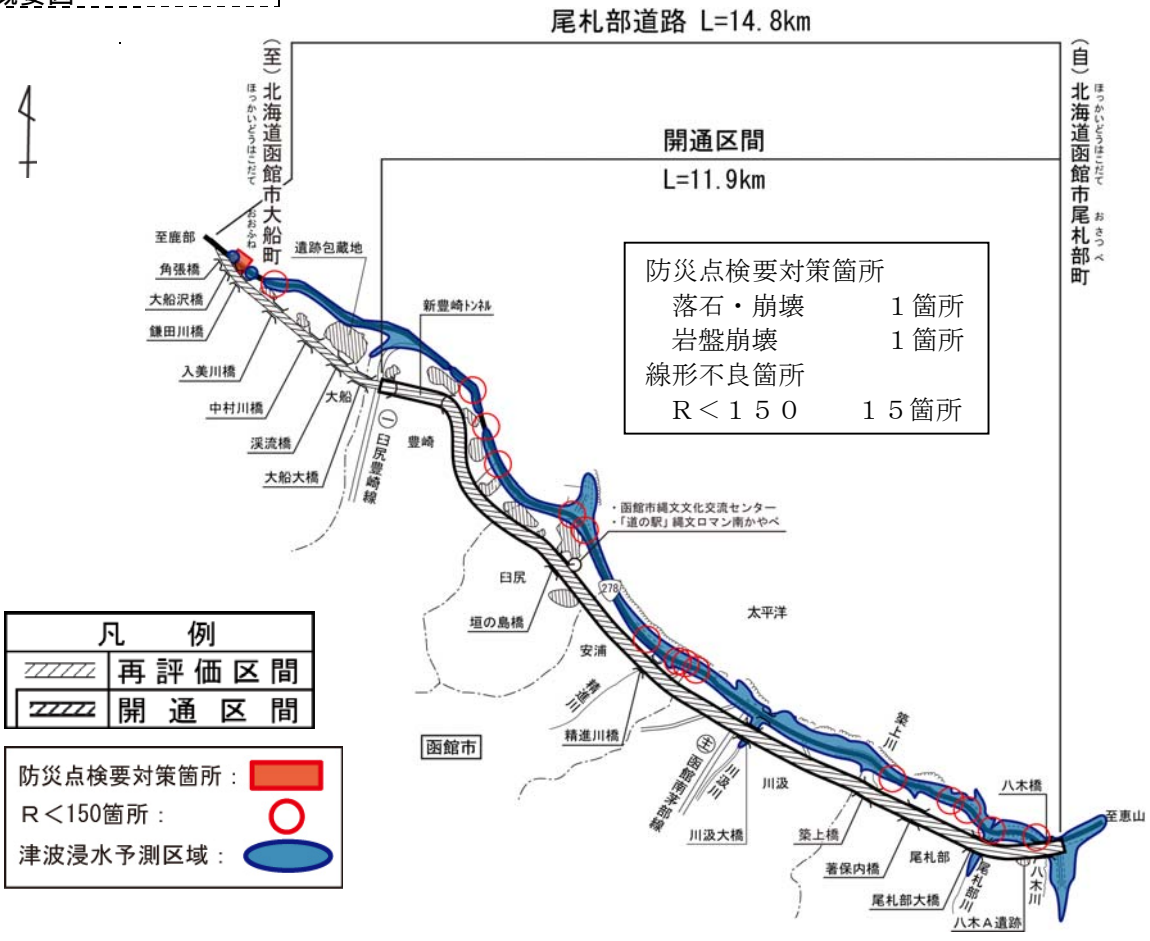
津波浸水予測区域の見直しによる本線ルートの変更に伴う法面対策工の追加により事業費が増加している。

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、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道３３４号　真鯉（まこい）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道斜里郡斜里町（ほつかいどうしゃりぐんしゃりちょう）字オシンコシン 至：北海道斜里郡斜里町（ほつかいどうしゃりぐんしゃりちょう）字峰浜（みねはま）			延長	１４．４km

事業概要

一般国道３３４号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約１２０ｋｍの幹線道路である。
このうち真鯉道路は、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、斜里町字オシンコシンから字峰浜に至る延長１４．４kmの事業である。

Ｓ６３年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｓ６３年度用地着手	Ｓ６３年度工事着手

全体事業費	約１９１億円	事業進捗率	９０％	供用済延長	１２．１km

地域の防災面の課題

・当該道路の防災面の課題は、ウトロ住民（人口：約１，２００人）の日常行動における重要な路線であるが、通行止めになると、通常ルートと比較して距離で約８９km、時間で約９３分増加する等、ウトロ住民や観光客などの道路利用者に大きな負担となる。
・知床峠の冬期通行止め期間に当該道路が通行止めになると、ウトロが孤立するとともに、知床観光客も足止めされることとなり、安定した周遊観光が出来ないなど観光振興の支障となっている。
・防災上の対策必要箇所が１０箇所（落石・崩壊：７箇所、岩盤崩壊：３箇所）、異常時気象時の通行規制区間が１区間（連続雨量１４０mm）存在し、早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・オシンコシン崎西側には、想定災害規模が高さ４０ｍからの落石エネルギー６００～７００ＫＪの危険箇所があり、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

課題を踏まえた対策・事業内容

・防災上の対策必要箇所に対して、災害要因の解消、現道交通への影響、景観への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、対策箇所の想定災害規模に合わせて土堤工（ソイルセメント）等による現道対策の整備が妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・現道を対策することにより課題箇所を解消。

事業の効果等

①走行時間短縮等（１０３億円（残事業＝２４億円））

②災害による被害の回避等（９６億円（残事業＝５６億円））
・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消
・救急搬送の効率化及び遅延の回避
・余裕時間の短縮による効果

③地域住民の不安感の解消（２８２億円（残事業＝２８２億円）
・走行時の安心の確保･不安の解消

費用　（残事業）/（事業全体）

１３／２５９億円

（事　業　費：　12/ 254億円
維持管理費：　0.73/ 4.9億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
小清水町など１市６町の首長で構成される「国道３３４号道路整備地域連絡会議」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保等が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・北見道路が北見西ＩＣ～北見東ＩＣまで開通
・美幌バイパスが高野交差点～女満別空港ＩＣまで開通
・一般国道３３４号宇登呂道路が全線開通
・市町村合併により、「大空町」が誕生
・通行規制区間が連続雨量７０mmから１４０mmに緩和
・シーニックバイウェイ北海道「東オホーツクシーニックバイウェイ」に指定
・「知床」が世界自然遺産に登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和６３年度に工事着手して、用地進捗率８４％、事業進捗率９０％となっている。
残事業の内容（落石防護柵　５００ｍ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２５年度　斜里郡斜里町字オシンコシン～斜里郡斜里町字ウトロ西　Ｌ＝１．１ｋｍ（２／２）開通予定。

施設の構造や工法の変更等

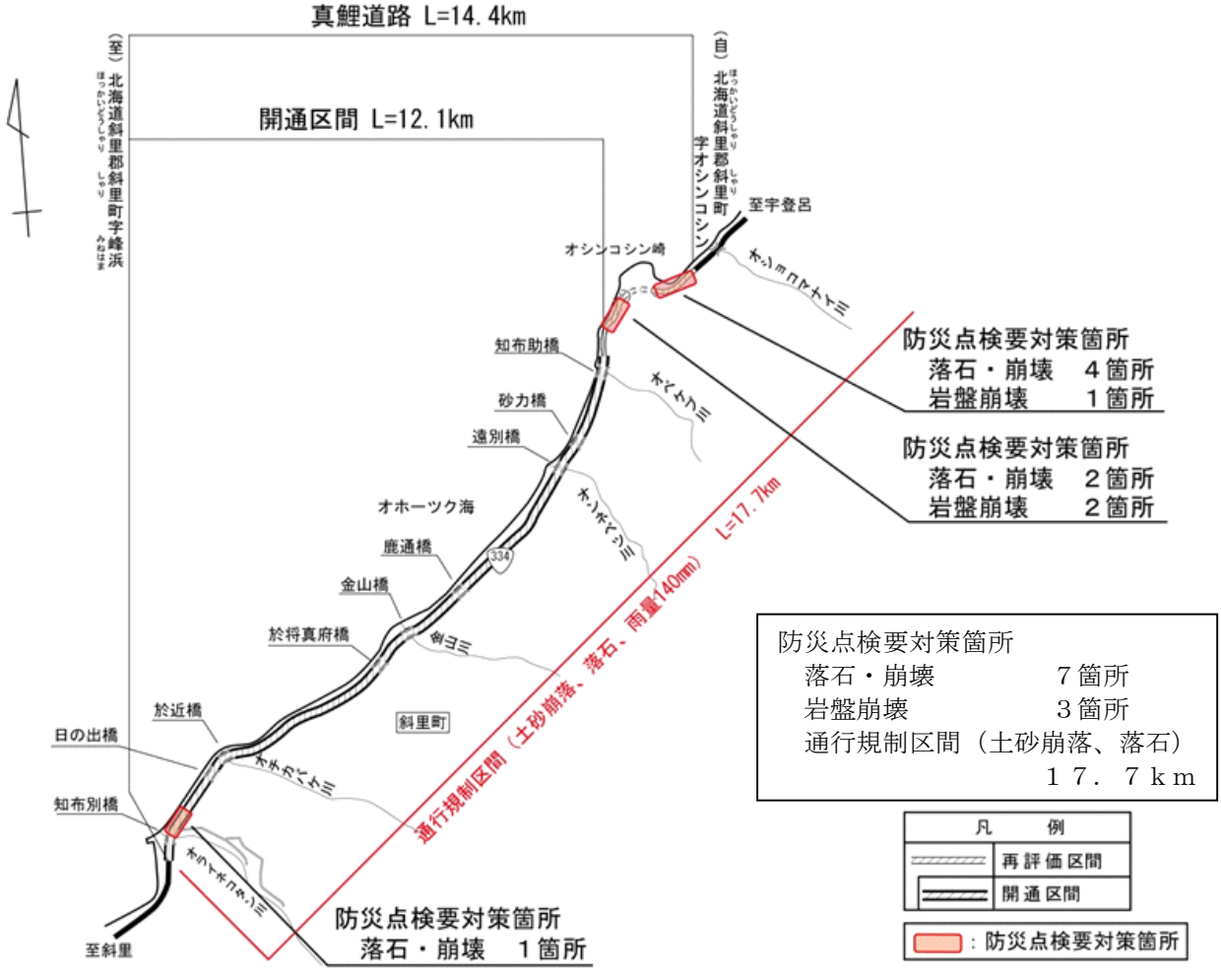
施設の構造や工法などの変更は無いが、引き続きコスト縮減対策に取り組んでいく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道３３６号　襟広（えりひろ）防災	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：北海道幌泉郡えりも町字庶野（ほつかいどうほろいずみぐんえりもちょうしょや） 至：北海道広尾郡広尾町字ツチウシ（ほつかいどうひろおぐんひろおちょう）			延長	１８．７㎞

事業概要

一般国道３３６号は、浦河町を起点とし、釧路市に至る延長約１５０ｋｍの幹線道路である。
このうち襟広防災は、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等を要因とする通行規制区間、特殊通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、えりも町字庶野から広尾町ツチウシに至る延長１８．７ｋｍの事業である。

Ｈ２年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ３年度用地着手	Ｈ２年度工事着手

全体事業費	約８０２億円	事業進捗率	８９％	供用済延長	１３．７㎞

地域の防災面の課題

・平成１５年度には、十勝沖地震及び宇遠別第１覆道の斜面崩落により、えりも町目黒地区（人口：１８６人）が約９６０時間に渡り孤立。
・当該区間の防災面の課題は、えりも町及び広尾町の日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、えりも町及び広尾町からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。
・防災上の対策必要箇所が３４箇所（落石・崩壊：１６箇所、岩盤崩壊：１６箇所、土石流：２箇所）、異常気象時の通行規制区間が２区間（連続雨量８０mm・１２０mm）、特殊通行規制区間が１区間（落石・波浪・雪崩）存在し、早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・「タニイソ工区」のタニイソトンネル及びトンネル前後の区間には、高さ３０ｍ～１００ｍ程度の急崖斜面が連続しており、岩盤は風化の受けやすい岩質となっているため、早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

課題を踏まえた対策・事業内容

・防災上の対策必要箇所に対して、外力が大きく現道での対策が大規模となり困難であるため、災害要因の解消、現道交通への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点からから技術的に比較考慮した結果、落石・崩壊、岩盤崩壊、土石流の危険区間を回避する別線トンネルの整備が妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））
・別線トンネル及び現道を対策することにより課題箇所を回避及び解消。

事業の効果等

①走行時間の短縮等（１０億円（残事業＝１．８億円））

②災害による被害の回避等（１５７億円（残事業＝５６億円））
・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消
・救急搬送の効率化及び遅延の回避
・余裕時間の短縮

③地域住民の不安感の解消
（１，１３４億円（残事業＝１，１３４億円））
・走行時の安心の確保・不安の解消

費用　（残事業）/（事業全体）

５１／９７４億円

（事　業　費：　51/ 976億円
維持管理費：　-0.21/-2.0億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
本別町など、１市１６町２村の首長等で構成される「北海道十勝圏活性化推進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
落石、土砂崩落、波浪、雪崩等を要因とする通行規制区間、特殊通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保等が図られ、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、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・帯広・広尾自動車道が帯広ＪＣＴ～更別ＩＣまで開通
・北海道横断自動車道が千歳恵庭ＪＣＴ～浦幌ＩＣまで開通
・市町村合併により、「幕別町」が誕生
・事前通行規制区間が連続雨量８０mmから１２０mmに緩和
・十勝港　配合飼料コンビナートが本格稼働
・シーニックバイウェイ北海道「トカプチ雄大空間」、「南十勝夢街道」指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２年度に工事着手して、用地進捗率９９%、事業進捗率８９%となっている。
残事業の内容（新宝浜トンネル　２，４６０m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２７年度　広尾郡広尾町字ビタタヌンケ～広尾郡広尾町字タンネソ　Ｌ＝３．０ｋｍ（２／２）
広尾郡広尾町字音調津～広尾郡広尾町字オナオベツ　Ｌ＝２．０ｋｍ（２／２）開通予定。

施設の構造や工法の変更等

・トンネル掘削工の見直し、環境対策工の見直し及び法面掘削工の見直しにより事業費が増加している。
・トンネル内における通信管理の見直し等により、コスト縮減を行っている。

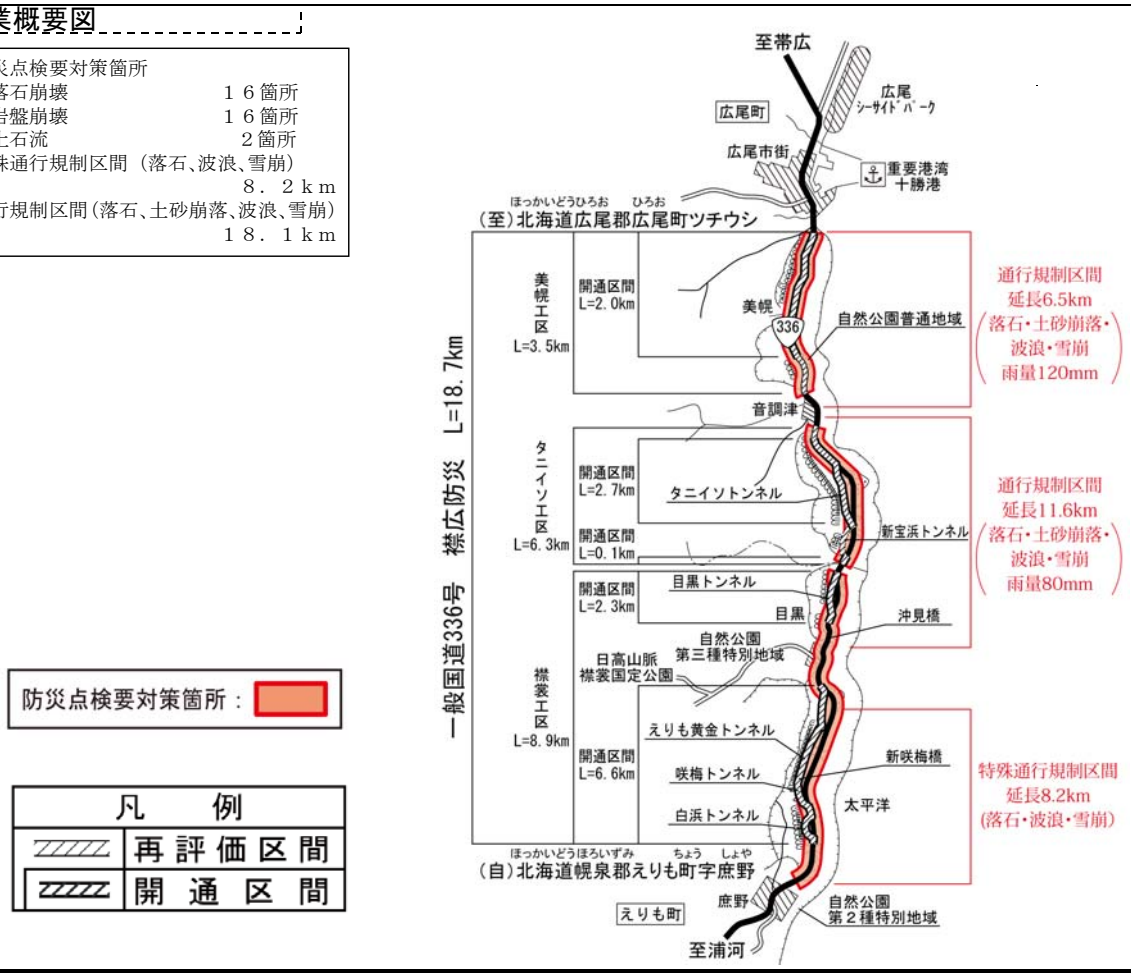
対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図

