

再評価結果（平成27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 北海道縦貫自動車道 <small>ななえ おおぬま</small> 七飯～大沼	事業区分 高速自動車国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局														
起終点 自： <small>ほっかいどうかめだ ななえ にやま</small> 北海道亀田郡七飯町仁山 至： <small>ほっかいどうかやべ もり あかいがわ</small> 北海道茅部郡森町赤井川	延長 10.0 km															
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南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目的とした、七飯IC（仮称）から大沼公園ICに至る延長10.0kmの事業である。																
H17年度事業化	H一年度都市計画決定	H17年度用地着手														
H一年度工事着手																
全体事業費	約914億円	事業進捗率 9%														
計画交通量	10,600台/日															
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.2</td> <td>(残事業)/事業全体 600/702億円</td> <td>(残事業)/事業全体 843/843億円</td> <td rowspan="3">平成26年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.4</td> <td>事業費：584/686億円</td> <td>走行時間短縮便益：721/721億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費：16/16億円</td> <td>走行経費減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：27/27億円</td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 600/702億円	(残事業)/事業全体 843/843億円	平成26年	(残事業) 1.4	事業費：584/686億円	走行時間短縮便益：721/721億円		維持管理費：16/16億円	走行経費減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：27/27億円	
B/C	総費用	総便益	基準年													
(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 600/702億円	(残事業)/事業全体 843/843億円	平成26年													
(残事業) 1.4	事業費：584/686億円	走行時間短縮便益：721/721億円														
	維持管理費：16/16億円	走行経費減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：27/27億円														
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.04～1.4（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.2～1.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）事業費：B/C=1.3～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（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 <ol style="list-style-type: none"> ①主要都市間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・札幌市と函館市間との所要時間が夏期で4分（冬期は5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交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・並行現道区間の交通が当該道路に転換することで、現道の交通渋滞及び死傷事故の削減が見込まれ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <水産品の流通利便性向上> <ul style="list-style-type: none"> ・森町砂原から函館港までの所要時間が夏期で7分短縮され、道外へ出荷されるマグロ（約410t/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> <ul style="list-style-type: none"> ・七飯町や北斗市から道央方面への輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、道央方面に出荷される農産品（ほうれんそう 約850t/年、長ねぎ 約1,450t/年）の流通利便性向上が期待される。 <軽種馬の流通利便性向上> <ul style="list-style-type: none"> ・日高・胆振地域から函館港への輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、軽種馬（約5,000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 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺4町から函館市までの所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・国道5号の代替路が確保され迅速な救急活動や救援物資等、災害時の緊急輸送ルートが強化される。 ⑥主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・函館市と道央方面及び新幹線駅とを結ぶ安定性及び快適性の高い高速ネットワークの拡充が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。 																

⑦高速バスの利便性向上

- ・札幌～函館間の所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、都市間高速バスの利便性向上が期待される。

⑧拠点空港函館空港への利便性向上

- ・大沼公園から函館空港への所要時間が夏期で2分短縮され、函館空港への利便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6,927(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：

函館市など2市16町の首長等で構成される「北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会」等より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡強化により地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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
- ・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17年度に事業化、用地補償着手され、用地進捗率70%、事業進捗率9%となっている。

(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、引き続きコスト削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。

再評価結果（平成27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 北海道縦貫自動車道 <small>しべつけんぶち なよる</small> 士別剣淵～名寄	事業区分 高速自動車国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自：北海道 <small>しべつ</small> 士別市南町東 至：北海道 <small>なよる</small> 名寄市字豊栄	延長 24.0 km	
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、士別剣淵ICから名寄ICに至る延長24.0kmの事業である。		
H15年度事業化		H一年度都市計画決定
全体事業費 約295億円		事業進捗率 47%
計画交通量 3,300台/日		H19年度用地補償着手
H19年度工事着手		供用済延長 0.0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 167/338億円 (事業費：109/280億円) (維持管理費：58/58億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 411/411億円 (走行時間短縮便益：334/334億円) (走行経費減少便益：51/51億円) (交通事故減少便益：25/25億円)
基準年 平成26年		
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.04～1.4（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=2.1～2.8（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.4～3.0（事業期間±20%）		
事業の効果等		
①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と稚内市との所要時間が夏期で12分（冬期は15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広域化が進む地域医療への支援 <通院の利便性向上> ・診療科目が増加している中心都市と減少している地方部に二極化している当該地域において、診療科目が多い中心都市への通院の利便性向上が期待される。 <救急搬送の安定性向上> ・四国4県にほぼ等しいエリアを第3次医療施設の医療圏とする当該地域において、救急搬送の安定性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 <生体牛の流通利便性向上> ・豊富町の家畜市場から帯広市、旭川市、北見市へ出荷される生体牛（約2.1万頭/年）の流通利便性向上が期待される。 <青果物の流通利便性向上> ・名寄市から札幌市や道外へ出荷される農産品（アスパラ約481t/年、かぼちゃ約4,045t/年）の流通利便性向上が期待される。 <水産物の流通利便性向上> ・猿払村、浜頓別町、枝幸町から道外へ出荷される水産品（ホタテ9.8万t/年、毛ガニ465t/年）の流通利便性向上が期待される。 ④災害発生時の緊急輸送ルートの強化 ・内陸部の道路網が強化され災害により被災した地域などへ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。 ⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・中川町から旭川市への所要時間が短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。		

⑥主要な観光地への利便性向上

・天塩川流域の連携が強化されるとともに、冬期観光や主要な観光地への利便性向上が期待される。

⑦CO₂排出量の削減

・自動車からのCO₂排出量1,944(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：

士別市、旭川市など7市4町の首長等で構成される「北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による道央圏と道北圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や高次医療施設へのアクセスの向上が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「当面着工しないとされた区間」を含めた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、早期に全線供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

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年に「緊急に整備すべき区間」を設定し、事業を進めている。

[平成18年以降の周辺地域の社会情勢の変化]

- ①通過交通の増加
- ②地域医療の広域化と旭川市・名寄市への二極化
- ③物流経路としての重要性の高まり
- ④広域防災体制の構築
- ⑤商圈の拡大
- ⑥観光活性化への新たな取り組み
- ⑦交通事故の状況

[高速交通ネットワークの整備]

- ・名寄美深道路が智恵文南入口～美深北ICまで開通
- ・幌富バイパスが幌延IC～豊富サロベツICまで開通

[市町村合併の状況]

- ・市町村合併により、「士別市」、「名寄市」、「枝幸町」が誕生

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に事業化、平成19年度に工事着手して、用地進捗率88%、事業進捗率47%となっている。(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

<士別市多寄町～名寄IC>

事業の着手に至っていない。

「工事は、さしあたり北海道上川郡剣淵町から士別市多寄町までの区間において行うこととし、その余の区間については当面行わない」とされている。

平成27年度：士別剣淵IC～士別市多寄町間 延長12.0km(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。

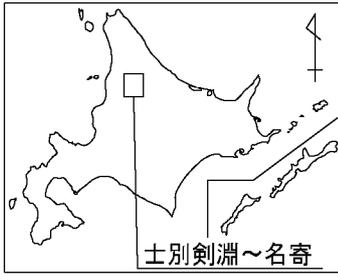
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

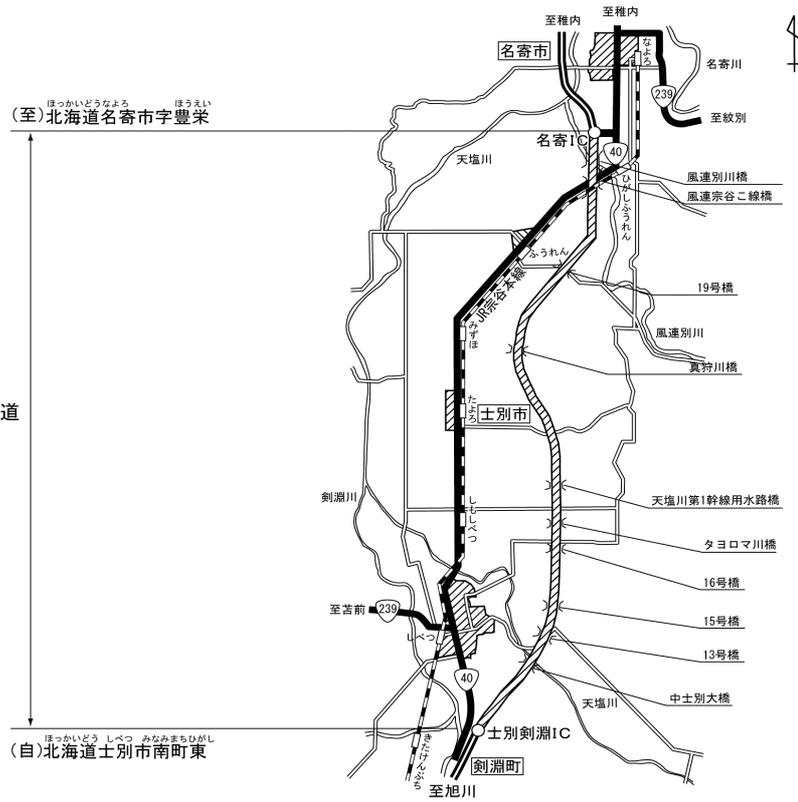
事業の効果、事業審議委員会における審議、知事の意見等を踏まえると、「当面着工しない区間」も含め、事業の必要性、重要性は高まっている。

事業概要図



北海道縦貫自動車道
土別剣淵～名寄
延長24.0km

凡 例	
	開 通 区 間
	再 評 価 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27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	北海道横断自動車道 <small>ほんべつ くしる</small> 本別～釧路	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局																									
起終点	自： <small>ほっかいどうなかがわ</small> 北海道中川郡本別町 共栄 至： <small>ほっかいどうくしる つるの</small> 北海道釧路市鶴野	延長	65.0 km																											
事業概要 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市・網走市へ至る延長約694 kmの高速自動車国道である。 このうち本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧根圏と道央・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、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、本別ICから釧路IC（仮称）に至る延長65.0 kmの事業である。																														
H15年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H16年度用地着手	H16年度工事着手																											
全体事業費	約2,072億円	事業進捗率	80%	供用済延長	8.0 km																									
計画交通量	5,400～6,000台/日																													
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">1.3</td> </tr> <tr> <td><small>(事業全体)</small></td> <td></td> </tr> <tr> <td><small>(残事業)</small></td> <td>7.7</td> </tr> </table>	B/C	1.3	<small>(事業全体)</small>		<small>(残事業)</small>	7.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;"><small>(残事業)/(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td>291/2,335億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（事業費：235/2,217億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：56/118億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	<small>(残事業)/(事業全体)</small>	291/2,335億円		（事業費：235/2,217億円）		維持管理費：56/118億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;"><small>(残事業)/(事業全体)</small></td> </tr> <tr> <td>2,229/3,128億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（走行時間短縮便益：1,843/2,575億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：300/424億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：86/129億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	<small>(残事業)/(事業全体)</small>	2,229/3,128億円		（走行時間短縮便益：1,843/2,575億円）		走行経費減少便益：300/424億円		交通事故減少便益：86/129億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成26年</td> </tr> </table>	基準年	平成26年
B/C	1.3																													
<small>(事業全体)</small>																														
<small>(残事業)</small>	7.7																													
総費用	<small>(残事業)/(事業全体)</small>																													
291/2,335億円																														
（事業費：235/2,217億円）																														
維持管理費：56/118億円																														
総便益	<small>(残事業)/(事業全体)</small>																													
2,229/3,128億円																														
（走行時間短縮便益：1,843/2,575億円）																														
走行経費減少便益：300/424億円																														
交通事故減少便益：86/129億円																														
基準年																														
平成26年																														
感度分析の結果																														
事業全体および残事業について感度分析を実施																														
【事業全体】 交通量：B/C= 1.2～1.5（交通量±10%）		【残事業】 交通量：B/C=6.6～8.7（交通量±10%）																												
事業費：B/C= 1.3～1.4（事業費±10%）		事業費：B/C=7.0～8.3（事業費±10%）																												
事業期間：B/C= 1.3～1.4（事業期間±20%）		事業期間：B/C=7.3～7.9（事業期間±20%）																												
事業の効果等																														
①主要都市間の利便性向上 ・釧路市と札幌市間の所要時間が夏期で47分（冬期は72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災害発生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の活用が想定されるとともに、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性が向上する。																														
③物流の利便性向上 <国際コンテナの物流効率化> ・狭小トンネルや線形不良区間を回避した国際コンテナの輸送が可能となるほか、釧路港と帯広市間の所要時間が夏期で45分（冬期は67分）短縮され、釧路港との物流効率化が期待される。																														
<水産品の流通利便性向上> ・道内各地のみならず苫小牧港・小樽港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：12.5万t/年）の流通利便性向上が期待される。																														
<石油製品の流通利便性向上> ・釧路港から十勝方面への所要時間が夏期で41分（冬期は60分）短縮され、石油製品の流通利便性向上が期待される。																														
④救急搬送及び血液輸送の安定性向上 ・帯広と釧路の血液センター間の所要時間が夏期で13分（冬期は48分）短縮されるなど、救急搬送及び血液輸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 ・道央圏との所要時間が夏期で43分（冬期は63分）短縮され、主要な観光地への利便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33,643（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・帯広市など6市14町村の首長等で構成される「北海道横断自動車道早期建設促進期成会」等より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による道央・十勝・釧路圏の連絡強化により地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成2年12月3日付け道路第1322号「北海道横断自動車道小樽釧路線（阿寒町～釧路市間）に係る環境影響評価準備書に関する意見について」の知事意見を尊重すること。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池田IC～浦幌IC、足寄ICまで開通
- ・国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線を含む）
- ・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15年度に事業化、平成16年度に工事着手して、用地進捗率66%、事業進捗率80%となっている。（平成26年3月末時点）

平成21年度：本別IC～浦幌IC間 延長8.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

平成26年度：浦幌IC～白糠IC間 延長26.0km（2/4）開通予定

平成27年度：白糠IC～（仮称）阿寒IC間 延長14.0km（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に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

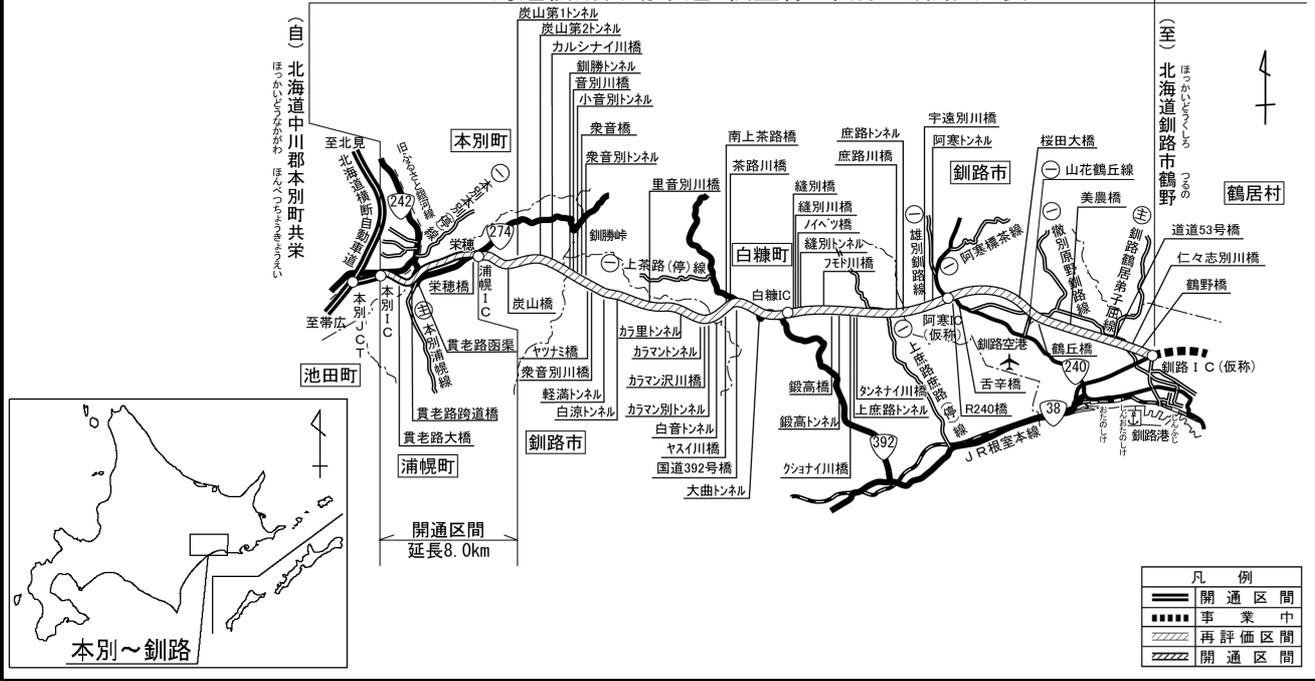
対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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

北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路 延長65.0km

釧路外環状道路



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

再評価結果（平成27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 北海道横断自動車道 <small>あしよる きたみ</small> 足寄～北見	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点 自：北海道中川郡本別町西仙美里 至：北海道北見市北上	延長			79.0 km	
事業概要 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して根室市・網走市へ至る延長約694 kmの高速自動車国道である。 このうち足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央・十勝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目的とした、足寄ICから北見西ICに至る延長79.0 kmの事業である。					
H15年度事業化	H一年度都市計画決定	H17年度用地補償着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約1,072億円	事業進捗率	31%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	3,700～4,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 727/1,031億円 (事業費：599/903億円) (維持管理費：128/128億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,134/1,134億円 (走行時間短縮便益：889/889億円) (走行経費減少便益：177/177億円) (交通事故減少便益：69/69億円)	基準年 平成26年	
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.00～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03～1.2(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.4～1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.7(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①主要都市間の利便性向上 ・帯広市と北見市間の所要時間は夏期で23分(冬期は36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救急搬送の安定性向上 ・陸別町から北見赤十字病院(第3次医療施設)までの所要時間が夏期で14分(冬期は20分)短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。 ③農産品の流通利便性向上 ・北見市から苫小牧港・十勝港への所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮されるなど、農産品(ばれいしょ59.6千t/年、たまねぎ35.6千t/年)の流通利便性向上が期待される。 ④十勝産飼料の出荷エリア拡大 ・速達性の高いルートが確保され、十勝産飼料のオホーツク地域等への出荷拡大等が期待される。 ⑤日常生活圏中心都市への利便性向上 ・北見市や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。 ⑥オホーツク地域へのアクセス性向上 ・速達性や確実性の高いルートが確保され、道東観光の主要ルートとして知床五湖やオホーツク流氷館等へのアクセス性向上が期待される。 ⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・内陸部の道路網が強化され道路やネットワークの多重性が確保されることで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救護物資等の輸送の確実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3,816(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：

北見市をはじめとする1市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見地区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オホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「当面着工しないとされた区間」を含めた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、先行的に整備しない区間（足寄～陸別）も早期に着手することにより全線供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

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

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年に「緊急に整備すべき区間」を設定し、事業を進めている。

[平成18年以降の周辺地域の社会情勢の変化]

- ①交通高速ネットワークの整備による地域間交流の増加等
- ②人流・物流形態の変化
- ③医療の変化
- ④観光入込客数の変化
- ⑤自然災害の発生
- ⑥交通事故の状況

[高速交通ネットワークの整備]

- ・北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC開通
- ・北見道路 北見西IC～北見東IC開通

[市町村合併の状況]

- ・市町村合併により、「北見市」が誕生

[その他]

- ・シーニックバイウェイ北海道「十勝平野・山麓ルート」指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に事業化、平成18年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率31%となっている。(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

<足寄IC～陸別町小利別>

事業の着手に至っていない。

「工事は、北海道足寄郡足寄町から同郡陸別町小利別までの区間について、当面行わない」とされている。

平成27年度：(仮称)訓子府IC～北見西IC間 延長12.0km(2/4)開通予定

平成28年度：足寄郡陸別町小利別～(仮称)訓子府IC間 延長16.0km(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。

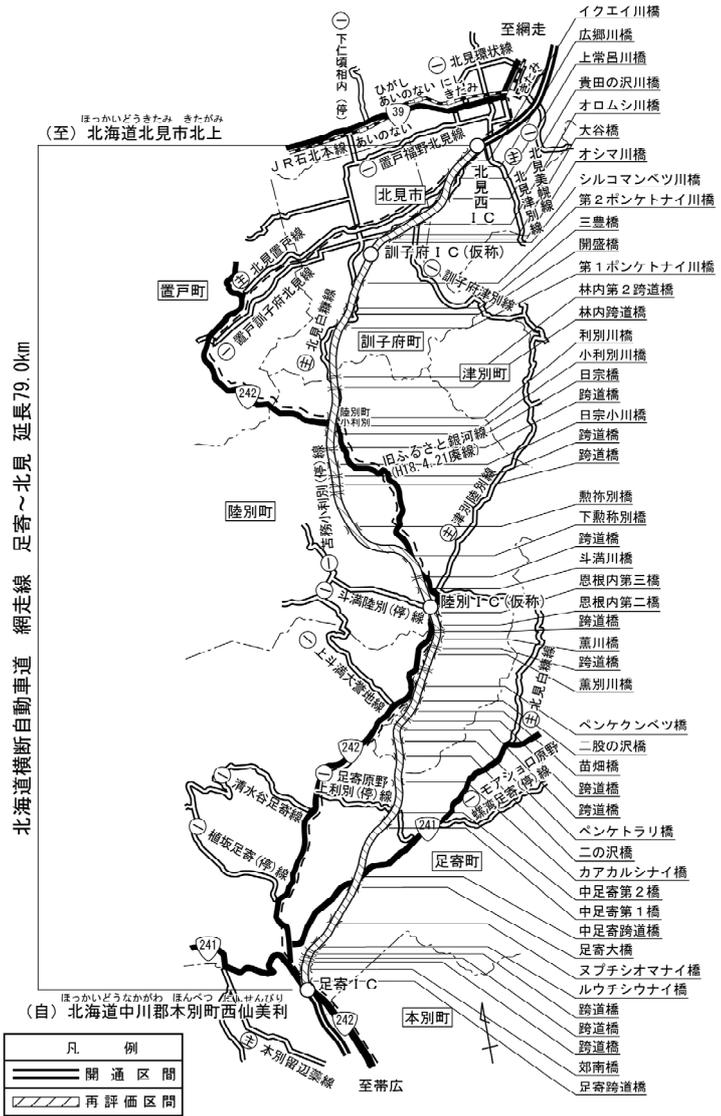
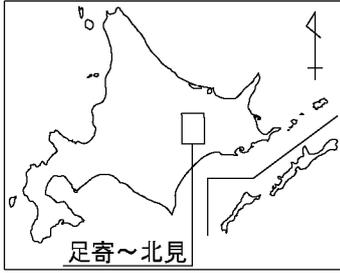
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果、事業審議委員会における審議、知事の意見等を踏まえると、「当面着工しない区間」も含め、事業の必要性、重要性は高まっている。特に、事業効果の早期発現の観点及び生活圏や経済圏の結びつき等から、陸別町小利別～陸別間の優先性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（平成27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12号 <small>みねのぶ</small> 峰延道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局					
起終点 自：北海道岩見沢市岡山町 至：北海道美唄市進徳町		延長 6.3km					
事業概要 一般国道12号は、札幌市を起点とし旭川市へ至る延長約145kmの幹線道路である。 このうち峰延道路は、峰延市街及び光珠内市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。							
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地着手					
全体事業費 約99億円		事業進捗率 33%					
計画交通量 22,400~24,300台/日		供用済延長 0.0km					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(残事業) 1.4</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 1.4	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 83/96億円 (事業費：66/79億円) (維持管理費：17/17億円) </td> <td style="width: 50%;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 115/115億円 (走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：11/11億円) (交通事故減少便益：4.2/4.2億円) </td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体) 83/96億円 (事業費：66/79億円) (維持管理費：17/17億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 115/115億円 (走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：11/11億円) (交通事故減少便益：4.2/4.2億円)
B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 1.4					
総費用 (残事業)/(事業全体) 83/96億円 (事業費：66/79億円) (維持管理費：17/17億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 115/115億円 (走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：11/11億円) (交通事故減少便益：4.2/4.2億円)						
基準年 平成23年							
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.3 (事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=1.2~1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.5 (事業期間±20%)							
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。 ②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ④農産品の流通利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和が図られ、苫小牧港へ輸送される農産品（米：約20千トン/年）の流通利便性向上が期待される。 ⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・バスの安全性及び確実性が確保され、日常活動圏中心都市への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 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和が図られ、札幌から当該地域周辺の観光地への利便性向上が期待される。 ⑦自動車からのCO2排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO2排出量473(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： 岩見沢市をはじめとする10市14町の首長で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」等より、早期整備の要望を受けている。							
知事の意見 ： 現道の4車線化により市街地における交通交雑が解消され走行環境の安全性の向上が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 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、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。							

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・一般国道12号 美唄拡幅全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、平成23年度に工事着手して、用地進捗率64%、事業進捗率33%となっている。(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

平成27年度：岩見沢市岡山町～美唄市峰延町間 延長1.2km(4/4)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

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27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44号 <small>ねむろ</small> 根室道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自： <small>ほっかいどう ねむろ おんねとう</small> 北海道根室市温根沼 至： <small>ほっかいどう ねむろ ほにおい</small> 北海道根室市穂香	延長	7.1 km
事業概要 一般国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。 このうち根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の定時性、安全性の向上等を目的に、現道を迂回し、温根沼IC（仮称）から根室IC（仮称）に至る延長7.1kmの一般国道のバイパス事業である。		
H11年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H12年度用地着手 H17年度工事着手
全体事業費	約172億円	事業進捗率 60% 供用済延長 0.0km
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) 3.6	総費用： (残事業)/(事業全体) 59/172億円 (事業費：45/159億円) (維持管理費：14/14億円)
	総便益： (残事業)/(事業全体) 213/213億円 (走行時間短縮便益：183/183億円) (走行経費減少便益：22/22億円) (交通事故減少便益：8.0/8.0億円)	基準年： 平成26年
感度分析の結果 ：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2~1.3（事業費±10%） 【残事業】交通量：B/C=3.1~4.2（交通量±10%） 事業費：B/C=3.3~3.9（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=3.5~3.7（事業期間±20%）		
事業の効果等 ①地吹雪に起因する交通障害の緩和 ・国道44号の通行規制時の代替路を形成し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和が期待される。 ②主要都市間の利便性向上 ・根室市と釧路市間の所要時間が冬期で4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。 ③水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外に出荷される水産品（さんま：約7.6万t/年）の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送及び血液輸送の安定性向上 ・釧路市と根室市間の速達性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送や血液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 ・観光地間の移動における安定性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 ・並行する国道44号の死傷事故の低減が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦都市間バスの利便性向上 ・バス運行の確実性及び安全性が確保され、都市間バス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1,547(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： 根室市など1市4町の首長等で構成される「根室地方総合開発期成会」等より早期整備の要望を受けている。		

知事の意見：

現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害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、平成11年2月12日付け道計第406号「一般国道44号根室道路（根室市）に係る環境影響評価準備書に係る意見について（回答）」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浦幌ICまで開通
- ・国道38号 釧路新道 8.8km全線開通（暫定2車線を含む）
- ・市町村合併により、「釧路市」が誕生
- ・「風蓮湖・春国岱」がラムサール条約 湿地登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度に事業化、平成17年度に工事着手して、用地進捗率67%、事業進捗率60%となっている。（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

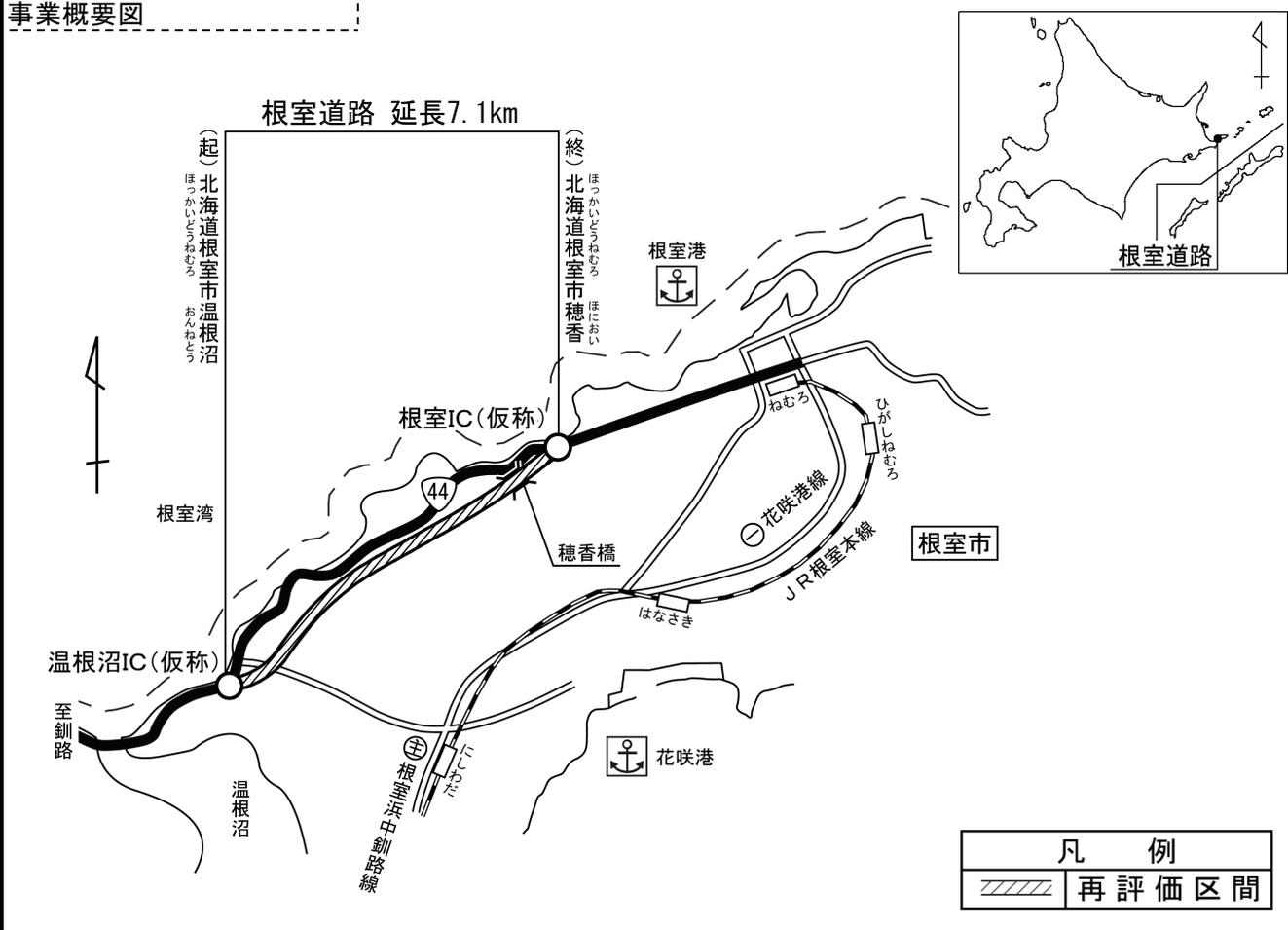
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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230号 <small>こがねゆ</small> 小金湯拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局																		
起終点 自： <small>ほっかいどうさっぽろ</small> 北海道札幌市 <small>みなみ</small> 南区 <small>とよたき</small> 豊滝 至： <small>ほっかいどうさっぽろ</small> 北海道札幌市 <small>みなみ</small> 南区 <small>じょうざんけいおんせんひがし</small> 定山溪温泉東1丁目	延長	4.3 km																		
事業概要： 一般国道230号は、札幌市を起点とし、せたな町へ至る延長約150kmの幹線道路である。 このうち小金湯拡幅は、札幌市内中心部と道内屈指の観光地である定山溪や洞爺湖を結ぶ区間に位置している当該区間の慢性的な交通混雑を低減し都市部の交通円滑化を図ることを目的とした延長4.3kmの4車線拡幅事業である。																				
H6年度事業化	H一年度都市計画決定	H10年度用地着手 H10年度工事着手																		
全体事業費	約120億円	事業進捗率 88% 供用済延長 3.2km																		
計画交通量 15,200台/日																				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">2.5</td> <td style="text-align: center;">12/158億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">106/388億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業/事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">8.9</td> <td style="text-align: center;">(事業費：8.2/143億円 維持管理費：3.8/15億円)</td> <td style="text-align: center;">(残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：91/335億円 走行経費減少便益：13/45億円 交通事故減少便益：2.4/8.3億円)</td> <td style="text-align: center;">(残事業/事業全体)</td> </tr> </table>	B/C		総費用		総便益		(事業全体)	2.5	12/158億円	(残事業/事業全体)	106/388億円	(残事業/事業全体)	(残事業)	8.9	(事業費：8.2/143億円 維持管理費：3.8/15億円)	(残事業/事業全体)	(走行時間短縮便益：91/335億円 走行経費減少便益：13/45億円 交通事故減少便益：2.4/8.3億円)	(残事業/事業全体)	基準年 平成26年
B/C		総費用		総便益																
(事業全体)	2.5	12/158億円	(残事業/事業全体)	106/388億円	(残事業/事業全体)															
(残事業)	8.9	(事業費：8.2/143億円 維持管理費：3.8/15億円)	(残事業/事業全体)	(走行時間短縮便益：91/335億円 走行経費減少便益：13/45億円 交通事故減少便益：2.4/8.3億円)	(残事業/事業全体)															
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=2.0~3.0（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4~2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5~2.5（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=7.2~11.1（交通量±10%） 事業費：B/C=8.3~9.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=8.9~8.9（事業期間±20%）																				
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。 ②主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ③農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・安定性の高い輸送ルートが確保され、札幌市への農産品（イチゴ：約24トン/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 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、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。 ⑤道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑥バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの確実性及び安定性が確保され、バスの利便性向上が期待される。 ⑦CO₂排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO₂排出量3,648（t-CO₂/年）の削減が期待される。 																				
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 千歳市など6市2町村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等より、早期整備の要望を受けている。																				
札幌市長の意見： 一般国道230号は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、その拡幅整備は道央道のネットワーク強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針（原案）案」のとおり継続することについて異議はございません。																				

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

- ・板割沢局改 全線開通
- ・定山溪拡幅 事業化
- ・「札幌シーニックバイウェイ藻岩山麓・定山溪ルート」として登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成6年度に事業化、平成10年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率88%となっている。(平成26年3月末時点)

平成25年度まで：延長3.2km(4/4)部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

平成27年度：札幌市南区定山溪～札幌市南区定山溪温泉東1丁目間 延長1.1km(4/4)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。

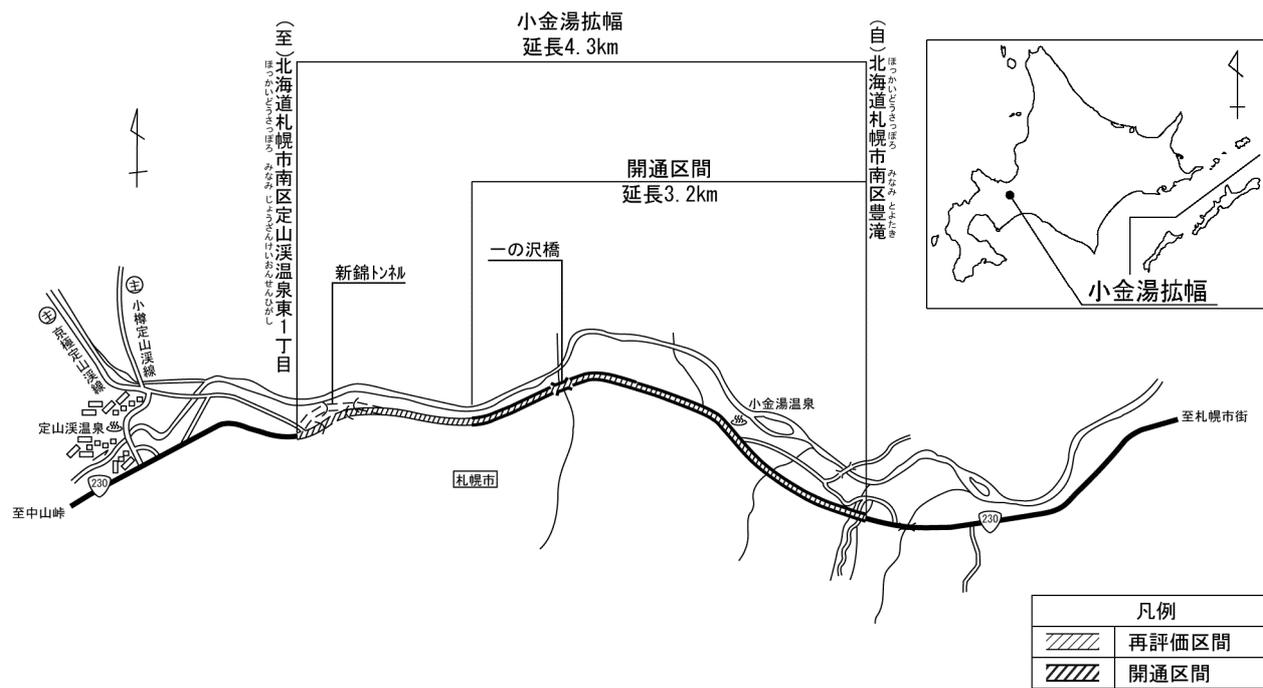
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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27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272号 <small>かみべつ ぼ</small> 上別保道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局											
起終点：自： <small>ほっかいどうくしろ くしろちようかみべつ ぼ</small> 北海道釧路郡釧路町上別保 至： <small>ほっかいどうかわかみ しべちちよう あれきない</small> 北海道川上郡標茶町阿歴内	延長	7.8 km											
事業概要 釧路中標津道路上別保道路は、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、物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長7.8kmの地域高規格道路である。													
H19年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地着手											
H21年度工事着手													
全体事業費	約53億円	事業進捗率											
計画交通量	6,000台/日	供用済延長											
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.4</td> <td>(残事業)/(事業全体) 44/56億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 76/76億円</td> <td rowspan="2">平成23年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.7</td> <td>事業費：32/44億円 維持管理費：12/12億円</td> <td> (走行時間短縮便益：61/61億円) (走行経費減少便益：6.1/6.1億円) (交通事故減少便益：8.9/8.9億円) </td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.4	(残事業)/(事業全体) 44/56億円	(残事業)/(事業全体) 76/76億円	平成23年	(残事業) 1.7	事業費：32/44億円 維持管理費：12/12億円	(走行時間短縮便益：61/61億円) (走行経費減少便益：6.1/6.1億円) (交通事故減少便益：8.9/8.9億円)	
B/C	総費用	総便益	基準年										
(事業全体) 1.4	(残事業)/(事業全体) 44/56億円	(残事業)/(事業全体) 76/76億円	平成23年										
(残事業) 1.7	事業費：32/44億円 維持管理費：12/12億円	(走行時間短縮便益：61/61億円) (走行経費減少便益：6.1/6.1億円) (交通事故減少便益：8.9/8.9億円)											
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3~1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.4~1.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6~1.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6~1.7（事業期間±20%）													
事業の効果等 ①主要都市間の利便性向上 ・線形不良区間を解消するとともに、釧路市と中標津町との所要時間が冬期で4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道路交通の安全性向上 ・線形不良区間が解消されることで、道路交通の安全性向上が期待される。 ③地吹雪に起因する通行止めの軽減 ・既存林の活用等で地吹雪による視程障害が緩和され、冬期の交通の安定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> ・釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から全国各地へ出荷される水産品（さけ・するめいか：3.0万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> ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路港や苫小牧港、小樽港から道外への生乳（5.8万t/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 ・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、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災害時の緊急輸送ルートの強化 ・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が向上する。 ⑦CO ₂ 排出量の削減 ・自動車からのCO ₂ 排出量248（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：

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や物流効率化の支援、地吹雪による視程障害、交通事故低減による定時性や安全性の向上が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、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本別～釧路間 本別IC～浦幌IC開通
- ・一般国道272号 春別道路、阿歴内道路開通
- ・一般国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線含む）
- ・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19年度に事業化、平成21年度に工事着手して、用地進捗率41%、事業進捗率62%となっている。（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

平成27年度：釧路郡釧路町上別保～釧路郡釧路町上別保間 延長1.2km（2/2）開通予定

平成30年度：釧路郡釧路町上別保～川上郡標茶町阿歴内間 延長6.6km（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。

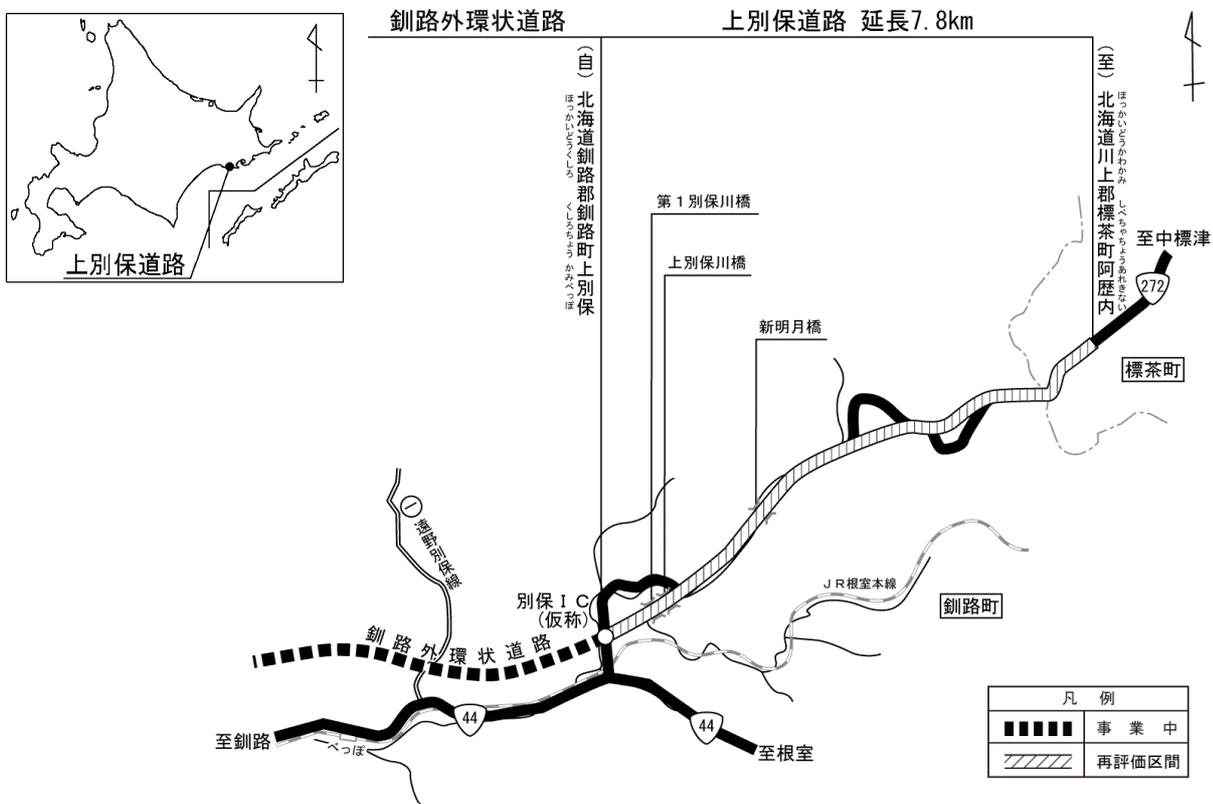
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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27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333号 <small>いくたはら</small> 生田原道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自： <small>ほつかいどうもんべつ えんがるちよういくたはらみずほ</small> 北海道紋別郡遠軽町生田原水穂 至： <small>ほつかいどうもんべつ えんがるちよういくたはらあさひの</small> 北海道紋別郡遠軽町生田原旭野		延長 5.7 km			
事業概要 遠軽北見道路は、遠軽町を起点とし、北見市に至る延長約60kmの地域高規格道路である。 このうち生田原道路は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした遠軽町生田原水穂から生田原旭野に至る延長5.7kmの事業である。					
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約80億円	事業進捗率	12%	供用済延長	0.0km
計画交通量	4,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/事業全体) 68/81億円 事業費：56/69億円 維持管理費：12/12億円		総便益 (残事業/事業全体) 152/152億円 走行時間短縮便益：114/114億円 走行経費減少便益：26/26億円 交通事故減少便益：12/12億円	
	(残事業)	2.3			基準年：平成26年
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.6~2.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9(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=2.2~2.3(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と北見市間のアクセス向上により、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農産物の流通利便性向上 ・オホーツクで水揚げされたホタテの流通利便性向上が期待される。 ・オホーツクで生産された生体牛の流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送時のアクセス向上が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・線形不良箇所や交差点の回避による道路交通の安全性向上、及び通過交通の減少による市街地部の安全性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが強化される。 ⑥日常生活行動の利便性向上 ・北見市及び遠軽町へのアクセスが向上し、地域住民の日常生活行動で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691(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： 北見市をはじめとする1市2町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等より、早期整備の要望を受けている。					

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や物流効率化の支援、交通事故低減による安全性の向上が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業実施にあたっては、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

- ・平成21年 3月 一般国道333号 新佐呂間トンネル開通
- ・平成21年10月 上湧別町と旧湧別町が合併し湧別町が誕生
- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成25年 3月 北見道路 北見西IC～北見東IC開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、平成21年度に工事着手して、用地進捗率23%、事業進捗率12%となっている。(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

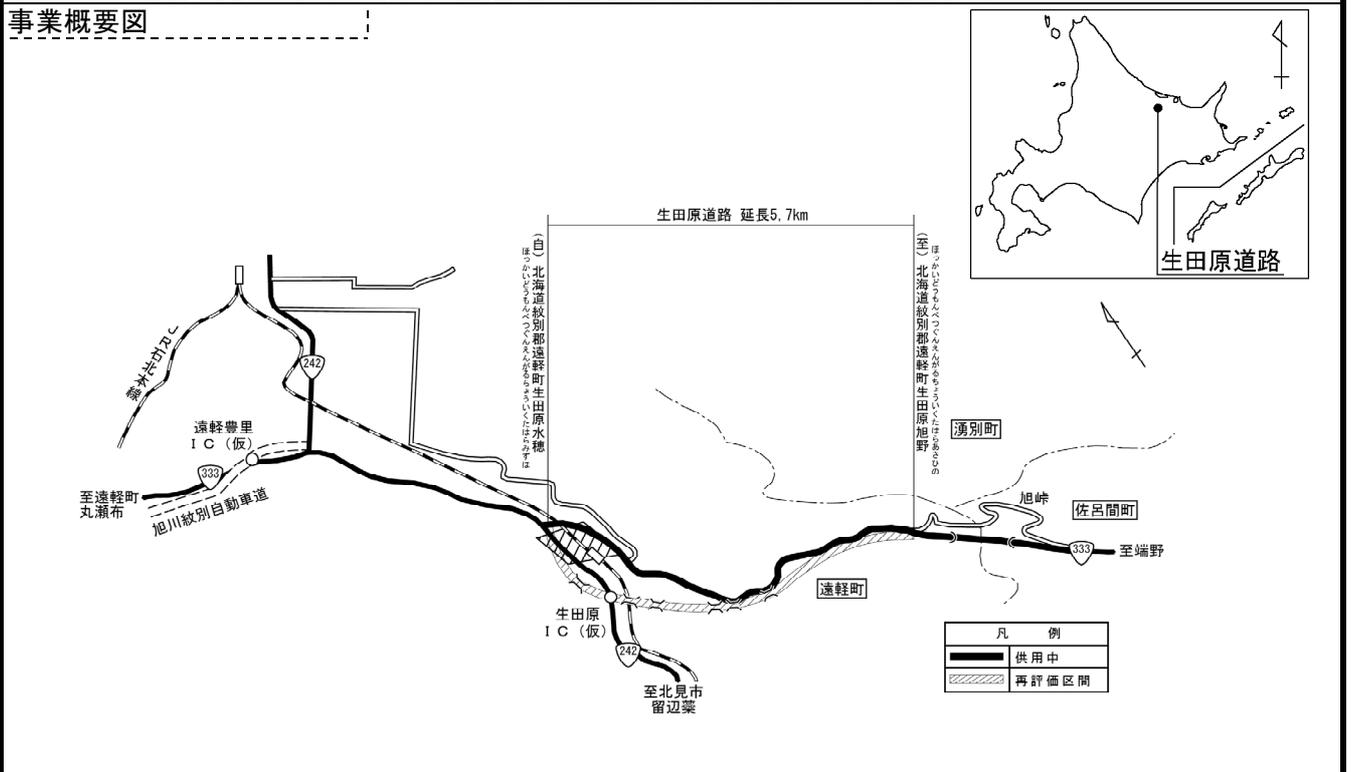
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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27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 <small>かみきたてんまぼやし</small> 上北天間林道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自： <small>かみきた とうほくまち おおうら</small> 青森県上北郡東北町大字大浦 至： <small>かみきた しちのへまち つくたむかい</small> 青森県上北郡七戸町字附田 向	延長 7.8 km	
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 上北天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡東北町～同県上北郡七戸町に至る延長7.8km、2車線の自動車専用道路である。		
H20年度事業化	H16年度都市計画決定 (H一年度変更)	H22年度用地着手
H23年度工事着手		
全体事業費	約259億円	事業進捗率 44%
計画交通量	14,700台/日	供用済延長 - km
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 3.9 (残事業) 10.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 102億円/274億円 (事業費: 75億円/247億円) (維持管理費: 27億円/27億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1059億円/1059億円 (走行時間短縮便益: 880億円/880億円) (走行経費減少便益: 104億円/104億円) (交通事故減少便益: 75億円/75億円)
基準年 平成26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%) 事業費 : B/C=3.8~4.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.7~4.0(事業期間±20%)		
【残事業】 B/C= 9.4~11.4(交通量 ±10%) B/C= 9.7~11.2(事業費 ±10%) B/C=10.0~10.7(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：51.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道としての位置づけ ・当該路線が新たに新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（青森市から八戸市 現況：114分） ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（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 ・事業の継続に異存はありません。 地方の成長を促し、人口減少を克服するためには高規格幹線道路網による地域、拠点の連携が重要であり、いまだ未整備区間が多く残されている本県にとって、高規格幹線道路網の早期整備は県民の切なる願いであります。 県民が安全に、そして安心して暮らすために早期整備をお願いします。 事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、上北天間林道路の整備促進について要望あり ・高規格道路建設及び道路整備促進青森県総決起大会 ・青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会 ・上十三地区商工会連絡協議会 ・十和田市商工会議所 ・青森地区国道協議会 ・上十三地域広域市町村圏協議会 ・青森県トラック協会 上十三支部		
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 ・上北道路（六戸JCT～上北IC）開通（平成25年3月24日） L=7.7km		