防災点検要対策箇所
落石崩壊　１６箇所
岩盤崩壊　１６箇所
土石流　２箇所
特殊通行規制区間（落石、波浪、雪崩）
８．２ｋｍ
通行規制区間（落石、土砂崩落、波浪、雪崩）
１８．１ｋｍ



※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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道１３号　院内道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県湯沢市上院内 至：秋田県湯沢市下院内			延長	３．０ｋｍ

事業概要

一般国道１３号は、福島県福島市を起点として山形市、新庄市、湯沢市、大仙市等の主要都市を経由し、秋田市に至る延長約348kmの主要な幹線道路である。院内道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、秋田県湯沢市上院内～同市下院内に至る延長３．０ｋｍの自動車専用道路である。

Ｈ１５年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	１１７億円	事業進捗率	６４％	供用済延長	－ km
計画交通量	３，６００台／日				

地域の防災面の課題

・防災点検等の結果、対策等が必要と判断された箇所が８箇所存在。
（落石危険斜面：２箇所、急傾斜地崩壊危険区域：２箇所、土石流危険区域：２箇所、雪崩危険斜面：２箇所）
・平成１５年度以降、災害等に伴う全面通行止が７回発生
・当該区間の防災面の課題は、湯沢市（人口：49,895人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、湯沢市等からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。
・落石危険斜面において崖錐堆積物等の風化進行や局地的豪雨に伴い、車道を閉塞する落石、斜面崩壊、土石流、雪崩等の災害が想定。
落石危険斜面以外の区間においても風化の影響を受けやすい崖錐堆積物や古い崩壊地形が至る所に存在しており、地質特性等に起因するリスクはなくならないため、早急な対策が必要。（一般国道13号院内道路防災技術検討会(H25.9)）

課題を踏まえた対策・事業内容

・抜本的対策として事業中のバイパス（院内道路）は、現道の危険箇所等を回避し、急峻な地形および沢地形をトンネル・橋梁などの構造物で通過しており、長期的な災害発生リスクの影響が低いことなどから、技術的にも妥当である。（一般国道13号院内道路防災技術検討会（H25.9））
・院内道路の整備により危険箇所を回避、代替路が確保され、信頼性の高いネットワークの形成が図られる。

事業の効果等

①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（100億円（残事業=100億円））
②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（上院内・下院内地区）を解消する
・現道等の防災点検要対策箇所（落石・崩壊１箇所、盛土１箇所）等が解消される

費用　（残事業）／（事業全体）

38 ／ 131　億円

事　業　費：25 ／ 119　億円
維持管理費：12 ／ 12　億円

関係する地方公共団体等の意見

〇秋田県知事の意見

国道１３号は本県と山形県内陸部を結ぶ唯一の幹線道路であり、院内道路は災害発生時の補完機能や冬期間の交通円滑化等の観点から、重要な道路と位置づけているほか、交流拡大等を図るため、日本海沿岸東北自動車道や東北中央自動車道からなる高速道路ネットワークの整備を県の最優先施策の一つとして取り組んでおり、この一部を形成する院内道路の整備事業を継続することに異議はありません。

〇以下の団体等から、院内道路の整備促進について要望あり。
・秋田県

・湯沢市長
・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会

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
・平成１９年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率７６%となっている。
・残事業の内容（下院内トンネル１，１００ｍ 等）

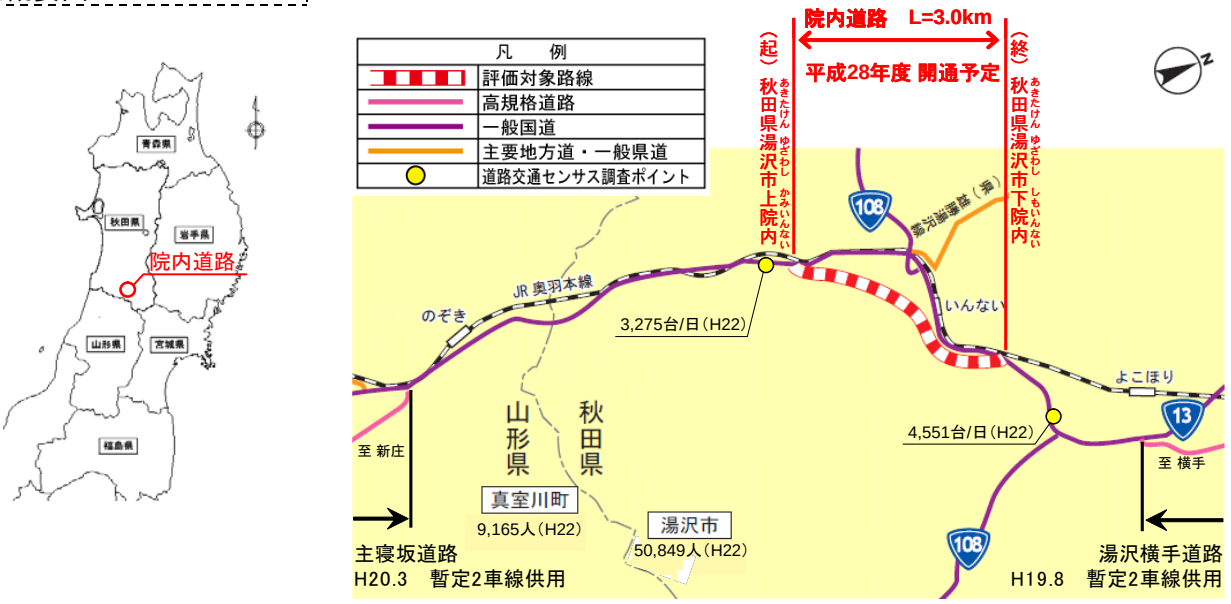
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成２８年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等
・橋長の見直し
・トンネル配電施設の集約

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由
事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道47号　新庄古口道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県新庄市大字本合海 至：山形県最上郡戸沢村大字古口			延長	１０．６ｋｍ

事業概要

新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。
新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、一般通行規制区間及び特殊通行規制区間の解消や冬期交通障害の解消を目的とした延長約10.6kmの事業である。

Ｈ１３年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１９年度用地着手	Ｈ２０年度工事着手

全体事業費	４３０億円	事業進捗率	３０％	供用済延長	－ km

地域の防災面の課題

・現道の国道４７号では事前通行規制区間が１区間（連続雨量150㎜）、特殊通行規制区間が１箇所（河川氾濫により危険が予想される場合）存在。また自然災害等による全面通行止めは過去３０年間で５５回発生。
・周辺に代替え路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約３倍を要する。
・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・通行規制区間解消のため、約１０ｋｍ区間を別線整備。
・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面対策、現道嵩上げ、線形改良が必要となるほか、集落部を通過しており用地買収に多額の費用を伴うことから、コスト高となるため別線による整備とした。

事業の効果等

①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（516億円（残事業=516億円））
②災害への備え
・現道等の一般通行規制1.0km（連続雨量150㎜）、特殊通行規制 0.9km（河川氾濫）、運搬排雪区間に伴う通行規制 上り合計 2.9km 下り合計1.9kmを解消する
③高次救急医療施設へのアクセス性向上
・新庄市から日本海総合病院（現況64分）へのアクセス向上が見込まれる

費　用　（残事業）/（事業全体）

260/410億円

（事　業　費：213/363億円
維持管理費：　47/ 47億円）

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見

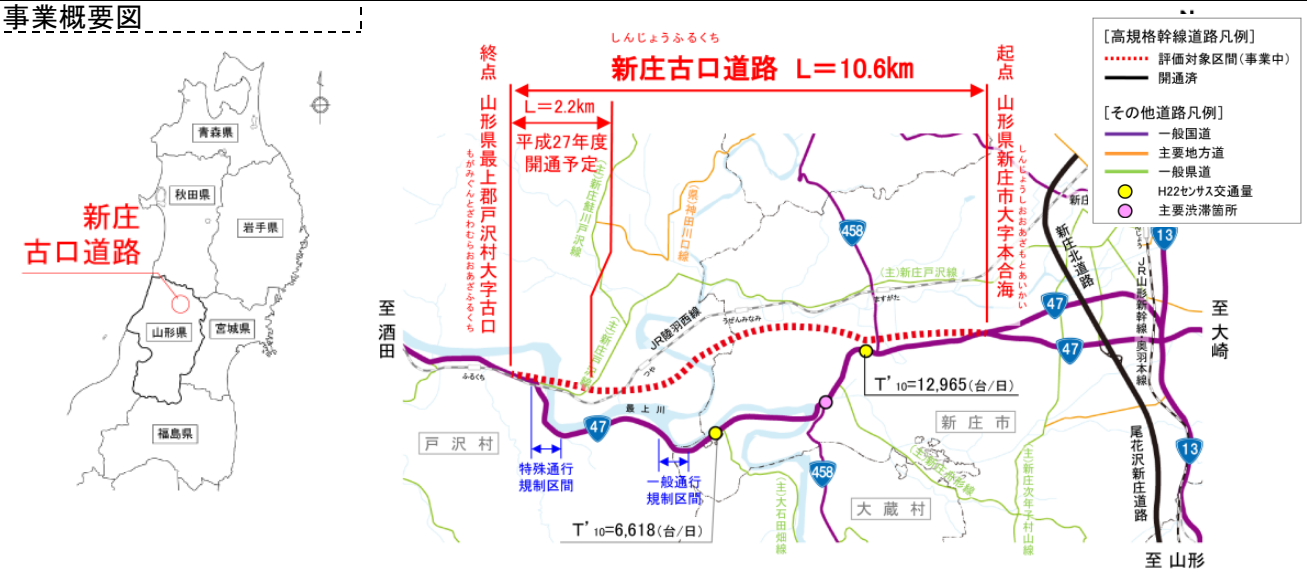
一般国道４７号新庄古口道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線です。本路線は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時の広域的代替機能の強化、及び、東北地方の発展を図るためにも重要で、必要不可欠であります。さらに、平成２５年７月の集中豪雨では、冠水により１６時間以上に渡り通行止めになるなど、現道の脆弱性が改めて浮き彫りとなったところです。
また、本県において、平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策としており、当該事業を継続され、早期完成を目指し、着実な予算の確保をお願いします。

〇以下の団体等から新庄古口道路の整備促進について要望あり
・山形県荘内地方町村議会議長会　・山形県最上地方町村議会議長会
・国道47号・新庄酒田道路地域高規格道路整備促進期成同盟会　・最上開発協議会
・山形県町村会長　・山形県町村議会議長会　・山形県商工会議所連合会
・山形県開発推進協議会　・みちのくウエストライン協議会

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	
・平成２０年度に工事着手して、用地進捗率９９%、事業進捗率３０%となっている。 ・残事業の内容（古口大橋Ｌ＝５７０m 等）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等	
・盛土材を購入土から公共事業残土に変更することによるコスト縮減。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道47号　高屋（たかや）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県最上群戸沢村大字古口（やまがた　もがみ　とざわ　ふるくち） 至：山形県最上郡戸沢村大字古口（やまがた　もがみ　とざわ　ふるくち）			延長	３．４ｋｍ

事業概要

新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。
高屋道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、災害危険箇所の回避や冬期交通障害の解消を目的とした延長約3.4kmの事業である。

Ｈ１８年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２２年度用地着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	１３２億円	事業進捗率	１０％	供用済延長	－ km

地域の防災面の課題

・現道の国道４７号では事前通行規制区間（連続雨量150mm以上）が存在。また自然災害等による全面通行止めは過去３０年間で５１回発生。
・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約３倍を要する。
・線形不良箇所が多数存在し、特に冬期における交通事故は通常期の約２倍と多発。
・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている

課題を踏まえた対策・事業内容

・事前通行規制区間縮小のため、約３ｋｍ区間を別線整備。
・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面対策、現道嵩上げ、線形改良工事などが必要となることから別線による整備とした。

事業の効果等

①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（193億円（残事業=193億円））
②災害への備え
・現道等の防災点検要対策３箇所等が解消される
③高次救急医療施設へのアクセス性向上
・新庄市から日本海総合病院（現況64分）へのアクセス向上が見込まれる

費　用　（残事業）/（事業全体）

105/123億円

（事　業　費：94/112億円
維持管理費：11/ 11億円）

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見

一般国道４７号高屋道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線です。本路線は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時の広域的代替機能の強化、及び、東北地方の発展を図るためにも重要で、必要不可欠であります。さらに、平成２５年７月の集中豪雨では、冠水により１６時間以上に渡り通行止めとなるなど、現道の脆弱性が改めて浮き彫りとなったところです。
また、本県において、平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」においても、“高速道路・地域高規格道路の整備促進”は、最優先する施策としており、当該事業を継続され、早期完成を目指し、着実な予算の確保をお願いします。

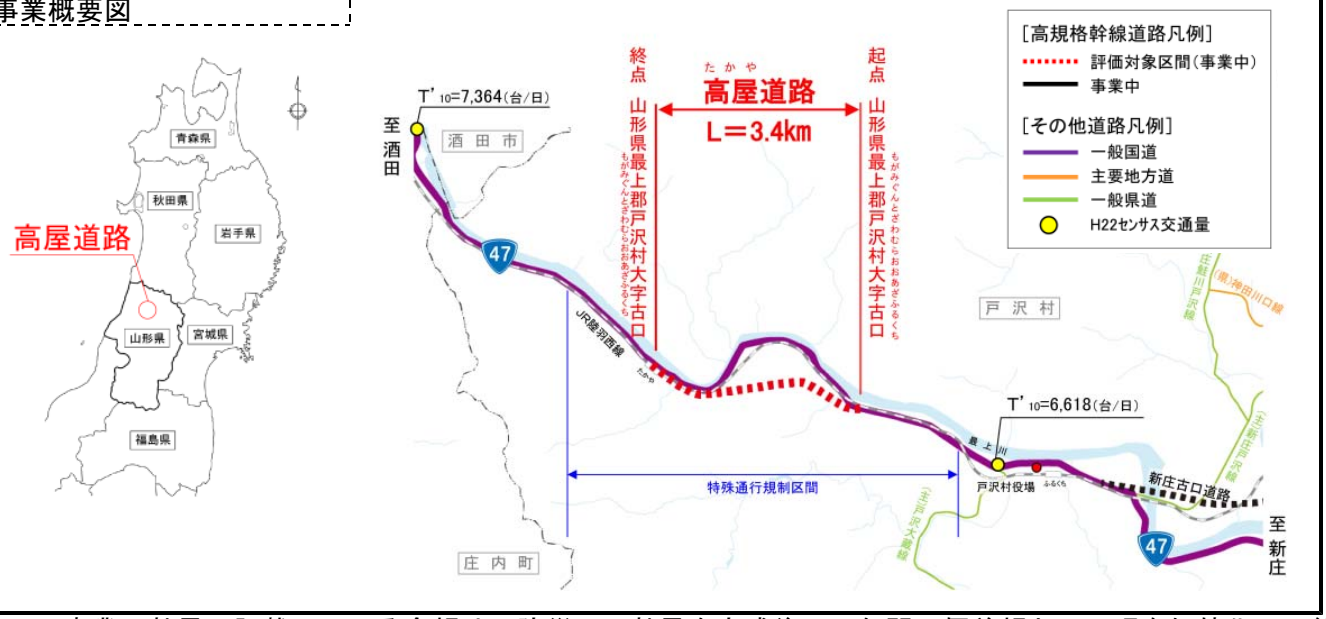
〇以下の団体等から高屋道路の整備促進について要望あり
・山形県荘内地方町村議会議長会　・山形県最上地方町村議会議長会
・国道47号・新庄酒田道路地域高規格道路整備促進期成同盟会　・最上開発協議会
・山形県町村会長　・山形県町村議会議長会　・山形県商工会議所連合会
・山形県開発推進協議会　・みちのくウエストライン協議会

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	・平成２２年度に工事着手して、用地進捗率２０%、事業進捗率１０%となっている。 ・残事業の内容（トンネルＬ＝３km 等）
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。
施設の構造や工法の変更等	・トンネル残土を他工事へ流用することによるコスト縮減。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	・事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	