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成20年度に事業化、用地進捗率91%、事業進捗率44%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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

- ・付加車線設置計画位置の見直し
- ・交差点形状の見直し

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27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 三陸沿岸道路（吉浜道路） <small style="margin-left: 100px;">よしはま</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局				
起終点 自：岩手県大船渡市三陸町越喜来 <small style="margin-left: 20px;">おおふなと さんりくちょう おきらい</small> 至：岩手県大船渡市三陸町吉浜 <small style="margin-left: 20px;">おおふなと さんりくちょう よしはま</small>	延長 3.6 km					
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県大船渡市内を通過する延長3.6km、2車線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)	H21年度用地着手				
全体事業費 約140億円		事業進捗率 69%				
計画交通量 10,000台/日		供用済延長 - km				
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 4.4 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/ (事業全体) 87億円/136億円 (事業費 : 79億円/128億円) (維持管理費 : 8.4億円/8.4億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/ (事業全体) 379億円/379億円 (走行時間短縮便益 : 311億円/311億円) (走行経費減少便益 : 35億円/35億円) (交通事故減少便益 : 33億円/33億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成23年 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 4.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 87億円/136億円 (事業費 : 79億円/128億円) (維持管理費 : 8.4億円/8.4億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 379億円/379億円 (走行時間短縮便益 : 311億円/311億円) (走行経費減少便益 : 35億円/35億円) (交通事故減少便益 : 33億円/33億円)	基準年 平成23年	
B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 4.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 87億円/136億円 (事業費 : 79億円/128億円) (維持管理費 : 8.4億円/8.4億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 379億円/379億円 (走行時間短縮便益 : 311億円/311億円) (走行経費減少便益 : 35億円/35億円) (交通事故減少便益 : 33億円/33億円)	基準年 平成23年			
感度分析の結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量 : B/C=2.4~3.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.6~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.7~2.9 (事業期間 ±1年) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 B/C= 3.7~5.0 (交通量 ±10%) B/C= 4.0~4.8 (事業費 ±10%) B/C= 4.2~4.5 (事業期間 ±1年) </td> </tr> </table>			【事業全体】 交通量 : B/C=2.4~3.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.6~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.7~2.9 (事業期間 ±1年)	【残事業】 B/C= 3.7~5.0 (交通量 ±10%) B/C= 4.0~4.8 (事業費 ±10%) B/C= 4.2~4.5 (事業期間 ±1年)		
【事業全体】 交通量 : B/C=2.4~3.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.6~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.7~2.9 (事業期間 ±1年)	【残事業】 B/C= 3.7~5.0 (交通量 ±10%) B/C= 4.0~4.8 (事業費 ±10%) B/C= 4.2~4.5 (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 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成（釜石市～大船渡市 現況46分） ②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性が向上（大船渡吉浜～県立大船渡病院 現況21分） ③災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路 ・国道45号の防災点検要対策箇所3箇所が解消						
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「吉浜道路」は、自然災害発生時における緊急輸送道路の確保や三陸沿岸地域の交流・連携を支える面で重要な路線であり、一刻も早い完成へ向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、吉浜道路の整備促進について要望あり ・岩手県大船渡市 ・三陸沿岸都市会議 ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・岩手県町村会 ・岩手県知事						
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・八戸南環状道路 L=4.8 km (H26.3 開通) ・八戸南道路 L=5.3 km (H25.3 開通) ・普代道路 L=4.2 km (H25.10 開通) ・尾肝要道路 L=4.5 km (H26.3 開通) ・高田道路 L=4.1 km (H26.3 開通) 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率69% (平成26年3月末時点) 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない ・平成27年度：全線2車線開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・掘削工事に「竹割り型構造物掘削工法」を採用 ・トンネル内の路側排水工に「スリップフォーム工法での現場打ち側溝」を採用 	
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	



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

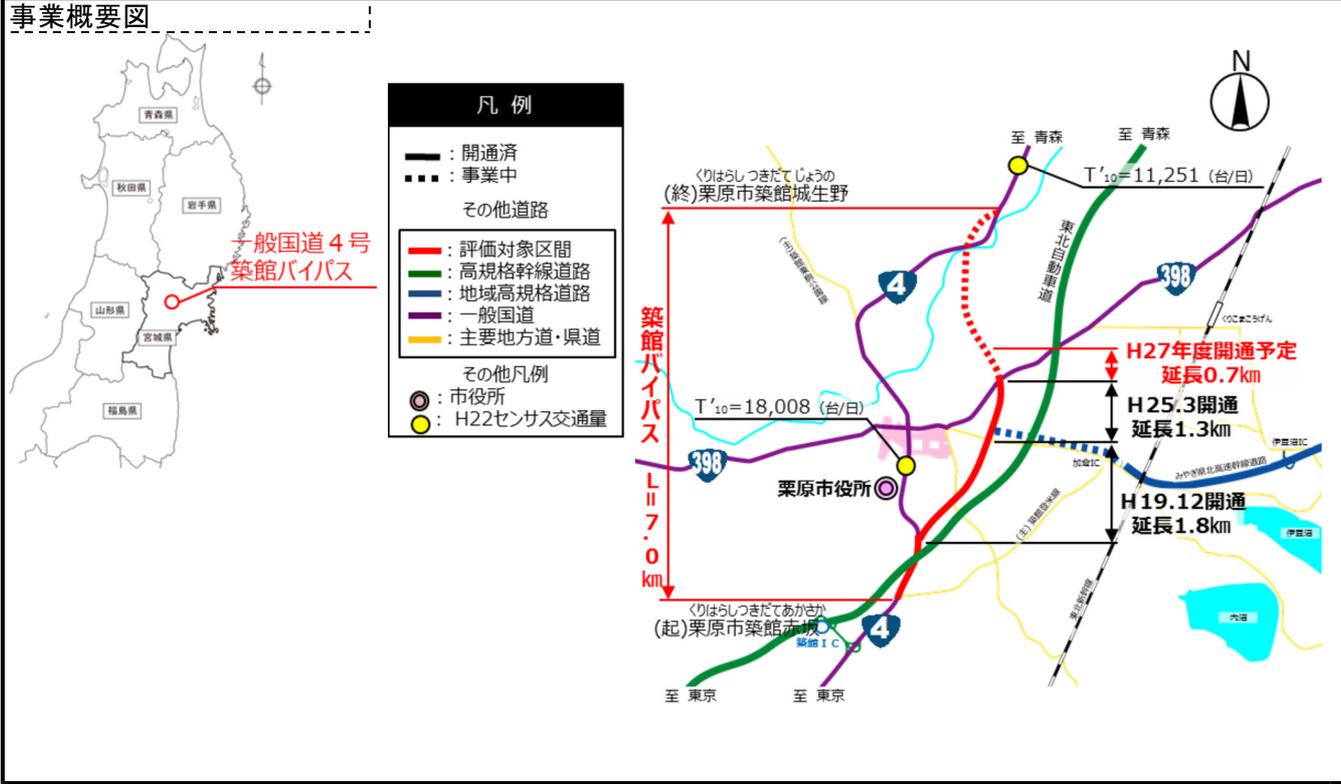
再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

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 <small>つきだて</small> 築館バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：宮城県栗原市築館赤坂 至：宮城県栗原市築館城生野		延長 7.0 km
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888.8kmの主要な幹線道路である。 築館バイパスは、宮城県栗原市内を通過する延長7.0kmの4車線道路である。		
S58年度事業化	H56年度都市計画決定 (H23年度変更)	H7年度用地着手
H13年度工事着手		
全体事業費 約180億円		事業進捗率 47%
計画交通量 14,200台/日		供用済延長 3.1km
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 1.7	総費用 <small>(残事業) / (事業全体)</small> 96億円 / 212億円 〔 事業費 : 68億円 / 180億円 維持管理費 : 28億円 / 32億円 〕
総便益 <small>(残事業) / (事業全体)</small> 163億円 / 252億円 〔 走行時間短縮便益 : 129億円 / 202億円 走行経費減少便益 : 25億円 / 37億円 交通事故減少便益 : 9.3億円 / 13億円 〕		基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=0.99~1.4 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.1~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.1~1.6 (事業期間 ±20%)		
【残事業】 B/C= 1.6~1.8 (交通量 ±10%) B/C= 1.6~1.8 (事業費 ±10%) B/C= 1.6~1.8 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：51.0万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約9割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・大崎市民病院（大崎市）へのアクセス性が向上（栗原市（金成地区）から大崎市民病院 現況52分） ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道4号が「第一次緊急輸送道路」に指定		
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）」案の通り継続で異議ありません。 なお、対象事業は、いずれも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、本県の重要施策である「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、よろしく申し上げます。 ○以下の団体等から、築館バイパスの整備促進について要望あり ・一般国道4号築館バイパス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 ・平成25年3月築館バイパスが国道398号交差点まで部分開通（L=1.3km） ・みやぎ県北高速幹線道路IV期が平成25年度に事業化（L=約2.0km）		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和58年度事業化、用地進捗率76%、事業進捗率47%（平成26年3月末時点） ・平成19年度：栗原市築館外南沢～栗原市築館源光間 延長1.8km（2/4）部分開通 ・平成24年度：栗原市築館源光～栗原市志波姫堀口滝北間 延長1.3km（2/4）部分開通		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成27年度：栗原市志波姫 延長0.7km（2/4）開通予定		
施設の構造や工法の変更等 ・交差協議により構造形式を橋梁から函渠に見直し		

対応方針 事業継続

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



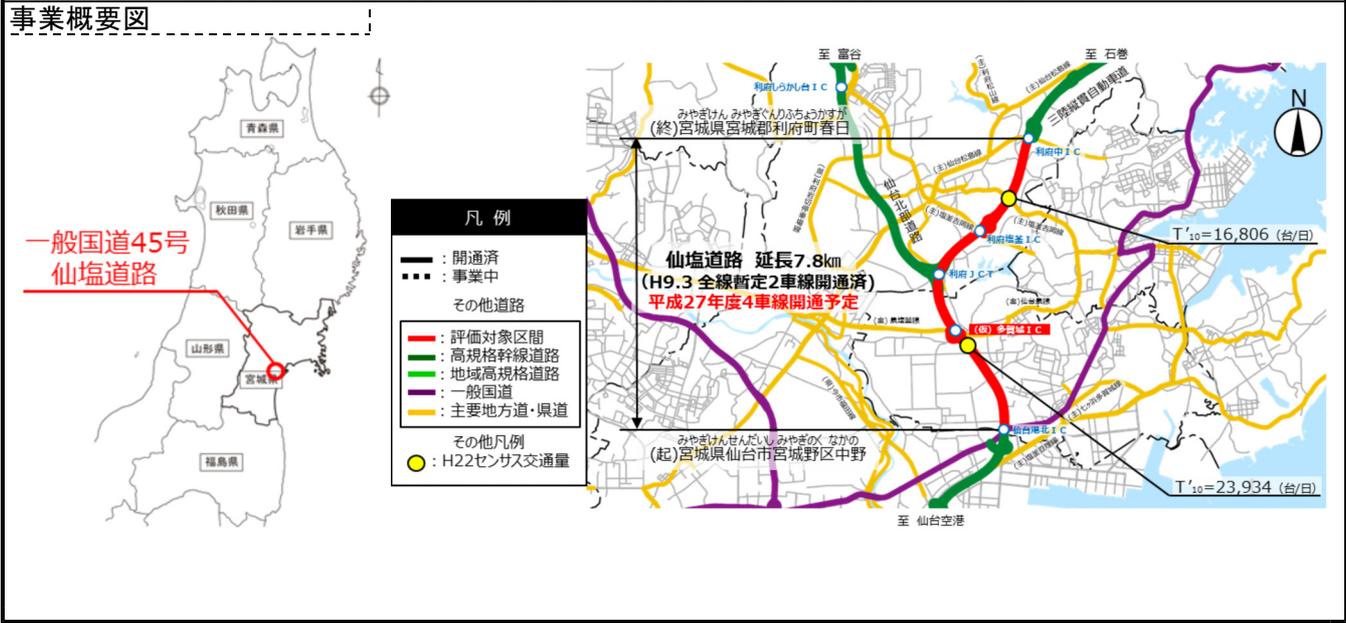
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成27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、吉岡 幹夫

事業名	一般国道45号 三陸沿岸道路 <small>（仙塩道路）</small> <small>せんえん</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 東日本高速道路（株）
起終点	自：宮城県仙台市宮城野区中野 <small>みやぎのくなくの</small> 至：宮城県宮城郡利府町春日 <small>みやぎくんだりふちようかすが</small>			延長	7.8 km
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 仙塩道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県仙台市宮城野区から利府町へ至る延長7.8km、4車線の自動車専用道路である。					
S57年度事業化		S58年度都市計画決定 (H5年度変更)		S59年度用地着手	
				S60年度工事着手	
全体事業費		約838億円		事業進捗率	93%
計画交通量		22,500台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	2.7 (残事業) 3.8	219億円/1,307億円 〔事業費：188億円/1,266億円〕 〔維持管理費：30億円/41億円〕		827億円/3,571億円 〔走行時間短縮便益：752億円/3,070億円〕 〔走行経費減少便益：58億円/384億円〕 〔交通事故減少便益：16億円/118億円〕	
感度分析の結果					
【事業全体】			【残事業】		
交通量		B/C=2.6~2.9(交通量 ±10%)		B/C= 3.7~3.8(交通量 ±10%)	
事業費		B/C=2.7~2.8(事業費 ±10%)		B/C= 3.5~4.1(事業費 ±10%)	
事業期間		B/C=2.6~2.9(事業期間±20%)		B/C= 3.6~3.9(事業期間±20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道の塩釜市港町～塩釜市本町における混雑時旅行速度が現況（上り）：17.5km/h、現況（下り）：18.3km/hである区間の旅行速度の改善が期待される					
・松島から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：42分）					
②物流効率化への支援					
・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：54分）					
③災害への備え					
・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定					
・東北縦貫自動車道の代替路となる					
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）」案の通り継続で異議ありません。					
なお、対象事業は、いずれも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、本県の重要施策である「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、よろしく申し上げます。					
○仙台市長の意見					
継続実施に異議はありません。					
当該道路は今回の東日本大震災において「命の道」「復興支援道路」として重要な役割を果たしておりますが、暫定2車線区間では慢性的な交通渋滞が発生しており、また、震災からの復興という観点からも更なるネットワークの強化を図る必要があることから、仙塩道路4車線化事業の推進をお願いいたします。					
○以下の団体等から、仙塩道路の整備促進について要望あり					
・仙台都市圏自動車専用道路整備促進期成会					
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	
・昭和57年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率93%（平成26年3月末時点）	
・平成8年度まで：仙台市宮城野区中野～宮城郡利府町春日間 延長7.8km（2/4）部分開通	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成27年度：全線4車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
・ピアーフレ工法の採用	
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



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

再評価結果（平成27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 三陸沿岸道路 <small>やもといしのみき</small> (矢本石巻道路)	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：宮城県東松島市川下 <small>ひがしまつしま かわくだり</small> 至：宮城県石巻市桃生町太田 <small>いしのみき ものう ちょうおおた</small>	延長 26.5 km	
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 矢本石巻道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県東松島市から石巻市へ至る延長26.5km、4車線の自動車専用道路である。		
S60年度事業化	H4年度都市計画決定 (H一年度変更)	H1年度用地着手
H1年度工事着手		
全体事業費	約1,496億円	事業進捗率 94%
計画交通量	34,500台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 328億円/2,147億円
	(残事業) 4.4	(残事業)/ (事業全体) 1,454億円/4,768億円
	(事業費) 253億円/2,011億円	(走行時間短縮便益) 1,439億円/4,036億円
	(維持管理費) 74億円/136億円	(走行経費減少便益) 14億円/492億円
		(交通事故減少便益) 1.5億円/240億円
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=2.0~2.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.2~2.2(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.1~2.3(事業期間 ±20%)		
【残事業】 B/C= 4.0~4.9(交通量 ±10%) B/C= 4.1~4.8(事業費 ±10%) B/C= 4.3~4.6(事業期間 ±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・石巻市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：80分） ②物流効率化への支援 ・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：60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性が向上（登米市～石巻赤十字病院 現況：47分） ④災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45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 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案の通り継続で異議ありません。 なお、対象事業は、いずれも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、本県の重要施策である「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、よろしくお願いいたします。		
○以下の団体等から、矢本石巻道路の整備促進について要望あり ・宮城県知事 ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路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 ・昭和60年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率94%（平成26年3月末時点） ・平成19年度まで：東松島市川下～石巻市桃生町太田間 延長26.5 km (2/4) 部分開通		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成26年度：鳴瀬奥松島IC～石巻北IC間 延長14.4km (4/4) 開通予定
- ・平成27年度：全線4車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・パネルHBB工法の採用

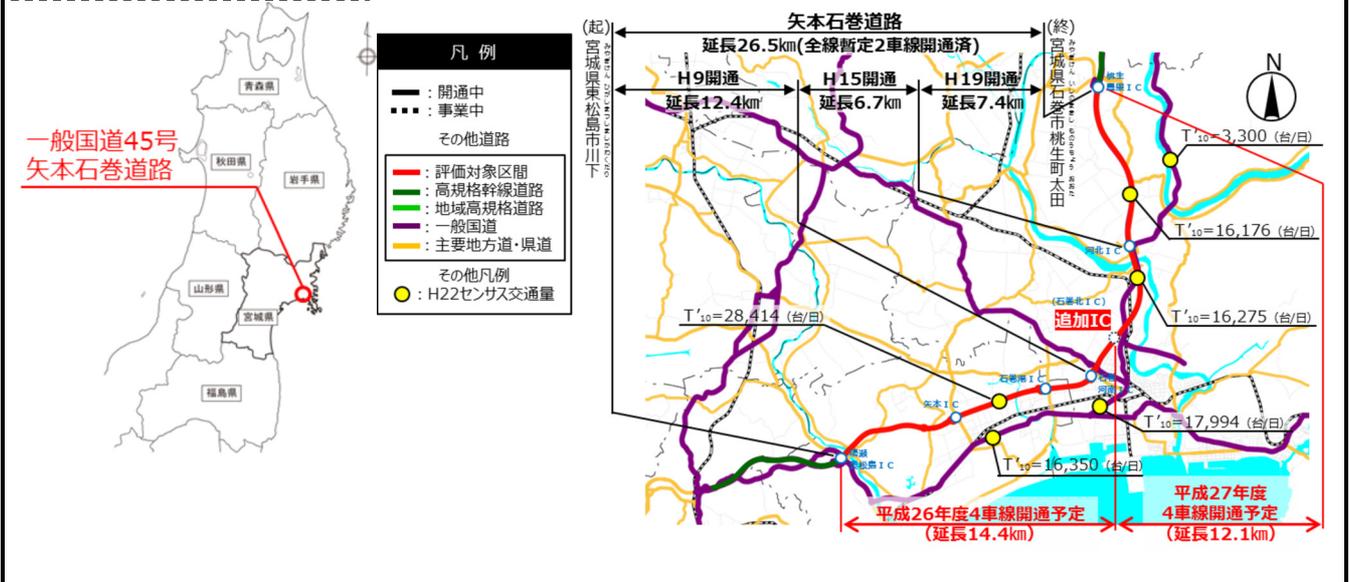
対応方針

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27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 三陸沿岸道路 <small>みなみさんりく</small> （南三陸道路）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森 <small>もとよし みなみさんりくちようし づがわ こもり</small> 至：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山 <small>もとよし みなみさんりくちようたつ しらやま</small>		延長 7.2km
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町内を通過する延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。		
H20年度事業化	H1年度都市計画決定 （H1年度変更）	H23年度用地着手
H23年度工事着手		H23年度工事着手
全体事業費 ：約238億円		事業進捗率 ：56%
計画交通量 ：7,700台/日		供用済延長 ：— km
費用対効果分析結果 B/C：（事業全体）1.3 （残事業）1.4	総費用 ：（残事業）/（事業全体） 209億円/218億円 （事業費：187億円/196億円） （維持管理費：22億円/22億円）	総便益 ：（残事業）/（事業全体） 293億円/293億円 （走行時間短縮便益：221億円/221億円） （走行経費減少便益：44億円/44億円） （交通事故減少便益：28億円/28億円）
基準年 ：平成23年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.2~1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.4（事業期間±20%） 【残事業】 B/C=1.3~1.5（交通量 ±10%） B/C=1.3~1.5（事業費 ±10%） B/C=1.3~1.5（事業期間±20%）		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：115分） ②物流効率化への支援 ・南三陸町歌津から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：95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性が向上（南三陸町歌津～石巻赤十字病院 現況：55分） ④災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45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 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案の通り継続で異議ありません。 なお、対象事業は、いずれも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、本県の重要施策である「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、よろしくお願いいたします。		
○以下の団体等から、南三陸道路の整備促進について要望あり ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道事業化促進連絡協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会		
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年度事業化、用地進捗率89%、事業進捗率56%（平成26年3月末時点）		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成28年度：(仮称)志津川IC～(仮称)南三陸沿岸IC間 延長3.0km (2/2) 開通予定
- ・平成29年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・伐採木の再利用(チップ化)

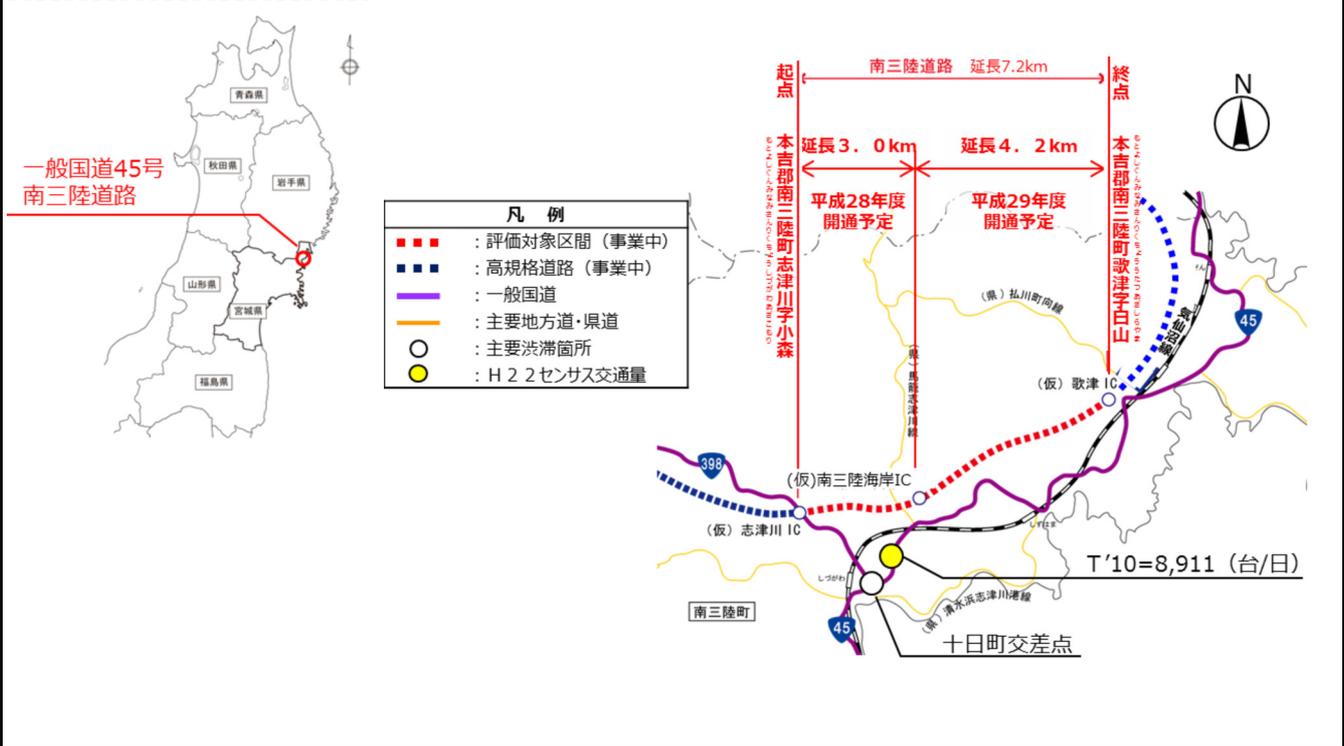
対応方針

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27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 <small>たかのすおおだて</small> 鷹巣大館道路（Ⅱ期）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：秋田県北秋田市脇神 至：秋田県北秋田市栄	延長 5.6 km		
事業概要 一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし青森県青森市へ至る延長約553kmの一般国道である。 鷹巣大館道路（Ⅱ期）は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県北秋田市内を通過する延長5.6km、2車線の自動車専用道路である。			
H19年度事業化	H14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270億円		事業進捗率 36%	供用済延長 - km
計画交通量 12,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (残事業) 4.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 194億円/294億円 (事業費：151億円/250億円) (維持管理費：43億円/43億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 841億円/841億円 (走行時間短縮便益：619億円/619億円) (走行経費減少便益：164億円/164億円) (交通事故減少便益：58億円/58億円)
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6~3.1(事業期間±20%)			
【残事業】 B/C= 4.1~4.5(交通量 ±10%) B/C= 4.0~4.7(事業費 ±10%) B/C= 4.0~4.7(事業期間±20%)			
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・第三種空港である大館能代空港へのアクセス性が向上（大館市から大館能代空港 現況39分） ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（能代市から大館市 現況：71分） ③個性ある地域の形成 ・秋田県北部エコタウン計画を支援 ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定			
関係する地方公共団体等の意見 ○秋田県知事の意見 本県では、高速道路ネットワークの早期完成を県政の重点施策に位置づけ、一部区間を県で直接施工するなど、未開通区間の整備促進に全力で取り組んでいるところであり、「鷹巣大館道路」の整備については、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、企業立地の促進や観光振興、救急医療活動の充実など、多方面にわたる効果が期待できるものと考えていますので、引き続き、コスト縮減に努めながら早期の開通に向けて事業の促進をお願いします。 また、高速道路は、全体がつながってこそ一層大きな効果が発現されることから、本道路と併せ、他の県内未開通区間の整備についても取組の強化をお願いします。			
○以下の団体等から、鷹巣大館道路Ⅱ期の整備促進について要望あり ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会			
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

- ・ 東日本大震災時には、日本海側ルートが被災地への支援物資輸送等、重要な役割を果たし必要性が再確認された
- ・ 平成24年度 ニツ井今泉道路が新規事業化
- ・ 平成24年 7月27日 日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟L=約17km）が都市計画決定
- ・ 平成24年10月27日 象潟仁賀保道路（金浦～仁賀保）と仁賀保本荘道路（仁賀保～両前寺）間 L=8.2km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成19年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率36%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 事業の進捗に係る問題はない
- ・ 平成28年度：（仮称）鷹巣IC～北秋田市栄間 延長3.9km（2/2）開通予定
- ・ 平成29年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・ 防雪柵設置区間の精査
- ・ 路体盛土材の変更

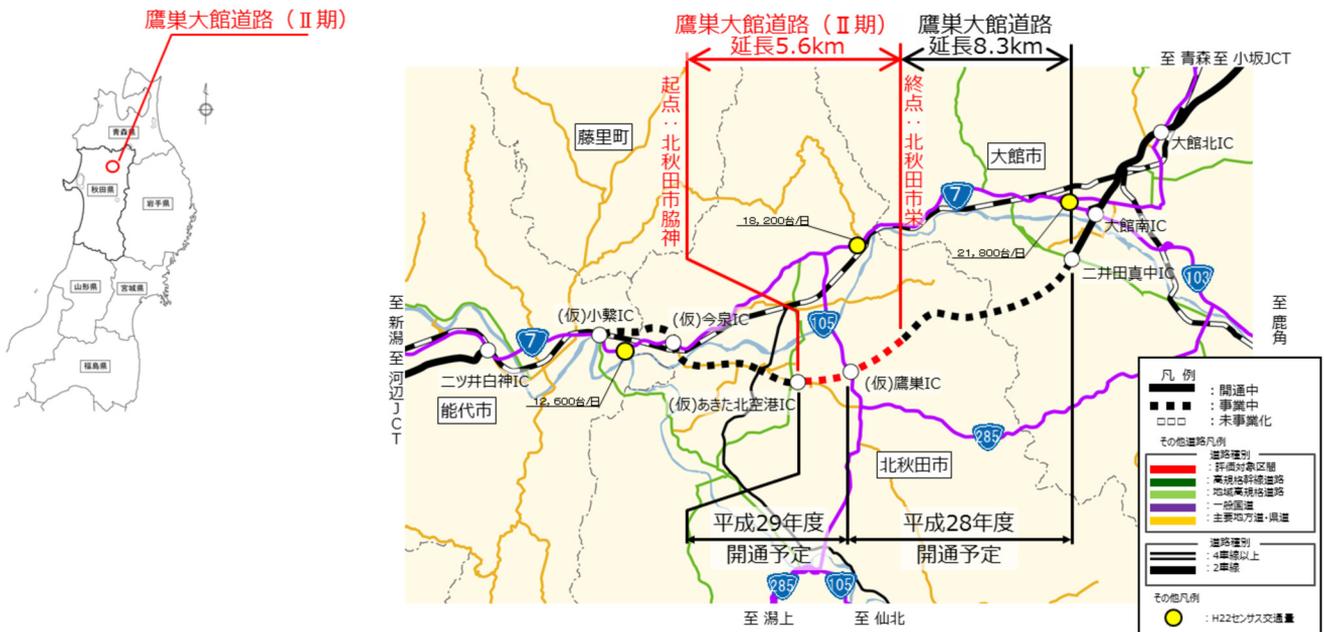
対応方針

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27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 <small>しもはま</small> 下浜道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局										
起終点 自：秋田県秋田市下浜羽川 <small>あきた しもはまはねかわ</small> 至：秋田県秋田市浜田 <small>あきた はまだ</small>	延長 6.2 km											
事業概要 一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る約553kmの主要な幹線道路である。 下浜道路は、秋田県秋田市内を通過する延長6.2kmの4車線道路である。												
H19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										
H21年度工事着手												
全体事業費 約177億円 事業進捗率 25% 供用済延長 - km												
計画交通量 21,400台/日												
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">B/C</th> <th style="text-align: center;">(事業全体)</th> <th style="text-align: center;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.8</td> <td style="text-align: center;">2.6</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.8	2.6		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">総費用</th> <th style="text-align: center;">(残事業) / (事業全体)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費: 101億円 / 159億円) (維持管理費: 31億円 / 31億円)</td> <td style="text-align: center;">132億円 / 190億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業) / (事業全体)	(事業費: 101億円 / 159億円) (維持管理費: 31億円 / 31億円)	132億円 / 190億円
B/C	(事業全体)	(残事業)										
1.8	2.6											
総費用	(残事業) / (事業全体)											
(事業費: 101億円 / 159億円) (維持管理費: 31億円 / 31億円)	132億円 / 190億円											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">総便益</th> <th style="text-align: center;">(残事業) / (事業全体)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益: 336億円 / 336億円) (走行経費減少便益: 13億円 / 13億円) (交通事故減少便益: 0.82億円 / 0.82億円)</td> <td style="text-align: center;">349億円 / 349億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業) / (事業全体)	(走行時間短縮便益: 336億円 / 336億円) (走行経費減少便益: 13億円 / 13億円) (交通事故減少便益: 0.82億円 / 0.82億円)	349億円 / 349億円	基準年 平成26年						
総便益	(残事業) / (事業全体)											
(走行時間短縮便益: 336億円 / 336億円) (走行経費減少便益: 13億円 / 13億円) (交通事故減少便益: 0.82億円 / 0.82億円)	349億円 / 349億円											
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量 : B/C=1.6~2.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~2.0 (事業期間 ±20%) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 B/C= 2.2~3.0 (交通量 ±10%) B/C= 2.5~2.9 (事業費 ±10%) B/C= 2.4~2.8 (事業期間 ±20%) </td> </tr> </table>			【事業全体】 交通量 : B/C=1.6~2.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~2.0 (事業期間 ±20%)	【残事業】 B/C= 2.2~3.0 (交通量 ±10%) B/C= 2.5~2.9 (事業費 ±10%) B/C= 2.4~2.8 (事業期間 ±20%)								
【事業全体】 交通量 : B/C=1.6~2.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~2.0 (事業期間 ±20%)	【残事業】 B/C= 2.2~3.0 (交通量 ±10%) B/C= 2.5~2.9 (事業費 ±10%) B/C= 2.4~2.8 (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：11.8万人・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 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（秋田市下浜地区～秋田大学医学部附属病院 現況：36分） ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定												
関係する地方公共団体等の意見 ○秋田県知事の意見 国道7号は、県都秋田市と県内主要都市を結ぶ幹線道路ではありますが、秋田市下浜地区においては、幅員が狭く、沿道に民家が連なるため、交通混雑が慢性化するなど、主要幹線道路としての機能が著しく低下しています。 このため、交通混雑の解消とともに、沿道環境の改善、歩行者の安全確保、緊急時の代替路確保等を行うため、当事業の継続に異議ありませんので、引き続き、早期供用に向けて事業の促進をお願いします。												
○以下の団体等から、下浜道路の整備促進について要望あり ・秋田県知事 ・秋田市長 ・秋田県議会建設委員会 ・秋田国道協議会 ・国道7号下浜道路建設促進期成同盟会 ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会												
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年度事業化、用地進捗率96%、事業進捗率25%（平成26年3月末時点）												
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・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 ・橋台背面部盛土にFCB（気泡配合軽量土）を配合												



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

再評価結果（平成27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 <small>あきたみなみ</small> 秋田南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県秋田市新屋愛宕町 至：秋田県秋田市新屋三ツ小屋	延長	2.2 km		
事業概要	一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る約553kmの主要な幹線道路である。秋田南バイパスは、秋田県秋田市内を通過する延長2.2kmの4車線道路である。				
S50年度事業化	S50年度都市計画決定 (H-年度変更)	S55年度用地着手	S56年度工事着手		
全体事業費	約40億円	事業進捗率	62%	供用済延長	— km
計画交通量	22,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.1 (残事業) 3.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 35億円/45億円 〔事業費：26億円/36億円〕 〔維持管理費 9.2億円/9.2億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 139億円/139億円 〔走行時間短縮便益：133億円/133億円〕 〔走行経費減少便益 1.8億円/1.8億円〕 〔交通事故減少便益：4.0億円/4.0億円〕	基準年	平成23年
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=2.7~3.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.9~3.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.2(事業期間±20%) 【残事業】 B/C= 3.4~4.2(交通量 ±10%) B/C= 3.7~4.2(事業費 ±10%) B/C= 3.8~4.1(事業期間±20%)				
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：29.8万人・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 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（秋田市下浜地区～県立脳血管研究センター 現況：26分） ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道7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	○秋田県知事の意見 国道7号は、県都秋田市と県内主要都市を結ぶ幹線道路ではありますが、秋田市新屋地区においては、周辺地区の世帯数の増加等により交通量が増加し、交通混雑が慢性化するなど、主要幹線道路としての機能が著しく低下しています。 このため、交通混雑の解消や交通事故の防止を図るため、当事業の継続に異存ありませんので、引き続き、早期供用に向けて事業の促進をお願いします。 ○以下の団体等から、秋田南バイパスの整備促進について要望あり ・秋田県知事 ・秋田市長 ・秋田県議会建設委員会 ・秋田国道協議会 ・国道7号下浜道路建設促進期成同盟会 ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会				
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	・昭和50年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率62%（平成26年3月末時点） ・昭和61年度：秋田市新屋愛宕町～秋田市新屋三ツ小屋間 延長2.2 km (2/4) 部分開通				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・事業の進捗に係る問題はない ・平成27年度：全線4車線開通予定				

施設の構造や工法の変更等

- ・車両用防護柵を3本ビームから2本ビームに変更

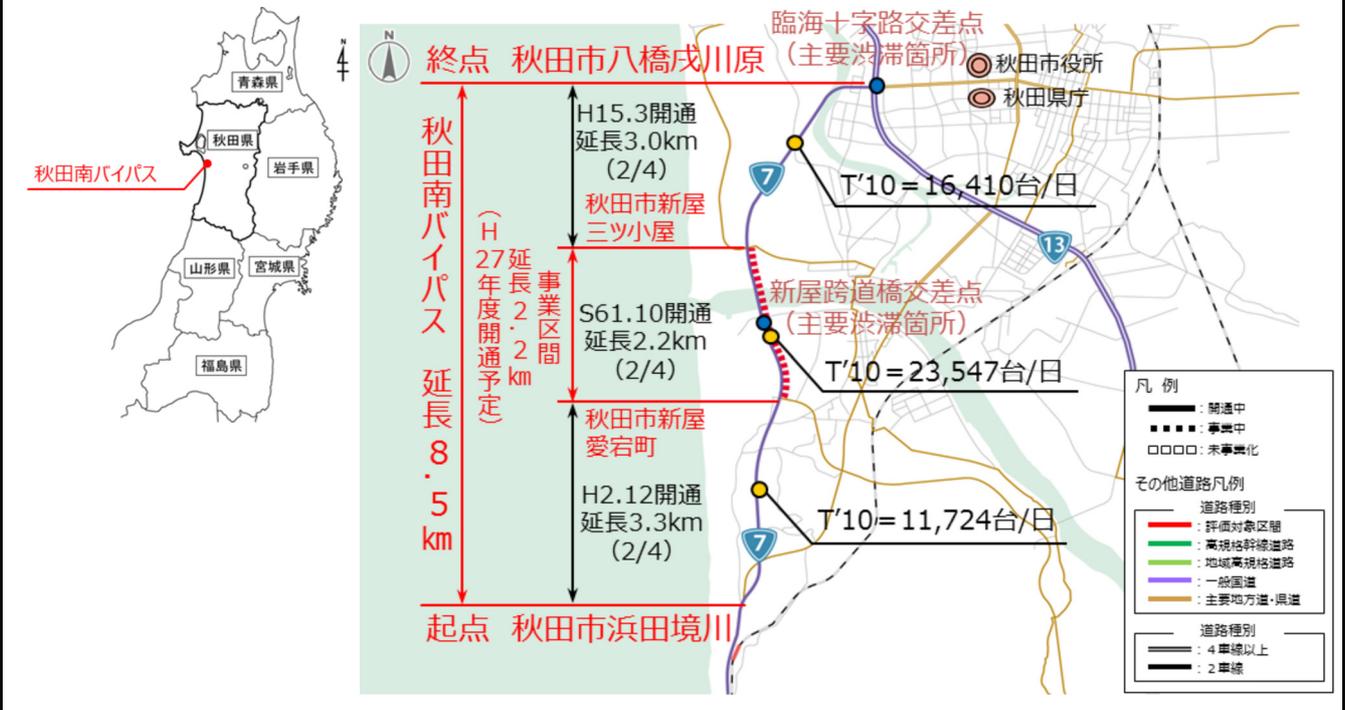
対応方針

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27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 <small>ひがしね おぼなざわ</small> 東根～尾花沢	事業 区分	高速自動車国道	事業 主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：山形県東根市大字羽生 <small>ひがしね はにゅう</small> 至：山形県尾花沢市大字尾花沢 <small>おぼなざわ おぼなざわ</small>				延長 23.0 km
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。 東根～尾花沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、山形県東根市から尾花沢市に至る延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。				
H10年度事業化	H8年度都市計画決定 (H一年度変更)	H18年度用地着手	H19年度工事着手	
全体事業費 約745億円		事業進捗率 49%		供用済延長 - km
計画交通量 20,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 524億円/722億円 (事業費: 442億円/640億円) (維持管理費: 82億円/82億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,064億円/1,064億円 (走行時間短縮便益: 765億円/765億円) (走行経費減少便益: 191億円/191億円) (交通事故減少便益: 109億円/109億円)	基準年 平成23年
	(残事業) 2.0			
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=1.4~1.6(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.4~1.5(事業期間±20%) 【残事業】 B/C= 1.9~2.2(交通量 ±10%) B/C= 1.9~2.2(事業費 ±10%) 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 ・尾花沢市から特定地方管理空港である山形空港へのアクセス性が向上（現況：38分） ②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性が向上（尾花沢市町～県立中央病院 現況：38分） ③災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道112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 ○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 2 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あります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で不可欠であります。 また、本県では、平成25年度に改訂した「山形県道路中期計画」において、“高速道路・地域高規格道路の整備”を、最優先する施策としており、早期完成を目指すとともに、全区間の供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。 ○以下の団体等から、東根～尾花沢の整備促進について要望あり ・東北中央道（東根～尾花沢間）建設促進協議会 ・山形県道路整備促進協議会 ・村山市議会（市政クラブ） ・山形県 ・山形市 ・尾花沢市 ・大蔵村				
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
 ・平成24年4月20日 (仮)東根北IC、(仮)村山北IC、(仮)村山大石田IC連結許可
 ・平成24年度 泉田道路が新規事業化
 ・平成26年度 尾花沢新庄道路が全線開通予定

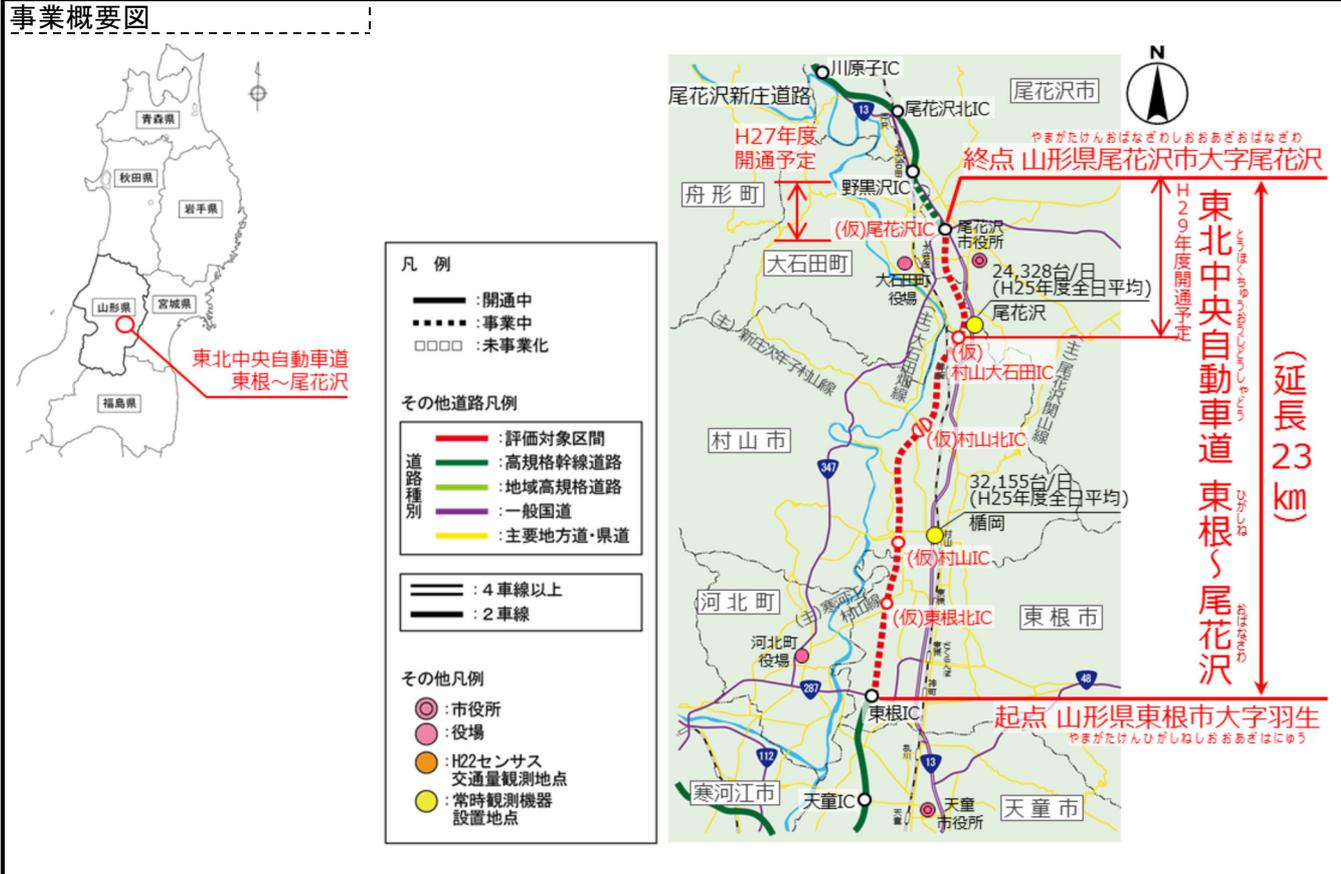
事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・平成10年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率49% (平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・事業の進捗に係る問題はない
 ・平成29年度：(仮称)村山大石田IC～(仮称)尾花沢IC間 延長5.3km (2/4) 開通予定

施設の構造や工法の変更等
 ・埋設物の集約を図り隣接する構造物付近に統合

対応方針 事業継続

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



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

再評価結果（平成27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

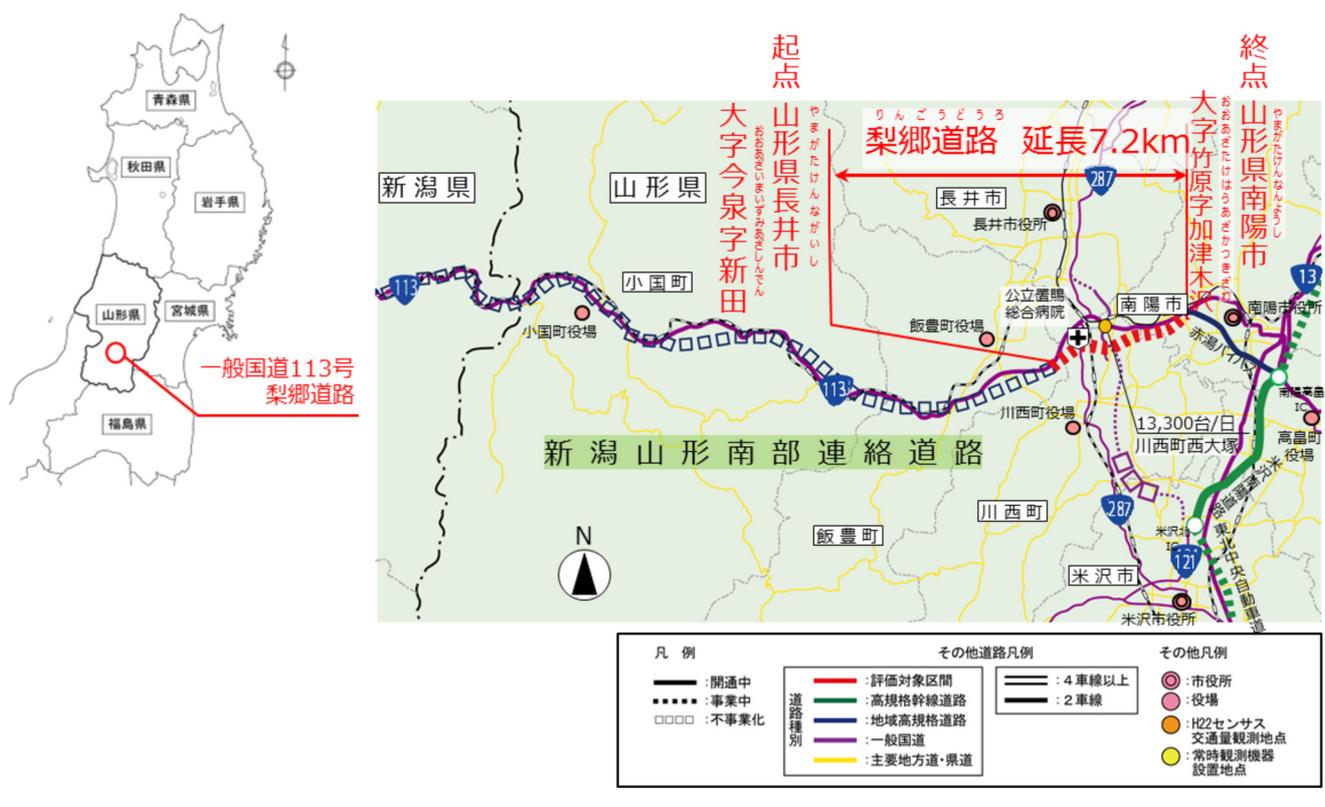
事業名	一般国道112号 霞城改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県山形市七日町一丁目 至：山形県山形市城北町一丁目			延長	1.3km
事業概要 一般国道112号は、山形県山形市から酒田市に至る約170kmの主要な幹線道路である。 霞城改良は、山形県山形市内を通過する延長1.3kmの4車線道路である。					
H17年度事業化		H10年度都市計画決定 (H-年度変更)		H19年度用地着手	
H19年度工事着手					
全体事業費	約259億円	事業進捗率	75%	供用済延長	0.4km
計画交通量	28,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体)		総便益 (残事業)/ (事業全体)	
	1.3 (残事業)	49億円/277億円 (事業費: 45億円/271億円 維持管理費: 4.0億円/5.7億円)		245億円/354億円 (走行時間短縮便益: 222億円/307億円 走行経費減少便益: 16億円/34億円 交通事故減少便益: 8.0億円/12億円)	
基準年 平成26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%) 事業費 : B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) 【残事業】 B/C= 4.9~5.1(交通量 ±10%) B/C= 4.6~5.5(事業費 ±10%) B/C= 4.8~5.1(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：21.8万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減 ・現道の七小前交差点～112号交差点における混雑時旅行速度が現況（下り）：10.8km/hである区間の旅行速度の改善が期待される ②歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、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 (自転車交通量2,836台/12h (H17)、自動車交通量7,847台/12h (H22)、歩行者交通量5,409人/12h) ③安全な生活環境の確保 ・当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量100人/日以上の場合、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7,847台/12h (H22)、歩行者交通量5,409人/12h (H17))					
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 2 一般国道112号霞城改良区間は、山形市中心部の業務・教育・商業地域への交通が集中する箇所ですが、現道は幅員が狭小で交通量に見合う車線数もないことから、慢性的な渋滞が発生しており、特に朝夕の通勤時間帯の渋滞は著しく、また、交通安全上の危険も懸念されております。 そのようなことから、当該区間の早期の渋滞解消や交通安全の向上が望まれているところであり、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、霞城改良の整備促進について要望あり ・一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会 ・山形県商工会議所連合会 ・山形市長					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					

再評価結果（平成27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113号 <small>りんごう</small> 梨郷道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局									
起終点	自：山形県長井市大字今泉字新田 <small>ながい いまいずみ しんでん</small> 至：山形県南陽市大字竹原字加津木沢 <small>なんよう たけはら かつきざわ</small>			延長	7.2km									
事業概要 一般国道113号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約245kmの主要な幹線道路である。 梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。														
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										
				H24年度工事着手										
全体事業費		約188億円		事業進捗率										
				21%										
計画交通量		12,100台/日		供用済延長										
				- km										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 168億円/173億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 290億円/290億円										
	(残事業)	<table border="0" style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">(事業費)</td> <td style="border: none;">141億円/145億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(維持管理費)</td> <td style="border: none;">27億円/27億円</td> </tr> </table>		(事業費)	141億円/145億円	(維持管理費)	27億円/27億円	<table border="0" style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="border: none;">239億円/239億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(走行経費減少便益)</td> <td style="border: none;">29億円/29億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(交通事故減少便益)</td> <td style="border: none;">22億円/22億円</td> </tr> </table>		(走行時間短縮便益)	239億円/239億円	(走行経費減少便益)	29億円/29億円	(交通事故減少便益)
(事業費)	141億円/145億円													
(維持管理費)	27億円/27億円													
(走行時間短縮便益)	239億円/239億円													
(走行経費減少便益)	29億円/29億円													
(交通事故減少便益)	22億円/22億円													
				基準年 平成23年										
感度分析の結果														
【事業全体】交通量 : B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%)			【残事業】 B/C= 1.5~1.9(交通量 ±10%)											
事業費 : B/C=1.6~1.8(事業費 ±10%)			B/C= 1.6~1.9(事業費 ±10%)											
事業期間 : B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)			B/C= 1.7~1.8(事業期間±20%)											
事業の効果等														
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：21万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減														
②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り														
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性が向上（高島町～公立置賜総合病院 現況：20分）														
④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道113号が「第一次緊急輸送道路」に指定														
関係する地方公共団体等の意見														
○山形県知事の意見														
1 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。														
2 一般国道113号梨郷道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。 また、本県では、平成25年度に改訂した「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”を、最優先する施策としており、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、梨郷道路の整備促進について要望あり														
・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会														
・山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会														
・国道113号梨郷道路整備促進川西地区期成同盟会														
・置賜総合開発協議会														
・山形県 ・長井市 ・南陽市 ・川西町														
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・国道287号 長井南バイパス H14 (L=1.5km)、H21 (L=3.5km) 開通 ・平成24年度 国道287号川西バイパス (山形県) が事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度事業化、用地進捗率62%、事業進捗率21% (平成26年3月末時点) 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・横断BOXを1箇所削減 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、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	



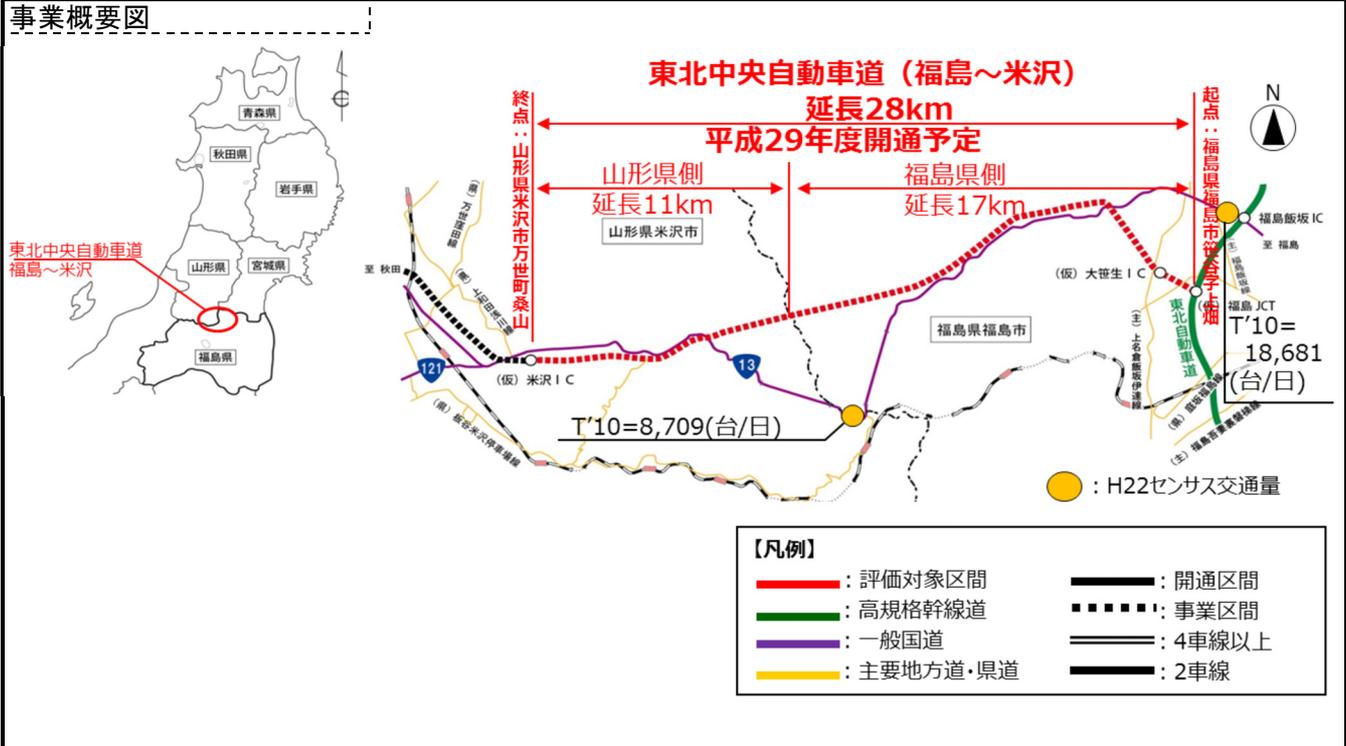
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成27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 <small>ふくしま よねざわ</small> 福島～米沢	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県福島市笹谷字上畑 <small>ささや かみはた</small> 至：山形県米沢市万世町桑山 <small>ばんせいちょうくわやま</small>	延長	28.0 km		
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。 福島～米沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県福島市から山形県米沢市に至る延長28.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H10年度事業化		H8年度都市計画決定 (H12年度変更)		H13年度用地着手	
				H16年度工事着手	
全体事業費	約1,549億円	事業進捗率	65%	供用済延長	— km
計画交通量	10,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用	(残事業)/ (事業全体)	総便益	基準年
	1.3 (残事業)	3.1	656億円/1,581億円 〔事業費：580億円/1,505億円〕 〔維持管理費 76億円/ 76億円〕	2,008億円/2,008億円 〔走行時間短縮便益 1,717億円/1,717億円〕 〔走行経費減少便益 235億円/ 235億円〕 〔交通事故減少便益 56億円/ 56億円〕	平成23年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.4(事業期間±20%) 【残事業】 B/C= 2.5～3.7(交通量 ±10%) B/C= 2.8～3.4(事業費 ±10%) B/C= 2.8～3.3(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：51.72万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに福島市と米沢市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ③災害への備え ・山形県及び福島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道13号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・並行現道である国道13号の事前通行規制区間（福島市飯坂町～米沢市万世町）を回避					
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 2 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あります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で不可欠であります。 また、本県では、平成25年度に改訂した「山形県道路中期計画」において、“高速道路・地域高規格道路の整備”を、最優先する施策としており、供用目標の達成に向け、着実な予算の確保をお願いします。					
○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、広域的な地域間交流の拡大と災害に強い幹線道路ネットワークを確保するため、早期完成に努めて下さい					
○以下の団体等から、福島～米沢の整備促進について要望あり ・福島県知事 ・福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会会長 福島県知事 ・福島市・米沢市・相馬市・伊達市議会連絡協議会					

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	
・平成25年度 相馬福島道路（霊山～福島）間が新規事業化	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成10年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率65%（平成26年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成29年度：全線2車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
・トンネル照明及び火災検知器の新製品採用	
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	



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

再評価結果（平成27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 <small>じょうぼん</small> 常磐バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県いわき市勿来町四沢 至：福島県いわき市平下神谷	延長	27.7km		
事業概要	<p>一般国道6号は、東京都を起点とし土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台市へ至る延長約433kmの主要な幹線道路である。 常磐バイパスは、福島県いわき市内を通過する延長27.7kmの4車線道路である。</p>				
S41年度事業化	S50年度都市計画決定 (H-年度変更)	S43年度用地着手	S44年度工事着手		
全体事業費	約1,040億円	事業進捗率	93%	供用済延長	16.8km
計画交通量	29,400台/日				
費用対効果 分析結果	<p>B/C (事業全体) 1.5 B/C (残事業) 5.8</p>	<p>総費用 (残事業)/ (事業全体) 90億円/2,657億円 事業費：60億円/2,541億円 維持管理費 31億円/ 116億円</p>	<p>総便益 (残事業)/ (事業全体) 522億円/3,991億円 走行時間短縮便益：472億円/3,498億円 走行経費減少便益 15億円/ 241億円 交通事故減少便益：35億円/ 252億円</p>	<p>基準年 平成26年</p>	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.3~1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.6(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】 B/C= 4.4~7.4(交通量 ±10%) B/C= 5.4~6.2(事業費 ±10%) B/C= 5.6~5.9(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：414万人・時間/年、渋滞損失削減率：約7割削減</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾である小名浜港へのアクセス性が向上（いわき駅～小名浜港 現況：28分）</p> <p>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性が向上 （勿来地区～いわき市立総合磐城共立病院救命救急センター 現況：29分）</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。</p> <p>○以下の団体等から、常磐バイパスの整備促進について要望あり ・福島県 ・いわき市 ・一般国道6号常磐バイパス改築工事促進期成同盟会 ・常磐三市町懇談会 ・常磐三市議会議長会</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・平成26年4月にいわき市が小名浜港背後地（都市センターゾーン）開発事業計画を策定</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・昭和41年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率93%（平成26年3月末時点） ・昭和56年度まで：いわき市佐糠町碓田～いわき市泉町下川間 延長6.0km（2/4）部分開通 ・平成12年度まで：いわき市勿来町四沢～いわき市平下神谷間 延長27.7km（2/4）開通 ・平成18年度まで：いわき市泉町滝尻～いわき市平下荒川間 延長8.4km（4/4）部分開通</p>				

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：いわき市泉町下川～いわき市泉町滝尻間 延長1.3km (4/4) 開通予定
- ・平成27年度：いわき市錦町雷～いわき市佐糠町碓田 延長2.8km (4/4) 開通予定
- ・平成28年度：いわき市勿来町四沢～いわき市錦町雷 延長0.8km (4/4) 開通予定
- ・平成29年度：全線4車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・高減衰ゴム支承の採用

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27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 <small>ひさの はま</small> 久之浜バイパス	事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点 自：福島県いわき市四倉町字六丁目 至：福島県いわき市久之浜町金ヶ沢	区分		主体	東北地方整備局
延長 6.0 km				
事業概要 一般国道6号は、東京都を起点とし土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台市へ至る延長約433kmの主要な幹線道路である。 久之浜バイパスは、福島県いわき市四倉町から同市久之浜町に至る延長6.0kmの4車線道路である。				
H1年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H7年度用地着手	H7年度工事着手	
全体事業費		約261億円	事業進捗率	67%
計画交通量		20,100台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 86億円/320億円 〔 事業費 : 65億円/296億円 維持管理費 : 21億円/ 23億円 〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 506億円/612億円 〔 走行時間短縮便益 : 483億円/592億円 走行経費減少便益 : 18億円/ 17億円 交通事故減少便益 : 4.8億円/ 3.0億円 〕
	(残事業)	5.9		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.7~2.2(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±20%) 【残事業】 B/C= 5.2~6.6(交通量 ±10%) B/C= 5.5~6.4(事業費 ±10%) B/C= 5.7~6.1(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：19.8万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約10割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・現道における大型車のすれ違い困難区域を解消（江之網トンネル、波立トンネル） ③災害への備え ・福島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道6号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・現道の防災点検要対策箇所（2箇所）が解消される				
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（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、久之浜バイパスの整備促進について要望あり ・福島県 ・福島県道路整備促進協議会 ・福島県浜通り地区国道協議会 ・いわき市 ・一般国道6号・49号いわき地区改築工事期成同盟会				
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 ・平成11年 3月18日 2工区開通（暫定2車） ・平成23年 3月11日 東日本大震災発生				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成1年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率67%（平成26年3月末時点） ・平成10年度：いわき市久之浜町久之浜～いわき市久之浜町金ヶ沢間 延長2.3km（2/4）部分開通				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成27年度：全線2車線開通予定				

施設の構造や工法の変更等

・他事業と調整し、残土運搬距離を短縮することによるコスト削減を図る

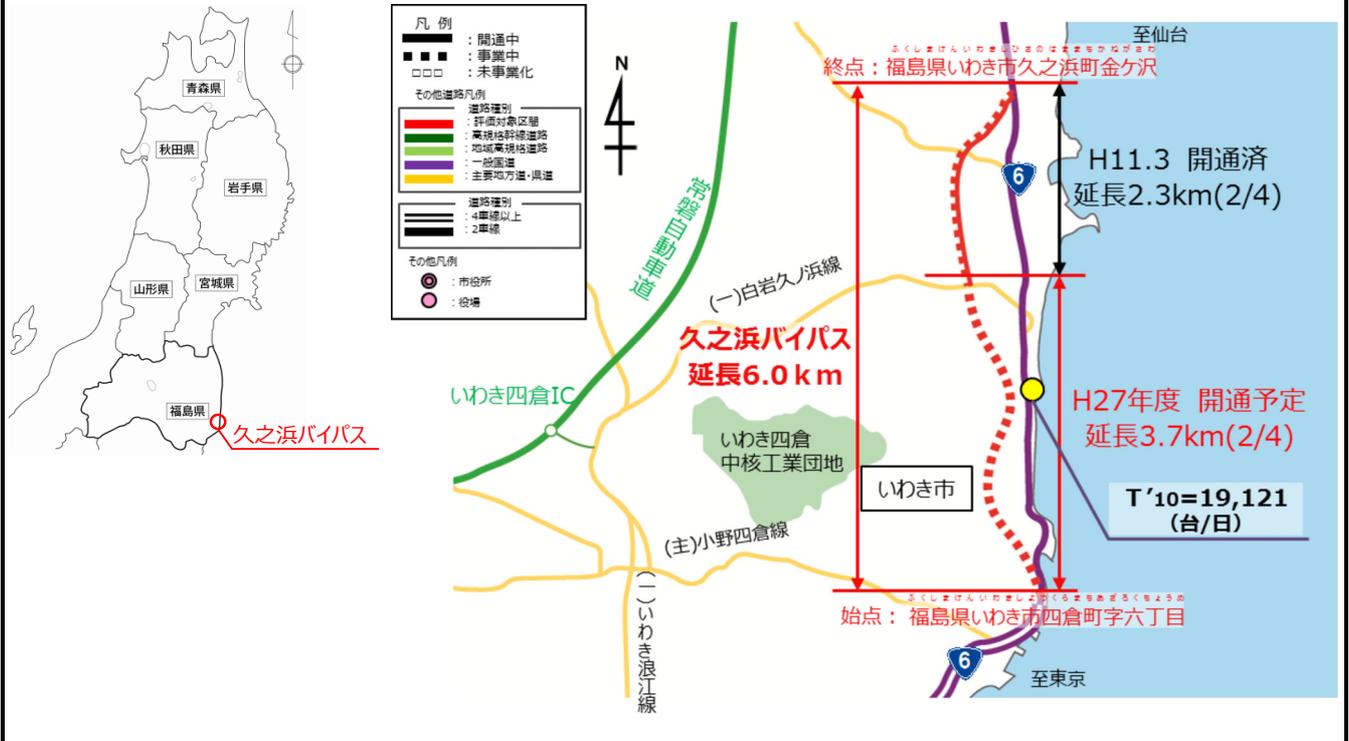
対応方針

事業継続

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27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121号 <small>あいづじゅうかんきた</small> 会津縦貫北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県喜多方市関柴町 至：福島県会津若松市高野町	延長	13.1km		
事業概要 一般国道121号は、山形県米沢市から栃木県芳賀郡益子町に至る約281.6kmの主要な幹線道路である。会津縦貫北道路は地域高規格道路であり、福島県喜多方市から会津若松市に至る延長13.1km、2車線の自動車専用道路である。					
H9年度事業化		H-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410億円	事業進捗率	80%	供用済延長	10.1km
計画交通量	20,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	2.1 (残事業)	118億円/424億円 〔事業費：108億円/414億円〕 〔維持管理費：9.4億円/9.4億円〕		689億円/887億円 〔走行時間短縮便益：579億円/730億円〕 〔走行経費減少便益：60億円/83億円〕 〔交通事故減少便益：50億円/74億円〕	
基準年 平成23年					
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.7~2.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.0~2.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.3(事業期間±20%)					
【残事業】 B/C= 5.3~6.5(交通量 ±10%) B/C= 5.3~6.4(事業費 ±10%) B/C= 5.4~6.3(事業期間±20%)					
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：74.3万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である会津縦貫北道路の位置づけ有り 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性が向上（喜多方市～会津中央病院 現況：27分） ④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道121号が「第一次緊急輸送道路」に指定					
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（原案）については、異議ありません。 なお、広域的な地域間交流の拡大と災害に強い幹線道路ネットワークを確保するため、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、会津縦貫北道路の整備促進について要望あり ・会津縦貫北道路整備促進期成同盟会 ・会津総合開発協議会 ・会津地区道路整備促進期成同盟会 ・会津方部商工観光団体協議会					
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 ・平成25年5月 福島県立医科大学 会津医療センターが開院 ・平成25年9月8日 会津縦貫北道路3工区（湯川北IC～湯川南IC）が暫定2車線で開通					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成9年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率80%（平成26年3月末時点） ・平成21年度：喜多方市塩川町遠田～河沼郡湯川村大字笈川間 延長3.2km（2/4）部分開通 ・平成23年度：喜多方市関柴町～喜多方市塩川町遠田間 延長4.7km（2/4）部分開通 ・平成25年度：河沼郡湯川村大字笈川～河沼郡湯川村大字桜町 延長2.2km（2/4）部分開通					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成27年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

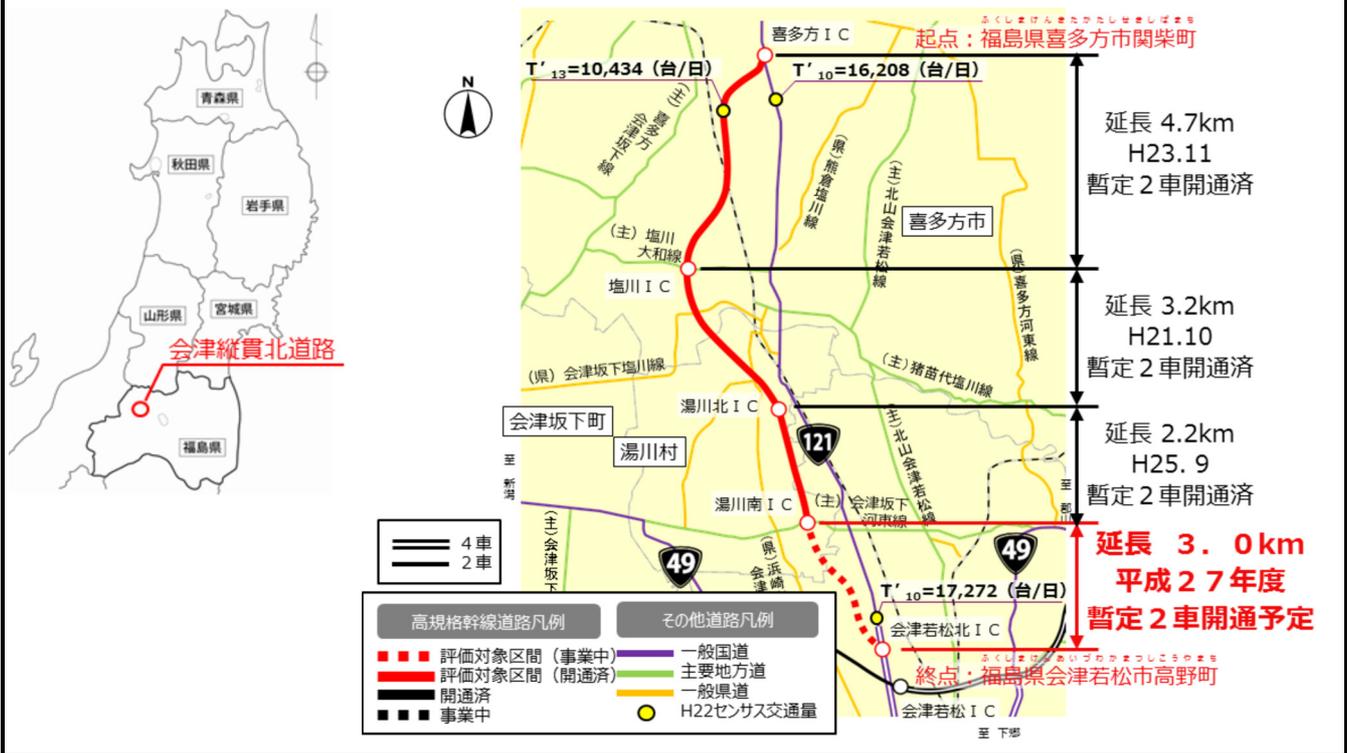
- ・軽量盛土工法の採用
- ・改良型防護柵の設置

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27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 <small>うしくつちうら</small> 牛久土浦バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自： <small>いばらきけん しにしおおい</small> 茨城県つくば市西大井 至： <small>いばらきけんつちうらしなむらにしね</small> 茨城県土浦市中村西根	自： <small>いばらきけんうしくしとおやまちよう</small> 茨城県牛久市遠山町 至： <small>いばらきけんうしくしじょうちゆうちよう</small> 茨城県牛久市城中町	延長	5.2km		
事業概要						
一般国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、一般国道6号（現道）の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.2kmのバイパス事業である。						
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手		
H11年度工事着手						
全体事業費	約294億円	事業進捗率	75%	供用済延長	3.9km	
計画交通量	12,800～38,900台/日					
費用対効果分析結果	<small>B/C</small> (事業全体) 2.4 (残事業) 6.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 62/363億円 事業費：50/347億円 維持管理費：11/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 390/862億円 走行時間短縮便益：315/706億円 走行費用減少便益：54/117億円 交通事故減少便益：21/39億円	基準年	平成26年	
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C= 2.2～2.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 5.6～7.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.3～2.4（事業費 ±10%）事業費：B/C= 5.9～6.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.2～2.6（事業期間±2年）事業期間：B/C= 5.9～6.7（事業期間±2年）						
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道6号の損失時間は104.1千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。 ・特に、学園東大通り入口交差点、学園都市南入口交差点及び田宮交差点付近で激しい渋滞が発生している。 ・牛久市遠山町～牛久市城中町間については、牛久土浦バイパスと（都）城中田宮線と接続し、通過交通及びつくば方面への交通を転換することによって、現道の交通の円滑化を図る。 						
②安全安心な通行の確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道6号（牛久沼東交差点～土浦バイパス入口交差点付近）の死傷事故率は約137.5件/億台・kmであり、全国平均（約102.0件/億台・km）の約1.3倍である。 ・牛久土浦バイパス整備により、現道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地域活性化の支援						
<ul style="list-style-type: none"> ・牛久土浦バイパスの整備により、周辺地域から常磐道・圏央道ICへのアクセス性の向上が図られる。 ・牛久土浦バイパス周辺では、大規模商業施設が開業。現道では鉄道駅周辺開発が進行中である。 ・鉄道駅周辺開発に合せて、現道沿線における良好な住居環境の形成が期待される。 						
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6号牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通り等の主要な幹線道路と交差するとともに、圏央道つくば牛久つくば牛久ICと接続し、常磐道・圏央道へのアクセス性が向上し、地域活性化に大きな効果があると期待している。 また、城中田宮線と接続し、通過交通を転換することで牛久市から土浦市間の激しい交通渋滞の緩和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						
牛久土浦バイパス周辺では、大規模商業施設が開業。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
平成4年度に事業化、用地進捗率91%、事業進捗率75%（平成26年3月末時点） 平成14年度：つくば市西大井～つくば市稲岡間 延長2.3km（2/4）部分開通 平成23年度：つくば市稲岡～土浦市中村西根間 延長1.6km（2/4）部分開通 （都）城中田宮線の整備にあわせ、牛久市遠山町～牛久市城中町の整備を行うことで、国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

(都)城中田宮線(平成28年度供用予定)の整備を踏まえ、牛久市遠山町~牛久市城中町の整備を行うことで、国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。

今後、交通状況や社会経済状況の変化、未事業化区間の整備を踏まえ、4車線化整備の時期を検討する。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

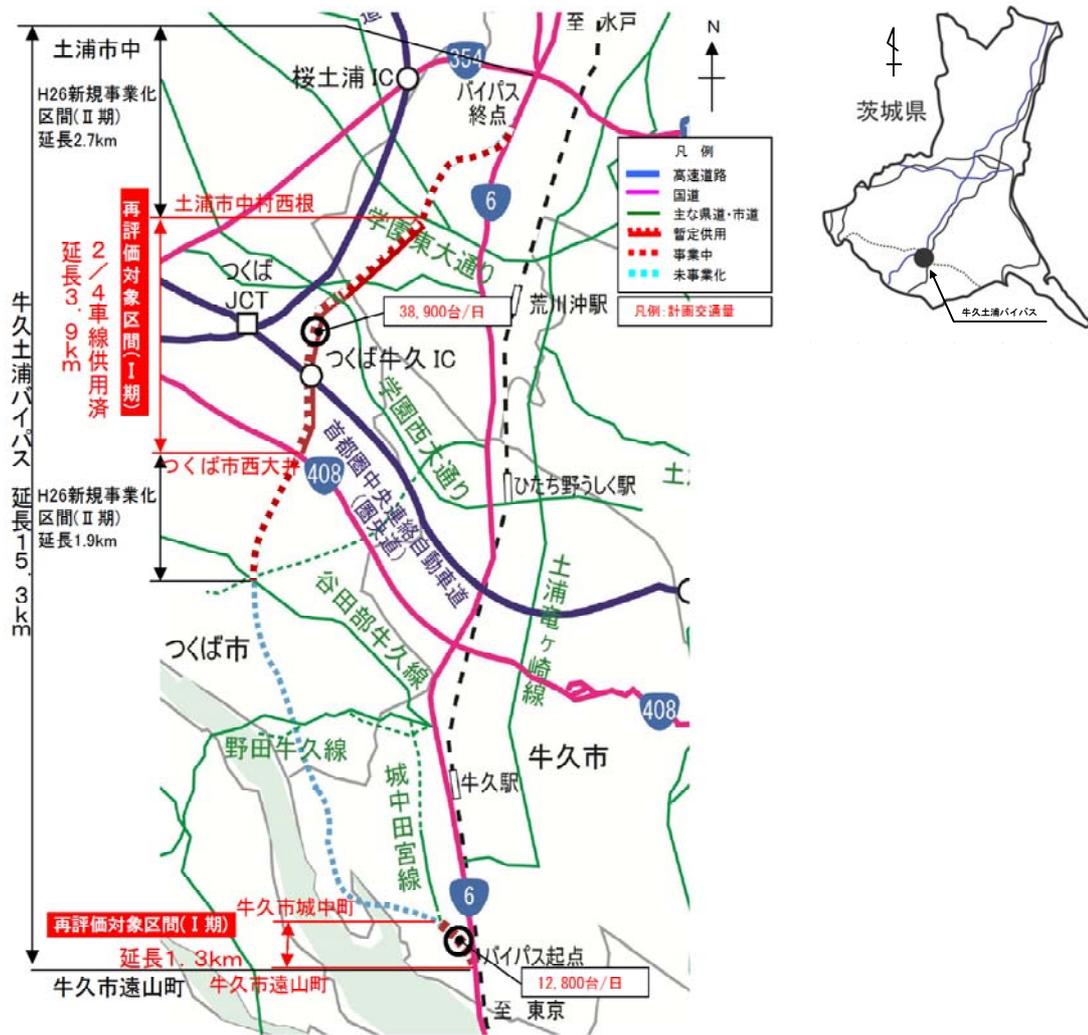
対応方針

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27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 <small>ゆうき</small> 結城バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：茨城県結城市小田林 <small>いばらきけんゆうきしおだばやし</small> 至：茨城県筑西市布川 <small>いばらきけんちくせいしめのかわ</small>		延長	7.7km		
事業概要	一般国道50号は、北関東内陸部～太平洋岸を東西に連絡する主要幹線道路である。一般国道50号結城バイパスは、結城市を中心とした周辺地域の都市交通の円滑化と交通安全の確保、開発計画等地域振興の支援を目的に進めている延長7.7kmの4車線のバイパス事業である。					
S54年度事業化	S53年度都市計画決定 (H一年度変更)	S55年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	約257億円	事業進捗率	94%	供用済延長	7.7km	
計画交通量	19,100～36,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 2.6 <small>(残事業)</small> 16.8	総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 18/535億円 事業費：11/507億円 維持管理費：7.0/27億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 310/1,407億円 走行時間短縮便益：296/1,283億円 走行費用減少便益：14/106億円 交通事故減少便益：0.20/18億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=2.5～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.4～2.9（事業期間 ±2年）					
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=12.4～21.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=15.8～17.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=15.9～17.3（事業期間 ±2年）					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・結城バイパス暫定2車線区間の損失時間は118千人時間/年・kmであり、全国平均の約4.5倍。並行区間のうち先行整備した旧国道50号の渋滞は概ね解消している。 ・バイパス区間では、車線数の減少が原因とした、渋滞が発生していることから、4車線化にすることにより交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・バイパスが整備されたことにより、並行区間である、旧国道50号の交通の転換が図られ、安全性が向上したことから、平成23年度より結城中学校の通学路に指定されている。 ・2車線化区間を4車線化することにより、交通の円滑化が図られ、安全性の向上が見込まれる。 ③地域振興への支援 ・結城バイパスが通過する結城南部地域は、結城市都市計画マスタープランにおいて、「広域交流拠点（結城バイパス沿道）」や「産業拠点（結城第一工業団地）」の形成に位置づけられ、周辺に工業団地、区画整理の整備が進められ、結城市のまちづくりに寄与している。					
関係する地方公共団体等の意見	・茨城県知事の見解： 一般国道50号結城バイパスは、これまでに延長7.7kmのうち4.9kmが4車線で供用されているものの、残る2.8km区間については暫定2車線となっており、全線4車線化により交通渋滞の緩和や安全性の確保、新4号国道及び北関東道へのアクセス性向上に大きく寄与するものと期待している。 また、現道の川島橋の老朽化が著しいことから、新川島橋を含む暫定2車線区間の早期4車線化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	一般国道50号栃木県内区間は4車線で整備されるとともに、北関東自動車道が全線供用（平成23年3月）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54年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率94%（平成26年度3月末時点）

平成14年度までに全線暫定2車線（延長7.7km）で供用、西側（結城市小田林～結城市結城）の延長4.9km区間については、平成16年度までに4車線化が完了。今後は新川島橋の既設橋梁の補強を予定している。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100%完了。引き続き、全線4車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

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

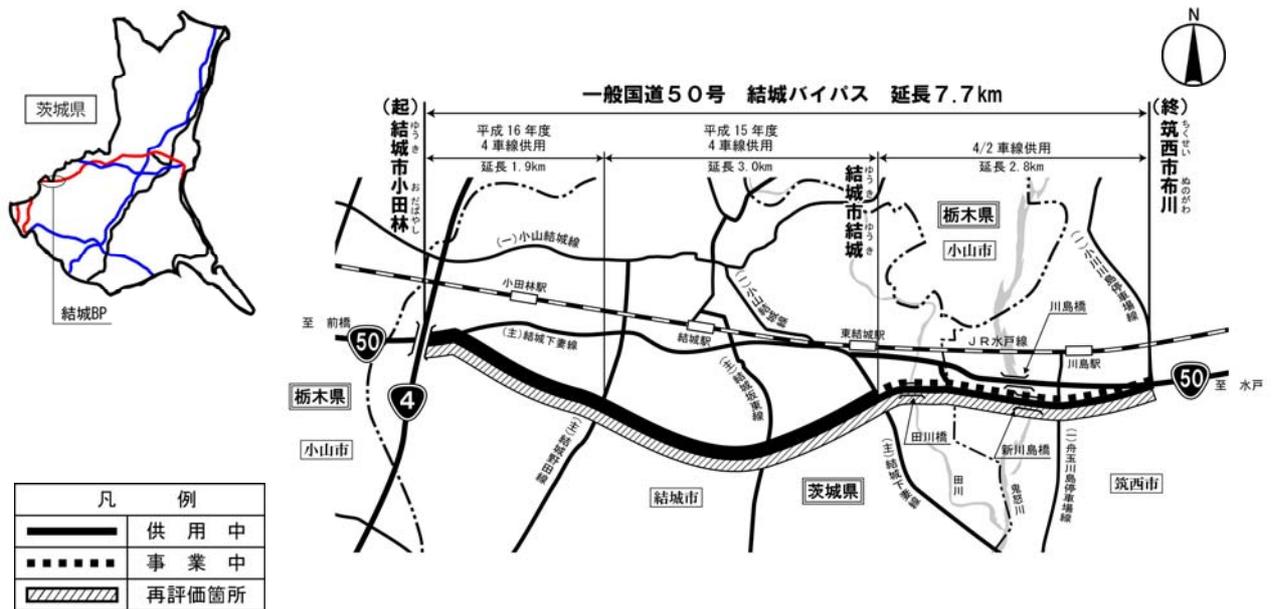
対応方針

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27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、吉岡 幹夫

事業名	一般国道468号 <small>しゅ と けんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 (五霞~つくば)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	
起終点	自： <small>いばらきけん さしまぐん ご か まち</small> 茨城県猿島郡五霞町大字幸主 至： <small>いばらきけん し かじうち</small> 茨城県つくば市大字梶内	延長	39.6km			
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。五霞～つくば区間は、その一部を形成する延長39.6kmの自動車専用道路である。						
H6年度事業化		H6年度都市計画決定		H12年度用地着手		
H13年度工事着手						
全体事業費	約2,634億円	事業進捗率	54%	供用済延長	4.3km	
計画交通量	20,100～30,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業)/(事業全体)	994/2,774億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	3,567/3,615億円
	(残事業)	3.6	事業費：682/2,435億円 維持管理費：312/339億円	走行時間短縮便益：2,859/2,903億円 走行費用減少便益：430/427億円 交通事故減少便益：278/286億円	基準年	平成26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%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±3年）						
【残事業】交通量：B/C=3.5～3.6（交通量±10%） 事業費：B/C=3.4～3.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.4～3.7（事業期間±3年）						
事業の効果等						
①ネットワークの形成・道路交通の円滑化						
・圏央道の整備により、常磐道や東北道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける交通を転換させ、都心の交通混雑の緩和が図られる。						
②地域活性化の支援						
・圏央道（五霞～つくば）の整備により、沿線の10市5町において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。						
・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。						
・茨城県では、『茨城圏央道産業複合基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。						
・圏央道（五霞～つくば）沿線では、IC周辺において新たな開発が計画中。						
③救急医療活動のアクセス向上						
・圏央道（五霞～つくば）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮し、救命搬送先の選択肢の拡大が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見						
茨城県知事の意見：本県にとって、圏央道は広域交流を活発にし、企業誘致の促進や県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠なインフラであるとともに、今後予想される首都直下地震などの際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路である。このため、国と東日本高速道路株式会社が連携して重点的に事業を進め、事業のスピードアップを図り、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期4車線化についてもお願いしたい。						
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（五霞～つくば）沿線では、IC周辺において新たな開発が計画中。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
平成6年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率54%（平成26年3月末時点） 平成22年度：つくば中央IC～つくばJCT間 延長4.3km（2/4）部分開通 現在、橋梁・改良工事などの工事を推進中。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。

また、任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき、手続き中。

平成26年度：五霞IC～境古河IC間 延長6.9km（2/4）開通予定

平成27年度：境古河IC～つくば中央IC間 延長28.4km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

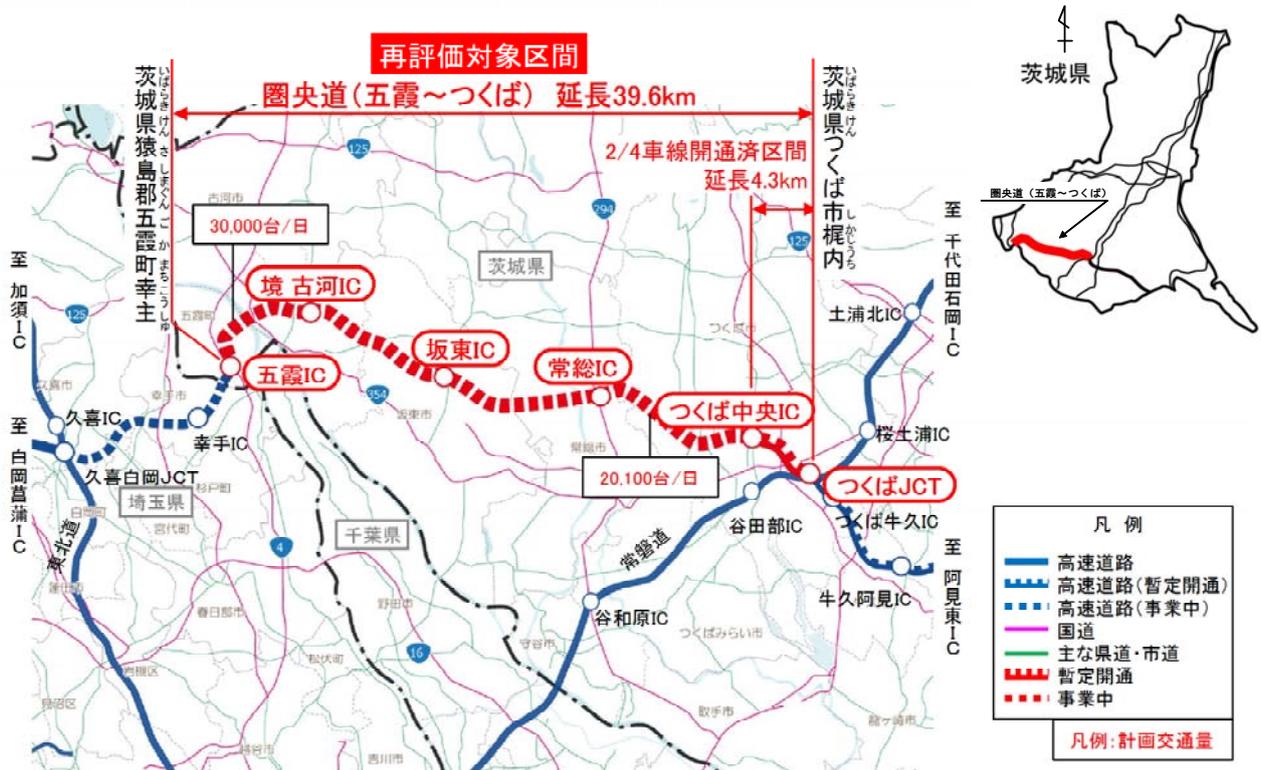
対応方針

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27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、吉岡 幹夫

事業名 一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしゃどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 （つくば～大栄） <small>たいえい</small>	事業区分	一般国道 国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)								
起終点 自：茨城県つくば市大字梶内 <small>いばらきけん つくばし かしうち</small> 至：千葉県成田市吉岡 <small>ちばけんなりたし きちおか</small>	延長	40.0km								
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。つくば～大栄区間は、その一部を形成する延長40.0kmの自動車専用道路である。										
H3年度事業化		H6年度都市計画決定								
全体事業費		約2,841億円								
事業進捗率		75%								
計画交通量		24,000～36,800台/日								
H9年度用地着手		H11年度工事着手								
供用済延長		30.0km								
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.2 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.8 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.2	<small>(残事業)</small>	1.8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 450/3,417億円 事業費：351/3,041億円 維持管理費：99/376億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 815/4,056億円 走行時間短縮便益：768/3,488億円 走行費用減少便益：-3/307億円 交通事故減少便益：50/260億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 450/3,417億円 事業費：351/3,041億円 維持管理費：99/376億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 815/4,056億円 走行時間短縮便益：768/3,488億円 走行費用減少便益：-3/307億円 交通事故減少便益：50/260億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成26年 </td> </tr> </table>	基準年 平成26年
B/C <small>(事業全体)</small>	1.2									
<small>(残事業)</small>	1.8									
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 450/3,417億円 事業費：351/3,041億円 維持管理費：99/376億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 815/4,056億円 走行時間短縮便益：768/3,488億円 走行費用減少便益：-3/307億円 交通事故減少便益：50/260億円									
基準年 平成26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=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±3年） 事業期間：B/C=1.6～2.0（事業期間±3年）										
事業の効果等 ①ネットワークの形成・道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける交通を転換させ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②地域活性化の支援 ・圏央道（つくば～大栄）の整備により、沿線の5市4町村において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県と千葉県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ・茨城県では、『茨城県圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。 ・圏央道（つくば～大栄）沿線では、開発計画や企業立地進行中。 ③救急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（つくば～大栄）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。										
関係する地方公共団体等の意見 茨城県知事の意見：本県にとって、圏央道は広域交流を活発にし、企業誘致の促進や県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠なインフラであるとともに、今後予想される首都直下地震などの際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路である。このため、国と東日本高速道路株式会社が連携して重点的に事業を進め、事業のスピードアップを図り、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期4車線化についてもお願いしたい。 千葉県知事の意見：圏央道（つくば～大栄）は、常磐道及び東関東道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、これにより成田空港の利便性が大幅に高まるなど、地域経済の活性化や国際競争力の強化に大きく貢献するとともに、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。その効果を最大限に発現するためには、早期全線開通を図る必要がある。また、成田空港と各都市との連携を強化するため、沿線地域等から、今年度内の確実な全線開通及び早期の4車線化が求められている。これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト削減に努めながら、事業の推進を図りたい。										
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。										