※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道17号　綾戸（あやど）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：群馬県渋川市上白井（ぐんまけんしぶかわしかみしろい） 至：群馬県沼田市岩本町（ぐんまけんぬまたしいわもとまち）			延長	2.3km

事業概要

一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。綾戸バイパスは、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等を目的とした延長2.3kmのバイパス事業である。

H4年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H-年度工事着手

全体事業費	約157億円	事業進捗率	8%	供用済延長	0km

地域の防災面の課題

・国道17号綾戸地区付近では急峻な地形かつ脆弱な地質により、過去61回の落石災害等が発生。
・昭和62年9月、大雨による法面崩壊で約13時間全面通行止め。
・国道17号に並行する県道下久屋渋川線は、大型車通行禁止、高さ制限等の通行規制箇所が存在。また、異常気象時における事前通行規制区間が2箇所存在し、実際に落石等の災害が発生するなど、代替路としての機能を満足していない。
・平成8～14年度に現道17号の緊急防災対策事業を実施。（要防災対策箇所28箇所）
・緊急防災対策後も災害が発生し、本線の通行への影響はなかったが、依然、道路区域外からの法面崩壊や落石が続いており、抜本的な対策が必要。
・落石を予見するのは難しい。緊急防災対策を実施したとはいえ、一定の危険性が存在。非常に頻度が低いとしても想定を超える災害が発生する可能性がある。現道での防災対策には限界がある。単に通行止めの時に迂回できるということではなく、人命に係わることであるので、安全性の確保として根本的な対策が必要。
（高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10)）

課題を踏まえた対策・事業内容

・現道17号において、安全を確保する抜本的な防災対策を実施する場合、現況の2車線を前提としても概算約220億円が必要。4車線を確保する場合には、より大規模に山を切ることとなり、更なる事業費が必要となる。また、線形不良区間の解消、施工中の安全確保等の課題が残る。
・抜本的な対策としてはバイパス整備が妥当であり、現地状況に適したトンネル構造と橋梁構造とした。
・現道17号における防災対策には限界があり、抜本的対策としてのバイパス計画は妥当。また、落石等の災害危険箇所を避けたルートで計画され、構造も含め技術的に妥当。防災上から、早期完成が必要。
（高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10)）

事業の効果等

①災害による被害の回避
現道17号の災害多発箇所を回避し、安全性、円滑性が確保される。
②線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避
線形不良箇所、急勾配区間が解消され、安全性、円滑性が確保される。
③通行止め時の代替路
関越自動車道は、霧や雪等により通行止めとなることがあり、隣接する県道は狭隘な道路であるため、代替路はなく、これらの道路の代替路となる。
④地域振興の支援
沿線の利根沼田地域は温泉やスキー場といった観光施設が多数存在しており、交通の安全性、円滑性が向上し、地域振興の支援に寄与する。

費用　（残事業）/（事業全体）

101/118　億円

事　業　費：　94/111 億円
維持管理費：　6.5/6.5 億円

関係する地方公共団体等の意見

・群馬県知事の意見：
綾戸地区の国道１７号現道は、急峻な地形を通過しており、落石・法面崩壊の危険性や線形不良等による交通安全上の問題がある。これらを回避し、関越自動車道等の代替路としての安全性の向上のためにも本事業は必要であり、事業を継続されたい。

事業評価監視委員会の意見

事業継続を承認する。

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8年度～平成14年度に現道17号の防災対策を実施。
市町村合併により、子持村から渋川市となる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度に用地買収に着手し、用地進捗率20%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

引き続き用地の取得を推進し、早期に工事着手する。

施設の構造や工法の変更等

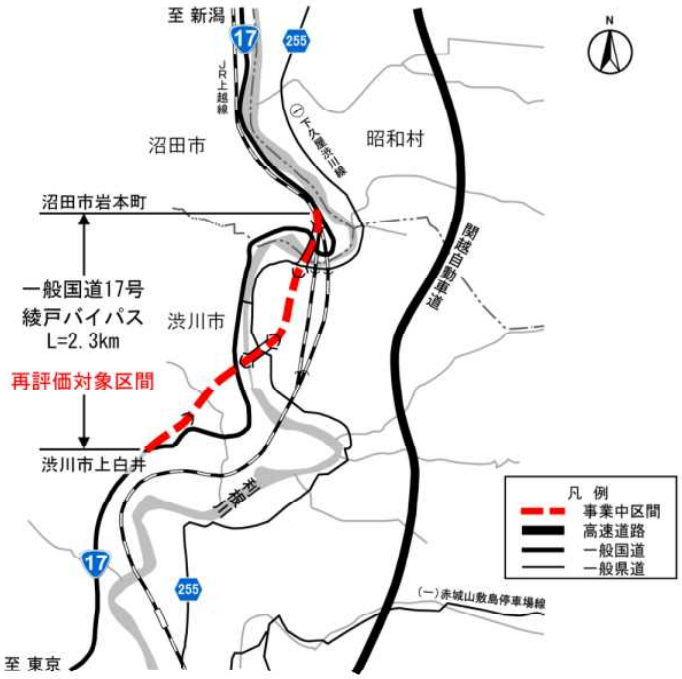
－

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



※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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１９号桜沢改良	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：長野県塩尻市大字贄川 至：長野県塩尻市大字宗賀			延長	２．１km

事業概要

一般国道１９号桜沢改良は、長野県塩尻市大字贄川から長野県塩尻市大字宗賀に至る延長２．１km のバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消を目的に計画された道路です。

現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された箇所（７箇所）や交通事故が多発している線形不良箇所など多くの課題があります。

本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。

Ｈ１９年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２１年度用地着手	Ｈ２４年度工事着手

全体事業費	９０億円	事業進捗率	９％	供用済延長	０．０km

地域の防災面の課題

・当該区間には、防災上課題のある箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が２箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が５箇所存在し、過去には雪崩や豪雨により土石流、冠水が発生するなど災害の発生しやすい地域である。

・特に、要対策箇所（擁壁・落石）においては、空石積擁壁中央付近に、９ｃｍ程度のせり出し、石の抜け落ちや、新たな落石（平成２５年７月）が発生しており、抜本的な対応が早急に必要である。

（中部防災技術専門委員会（平成２５年１０月１８日））

課題を踏まえた対策・事業内容

・事業内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良、災害・事故等による通行止め、生活環境）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での事故懸念及び経済性などを総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。

・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁、トンネル等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。

（中部防災技術専門委員会（平成２５年１０月１８日））

事業の効果等

① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（９６億円（残事業=９６億円））

② 災害による被害の回避
・災害による日常生活への影響の回避等
・通行止めによる迂回回避の効果
・観光への影響の回避
・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避

費用　（残事業）/（事業全体）

72　／　81　億円

事　業　費：　64/ 73 億円
維持管理費：　8.2/8.2 億円

関係する地方公共団体等の意見

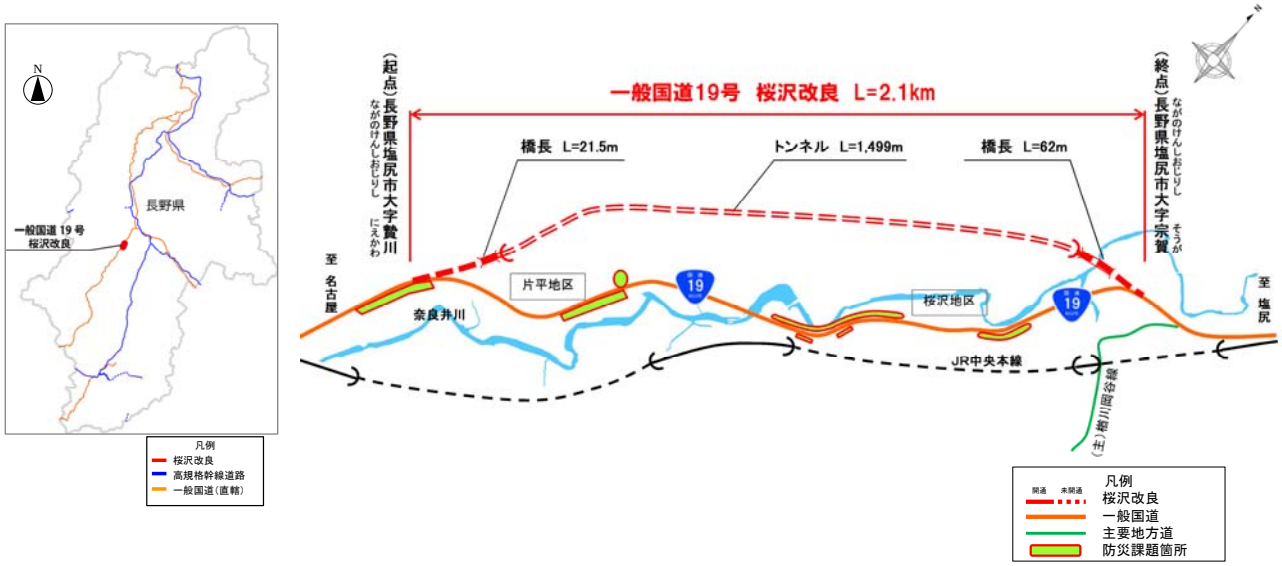
地域から頂いた主な意見等：

塩尻市、塩尻市議会、塩尻商工会議所などで構成される国道１９号塩尻地区整備促進協議会より防災対策事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

一般国道１９号桜沢改良につきましては、異常気象、交通事故や落石によりたびたび通行止めが発生している箇所であり、この改良により急峻な地形に沿った現在のルートが解消され、安全性の確保に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、コスト縮減への更なる取組と、積極的な予算確保、早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。

事業評価監視委員会の意見	
・「事業継続」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	
・平成２５年７月、要対策箇所で落石が発生し、約４時間の片側交互通行を実施。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は９％、用地進捗率１００％。 ・今年度は塩尻市大字贄川～塩尻市大字宗賀（Ｌ＝２．１ｋｍ）の橋梁下部工等を実施。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・塩尻市大字贄川～塩尻市大字宗賀（Ｌ＝２．１ｋｍ）は、概ね１０年程度の開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等による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	
事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１４８号　小谷道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：長野県北安曇郡小谷村大字北小谷字穴平 至：長野県北安曇郡小谷村大字北小谷字下平			延長	４．６km

事業概要

一般国道148号小谷道路は、幅員狭小・線形不良箇所の解消、局所的な防災上の課題の解消、冬期交通障害の解消などを目的とした、延長約4.6kmの直轄権限代行による道路事業である。

S63年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H元年度用地着手	H元年度工事着手

全体事業費	約253億円	事業進捗率	94%	供用済延長	4.1km

地域の防災面の課題

・小谷道路の旧道区間には、道路幅員5.5m未満の未改良区間や、トンネル、洞門、橋梁部など１車線区間などの隘路区間や、急勾配区間などの線形不良箇所が存在している。
・急勾配区間を通過するため、冬期になると大型車等によるスリップや登坂不能が多発し、年平均7.6回（26.3時間）の交通障害が発生している。
・また、当該地域は急峻で脆い地形･地質により、H7年度には豪雨等による大規模災害が発生しており、地域の日常生活に多大な影響を及ぼした。
・当該道路は、北小谷地区から第２次医療施設である大町総合病院への唯一のアクセス路となっており、他に代替路がない。
・フォッサマグナの西縁に位置し、急峻で脆弱な地形･地質となっており、山腹斜面は中生代の来馬層群を覆って崩積土層（未固結堆積物）が分布していること、また地質構造が複雑で岩盤の割れ目が多く地下水が浸透し風化が進んでいることから土砂災害を受けやすく、早急に対応が必要。【国道148号小谷道路防災効果検討委員会（H25.9)】

課題を踏まえた対策・事業内容

・光明～下平間（延長3.4km）は、急峻な地形の姫川沿いに位置し、既存のトンネルや洞門が狭隘のため現道拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体の新設ルートで計画し、災害を受けやすい斜面を避けていることから防災上妥当。【国道148号小谷道路防災効果検討委員会（H25.9)】
・穴平～光明間（延長1.2km）は、地形・地盤条件から谷側へ拡幅する計画で、限られたスペースで構築可能な軽量盛土(EPS、耐震性確認)で計画しており、崩れやすい山側の大規模な斜面対策を避けていることから防災面から見て技術的に妥当。【国道148号小谷道路防災効果検討委員会（H25.9)】
・別線トンネルや橋梁等を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等
（319億円（残事業=18億円））
②幅員狭小、線形不良箇所の解消
・幅員狭小･線形不良箇所が解消され、安全かつ円滑な地域住民の生活交通の確保が期待できる。
③局所的な防災上の課題の解消
・大規模災害時においても地域住民の生活交通など、当該区間を通行する交通の安全確保が期待できる。
④冬期交通障害の解消
・冬期交通障害の更なる減少が期待でき、冬期間においても信頼性の高い交通確保が期待される。
⑤救急医療施設への「命の道」としてのアクセス性向上
・大町総合病院へのアクセス性向上や、救急車利用時における現場到着までの所要時間短縮など、救命率の向上に寄与することが期待される。

費　用　（残事業）/（事業全体）

9.2／351億円

事　業　費：9.0　/ 347億円
維持管理費：0.17 / 4.2億円

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：

・沿線地域にとって毎日の生に欠かすことのできない生活道路であるとともに、日常における緊急医療対策や災害時における緊急輸送路として、まさに「命を繋ぐ道路」である。

・狭隘部や急坂路の解消が強く望まれているので、事業継続を図るとともに、着実な事業の推進を強く要請する。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

H9年度に事前通行規制区間が連続雨量100mmから80mmに変更

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、事業進捗率94%、そのうち用地進捗率100%となっている。

残事業の内容（北小谷字マムシ岩地先（L=0.3km）の舗装工事、(仮称)新姫三橋（L=93m）の上下部工事、北小谷字マムシ岩～字光明間（L=0.2km）の改良工事）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・北小谷字マムシ岩地先（L=0.3km）は、舗装工事を完成し、平成25年度に同区間の開通を図る。

・北小谷字マムシ岩～字光明間（L=0.2km）については、平成26年度の開通を目指し、改良工事及び(仮称)新姫三橋（L=93m）上下部工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

(仮称)新姫三橋における上部工架設工法の工夫により、コスト縮減を図っている。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図





※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１７号 浦佐（うらさ）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：新潟県南魚沼市（みなみうおぬま）市野江甲（いちのえこう） 至：新潟県魚沼市（うおぬま）虫野（むしの）			延長	６．６km

事業概要

一般国道17号浦佐バイパスは、冠水・濃霧区間の回避による災害に強い道路ネットワークの形成、冬期除雪障害の解消、地域振興の支援などを目的とした、延長約6.6kmのバイパス事業である。

Ｓ６３年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ５年度用地着手	Ｈ９年度工事着手

全体事業費	約２１０億円	事業進捗率	61%	供用済延長	２．２km

地域の防災面の課題

・浦佐バイパス現道区間には、JR上越線と魚野川に挟まれ堆雪幅を確保することができない幅員狭小区間が存在する。そのため、道路除雪により側方に寄せられた雪は路肩及び車線の一部に堆雪し、運搬排雪による通行障害が生じている。
・排雪作業はH15年～H24年の平均で年間82時間実施され、冬期間の道路交通に大きな影響を与えている。
・魚野川が洪水により氾濫するとJR上越線と並行する国道１７号区間は、道路が冠水し通行不能となることや、魚野川沿いの現道区間は、春先になると濃霧による交通の阻害などがあることから魚沼市、南魚沼市から要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・現道区間の魚野川氾濫での道路冠水による通行止め、濃霧の発生、幅員狭小区間の冬期除排雪作業による通行障害を別線での浦佐バイパスの整備により、課題箇所を回避する。

事業の効果等	費　用　（残事業）／（事業全体）
①走行時間の短縮等（228億円（残事業＝201億円）) ②除雪障害の解消 ・路肩及び車線の一部に堆雪した雪の運搬排雪に伴う通行障害の解消 ③大規模災害の被害回避 ・大雨等による道路冠水や濃霧等による交通阻害の影響を回避 ④第三次救急医療施設へのアクセス性の向上 ・魚沼市役所～魚沼基幹病院へのアクセス向上	８３　／　２７３億円 （事　業　費：55 / 228億円 維持管理費：28 / 46億円）