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 圏央道（つくば～大栄）沿線では、開発計画や企業立地進行中。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成3年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率75%（平成26年3月末時点）
 平成14年度：つくばJCT～つくば牛久IC間 延長1.5km（2/4）部分開通
 平成18年度：つくば牛久IC～阿見東IC間 延長12.0km（2/4）部分開通
 平成20年度：阿見東IC～稲敷IC間 延長6.0km（2/4）部分開通
 平成26年度：稲敷IC～神崎IC間 延長10.6km（2/4）部分開通
 現在、橋梁・改良工事などの工事を全面展開中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 平成26年度：神崎IC～大栄JCT間 延長10.0km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等
 新技術の積極的な活用等により、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27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 渋川西バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点 自：群馬県渋川市中村 至：群馬県渋川市金井			延長	2.8km	
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。					
H16年度事業化	H22年度都市計画決定 (バイパス区間)	H25年度用地着手 (バイパス区間)	H22年度工事着手 (現道拡幅区間)		
全体事業費	約165億円	事業進捗率	12%	供用済延長 1.0km	
計画交通量	19,100~25,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.8	総費用 (残事業/事業全体) 116/150億円	総便益 (残事業/事業全体) 248/270億円	基準年 平成26年
	(残事業)	2.1	事業費：111/141億円 維持管理費：5.8/8.8億円	走行時間短縮便益：213/235億円 走行費用減少便益：23/24億円 交通事故減少便益：12/11億円	
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= 1.9~2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 1.9~2.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7~2.0 (事業期間± 2年) 事業期間：B/C= 1.9~ 2.3 (事業期間± 2年)					
事業の効果等					
①地域の活性化 ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉は、群馬県内の観光入れ込み客数の約6割を占めている。渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約21分短縮しアクセス性が向上することから、首都圏からの利便性が高まる。					
②防災機能の向上 ・国道353号及び国道145号は被災履歴が多く、復旧までに長期間を要する災害も発生している。また、JR吾妻線においても大雨等の影響による運休が発生している。渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、安全性、信頼性、高速性に優れた代替路が確保される。					
③交通混雑の緩和 ・国道17号（中村交差点～上白井交差点）及び国道353号（鯉沢交差点～長尾小学校南交差点）の損失時間は、約99.6千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。 ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。					
④安全安心な通行の確保 ・渋川西バイパスの未開通区間に並行する阿久津交差点～吹屋交差点の死傷事故率は161.2件/億台・kmと全国平均の1.6倍である。 ・事故類型別では交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で約72%を占めている。 ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：渋川西バイパスは、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部（起点区間）であり、極めて重要な路線である。隣接する県事業区間（国道353号金井バイパス）と同時期に供用開始できるよう、さらに重点投資を行い、より一層事業を促進されたい。また、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的・効果的に事業を促進されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・国道17号鯉沢バイパスにおいては、平成20年7月に渋川市東町関下～渋川市白井間が4車線開通。渋川市白井～渋川市上白井間が暫定2車線開通。 ・国道17号前橋渋川バイパスにおいては、バイパス区間が平成22年3月に暫定2車線開通。うち現道拡幅区間は平成24年3月に4車線開通。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成16年度に事業化後、用地進捗率13%、事業進捗率12%（平成26年3月末時点）
- ・平成25年12月に現道拡幅区間の渋川市中村～渋川市石原間 延長1.0km（4/4）開通。
- ・バイパス区間は、早期工事着手に向けて、地元、関係機関等と調整を図りながら用地買収を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・バイパス区間は、地元、関係機関等と調整を図りながら用地買収を推進し、早期の工事着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

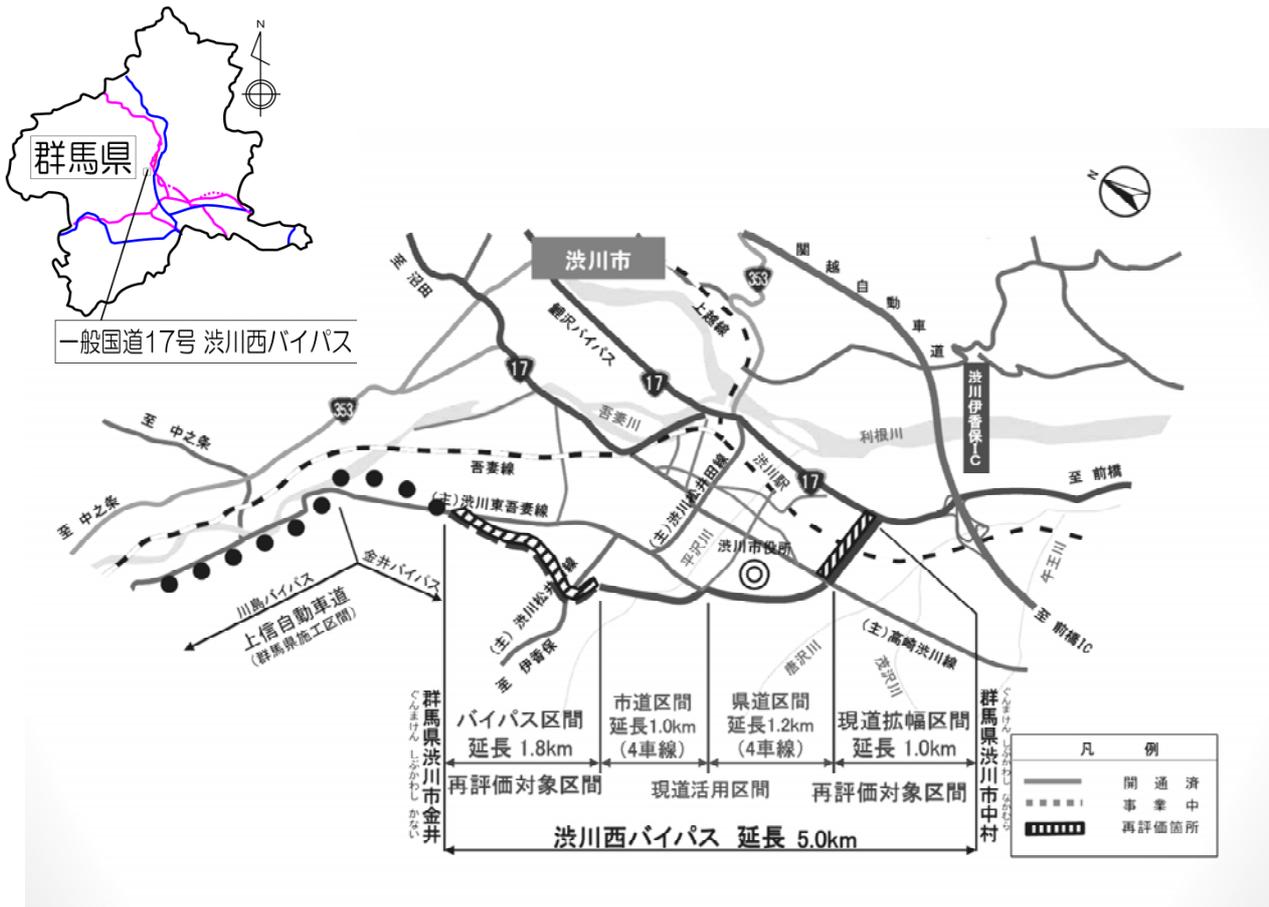
対応方針

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27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 <small>たかさきあんなかかくふく</small> 高崎安中拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>ぐんまけんたかさし かみとよおかまち</small> 群馬県高崎市上豊岡町 至： <small>ぐんまけんあんなか しあんなかよんちようめ</small> 群馬県安中市安中四丁目			延長	6.0km
事業概要 国道18号は、高崎市から安中市・上田市・長野市等の主要都市を通過し上越市に至る総延長220kmの主要幹線道路である。高崎安中拡幅は、高崎市～安中市の交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。				
S58年度事業化		S59年度都市計画決定		S60年度用地着手
H元年度工事着手		H元年度工事着手		
全体事業費	約412億円	事業進捗率	92%	供用済延長
4.6km				
計画交通量 35,400～54,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 12.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 20/718億円 (事業費：16/700億円) 維持管理費：3.9/18億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 261/1,008億円 (走行時間短縮便益：228/937億円) (走行費用減少便益：22/61億円) (交通事故減少便益：11/9.3億円)	基準年 平成26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%) 事業費：B/C=1.3～1.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=10.7～15.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=11.8～13.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=12.1～13.6 (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157.9千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約6倍。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の平均死傷事故率は97.1件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）と同等である。 ・事故類型別では交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で全体で約74%を占めている。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、さらなる交通事故の減少が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：高崎安中拡幅は、国道18号の渋滞解消、交通安全確保のための重要な事業であり、早期に4車線化を図られたい。また計画区間より西側で2車線区間となっている安中市街地においても慢性的な渋滞が発生しており、西毛広域幹線道路（県事業）も接続されるため、事業区間延伸の検討をお願いしたい。さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を促進されたい。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・高崎安中拡幅の整備により、沿線には多くの商業・工業施設が立地している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和58年度に事業化後、用地進捗率95%、事業進捗率92%（平成26年3月末時点） ・平成9年度に高崎市上豊岡町～安中市板鼻間 延長2.2km（4/4）開通。 ・平成18年度に安中市板鼻～安中市宿間 延長2.4km（4/4）開通。残るバイパス部の0.8km区間は橋梁工事を推進中。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成27年度には、バイパス部（橋梁工事）延長0.8km（4/4）開通予定。 ・現道拡幅部の残る0.6km区間は現在整備中のバイパス部開通後の交通状況、社会経済状況の変化等を踏まえ着手する予定。				
施設の構造や工法の変更等 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。				

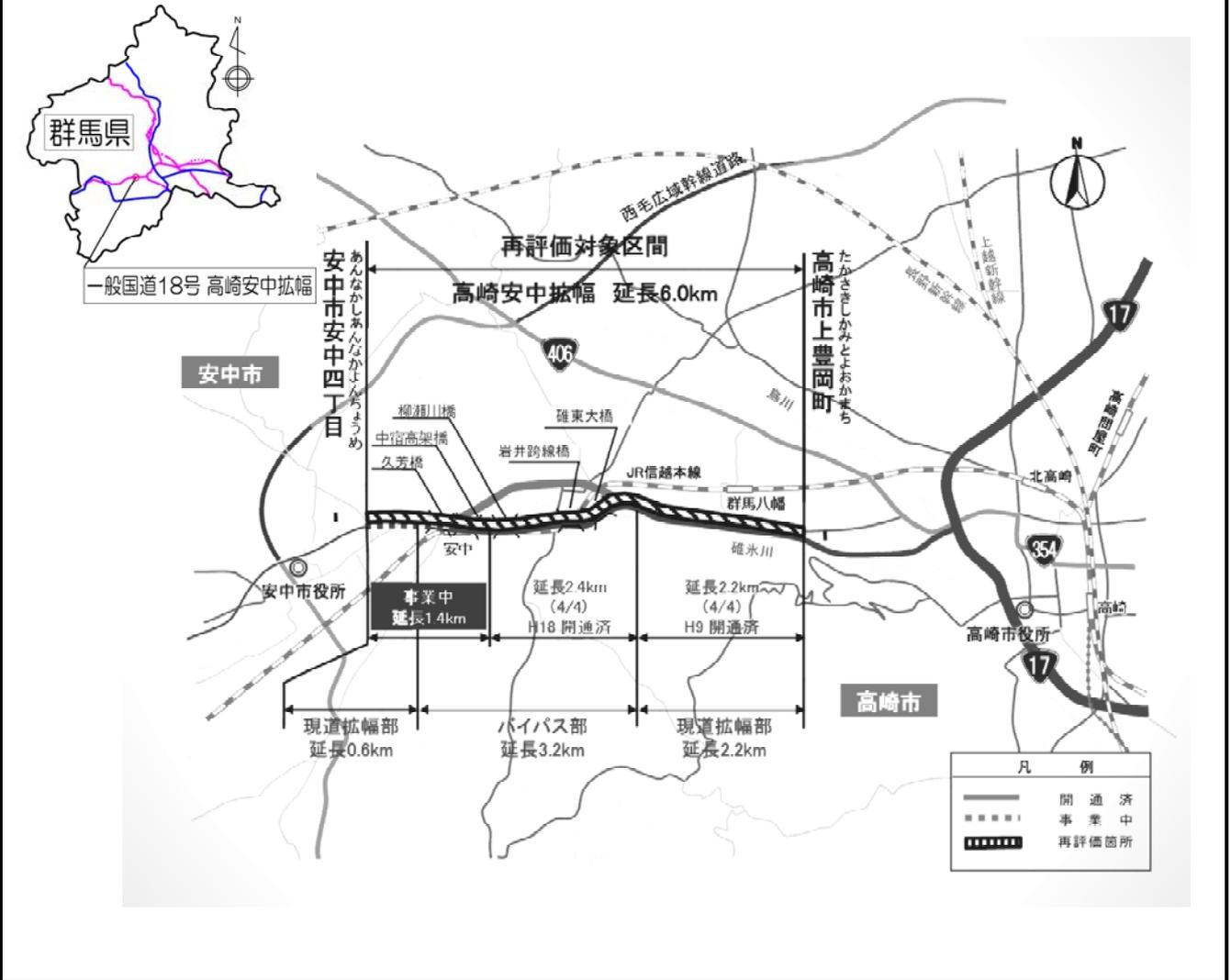
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成27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 <small>ほんじょうどうろ</small> 本庄道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県本庄市沼和田 <small>ほんじょうしぬまわだ</small> 至：群馬県高崎市新町 <small>たかさきしんまち</small>	延長	7.0km		
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。本庄道路は、国道17号現道の交通渋滞緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋（S9架橋）の架替による防災震災対策及び、国道17号現道の渋滞緩和、安全性向上を図るため事業中である。					
H15年度事業化		H20年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約248億円	事業進捗率	7%	供用済延長	0km
計画交通量	26,900～32,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 199/224億円 事業費：178/203億円 維持管理費：21/21億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 386/386億円 走行時間短縮便益：329/329億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：25/25億円	基準年 平成26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=1.7～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.8～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間 ±2年）事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間 ±2年）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・本庄道路に並行する国道17号（国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間）の損失時間は、約138.8千人時間/年・kmで、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約5倍となっている。 ・本庄道路の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・本庄道路に並行する国道17号（国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間）の死傷事故率は、約128.1件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約1.3倍となっている。 ・本庄道路の整備により、現道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防災・震災の対策 ・国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されるなど、関越自動車道の代替路線としての役割も果たす重要な路線である。 ・さらに、現在の国道17号神流川橋は昭和9年に架設され80年が経過しており、本庄道路の新橋への架替により、安全性の高い道路となり、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。					
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事からの意見： 本庄道路は、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、災害時の第一次特定緊急輸送道路に指定され、関越自動車道の代替路線としての機能も果たす重要な道路です。 また、国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で、非常に重要な道路です。 引き続きコスト縮減に十分留意し、早期整備に努めていただきたい。 ・群馬県知事からの意見： 本庄道路は、本県と埼玉県を結ぶ重要な路線であり、渋滞解消、防災・震災の対策のため、早期の整備をお願いしたい。 また、計画区間に連続する群馬県側の現道区間は、上り線が片側1車線であり、渋滞が発生しているため、事業の延伸をお願いしたい。 さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を促進されたい。					

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成20年度に都市計画決定。
- ・前回再評価以降、設置申請があった上里SIC等が平成24年度に国土交通大臣から許可を受けた。
- また、平成26年度にユネスコ世界文化遺産に登録された田島弥平旧宅などが存在している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成15年度に事業化、用地進捗率4%、事業進捗率7%（平成26年3月末時点）。
- ・平成24年度から用地取得に着手、平成25年度から橋梁工事に着手。
- ・今後も引き続き用地取得を進め、橋梁・改良・舗装工事を行う。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・道路設計を進める上で縦断線形の見直しや関連道路事業の進捗を踏まえ、平成24年度に予定していた設計用地説明を平成28年度に実施することとしたため、事業期間を平成31年度から平成33年度に変更。
- ・なお、早期効果発現の観点から、平成31年度に暫定2車線での開通を目指し、更に優先整備区間の検討を行い、渋滞解消に資する区間については、優先的に進める事を検討。

施設の構造や工法の変更等

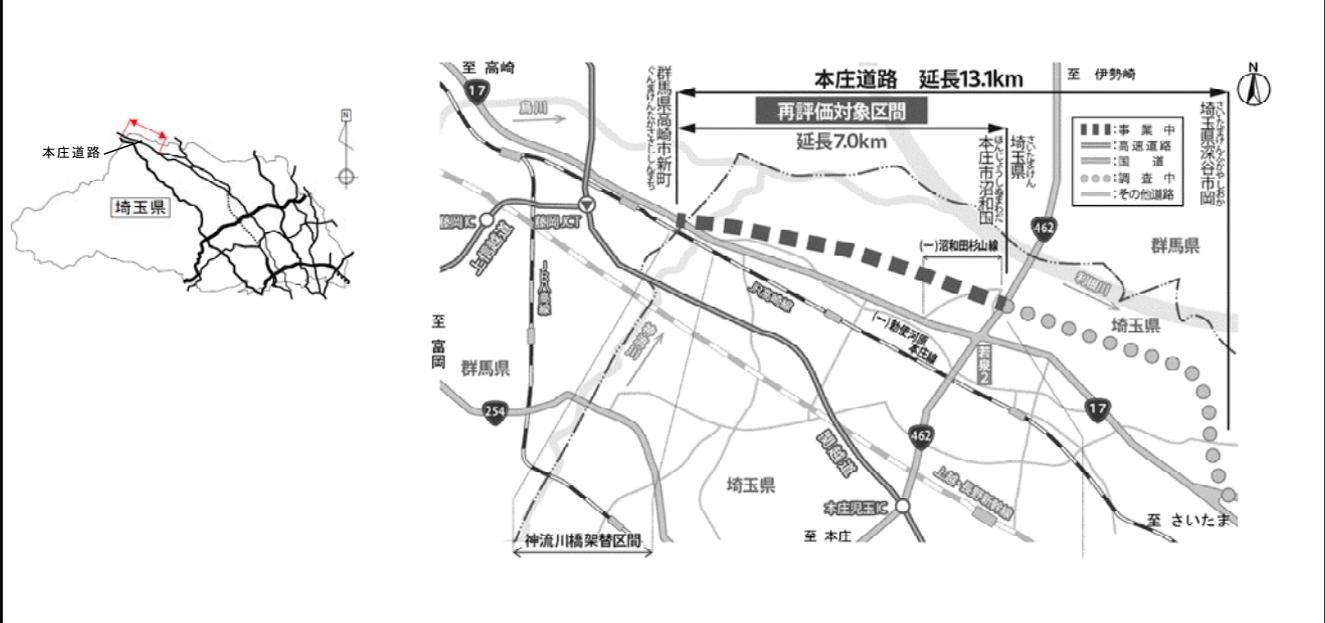
- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

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

再評価結果（平成27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 <small>じょうぶどうろ</small> 上武道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局				
起終点 自：埼玉県熊谷市西別府 <small>さいたまけんくまがやしにしべつぶ</small> 至：群馬県前橋市田口町 <small>ぐんまけんまえはししたくちまち</small>	延長 40.5km					
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。上武道路は埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の混雑緩和や周辺地域の活性化などを目的に計画された、延長40.5kmのバイパス事業である						
S45年度事業化 S45年度都市計画決定		S49年度用地着手 S50年度工事着手				
全体事業費 約1,800億円		事業進捗率 87%				
計画交通量 21,800～47,800台/日		供用済延長 37.0km				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 9.7 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 202/3,228億円 事業費：141/3084億円 維持管理費：61/143億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,956/3,905億円 走行時間短縮便益：1663/3373億円 走行費用減少便益：220/435億円 交通事故減少便益：73/98億円 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成26年 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 9.7	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 202/3,228億円 事業費：141/3084億円 維持管理費：61/143億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,956/3,905億円 走行時間短縮便益：1663/3373億円 走行費用減少便益：220/435億円 交通事故減少便益：73/98億円	基準年 平成26年	
B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 9.7	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 202/3,228億円 事業費：141/3084億円 維持管理費：61/143億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,956/3,905億円 走行時間短縮便益：1663/3373億円 走行費用減少便益：220/435億円 交通事故減少便益：73/98億円	基準年 平成26年			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.00～1.5（交通量 ±10%） 【残事業】 交通量：B/C= 8.0～11.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±3年）						
事業の効果等 ①周辺地域の活性化、地域づくりの支援 <ul style="list-style-type: none"> 上武道路の事業化（昭和45年）以降、上武道路沿線には多くの工業団地が立地している。立地企業者へのヒアリングによると、関東地方の他、東北・東海地方など広域エリアとの搬入・搬出が見られる。 ②地域間交流の促進 <ul style="list-style-type: none"> 上武道路の整備により、熊谷市役所～渋川市役所間の所要時間が128分⇒75分と53分短縮される。 ③交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の損失時間は111.0千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。特に上武道路の未開通区間と並行する区間は200.2千人時間/年・kmと全国平均の約8倍である。 上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ④安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> 国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の平均死傷事故率は104.0件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）と比べてやや高くなっている。特に上武道路の未開通区間と平行する区間は、1079.1件/億台・kmと全国平均の約11倍となっている。 事故類型別では交通渋滞に起因した追突事故が国道17号現道及び国道50号の区間で65%を占めている。上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 						
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：上武道路は、県内の産業立地や雇用の創出など本県の経済活性化にとって極めて重要な路線である。未供用区間（8-2工区）について、強力に事業促進し、一日も早い全線開通をお願いしたい。また、埼玉県境の新上武大橋及び国道50号以北の暫定2車線区間の4車線化についても早期整備をお願いしたい。さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を促進されたい。 埼玉県知事の意見：上武道路は、埼玉県北部から群馬県中北部における地域間交流を支える重要な道路です。対象区間の完成のため、事業の継続が必要です。なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていただきたい。						
事業評価監視委員会の意見 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 <ul style="list-style-type: none"> 北関東自動車道（太田桐生IC～佐野田沼大田桐生IC）が平成23年3月に開通され、北関東自動車道が全線開通。 国道354号バイパス（東毛広域幹線道路）が平成26年8月に全線開通。 						

再評価結果（平成27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 <small>あげおどろ</small> 上尾道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局			
起終点 自：埼玉県さいたま市 <small>にしくみやまえちよう</small> 西区宮前町 至：埼玉県 <small>おけがわしかわたや</small> 桶川市川田谷	延長	11.0km			
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 上尾道路は、国道17号の交通混雑の緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業である。					
H2年度事業化	H44度都市計画決定 (H元年度変更)	H9年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約1,148億円	事業進捗率	95%	供用済延長	6.3km
計画交通量	41,600～55,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 125/1,399億円 事業費：86/1,345億円 維持管理費：38/54億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,506/3,079億円 走行時間短縮便益：1,340/2,764億円 走行経費減少便益：132/240億円 交通事故減少便益：34/76億円	基準年 平成26年	
	(残事業) 12.1				
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=10.4～13.8（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2～2.2（事業費±10%） 事業費：B/C=11.3～13.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±1年） 事業期間：B/C=11.8～12.3（事業期間±1年）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・上尾道路に並行する国道17号現道の損失時間は、350.2千人時間/年・kmで、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約13倍となっている。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・上尾道路に並行する国道17号現道の死傷事故率は、103.3件/億台kmで、全国平均（102.0件/億台km）と同程度。 ・上尾道路の整備により、現道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圏央道へのアクセス向上 ・上尾道路の整備により、圏央道へのアクセスが向上し、圏央道の利便性が向上。 ・埼玉県が5年毎に策定している総合計画（平成24年6月）では、政策指標としてインターチェンジ20分到達圏域の増加が示されており、上尾道路の整備により到達圏域が拡大（約2割増）。					
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事の意見： 上尾道路は、圏央道へのアクセス向上や国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で非常に重要な道路です。 ついては、江川地区の貴重な湿地環境の保全対策を実施しつつ、早期完成に努めていただきたい。 ・さいたま市長の意見： 国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また、地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。 また、圏央道に接続することで、より一層の整備効果が発揮され、利便性の向上及び経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。 現在、さいたま市では、広域的な地域との連携強化のネットワークの構築を目指すべく道路整備を鋭意進めていることから、国道17号上尾道路についても引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。					

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成22年3月に圏央道(川島IC～桶川北本IC)間L=5.7km、平成23年5月に圏央道(白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT)間L=3.3kmが4/4車線で開通。
- ・桶川都市計画道路川越栗橋線(川田谷工区)が、平成21年7月に開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率95% (平成26年3月末時点)。
- ・平成21年度：さいたま市西区宮前町～上尾環状線間 延長4.2km (2/4) 部分開通。
- ・平成21年度：川越栗橋線～桶川市川田谷間 延長2.1km (2/4) 部分開通。
- ・今後は、用地取得及び橋梁・改良・舗装工事を行い、事業推進を図る。また、江川地区における環境保全対策等を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成27年度：さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷間 延長11.0km (一部2/4車線) 開通予定。
- ・上尾道路全線の開通による効果を早期に発現するため、引き続き工事を実施。

施設の構造や工法の変更等

環境保全対策の追加や、工事着手後に判明した現地条件の変更への対応、関係機関協議等の結果により生じた対応、開通を段階的に行うことに伴う対応により、事業費を増加。

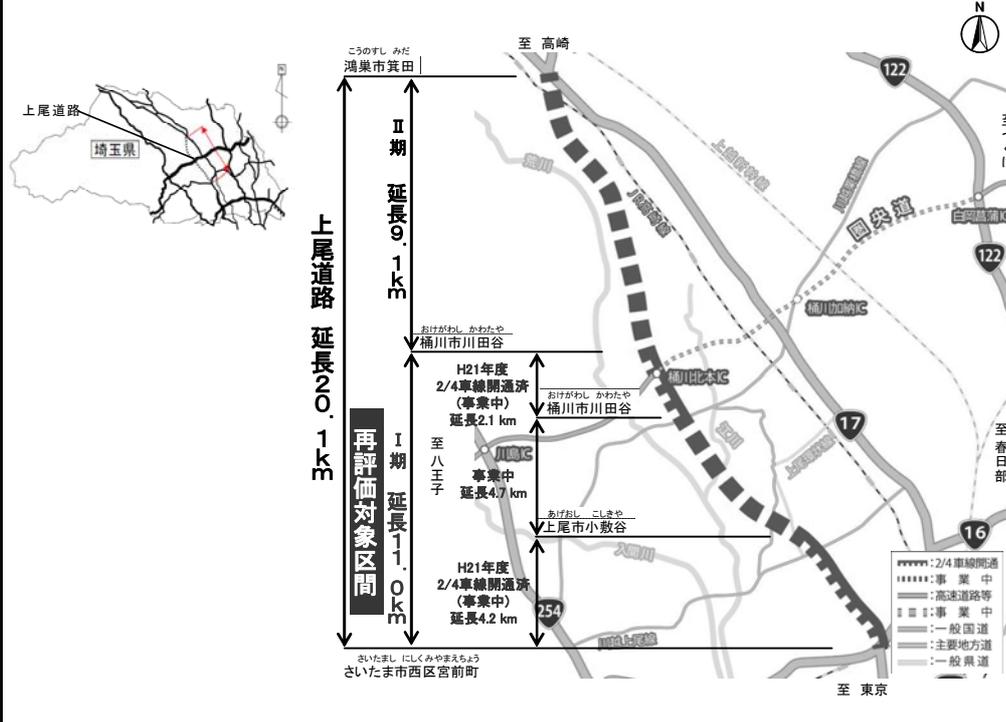
対応方針

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

再評価結果（平成27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 与野大宮道路 <small style="display: block; text-align: center;">よのおみやどうろ</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局	
起終点 自：埼玉県さいたま市中央区下落合 <small style="display: block; text-align: center;">ちゅうおうくしもおちあい</small> 至：埼玉県さいたま市中央区上落合 <small style="display: block; text-align: center;">ちゅうおうくかみおちあい</small>		延長 1.5km	
事業概要 与野大宮道路は、さいたま新都心地区周辺の交通混雑の緩和、円滑化や交通安全・地域の快適性の向上を目的として、国道17号現道を延長2.7km拡幅するものである。このうち、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路と合わせて「さいたま新都心」地区の発展を支援するための骨格道路として機能する延長1.5kmを事業中である。			
H6年度事業化	H元年度都市計画決定	H7年度用地着手	H10年度工事着手
全体事業費	約180億円	事業進捗率	83%
計画交通量	28,800～39,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 28/235億円 事業費：26/232億円 維持管理費：1.8/3.4億円
	(残事業)	6.4	
総便益 (残事業)/(事業全体)		177/449億円	
基準年		平成26年	
走行時間短縮便益		166/425億円	
走行経費減少便益		7.2/21億円	
交通事故減少便益		3.4/4.2億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.0（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=6.3～6.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.9～1.9（事業費 ±10%）事業費：B/C=5.9～7.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間 ±1年）事業期間：B/C=6.2～6.6（事業期間 ±1年）			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道17号当該事業区間の損失時間は、約214千人時間/年・kmと、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約8倍となっている。 ・与野大宮道路の整備により、国道17号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 ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約206.6件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約2倍となっている。 ・与野大宮道路の整備により、現道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さいたま新都心の骨格形成 ・与野大宮道路は、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としての機能を有する。			
関係する地方公共団体等の意見 ・さいたま市長からの意見： 国道17号与野大宮道路につきましては、大宮駅・さいたま新都心駅周辺の中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、都心部の慢性的な渋滞緩和を図る上で、特に重要な路線であります。 現在、さいたま新都心への赤十字病院及び小児医療センターの移転等、都心部への機能集積を進める中、平成21年3月に開通した都市計画道路赤山東線と4車線での連携により、より一層の交通利便性向上が期待されていることから、引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・さいたま市都市計画道路南大通東線が平成19年3月に4車線で開通。さいたま市都市計画道路赤山東線が、平成21年3月に4車線で開通。 ・平成26年度には、立体駐車場併設の大型ショッピングセンターが開業予定。平成28年度には、(独)造幣局東京支局、埼玉県警察本部の各機関、さいたま赤十字病院と小児医療センターが移転予定。 ・さいたま新都心では、今後も各施設が集積し、広域連携拠点の形成が図られる。			

再評価結果（平成27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 <small>しんおおみや</small> 新大宮バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都練馬区北町 <small>ねりまくきたまち</small> 至：埼玉県さいたま市北区吉野町 <small>きたくよしのちょう</small>				延長	23.2km
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の混雑緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。						
S39年度事業化	S38年度都市計画決定（埼玉県内） S40年度都市計画決定（東京都内） H元年度都市計画変更（埼玉県内）	S39年度用地着手	S39年度工事着手			
全体事業費	約800億円	事業進捗率	88%	供用済延長	20.9km	
計画交通量	47,900～98,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 2.6 <small>(残事業)</small> 7.1	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 72/3,882億円 〔事業費：68/3,813億円 維持管理費：4/70億円〕	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 509/10,265億円 〔走行時間短縮便益：412/9,579億円 走行経費減少便益：84/651億円 交通事故減少便益：13/35億円〕	基準年 平成26年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=2.4～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～3.2（事業期間 ±4年） 【残事業】 交通量：B/C=6.8～7.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.5～7.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.4～8.2（事業期間 ±4年）						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの損失時間は、約385千人時間/年・kmと、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約15倍となっている。 ・新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの死傷事故率は約209.2件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約2倍となっている。 ・新大宮バイパスの整備により、現道等の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 ・東京都知事からの意見： 国道17号新大宮バイパスは、渋滞緩和や交通事故の減少のみならず、災害時の緊急輸送等防災性の向上にも資する重要な路線であることから、引き続き事業を推進して頂きたい。 また、都は放射第35、36号線の事業を鋭意進めているところであるが、これら事業のスケジュール等と調整をお願いしたい。 ・埼玉県知事からの意見： 新大宮バイパスは、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、本県のみならず首都圏にとっても非常に重要な道路です。 全区間の完成に向け、引き続きコスト縮減に十分留意し、早期整備に努めていただきたい。 ・さいたま市長からの意見： 国道17号新大宮バイパスにつきましては、首都圏と新潟・長野方面を結ぶ大動脈であるとともに、本市においても、広域的な移動に資する道路として位置づけており、都市の骨格をなす幹線道路であります。 また、上尾道路の整備により、圏央道に接続することで、より一層の整備効果が発揮され、利便性の						

向上及び経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。

さいたま市では、現行、広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を進めており、今後整備の進捗にあわせた新大宮バイパスの立体化（町谷立体）が必要であることから、引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成10年度に首都高速埼玉大宮線が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和39年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率88%（平成26年3月末時点）
- ・平成3年度：東京都板橋区赤塚～さいたま市北区吉野町間 延長20.9km（6/6）部分開通。
- ・平成6年度：東京都練馬区北町～板橋区赤塚間 延長2.3km（2/4）部分開通。
- ・暫定区間（東京都練馬区北町～板橋区赤塚）延長2.3kmは、放射35号線と36号線の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。残工事としては、北町交差点の立体化（北町インター）及び赤塚高架橋の上部工等。
- ・6車線の開通済区間の残工事としては、（都）道場三室線（国道463号のバイパス）の4車線開通に伴い立体交差処理とするための新大宮バイパスの立体化（町谷立体）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成20年度から都内区間の設計を実施し、東京都と調整を図り工事を行う予定。
- ・計画道路との事業連携を図り、北町交差点の整備、都内区間（延長=2.3km）の4車線化及び町谷立体の整備に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

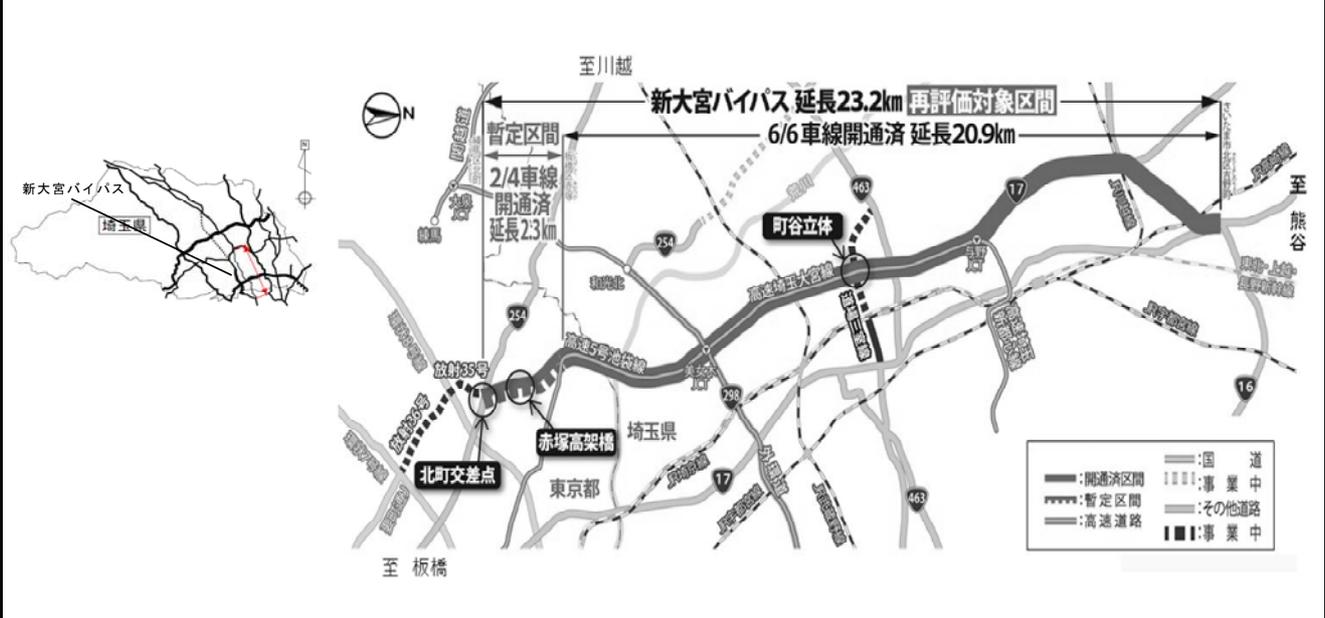
対応方針

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

再評価結果（平成27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 <small>なりたかくふく</small> 成田拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	関東地方整備局	
起終点：自：千葉県成田市飯仲 <small>ちばけん なりたしいなか</small> 至：千葉県成田市東金山 <small>ちばけん なりたしひがしかなやま</small>	延長	5.8km		
事業概要 国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。成田拡幅は、成田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善の確保を目的に計画された、延長5.8kmの現道拡幅事業である。				
S45年度事業化	S43年度都市計画決定 (H17年度都市計画変更)	S46年度用地着手	S46工事着手	
全体事業費	約240億円	事業進捗率	86%	
計画交通量	15,300~35,000台/日		供用済延長	4.6km
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.5 (残事業) 2.7	総費用： (残事業)/(事業全体) 30/732億円 (事業費：27/716億円) (維持管理費：3.4/16億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 82/1,069億円 (走行時間短縮便益：59/979億円) (走行費用減少便益：23/65億円) (交通事故減少便益：0.40/25億円)	基準年： 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.5 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.6~2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.5 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.5~3.0 (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=2.6~2.8 (事業期間±1年)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・成田拡幅区間の損失時間(236千人時間/年・km)は、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍である。 ・2車線区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・成田拡幅区間の死傷事故率(119.4件/億台km)は、全国平均(102.6件/億台km)の約1.2倍である。 ・成田拡幅区間の死傷事故の内訳は、渋滞末尾での追突事故が約6割を占めることから、成田拡幅の整備により混雑緩和による事故の減少が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 千葉県知事の意見 ・一般国道51号成田拡幅は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、成田空港周辺地域の物流の円滑化、地域経済の活性化につながる重要な事業である。 今年度には、成田空港の年間発着枠が30万回までに拡大されるとともに、現在事業中の北千葉道路の進展に伴い、当該道路への利用交通の流入が見込まれることから、成田市市内の交通の円滑化のため、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 ・事業化時は4万人余りだった人口が、2005年には約10万人を突破し、市街化が拡大した。 ・周辺施設及び交差点道路からの流入交通が多く、成田拡幅区間に交通が集中し渋滞が発生している。 ・昭和53年成田空港開港。 ・平成3年成田空港駅開業。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和45年に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率86%、(平成26年3月末時点) ・平成13年度まで：成田市並木～成田市寺台間 延長=4.6km (4/4) 開通 ・現在までに、4.6km区間で4車線供用しており、残る1.2km区間を引き続き事業中。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・起点側の飯仲～寺台間については、平成25年度より工事着手。 ・終点側の寺台～東金山間については、地元や関係自治体と設計等の協議や地元調整を行っている状況。 ・今後も、用地交渉や地元協議を進め、用地取得や工事を進めていく。				
施設の構造や工法の変更等 ・新技術の積極的な活用等により、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27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464号 <small>きたちばどうろ</small> 北千葉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 千葉県
起終点 自：千葉県 <small>ちばけん</small> 印西市 <small>いんさい</small> 若萩 <small>わかはぎ</small> 至：千葉県 <small>ちばけん</small> 成田市 <small>なりた</small> 押畑 <small>おしはた</small>			延長	9.8km 直轄：5.6km 県：4.2km
事業概要 国道464号は、千葉県市川市から成田市までの延長約43kmの主要幹線道路である。北千葉道路は、県西地域と成田空港間との道路ネットワーク・アクセス強化、緊急輸送道路のネットワーク強化や安全性の向上を目的に計画された、延長9.8kmのバイパス事業である。				
H17年度事業化		H17年度都市計画決定		H17年度用地着手
全体事業費	約818億円 直轄：398億円 県：420億円	事業進捗率	74%	供用済延長
				1.8km
計画交通量		25,500～34,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 6.9	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 138/848億円 <small>(事業費：130/840億円)</small> <small>(維持管理費：7.6/8.4億円)</small>	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 947/1,000億円 <small>(走行時間短縮便益：777/815億円)</small> <small>(走行費用減少便益：128/137億円)</small> <small>(交通事故減少便益：42/47億円)</small>	基準年
				平成26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=6.2～7.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=6.3～7.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.4（事業期間±2年）事業期間：B/C=6.0～9.5（事業期間±2年）				
事業の効果等 ①道路ネットワークの強化・アクセス向上 ・北千葉道路の整備により、東葛地域などの国道16号周辺地域では成田空港までの所要時間が約30分短縮する（柏市の場合は、90分から60分に短縮）。 ・当該道路の整備により、東西方向の道路ネットワークの強化やアクセス向上が図れる。 ②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線で千葉県北西部の東西を結ぶ4車路線は、東関東と国道464号の2路線のみであり東西方向の緊急輸送道路が脆弱。 ・東日本大震災後の見直しにおいて、「多重防御の視点」に重点を置くことが示された。北千葉道路の整備により東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが構築される。 ③国道464号（北千葉道路と並行する区間）の交通事故状況 ・北千葉道路と並行する区間（鎌苅北交差点～寺台交差点間）の国道464号現道および国道51号の一部には死傷事故率の高い区間がある。 ・北千葉道路の整備により、国道464号現道や国道51号の交通が北千葉道路に転換することにより交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 千葉県知事の意見 ・一般国道464号北千葉道路（印西市～成田市）は、成田空港へのアクセス強化や災害時の道路ネットワークの強化などに寄与するとともに、成田市内の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る重要な道路である。 また、国施行区間と県施行区間は一体的に整備を進めていることから、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 ・平成22年 成田高速鉄道開業				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成17年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率74%（平成26年3月末時点） ・平成25年度：成田市北須賀～成田市船形間 延長=1.8km（2/4）部分開通 ・平成30年度の直轄権限代行区間2車線開通に向けて、函渠工事、橋梁工事等を推進。				

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成18年度から工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。
- ・平成28年度：印西市若萩～成田市北須賀 延長4.2km (2/4) 開通予定。
- ・平成30年度：成田市船形～成田市押畑 延長3.8km (2/4) 開通予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、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27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、吉岡 幹夫

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>もばら きさらづ</small> (茂原～木更津)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自： <small>ちばけんちばけんもばらししいしがみ</small> 千葉県千葉市茂原市石神 至： <small>ちばけんきさらづしいんなり</small> 千葉県木更津市犬成	延長	28.5km		
事業概要					
<p>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。</p> <p>茂原～木更津区間は、現在事業中である圏央道（東金茂原道路）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道及び千葉東金道路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が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とともに、緊急医療活動のアクセス向上、災害時には外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築する道路である。</p>					
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手	
H12年度工事着手					
全体事業費		約2,198億円		事業進捗率	
		76%		供用済延長	
		28.5km			
計画交通量					
17,600～25,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 302/2,558億円	(残事業)/事業全体 616/3,135億円	平成26年	
	(残事業) 2.0	事業費：285/2,336億円 維持管理費：17/222億円	走行時間短縮便益：504/2,652億円 走行費用減少便益：61/298億円 交通事故減少便益：52/185億円		
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.0～2.1（交通量 ±10%）					
事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%）					
事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±3年）事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±3年）					
事業の効果等					
①ネットワークの形成					
・圏央道（茂原～木更津）は、東関東ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなる。また、ICアクセス30分圏域が拡大、圏域人口が約12万人増加。地域住民のアクセス向上が実現。					
②道路交通の円滑化					
・圏央道に並行する国道409号では、全車交通量が約1,300～1,800台/12h減少し、大型車交通量も約200～500台減少。大型車の交通転換により、並行する一般道路の渋滞が緩和される。					
③地域の活性化の支援					
・房総地域の各観光地へのアクセス性が大幅に向上し、観光入込客数も増加している（九十九里地域では約3割、南房総地域では約7割増加）。					
・茂原駅～羽田空港・横浜駅への高速バスは、圏央道開通後に所要時間が短縮し、利用者数も約3割増加している。また、利用者からも「便利になった」との評価を得ている。					
・圏央道（茂原～木更津）の開通にあわせ、新規の工場や大規模小売店舗の立地面積が増加している。					
④沿線の地域づくり支援、活性化					
・平成29年度より茂原にはる工業団地の分譲開始が予定されており、首都圏各地および成田、羽田の両空港への交通アクセスが優れていることから、多くの企業の集積が期待される。					
⑤救急医療活動の支援					
・第三次救急医療施設の30分圏域が拡大し、第三次救急医療施設の千葉県人口カバー率が89%⇒95%（+6%）へ向上した。					
・茂原市役所から第三次救急医療施設までのアクセス時間は、開通前の約4割の時間に短縮。					
⑥災害時の道路ネットワークの強化					
・内陸部に位置する圏央道の開通により、災害時のネットワーク強化が期待される。					
・圏央道の開通により、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から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（茂原～木更津）は、館山道及び東京湾アクアラインと一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。
- ・ その結果を最大限に発現するためには、沿線地域等から、（仮称）かずさインターチェンジの整備や、円滑な交通の確保に向けた、早期の4車線化が求められている。
- ・ これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の推進を図りたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

館山道・富津館山道路（平成19年）全線供用／東京湾アクアライン（平成9年）全線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等！

- ・ 平成4年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率76%（平成26年3月末時点）
- ・ 平成18年度：木更津東IC～木更津JCT間 延長7.1km（4/4）開通。
- ・ 平成24年度：茂原長南IC～木更津東IC間 延長21.4km（2/4）部分開通。
- ・ 今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 新技術の積極的な活用等により、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27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 <small>にいじゆくかくふく</small> 新宿拡幅	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： <small>とうきょうとかつしかくにいじゆく</small> 東京都葛飾区新宿2丁目 至： <small>とうきょうとかつしかくかなまち</small> 東京都葛飾区金町6丁目		延長 2.1 km			
事業概要 国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした拡幅・立体事業である。					
S45年度事業化（金町地区） S58年度事業化（新宿地区）	S20年度都市計画決定 S55年度都市計画変更（金町地区） S41年度都市計画変更（新宿地区）	S48年度用地着手（金町地区） H17年度用地着手（新宿地区）			
全体事業費 約337億円 事業進捗率 66% 供用済延長 1.2 km					
計画交通量 40,900～69,500台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(残事業)</small> 4.6 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87 / 734億円 事業費：84/726億円 維持管理費：3.4/7.6億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 403 / 1,049億円 走行時間短縮便益：392/1015億円 走行費用減少便益：5.2/27億円 交通事故減少便益：5.2/7.2億円 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成26年 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(残事業)</small> 4.6	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87 / 734億円 事業費 ：84/726億円 維持管理費 ：3.4/7.6億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 403 / 1,049億円 走行時間短縮便益 ：392/1015億円 走行費用減少便益 ：5.2/27億円 交通事故減少便益 ：5.2/7.2億円	基準年 平成26年
B/C <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(残事業)</small> 4.6	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87 / 734億円 事業費 ：84/726億円 維持管理費 ：3.4/7.6億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 403 / 1,049億円 走行時間短縮便益 ：392/1015億円 走行費用減少便益 ：5.2/27億円 交通事故減少便益 ：5.2/7.2億円	基準年 平成26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=4.2～5.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=4.2～5.1（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=4.3～5.0（事業期間±2年）					
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・国道6号の新宿地区から金町地区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中している。 ・また、交差点や踏切が近接し、新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は545.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約21倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は123.6件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.2倍である。 ・特に、金町1丁目交差点付近では死傷事故率が291.7件/億台・kmであり、全国平均の約3倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。 ③防災ネットワークの機能強化 ・新宿拡幅区間は、特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。 ・拡幅により震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、救急車両などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。					
関係する地方公共団体等の意見 ・東京都からの意見：国道6号新宿拡幅は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業であることから、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・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 ・昭和45年度（金町地区）、昭和58年度（新宿地区）に事業化、用地進捗率83%、事業進捗率66%（平成26年3月末時点） ・平成7年度：金町地区（東京都葛飾区金町2丁目～同区金町6丁目） 延長1.2 km（6/6）部分開通 ・新宿地区（延長0.9km）が主な残工事である。 ・用地取得率の高い東京都心側から重点的に用地を取得し、現道拡幅を実施。 ・立体部については、現道拡幅後、JR新金線における踏切立体化事業の進捗により実施。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新宿地区を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要である。JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定となっているが、まずは現道拡幅（6車拡幅）を実施することでJR東日本と合意されたため、平成17年度より用地取得に着手。
- ・特に用地取得率の高い東京都心側から重点的に用地取得を行い、現道拡幅（6車拡幅）を開通させ、引き続き立体化の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

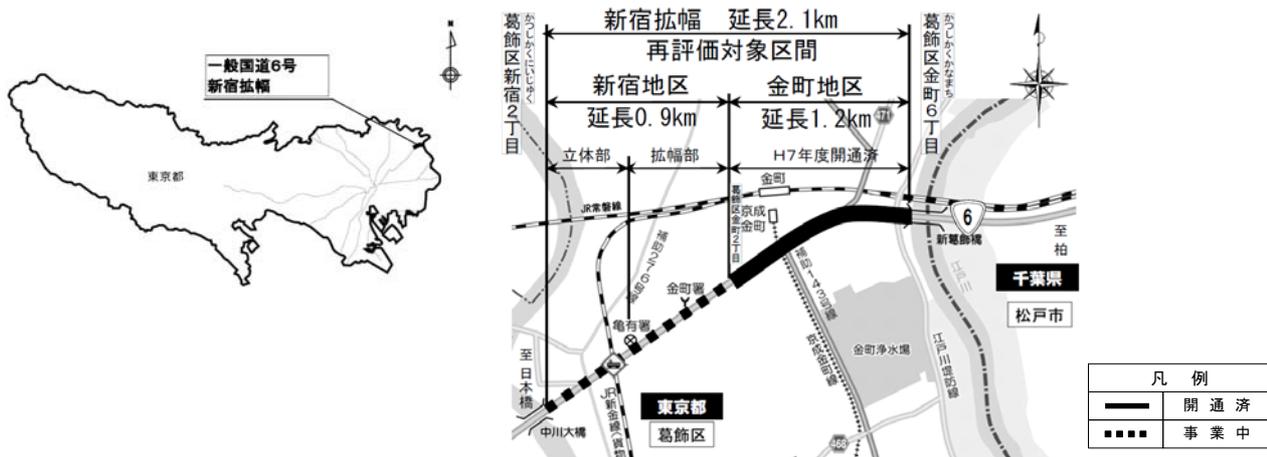
対応方針

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。

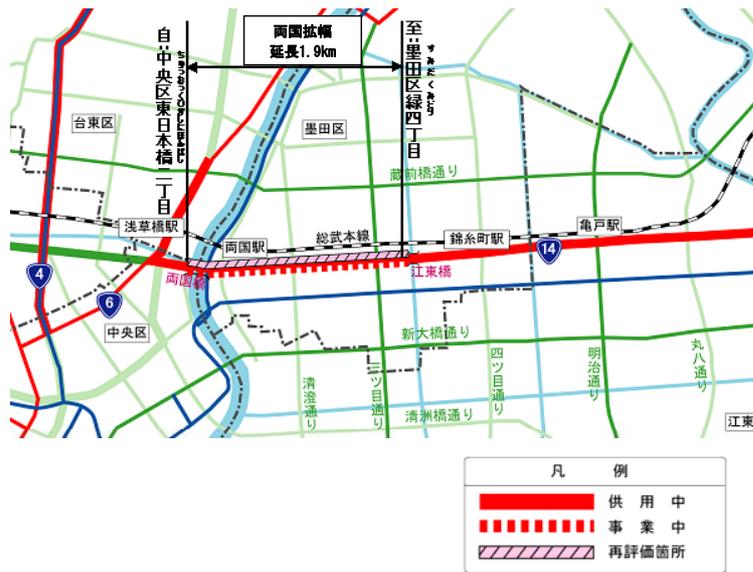
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成27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14号 <small>りょうこくかくふく</small> 両国 拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局		
起終点：自：東京都中央区東日本橋二丁目 至：東京都墨田区緑四丁目 <small>とうきょうとちゆうおうくひがしにほんばしにちようめ</small> <small>とうきょうとすみだくみどりよんちようめ</small>	延長	1.9 km		
事業概要 国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路である。 両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。				
H10年度事業化	S20年度都市計画決定	H24年度用地着手	H一年度工事着手	
全体事業費	約250億円	事業進捗率	8%	
計画交通量	49,100～54,200台/日			
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 1.9	総費用： (残事業)/(事業全体) 176/208億円 (事業費：169/200億円) (維持管理費：7.5/7.5億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 343/343億円 (走行時間縮減便益：323/323億円) (走行費用減少便益：19/19億円) (交通事故減少便益：0.63/0.63億円)	基準年： 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.8（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±2年）				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・両国拡幅区間がボトルネック（6車線から4車線に車線減少）となり、交通渋滞が発生。 ・両国拡幅区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均の約13倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・両国拡幅区間の死傷事故率は211件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・両国拡幅区間は特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。 ・両国拡幅の整備により、震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、緊急車両などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。				
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の見解：両国拡幅は渋滞緩和や防災性の向上に資するだけでなく、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上でも重要な事業である。このため、必要な財源を確保するとともに、早期完成に向けて、未着手区間についても早期に着手し、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 ・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10年度に事業化し、平成24年度に用地取得に着手。用地進捗率2%、事業進捗率8%（平成26年3月末時点）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 今後、着実な整備推進のために、平成27年度には、両国四丁目及び、緑三丁目交差点区間の設計用地説明会を実施する予定である。				
施設の構造や工法の変更等 新技術の積極的な活用等により、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27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 <small>ほちおうじかくふく</small> 八王子拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局			
起終点：自：東京都八王子市中野上町 <small>とうきょうとほちおうじしなかのかみちよう</small> 至：東京都八王子市左入町 <small>とうきょうとほちおうじしさにゆうまち</small>	延長：2.7km				
事業概要： <p>国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保、土地区画整理事業への寄与を目的とした延長2.7kmの拡幅事業である。</p>					
S54年度事業化	S36及びS39年度都市計画決定 (S51年度都市計画変更)	S55年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	約177億円	事業進捗率	94%	供用済延長	1.7km
計画交通量	33,700～46,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 7.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 13/276億円 事業費：9.4/268億円 維持管理費：3.2/8.5億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 97/424億円 走行時間短縮便益：93/363億円 走行費用減少便益：3.5/41億円 交通事故減少便益：0.58/20億円	基準年：平成26年	
感度分析の結果 <p>【事業全体】 交通量：B/C=1.00～1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.6 (事業期間±1年)</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=7.1～8.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=7.1～8.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=7.4～7.8 (事業期間±1年)</p>					
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①交通渋滞の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号（八王子拡幅区間）の損失時間は202.8千人時間/年・kmで全国平均の約8倍。 ・2/4車線区間の拡幅整備により、国道16号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号（八王子拡幅区間）の死傷事故率は、165.2件/億台・kmであり、全国平均の約1.6倍。 ・死傷事故率の高い2/4車線区間の拡幅整備により、事故の減少が期待される。 ③歩行者の安全性確保 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺人口は近年30年で約1.5倍も伸び、通学や八王子駅へのアクセスにより歩行者・自転車の交通量は約5.8千台/日に及ぶ。 ・車道と歩行者や自転車の空間が未分離の区間があり、自歩道の整備により安全性・快適性の向上が期待される。 ④バス定時性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕を中心とした交通渋滞によりバスの運行所要時間が変動する状況があり、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。 ⑤中央道へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・八王子拡幅の整備により、八王子市の中心市街地から中央道八王子ICまでの所要時間が短縮されアクセス性及び利便性の向上が期待される。 ⑥緊急輸送道路ネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号（八王子拡幅区間）は、第一次緊急輸送道路に指定されており、防災関連機関が集積する八王子駅周辺と広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集積するエリアを連絡強化し、災害に強いまちづくりへ寄与する。 ・八王子拡幅の整備により、緊急輸送道路ネットワークが強化され、中央道及び圏央道との連携が機能し、災害時の円滑な支援活動に寄与する。 ⑦土地区画整理事業との連携による地域の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業と連携した放射都市軸の整備により、地域の活性化に寄与する。 ・八王子ICと連絡する放射都市軸の整備により、工業系をはじめとする土地利用の促進に寄与する。 					

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

- ・ 国道16号は、都心から30～40km圏に位置する首都圏の主要都市間を結ぶ重要な道路である。八王子拡幅区間は、中央道の八王子ICと八王子市の中心部を結ぶため、交通が集中している。
- ・ 残る区間である中央道高架下～中野上町交差点間の4車線化整備は、渋滞の緩和や地域の安全性向上に資することから、必要な予算を確保し、本年4月に公表した平成28年度の開通見通しを遵守されたい。

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

拡幅区間の4/4車線開通済である左入地区では大型商業施設の進出など郊外型の開発が進んでいる。八王子拡幅事業の沿線では、土地区画整理事業として平成5年度に中野中央土地区画整理事業、平成6年度に宇津木土地区画整理事業、平成10年度に中野西地区土地区画整理事業、平成24年度に八王子インター北土地区画整理事業が事業計画決定されており、まちづくりと連携した整備を進めている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和54年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率94%。(平成26年3月末時点)
平成4年度に八王子IC～左入橋交差点間延長 1.1km、平成11年度に谷野街道入口交差点～八王子IC間延長0.3km、平成26年4月に中野山王地区の延長0.3kmを4/4車線開通。引き続き、残る延長1.0km 2/4車線区間の工事進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は99%完了。引き続き、全線4車線開通に向けた事業促進を図る。
平成28年度：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。

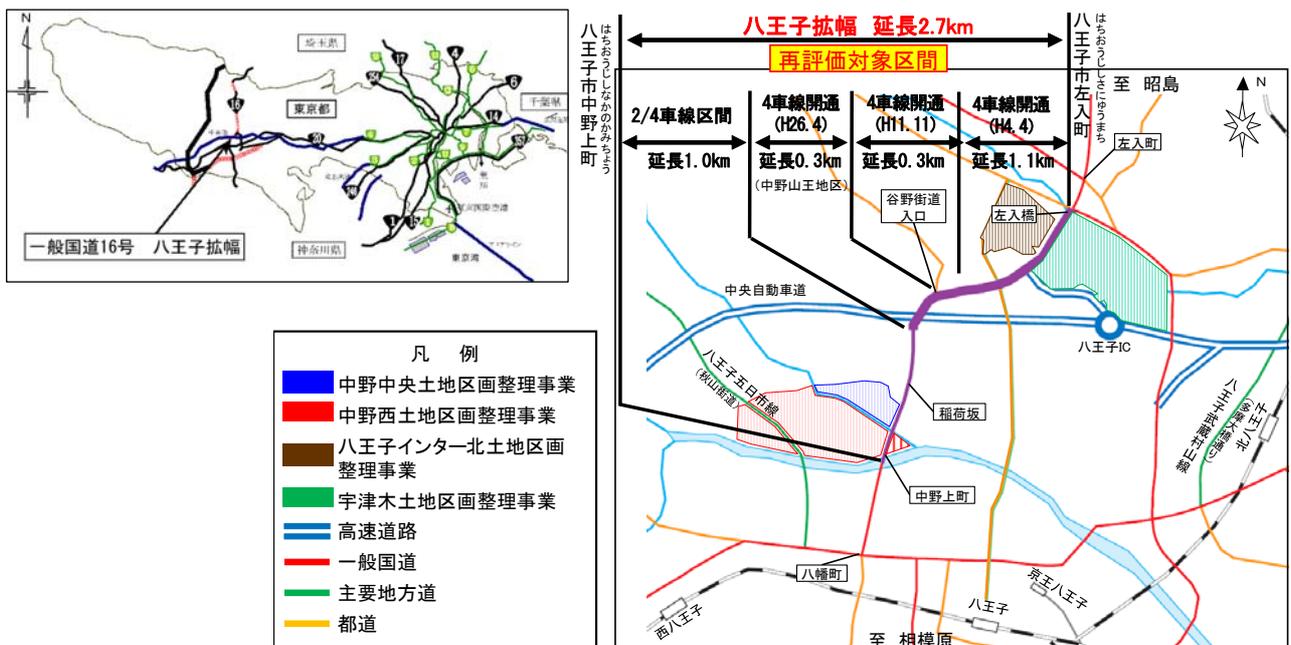
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>はちおうじ みずほかくふく</small> 八王子～瑞穂拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>とうきょうと はちおうじし さにゆうまち</small> 東京都八王子市左入町 至： <small>とうきょうと にしたまぐんみずほまちにほんぎ</small> 東京都西多摩郡瑞穂町二本木	延長	14.6km		
事業概要					
<p>国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、大規模震災時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長14.6kmの拡幅事業である。</p>					
S47年度事業化	S36年度都市計画決定 (H9年度都市計画変更)	S52年度用地着手	S54年度工事着手		
全体事業費	約900億	事業進捗率	91%	供用済延長	4車線開通区間14.6km (内、暫定4/6車線開通区間1.7km)
計画交通量	21,400～51,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 53/1,758億円 事業費：50/1,730億円 維持管理費：3.2/28億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 108/2,687億円 走行時間短縮便益：95/2,510億円 走行費用減少便益：9.7/155億円 交通事故減少便益：3.5/22億円	基準年 平成26年	
感度分析の結果					
<p>【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=2.0～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.5（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.8（事業期間±4年） 事業期間：B/C=1.8～2.3（事業期間±4年）</p>					
事業の効果等					
<p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号松原地区では、上下線で速度低下がみられ、隣接区間（特に南側）で交通渋滞が発生。 ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）の損失時間は約134.7千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍。 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。 <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）の死傷事故率は、約76.1件/億台・kmと全国平均の約0.7倍となっているが、国道16号松原地区では約179.8件/億台・kmと全国平均の約1.8倍と高い状況。 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待される。 <p>③生活環境の改善（生活道路の機能回復）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号の交通渋滞を回避するため、周辺の生活道路に侵入する通過交通もある。 ・周辺の生活道路は狭隘で規制速度30km/hの市道が多く、沿線には小中学校も存在し、通学中の学童と通過交通による事故が懸念される。 ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）が整備されることで、交通渋滞が緩和し、生活道路に流入する通過交通の減少が図られ、生活道路の機能回復、安全性の向上が期待される。 <p>④緊急輸送道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）は、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、圏央道と国道16号で相互に代替路を形成し、首都圏および多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置を占める。 ・八王子～瑞穂拡幅事業の沿線には、防災関連機関が集積しており、拡幅整備されることで広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集積するエリアを連絡強化し、災害に強いまちづくりへ寄与する。 <p>⑤バス定時性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。 <p>⑥拝島駅周辺整備事業との連携による地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拝島駅周辺整備事業と連携した広域交流軸の整備により、八王子市や立川市、福生市等の隣接する都市からの交通の円滑化を図り、地域の活性化に寄与する。 					

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

- ・ 国道16号は、都心から30～40km圏に位置する首都圏の主要都市間を結ぶ重要な道路である。八王子～瑞穂拡幅区間は、埼玉エリアと多摩地区を結ぶため交通が集中している。
- ・ 松原地区の6車線化は、渋滞の緩和や地域の安全性向上に資することから、必要な予算を確保し、既に公表されている平成28年度の開通見通しを遵守されたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）は、西東京工業団地など、工業団地が点在し、大規模商業施設の出店が進んでいるとともに、拝島駅周辺整備事業の整備も進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和47年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率91%（平成26年3月末現在）
 平成24年度までに起点から終点までの延長14.6kmを4車線開通済（ただし松原地区延長1.7kmは暫定4/6車線開通）。また、平成26年3月に小荷田交差点（下り）右折車線を2車化供用済。引き続き松原地区延長1.7kmの6/6車線化に向けて事業を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、完成に向けた事業促進を図る。
 平成28年度：松原地区延長1.7km 6/6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。

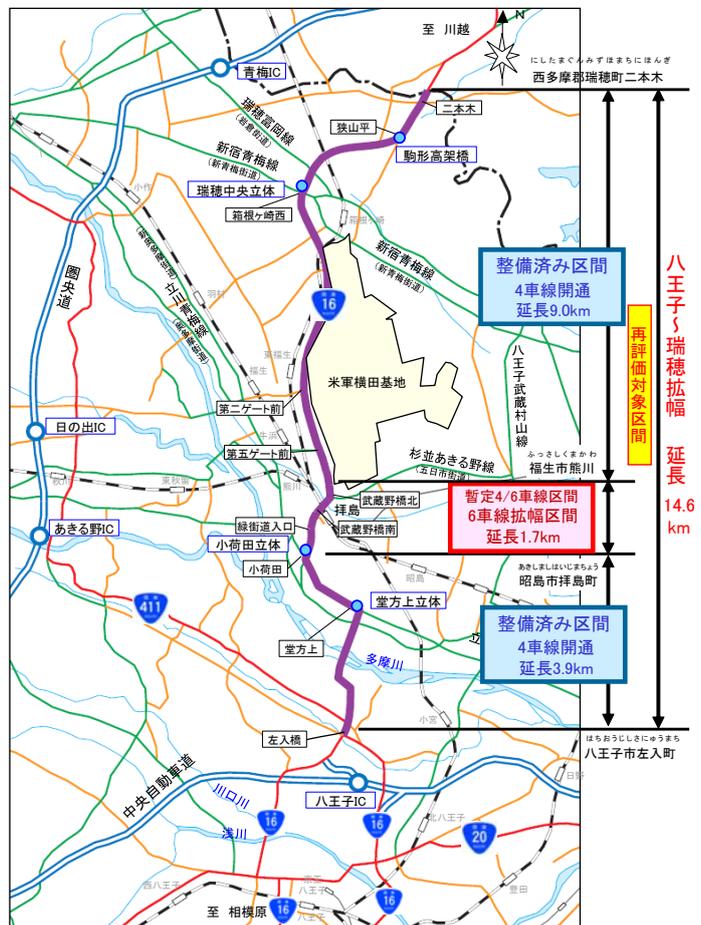
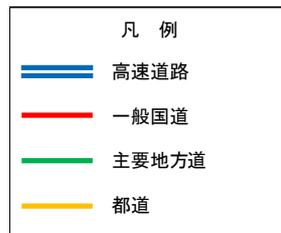
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>ひの</small> 日野バイパス（延伸）	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局	
起終点：自： <small>とうきょうとひのしかわべほりのうち</small> 東京都日野市川辺堀之内 至： <small>とうきょうとひのしにひらやまさんちようめ</small> 東京都日野市西平山三丁目	延長	3.8km	
事業概要 国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長220kmの主要幹線道路である。日野バイパス（延伸）は、国道20号や平行する北野街道等の渋滞緩和、交通事故の減少に伴う安全性の向上、土地区画整理事業との一体整備による新たなまちづくりの支援を目的とした、日野市川辺堀之内から同市西平山間までの延長3.8kmの4車線のバイパス事業である。			
H17年度事業化	S36年度都市計画決定 (H2年度変更)	H18年度用地着手	一年度工事着手
全体事業費	約240億円	事業進捗率	63% 供用済延長 0km
計画交通量	19,400～27,300台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 90/253億円 事業費：75/238億円 維持管理費：15/15億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 314/314億円 走行時間短縮便益：296/296億円 走行費用減少便益：1.6/1.6億円 交通事故減少便益：17/17億円
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.04～1.6（交通量 ±10%）【残事業】 交通量：B/C=2.9～4.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=3.2～3.8（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=3.4～3.6（事業期間±1年）			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・日野バイパス（延伸）の並行区間である国道20号現道では、石川入口～大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の損失時間は約162.4千人時間/年・kmであり、全国平均の約6倍。 ・日野バイパス（延伸）が整備されることにより、国道20号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、121.7件/億台・kmと全国平均の約1.2倍。 ・通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が期待される。 ③まちづくりの支援 ・日野市では、骨格道路である日野バイパス（延伸）を中心に沿道と一体となった「まちなみ」形成を図り、地域の活性化に向け、土地区画整理事業を基本としたまちづくりを進めている。 ・日野バイパス（延伸）の沿線には、4つの土地区画整理事業（川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山）が展開されており、まちづくりと連携した整備を進めている。			
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見： ・国道20号日野バイパス（延伸）は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞緩和及び地域の安全性向上等の効果が期待される。また、土地区画整理事業との連携によりまちづくりの支援を図るとともに、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス道路として、重要な役割を果たす路線である。 ・本年6月28日には、圏央道の相模原愛川IC～高尾山ICが開通したことから、当該道路の整備は急務である。このため、土地区画整理事業者と調整して用地確保を促進するとともに、必要な財源を確保し、早期の工事着手に向け、必要な調査・設計を進められたい。			
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

日野バイパス（延伸）の沿線では、4つの土地区画整理事業が事業中であり、平成20年度には川辺堀之内土地区画整理事業が事業認可され、まちづくりと連携した整備を進めている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度に事業化、用地進捗率61%、事業進捗率63%（平成26年3月末時点）
- ・関連する土地区画整理事業と連携し、用地取得を進めている。
- ・工事は未着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。
- ・用地の進捗状況を踏まえ、順次工事着手する予定。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の活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。

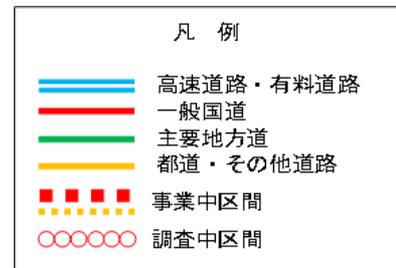
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>はちおうじみなみ</small> 八王子南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>とうきょうとはちおうじしきたのまち</small> 東京都八王子市北野町 至： <small>とうきょうとはちおうじしみなみあさかわまち</small> 東京都八王子市南浅川町	延長	9.6km		
事業概要 八王子南バイパスは、八王子市域の混雑緩和や交通安全の確保とともに、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮を目的とした八王子市北野町から同市南浅川町までの延長約9.6kmのバイパス事業である。				
H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H10年度用地着手	H13年度工事着手	
全体事業費	約1,375億円	事業進捗率	49%	供用済延長
2.6km				
計画交通量 17,900～40,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 599/1,402億円 事業費：572/1,367億円 維持管理費：26/35億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,307/2,271億円 走行時間短縮便益：1,163/2,131億円 走行費用減少便益：118/128億円 交通事故減少便益：26/12億円	基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±1年） 【残事業】 交通量：B/C=2.0～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.2（事業期間±1年）				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道では、大和田町4丁目交差点から八幡町交差点にかけて著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の渋滞損失時間は約172.2千人時間/年・kmであり、全国平均の約7倍。 ・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、183.1件/億台・kmと全国平均の約1.8倍。 ・高尾駅前交差点では死傷事故率が993.0件/億台・kmと全国平均の約10倍。 ・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③アクセス性及び利便性の向上 ・八王子南バイパスの整備により、これまで、多摩ニュータウン地域から中央道八王子ICを利用し北西方面（山梨県や埼玉県方面）へ向かっていた交通が、圏央道高尾山ICを利用することにより所要時間が短縮され、アクセス性及び利便性の向上が期待される。 ・また、八王子南バイパスの整備により、横浜・神奈川方面をはじめ、多摩地域で利用可能なICの選択肢が増え、観光面や物流面においても利便性の向上が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見： ・国道20号八王子南バイパスは、八王子市周辺の混雑緩和だけでなく並行する北野街道や交差する国道16号の渋滞緩和及び地域の安全性の向上等の効果が期待される。また、圏央道高尾山ICへのアクセス道路として、重要な役割を果たす路線である。 ・本年6月28日には、圏央道の相模原愛川IC～高尾山ICが開通したことから、当該道路の整備は急務である。このため、必要な財源を確保し、用地取得や工事を推進されたい。				
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

- ・ 圏央道（青梅IC～八王子JCT～海老名JCT間）間が4車線開通。
- ・ 日野バイパスが4車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成9年度に事業化、用地進捗率89%、事業進捗率49%（平成26年3月末時点）
- ・ 平成22年度に八王子市館町～南浅川町間の約2.6kmを4車線開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 引き続き用地取得を推進し、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。
- ・ 平成26年度内に、大船寺田地区（L＝約300m）については、暫定2/4車線で開通予定。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の活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。

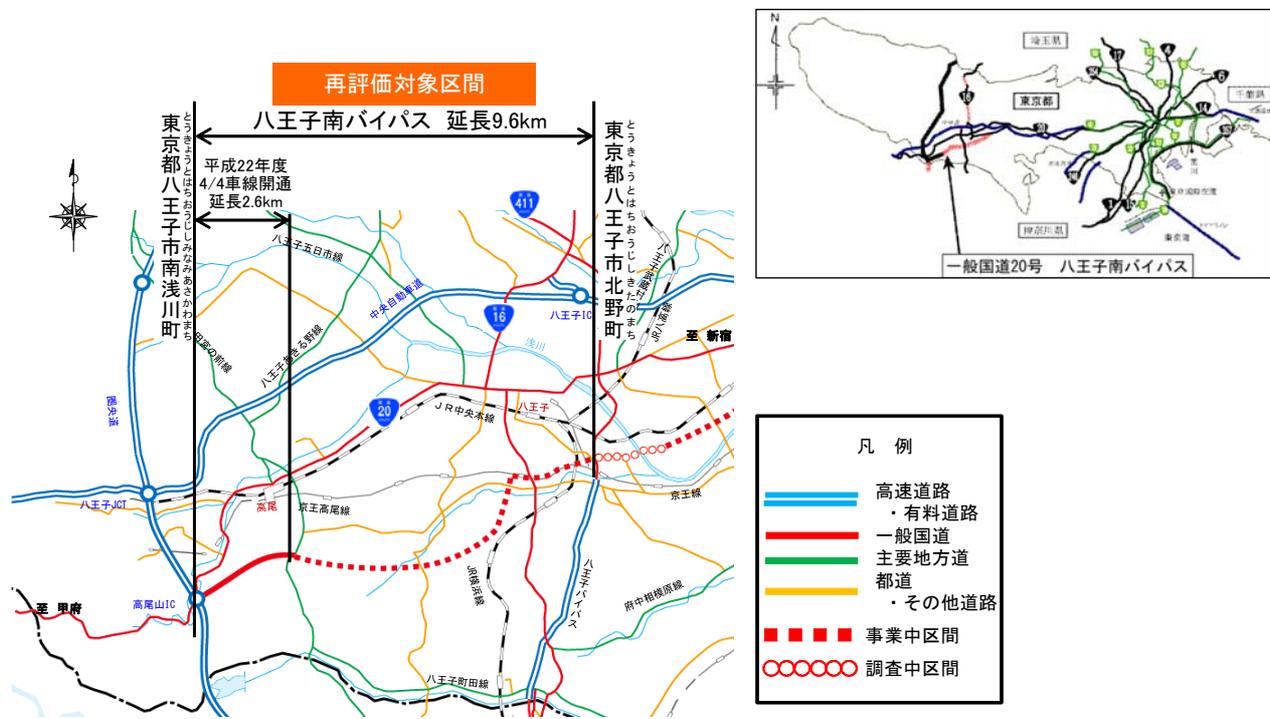
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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



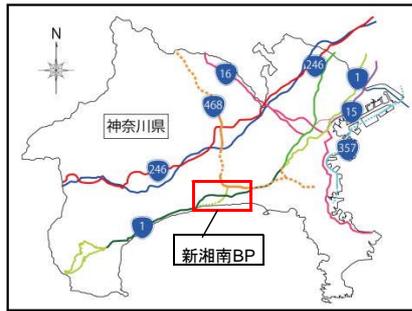
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成27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、吉岡 幹夫

事業名 一般国道1号 <small>しんしょうなん</small> 新湘南バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局 中日本高速道路(株)	
起終点 自： <small>かながわけんちがさきししもまちや</small> 神奈川県茅ヶ崎市下町屋 至： <small>かながわけんちがさきししもまちや</small> 神奈川県中郡大磯町大磯	延長	6.7km	
事業概要 一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪府大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。			
S60年度事業化	S63年度都市計画決定	S63年度用地取得着手	H2年度工事着手
全体事業費	約890億円	事業進捗率	42%
計画交通量	23,000～34,400台/日		供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/事業全体 383/1,192億円 (事業費：335/1,121億円) (維持管理費：48/71億円)	総便益 (残事業)/事業全体 842/1,479億円 (走行時間短縮便益：683/1,165億円) (走行費用減少便益：106/207億円) (交通事故減少便益：52/107億円)
感度分析の結果	基準年 平成26年 【事業全体】 交通量：B/C= 1.1～1.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.1～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.2～1.3 (事業期間±2年)		
感度分析の結果	【残事業】 交通量：B/C= 2.0～2.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.0～2.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.0～2.3 (事業期間±2年)		
事業の効果等 ①広域幹線道路網の形成 ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。 ②交通混雑の緩和 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均の約10倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・新湘南バイパスに並行する国道1号では、死傷事故率が全国平均の約2倍にあたる200件/億台/km以上の区間が多数存在している。新湘南バイパスの整備により、国道1号の一部が転換し渋滞が緩和され、国道1号の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 ・神奈川県知事の意見：一般国道1号新湘南バイパスは、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路と、西湘バイパスを結ぶことで、広域幹線道路網を形成する重要な路線である。新湘南バイパスの整備により、国道1号等の渋滞緩和や、安全性の向上・沿道環境の改善が図られるだけでなく、切迫性のある東海地震などの災害時に対して、救急活動や支援物資の緊急輸送路としても期待されていることから、引き続き、本事業を推進し、早期完成を図りたい。			
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 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 昭和60年度に事業化、用地進捗率87%、事業進捗率42%（平成26年3月末時点）。平成7年12月：茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC間 延長1.2km（4/4）部分開通。引き続き、残る5.5km区間の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 引き続き用地の取得を推進し、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。			
施設の構造や工法の変更等 新技術の積極的な活用等により、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



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
担当課長名：茅野 牧夫

事業名 一般国道246号 <small>つづきあおばくかんきょうせいび</small> 都筑青葉地区環境整備	事業 一般国道	事業 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>かながわけんよこはましつづきくうしくほちよう</small> 神奈川県横浜市都筑区牛久保町 至： <small>かながわけんよこはましあおばくふじがおかいちちようめ</small> 神奈川県横浜市青葉区藤が丘一丁目		延長 4.5km
事業概要 本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和、道路の環境改善、東名高速へのアクセス性の向上を目的とした、交差点の立体化（市ヶ尾立体、新石川立体）、歩道整備や右折レーンを設置する事業である。		
S50年度事業化	S39年度都市計画決定 (S54年度変更)	S53年度用地着手 S61年度工事着手
全体事業費	約550億円	事業進捗率 約89%
計画交通量		供用済延長 2.5km
37,300	～ 62,200台/日	
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) —	総費用： (残事業)/事業全体 48/856億円 (事業費：48/847億円) (維持管理費：-/9億円)
総便益： (残事業)/事業全体 - /1,119億円 (走行時間短縮便益：- /1,058億円) (走行費用減少便益：- /34億円) (交通事故減少便益：- /27億円)		基準年： 平成26年度
感度分析の結果 事業全体 交通量：B/C= 0.98～1.4（交通量 ±10%） 残事業 交通量：B/C= -（交通量 -） 事業費：B/C= 1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C= -（事業費 -） 事業期間：B/C= 1.2～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C= -（事業期間 -）		
事業の効果等 ①渋滞の緩和 ・当該区間の損失時間は約244.2千人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約9倍となっている。 ・市ヶ尾交差点及び江田駅東交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞個所に特定されている。 ・都筑青葉地区環境整備により、国道246号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全性の向上 ・当該区間の平均死傷事故率は、150.3件/億台・km（全国平均：102.0件/億台・km）となっている。 ・歩道整備・右折レーン設置が残る区間の平均死傷事故率は約231.7件/億台・kmと全国平均（約102.0件/億台・km）の2倍以上。 ・事故類型では追突が45%である。 ・都筑青葉地区環境整備により、交通の円滑化が図られ、国道246号の交通事故の削減が見込まれる。 ③歩行者の安全性・快適性の向上 ・右折レーン未整備の交差点では、追突事故の危険性が高い。 ・歩道整備未完了区間は完了区間と比較して、歩行者事故が多い。 ・右折レーン設置、歩道整備によりこれらの事故を削減し、安全性、快適性の向上が期待される。 ④東名高速道路へのアクセス性の向上 ・横浜青葉ICの整備と併せて、市ヶ尾立体を整備したことにより、東名高速道路へのアクセス性は向上されたが、今後歩道整備や右折レーン設置を行うことで、渋滞が緩和され、さらなる東名高速道路へのアクセス性の向上が期待できる。		
関係する地方公共団体等の意見 本事業については、市が尾地区と新石川地区の2箇所において立体化が完了しております。 残事業においても、江田駅を中心として走行環境や沿道環境に配慮し、歩道幅員・右折レーンなどが整備可能となるよう、適正な道路幅員の確保を図るとともに、事業進捗率の高い箇所から集中的に整備を進めるなど効率的な事業展開を図り、事業効果の早期発現をお願いします。		
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 横浜青葉ICが平成10年3月に供用。 港北ニュータウン開発プロジェクトが進展。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度に事業化、用地進捗率84%、事業進捗率89%（平成26年3月末時点）
平成6年度：江田地区歩道整備 延長0.4km 供用
平成9年度：市ヶ尾立体部 延長1.0km 供用
平成17年度：新石川立体部 延長1.1km 供用

事業延長4.5kmのうち、整備効果の高い、立体部及び交差点部から先行して事業を推進しており、江田歩道整備（交差点部、延長0.4km）は平成6年度に、市ヶ尾立体部（延長1.0km）は平成9年度に、新石川立体部（延長1.1km）は平成17年度にそれぞれ供用済みである。

今後、歩道整備や右折レーン設置などの沿道環境及び交通安全対策を実施する予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る新石川歩道整備（延長0.9km）、市ヶ尾歩道整備（延長1.1km）におけるH26年3月末現在の用地取得率は、それぞれ18%、88%。

市ヶ尾歩道整備については、難航していた箇所を、平成26年度に1件取得。残る2件について、1件は交渉中もう1件は次年度交渉予定。

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

今後も、地元の意見を踏まえ、事業進捗率の高い市ヶ尾歩道整備を先行完了させ、新石川歩道整備についても早期供用を図る。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

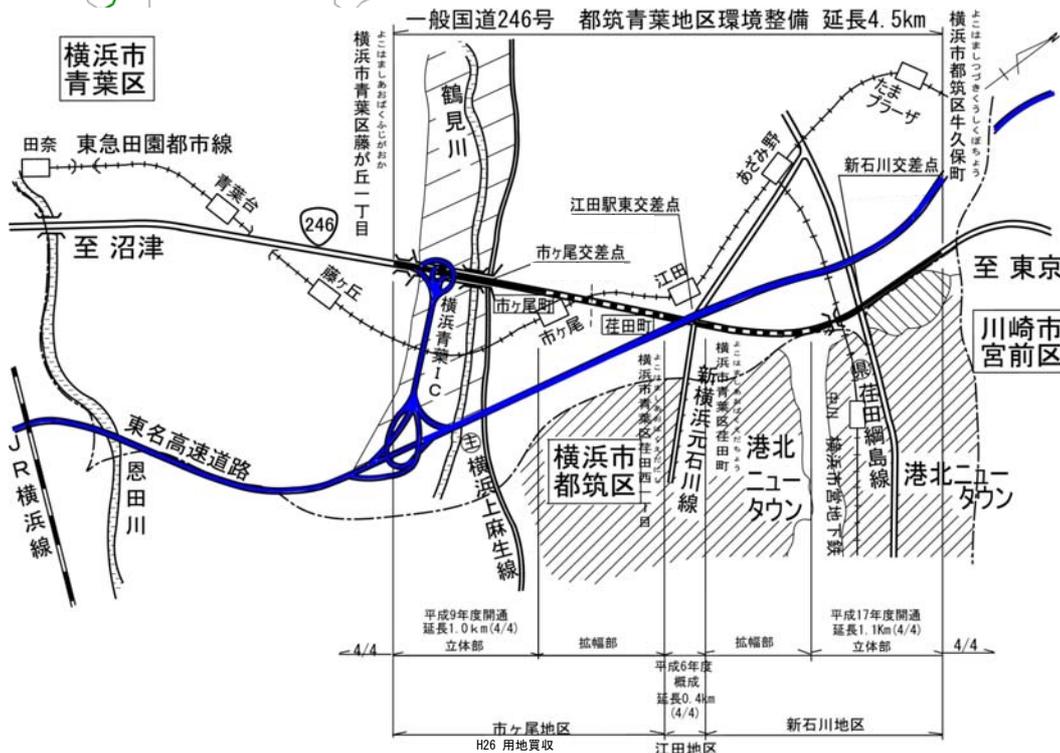
都筑青葉地区環境整備の未整備区間（歩道整備）については、人やクルマの円滑で安全な移動等を確保する観点から歩道整備や右折レーン設置等、沿道環境及び交通安全対策を実施していく必要がある。

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27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 ： <small>ちゅうぶおうだんじどうしゃどう とみざわ ろくごう</small> 中部横断自動車道（富沢～六郷）	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： <small>やまなしけんみなみこまぐんなんぶちよう</small> 山梨県南巨摩郡南部町 至： <small>やまなしけんにしやつしろぐんいちかわみさとちよう</small> 山梨県西八代郡市川三郷町		延長	28.3km	
事業概要 ： 中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの高速自動車国道である。 富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの2車線の道路事業である。				
H17年度事業化 (整備計画変更)	H一年度都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手	
全体事業費	約2,004億円	事業進捗率	35% 供用済延長 0km	
計画交通量	12,200～16,600台/日			
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.2	総費用： (残事業)/(事業全体) 956/1,972億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 2,302/2,302億円	基準年： 平成26年
	(残事業) 2.4	事業費：861/1,876億円 維持管理費：95/95億円	走行時間短縮便益：1,953/1,953億円 走行費用減少便益：265/265億円 交通事故減少便益：85/85億円	
感度分析の結果 ： 【事業全体】交通量：B/C= 1.1～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.1～1.2（事業期間±1年） 【残事業】交通量：B/C= 2.3～2.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.4～2.7（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、上信越自動車道、中央自動車道、第二東名高速道路の3本の高規格幹線道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏被災時の代替路として機能。 ・環状ネットワークの形成により中京圏と首都圏間の災害復旧や被災支援が強化。 ②物流の効率化 ・山梨県の物流動向では、入出荷ともに、静岡県との割合が多く、国際拠点港湾の清水港（静岡県）の後背地であるが、直結する国道52号は狭小区間やカーブ区間が多く、国際海上コンテナが走行するためには、徐行に加え前後誘導車の配置が必要であり、定時制や速達性が課題。 ・中部横断自動車道が整備されると、静岡県へのアクセス時間の短縮に加え、中京圏の中心地である愛知県への搬送ルート拡大が見込まれる等、物流の効率化に貢献。 ③救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の周辺地域における救急輸送の平均時間は約57分であり、全国平均の約39分よりも18分も長い時間を要する。 ・中部横断自動車道の整備により、山梨県及び静岡県内の第3次医療施設まで1時間以内で搬送可能な圏域が拡大し、救命率の改善が見込まれる。 ④災害時における代替道路の確保 ・国道52号は、大型車混入率が高いものの十分な歩道が確保されていない状況。 ・中部横断自動車道が整備されると、大型車などの通過交通が転換し、国道52号の交通の秩序化が図られる。 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が多数存在。 ・過去には大雨により度々通行止めを実施しており、災害時に通行止めとなった場合は孤立する集落が発生し、代替道路の確保が必要。				
関係する地方公共団体等の意見 ： 山梨県知事の意見： 中部横断自動車道は、本県の産業・経済や観光の発展に寄与すると同時に、大規模な災害発生の際には県民の生命を守る「命の道」となるものであり、必要不可欠な道路である。 当該区間の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。 なお、以下の意見を申し添える。 ①現在、精査中の増額分の事業費が確定した段階で、速やかに事業評価委員会に諮りたい。 ②さらなるコスト縮減を図ること。				

③地方負担の軽減を講じること。上記の事業費の精査が確定した時点で、速やかに増額分の内容を県に説明すること。

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
中富IC（仮称）・身延山IC（仮称）が地域活性化ICとして追加設置の認可。
富士山静岡空港の開港などの地域開発が進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成3年12月 吉原JCT～増穂IC間の基本計画決定、平成8年12月 同区間の整備計画決定。
平成18年2月 吉原JCT～増穂IC間の整備計画の変更（富沢IC～六郷IC間を直轄高速方式で整備）
用地進捗率99%、事業進捗率35%（平成26年3月末時点）
平成20年度より工事に着手し、現在、橋梁工事、トンネル工事及び改良工事を実施中。

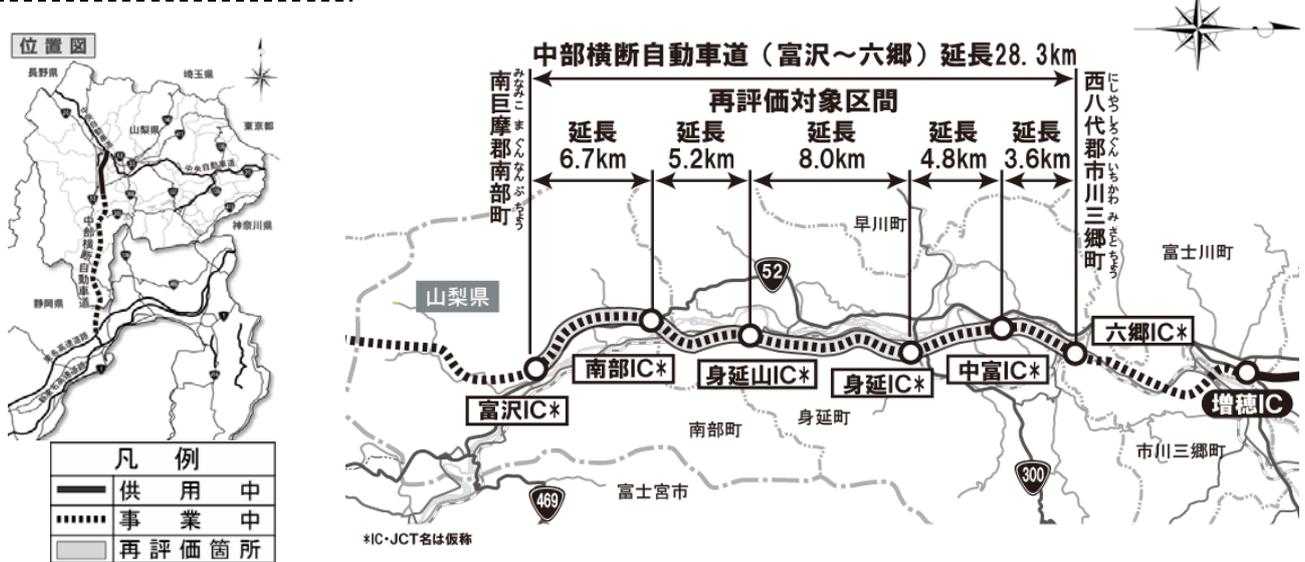
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成28年度：身延IC～六郷IC（2/4）開通予定
・平成29年度：富沢IC～身延IC（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等
要対策土処理計画や工事用道路計画の見直し等により事業費増加の要因が発生。現在、コスト縮減も含め事業費等の精査を実施中。

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27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 <small>しんやまなしかんじょうどうろ ほくぶくかん</small> 新山梨環状道路(北部区間)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>やまなしけんかいしうしく</small> 山梨県甲斐市牛句 至： <small>やまなしけんかいしうつや</small> 山梨県甲斐市宇津谷	延長	5.0km		
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。新山梨環状道路(北部区間)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛句から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。					
H16年度事業化		H一年度都市計画決定		H一年度用地着手	
H一年度工事着手					
全体事業費	約353億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0km
計画交通量	16,000～18,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.3	総費用 (事業)/ (事業全体) 239/259億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 601/601億円	基準年 平成26年
	(残事業)	2.5	事業費：222/241億円 維持管理費：17/17億円	走行時間短縮便益：510/510億円 走行費用減少便益：59/59億円 交通事故減少便益：33/33億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.1～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.0～2.3 (事業期間±3年) 【残事業】交通量：B/C= 2.1～2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.2～2.4 (事業期間±3年)					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・甲府市周辺の国道20号及び国道52号の損失時間は、約152.1千人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約6倍である。 ・並行する国道20号・国道52号では、主要渋滞箇所として29箇所選定されている状況である。 ・当該道路の整備により、内外交通の分散導入や通過交通の市街部への流入を抑制し、混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・甲府市周辺の国道20号及び国道52号の道路の死傷事故率は142.8件/億台・kmで全国平均（102.6件/億台・km）の約1.4倍である。 ・山梨県内幹線道路の約3割の事故が当該エリアで集中発生しており、事故ゼロプランの対策優先箇所（65箇所）のうち国道20号および国道52号で7箇所が該当している。 ・当該道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、事故の減少が見込まれる。 ③地域間の連絡強化による連携・交流の促進 ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築する。 ・また、甲府から韮崎間の走行時間が短縮され、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。 ④中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現 ・甲斐JCT（仮称）にて中央自動車道と接続するため、アクセス・ネットワーク効果が発現する。 ・当該道路の整備により、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上する。					
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の意見：新山梨環状道路（北部区間）は、甲府中心市街地から半径およそ5km～7kmの位置に計画された総延長約40kmの環状道路の一部をなす国道20号のバイパス事業であり、甲府中心市街地の通過交通や流入交通の適切な分散により、国道20号や主要地方道甲斐韮崎線など、甲府圏域内の幹線道路における朝夕の慢性的な交通渋滞の緩和が見込まれるなど、非常に重要な幹線道路であります。 県としましては、北部区間全線の早期供用が必要不可欠であると考えておりますので、全線の早期着手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 新山梨環状道路を形成する西部区間は平成16年3月に供用し、南部区間は平成21年3月に供用した。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成16年度新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率4%（平成26年3月末） ・平成16年度～平成19年度のオオタカ検討会や、平成20年度～平成22年度の水文環境技術検討会の意見を踏まえながら環境調査を実施。					

- ・平成23年9月から10月に環境影響評価準備書の公告・縦覧、説明会を行い、平成25年3月から4月に環境計画評価書の公告・縦覧。
- ・都市計画手続きについては、平成22年2月から3月に都市計画素案説明会開催、平成23年3月に都市計画原案公聴会開催、平成23年9月から10月に都市計画案公告・縦覧を行い、平成25年3月に都市計画決定。
- ・平成25年度から環境補足調査、地質調査に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、環境影響評価の補足調査や測量、地質調査、道路設計を進め、早期の工事着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