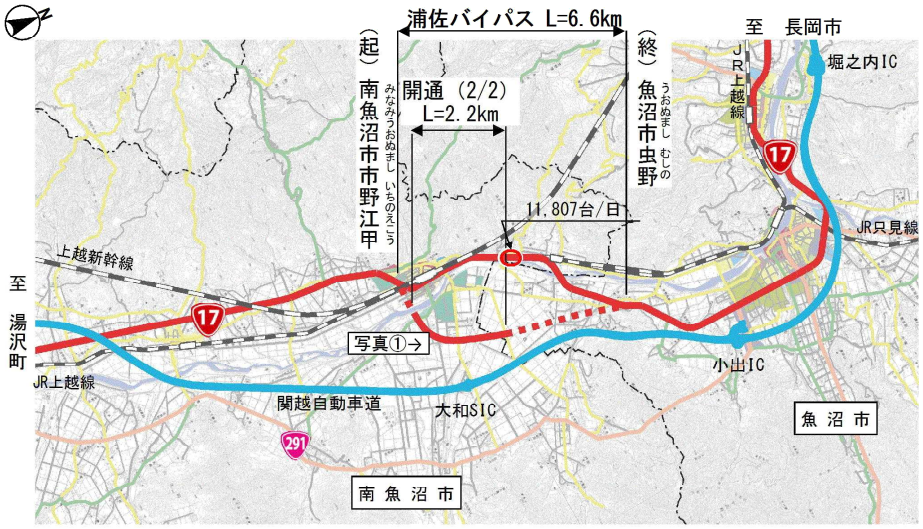
関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
　魚沼市や南魚沼市などで構成される一般国道１７号浦佐バイパス整備促進期成同盟会から整備促進要望を受けている。

知事の意見：
　地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
　ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
　また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
　なお、都市内の交通混雑の緩和については、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 対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断する。
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 ・浦佐バイパス隣接地に地域医療の高度化に向けた第三次救急医療施設「魚沼基幹病院」のH27年開院が予定。 ・また、魚沼市では企業立地重点促進区域として、産業集積の形成と活性化を目指し水の郷工業団地を造成。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成９年度に工事着手し、事業進捗率61%、そのうち用地進捗率約79%となっている。 残事業の内容（南魚沼市市野江甲～浦佐間（L=1.5km）の工事、魚沼市十日町～魚沼市虫野間（L=2.9km）の用地買収および工事）
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 魚沼市十日町地先の約1.8kmについては、平成26年度開通に向け事業を推進するとともに、引き続き残りの事業区間についても事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 過年度の再評価時に魚野川橋～ＪＲ跨線橋区間について片側歩道に変更、南魚沼市茗荷沢から魚沼市十日町間の盛土部においては本線歩道から側道脇におろし側道兼用にすることでコスト縮減に努めている。 また、他事業の発生土を盛土材として使用するなど、今後もコスト縮減にに努めていく。
対応方針　事業継続
対応方針決定の理由 事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図





※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　新潟山形南部連絡道路 一般国道113号　鷹ノ巣道路（たかのすどうろ）	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：新潟県岩船郡関川村大字下川口（いわふねぐんせきかわむらおおあざしもかわぐち） 至：新潟県岩船郡関川村大字片貝（いわふねぐんせきかわむらおおあざかたかい）			延長	5.0km

事業概要

一般国道113号鷹ノ巣道路は地域高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長5.0kmの道路事業である。

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

全体事業費	約153億円	事業進捗率	30%	供用済延長	0km

地域の防災面の課題

・関川村内の一般国道113号は、山間部を通過する代替路の無い県際道路であり、冠水や災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられる。
・昭和59年度には融雪を起因とする地すべり災害で約106時間にわたり全面通行止めとなり、近年では平成23年度に集中豪雨に伴う冠水による通行止めが発生。
・当該区間の防災面の課題は、沿線住民の日常生活や経済活動、そして救命救急活動を営む上で重大な障害や不安要素となっており、関川村をはじめとする関係市町村からも改善要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

現道は一級河川荒川とＪＲ米坂線に挟まれていることや、現道対策は大規模な法面対策が必要となることから5.0kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（164億円（残事業＝164億円））
②災害に強い道路ネットワークの形成
③孤立集落の解消・経済活動停止の回避
④救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上
⑤冬期交通障害の解消

費　用　（残事業）／（事業全体）

107／167億円

（事　業　費：85/144億円
維持管理費：23/23億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

鷹ノ巣道路は災害や事故における迂回路の確保、冬期における走行の安全性確保等が期待され、広域的な交通需要と地域の生活基盤を支える唯一の幹線道路として、新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会（関川村をはじめ関係6市6町2村で構成）より整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
なお、都市内の交通混雑の緩和については、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

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC～朝日まほろばICが平成23年3月までに開通済み。

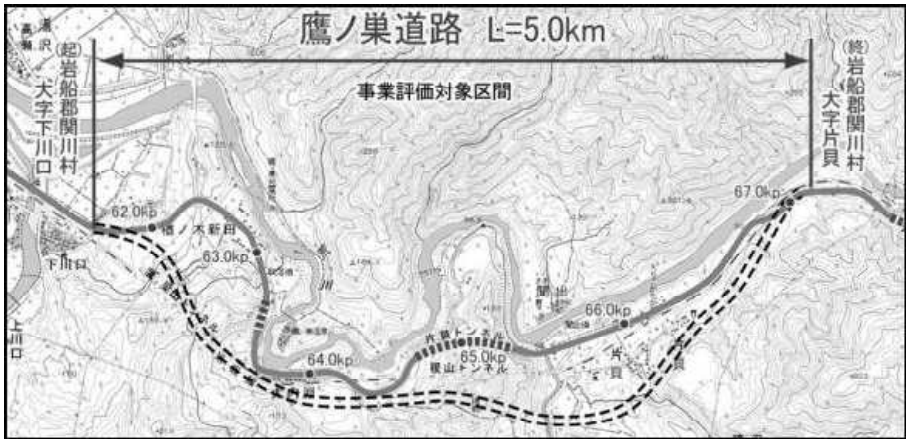
事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に工事着手して、事業進捗率30%、そのうち用地進捗率82%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

地質調査の結果、当初計画ルートのトンネル坑口部斜面において施工技術的な課題があり、道路機能及びコスト等を含めた代替ルートの検討を実施しルート変更を行った。

施設の構造や工法の変更等

地域高規格道路の構造要件の緩和等を受けて、構造・規格や施設規模は必要最低限で計画しており、他事業の建設発生土の有効活用により今後もコスト縮減に努めていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	 

※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路 上越(じょうえつ)魚沼(うおぬま)地域振興快速道路 一般国道２５３号　八箇峠(はっかとうげ)道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県十日町(とおかまち)市八箇(はっか) 至：新潟県南魚沼(みなみうおぬま)市余川(よかわ)			延長	９．７km

事業概要

一般国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を形成し、通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消、南魚沼生活圏の地域の活性化の支援・一体的な圏域形成、地域振興の支援などを目的とした延長9.7kmの直轄権限代行による道路事業である。

Ｈ１２年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１３年度用地着手	Ｈ１２年度工事着手

全体事業費	約４６３億円	事業進捗率	60%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・線形不良区間及び急勾配区間により旅行速度の低下が著しく、特に大型車の速度低下傾向となっている。
・連続雨量80㎜で通行止めとなる区間や、冬期間においては雪崩による通行止めが発生（ 平成23年7月新潟・福島豪雨より約224時間の全面通行止め、さらに災害復旧等に伴う約3210時間の片側交互通行規制が発生）。
・通行止めの影響が大きく抜本的な対策が求められており、十日町市、南魚沼市からも要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・現道は急峻な地形にあり、全線での現道対策は大規模な改築工事が必要となる等、課題が多いため、9.7kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（208億円（残事業＝208億円））
②災害等による通行止め等の影響を回避
・大雨等による土砂崩れや雨量規制等に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響を回避
・更に落雪や除雪作業に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響を回避
③第三次医療機関へのアクセス向上
・第三次医療施設（魚沼基幹病院）の60分圏カバー人口が約2,300人増加。
④冬期間におけるスムーズな交通の確保
・現道区間には線形不良区間および急勾配区間が解消されるとともに、雪庇除去に伴う片側交互通行規制を回避

費　用　（残事業）／（事業全体）

135／479億円

（事　業　費：124/468億円
維持管理費：　11/ 11億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
十日町市や南魚沼市など２市２町等で構成される上越魚沼地域振興快速道路「十日町・六日町間」整備推進連絡協議会より要望を受けている。

知事の意見：
地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
なお、都市内の交通混雑の緩和については、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

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断するが、今後は以下について検討頂きたい。
・防災面を含む多様な効果が期待されるため事業継続が妥当と判断しているが、将来的には、これら効果を客観的に評価できるようにしていくべき。事業者の裁量によるところが大きくなる恐れがある。
・事業化ということで区間毎に評価しなければならないことも理解できるが、ネットワークということを考え、全体を取り込んで（フルネット）評価することも検討すべき。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

・地域医療の高度化に向けて第三次救急医療施設「魚沼基幹病院」のH27年開院が予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成12年度に工事着手して、事業進捗率60%、そのうち用地進捗率73%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

・八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）の約6.6kmについては、平成29年度開通に向け事業を推進するとともに、引き続き残りの事業区間についても事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・切土及びトンネル掘削残土を事業区間内で使用するなどコスト縮減に努めている。
・また施工にあたっては新技術の活用により、コスト縮減に努めていく。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道２８９号　八十里越	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：新潟県三条市大字塩野渕 至：福島県南会津郡只見町大字叶津			延長	１１．８km

事業概要

一般国道289号八十里越は、通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした延長11.8kmの直轄権限代行による改築事業である。

S６１年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２年度用地着手	Ｈ元年度工事着手

全体事業費	約６１５億円	事業進捗率	67%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・急峻な地形を極め日本有数の豪雪地帯でもある八十里越は､現在も19.1kmが通行不能区間となっている。
・新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっており、災害による道路寸断により集落が孤立する恐れがある。
・県立南会津病院（最寄りの第二次救急医療機関）で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院への搬送が必要となるが、最短ルートの国道252号には２箇所の事前通行規制区間や、冬期通行不能区間が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。
・冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が生じるおり、三条市や只見町をはじめとする沿道市町村からも要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・急峻な地形を通過する、福島～新潟の県境間の現道区間は通行不能区間となっており、11.8kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

①走行時間の短縮等（734億円（残事業=734億円））
②災害時における緊急ネットワークの形成
　・避難路が確保され、集落孤立の危険性を解消。
　・新潟・福島両県の第２次緊急輸送路を接続しリダンダンシーの機能向上が図られ、通行止めによる日常生活や産業活動への影響を回避
③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上
　・冬期における交通が確保されることで搬送が天候に左右されず、救命救急体制が向上
④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避
　・只見町から三条市間の所要時間が80分（約50%）短縮
　・通年のアクセスが確保され交流が促進

費　用　（残事業）／（事業全体）

166／714億円

（事　業　費：154/701億円
維持管理費：13/ 13億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
　三条市や只見町をはじめとする、国道289号沿道市町村（４市６町３村）で構成される国道289号線建設期成同盟会から整備促進要望を受けている。

福島県知事の意見：
　国の対応方針（案）については異議はありません。

なお、早期に通行不能区間を解消し、広域的な地域間交流、救急医療の確保等を図るため、早期の完成に努めて下さい。
また、更なるコスト縮減など、総事業費の抑制に努めて下さい。
新潟県知事の意見：
地域住民の安全・安心の確保や地域の振興のため、事業を継続する必要がある。
ただし、過去に発生した災害を踏まえて事業の優先順位を考える必要がある。
また今後は、国土軸の構築が重要であることから、都市間ネットワークの形成も考慮して優先順位を判断すべきである。
なお、都市内の交通混雑の緩和については、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

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

・当該道路の沿線市町村は、少子高齢化及び過疎化が顕著であり、交流人口及び定住人口の増加を図ることが課題となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成元年度に工事着手し、事業進捗率67%、そのうち用地進捗率90%となっている。
・残事業の内容（全区間での用地取得、及び工事推進（L=11.8km、うち概成済区間は 6.3km）

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、全線完成開通を目指し事業を推進する。
・また、繁殖が確認されている猛禽類について、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。

施設の構造や工法の変更等

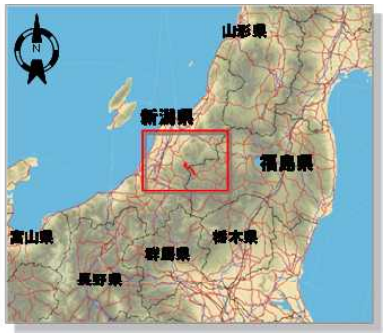
・切土及びトンネル掘削残土を事業区間内で使用するなどコスト縮減に努めている。
・また施工にあたっては新技術の活用により、コスト縮減に努めていく。

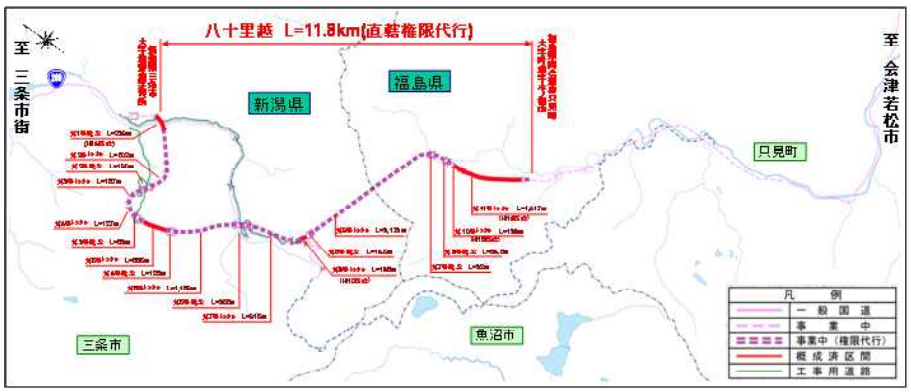
対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図





※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　富山高山連絡道路 一般国道４１号　猪谷楡原道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県富山市猪谷 至：富山県富山市楡原			延長	７．４km

事業概要

一般国道41号猪谷楡原道路は、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、事前通行規制区間（連続雨量120mm）の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。

Ｈ９年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１３年度用地着手	Ｈ１４年度工事着手

全体事業費	約３００億円	事業進捗率	69%	供用済延長	５．８km

地域の防災面の課題

・事前通行規制区間（2区間：L=3.6km）を抱えているため、災害等による通行規制が発生
（過去40年間年平均：0.9回・約48時間）
・防災点検における危険箇所が点在（要対策：3箇所　定期点検箇所：46箇所）
・通行規制区間に囲まれた集落の孤立化が懸念
・急カーブ・急勾配区間が点在し、登坂不能などの冬期間における交通障害が発生（年平均：2.1件）
・地域住民の生活道路や救急搬送ルートとして機能しているが、災害発生時に代替する路線がないため地域住民の社会的活動が停止するほか、迅速な救命救急活動を阻害
・上記のように周辺地域に与える影響が大きいため、富山市等からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・事前通行規制区間等を回避するため、現道のうち4.6km区間を別線整備
（橋梁により神通川右岸へのバイパス整備）。
・現道が存在する左岸は、神通川とJR高山線に挟まれているほか、現道両脇には急峻な斜面が連続しており、左岸側で整備する場合は大規模なトンネル整備が必要となることから、一部右岸へのバイパス整備とした。

事業の効果等

① 災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等
（280億円（残事業=124億円））
② 災害による被害の回避等
・孤立集落の解消による社会的活動損失の減少
・救急搬送の効率化及び遅延の回避
・災害に強い道路ネットワークの形成
・冬期交通障害の解消

費　用　（残事業）／（事業全体）

83 ／ 343億円

（事　業　費：75 / 318 億円
維持管理費：7.2 / 26 億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜両県から整備促進の要望を受けている。
知事の意見：
事業継続に同意する。
なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発揮されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。
・道路幅員の増加や歩道確保に伴う道路利用者の事故への安心感、他に代替道路の無い道路の強化に伴う地域住民の防災的観点からの安心感の向上についても事業の評価に積極的に加えられるよう検討すべき。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

・平成17年4月に旧富山市、細入村が富山市として合併。
・平成20年7月に東海北陸自動車道が飛騨清見IC～白川郷ICの開通により全線開通。

・平成22年11月までに富山市庵谷～楡原（L=3.0km）完成2車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成14年度に工事着手して、事業進捗率69%、そのうち用地進捗率96%となっている。
残事業の内容：富山市猪谷～同市片掛間（L=1.6km）の完成2車線整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間である富山市猪谷～片掛間（L=1.6km）について、早期の完成2車線開通を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