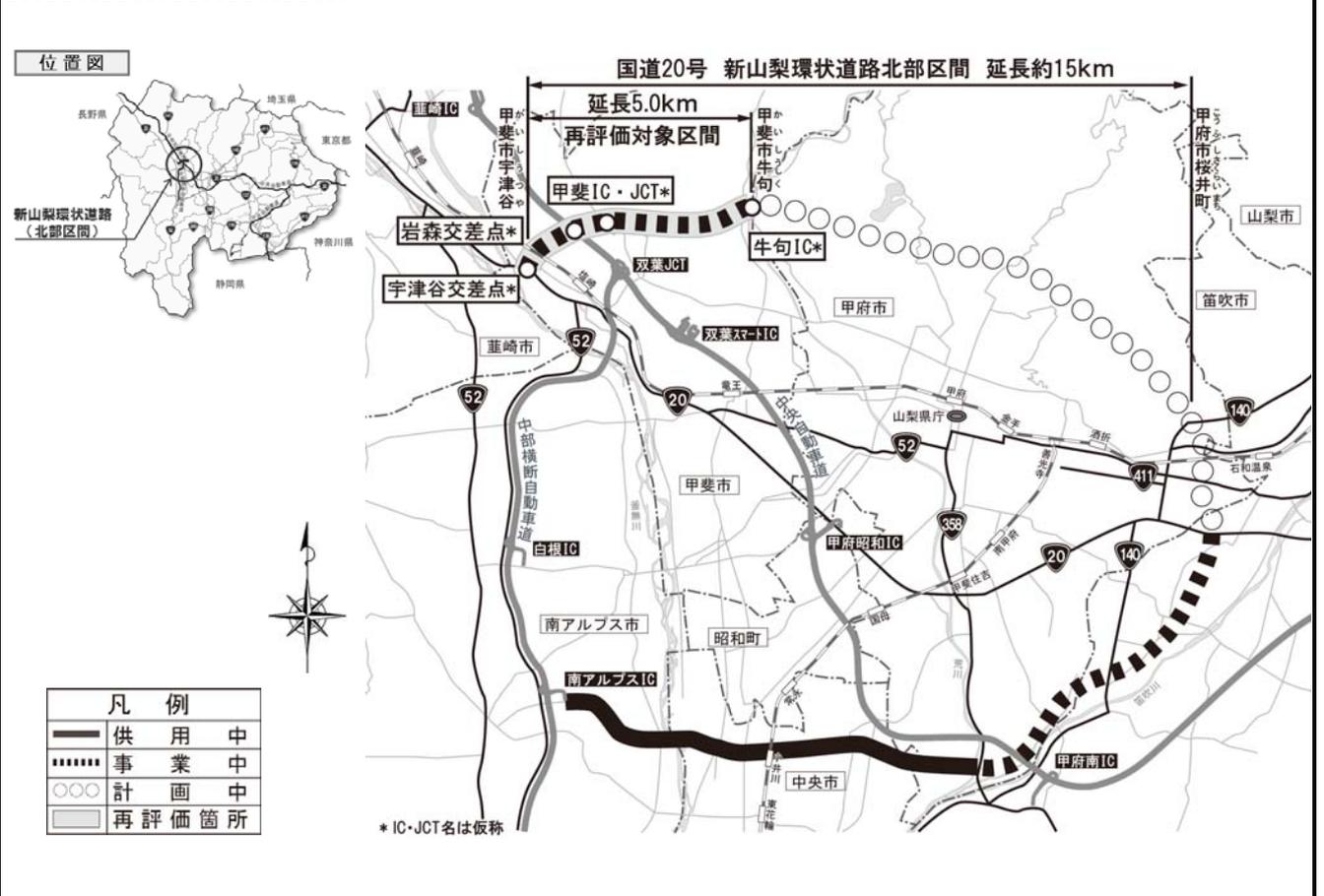
対応方針

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27年度事業継続箇所）

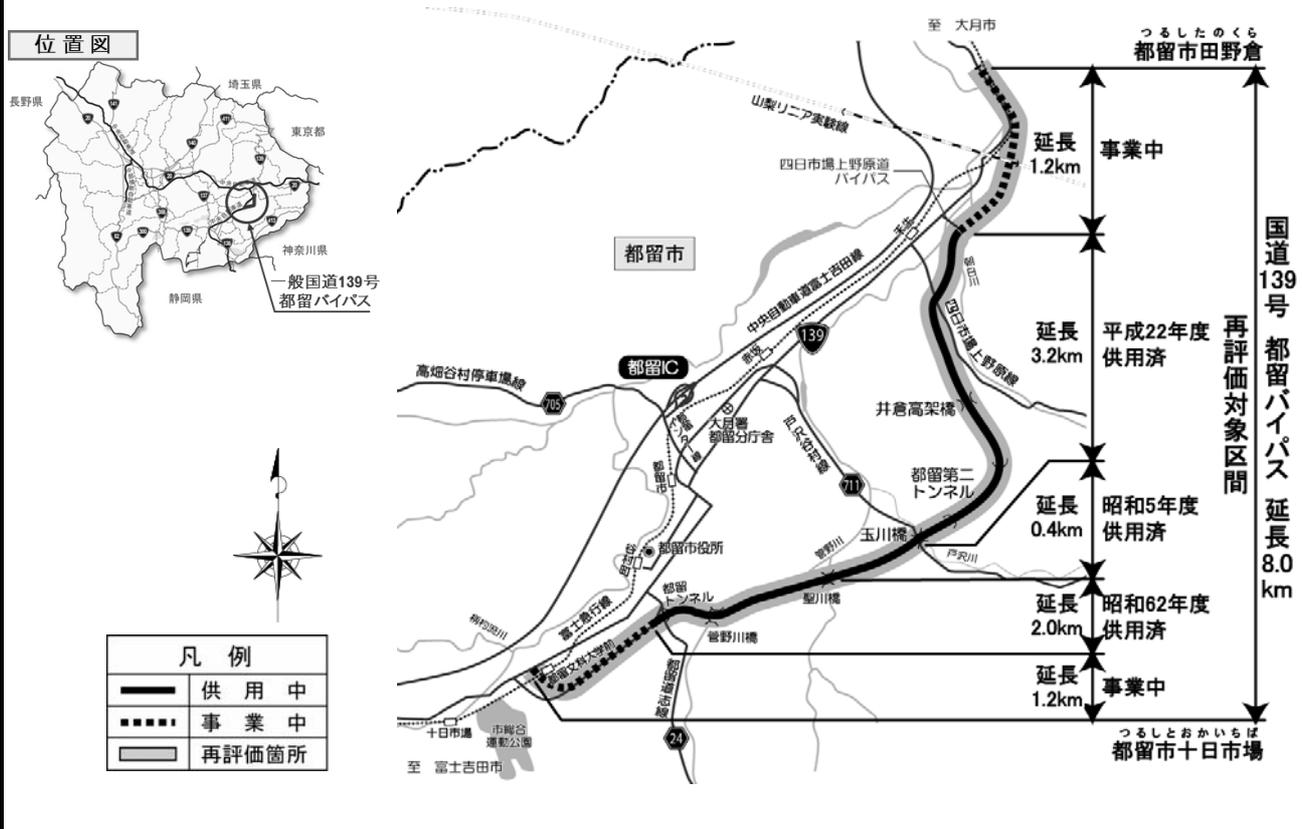
担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名：一般国道139号 都留バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局		
起終点：自：山梨県都留市十日市場 至：山梨県都留市田野倉	延長	8.0km		
事業概要 国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る幹線道路である。都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0kmの2車線のバイパス事業である。				
S49年度事業化	S52年度都市計画決定	S55年度用地着手		
S55年度工事着手				
全体事業費	約310億円	事業進捗率		
76%	供用済延長	5.6km		
計画交通量	6,100～16,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業/事業全体) 68/547億円	総便益 (残事業/事業全体) 88/713億円	基準年 平成26年
	(残事業) 1.3	事業費：63/524億円 維持管理費：5.3/22億円	走行時間短縮便益：80/708億円 走行費用減少便益：6.6/2.9億円 交通事故減少便益：1.4/1.4億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±1年） 【残事業】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±1年）				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道139号（現道）の都留文大入口交差点～田野倉交差点間には、クランク箇所や車道狭小幅員区間が存在し、走行性が悪く、中央1丁目交差点を中心に交通混雑が発生。 ・当該区間の損失時間は約82.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3倍。 ・都留バイパスの整備により、国道139号（現道）の交通が都留バイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道139号（現道）の都留文大入口交差点～田野倉交差点間では、死傷事故率は95.6件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）とほぼ同等。 ・交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。 ・都留バイパスの整備により、国道139号（現道）の交通がバイパスに転換し、交通の円滑化が図られる。				
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139号は静岡県富士市から山梨県を經由し、東京都西多摩郡奥多摩町とを結ぶ重要な幹線道路であります。 本事業区間は、慢性的な交通渋滞の発生が著しいことや、現道の道路幅が狭く歩道が未整備であることなど、通行車両や通行車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。 平成22年度までに、都留市上谷（かみや）から井倉（いぐら）までの区間5.6kmが開通され、平成25年度より、上谷地区の改良工事を進めていただいているところであります。 しかしながら、県としましては上記の問題を解決するためには、全線の早期供用が必要と考えておりますので、残区間を含め全線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 ・昭和62年度 都留市上谷～法能 延長2.0km (2/2) 部分開通 ・平成5年度 都留市法能 延長0.4km (2/2) 部分開通 ・平成22年度 都留市法能～井倉 延長3.2km (2/2) 部分開通				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和49年度に事業化、用地進捗率76%、事業進捗率76%（平成26年3月現在） ・昭和55年度より工事に着手し、平成22年度までに5.6kmを供用済。残区間は2.4km。				
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、完成に向け工事を推進し、残区間2.4kmの早期供用を目指す。				
施設の構造や工法の変更等 新技術の積極的な活用等により、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27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 <small>まつもと</small> 松本拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	国土交通省 関東地方整備局
起終点：白) <small>ながのけんまつもとしなぎさ</small> 長野県松本市渚 至) <small>ながのけんまつもとしみやぶちほんむら</small> 長野県松本市宮渚本村	延長	1.6km	
事業概要 一般国道19号は、名古屋市を起点に、多治見市、木曾福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野県と中部圏とを連結する全長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化の支援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	H17年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費	約170億円	事業進捗率	32%
計画交通量	23,000~40,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 96/160億円 (事業費：90/154億円) (維持管理費：6/6億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 284/284億円 (走行時間短縮便益：243/243億円) (走行費用減少便益：30/30億円) (交通事故減少便益：11/11億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8~1.8 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.9~2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.9 (事業期間±2年) 事業期間：B/C=2.7~3.1 (事業期間±2年)			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道19号(現道)の損失時間は約162.3千人時間/年・km、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍。 ・渚1丁目交差点や白板交差点を中心に交通混雑が発生。 ・松本拡幅の整備により、国道19号(現道)の交通の円滑化が図られ渋滞緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・国道19号(現道)の死傷事故率は、168.1件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.6倍。 ・白板交差点を中心に交通事故が多発しており、交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。 ・松本拡幅の整備により、交通円滑化が図られ、交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。 ③地域活性化の支援(観光) ・国道19号周辺は、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有しており、特に松本城の観光客数約85万人と近年増加傾向。 ・松本城の観光客は、約9割が県外観光客であり、長野県内の移動手段は自家用車が約8割。 ・松本拡幅は、松本市第5次道路整備五箇年計画に位置付けられている内環状線の一部を形成しており、松本市内のネットワーク強化や主要道路の交通円滑化を目指して道路整備を促進。 ・松本拡幅の整備により、周辺観光施設へのアクセス性が向上し、観光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19号は国土の骨格を成す重要な道路であり、松本拡幅は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を通じて、中心都市松本市の都市機能を増進させ、本県全体の経済発展にも寄与す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 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクトの変更等の社会経済情勢の変化はない。			

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率26%、事業進捗率32%（平成26年3月末時点）

平成17年度より用地買収に着手し、渚一丁目交差点の暫定整備として右折レーンを2車線に増設する工事を平成23年度から着手し、平成26年3月に開通した。この結果、主に午前中に発生していた右折レーンの慢性的な滞留が、整備後にはほぼ解消した。

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：松本市（渚一丁目交差点） 開通予定

全体の用地取得は約26%完了している。今後、渚一丁目交差点付近で残る電線共同溝や歩道整備を引き続き実施し、平成27年度の開通を図るとともに、残る白板交差点部の用地買収に着手する予定である。

用地進捗に伴い、地元から事業に対する早期整備要望もあり、更なる事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な採用等により、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27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 <small>まつもとはたどうろ</small> 松本波田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自) <small>ながのけんまつもとししまだち</small> 長野県松本市島立 至) <small>ながのけんまつもとしはだ</small> 長野県松本市波田				延長 5.3km
事業概要 一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通渋滞の緩和などを目的として計画された事業である。				
H8年度事業化		H10年度都市計画決定		H一年度用地着手
H一年度工事着手				
全体事業費	約264億円	事業進捗率	8%	供用済延長 0km
計画交通量	5,100台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 200/233億円 (事業費：186/219億円) (維持管理費：14/14億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 308/308億円 (走行時間短縮便益：238/238億円) (走行費用減少便益：49/49億円) (交通事故減少便益：21/21億円)	基準年 平成26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=1.2~1.6 (事業期間±3年) 【残事業】 交通量：B/C=1.4~1.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.7 (事業期間±3年)				
事業の効果等 ①広域幹線道路網の形成 ・松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、日本列島の中央部を東西に結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路。 ・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待。 ②災害時のリダンダンシーの確保 ・南海トラフ巨大地震発生の可能性のある中部地方では、早期の道路啓開体制確立のため、広域支援ルートとして計画。 ・中部縦貫自動車道は、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、首都圏や中京圏、北陸圏被災時の代替路や広域的な災害時の救護、救援物資輸送ルートとしても機能。 ③地域活性化の支援 ・当該地域周辺には、主要な観光地が多数存在しており、松本市の年間観光入込客数の約5割を占める。 ・中部縦貫自動車道の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源を結ぶ新たなルートを形成し、観光客の増加が見込まれる。 ④交通混雑の緩和 ・国道158号(現道)の損失時間は51.4千人時間/年・km、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約2倍であり、新村交差点を中心に交通混雑が発生。 ・松本波田道路の整備により、交通の転換が図られ、国道158号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。 ⑤安全安心な通行の確保 ・松本波田道路の整備により、交通の転換による交通事故の減少、安全・快適性の向上が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事からの意見： 松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、国土の基軸を成すとともに、沿線地域の観光や産業の活性化、さらに災害時を含めた高速道路ネットワークの強化など、大きな効果があるものと期待しております。加えて、整備が進む岐阜・福井両県からも、早期の整備を強く求められております。 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

平成13年にアクセス道路である一般県道波田北大妻豊科線が中断し、平成23年度から県事業が再開したことから、アクセス道路整備と併せて松本波田道路の事業を推進。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成8年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率8%（平成26年3月末時点）
 平成25年度から平成26年度にかけて用地幅杭を設置すべく、地元設計説明会を実施（計19回）。
 平成26年11月から用地幅杭を設置し、平成26年度内には（仮称）波田IC付近で用地取得に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成25年度から平成26年度にかけて実施した設計説明会（計19回）を踏まえ、平成26年度には速やかに用地幅杭を設置し、用地取得に着手。
 地元から事業に対する早期整備要望もあり、今後も用地取得と工事を推進し、更なる事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に取り組む。

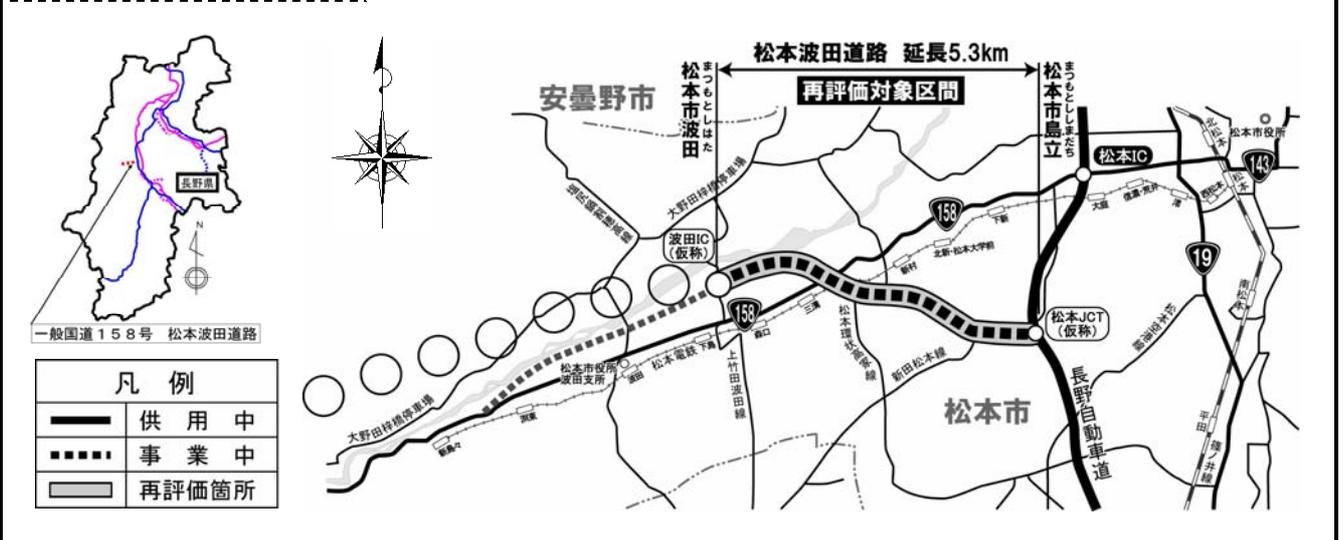
対応方針

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27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 栗ノ木道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県新潟市中央区沼垂東2丁目 至：新潟県新潟市中央区鏡	延長	1.4km								
事業概要	一般国道7号栗ノ木道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」を構成する一部として、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上および街づくり支援などを目的とした延長1.4kmの道路事業である。										
H19年度事業化	H4年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地着手	H24年度工事着手								
全体事業費	約230億円	事業進捗率	45%	供用済延長	—km						
計画交通量	52,900～66,200台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 93/228億円 事業費：78/213億円 維持管理費：16/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 339/339億円 走行時間短縮便益：230/230億円 走行経費減少便益：61/61億円 交通事故減少便益：48/48億円	基準年 平成26年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量：B/C=1.04～1.7 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量：B/C=2.6～4.2 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.4～1.5 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=3.4～4.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.4～1.6 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=3.5～3.9 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					[事業全体] 交通量：B/C=1.04～1.7 (交通量±10%)	[残事業] 交通量：B/C=2.6～4.2 (交通量±10%)	事業費：B/C=1.4～1.5 (事業費±10%)	事業費：B/C=3.4～4.0 (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=3.5～3.9 (事業期間±20%)
[事業全体] 交通量：B/C=1.04～1.7 (交通量±10%)	[残事業] 交通量：B/C=2.6～4.2 (交通量±10%)										
事業費：B/C=1.4～1.5 (事業費±10%)	事業費：B/C=3.4～4.0 (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=3.5～3.9 (事業期間±20%)										
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <ol style="list-style-type: none"> ①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地へのアクセス性が向上し、通勤・買物・通学・観光などの移動利便性向上が期待できる。 ②生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路への通過交通進入が排除されることで生活環境の改善が期待できる。 ③救急搬送の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関（新潟市民病院）などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援。 ④防災機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・道路の冠水リスクが低下し、水害発生時において都心アクセスの信頼性が向上。 ⑤物流の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道亀田IC間のアクセス性が向上。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>事業実施している新潟市の他、新潟市を含む10市町村の首長で構成されている「新潟下越地区国道事業促進協議会」等より整備の要望をうけている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>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、県内事業の優先順位を考え、事業を進める必要がある。</p>										
事業評価監視委員会の意見	<p>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。</p>										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>当該事業と隣接する紫竹山道路が平成23年度に事業化された。また、新潟市が取り組む鉄道立体事業や「新潟交通戦略プラン」が進行しており、都心内のまちづくりとの連携が求められている。</p>										
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成19年度に事業化、用地進捗率64%、事業進捗率45%（平成26年3月末時点）</p>										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>早期開通を目指して引き続き事業進捗を図っていく。</p>										

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

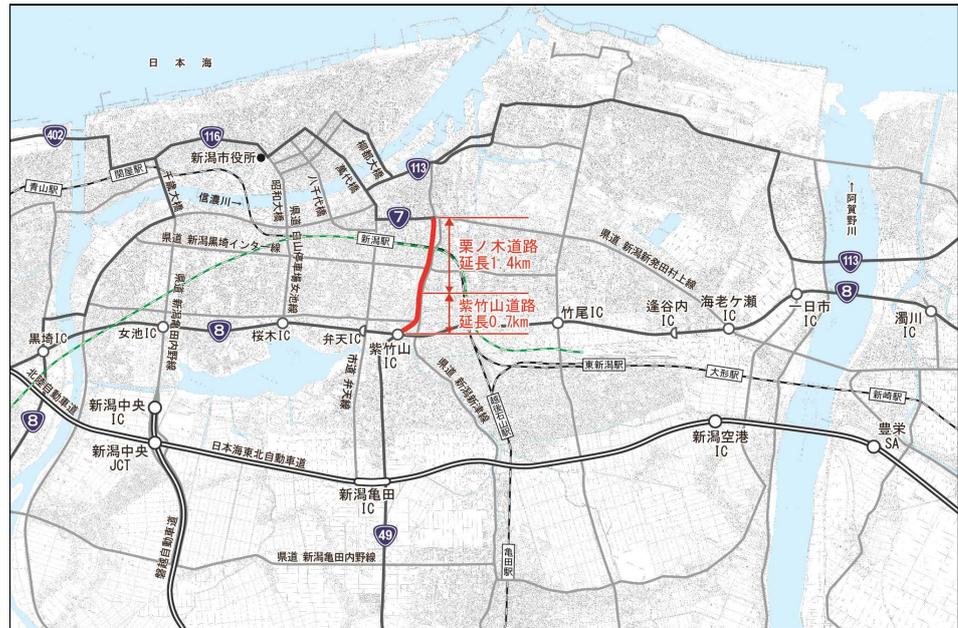
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【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27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 紫竹山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県新潟市中央区 鏡 至：新潟県新潟市中央区紫竹山	延長	0.7km								
事業概要	一般国道7号紫竹山道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」を構成する一部として、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上および街づくり支援などを目的とした延長0.7kmの道路事業である。										
H23年度事業化	H4年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手	H24年度工事着手								
全体事業費	約195億円	事業進捗率	12%	供用済延長	—km						
計画交通量	66,200台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 140/174億円 (事業費：126/160億円 維持管理費：13/13億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 333/333億円 (走行時間短縮便益：202/202億円 走行経費減少便益：72/72億円 交通事故減少便益：59/59億円)	基準年 平成26年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】交通量：B/C=1.7～2.3（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">【残事業】交通量：B/C=2.1～2.8（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.8～2.1（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）</td> </tr> </table>					【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=2.1～2.8（交通量±10%）	事業費：B/C=1.8～2.1（事業費±10%）	事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）	事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±20%）	事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）
【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=2.1～2.8（交通量±10%）										
事業費：B/C=1.8～2.1（事業費±10%）	事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）										
事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±20%）	事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）										
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <ol style="list-style-type: none"> ①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上 ・中心市街地へのアクセス性が向上し、通勤・買物・通学・観光などの移動利便性向上が期待できる。 ②生活環境の改善 ・生活道路への通過交通進入が排除されることで生活環境の改善が期待できる。 ③救急搬送の支援 ・第三次救急医療機関（新潟市民病院）などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援。 ④防災機能の強化 ・道路の冠水リスクが低下し、水害発生時において都心アクセスの信頼性が向上。 ⑤物流の支援 ・新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道亀田IC間のアクセス性が向上。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： 事業実施している新潟市の他、新潟市を含む10市町村の首長で構成されている「新潟下越地区国道事業促進協議会」等より整備の要望をうけている。</p> <p>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、県内事業の優先順位を考え、事業を進める必要がある。</p>										
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	新潟市が取り組む「にいがた交通戦略プラン」が進行しており、都心内のまちづくりとの連携が求められている。										
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成23年度に事業化、用地進捗率25%、事業進捗率12%（平成26年3月末時点）										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	早期開通を目指して引き続き事業推進を図っていく。										

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

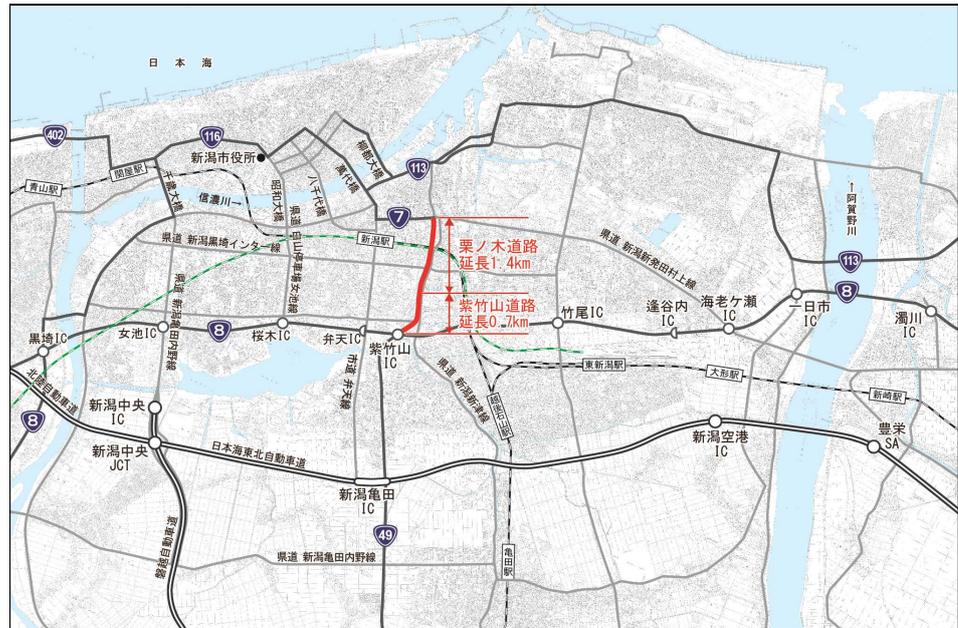
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【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。

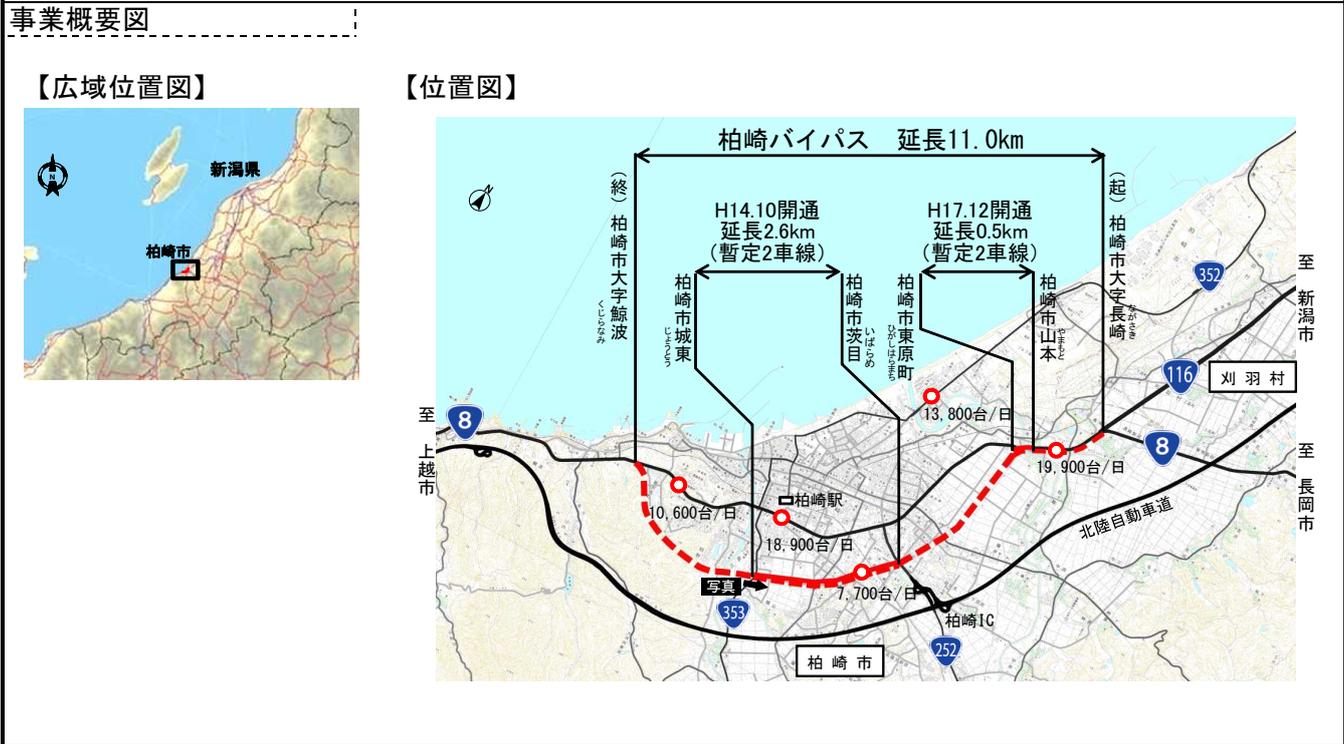
再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

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 <small>かしわさき</small> 柏崎バイパス	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 <small>かしわさき</small> 柏崎市大字長崎 至：新潟県 <small>かしわさき</small> 柏崎市大字鯨波	延長	11.0km		
事業概要	一般国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。				
S62年度事業化	H元年度都市計画決定	H3年度用地着手	H5年度工事着手		
全体事業費	約826億円	事業進捗率	64%	供用済延長	3.1km（暫定2車線）
計画交通量	17,100～35,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： （事業全体） 1.1 （残事業） 3.0	総費用： （残事業）/（事業全体） 317/996億円 （事業費：227/903億円 維持管理費：90/92億円）	総便益： （残事業）/（事業全体） 946/1113億円 （走行時間短縮便益：797/938億円 走行経費減少便益：115/137億円 交通事故減少便益：34/38億円）	基準年	平成26年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.95～1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.6～3.1（交通量±10%） 事業費：B/C=2.8～3.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.0（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <p>①災害時における交通の確保 ～中越沖地震からの教訓～ ・地震・水害時の緊急避難路として機能し、緊急輸送道路ネットワークとして信頼性が向上。</p> <p>②冬期間におけるスムーズな交通の確保 ～冬期交通障害の回避～ ・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・信頼性が向上。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光地・施設へのアクセス性向上（北陸自動車道柏崎IC～鯨波海水浴場の時間短縮）。</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： 国道8号柏崎バイパス事業促進協議会（柏崎市）より整備促進要望を受けている。</p> <p>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、県内事業の優先順位を考え、事業を進める必要がある。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>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。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>平成19年7月に新潟県中越沖地震が発生。災害時に現道の迂回ルートとして重要な役割が期待される。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>昭和62年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率61%（平成26年3月末時点）</p> <p>平成14年度：柏崎市大字菟目～同市大字城東間 延長2.6km（2/4）部分開通</p> <p>平成17年度：柏崎市大字山本～同市東原町間 延長0.5km（2/4）部分開通</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>これまで、延長3.1kmの部分開通を行っており、残る事業区間についても早期全線開通に向け事業を推進する。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>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。</p>				

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。



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

再評価結果（平成27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 糸魚川東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県糸魚川市間脇 至：新潟県糸魚川市押上	延長	6.9km								
事業概要	一般国道8号糸魚川東バイパスは、交通渋滞の解消、沿道環境の改善などを目的とした延長6.9kmのバイパス事業である。										
H元年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-1年度変更)	H4年度用地着手	H10年度工事着手								
全体事業費	約450億円	事業進捗率	78%	供用済延長	1.8km (暫定2車線)						
計画交通量	9,300～11,400台/日										
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.02 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/事業全体 119/501億円 事業費：102/463億円 維持管理費：17/38億円	総便益 (残事業)/事業全体 206/511億円 走行時間短縮便益：167/443億円 走行経費減少便益：34/59億円 交通事故減少便益：5.4/8.8億円	基準年	平成26年						
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量：B/C=0.94～1.1 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量：B/C=1.6～1.9 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=0.99～1.04 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=1.6～1.9 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.01～1.03 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=1.6～1.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					[事業全体] 交通量：B/C=0.94～1.1 (交通量±10%)	[残事業] 交通量：B/C=1.6～1.9 (交通量±10%)	事業費：B/C=0.99～1.04 (事業費±10%)	事業費：B/C=1.6～1.9 (事業費±10%)	事業期間：B/C=1.01～1.03 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=1.6～1.8 (事業期間±20%)
[事業全体] 交通量：B/C=0.94～1.1 (交通量±10%)	[残事業] 交通量：B/C=1.6～1.9 (交通量±10%)										
事業費：B/C=0.99～1.04 (事業費±10%)	事業費：B/C=1.6～1.9 (事業費±10%)										
事業期間：B/C=1.01～1.03 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=1.6～1.8 (事業期間±20%)										
事業の効果等 定性的な効果	<p>①災害に強い道路ネットワークの形成 ・幹線道路としての信頼性が向上し、災害に強い道路ネットワークを形成する。</p> <p>②夜間交通騒音の改善 ・現道部での交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し沿道環境の改善が期待される。</p> <p>③救急医療機関へのアクセス向上 ・糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。</p>										
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	糸魚川市及び地元地区振興協議会等で構成する糸魚川国道8号整備促進期成同盟会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、県内事業の優先順位を考え、事業を進める必要がある。										
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。 ・3便益以外の貨幣換算化に向けて検討されたい。										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	北陸自動車道の全線開通後も交通混雑が生じ、夜間の交通騒音が要請限度を超えている。										
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成元年度に事業化、用地進捗率81%、事業進捗率62%、(平成26年3月末時点) 平成21年度：糸魚川市梶屋敷～同市大和川間 延長1.8km (2/4) 部分開通										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成26年度：糸魚川市大和川～同市押上間 延長1.3km (2/4) 開通予定 残る事業区間についても早期開通に向けて事業を推進する。										
施設の構造や工法の変更等	防災対策工等の対応に伴い、道路構造の見直しを実施している。また、引き続き新技術の活用や建設発生土の有効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	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。



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

再評価結果（平成27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 <small>うおつ なめりかわ</small> 魚津滑川バイパス	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：富山県魚津市住吉 至：富山県滑川市稲泉	延長	7.4km								
事業概要	一般国道8号魚津滑川バイパスは、交通渋滞の解消、幹線道路ネットワーク機能の強化などを目的とした延長7.4kmのバイパス事業である。										
H元年度事業化	H元年度都市計画決定 (H-1年度変更)	H4年度用地着手	H5年度工事着手								
全体事業費	約360億円	事業進捗率	84%	供用済延長	3.7km (暫定2車線) 3.7km (完成4車線)						
計画交通量	25,700～32,700台/日										
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 85/543億円 (事業費：54/470億円) (維持管理費：31/73億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 159/721億円 (走行時間短縮便益：132/571億円) (走行経費減少便益：21/114億円) (交通事故減少便益：5.5/36億円)	基準年 平成23年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.8 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=1.8～2.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=1.8～1.9 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					【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=1.7～2.1 (交通量±10%)	事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)	事業費：B/C=1.8～2.0 (事業費±10%)	事業期間：B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=1.8～1.9 (事業期間±20%)
【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=1.7～2.1 (交通量±10%)										
事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)	事業費：B/C=1.8～2.0 (事業費±10%)										
事業期間：B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=1.8～1.9 (事業期間±20%)										
事業の効果等 定性的な効果	<ol style="list-style-type: none"> ①新幹線駅である黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・富山県東部地域唯一の新幹線駅である黒部宇奈月温泉駅へのアクセス性が向上。 ②地方管理空港である富山空港へのアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・魚津市から富山空港へのアクセス性が向上。 ③国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・黒部市内の工業集積地から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性が向上。 ④日常活動圏中心都市（魚津市）へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・地上生活圏内のアクセス性が向上（魚津市役所～滑川市役所・富山市役所）。 ⑤主要観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・隣接県等から魚津市・滑川市の主要観光地へのアクセス性が向上。 ⑥第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上。 ⑦物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・魚津市・滑川市へのアクセス性が向上し、物流の効率化及び地域経済の活性化を支援。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>魚津滑川バイパスは、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、魚津市をはじめとする3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。</p> <p>国道8号は、日本海沿岸を縦貫する唯一の幹線道路であり、産業・経済の発展や情報・文化・観光等の交流促進等に大きな役割を果たしていることから、魚津滑川バイパスの片側1車線区間について、魚津市や滑川市から早期4車線化の要望を受けている。</p>										
知事の意見	<p>事業継続に同意する。</p> <p>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。</p>										

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12月、国道8号入善黒部バイパス（入善町上野～東狐）が暫定2車線で開通。 平成22年12月、国道8号富山滑川バイパスが全線完成4車線で開通。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成元年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率84%（平成26年3月末時点） 平成22年度：魚津市住吉～同市佐伯間 延長1.6km（4/4）部分開通 平成25年度：滑川市北野～同市稲泉間 延長2.1km（4/4）部分開通	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
平成26年度：滑川市大掛～同市北野間 延長1.4km（4/4）開通予定 平成27年度：全線4車線開通予定 引き続き早期全線開通に向けて事業を推進する。	
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	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	
【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27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 豊田新屋立体	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：富山県富山市小西 至：富山県富山市粟島町	延長	2.9km								
事業概要	一般国道8号豊田新屋立体は、地域高規格道路「富山外郭環状道路」を構成する一部として、交通渋滞の解消、死傷事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長2.9kmの交差点立体化事業である。										
H21年度事業化	H20年度都市計画決定 (H一年度変更)	H26年度用地着手	H一年度工事着手								
全体事業費	約230億円	事業進捗率	4%	供用済延長	—km						
計画交通量	48,700～50,500台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 6.1 (残事業) 6.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 174/180億円 事業費：161/167億円 維持管理費：13/13億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1095/1095億円 走行時間短縮便益：926/926億円 走行経費減少便益：123/123億円 交通事故減少便益：47/47億円	基準年 平成23年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量：B/C=2.1～7.0 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量：B/C=2.2～7.3 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=5.6～6.7 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=5.8～6.9 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=5.8～6.5 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=6.0～6.7 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					[事業全体] 交通量：B/C=2.1～7.0 (交通量±10%)	[残事業] 交通量：B/C=2.2～7.3 (交通量±10%)	事業費：B/C=5.6～6.7 (事業費±10%)	事業費：B/C=5.8～6.9 (事業費±10%)	事業期間：B/C=5.8～6.5 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=6.0～6.7 (事業期間±20%)
[事業全体] 交通量：B/C=2.1～7.0 (交通量±10%)	[残事業] 交通量：B/C=2.2～7.3 (交通量±10%)										
事業費：B/C=5.6～6.7 (事業費±10%)	事業費：B/C=5.8～6.9 (事業費±10%)										
事業期間：B/C=5.8～6.5 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=6.0～6.7 (事業期間±20%)										
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <ol style="list-style-type: none"> ①新幹線駅である富山駅へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・富山市内唯一の新幹線駅である富山駅へのアクセス性が向上。 ②国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・富山市の工業集積地から伏木富山港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援。 ③日常活動圏中心都市間のアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市（富山市～滑川市間）のアクセス性が向上。 ④第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上。 ⑤緊急輸送道路としての役割 <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道8号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道8号は、北陸地方にとって人の交流や物流を支える大動脈であり、県、市の社会経済活動に必要な不可欠な広域的な幹線道路であるが、豊田東、新屋交差点などで慢性的な交通渋滞が発生し広域幹線道路としての役割を十分に果たしていないことから、富山市や富山外郭環状道路整備促進期成同盟会より豊田新屋立体の整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>事業継続に同意する。 今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。</p>										
事業評価監視委員会の意見	<p>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。</p>										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>平成27年3月の北陸新幹線開業に向け、富山駅・市街地周辺へのアクセス道路となることから早期の連続立体事業が求められている。</p>										

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率4%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き早期の立体化に向けて事業を推進する。

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

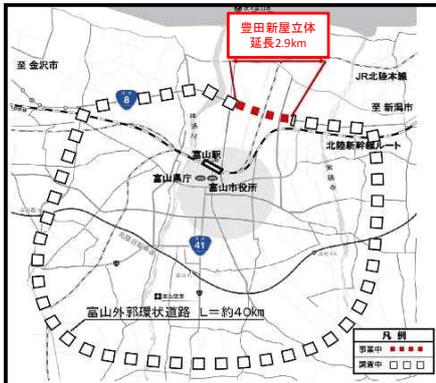
事業継続

対応方針決定の理由

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

【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27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159号 <small>ほくい</small> 羽咋道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局								
起終点	自：石川県羽咋市四柳町 至：石川県宝達志水町二口	延長	6.7km										
事業概要 一般国道159号羽咋道路は、能登地方を縦貫する幹線道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の減少および歩行者自転車通行の安全性の向上などを目的とした延長6.7kmのバイパス事業である。													
H20年度事業化	H13年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手	H一年度工事着手										
全体事業費	約145億円	事業進捗率	5%	供用済延長	—km								
計画交通量	9,600～13,300台/日												
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/事業全体	150/159億円	総便益 (残事業)/事業全体	177/177億円	基準年 平成26年						
	(残事業)	1.2	事業費	103/111億円	走行時間短縮便益	155/155億円							
			維持管理費	47/47億円	走行経費減少便益	21/21億円							
					交通事故減少便益	1.4/1.4億円							
感度分析の結果 <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量 : B/C=1.01～1.2 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.1～1.2 (事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>								[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=1.1～1.3 (交通量±10%)	事業費 : B/C=1.1～1.2 (事業費±10%)	事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費±10%)	事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)
[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=1.1～1.3 (交通量±10%)												
事業費 : B/C=1.1～1.2 (事業費±10%)	事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費±10%)												
事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)												
事業の効果等 定性的な効果 <ol style="list-style-type: none"> ①現道交通の転換及び線形不良箇所の回避による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・現道の大型車等の通過交通が羽咋道路に転換することで、歩行者の安全性が確保され、線形不良箇所の回避により安全性の向上が期待される。 ②日常生活圏へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤及び第三次救急医療機関などへの所要時間が短縮され、地域間連携の向上が期待できる。 ③緊急輸送道路ネットワーク機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・土石流危険区域を回避するとともに緊急時の代替路を形成。 ④地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。 													
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： 羽咋市など3市3町で構成される国道159号建設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： 中能登地域の幹線道路網を形成するとともに、安全で円滑な交通の確保や災害時の緊急輸送道路として重要な道路である。 羽咋道路は既に部分開通している国道415号羽咋バイパスと相まって広域交流の拡大や地域の安全・安全確保を図るうえでも早期整備が必要である。 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が、以下に留意されたい。 ・暫定開通した後、開通効果を確認した上で次のステップを検討すること。													
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 「のと里山海道（旧能登有料道路）」の無料化（H25.3.31）に伴い周辺地域の交通状況が変化。													
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成20年度に事業化、用地進捗率20%、事業進捗率5%（平成26年3月末時点）													

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

工事着手に向け引き続き用地取得を進め、早期暫定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

周辺地域の交通状況の変化に伴い、道路構造規格（車道幅員、交差点計上等の縮小）見直しを実施している。また、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

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

【広域位置図】



【平面図】



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

再評価結果（平成27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 <small>わじま</small> 輪島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県輪島市三井町本江 至：石川県輪島市三井町洲衛			延長	4.7km
事業概要 一般国道470号輪島道路は、能越自動車道を構成する一部として、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、第三次医療施設へのアクセス向上、アクセス時間の短縮による地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長4.7kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。					
H18年度事業化	H11年度都市計画決定 (H一年度変更)	H22年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約150億円	事業進捗率	11%	供用済延長	—km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.6 (残事業) 3.2	総費用： (残事業)/(事業全体) 135/166億円 (事業費：98/129億円) (維持管理費：37/37億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 427/427億円 (走行時間短縮便益：357/357億円) (走行経費減少便益：49/49億円) (交通事故減少便益：21/21億円)	基準年： 平成26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%） 事業費：B/C=2.4～2.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.7（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.8～3.5（交通量±10%） 事業費：B/C=2.9～3.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.1～3.2（事業期間±20%）					
事業の効果等 定性的な効果 ①第一次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線の形成 ・石川県の第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。また、主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 ・能登地方唯一の第三次救急医療機関（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。また、輪島市と金沢市や能登空港などを連結するバスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。 ③能登空港及び輪島港へのアクセス向上 ・能登空港や輪島港へのアクセス性向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・輪島朝市や輪島温泉郷などの観光地へのアクセス性が強化されるとともに、和倉温泉などを結ぶ観光周遊ルートが強化される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の骨格となる道路であり金沢・能登2時間圏構造の実現に大きく貢献。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 輪島市など5市1町などで構成される能越道建設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： 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も大きな役割を担うものと考えている。 平成26年度末に予定されている北陸新幹線開業後もその効果を持続・発展させていくためにも、一日も早い全線開通が重要である。 引き続き国直轄事業として事業を継続し、コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進めていただきたい。					

事業評価監視委員会の意見

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。
・効果を早く発現させるため、工夫・努力をされたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成18年6月に能越自動車道 能登空港IC～穴水ICが開通。のと里山海道（旧能登有料道路）の無料化（H25.3月）に伴い周辺地域の交通状況が変化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、用地進捗率67%、事業進捗率11%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期暫定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

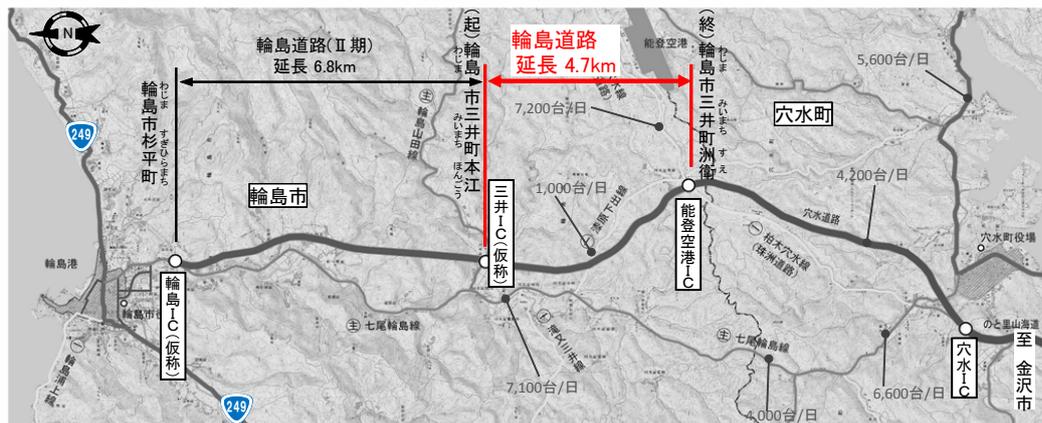
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【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27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 <small>わじま</small> 輪島道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県輪島市杉平町 至：石川県輪島市三井町本江 <small>わじましすきひらまち わじまし み い まちほんごう</small>	延長	6.8km		
事業概要	一般国道470号輪島道路Ⅱは、能越自動車道を構成する一部として、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、第三次医療施設へのアクセス向上、アクセス時間の短縮による地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長6.8kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。				
H24年度事業化	H11年度都市計画決定 (H一年度変更)	H一年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約240億円	事業進捗率	1%	供用済延長	—km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 1.7	総費用： (残事業)/(事業全体) 216/221億円 (事業費：178/184億円) (維持管理費：37/37億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 376/376億円 (走行時間短縮便益：313/313億円) (走行経費減少便益：40/40億円) (交通事故減少便益：23/23億円)	基準年： 平成26年	
感度分析の結果	[事業全体] 交通量：B/C=1.6～1.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（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=1.6～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.9（事業期間±20%）				
事業の効果等	定性的な効果 ①第一次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線の形成 ・石川県の第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。また、主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 ・能登地方唯一の第三次救急医療機関（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。また、輪島市と金沢市や能登空港などを連結するバスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。 ③能登空港及び輪島港へのアクセス向上 ・能登空港や輪島港へのアクセス性向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・輪島朝市や輪島温泉郷などの観光地へのアクセス性が強化されるとともに、和倉温泉などを結ぶ観光周遊ルートが強化される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の骨格となる道路であり金沢・能登2時間圏構造の実現に大きく貢献。				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 輪島市など5市1町などで構成される能越道建設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： 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も大きな役割を担うものと考えている。 平成26年度末に予定されている北陸新幹線開業後もその効果を持続・発展させていくためにも、一日も早い全線開通が重要である。 引き続き国直轄事業として事業を継続し、コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進めていただきたい。				

事業評価監視委員会の意見

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。
・効果を早く発現させるため、工夫・努力をされたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

のと里山海道（旧能登有料道路）の無料化（H25.3月）に伴い周辺地域の交通状況が変化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地着手に向けて設計協議及び用地測量等の事業を推進する。

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

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

【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27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 <small>せきがはら</small> 関ヶ原バイパス	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：岐阜県不破郡垂井町日守 至：岐阜県不破郡関ヶ原町今須	延長 10.4 km				
事業概要 一般国道21号は、岐阜県瑞浪市を起点とし岐阜市、大垣市等の主要都市を経て、滋賀県米原市に至る延長約100kmの主要幹線道路です。 本事業の関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。					
S47年度事業化	S54年度・S58年度 都市計画決定	S55年度用地着手	S58年度工事着手		
全体事業費	約440億円	事業進捗率	58%	供用済延長	6.0km
計画交通量	15,100 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 137 / 648 億円 〔事業費：115/605億円 維持管理費：22/43億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 180 / 697 億円 〔走行時間短縮便益：165/605億円 走行経費減少便益：12/87億円 交通事故減少便益：2.9/4.6億円〕	基準年 平成23年
	(残事業)	1.3			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.04~1.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.3~1.3(事業期間±20%)					
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個性ある地域の形成 ・主要観光地（伊吹山ドライブウェイ）へのアクセス向上が期待される。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・防災対策必要箇所の回避が可能となる。 ・冬期交通障害区間を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。					
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： 関ヶ原バイパスは、現道21号の交通量増加による騒音等の環境問題や、冬季積雪時における交通渋滞等の解消に十分な効果をもたらすことが期待されており、関ヶ原町、垂井町、米原市の首長で構成される国道21号岐阜・滋賀バイパス建設促進同盟会より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 他事業も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。 事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト削減をお願いします。					
事業評価監視委員会の意見 ・「事業継続」することは「妥当」である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・現道では大型車の利用が多く慢性的な渋滞がみられる。 ・夜間も大型車の利用が多く、現道の夜間騒音は72~75dBとなっており要請限度を超過している。 ・降雪時には急勾配区間における大型車のスタックなどが発生している。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和47年度に事業化、用地進捗率85%、事業進捗率58%（平成26年3月末時点）
- ・平成15年度まで：不破郡垂井町日守～国道365号 延長6.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・国道365号～不破郡関ヶ原町今須（延長4.4km）は、2箇所鉄道と交差することから交差部における構造検討を実施中であり、今後、周辺道路の整備状況や関係機関等との調整状況を踏まえ着手を検討していく。

施設の構造や工法の変更等

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

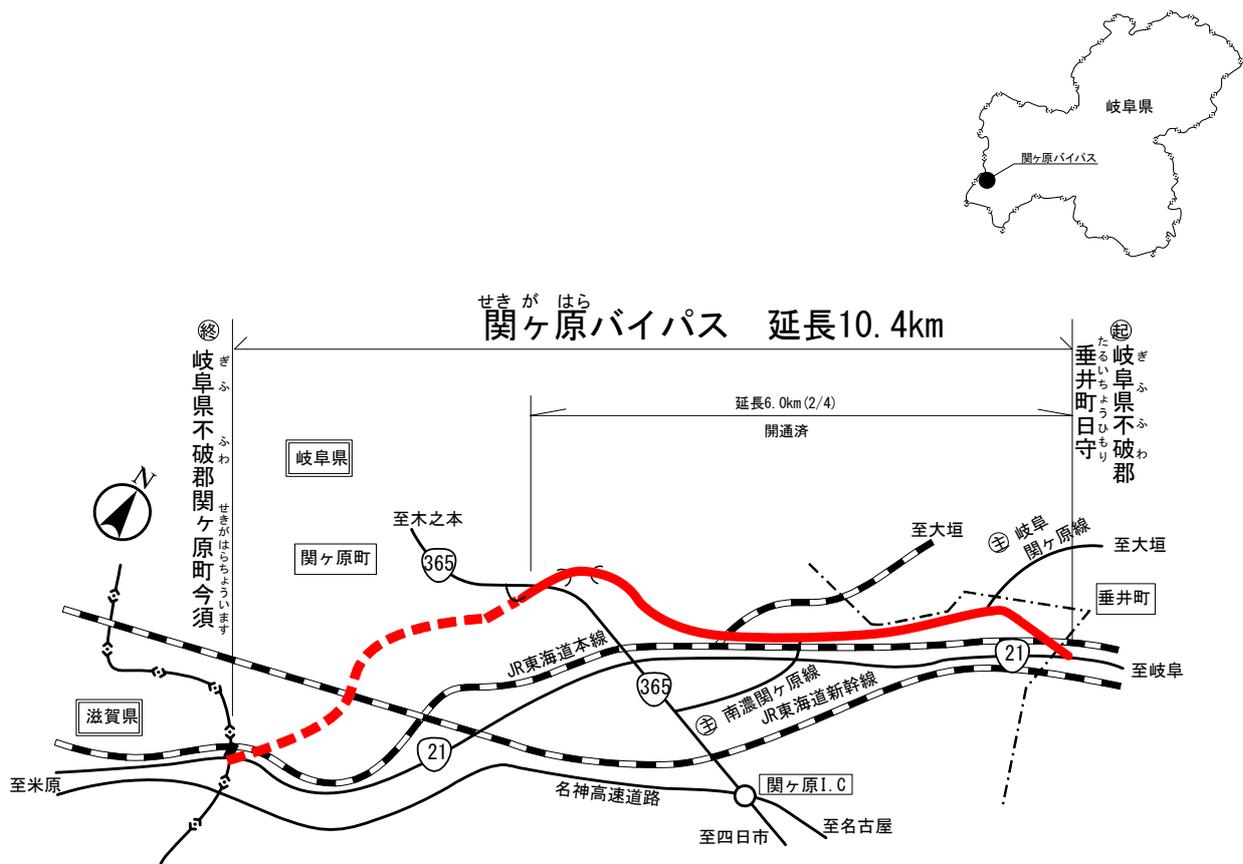
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>みのかも</small> 美濃加茂バイパス	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：岐阜県美濃加茂市太田町 至：岐阜県加茂郡川辺町石神	延長 ：9.4 km																					
事業概要 ：一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点として、岐阜県美濃加茂市、高山市などの主要都市を経て、富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。 本事業の美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域連携の支援を主な目的として事業を推進しています。																						
S49年度事業化	S49年度・S55年度 都市計画決定	S53年度用地着手 S58年度工事着手																				
全体事業費 ：約645億円 事業進捗率 ：78% 供用済延長 ：9.4 km																						
計画交通量 ：26,100 台/日																						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 30%;">総費用：(残事業)/事業全体 120 / 882 億円</td> <td style="width: 30%;">総便益：(残事業)/事業全体 268 / 1448 億円</td> <td style="width: 10%;">基準年：平成23年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.6</td> <td rowspan="2"> 事業費：109/827億円 維持管理費：12/55億円 </td> <td rowspan="2"> 走行時間短縮便益：240/1216億円 走行経費減少便益：15/158 億円 交通事故減少便益：13/74 億円 </td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>2.2</td> </tr> </table>	B/C		総費用 ：(残事業)/事業全体 120 / 882 億円	総便益 ：(残事業)/事業全体 268 / 1448 億円	基準年 ：平成23年	(事業全体)	1.6	事業費 ：109/827億円 維持管理費 ：12/55億円	走行時間短縮便益 ：240/1216億円 走行経費減少便益 ：15/158 億円 交通事故減少便益 ：13/74 億円		(残事業)	2.2	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">感度分析の結果</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%)</td> <td>(残事業) 交通量：B/C=1.7~2.8(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.0~2.5(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>	感度分析の結果		(事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=1.7~2.8(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)	事業費：B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=2.0~2.5(事業期間 ±20%)
B/C		総費用 ：(残事業)/事業全体 120 / 882 億円	総便益 ：(残事業)/事業全体 268 / 1448 億円	基準年 ：平成23年																		
(事業全体)	1.6	事業費 ：109/827億円 維持管理費 ：12/55億円	走行時間短縮便益 ：240/1216億円 走行経費減少便益 ：15/158 億円 交通事故減少便益 ：13/74 億円																			
(残事業)	2.2																					
感度分析の結果																						
(事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=1.7~2.8(交通量 ±10%)																					
事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)	事業費：B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%)																					
事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=2.0~2.5(事業期間 ±20%)																					
事業の効果等																						
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス）が存在する。 ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（名古屋空港）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 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 																						
③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要観光地（平成記念公園（日本昭和村））へのアクセス向上が期待される。 																						
④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 																						
⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 																						
⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 																						
⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ：美濃加茂バイパスは、美濃加茂市周辺における一般国道41号の慢性的な渋滞の緩和や地域づくりの支援を期待されており、関係4市4町の首長で構成される名濃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。																						

県知事の意見：

他事業も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。
事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道41号現道は、美濃加茂バイパスが平成24年9月までに全線暫定開通したことにより改善がみられるものの、2箇所的主要渋滞箇所が残っている。
・美濃加茂市は隣接する可児市と並び中濃地域の製造業の中核となっており、美濃加茂バイパス延伸及び平成17年の東海環状自動車道東回り区間の開通に伴い工業用地の整備が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和49年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率78%（平成26年3月末時点）
・平成24年度まで：美濃加茂市太田町～加茂郡川辺町石神 延長9.4km（2/4）全線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・周辺で実施している坂祝バイパス開通後（平成27年度開通予定）の交通状況の変化等を踏まえ、完成4車線化を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

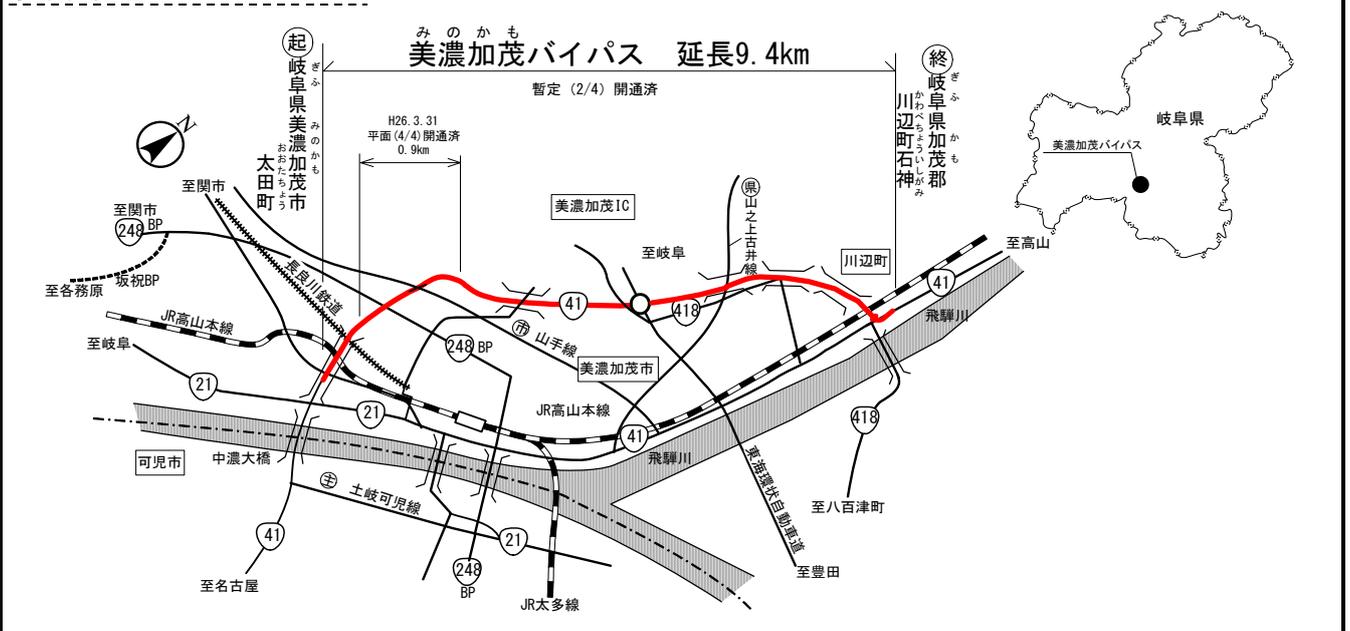
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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、吉岡 幹夫

事業名 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（土岐～関）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）					
起終点 自：岐阜県土岐市土岐津町 至：岐阜県関市広見	延長 39.0km						
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。							
H元年度事業化		H元年度都市計画決定		H2年度用地着手		H8年度工事着手	
全体事業費 約4,000億円		事業進捗率 80%		供用済延長 39.0km			
計画交通量 26,300台/日							
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 583/5,382 億円 事業費：556/5,018億円 維持管理費：27/364億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,827/9,035 億円 走行時間短縮便益：1730/8310億円 走行経費減少便益：44/455億円 交通事故減少便益：53/271億円	基準年 平成26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=2.6～3.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=2.9～3.5(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=3.1～3.1(事業期間±20%)							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④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。 ・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。 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。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・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線を形成する。							

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。・SPM排出量の削減が見込まれる。・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：

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

知事の意見：

他事業及び東海環状自動車道の他区間も含めた県内全体の優先度を考慮して、計画的に事業を実施するようお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底した縮減をお願いします。

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

- ・平成21年度までに東周り（豊田東JCT～関広見IC）が開通（2/4）されたものの、西回りが未整備のため、環状道路が有する分散導入・バイパス・迂回機能が発揮されず、環状道路内で未だ交通が混雑

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成元年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率80%（平成26年3月末時点）
- ・平成21年度まで：土岐JCT～関広見IC 延長36.1km（2/4）全線開通
土岐南多治見IC～土岐JCT 延長2.9km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成27年度：美濃関JCT 延長2.4km 開通予定
- ・上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、4車線化に向けて順次事業を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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、吉岡 幹夫

事業名 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（関～養老） <small>せき ようろう</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）		
起終点 自：岐阜県関市広見 <small>ぎふせきひろみ</small> 至：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ぎふようろうようろうおおあと</small>	延長 44.2km			
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。				
H6年度事業化		H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H19年度工事着手
全体事業費 約5,100億円		事業進捗率 26%	供用済延長 5.7km	
計画交通量 23,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/事業全体 2,991/4,719 億円 (事業費：2763/4420億円) (維持管理費：228/298億円)	総便益 (残事業)/事業全体 5,345/6,370 億円 (走行時間短縮便益：4777/5710億円) (走行経費減少便益：375/446億円) (交通事故減少便益：193/214億円)	基準年 平成26年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 1.2~ 1.5(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 1.5~ 2.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.2~ 1.5(事業費 ±10%) 事業費 : B/C= 1.6~ 2.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.3~ 1.4(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 1.8~ 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 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④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。 ・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。 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。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(岐阜・西濃地域)が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・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線を形成する。				

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。・SPM排出量の削減が見込まれる。・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：

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

知事の意見：

養老JCT～（仮称）養老IC間の平成29年度までの供用をお願いします。さらに、関広見IC～（仮称）高富IC間、（仮称）大野神戸IC～大垣西IC間については、現在実施している工事を促進し、効果が一日も早く発現されるよう、区間ごとの供用目標年度を示したうえで順次供用するとともに、その他の区間についても、平成32年度の供用をお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底した縮減をお願いします。

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

- ・平成21年度までに東周り（豊田東JCT～関広見IC）が開通（2/4）されたものの、西回りが未整備のため、環状道路が有する分散導入・バイパス・迂回機能が発揮されず、環状道路内で未だ交通が混雑

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成6年度に事業化、用地取得率71%、事業進捗率26%（平成26年3月末時点）
- ・平成24年度：大垣西IC～養老JCT 延長5.7km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成29年度：養老JCT～養老IC（仮称） 延長3.3km（2/4）開通予定
- ・上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

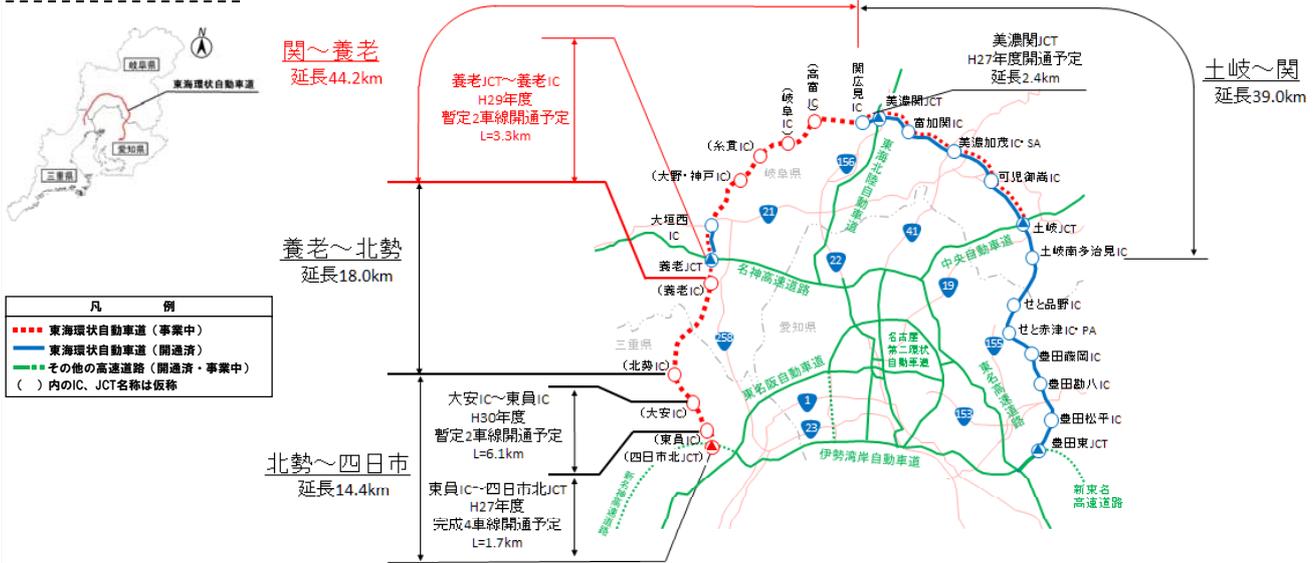
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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、吉岡 幹夫

事業名 一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）	事業区分	一般国道 国土交通省 主体 中部地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点 自：岐阜県養老郡養老町大跡 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜	延長 18.0km	
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。		
H10年度事業化		H19年度都市計画決定
全体事業費 約1,500億円		事業進捗率 3%
計画交通量 15,700台/日		供用済延長 0.0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,171/1,235 億円 事業費：1088/1152億円 維持管理費：82/82億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,019/2,019 億円 (走行時間短縮便益：1763/1763億円) (走行経費減少便益：184/184億円) (交通事故減少便益：72/72億円)
基準年 平成26年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.4~2.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~2.8 (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=1.4~1.7 (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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる		
③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である		
④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。		
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）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。		
⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。		
⑦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。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。		
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		

⑨生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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

知事の意見：

岐阜県知事：

当該区間についても、平成32年度の供用をお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

三重県知事：

本事業は、中部圏の広域ネットワークを構築することで、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての機能の確保を図るための重要な事業です。本県では、北勢～養老間の用地買収の早期完了に向け、専属の県職員を配置するなど協力しているところです。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成21年度までに東周り（豊田東JCT～関広見IC）が開通（2/4）されたものの、西回りが未整備のため、環状道路が有する分散導入・バイパス・迂回機能が発揮されず、環状道路内で未だ交通が混雑

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成10年度に事業化、用地取得率1%、事業進捗率3%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>さきはらやまなか</small> 笹原山中バイパス	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：静岡県三島市山中新田 至：静岡県三島市笹原新田	延長 ：4.3km	
事業概要 ： <p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の笹原山中バイパスは、静岡県三島市山中新田から、同市笹原新田に至る延長4.3kmのバイパスであり、走行環境の改善、交通事故の削減や沿道環境の改善を主な目的として事業を推進しています。</p>		
S63年度事業化 ：—	H3年度用地着手	H5年度工事着手
全体事業費 ：約134億円	事業進捗率 ：58%	供用済延長 ：0.0km
計画交通量 ：9,500台/日		
費用対効果分析結果	総費用 ：(事業費)/(事業全体) 84/158億円 (事業費：66/140億円) (維持管理費：18/18億円)	総便益 ：(事業費)/(事業全体) 215/215億円 (走行時間短縮便益：191/191億円) (走行経費減少便益：22/22億円) (交通事故減少便益：1.9/1.9億円)
基準年 ：平成23年		
感度分析の結果		
(事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.5(交通量±10%) (事業費) 交通量：B/C=2.4～2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=2.4～2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3～2.6(事業期間±20%)		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地(伊豆地域、箱根地域)へのアクセス向上が期待される。 ④安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>笹原山中バイパスは、交通の安全性の確保、生活環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、三島市、三島市議会、自治会を中心に「国道1号笹原山中バイパスの整備促進」の早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：</p> <p>本事業は、県内の東西交通を担う国道1号の三島市山中新田から同市笹原新田までの区間におけるバイパス整備であり、現道における大型車の登坂による速度低下、線形不良による交通事故の多発、夜間において環境基準を超過した集落内の騒音レベル等の地区の課題を解決し、安心・安全で快適な生活環境の確保を図る重要な事業です。</p> <p>今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。</p> <p>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。</p>		

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 笹原山中バイパス現道部は、急勾配・急カーブが連続し、登坂車線がないため速度の遅い大型車により円滑な走行を阻害されている。
- ・ 道路線形不良箇所（曲線半径60m未満）が20箇所あり、年間約10.3件の交通事故が発生。
- ・ 山中新田の集落では通過交通や大型車による騒音レベルが高く、夜間においては環境基準を超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和63年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率58%（平成26年3月末時点）
- ・ 山中地区（延長1.6km）は、工事等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成27年度：山中地区 延長1.6km（2/2）開通予定
- ・ 平成30年度：笹原地区 延長2.7km（2/2）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していく。

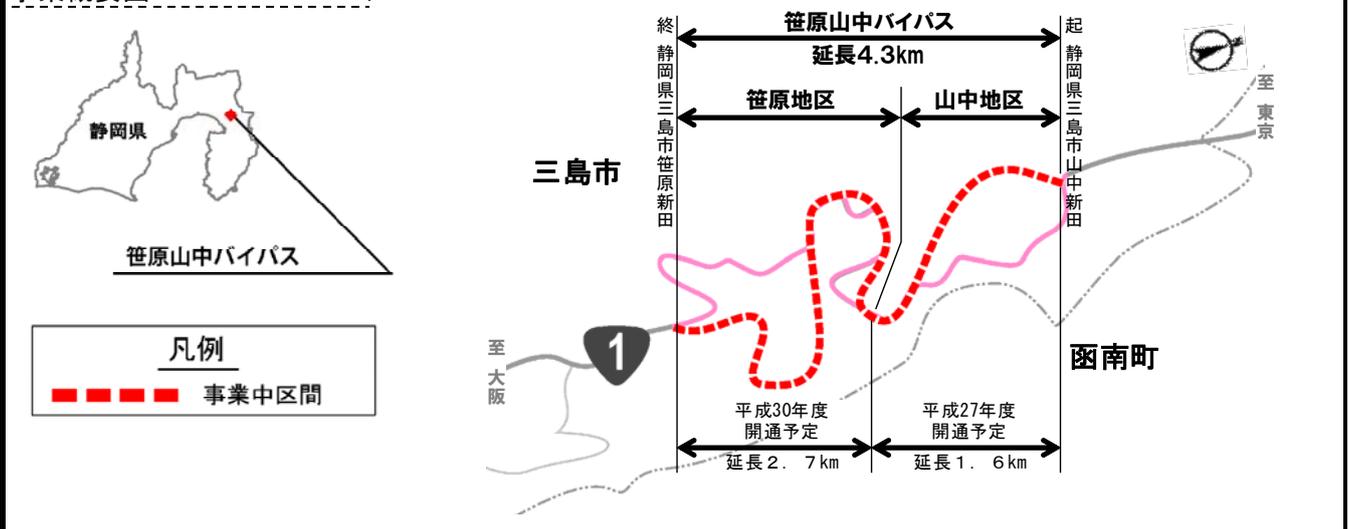
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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138号 須走道路 <small>すばしり</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局	
起終点 ：自：静岡県駿東郡小山町須走 至：静岡県御殿場市水土野	延長 ：3.8 km		
事業概要 ：一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスであり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化や地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を主な目的として事業を推進しています。			
H20年度事業化	H6年度都市計画決定 H26年度変更	H24年度用地着手	
		H24年度工事着手	
全体事業費	約157億円	事業進捗率	
		12%	
		供用済延長	
		0.0km	
計画交通量 ：16,300台/日			
費用対効果分析結果	B/C ： <small>(事業全体)</small> 2.9 <small>(残事業)</small> 3.7	総費用 ： <small>(残事業)/事業全体</small> 117/146 億円 <small>(事業費：98/128億円)</small> <small>(維持管理費：19/19億円)</small>	総便益 ： <small>(残事業)/事業全体</small> 430/430 億円 <small>(走行時間短縮便益：374/374億円)</small> <small>(走行経費減少便益：44/44億円)</small> <small>(交通事故減少便益：13/13億円)</small>
基準年 ：平成26年			
感度分析の結果			
<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=2.6～3.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.7～3.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6～3.2(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 交通量：B/C=3.3～4.0(交通量±10%) 事業費：B/C=3.4～4.0(事業費±10%) 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 ・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（富士急シティバス）が存在する。			
②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（御殿場市、小山町）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 ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。 ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が見込まれる。			
④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（小山町須走地区）を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）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・SPM排出量の削減が見込まれる。			
⑦他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路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			
須走道路は、交通混雑の緩和、災害に強いネットワークの確保、地域間交流の促進、物流・観光交通の支援に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」及び「環富士山火山防災連絡会」より道路の早期整備の要望を受けている。			

県知事の意見

本事業は、静岡県と山梨県を結ぶ国道138号駿東郡小山町須走から御殿場市水土野に至る区間のバイパスであり、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化や富士山周辺の観光振興や地域活性化、交通渋滞の緩和、交通事故の削減等に寄与する重要な事業です。

今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。

また、各年度の実施に際しては、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

・首都圏中央連絡自動車道が開通（H26.6）し、関東圏～東海・近畿圏を結ぶネットワークが強化されました。須走道路においても、通行止め時の迂回、災害に強い道路機能を確保することが重要となっています。

・新東名高速道路の開通（H24.4）、富士山世界遺産登録（H25.6）及び首都圏中央連絡自動車道の開通（H26.6）により、観光客の増加が見込まれ、須走道路は地域経済活性化の更なる支援に寄与します。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成20年度に事業化、用地取得率72%、事業進捗率12%（平成26年3月末時点）

・駿東郡小山町須走～御殿場市水土野区間（延長2.7km）は、H24年度より用地取得・工事に着手し、今年度も引き続き推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・駿東郡小山町須走～御殿場市水土野区間（延長2.7km）は、新東名高速道路をはじめとする周辺のネットワークの接続状況を踏まえつつ、開通に向けて整備を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

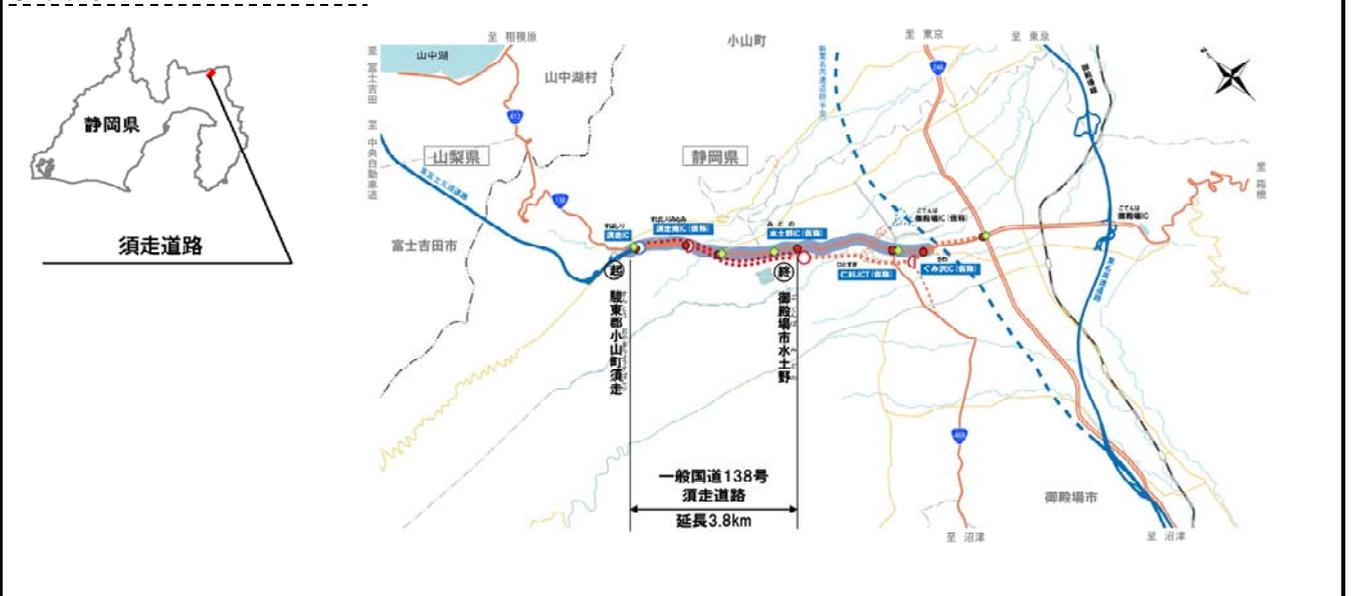
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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138号 御殿場バイパス（西区間）	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：静岡県御殿場市水土野 至：静岡県御殿場市萩原	延長	4.3 km		
事業概要	一般国道138号御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスであり、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の確保や地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を主な目的として事業を推進しています。				
H11年度事業化	H6年度都市計画決定 H26年度変更	H14年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約254億円	事業進捗率	16%	供用済延長	0.0km
計画交通量	21,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体)		総便益 (残事業/事業全体)	
	2.7	191/234 億円		641/641 億円	
	(残事業) 3.4	事業費：168/211億円 維持管理費：23/23億円		走行時間短縮便益：566/566億円 走行経費減少便益：63/63億円 交通事故減少便益：12/12億円	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=2.5~3.0(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=2.5~3.0(事業費±10%) 事業費：B/C=3.1~3.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~3.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.2~3.5(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（富士急シティバス）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理等（神場南土地区画整理事業）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（御殿場市、小山町）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 ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。 ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根町、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落（小山町須走地区）を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）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。 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・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの改善が見込まれる。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路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

御殿場バイパス（西区間）は、交通混雑の緩和、災害に強いネットワークの確保、地域間交流の促進、物流・観光交通の支援に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」及び「環富士山火山防災連絡会」より道路の早期整備の要望を受けている。

県知事の意見

本事業は、静岡県と山梨県を結ぶ国道138号御殿場市水土野から同市萩原に至る区間のバイパスであり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化や富士山周辺の観光振興や地域活性化、交通渋滞の緩和、交通事故の削減等に寄与する重要な事業です。

前回の再評価と比較し、全体事業費が増額されていることから、今後も、コスト削減を徹底するとともに、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、各年度の実施に際しては、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

- ・首都圏中央連絡自動車道が開通（H26.6）し、関東圏～東海・近畿圏を結ぶネットワークが強化されました。御殿場バイパス（西区間）においても、通行止め時の迂回、災害に強い道路機能を確保することが重要となっています
- ・新東名高速道路の開通（H24.4）、富士山世界遺産登録（H25.6）及び首都圏中央連絡自動車道の開通（H26.6）により、観光客の増加が見込まれ、御殿場バイパス（西区間）は地域経済活性化の更なる支援に寄与します。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成11年度に事業化、用地取得率77%、事業進捗率16%（平成26年3月末時点）
- ・御殿場市水土野～御殿場市ぐみ沢区間（延長2.9km）は、H24年度より用地取得・工事に着手し、今年度も引き続き推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・御殿場市水土野～御殿場市ぐみ沢区間（延長2.9km）は、新東名高速道路はじめとする周辺のネットワークの接続状況を踏まえつつ、開通に向けて整備を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>すその</small> 裾野バイパス	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：静岡県駿東郡小山町小山 至：静岡県沼津市大岡	延長 ：35.3km				
事業概要 ：一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市に至る東西交通を担う延長約120kmの主要幹線道路です。 本事業の裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
S41年度事業化	S46年度～S61年度 都市計画決定	S41年度用地着手	S41年度工事着手		
全体事業費	約520億円	事業進捗率	76%	供用済延長	35.3km
計画交通量	35,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) : 1.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 108/946 億円 〔事業費：92/795億円〕 〔維持管理費：15/151億円〕	総便益 (残事業)/ (事業全体) 441/1,216 億円 〔走行時間短縮便益：387/1,090億円〕 〔走行経費減少便益：45/84億円〕 〔交通事故減少便益：9.0/42億円〕	基準年 ：平成23年	
	(残事業) : 4.1				
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 = 3.8 ~ 4.6 (交通量 ±10%)	
事業費	B/C = 1.3 ~ 1.3 (事業費 ±10%)		事業費	B/C = 3.9 ~ 4.6 (事業費 ±10%)	
事業期間	B/C = 1.2 ~ 1.4 (事業期間 ±20%)		事業期間	B/C = 3.9 ~ 4.5 (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。					
②個性ある地域の形成 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)へのアクセスを支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。					
③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検箇所(13箇所)が解消される。 ・現道等の事前通行規制区間(4回/5年)を解消する。					
④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
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： 裾野バイパスは、東名高速道路に並行しており、近年沿線に先端技術関連産業の研究施設や事業所の進出が相次ぎ、高度技術集積ゾーンとして急速に発展しており、地域社会の産業・経済活動に欠かすことの出来ない重要な路線として期待されており、沼津市をはじめとする関係3市2町の首長で構成される一般国道246号バイパス建設促進期成同盟より早期整備の要望が実施されている。					
知事の意見 ： 本事業は、県東部地域の東西交通を担う国道246号の駿東郡小山町小山から沼津市大岡までの交通ネットワーク上の隘路となっている2車線区間の渋滞の緩和、大型車混入率が高いことに起因する重大事故の削減、雨量規制区間の解消による信頼性・安全性の向上を図るための4車線化事業であり、県東部地域の産業拠点や物流拠点の連携強化に寄与する重要な事業です。					

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

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・現況の2車線区間では、混雑により19.0万人時間/年の渋滞損失が発生。
- ・2車線区間では、重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・国道246号唯一の雨量規制区間があり、規制時には第一次緊急輸送道路の機能が低下。
- ・4車線整備の延伸に伴い、交通量は順調に増加。
- ・沿線地域では、工業立地が進展。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和41年度に事業化、用地取得率99%、事業進捗率76%（平成26年3月末時点）
- ・昭和63年度まで：駿東郡小山町小山～沼津市大岡 延長35.3km（2/4）全線開通
- ・平成17年度：駿東郡小山町小山～駿東郡小山町生土 延長1.4km（4/4）部分開通
駿東郡小山町上野～沼津市大岡 延長29.5km（4/4）部分開通
- ・平成24年度：中島IC 延長0.7km 暫定開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野（延長4.4km）については、周辺の道路ネットワーク状況等を踏まえ、完成4車線化を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

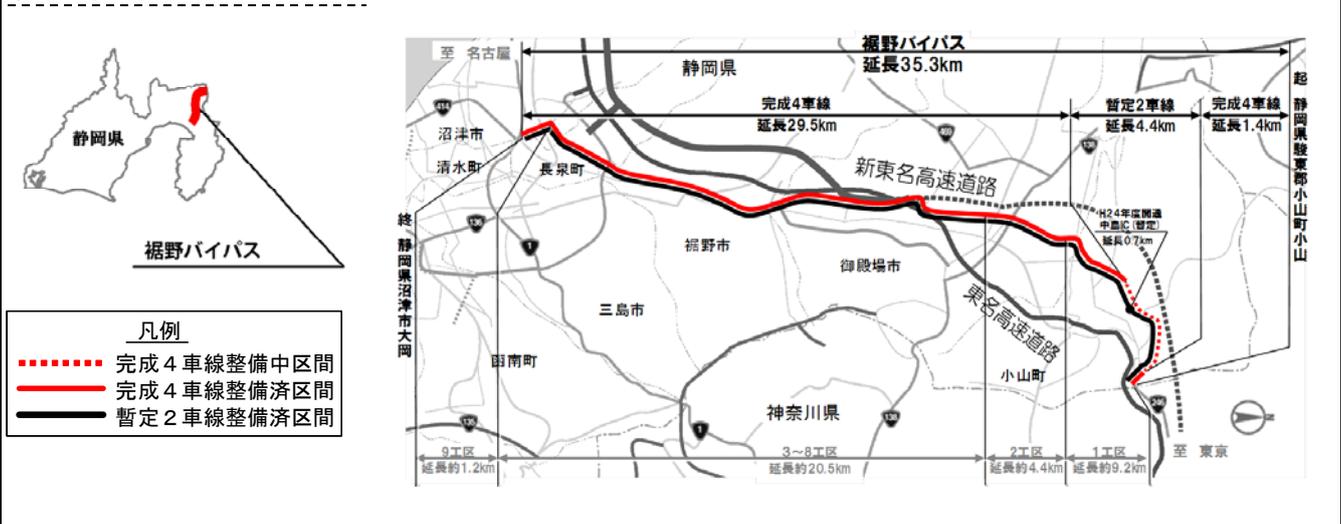
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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、吉岡 幹夫

事業名 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛鳥)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)		
起終点 自：愛知県名古屋市市中川区島井町 至：愛知県海部郡飛鳥村木場一丁目			延長	12.2km		
事業概要 近畿自動車道伊勢線は、名古屋市から三重県伊勢市に至る延長約8.1kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛鳥JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成しています。 名古屋環状2号線沿線では、環状道路及びその内側地域での渋滞、巨大地震発生時の浸水被害など多くの課題があり、本事業の整備により、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保の効果を見込んでいます。						
H21年度事業化		S57年度都市計画決定		H25年度用地着手	H24年度工事着手	
全体事業費		約1,350億円	事業進捗率	9%	供用済延長	0.0km
計画交通量		20,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 988/1,281億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,238/2,238億円		基準年 平成26年
	(残事業)	(事業費：880/1,173億円) (維持管理費：107/107億円)		(走行時間短縮便益：1,863/1,863億円) (走行経費減少便益：271/271億円) (交通事故減少便益：104/104億円)		
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=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=2.1~2.5(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=2.2~2.3(事業期間 ±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・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 ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が見込まれる。 ・緊急輸送道路（一般国道302号名古屋環状2号線）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。 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 名古屋環状2号線は、三大都市圏の環状道路であり、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路として期待されていることから、西南部・南部（専用部）の早期開通を愛知県、名古屋市等より要望を受けている。						

県知事・市長の意見

愛知県知事：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 名古屋環状2号線は、名古屋都市圏の道路網の骨格をなす環状道路として、本都市圏の今後の発展の為に欠かすことのできない重要な社会基盤である。
特に、近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、唯一残された未供用区間であり、「国際産業ハブ港」の実現を目指す名古屋港並びに国際拠点空港である中部国際空港への重要なアクセス道路として、本地域の企業活動に大きな影響を与える路線であることから、1日も早い開通を期待する。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議は、ありません。
- 2 当該道路は、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であるとともに、海拔ゼロメートル地帯における緊急輸送道路として機能する道路であるため、1日も早い開通をお願いしたい。

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

- ・名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークが強化されていないため、環状道路内及び国道302号沿線において未だ交通が混雑
- ・災害時の南北方向を結ぶ緊急輸送道路網が脆弱

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、用地取得率81%、事業進捗率9%（平成26年3月末時点）
- ・平成24年度より工事に着手、平成25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・名古屋市中川区島井町～海部郡飛島村木場一丁目（延長12.2km）は、迅速かつ円滑な物流の実現などのため、早期開通に向けて整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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302号 名古屋環状2号線	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：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町	延長 58.6 km	
事業概要 一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町から愛知県名古屋市中川区富田町に至る延長58.6km（海上部除く）の道路です。 名古屋環状2号線沿線では、環状道路及びその内側地域での渋滞、沿道地域の新たな市街地形成など多くの課題があり、本事業の整備により、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、新たな市街地形成の支援の効果を見込んでいます。		
S46年度事業化		S57年度都市計画決定
S46年度用地着手		S48年度工事着手
全体事業費	約5,586億円	事業進捗率
計画交通量		31,900台/日
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 395/12,418億円 (事業費：345/11,944億円) (維持管理費：50/474億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 690/30,037億円 (走行時間短縮便益：617/26,006億円) (走行経費減少便益：71/3,526億円) (交通事故減少便益：2/505億円)
基準年：平成26年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=2.1~3.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6~2.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7(事業費±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.9(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。 ・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道（甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号）の除却が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。		
②物流効率化の支援 ・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 ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路（広域道路）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業）と連携する。		
④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が期待される。		
⑤災害への備え ・愛知県地域防災計画における、第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（名古屋第二環状自動車道）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。		
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。		
⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島））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 名古屋市より4車線化の早期整備の要望を受けている。		

県知事・市長の意見

愛知県知事：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 名古屋環状2号線は、名古屋都市圏の道路網の骨格をなす環状道路として、本都市圏の今後の発展の為に欠かすことのできない重要な社会基盤であることから、1日も早い開通を期待する。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議は、ありません。
- 2 当該道路は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路であるため、一日でも早い4車化をお願いしたい。

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

・平成22年度までに全線開通（2/4）されたものの、鉄道との交差点において渋滞が発生しており、環状道路内及び国道302号沿線において未だ交通が混雑

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和46年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率92%（平成26年3月末時点）
- ・平成22年度まで：名古屋市中川区富田町～名古屋市中川区富田町
延長58.6km（2/4）全線開通
- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山（延長5.0km）は、名鉄瀬戸線の立体化に向けた仮線工事を推進。
- ・あま市甚目寺～清須市一場（延長5.2km）は、名鉄本線、名鉄津島線の立体化に向けた関係機関協議を推進。
- ・海部郡飛鳥村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、改良工、橋梁上・下部工等の工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山（延長5.0km）は、ボトルネックとなる1箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・あま市甚目寺～清須市一場（延長5.2km）は、ボトルネックとなる2箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・海部郡飛鳥村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、専用部（近畿自動車道伊勢線）の整備と併せて4車線化整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

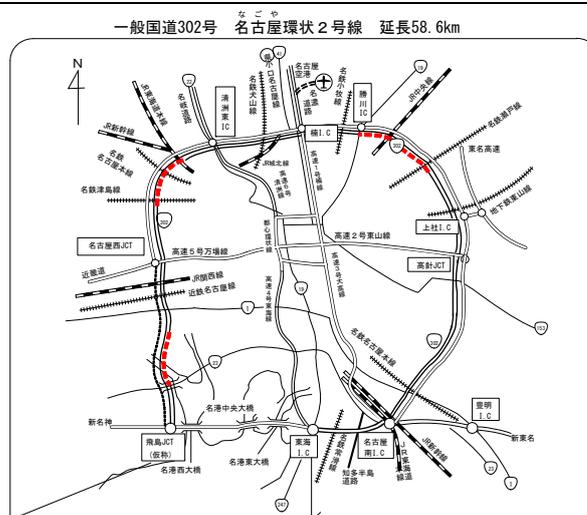
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>くわなとうぶかくふく</small> <small>桑名東部拡幅</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局
起終点 ：自：三重県桑名市長島町又木 至：三重県桑名市北浜町	延長 ：3.9km	
事業概要 ： <p>国道1号は、東京都中央区を起点とし、愛知県名古屋市及び三重県桑名市、四日市市、鈴鹿市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木を起点とし、同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに同区間内において伊勢大橋の架替を行うものであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や、物流効率化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>		
S51年度事業化		S60年度都市計画決定
S63年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費 ：約490億円	事業進捗率 ：19%	供用済延長 ：0.0km
計画交通量 ：38,100台/日		
費用対効果分析結果	B/C ：(事業全体) 1.2 (残事業) 1.7	総費用 ：(残事業)/(事業全体) 307/430億円 (事業費：293/417億円 維持管理費：14/14億円)
		総便益 ：(残事業)/(事業全体) 521/521億円 (走行時間短縮便益：466/466億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：0.82/0.82億円)
基準年 ：平成23年		
感度分析の結果 ： <p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~1.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03~1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4~1.9 (事業期間±20%)</p>		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 		
②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・総重量25tの車両、ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行不能区間を解消する。 		
③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制が解消される。 		
⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 		
⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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		
知事の意見 ： <p>本事業は、老朽化著しい伊勢大橋の架替えとあわせて、国道1号の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保及び物流効率化の支援を図るための重要な4車線化事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期4車線化に向けた事業の推進をお願いいたします。</p>		
事業評価監視委員会の意見		
・「事業継続」することは「妥当」である。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		
・伊勢大橋の老朽化の進行、四日市港の外貿コンテナ貨物利用増加		

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和51年度に事業化、用地取得率61%、事業進捗率19%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成25年度より伊勢大橋架け替え関連における工事に着手し、早期の完成に向けて用地買収及び工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

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

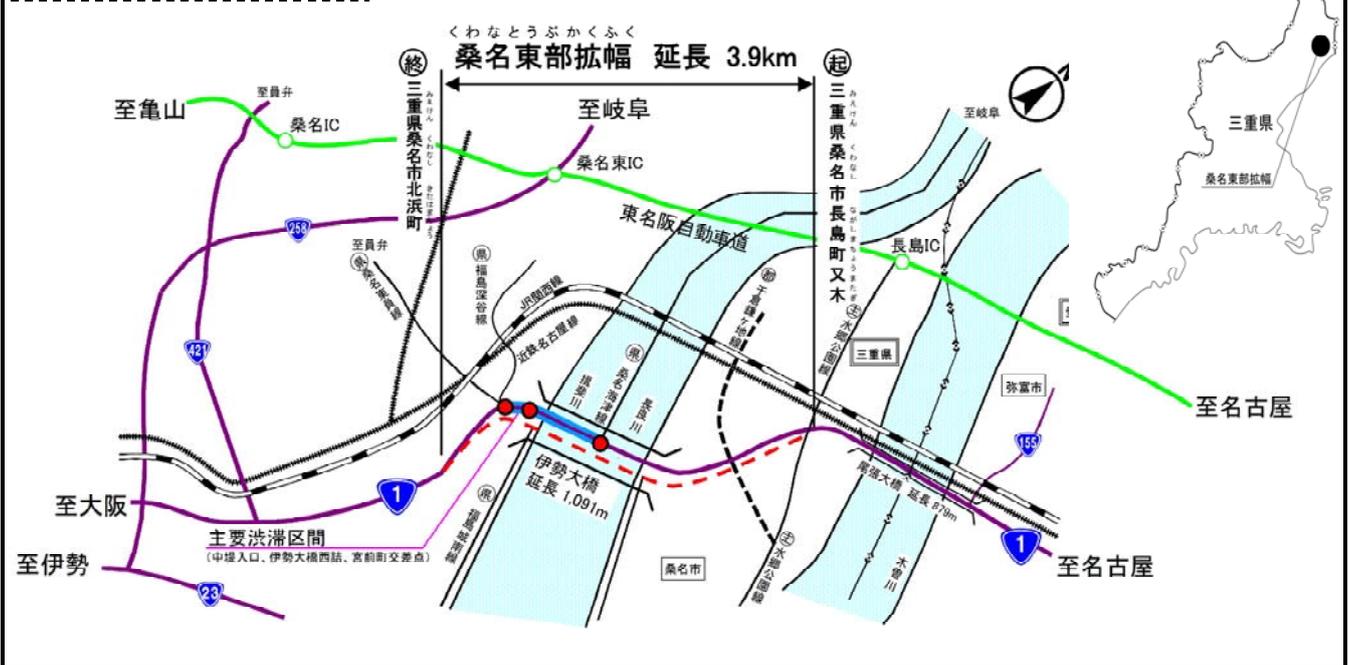
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>ほくせい</small> 北勢バイパス	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：三重県三重郡川越町南福崎 至：三重県四日市市采女	延長	21.0 km		
事業概要	一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や地域経済活性化の支援を目的に計画された道路です。				
H4年度事業化	H2年度都市計画決定	H7年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	約1,300億円	事業進捗率	61%	供用済延長	7.1km
計画交通量	45,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (残事業) 4.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 446/1,514億円 〔事業費：343/1,362億円 維持管理費：103/153億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,162/4,321億円 〔走行時間短縮便益：1,789/3,691億円 走行経費減少便益：244/458億円 交通事故減少便益：130/172億円〕	基準年 平成26年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.8~2.9 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=4.7~5.1 (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(国道1号)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。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセスが見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト(三泗地域産業活性化基本計画、みえメディカルバレープロジェクト)を支援する。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・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。 ⑤災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における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(国道1号、国道23号)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 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： 四日市市長より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 本事業は、国道1号、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の代替路としての機能の確保、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間の平成26年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。				

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・新名神の開通（H20.3）及び四日市港の取扱コンテナ量の増加による交通量の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成4年度に事業化、用地取得率82%、事業進捗率61%（平成26年3月末時点）
- ・平成22年度まで：みえ川越IC～(市)垂坂1号間 延長7.1km（2/4、一部4/4）部分開通
- ・四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間（延長1.4km）は今年度の開通に向けた工事を推進。
- ・(市)日永八郷線～四日市市采女間（延長12.5km）は改良工事、用地取得および調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成26年度：四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間 延長1.4km（2/4）開通予定
- ・上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの延伸を順次推進していきます。

施設の構造や工法の変更等

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

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、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27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23号 <small>ちゅうせい</small> 中勢道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局			
起終点 自：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町	延長 33.8km				
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、愛知県名古屋市、三重県四日市市、津市、松阪市の主要都市を経て三重県伊勢市に至る延長約200kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。 本事業の中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり国道23号の交通渋滞の緩和、災害時の復旧・支援ルートの確保、地域産業の支援を主な目的として事業を推進しています。					
S59年度～H19年度 （順次事業化）	S58年度都市計画決定	S61年度用地着手			
S63年度工事着手					
全体事業費 約1,900億円 事業進捗率 76% 供用済延長 22.1km					
計画交通量 45,900台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 9.3 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 456/2,512億円 (事業費：303/2,278億円) (維持管理費：153/234億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 4,230/6,363億円 (走行時間短縮便益：3,966/5,995億円) (走行経費減少便益：222/346億円) (交通事故減少便益：43/21億円) </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 9.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 456/2,512億円 (事業費：303/2,278億円) (維持管理費：153/234億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,230/6,363億円 (走行時間短縮便益：3,966/5,995億円) (走行経費減少便益：222/346億円) (交通事故減少便益：43/21億円)	基準年 平成26年
B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 9.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 456/2,512億円 (事業費：303/2,278億円) (維持管理費：153/234億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,230/6,363億円 (走行時間短縮便益：3,966/5,995億円) (走行経費減少便益：222/346億円) (交通事故減少便益：43/21億円)			
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=8.3~10.2(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.3~2.8(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=8.7~9.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.9~3.3(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=8.9~9.6(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行す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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。					
②物流効率化の支援 ・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 ・市街地再開発、区画整理等との連携あり。					
④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏（中南勢広域都市圏）の中心都市（津市、松阪市）へのアクセス向上が見込まれる。					
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（中勢北部サイエンスシティ、津なぎさまち）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮）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（三重大学付属病院）へのアクセス向上が見込まれる。					
⑦災害への備え ・中勢道路が、第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。					
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、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