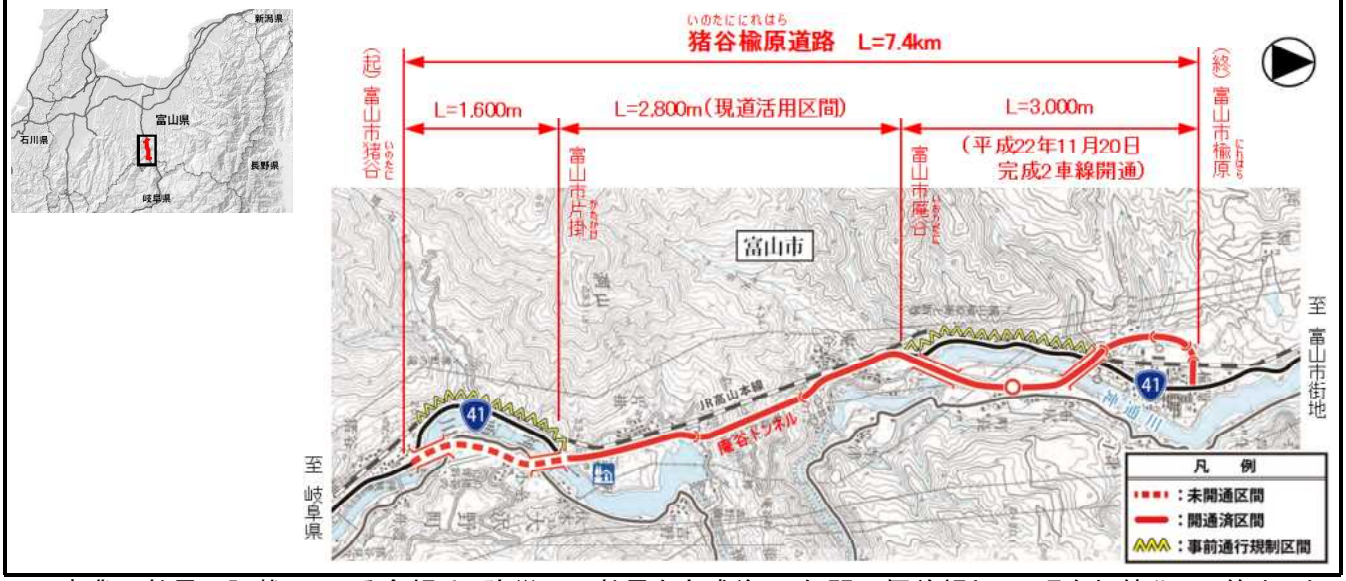
・縦断線形の見直しによる盛土量の低減等によるコスト縮減に努めている。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道３５９号　砺波東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県砺波市高道 至：富山県砺波市栴壇野芹谷			延長	６．１km

事業概要

一般国道359号砺波東バイパスは、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ区間及び冬期路肩堆雪による交通障害の解消、老朽橋梁（太田橋）の代替路確保などを目的とした、延長6.1kmの直轄権限代行によるバイパス事業である。

Ｈ９年度事業化	Ｈ４年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ９年度用地着手	Ｈ１０年度工事着手

全体事業費	約２３１億円	事業進捗率	62%	供用済延長	４．５km

地域の防災面の課題

・老朽橋（太田橋）では、出水時等の通行規制により大幅な迂回が生じる
（平成9年7月の梅雨豪雨により、河床の砂利が流され、倒壊の恐れがあることから通行止めが発生）
・狭隘、歩道未設置区間では、車両のすれ違い困難や歩行者の車道歩行などの冬期交通障害が発生
・急カーブが連続する区間で死傷事故率が高い（死傷事故率100件/億台キロ以上の箇所が6箇所）
・上記のように事業区間現道沿線で日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、砺波市からも整備促進の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。
・現道に歩道がないため、大雪の際に歩行者が車道を歩くことから非常に危険性が高く、冬期交通障害に対し早急に対応が必要。【国道359号砺波東バイパス防災効果検討委員会（H25/9,10)】
・架橋から76年経過している太田橋については、これまで同様、適切に点検し補修（クラック注入等）を行うとともに、老朽橋梁の交通負荷軽減の対策が必要。【国道359号砺波東バイパス防災効果検討委員会（H25/9,10)】

課題を踏まえた対策・事業内容

・隘路・急カーブ区間については、別線ルートでの整備により、良好な平面線形(R=200m)が確保され、現道の冬期交通障害も改善することから、防災面から見て技術的に妥当。
・また、計画案は別線にて庄川の橋梁渡河部を新橋で架橋することで出水時の安全性を確保し、さらに老朽橋梁の太田橋への交通負荷が軽減することから、防災面から見て技術的に妥当である。【国道359号砺波東バイパス防災効果検討委員会（H25/9,10)】
・橋梁等の別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

① 災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等
（394億円（残事業=90億円））
② 災害による被害の回避等
・冬期交通障害の解消
・老朽橋梁の代替路確保と緊急通行確保路線ネットワークの強化

費　用　（残事業）/（事業全体）

67 ／ 250億円

（事　業　費：　66 / 246 億円
維持管理費：　0.83/ 3.7 億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
砺波市から整備促進の要望を受けている。
知事の意見：
事業継続に同意する。
なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発揮されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

事業評価監視委員会の意見

対応方針については、北陸地方整備局原案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

・平成16年11月に旧砺波市と庄川町が砺波市として合併。
・平成20年7月に東海北陸自動車道が飛騨清見IC～白川郷ICの開通により全線開通。
・平成26年度には北陸自動車道 高岡砺波スマートICが開通予定。

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、事業進捗率62%、そのうち用地進捗率79%となっている。
残事業の内容：砺波市栴檀野芹谷～砺波市頼成間（L=1.6km）完成2車線整備
砺波市頼成～砺波市高道間（L=4.5km）完成4車線化整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・残事業区間である砺波市栴檀野芹谷～同市頼成間（L=1.6km）について、早期の完成2車線開通を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・路肩構造の見直し及び橋梁の支承構造部に免震構造等新技術の活用により、コスト縮減に努めている。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会における審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性に変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図





※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道４１号下原改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県下呂市金山町下原町 至：岐阜県下呂市金山町中切			延長	１．１km

事業概要

一般国道４１号下原改良は、岐阜県下呂市金山町下原町から岐阜県下呂市金山町中切に至る延長１．１ｋｍのバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された防災課題箇所（６箇所）や交通事故が多発している線形不良箇所などの多くの課題があります。

本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。

Ｈ３年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１３年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	３７億円	事業進捗率	５７％	供用済延長	０．０km

地域の防災面の課題

・当該区間には、防災上の課題である箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が２箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が４箇所存在するとともに濃飛流紋岩が多く分布しており、剥離型の落石や岩盤崩壊が発生しやすく、近年の異常気象や大地震の影響で災害が発生する可能性が高く、早急に対応が必要である。

（中部防災技術専門委員会（平成２５年１０月１８日））

課題を踏まえた対策・事業内容

・対策内容は、現状の課題（防災上の課題、唯一の南北方向の道路、線形不良、生活環境）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での事故懸念及び経済性など総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。

・事業の対策内容のコストについて、土工区間、トンネル等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。

（中部防災技術専門委員会（平成２５年１０月１８日））

事業の効果等

① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（６７億円（残事業６７億円））

② 害による被害の回避
・物流への影響回避
・救急医療活動への影響回避
・走行時の安心の確保・不安の解消

費用　（残事業）/（事業全体）

１６　／　４５　億円

事　業　費：　１１/４０　億円
維持管理費：　５．３/５．３　億円

関係する地方公共団体等の意見

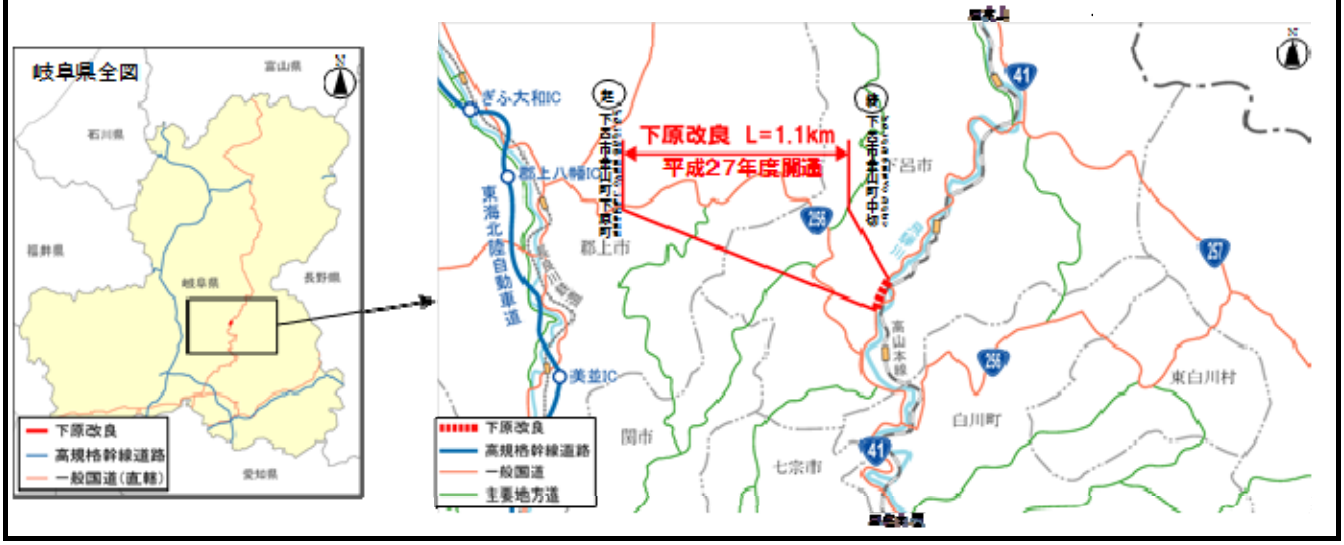
地域から頂いた主な意見等：

・下呂市他６市町村で構成する国道41号下呂・高山間車線強化促進期成同盟会、及び下呂市・高山市で構成する国道41号美濃加茂・下呂間強靱化推進同盟会から下原改良工事の早期完成を要望。

知事の意見：

・対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業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	
・平成１６年３月に、益田郡萩原町・小坂町・下呂町・金山町・馬瀬村が市町村合併し、「下呂市」が誕生。 ・平成２０年７月に、東海地方と北陸地方を結ぶ東海北陸自動車道が全線開通。 ・平成２４年７月に、濃飛横断自動車道（金山ＩＣ～下呂ＩＣ間）が開通。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は５７％、用地進捗率は１００％。 ・下呂市金山町下原町～下呂市金山町中切間（Ｌ＝１．１ｋｍ）は、平成２７年度の開通を目指し、トンネル掘削を実施。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・下呂市金山町下原町～下呂市金山町中切間（Ｌ＝１．１ｋｍ）は、平成２７年度の開通予定。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等による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	
・事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道･防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道１５６号　大和改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県郡上市大和町剣 至：岐阜県郡上市白鳥町中津屋			延長	２．６km

事業概要

一般国道１５６号大和改良は、岐阜県郡上市大和町剣から岐阜県郡上市白鳥町中津屋に至る延長２．６kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消や冬期の交通安全の確保を目的に計画された道路です。

現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された防災課題箇所（１０箇所）、河川増水時の道路決壊の危険性、線形不良区間における冬期の交通事故などの多くの課題があります。

本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。

Ｈ元年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ１３年度用地着手	Ｈ２０年度工事着手

全体事業費	７８億円	事業進捗率	７３％	供用済延長	－km

地域の防災面の課題

・当該区間には、防災上の課題である箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が２箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が８箇所存在し、過去には豪雨により道路決壊、土石流が発生するなど災害の発生しやすい地域である。

・特に、要対策箇所（崩壊・落石）においては、新たな表層崩壊地があり、拡大・進行しており、土砂や浮石が既設の落石防護柵を破り道路へ流出する恐れがあるなど、抜本的な対応が早急に必要である。

（中部防災技術専門委員会（平成２５年１０月１８日））

課題を踏まえた対策・事業内容

・対策内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での冬期交通の安全性向上及び経済性など総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。

・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。

（中部防災技術専門委員会（平成２５年１０月１８日））

事業の効果等

① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（１０５億円（残事業=１０５億円））

② 災害による被災の回避等
・救急搬送の遅延の回避
・冬期時の広域交通への影響の解消

費用

（残事業）/（事業全体）
２８　／　９６　億円

事　業　費：　１６/８４　億円
維持管理費：　１２/１２　億円

関係する地方公共団体等の意見

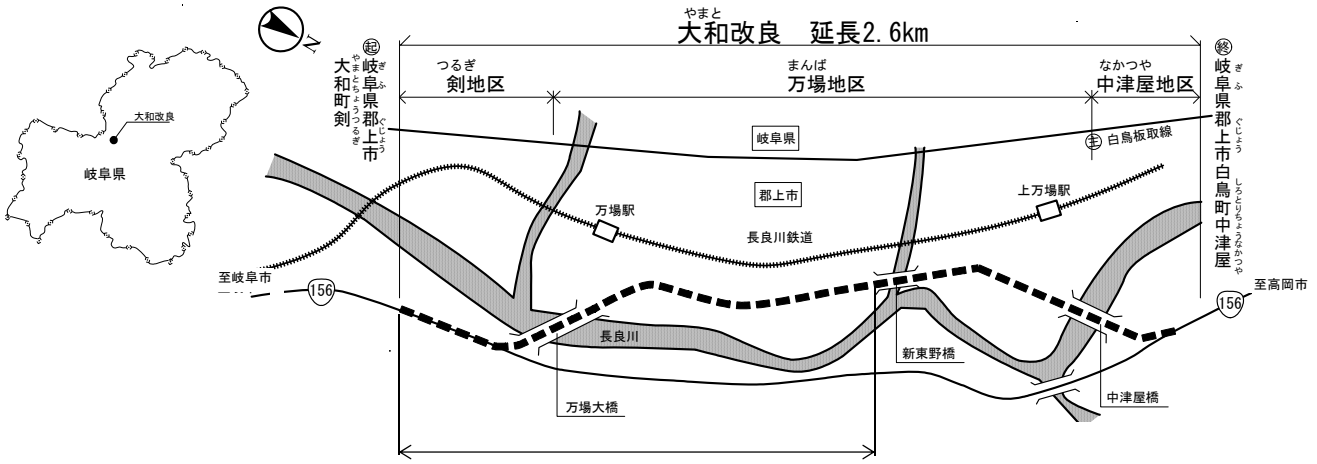
地域から頂いた主な意見等：

一般国道１５６号大和改良は、災害に強い道路機能の確保や交通安全を果たすことを期待されており、郡上市より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業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	
・平成９年１１月に東海北陸自動車道が白鳥ＩＣまで開通（平成２０年度全線開通）。 ・平成１６年３月に沿線の大和町や白鳥町、八幡町などが合併し「郡上市」が誕生。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は７３%、用地進捗率は１００%。 ・今年度は、郡上市大和町剣～郡上市大和町万場間（Ｌ＝１．６ｋｍ）の開通に向けた調査および工事を実施予定。 ・郡上市大和町剣～郡上市大和町万場間（Ｌ＝１．６ｋｍ）は、平成２７年度の開通予定。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・郡上市大和町剣～郡上市大和町万場間（Ｌ＝１．６ｋｍ）は、平成２７年度の開通を予定。 ・郡上市大和町万場～郡上市白鳥町中津屋間(Ｌ＝１．０ｋｍ)は、概ね１０年程度の開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等による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	
・事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



平成27年度開通予定　延長1.6km（2/2）

※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２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道161号　愛発(あらち)除雪拡幅	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：福井県敦賀(つるが)市疋田(ひきだ) 至：福井県敦賀(つるが)市駄口(だぐち)			延長	4.5km

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北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な幹線道路である。

このうち敦賀市内の疋田トンネルは幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難であり、また現道には堆雪帯がないため、冬期積雪時には円滑な通行に支障をきたしている。

愛発除雪拡幅は、敦賀市疋田から駄口を結ぶ現道拡幅区間であり、こうした国道161号の課題を解消し、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。

H15年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H15年度用地着手	H16年度工事着手

全体事業費	81億円	事業進捗率	約58%	供用済延長	ー

地域の防災面の課題

・当該区間は降雪量が多い地域であるが、堆雪帯がないため、冬期は積み上げられた雪により幅員が狭くなり通行に支障が発生。
・敦賀は、北陸地方と関西・中京地方とを繋ぐ交通の要衝であるが、数年に一度(最近ではH18・H23など)、大雪となり、国道8号、161号、北陸道などの幹線道路の通行止めにより日常生活や物流交通に支障が発生。
・国道161号は北陸地方と関西地方を結ぶ幹線道路であり、大型車の割合が高くなっているが、JR北陸本線の下を通過する疋田トンネルの幅員は4.8mしかなく、大型車のすれ違いが不可能。
・当該区間では、防災要対策箇所が4箇所存在。

課題を踏まえた対策・事業内容

・積雪等による通行止めを回避するため現道に堆雪幅設置等の対策を行い、大型車すれ違い不能のトンネル区間については、新たなトンネルを整備する計画。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等　124億円
（残事業 124億円）
②災害等による被害の回避
・降雪時の交通安全向上
③事前通行規制区間の解消
・敦賀市疋田～敦賀市山中間の事前通行規制を解消する。

費用　(残事業) / (事業全体)
40 / 97億円
（事　業　費：23 / 80億円
維持管理費：17 / 17億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:
・平成25年7月 北陸地方開発促進協議会(福井県知事、石川県知事、富山県知事)より整備促進の要望を受けている。

福井県知事の意見：
愛発除雪拡幅の対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。
国道161号は、日本海側拠点港である敦賀港と京阪神方面を結ぶ最短ルートとなっていることから、日常交通に加え物流交通に関しても重要な役割を果たしている。
しかしながら、幅員が狭い疋田トンネルは大型車のすれ違いができず、また現道には堆雪帯がないため、降雪時に通行止となるなど、円滑な交通に支障をきたしている。
平成23年の豪雪時に約20時間の通行止が発生しており、冬期の物流、観光、広域交流に多大な影響を及ぼすことが懸念され、一日も早い整備が求められる。
広域交通を担う当路線の狭隘トンネル解消や堆雪幅の確保を目的とした愛発除雪拡幅は速やかに進め

るべき事業であり、更なる整備のスピードアップを求めたい。
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道161号愛発除雪拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一般国道161号愛発除雪拡幅事業区間は、秋田市や山形市に匹敵する降雪量であり、平成23年1月の豪雪では、国道8号、161号、北陸道で通行止めが発生。
事業の進捗状況、残事業の内容等 現在、疋田地区のトンネル区間0.5㎞についてトンネル・改良工事を推進中。用地進捗率：約２６%、事業進捗率：約５８%。
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26年度の部分開通を目指す。
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、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

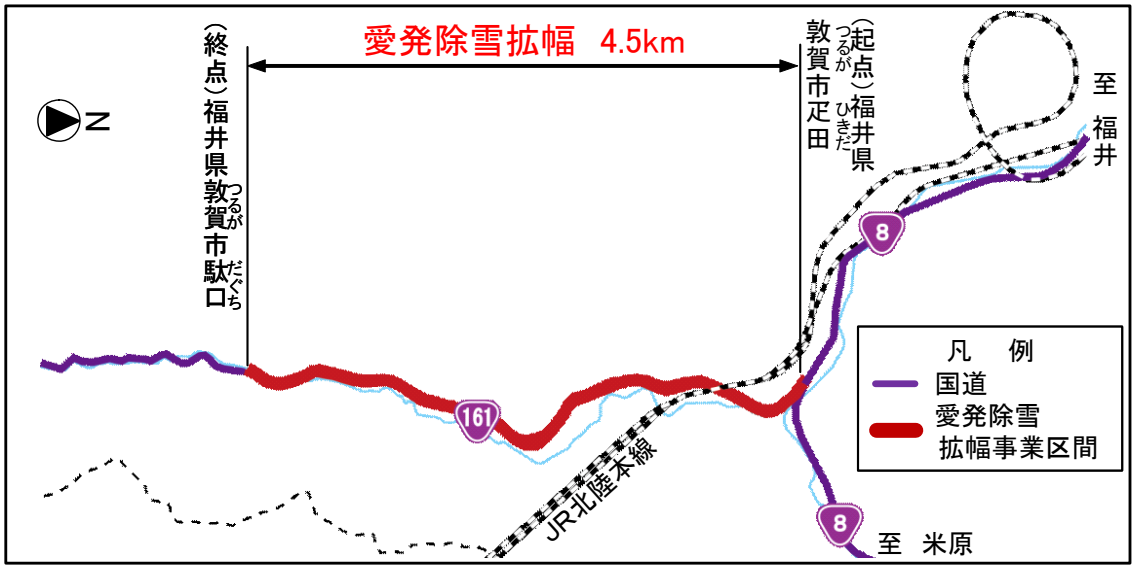
事業名	一般国道161号　愛発除雪拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県敦賀市疋田 至：福井県敦賀市駄口			延長	4.5km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道417号　冠山峠（かんむりやまとうげ）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：岐阜県揖斐（いび）郡揖斐川町塚奥山（いびがわちょうつかおくやま） 至：福井県今立（いまだて）郡池田町田代（いけだちょうたしろ）			延長	7.8km

事業概要

一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、自動車交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止めのある林道が利用されている。

冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ道路で、岐阜県・福井県の自動車交通不能区間の解消を図り､安全・安心な交通を確保することを目的に計画された道路である。

H15年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	H19年度用地着手	H20年度工事着手

全体事業費	230億円	事業進捗率	約10%	供用済延長	ー

地域の防災面の課題

・岐阜県から福井県に通じる国道417号は、冠山峠付近が自動車交通不能区間（7.6km）となっており林道冠山線・林道塚線が唯一の代替路であるが、林道には線形不良箇所が多数存在している。
　また、冬期は積雪のため通行止となる他、大雨や落石等による通行止も発生している。
・隣接市町と結ぶ道路が大雨等異常気象により被災し、通行止になることで池田町が孤立することが懸念される。
・当該区間は、急峻で脆弱な地形、地質であり、代替路となっている林道は土砂崩れ等の危険性が高いため、抜本的な対策が早急に必要。また、冠山峠道路は、現道が無いため、道路としての機能が必要な事業であり、隣接自治体とのネットワークを早急に完成させる必要がある。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28）

課題を踏まえた対策・事業内容

・自動車交通不能区間、冬期通行止め区間を解消するとともに、土砂崩落による通行止めを回避する対策としてトンネルを主体とした別線整備で計画。
・当該区間は急峻な地形で、代替路となっている林道には線形不良箇所が多数存在するため、林道を拡幅しても、幹線道路の代替路としての機能は不十分。
・当該事業は、急峻な地形に位置し、既存の林道の拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体とした新設ルートで計画し、雪崩等の雪害を受けやすい斜面を避けていることから防災面から見て技術的に妥当である。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28）。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等　299億円
（残事業 299億円）

②災害による被害の回避
・災害時の代替機能の確保。

③自動車交通不能区間の解消
・国道417号における自動車交通不能区間(L=7.6m)を解消する。

費用　（残事業）/（事業全体）
156 / 186億円

事　業　費：148 / 179億円
維持管理費：7.9 / 7.9億円

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:
・平成24年12月 冠山トンネル(国道417号)早期開通促進福井県連絡協議会(鯖江商工会議所会頭、池田町商工会長、越前市商工会長)より整備促進の要望を受けている。
・平成25年10月 冠山トンネル(国道417号)早期開通促進期成同盟会(大垣市長、鯖江市長、池田町長、揖斐川町長)より整備促進の要望を受けている。

岐阜県知事の意見：

冠山峠道路の対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

福井県知事の意見：

冠山峠道路の対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

国道417号は、福井県と岐阜県を結ぶ、防災、観光、広域交流に寄与する重要な路線であるが、峠付近は交通不能であり、代替路となる林道は、道幅が狭く、急カーブ急勾配が連続し、冬期通行止めや土砂崩れを含めると年間の約半分が通行止めとなっている。

冠山峠道路の整備は、福井県丹南地域と岐阜県西美濃地域の広域交流・連携を再生させることにつながり、産業、観光面における両地域の一体的発展に資するものである。

また、福井県鯖江市と岐阜県大垣市、福井県池田町と岐阜県揖斐川町が災害時の相互応援協定を締結しており、防災面でも重要な交通ネットワークが確保されることとなる。

福井県および岐阜県の一体的発展のためにも、冠山峠道路は速やかに進めるべき事業であり、更なる整備のスピードアップを求めたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道417号冠山峠道路」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417号冠山峠付近は、依然として、自動車交通不能区間となっている。

また、代替路となっている林道では、依然として、土砂崩れが多発し、冬期通行止めとなっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、福井県側でトンネル工事、改良工事、岐阜県側では橋梁上部工事を推進中。

用地進捗率：１００%、事業進捗率：約１０%。

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、早期の開通を目指す。

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、事業の必要性は変化無く、防災面の効果が見込まれる。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道417号　冠　山（かんむりやま）　峠（とうげ）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：岐阜県揖斐（いび）郡揖斐川町（いびがわちょう）塚奥山（つかおくやま） 至：福井県今立（いまだて）郡池田町（いけだちょう）田代（たしろ）			延長	7.8km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　笠波峠除雪拡幅（かさなみとうげじょせつかくふく）	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：兵庫県美方郡香美町村岡区八井谷（みかた　かみちょうむらおかく　やいだに） 至：兵庫県美方郡香美町村岡区日影（みかた　かみちょうむらおかく　ひかげ）			延長	4.6km

事業概要

一般国道９号は、京都市を起点とし山口県下関に至る幹線道路で、当該地域唯一の幹線道路として利用されています。特に、当該区間は、兵庫県の最高峰氷ノ山（1,510m）に連なるハチ北高原の麓に位置し、兵庫県内でも最も積雪が多い地域であり、冬季の安全な交通確保が要望されている。

笠波峠除雪拡幅事業は、降雪、豪雨地滑りなど災害時等の交通の確保、道路構造令を満足していない線形不良箇所の解消及びそれらを起因とした通行止めによる影響の軽減を目的とした事業である。

S62年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	S63年度用地着手	H5年度工事着手

全体事業費	187億円	事業進捗率	約49%	供用済延長	1.5km

地域の防災面の課題

・但馬北部地域は国内でも有数の豪雪地帯で、笠波峠付近の福岡では累計積雪深は４ｍを超過。また、周辺道路は冬期通行不能箇所が多く、交通を国道９号に依存している。
・一般国道９号の笠波峠付近には、大規模地滑り地帯があり、その一部は「地滑り地域」に指定。また、地滑り末端部に位置することから、これまでに地表面の変移や小規模な崩壊を確認。

課題を踏まえた対策・事業内容

・積雪や地滑りによる通行止めを回避し、災害時の交通確保、線形不良の解消、通行止めによる影響の軽減を防ぐ対策として、現道拡幅が可能な区間については、現道拡幅を行い、大規模地滑りブロック区間においては、トンネルバイパス案とし、地滑りブロックの下部を通過する計画。これにより、峠の線形不良区間はトンネル計画のため改善され、また、地滑りや積雪の影響を回避できる。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等　260億円
（残事業 197億円）
②災害による被害の回避
・当該路線の整備により、通行止めによる迂回を回避
③線形不良の解消
・当該路線の整備により、安全で円滑な交通を確保

費用　（残事業）/（事業全体）
85 / 229億円
（事　業　費：　75 / 214億円
維持管理費：　10 /　16億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:
・但馬自治会が「国の予算編成に対する要望」で笠波峠除雪拡幅の早期整備を要望（平成25年7月24日）
・兵庫県国道９号改修期成同盟会が笠波峠除雪拡幅の早期完成を要望（平成25年11月13日）

兵庫県知事の意見：
一般国道９号は、日常生活はもとより、産業や観光など地域の活性化を支える上でも、重要な幹線道路である。また、国内でも有数の豪雪地帯である但馬地域の村岡地区においては、年間累計積雪深は４ｍを超えることから、一般国道９号の周辺道路の多くは冬季通行不能となり、地域の交通は国道９号に依存している状況である。しかしながら、笠波峠は現道が急勾配となっていることから、特に冬期間においては、渋滞や事故が多く発生している。このため、当該区間の安全で円滑な交通を確保するべく、引き続き、地元からも強い要望がある笠波峠除雪拡幅事業の推進を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道９号笠波峠除雪拡幅」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
平成11年度迄に起点から約1.5km区間を開通しているが、残事業区間については依然、冬季積雪による渋滞や事故等が多く、地域の生活や経済に悪影響を与えている。また、平成7年～16年度の間に、数回にわたって現道付近で地滑りが発生し、以後継続して地盤の動きが観測されている。
事業の進捗状況、残事業の内容等
笠波峠除雪拡幅事業は、約1.5kmを開通済み、用地進捗率：約８２%、事業進捗率：約４９%。 残る区間については、用地取得・調査設計を推進中。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。
施設の構造や工法の変更等
事業実施にあたり、技術の進展に伴う新技術・新工法の採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、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道9号　笠波峠除雪拡幅（かさなみとうげじょせつかくふく）	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：兵庫県美方郡香美町村岡区八井谷（みかたかみちょうむらおかくやいだに） 至：兵庫県美方郡香美町村岡区日影（みかたかみちょうむらおかくひかげ）			延長	4.6km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	地域高規格道路　五條新宮道路 一般国道168号　十津川道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県吉野郡十津川村大字平谷 至：奈良県吉野郡十津川村大字小原			延長	6.0km

事業概要

五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ地域高規格道路である。五條新宮道路は、近い将来発生するといわれている東海・東南海・南海地震の発生時には内陸部からの緊急輸送路として活用が期待されているが、急峻な地形条件のため、未改良区間（線形不良・幅員狭小）が多く、大部分が異常気象時通行規制区間となっているため、和歌山県・奈良県において順次整備を行っている。

地形条件が厳しく整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省権限代行事業とし、安定した交通の確保、生活の利便性向上、地域の活性化等を目的に計画された道路である。

H8年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	H12年度用地着手	H14年度工事着手

全体事業費	280億円	事業進捗率	約80%	供用済延長	4.3km

地域の防災面の課題

・平成23年の台風12号による紀伊半島大水害で、折立地区において、土砂崩落及び落橋が発生し長期間の通行止めが発生。
・国道168号の十津川村平谷～小原間では、毎年のように通行止めが発生しており、過去５年間（H20～H24）で約1,600時間（延べ116日）の全面通行止めが発生。

課題を踏まえた対策・事業内容

・十津川道路の整備により、土砂崩落等による通行止めを回避するとともに、通行止めによる迂回の回避、通行止めに伴う経済損失の軽減、通行止め時の村外通院患者の負担軽減等の効果が期待されることから、トンネルおよび橋梁による別線整備。
・当該区間は急峻な地形で線形不良区間や防災点検要対策箇所が多く存在するため、現道拡幅のみでは課題を解消できない。

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等 463億円
（残事業44億円）

②災害による被害の回避
・孤立集落の解消　　・支援物資の輸送
・緊急車両の交通確保　・救急医療施設へのアクセス向上

費用　（残事業）/（事業全体）
44 / 305億円

（事　業　費：　42 / 300億円
維持管理費：　1.3 / 4.7億円）

関係する地方公共団体等の意見

奈良県知事の意見：

一般国道１６８号 十津川道路は、地域高規格道路 五條新宮道路の一部を構成し、奈良県南部地域にとって産業や観光の振興を担う重要な幹線道路であり、生活や緊急医療を支える「命の道」です。また、「紀伊半島アンカールート」における南北の連絡軸を形成し、大規模災害時のリダンダンシーの確保など、紀伊半島全体にとって極めて重要な道路となっています。

平成２３年９月の紀伊半島大水害では、被災により道路が分断され集落が孤立し、地域生活に大きな被害を及ぼすなか、トンネルや橋梁等の高い規格により整備された十津川道路に被害はなく、緊急的な部分供用により、地域は大きく救われました。

本県では、被災地域が「災害に強く、希望の持てる」地域となるよう、平成２３年度から平成３２年度の１０年間を復旧・復興計画期間と位置付け、迅速な復旧・復興に県を挙げて取り組んでいるところであり、地域の再生・再興を推進するためにも、十津川道路の早期整備は必要不可欠です。

以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、紀伊半島アンカールートの早期整備に向けて、本事業とともに、長殿道路、風屋川津・宇宮原工区についても事業の推進が図られるよう、お願いします。

事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道169号十津川道路」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 平成23年9月3日、台風12号による紀伊半島大水害により道路崩壊や折立橋落橋で国道168号が不通となり、救援・救助活動に大きく支障。 平成23年9月6日に十津川道路（折立～小原間）を早期開通することにより、孤立地域の解消、支援物資の輸送や緊急車両の交通確保等に貢献。
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成23年9月に折立～小原区間4.3kmが開通。残る区間1.7kmについては、用地買収、橋梁及び改良工事推進中。用地進捗率：約９９%、事業進捗率：約８０%。
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、早期の開通を目指す。
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、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

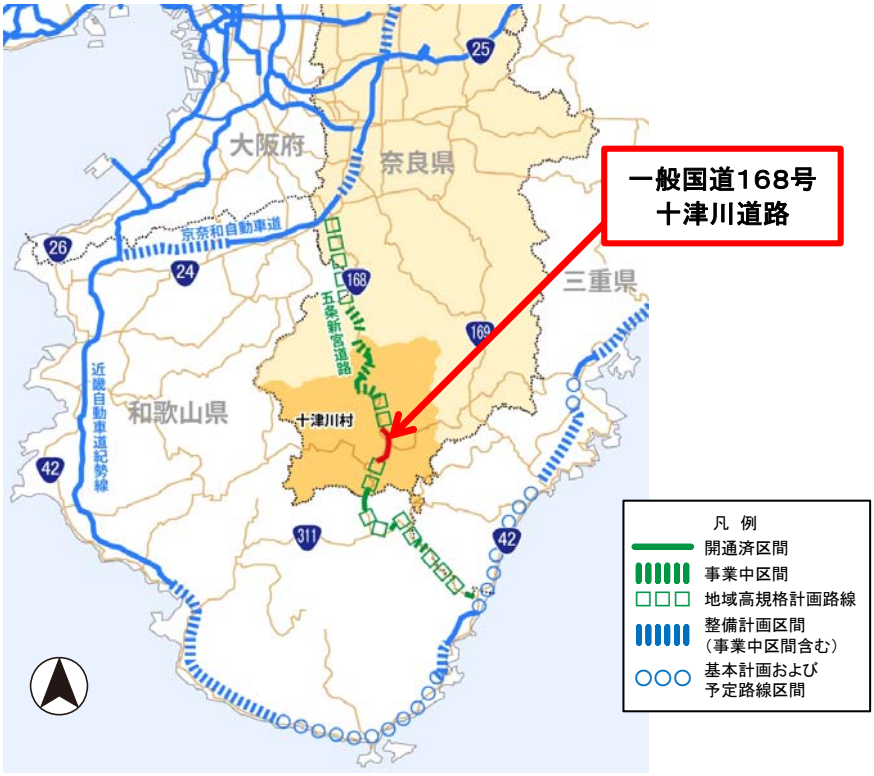
再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

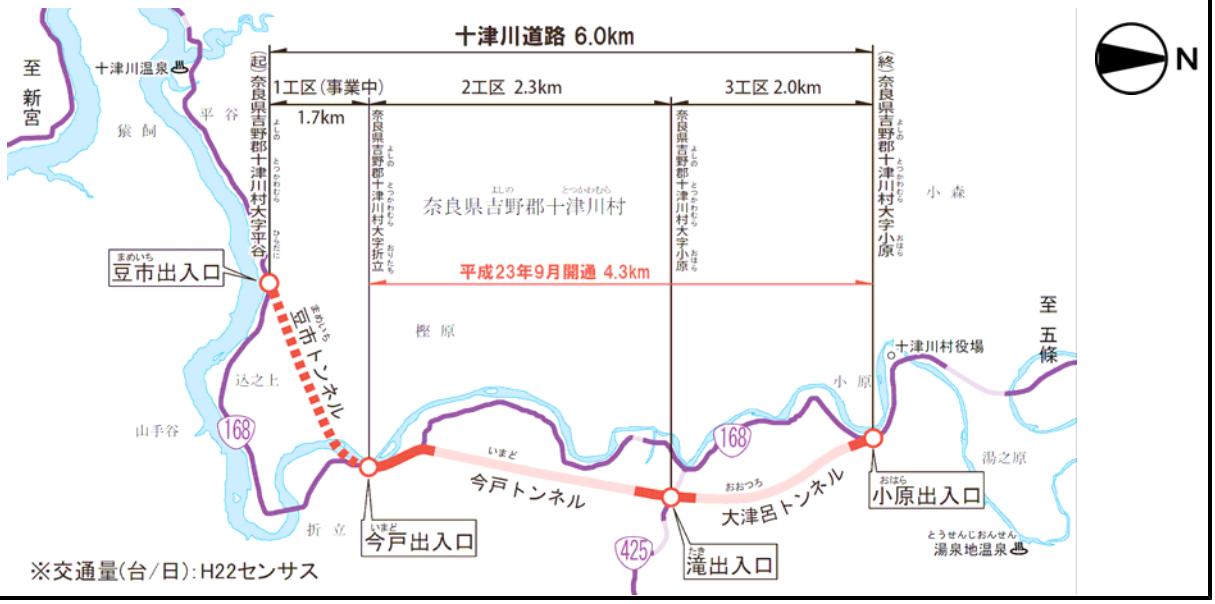
事業名	地域高規格道路　五條新宮道路 一般国道168号　十津川道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県吉野郡十津川村大字平谷 至：奈良県吉野郡十津川村大字小原			延長	6.0km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道480号　鍋谷峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府和泉市父鬼町 至：和歌山県伊都郡かつらぎ町 平			延長	4.1km

事業概要

一般国道480号は、大阪府和泉市から和歌山県有田市に至る道路であり、大阪府と和歌山県の連携を強化する道路として重要な役割を担っている。

一般国道480号鍋谷峠道路は、大阪府と和歌山県境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、一般国道480号峠部の線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。

H20年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	H23年度用地着手	H23年度工事着手

全体事業費	177億円	事業進捗率	約24%	供用済延長	ー

地域の防災面の課題

・当該区間は、和歌山県と大阪府との府県境にあり、急峻な山地部である和泉山脈を直交する位置にある。
・現道の状況は、防災要対策箇所が多数存在し、すれ違い困難な線形不良区間が連続しており、土砂崩落等による通行止めが発生した場合、大幅な迂回が必要となっている。
・近年においても、大雨・土砂崩落による通行止めや、線形不良箇所におけるトラックの立ち往生による通行止めが発生している。
・現道は、急峻な地形に位置し、防災要対策箇所以外でも法面崩壊が生じているため、抜本的な対策が早急に必要。また、東南海・南海地震時の後方支援道路としても必要な防災事業であり、早急な対応が必要である。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28）

課題を踏まえた対策・事業内容

・異常気象時通行規制区間や防災要対策箇所、線形不良区間などの現道の有する課題を回避する対策として別線整備（トンネル）を計画。
・当該事業は、急峻な地形に位置し、既存の現道拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体とした新設ルートで計画。災害を受けやすい斜面を避けていることから、防災面から見て技術的に妥当である。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28）

事業の効果等

①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等　223億円
（残事業 223億円）
②災害による被害の回避
・救急医療施設へのアクセス向上
③線形不良区間、通行規制区間の解消

費用　（残事業）/（事業全体）
102 / 167億円
（事　業　費：　99 / 164億円
維持管理費：　3.2 / 3.2億円）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:
・一般国道480号建設促進期成同盟会(H5.11設立、和泉市、かつらぎ町他４市町村)より早期整備の要望を受けている。

大阪府知事の意見：
一般国道480号鍋谷峠道路の対応方針（原案）の「事業継続」について、同意します。なお、事業実施にあたっては、以下の点に配慮願います。
１．当該事業については、本府が隣接する工区で事業を実施していますので、工程等に関しては、本府と十分な調整を図りながら、進めていただきたい。
２．事業の実施にあたっては、沿道環境に配慮するとともに、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。

和歌山県知事の意見：

国道480号鍋谷峠道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化するなど、関西都市圏を拡大し、広域的なネットワークを形成する重要な府県間道路であります。

このため、地域間交通の利便性向上や地域経済の発展はもとより、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化や、住民の安全・安心な生活を確保するためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

その上で、コスト縮減に努め、平成26年度の供用を是非ともお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道480号鍋谷峠道路」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480号府県境部では、依然として線形不良区間、防災要対策箇所が存在しており、土砂崩落等により、現道では過去10年間に11回通行止め（延べ16日間）が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手し、現在、用地買収、橋梁工事、トンネル工事を推進中。

用地進捗率：約９６％、事業進捗率：約２４％。

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年度の開通を目指す。

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、事業の必要性は変化無く、防災面の効果が見込まれる。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

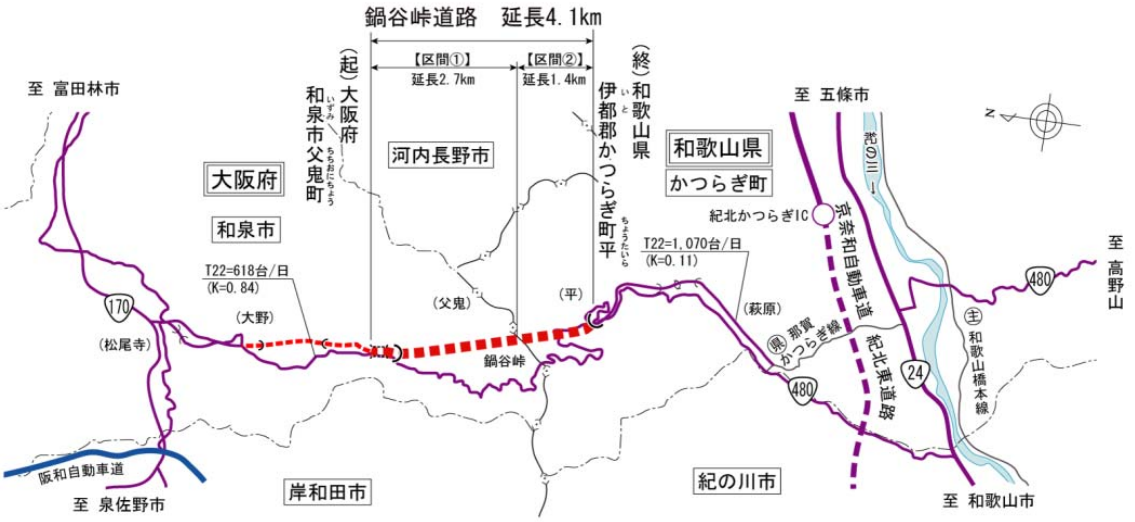
事業名	一般国道480号　鍋谷峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府和泉市父鬼町 至：和歌山県伊都郡かつらぎ町 平			延長	4.1km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道183号　鍵掛峠道路（かっかけとうげどうろ）	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 庄原市（しょうばら） 西城町（さいじょうちょう） 高尾（こうお） 至：鳥取県 日野郡（ひの） 日南町（にちなんちょう） 新屋（にいや）			延長	12.0km

事業概要

一般国道183号は、広島市を起点とし、米子市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。
鍵掛峠道路は、一般国道183号の広島県と鳥取県の県境部の現道隘路区間の解消及び冬期交通の安全確保を目的とした12.0kmの道路である。また、地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成するものである。

H17年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H21年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約223億円	事業進捗率	7%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・平成 17 年 1 月には、法面崩落により国道 183 号で約 106 時間にわたり通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられている。
・また、当該区間は事前通行規制区間（3.2 ㎞）、要防災対策箇所（25 箇所）が連続しており、豪雨時は鳥取県多里地区（311 世帯・690 人）、広島県三坂地区（60 世帯・160 人）で孤立の恐れがある。
・さらに、災害時の通行止めによる孤立や迂回について、「土砂崩れにより三坂地区が封鎖されたこともありアクセス改善が重要」（介護事業者）等の地域の声があり、沿線住民の不安要素となっている。
・加えて、冬期には積雪によるスリップ事故や大型車の立ち往生が発生し、路線バス運行への阻害や地域の観光資源であるスキー場等へのアクセスに影響を与えている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・並行する一般国道183号は急峻な地形を通過しており、事前通行規制区間、要防災対策箇所、急カーブ、急勾配の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。

事業の効果等

〇災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（18億円（残事業18億円））
〇災害による被害の回避等（0.5億円（残事業0.5億円））
　・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果
　・災害による片側交通規制を解消する効果
　・災害時の孤立交通を解消する効果
　・通行止時の救命率が向上する効果
〇地域住民の不安感の解消（635億円（635億円））
　・災害時の迂回ルートの確保による不安解消
　・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の低減効果
　・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果
〇地域医療の支援
　・救急搬送時間の短縮により救命率が向上する効果

費用（残事業）/（事業全体）

168／190億円

（事　業　費：161/183億円
維持管理費：7.0/7.0億円）

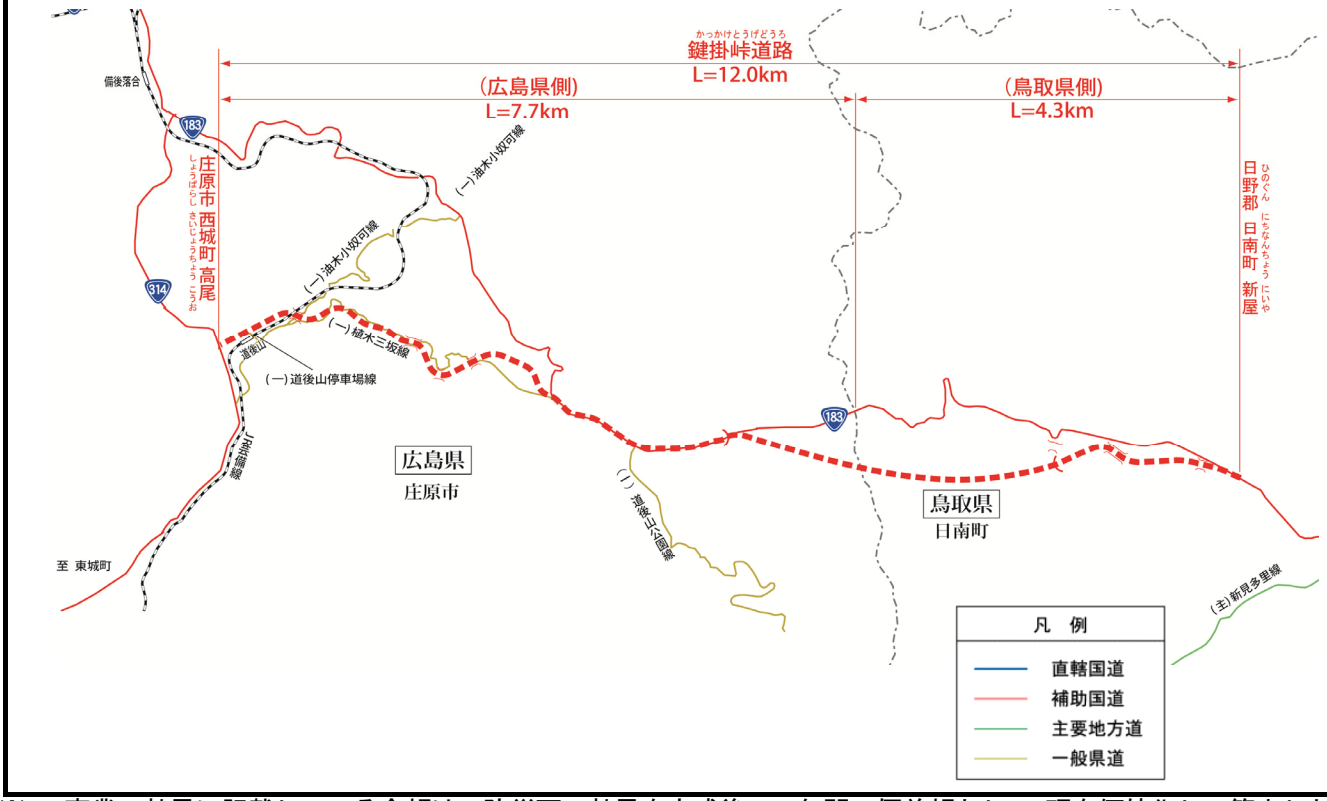
関係する地方公共団体等の意見

鳥取県日野郡と広島県備北地域振興のため、本事業の整備促進について、庄原市をはじめとする沿線市町村から構成される「地域高規格道路江府三次線建設促進期成会」より要望を受けている。

鳥取県知事の意見：
一般国道183号鍵掛峠道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については依存ありません。
一般国道183号は鳥取県と広島県をつなぐ主要幹線道路であるが、県境付近の現道部は急勾配で線形も不良であるため、冬期交通の安全確保、地域の安全安心及び地域経済に支障をきたしていることから、鍵掛峠道路の早期整備により地域の安全安心及び産業活動の骨格となる道路としての機能を発揮することが必要です。
ついては、引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。また、引き続き事業の執行に際しては、できる限り経費の縮減を図られるようお願いします。

広島県知事の意見：
対応方針（原案）については妥当である。
鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域の連携や地域間交流の活性化機能の向上が図られるとともに、現道の線形不良区間・異常気象時通行規制区間を解消できるなど、防災上の観点から重要な道路であると考えます。つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見
事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・平成17年度に生山道路、平成20年度に高道路が開通したことで、備北地域と鳥取西部地域のアクセス性が向上しており、今後さらに江府三次道路の最大の難所解消のため鍵掛峠道路の早期整備が期待されている。
事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成25年5月末で用地買収は約7%完了している。 ・平成25年3月末で事業進捗は約7%完了している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・現在は、調査設計、用地買収を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等
・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減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 事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として 現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道185号　安芸津バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 東広島市 安芸津町 風早 至：広島県 竹原市 吉名町 八代谷			延長	6.1km

事業概要

一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市へ至る延長約72kmの主要幹線道路である。当該事業は、異常気象時の高潮や越波による路面冠水区間の回避や、津波浸水により到達が困難となる地域への緊急物資輸送を目的とするとともに、道路幅員が狭く平面曲線や縦断勾配の急な区間などの道路線形不良箇所が多数ある現道において、安全性の向上による地域経済の活性化・産業活動の効率化などを目的とした道路である。

H11年度事業化	H10 年度都市計画決定 （H23 年度変更）	H13 年度用地着手	H17年度工事着手

全体事業費	約185億円	事業進捗率	31%	供用済延長	1.5km

地域の防災面の課題

- 平成 16 年 8 月には、台風による路面冠水により国道 185 号で約 3 時間にわたり通行止が発生、また翌月 9 月には、越波による通行規制が発生しており、大幅な迂回を強いられている。
- また、当該箇所は地震発生時の津波浸水想定の範囲に該当しており、国道 185 号では津波浸水により通行機能に障害が発生する可能性がある。

課題を踏まえた対策・事業内容

- 国道 185 号（安芸津バイパス並行区間）には、道路幅員が狭く平面曲線や縦断勾配の急な区間などの道路線形不良箇所や歩道未整備区間が存在しており、安全性が損なわれている。これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。

事業の効果等

〇災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（248 億円（残事業 163 億円））
〇地域住民の不安感の解消　（187 億円）
　・災害時の迂回ルート確保による不安解消
　・通行止め時の医療サービスが享受出来なくなる不安解消
　・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減
　・交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上
〇交通事故件数の削減
〇地域医療の支援（安静搬送）

費用　（残事業）／（事業全体）

115／189 億円

（事　業　費：103 / 173 億円
維持管理費：12 / 17 億円）

関係する地方公共団体等の意見

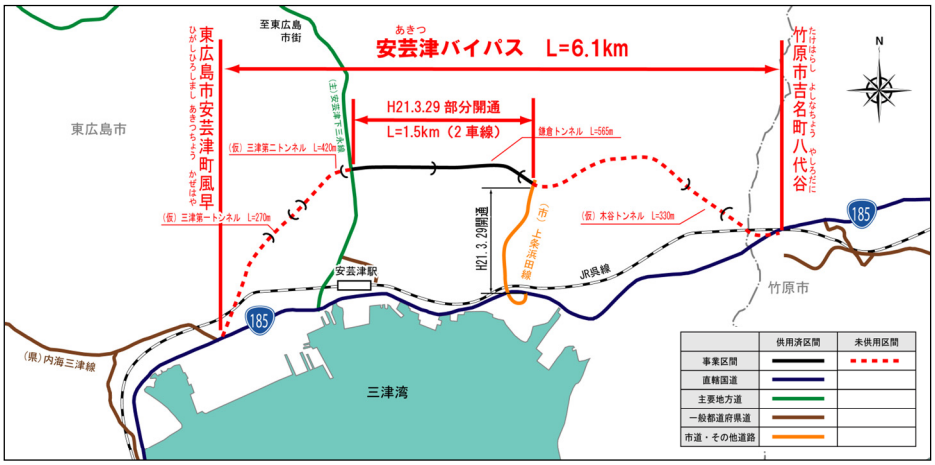
安芸津バイパスは、地域経済の活性化や産業活動の効率化等に重要な役割を果たすことが期待されており、東広島市長はもとより、地権者等関係者で構成される「安芸津町基幹道路等基盤整備促進同盟会」により、早期整備の要望を受けている。

広島県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。
安芸津バイパスは、現道において、異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生している区間があり、防災上の観点から重要な道路であると考えております。
現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。
今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・東日本大震災を踏まえ、広島県において津波浸水想定が新たに公表された。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成 25 年 5 月末で用地買収は約 25%完了している。 ・平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 31%完了している。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・平成21年3月に（主）安芸津下三永線から（市）上条浜田線までの区間（L=1.5km）が部分開通している。 ・投資効果の早期発現を図るため、段階的に整備を進めており、残る4.6km区間の早期全線開通を目指し、事業を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減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	
事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成２６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道491号　長門(ながと)・俵(たわらやま) 山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県(やまぐち)長門市(ながと)俵(たわらやまこばら) 山小原 至：山口県(やまぐち)長門市(ながと)深川湯本(ふかわゆもと)			延長	5.5km

事業概要

一般国道491号は、下関市を起点とし、山口県北西部地域の内陸部を通過し長門市に至る延長約50kmの山口県が管理する幹線道路である。

当該事業は、並行する一般国道491号や（主）下関長門線大寧寺峠周辺の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び豪雨時の俵山地区の孤立の回避、救急医療活動の支援を目的として計画された延長5.5kmの道路である。

H20年度事業化	H―年度都市計画決定 （H－年度変更）	H24年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	約239億円	事業進捗率	3%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・長門市俵山地区と長門市中心部を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠周辺では、要防災対策箇所（5箇所）や異常気象時通行規制区間（1.9km）が存在するほか、急カーブ・急勾配など道路線形不良箇所が連続している。
・さらに、俵山地区へ通じる全ての道路網には異常気象時通行規制区間が（16.6km）存在しているため、豪雨時には俵山地区（464世帯、1,256人）で孤立の恐れがある。
・平成21年7月中国・九州北部豪雨により、俵山地区と長門市内を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠では1,660時間（約70日）の通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられた。
・災害時の通行止めによる孤立や迂回については、地域の声として「大寧寺峠は毎年通行止めとなっており不安を感じています。」等が挙がっており、沿線住民の不安要素となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・並行する（主）下関長門線の大寧寺峠周辺は急峻な地形を通過しており、異常気象時通行規制区間（1.9km)、要防災対策箇所（5箇所)、急カーブ（R<150m：46箇所)、急勾配（i>5%：24箇所）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。

事業の効果等

〇災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等
（128億円（残事業128億円））
〇災害による被害の回避等（22億円（残事業22億円））
・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果
・災害による片側交通規制を解消する効果
・災害時の孤立交通を解消する効果
・通行止時の救命率が向上する効果
・通行止による観光収入減少を解消する効果
〇地域住民の不安感の解消（614億円（残事業614億円））
・災害時の迂回ルートの確保による不安解消
・急カーブ区間の走行に伴うストレスの軽減
・公共施設、生活利便施設へのアクセス向上
〇観光圏域が拡大する効果
〇救急搬送時間の短縮による救命率の向上

費用　（残事業)/(事業全体)

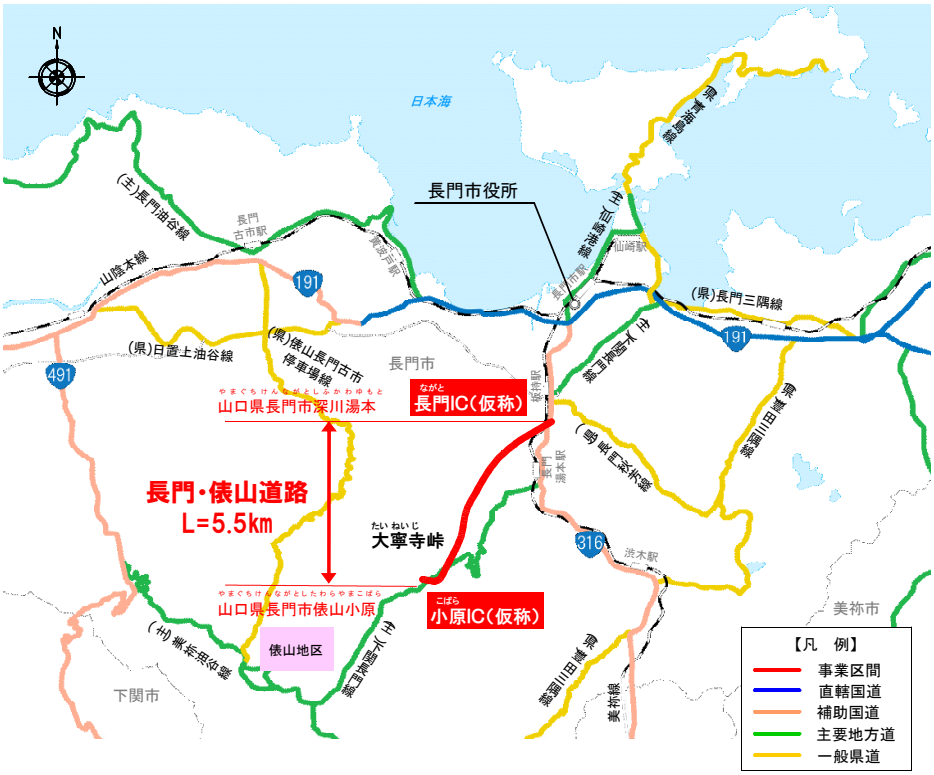
191／212億円

（事　業　費: 178 /200億円
維持管理費: 13 / 13 億円）

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：
一般国道491号長門・俵山道路の「対応方針（原案)」案に対して、異存はない。
引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見 　事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 　審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・長門・俵山道路の周辺地域では、山陰道（萩・三隅道路）や小郡萩道路が近年相次いで開通している。 ・また、H25年10月より休日昼間と平日夜間の内科・小児科の初期対応を行う長門市応急診療所が開設している。
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年5月末で用地買収は約9%完了している。 ・平成25年3月末で事業進捗は約3%完了している。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・現在用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減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 　事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道32号　猪ノ鼻道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：香川県三豊市財田町財田上 至：徳島県三好市池田町州津			延長	8.4km

事業概要

国道32号は、香川県高松市を起点とし徳島県三好市を経由して高知県高知市に至る全長約140kmの、香川県・徳島県・高知県を結ぶ広域幹線道路ネットワークである。

当該事業は、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能を確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を目的とした延長8.4kmの道路である。

H15年度事業化	H－年度都市計画決定 （H-年度変更）	H19年度用地着手	H19年度工事着手

全体事業費	432億円	事業進捗率	約24%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・一般国道32号猪ノ鼻峠は、山間部を通過し、法面崩落や路肩崩壊など防災上危険な箇所が51箇所、線形不良箇所(R≦80m)が28箇所、7%の急勾配区間が２箇所存在
・平成16年12月6日の法面崩落災害では、約97時間にわたって全面通行止めとなった
・事前通行規制区間（L=11.0km）が存在し、H15～H24の10年間は、約6日(延べ5回)の全面通行止めが発生している。
・また、積雪によりH15～H24の10年間は、69.7時間/年に及ぶチェーンの必要な期間等があった。
・このため、地域住民が日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・多数の法面崩壊等の危険箇所を回避するため、バイパスを整備。
・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面対策工事が必要となるため、バイパスとした。

事業の効果等

①異常気象時における事前通行規制区間（L=約11km）の解消
②緊急輸送道路の信頼性向上
③線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上
④走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消、冬期の通行障害の解消＞（451億円（残事業=451億円））

費用

（残事業）/（事業全体）
268 / 398億円
事　業　費：252 / 382億円
維持管理費： 16 / 16億円

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・徳島県、徳島県三好市、徳島県三好市議会、香川県、香川県三豊市、香川県三豊市議会、四国びとみらい実行委員会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている

徳島県知事の意見：
・「猪ノ鼻道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。
一般国道３２号は、徳島と香川、高知を結ぶ主要幹線道路であり、県西部の産業、文化を育む重要な道路であります。
しかしながら、徳島・香川県境に位置する猪ノ鼻峠付近は、大雨による事前通行規制や冬期の凍結や積雪による通行障害、線形不良による交通事故の多発など、安全性、定時性に大きな問題を抱えております。
「猪ノ鼻道路」は、これらの問題を解消し、沿線地域の日常生活を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う、なくてはならない道路であり、また、徳島県西部と香川県西部の連携強化や「にし阿波観光圏」における観光振興など、地域の活性化にも資する重要な道路であります。
このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。

香川県知事の意見：
・「対応方針（原案）」案の事業継続について、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 ・平成19年 4月　国道319号善通寺バイパス　バイパス区間完成開通 ・平成20年 7月　高知自動車道　新宮～大豊間、南国～高知間　4車線化 ・平成20年12月　国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス丸亀市綾歌町岡田上地区　暫定開通（全線開通） ・平成24年12月　国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス　全線4車線完成開通 ・平成20年 7月　大型ショッピングセンター（香川県綾川郡綾川町）オープン ・平成25年 4月　にし阿波～剣山・吉野川観光圏　認定 ・平成25年 5月　国立病院機構四国こどもとおとなの医療センター（香川県善通寺市）　開院
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年5月末で用地取得率約99%、平成25年3月末で事業進捗率約24% 残事業の内容（新猪ノ鼻トンネル L=4,187m　箸蔵第１トンネル L=155m 箸蔵第１橋 L=30m　等）
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・引き続き、早期開通に向けて事業を進める
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



※１　事業の効果等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26年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道55号　牟岐（むぎ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県海部郡牟岐町川長（とくしまけんかいふぐんむぎちょうかわたけ） 至：徳島県海部郡牟岐町中村（とくしまけんかいふぐんむぎちょうなかむら）			延長	2.4km

事業概要

国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る全長約200kmの主要幹線道路である。

当該事業は、南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構造を目的とした道路である。

また、災害拠点病院（県立海部病院）の高台移転、避難広場（面積:2,300m2、避難想定人数：約910人）の整備など地域の防災まちづくりと一体となった整備により、地域の津波・地震対策を支援する道路でもある。

H16年度事業化	H－年度都市計画決定 （H-年度変更）	H24年度用地着手	H－年度工事着手

全体事業費	70億円	事業進捗率	約16%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・徳島県津波浸水想定範囲（H24.10.31）によると牟岐町市街地は最大波9.8ｍの津波により浸水すると想定され、被災時の避難路や緊急輸送路となるべき国道55号が津波で浸水する。
・このため、津波に伴う通行止めにより、甚大な経済被害が生じると予測されており、地域の喫緊の課題となっている。

課題を踏まえた対策・事業内容

・津波浸水区間を解消するために、2.4km区間をバイパス整備とした。
・津波浸水区間の嵩上げを現道対策で行う場合、沿線乗り入れが不可能になり、さらに市街地の家屋移転に莫大な費用と時間がかかるためバイパスとした。

事業の効果等

①南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避
②緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援
③走行時間の短縮等（51．3億円（残事業=51．3億円））
④南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避（10.8億円）

費用

（残事業）/（事業全体）
46 / 65億円
事　業　費：43 / 61億円
維持管理費：3.5 / 3.5億円

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・徳島県、徳島県議会四国横断自動車道建設促進議員連盟、徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会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

徳島県知事の意見：
・「牟岐バイパス」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。
県南地域においては、「南海トラフ巨大地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道５５号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。
津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。
また、「牟岐バイパスの整備」とともに「県立海部病院の高台移転」や「避難広場の整備」を国、県、町が連携して、鋭意取り組んでいるところであります。
このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成19年5月　　日和佐道路（由岐IC～美波町北河内間：Ｌ＝6.2km）開通

・平成23年7月　　日和佐道路（阿南市福井町小野～由岐IC間：Ｌ＝3.1km）開通（日和佐道路全線開通）
・平成24年8月　　県立海部病院の高台移転用地決定（牟岐バイパス沿線）

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年5月末で用地取得率約16%、平成25年3月末で事業進捗率約16%
　残事業の内容（第１トンネル L=175m　第１橋 L=142m　等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・引き続き、早期開通に向けて事業を進める

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



※１　事業の効果等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 26 年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野　牧夫

事業名	一般国道33号　越知道路（２工区）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡越知町越知丙 至：高知県高岡郡越知町越知丁			延長	3.0km

事業概要

国道 33 号は高知市と松山市を結ぶ全長約 119 kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の 45%を占めているなど、様々な課題を抱えている。

当該道路は、地すべり地を通過する現道を回避し、国道 33 号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を回避することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を目的とした延長 3.0 kmの地域高規格道路である。

H20年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）	H24年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	137億円	事業進捗率	約7%	供用済延長	0.0km

地域の防災面の課題

・現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが 6 箇所、防災ランクⅡが 14 箇所存在。
　→防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4 箇所、落石崩壊：2 箇所）
　→防災ランクⅡ（落石崩壊：13 箇所、地すべり：1 箇所）
・平成 22 年 8 月 16 日 18 時 20 分頃に岩盤崩落が発生し、約 4 日間の全面通行止めが発生。
・当該区間の防災面の課題は、仁淀川町（人口 6,500 人）及び越知町野老山地区（人口 199 人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、越知町・仁淀川町からも改善の要求が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。
・降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成 8 年度～平成 24 年度に約 22 日間の通行止めを実施。
・現道は線形不良箇所(R≦150m)が 9 箇所存在する。

課題を踏まえた対策・事業内容

・楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから現場の対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮のうえ、別線での対策を行うことが適当。
・別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。
・事前通行規制区間短縮のため、現道 1.5km 区間については法面対策を施すことにより課題箇所を解消。
・別線及び線形改良により線形不良区間を解消。

事業の効果等

①異常気象時における事前通行規制区間の短縮
②災害時の通行止めによる大幅迂回の解消
③線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上
④走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消＞（126億円（残事業=126億円））
⑤災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済（営業）損失（2.7 億円）

費用

（残事業）/（事業全体）
103/115億円
事　業　費：100/112億円
維持管理費：3.3/3.3億円

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：
・国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会等より、整備促進の要望を受けている。

高知県知事の意見：
・事業継続に異議はありません。一般国道３３号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり代替路線を有しないことから、地域を支える重要な社会基盤となっています。しかしながら、急峻な地形のため、災害危険個所が多く残っていますので、降雨による事前通行規制が頻発するなど、一刻も早い改善が望まれています。幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するためにも、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	
・市町村合併により「仁淀川町」が誕生。 ・平成 14 年 4 月　国道 439 号　大峠バイパス　開通 ・平成 19 年 3 月　国道 494 号　佐川～吾桑バイパス（須崎②工区）　開通 ・平成 19 年 6 月　国道 33 号　越知道路　開通 ・平成 21 年 12 月 四国横断自動車道　土佐 PA スマート IC　開通 ・平成 23 年 4 月　国道 494 号　佐川～吾桑バイパス（佐川工区）　開通 ・平成 25 年 2 月　国道 439 号　大峠バイパス（いの町残区間）　開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成24年度に工事着手して、用地取得率約25%(H25.5末)、事業進捗率約7%(H25.3末)となっている。 残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉大橋195m、立花大橋170m等）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。	
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	



※１　事業の効果等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。