知事の意見：

本事業は、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域開発の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、津市野田～津市高茶屋小森町間の平成26年度供用及び鈴鹿市御園町～津市河芸町三行間の平成30年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。また、既供用区間の渋滞対策の推進もお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道23号の交通量は約437～551（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和59年度～平成19年度まで順次事業化、用地取得率97%、事業進捗率76%
（平成26年3月末時点）
- ・平成25年度まで：鈴鹿市野田～鈴鹿市御園町 延長4.1km（2/4）部分開通
：津市河芸町三行～津市野田 延長11.3km（2/4）部分開通
：津市高茶屋小森町～松阪市小津町 延長6.7km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成26年度：津市野田～津市高茶屋小森町 延長6.0km（2/4）開通予定
- ・平成30年度：鈴鹿市御園町～津市河芸町三行 延長2.9km（2/4）開通予定
- ・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野田間（延長2.85km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、開通に向けて整備を推進していきます。

施設の構造や工法の変更等

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

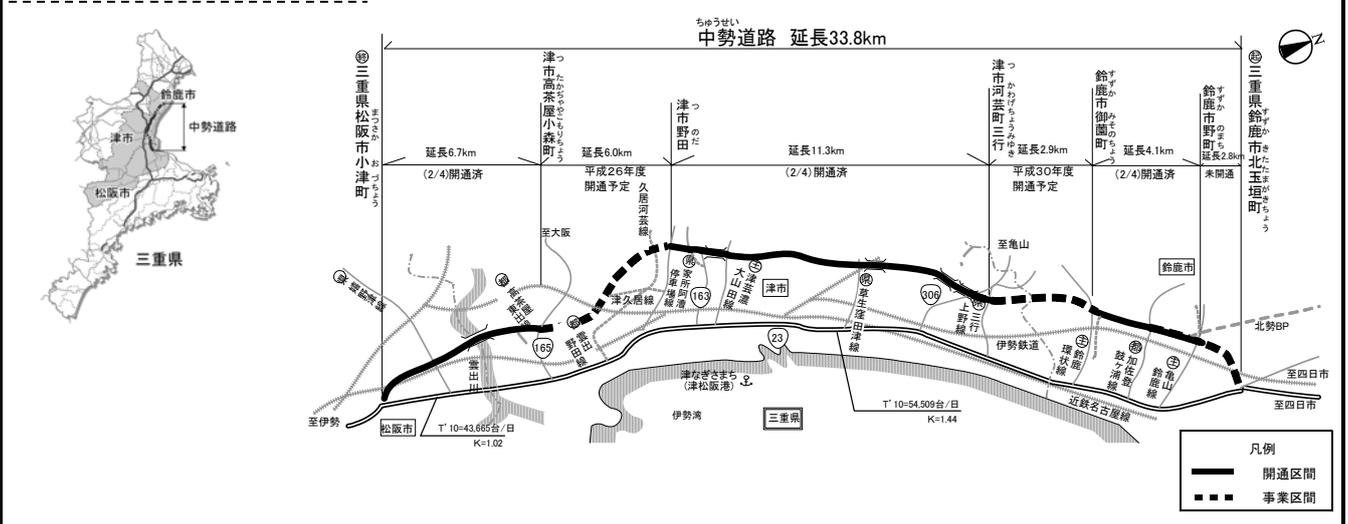
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>まつさか たき</small> 松阪多気バイパス	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：三重県松阪市古井町 至：三重県多気郡多気町仁田	延長	11.9km		
事業概要 一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から三重県多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の減少や生活環境の改善を目的に計画された道路です。					
S62年度事業化	S59年度・S61年度 都市計画決定	S63年度用地着手	H3年度工事着手		
全体事業費	約480億円	事業進捗率	79%	供用済延長	8.6km
計画交通量	24,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 6.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 107 / 723 億円 (事業費：81/657億円 維持管理費：27/66億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 663 / 1311 億円 (走行時間短縮便益：615/1220億円 走行経費減少便益：28/71億円 交通事故減少便益：20/20億円)	基準年 平成26年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量 : B/C=1.5~2.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=4.8~7.4(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.8~1.8(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=5.8~6.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~1.9(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=6.0~6.3(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・大塚町交差点～鎌田町北交差点間における、旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。					
②物流効率化の支援 ・クリスタルタウンから津松阪港へのアクセス向上が見込まれる。(所要時間約37分→22分と約15分短縮)					
③都市の再生 ・県道松阪第二環状線との一体整備により、環状ネットワークを形成する。 ・都市計画道路(松阪バイパス)として位置付けあり。					
④個性ある地域の形成 ・上川町～虹が丘町地区、JR紀勢本線による分断の解消が期待される。					
⑤安全な生活環境の確保 ・国道42号（小津町交差点～多気町役場南交差点）、松阪多気バイパス周辺における交通事故死傷件数の減少が期待できる。					
⑥災害への備え ・松阪多気バイパスは第一次緊急輸送路に指定されている。					
⑦地球環境の削減 ・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑧生活環境改善・保全 ・国道42号においてNO2、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 松阪多気バイパスは、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、南三重地域との交通ネットワークの形成に重要な役割を果たすことが期待されており、「松阪多気バイパス整備促進期成同盟会」より道路の早期整備の要望を受けている。					
県知事の意見 本事業は、慢性的な渋滞や交通事故が多い国道42号において、交通渋滞の緩和や交通事故の削減を図るため、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、松阪市上川町(0.8km)の平成28年度供用を確					

実にした上で、早期全線完成に向けて事業を確実に推進いただくとともに、コスト削減の徹底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

・松阪市の幹線道路は、国道42号への交通集中により中心市街地はほとんどの区間が主要渋滞区間に指定され、旅行速度が20km/h未満の著しい渋滞発生。
 ・松阪多気バイパスに並行する国道42号（小津町～多気町役場南交差点）では、1km当たりの事故件数が三重県内の直轄平均の約2倍の約44件/km（平成21～24年）が発生。渋滞区間での「追突事故」や交差点での「右・左折事故」「出会い頭事故」が主な要因。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和62年度に事業化、用地取得率99%、事業進捗率79%（平成26年3月末時点）
 ・松阪市上川町地区（延長0.8km）は、引き続き、工事を推進。
 ・松阪市下蛸路町～射和町（延長2.5km）は、引き続き、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

・平成28年度：松阪市上川町地区 延長0.8km（2/4）開通予定
 ・松阪市下蛸路町～射和町（延長2.5km）は今年度、用地買収が完了した事から早期開通に向けて整備を推進。

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新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

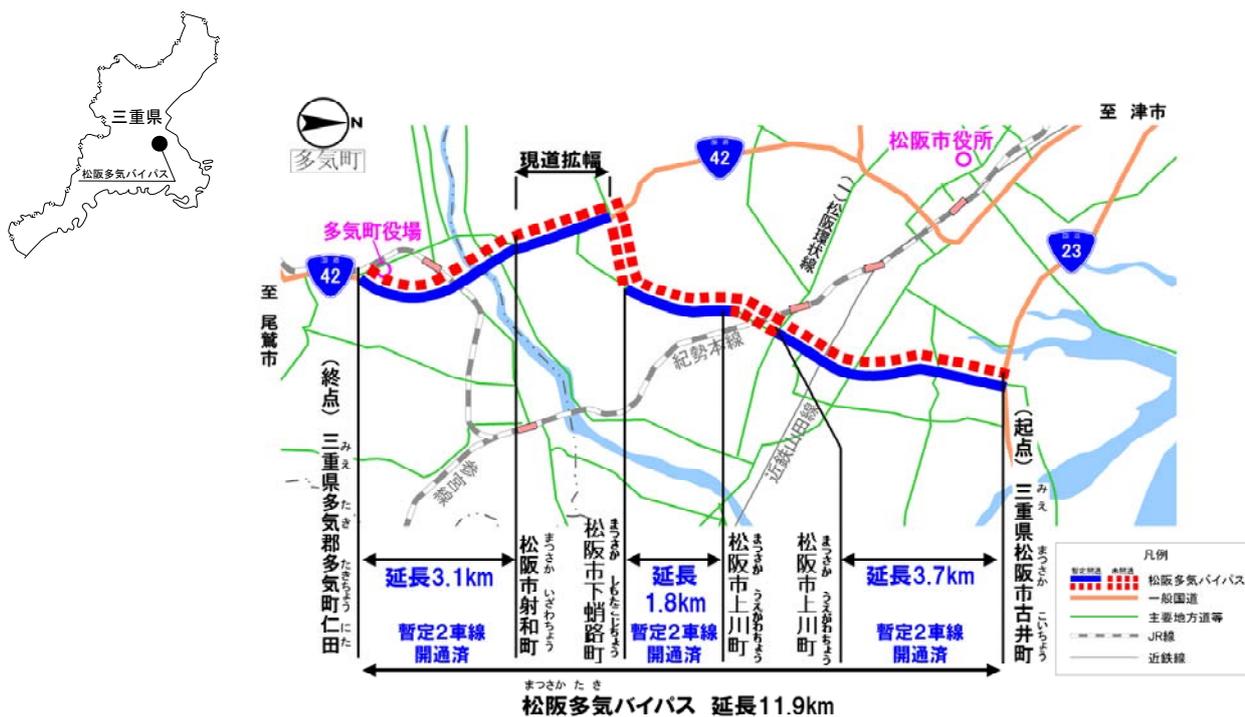
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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、吉岡 幹夫

事業名 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう ほくせい よっかいち</small> 東海環状自動車道（北勢～四日市）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)					
起終点 自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>みえ ほくせい あげき</small> 至：三重県四日市市北山町 <small>みえ よっかいち きたやま</small>	延長 14.4 km						
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。							
H2年度事業化		H3年度都市計画決定		H5年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費 約1,300億円		事業進捗率 34%		供用済延長 0.0km			
計画交通量 28,300台/日							
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 754/1,423億円 (事業費：630/1299億円) (維持管理費：124/124億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,476/2,476億円 (走行時間短縮便益：2175/2175億円) (走行経費減少便益：202/202億円) (交通事故減少便益：98/98億円)	基準年 平成26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=3.0~3.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.8 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.0~3.6 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~1.8 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=3.2~3.3 (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。 ・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 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）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。 ⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦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。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑨生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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

知事の意見：

本事業は、中部圏の広域ネットワークを構築することで、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての機能の確保を図るための重要な事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、東員IC～四日市北JCT間の平成27年度供用および大安IC～東員IC間の平成30年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成21年度までに東周り（豊田東JCT～関広見IC）が開通（2/4）されたものの、西回りが未整備のため、環状道路が有する分散導入・バイパス・迂回機能が発揮されず、環状道路内で未だ交通が混雑

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成2年度に事業化、用地取得率98%、事業進捗率34%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成30年度：大安IC（仮称）～東員IC（仮称） 延長6.1km（2/4）開通予定
- ・ 平成27年度：東員IC（仮称）～四日市北JCT（仮称） 延長1.7km（4/4）開通予定
- ・ 上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

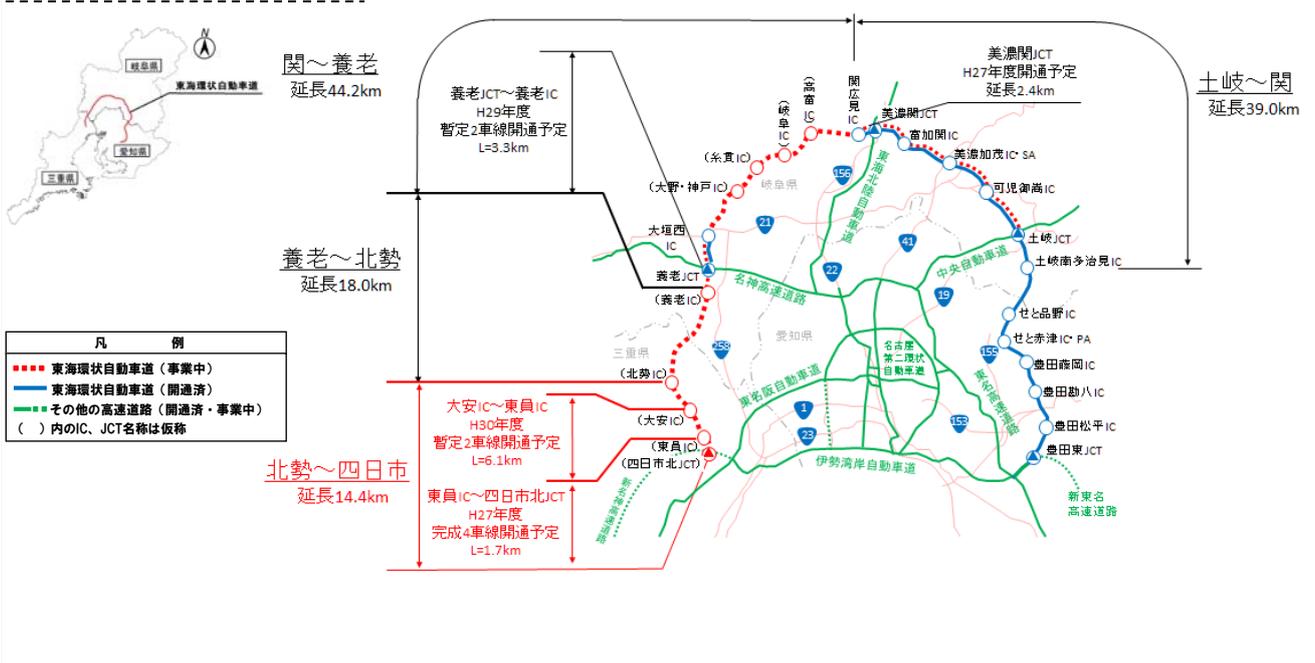
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>おおの あぶらさかどうろ</small> 大野油坂道路（大野東・ <small>おおの ひがし</small> 和泉区間）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局		
起終点 自：福井県大野市下唯野 至：福井県大野市貝皿	延長 14.0km			
事業概要 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市・福井県大野市を通り、福井県福井市に至る高規格幹線道路である。 大野油坂道路（大野東・和泉区間）は、中部縦貫自動車道の一部を構成し、高速交通ネットワークを形成するとともに、安定した交通の確保、文化・地域資源を活かした地域経済の活性化、医療活動への支援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)	H24年度用地着手	H26年度工事着手	
全体事業費 約523億円		事業進捗率 2%		供用済延長 -
計画交通量 7,300台/日				
費用対効果分析結果	B / C (事業全体) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 452/ 481億円 (事業費：394/ 423億円) (維持管理費：58/ 58億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 965/965億円 (走行時間短縮便益：784/784億円) (走行経費減少便益：163/163億円) (交通事故減少便益：18/18億円)	基準年 平成26年
	(残事業) 2.1			
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=1.9～2.2(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=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=2.1～2.2(事業期間 ±20%)				
事業の効果等 安定した交通路の確保 ・国道158号は線形の悪い箇所が多く、カーブ区間等における事故割合が5割強。加えて、過去10年で積雪・雨量規制による全面(片側)通行止が22回発生しており、安全で安定した交通路の確保が期待される。 医療活動の支援 ・大野市(旧和泉村)～第三次救急医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(69分 47分) また、線形の改善による走行性の向上で、患者の負担軽減が期待される。 地域の活性化 ・大野市を訪れる観光客の約4分の1は中部地方からの来訪者であり、中部地方とのアクセス強化で、観光客のさらなる増加が期待される。 ・中部縦貫自動車道の整備を見据え、大野市内の工業団地では、物流拠点としての企業立地が始めており、今後の更なる地域活性化が期待される。 災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道、一般国道8号が豪雨等で通行止めの場合、名神高速道路～東海北陸自動車道～中部縦貫自動車道経由で災害時の代替路の確保が期待される。 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・大野市(旧和泉村役場)～大野市(所要時間:33分 26分) 主要観光地へのアクセス向上 ・アクセス性向上により観光客の増加が期待される。 大野まちなか観光:観光入込客数:57.4万人/年(H25) 九頭竜湖:観光入込客数:27.7万人/年(H25)				
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 ・H25年10月、中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会(H1.8設立、福井県知事、福井市長、大野市長、勝山市長、永平寺町長)より早期全線開通の要望を受けている。				

・H25年8月、中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会（H6.6設立、大野市長、大野市議会議長、大野商工会議所会頭、大野市区町連合会会長等）より早期整備の要望を受けている。
福井県知事の意見：

一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間)の対応方針(原案)「事業継続」については異存ありません。

大野油坂道路については、未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化とともに、事業化区間(大野東・油坂出入口間)の速やかな用地買収・工事着手により、一日も早い全線開通を図っていただきたい。

永平寺大野道路については、平成28年度開通予定の永平寺東・上志比間の一日も早い全線開通が図られるよう十分な事業費を確保していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間)」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成24年度に隣接する「大野油坂道路(和泉・油坂区間)」が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率54%、事業進捗率2%(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、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。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道1号の交通量は増加しており、依然として交通容量を超過している。また、沿線である栗東市においては人口が増加し、工業団地立地が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に事業化、用地進捗率83%、事業進捗率81%(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：湖南市石部～栗東市小野間 延長3.4km(暫定2車線)開通予定

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。

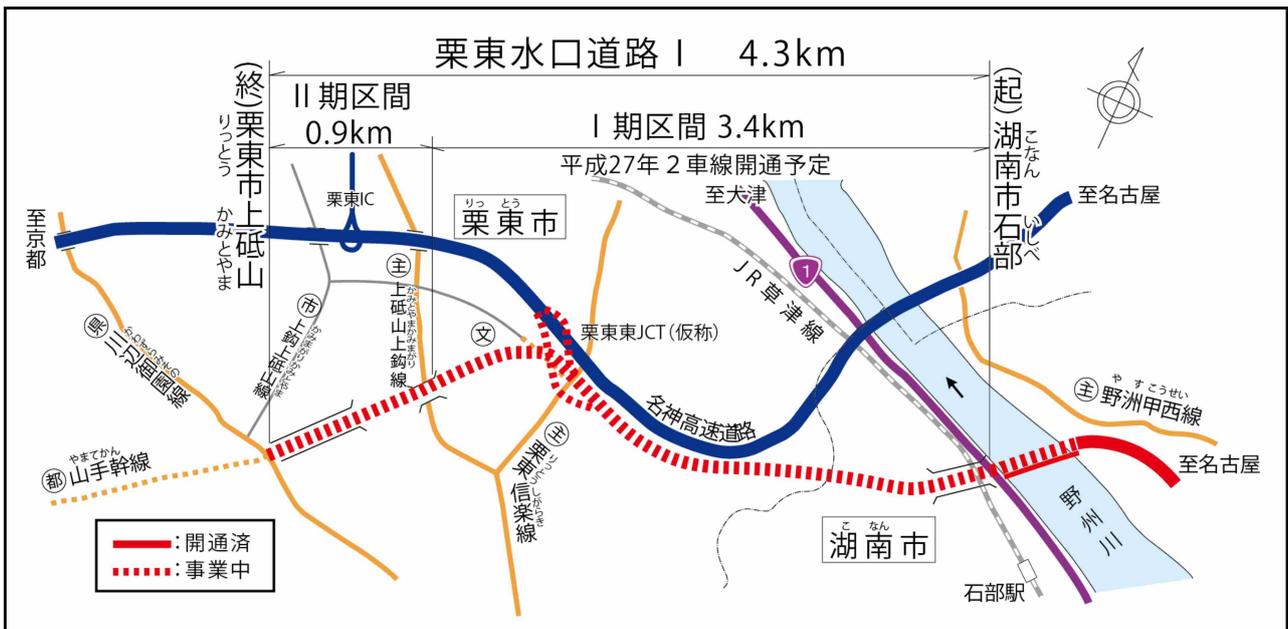
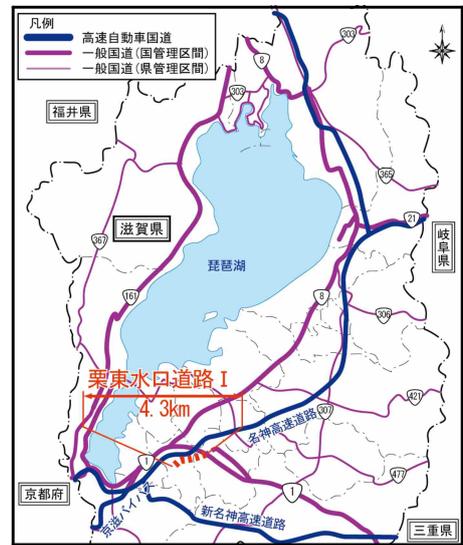
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>しおつ</small> 塩津バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局																										
起終点 自：滋賀県長浜市西浅井町塩津浜 至：滋賀県長浜市木之本町飯浦		延長 3.5km																										
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路である。 塩津バイパスは、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的に計画された道路である。																												
S59年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S60年度用地着手 H元年度工事着手																										
全体事業費	約123億円	事業進捗率 82% 供用済延長 1.5km																										
計画交通量	12,800台/日																											
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.2</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 34/180億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 49/214億円</td> <td rowspan="3" style="width: 15%; vertical-align: middle;">基準年 平成23年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 1.4</td> <td>事業費</td> <td>27/167億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>45/172億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>7.1/13億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>3.4/37億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.74/4.9億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	総費用	(残事業)/(事業全体) 34/180億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 49/214億円	基準年 平成23年		(残事業) 1.4	事業費	27/167億円	走行時間短縮便益	45/172億円			維持管理費	7.1/13億円	走行経費減少便益	3.4/37億円					交通事故減少便益	0.74/4.9億円		
B/C	(事業全体) 1.2	総費用	(残事業)/(事業全体) 34/180億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 49/214億円	基準年 平成23年																						
	(残事業) 1.4	事業費	27/167億円	走行時間短縮便益	45/172億円																							
		維持管理費	7.1/13億円	走行経費減少便益	3.4/37億円																							
				交通事故減少便益	0.74/4.9億円																							
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.3～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.4(事業期間±20%)																												
事業の効果等 交通安全の確保 ・一般国道8号は線形不良箇所が連続し、見通しが悪く、幅員が狭いため追突事故が多発。整備により道路線形の改善、自転車歩行者空間の確保により、安全性の向上が期待される。 広域的な代替路の確保 ・一般国道8号は積雪や事故等による北陸自動車道の通行止め時には、広域的な代替路として期待される。 現道の事前通行規制区間の解消 ・異常気象時通行規制区間（連続雨量180m/m以上通行止）の解消。国道8号(長浜市西浅井町塩津浜～木之本町飯浦)																												
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等 一般国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会(S38.1設立、長浜市長、近江町長(米原市長)、虎姫町長(長浜市長)、湖北町長(長浜市長))より早期整備の要望を受けている。 滋賀県知事の意見： 一般国道8号塩津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。 地元も歩行者等の安全確保、交通事故等の課題解消のため、当該事業(優先区間として設定されているバイパス区間だけでなく、現道拡幅区間も含めた1工区全区間)の事業推進、早期完成を強く望んでいます。 なお、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保とともに、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、「塩津バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。																												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一般国道8号(西浅井町～木之本町)の交通量は2工区の供用後、増加傾向にあり、大型車混入率は全国の直轄国道、滋賀県の直轄国道と比べ高い。																												

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和59年度に事業化、用地進捗率 6.9%、事業進捗率 8.2% (平成26年3月末時点)

平成8年度：長浜市西浅井町塩津浜～木之本町飯浦間 延長1.5km (2/2) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成26年度：長浜市西浅井町塩津浜 延長0.9km (2/2) 開通予定

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。

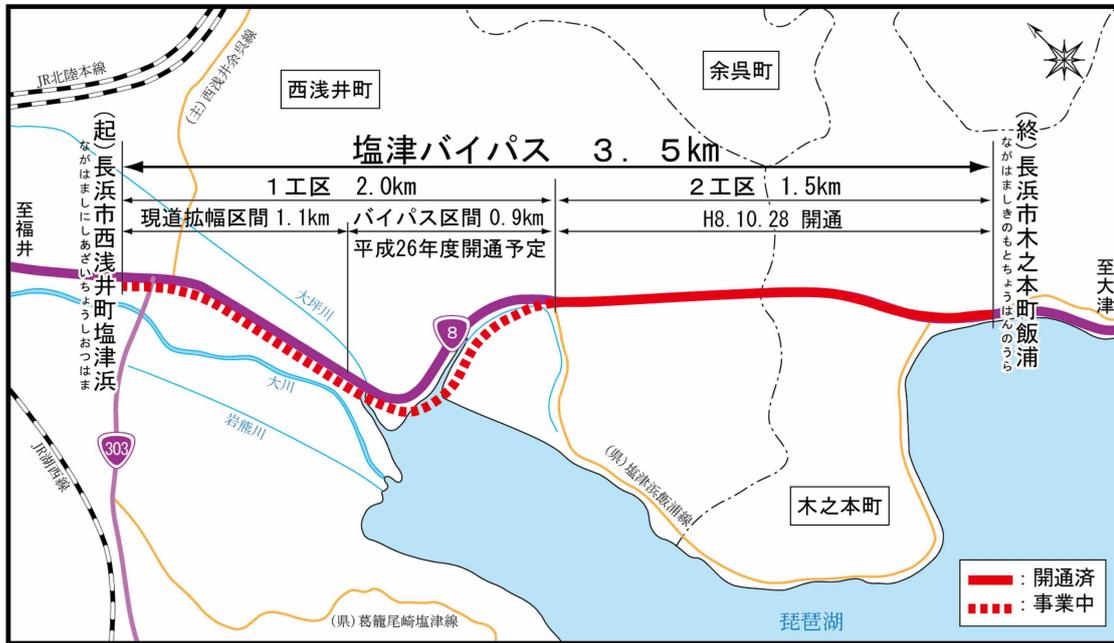
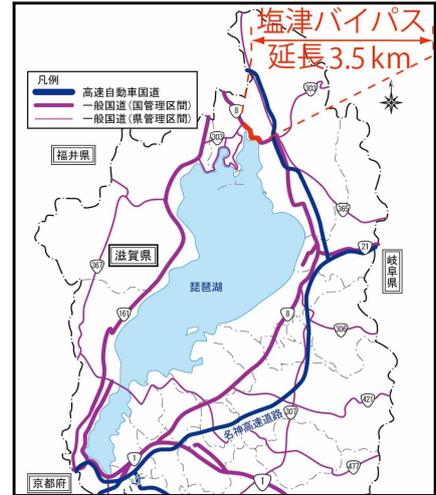
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。総費用及び総便益費の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成27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 <small>きょうとにし</small> 京都西立体交差	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局		
起終点	自：京都府京都市 <small>うきょう さいいんつきそうちょう</small> 右京区西院月双町 至：京都府京都市 <small>にしきょう ごりょうつかのこしちょう</small> 西京区御陵塚ノ越町			延長	3.8km		
事業概要							
<p>一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路である。</p> <p>京都西立体交差は、京都市内において東西交通の主軸として重要な役割を担う一般国道9号の慢性的な交通混雑の緩和、定時性・信頼性の確保、安全で快適な環境づくり等を目的に計画された事業である。</p>							
H11年度事業化	H11年度都市計画決定 (H-年度変更)	H15年度用地着手	H14年度工事着手				
全体事業費	約321億円	事業進捗率	76%	供用済延長	1.0km		
計画交通量	37,000台/日						
費用対効果分析結果	B / C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/事業全体	81/327億円	総便益 (残事業)/事業全体	351/351億円	基準年 平成23年
	(残事業)	4.3	事業費：73/319億円 維持管理費：7.9/7.9億円	走行時間短縮便益：326/326億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：8.3/8.3億円			
感度分析の結果							
【事業全体】 交通量：B/C=1.0～1.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.0～1.2 (事業期間 ±20%)				【残事業】 交通量：B/C=3.9～4.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.0～4.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.0～4.4 (事業期間 ±20%)			
事業の効果等							
<p>交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道9号の交通量は交通容量を超過しており、交差点の立体化により交通混雑の緩和が期待できる。 <p>交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 交差点の立体化により、車両事故が低減され交通安全の確保が期待できる。 交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待。(国道9号 五条葛野大路交差点:591件/億台扣、国道9号 千代原口交差点:933件/億台扣) <p>高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 長岡京市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。(59分 52分) 向日市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。(50分 43分) <p>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 亀岡市～京都市の所要時間が短縮。(63分 56分) <p>JR京都駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 亀岡市～JR京都駅の所要時間が短縮。(67分 60分) <p>沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(千代原口地区：昼間73dB、夜間71dB) 							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>京都市長の意見：</p> <p>一般国道9号京都西立体交差の事業区間のうち、千代原口地区は平成25年2月に千代原口交差点立体交差が開通し、千代原口交差点の慢性的な交通混雑が緩和されるとともに、周辺道路から一般国道9号への交通転換が見られるなど、事業効果が発現されています。</p> <p>引き続き、残る葛野地区の交差点の立体交差を進めることで、葛野地区の交通混雑の緩和と周辺地域の交通安全の確保が期待できることから、対応方針(案)の「事業継続」は妥当であると考えます。</p> <p>事業実施にあたっては、周辺地域の安全にも十分に配慮し、できる限り早い時期の完成を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めるようお願いいたします。</p>							
事業評価監視委員会の意見							
<p>審議の結果、「一般国道9号京都西立体交差」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。</p>							

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度に事業化、用地進捗率43%、事業進捗率76%（平成26年3月末時点）

平成24年度：千代原口地区立体交差 延長1.0km（2/2）完成済

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

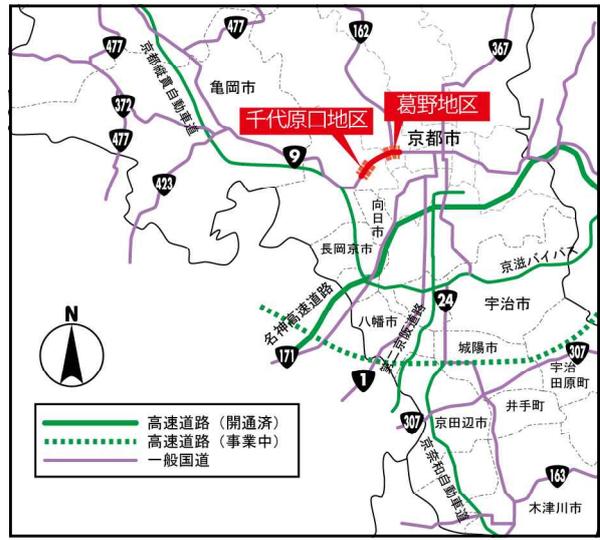
事業継続

対応方針決定の理由

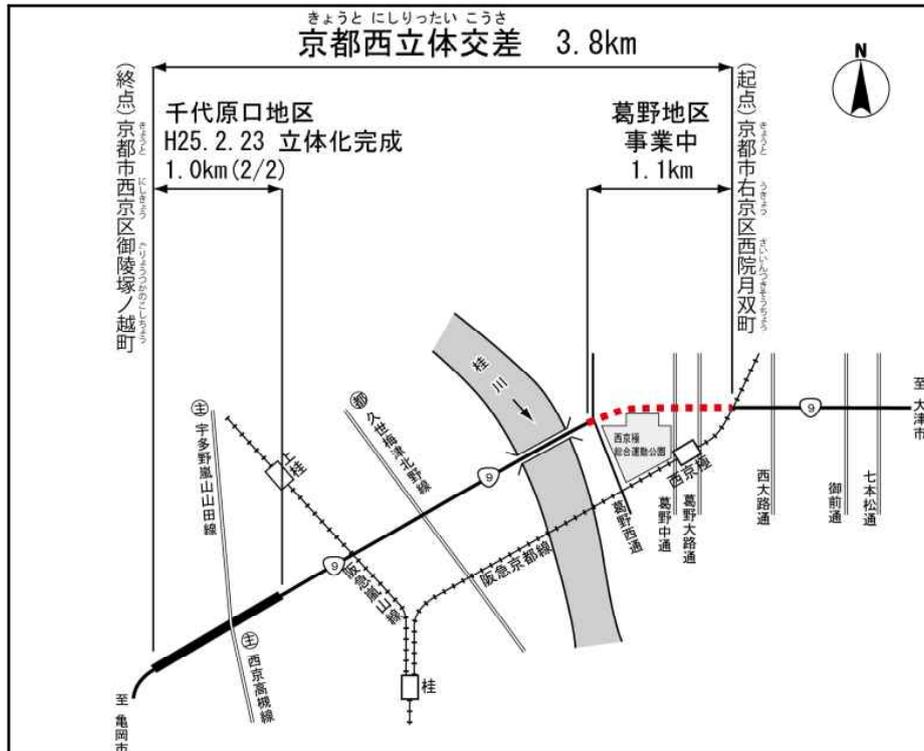
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【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27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 <small>ふくちやま</small> 福知山道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局			
起終点 自：京都府福知山市長田野 至：京都府福知山市字新庄	延長 5.8km				
事業概要 一般国道9号は、京都府京都市を起点とし、近畿北部から中国山陰地方を経て、山口県下関市に至る約640kmの主要幹線道路である。 福知山道路は、福知山市内の交通混雑の緩和、快適で安全な歩道空間の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。					
S53年度事業化(土師工区) S60年度事業化(福知山工区)	S56年度 都市計画決定 (H-年度変更)	S56年度用地着手(土師工区) S62年度用地着手(福知山工区)			
S59年度工事着手(土師工区) H4年度工事着手(福知山工区)					
全体事業費 ：約660億円 事業進捗率 ：75% 供用済延長 ：4.1km					
計画交通量 ：41,500台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B / C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.6 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用：(残事業)/(事業全体) 135/1,013億円 (事業費：126/984億円 維持管理費：8.5/29億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益：(残事業)/(事業全体) 487/1,095億円 (走行時間短縮便益：454/1,006億円 走行経費減少便益：20/56億円 交通事故減少便益：13/33億円) </td> </tr> </table>	B / C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.6	総費用 ：(残事業)/(事業全体) 135/1,013億円 (事業費：126/984億円 維持管理費：8.5/29億円)	総便益 ：(残事業)/(事業全体) 487/1,095億円 (走行時間短縮便益：454/1,006億円 走行経費減少便益：20/56億円 交通事故減少便益：13/33億円)	基準年 平成26年
B / C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.6	総費用 ：(残事業)/(事業全体) 135/1,013億円 (事業費：126/984億円 維持管理費：8.5/29億円)	総便益 ：(残事業)/(事業全体) 487/1,095億円 (走行時間短縮便益：454/1,006億円 走行経費減少便益：20/56億円 交通事故減少便益：13/33億円)			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9 ~ 1.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.9 ~ 4.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1 ~ 1.1(事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.3 ~ 4.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.00 ~ 1.2(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=3.4 ~ 3.8(事業期間 ±20%)					
事業の効果等 交通混雑の緩和 ・東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。 快適で安全な歩道空間の確保 ・残事業区間には、片側歩道・狭小幅員が存在し、一部通学路指定もされているため歩行者等の安全確保が課題。残事業区間の整備により、高齢者等も含めて、快適性・安全性の向上が期待。 地域の活性化 ・市街地から福知山ICまでのアクセス向上による物流の効率化、市内観光地へのアクセス向上による観光入り込み客数の増加など、地域活性化が期待。 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・福知山市～舞鶴市への所要時間が短縮。(49分 45分) 医療施設へのアクセス向上 ・福知山IC～福知山市民病院への所要時間が短縮。(16分 12分)					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 平成26年11月、国道9号(福知山・京丹波町)整備促進期成同盟会(H14.6設立、福知山市長、京丹波町長、市・町議会議長等)より4車線化の早期完成の要望を受けている。 京都府知事の意見： 一般国道9号福知山道路は、交通混雑の解消、安全な歩行空間の確保、さらにはアクセス向上による地域の活性化が期待されており、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、「一般国道9号福知山道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一般国道9号は交通量が多く、残事業区間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

昭和53年度（土師工区）、昭和60年度（福知山工区）に事業化、
 用地進捗率 89%、事業進捗率 75%（平成26年3月末時点）
 平成20年度：福知山市岡～東羽合間 延長1.4km（4/4）部分開通
 平成22年度：福知山市東羽合～北羽合間 延長0.3km（4/4）部分開通
 平成25年度：福知山市長田野～東堀間 延長1.1km（4/4）部分開通
 平成26年度：福知山市東堀～岡間 延長1.3km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の全線4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。

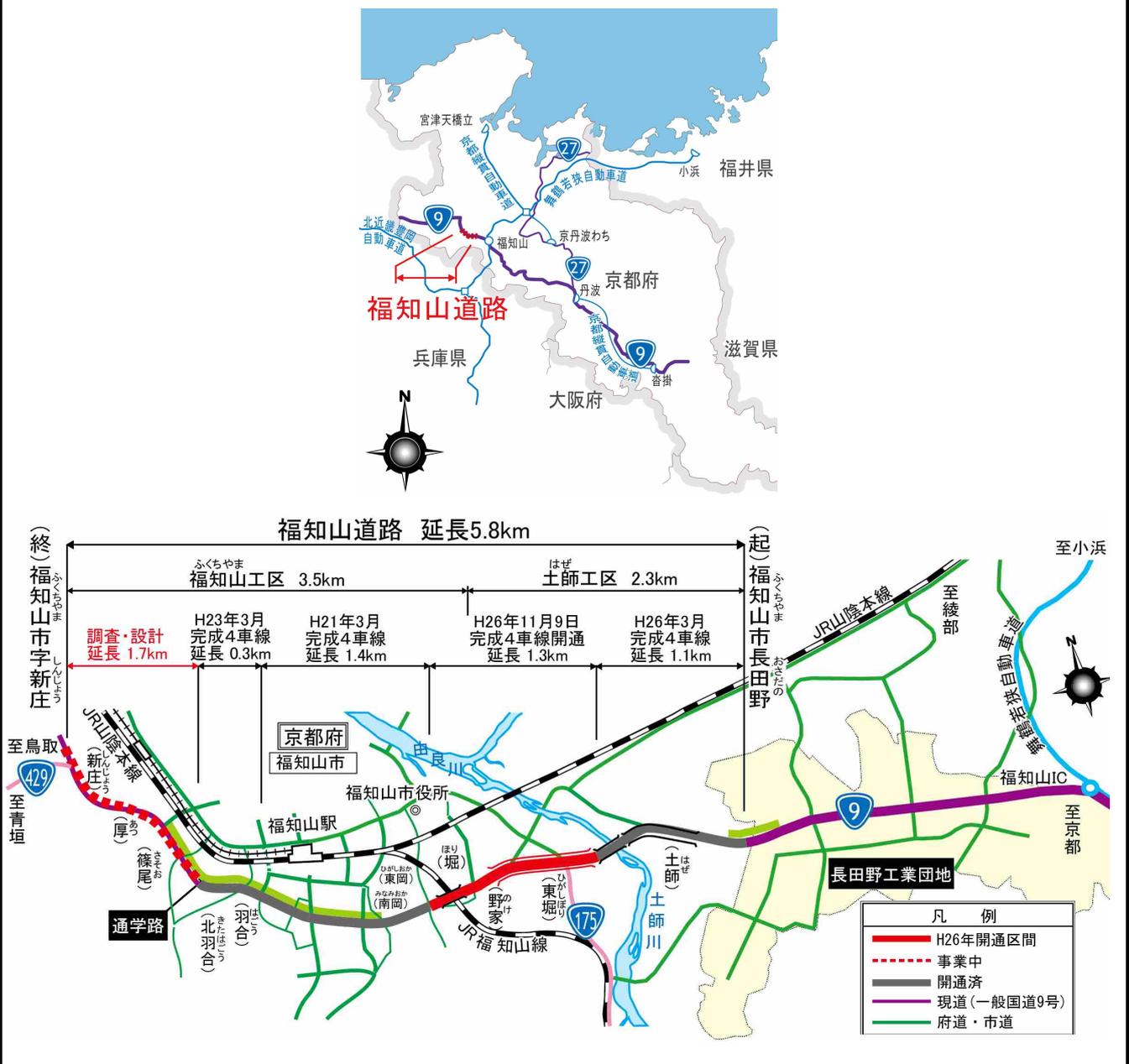
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成27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163号 <small>きよたきいこま</small> 清滝生駒道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																											
起終点	自：大阪府四條畷市中野 至：奈良県生駒市鹿畑町	延長	11.0km																													
事業概要	<p>一般国道163号は、大阪府大阪市を起点とし、奈良県から京都府を経て三重県津市に至る延長約110kmの主要幹線道路である。</p> <p>清滝生駒道路は、一般国道163号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間・線形不良区間の解消、沿道環境の改善、交通安全の確保、関西文化学術研究都市の開発支援等を目的に計画された道路である。</p>																															
S54年度事業化	S54～S62年度都市計画決定 (H16年度、H23年度変更)	S56年度用地着手	S56年度工事着手																													
全体事業費	約1,066億円	事業進捗率	55%	供用済延長	3.6km																											
計画交通量	33,400台/日																															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>2.7</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.1		(残事業)	2.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">467/1,374億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>422/1,320億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>45/54億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	467/1,374億円		事業費	422/1,320億円		維持管理費	45/54億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1,270/1,491億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,133/1,358億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>127/124億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>11/8.0億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,270/1,491億円		走行時間短縮便益	1,133/1,358億円		走行経費減少便益	127/124億円		交通事故減少便益	11/8.0億円	基準年	平成23年
B/C	(事業全体)	1.1																														
	(残事業)	2.7																														
総費用	(残事業)/(事業全体)	467/1,374億円																														
	事業費	422/1,320億円																														
	維持管理費	45/54億円																														
総便益	(残事業)/(事業全体)	1,270/1,491億円																														
	走行時間短縮便益	1,133/1,358億円																														
	走行経費減少便益	127/124億円																														
	交通事故減少便益	11/8.0億円																														
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.2(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.4～3.0(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.5～3.0(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.0～1.2(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.6～2.8(事業期間 ±20%)</p>																															
事業の効果等	<p>交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道163号の交通量は増加傾向で交通容量を超過しており、整備により交通円滑化が期待できる。 <p>関西文化学術研究都市へのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備により、大阪府中心部からの関西文化学術研究都市へのアクセスが改善されることが期待できる。 <p>交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道163号では、通学路を含めた歩道未設置区間が全体の約4割あるが、整備により、歩道が設置され、歩行者の安全性が確保されることが期待できる。 <p>JR新大阪駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 精華町～JR新大阪駅の所要時間が短縮（95分 77分） <p>関西国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 精華町～関西国際空港の所要時間が短縮（109分 90分） <p>大阪港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 生駒市（北田原工業団地）～大阪港の所要時間が短縮（76分 69分） <p>主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 （平城宮跡：観光客入込数：1,396万人/年） <p>沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過（生駒市上町：昼間76dB、夜間74dB、生駒市鹿畑町：夜間71dB） 																															
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道163号整備促進期成同盟会（S63.5設立、木津川市他関係2市1町の首長で構成）、関西文化学術研究都市建設推進協議会（S58.3設立、関西経済連合会会長他関係2府1県知事及び大阪、京都、奈良商工会議所会頭で構成）より整備促進の要望を受けている。 																															

大阪府知事からの意見

1. 平成25年度の清滝第二トンネル区間等の供用に伴い、トンネル区間が上下線で交通分離され、対面通行が解消し、安全性向上等に寄与しています。しかしながら、更なる整備効果の発現には、一日も早い全線供用が必要であり、段階的な整備も含め、全線整備の事業スケジュールを明らかにされたい。
2. 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。
3. 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、事業の推進に努められたい。

奈良県知事の意見

国道163号清滝生駒道路は、奈良県北部における東西方向のネットワーク強化を図り、関西学術研究都市などの地域の振興にも寄与する重要な幹線道路です。

また、平成25年1月に公表された「地域の主要渋滞箇所（奈良県渋滞対策協議会）」においては、清滝生駒道路の現道区間の北田原大橋交差点～高山大橋交差点などが渋滞区間となっており、渋滞解消に向けて早期整備が必要です。

県としても、渋滞解消や交通の円滑化に効果のある高山大橋交差点周辺の平成27年度供用にあわせ、県道枚方大和郡山線等の関連事業を一体的に進めているところです。

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。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和54年度に事業化、用地進捗率57%、事業進捗率55%（平成26年3月末時点）
平成25年度まで、四篠畷市中野～清滝トンネル東側 延長3.6km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：生駒市高山町（一般部） 延長0.4km（2/2）開通予定

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、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27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26号 <small>わかやまみさき</small> 和歌山岬道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																	
起終点	自：大阪府泉南郡岬町深日 至：和歌山県和歌山市大谷	延長	7.2km																			
事業概要	<p>一般国道26号は、大阪市から大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪南部の主要都市を通過し、和歌山市に至る延長75kmの主要幹線道路である。</p> <p>和歌山岬道路は、第二阪和国道の一部を構成し、一般国道26号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間を回避した災害に強い安定的な移動・輸送の確保、救急医療活動の支援及び地域活性化の支援等を目的に計画された道路である。</p>																					
H19年度事業化	S62年度都市計画決定 (H21年度、H22年度変更)	H23年度用地着手	H23年度工事着手																			
全体事業費	約463億円	事業進捗率	36%	供用済延長	-																	
計画交通量	21,700台/日																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B / C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 1.03</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体) 211/446億円</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体) 459/459億円</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">平成26年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 2.2</td> <td> 事業費：177/412億円 維持管理費：33/33億円 </td> <td> 走行時間短縮便益：397/397億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：29/29億円 </td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B / C	(事業全体) 1.03	総費用	(残事業)/(事業全体) 211/446億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 459/459億円	基準年	平成26年		(残事業) 2.2	事業費：177/412億円 維持管理費：33/33億円	走行時間短縮便益：397/397億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：29/29億円									
B / C	(事業全体) 1.03	総費用	(残事業)/(事業全体) 211/446億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 459/459億円	基準年	平成26年															
	(残事業) 2.2	事業費：177/412億円 維持管理費：33/33億円	走行時間短縮便益：397/397億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：29/29億円																			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.2(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.8～2.6(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=0.99～1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=2.0～2.4(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=0.96～1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1～2.3(事業期間±20%)</p>																					
事業の効果等	<p>交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道26号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により交通混雑の緩和が期待される。 <p>災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 異常気象時通行規制区間の回避により、自然災害や異常気象等にも強い、安全で安定した物資輸送の確保が期待される。 <p>救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 岬町から最寄りの第三次救急医療施設（日本赤十字社和歌山医療センター）までの所要時間が短縮（33分 21分）され、救急医療活動の支援が期待できる。 <p>地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模な宅地造成計画地域にランプを設置し、定住促進、郊外型大型ショッピングセンター誘致の支援など、地域活性化が期待される。 <p>関西国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山市～関西国際空港への所要時間が短縮。（59分 43分） <p>阪南港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山市～阪南港への所要時間が短縮。（66分 49分） <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山市～泉南市への所要時間が短縮。（43分 26分） <p>主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が期待される。 （みさき公園：観光入込客数 約35.5万人/年、和歌山城：観光入込客数 約20万人/年） 																					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年10月、第二阪和道路建設促進期成同盟会(岬町長、阪南市長、堺市長等より構成)より早期整備の要望を受けている。 平成26年11月、和歌山市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会(和歌山市長、岬町長等より構成)より早期整備の要望を受けている。 平成26年7月、阪南市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会(阪南市長、岬町長等より構成)より早期整備の要望を受けている。 																					

大阪府知事の意見：

1. 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、一日も早い全線供用に向け、事業推進を図られたい。
2. 事業の実施にあたり、より一層のコスト縮減はもとより、引き続き、透明性の確保に努め、工事工程や事業費について、適宜説明を行われたい。
3. 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、事業の推進に努められたい。

和歌山県知事の意見：

国道26号和歌山岬道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化し、広域的なネットワークを形成する、重要な府県間道路であります。

また、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時通行規制の解消、救急医療活動の支援等の整備効果を高めるためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率36%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：全線2車線開通予定

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、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27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 <small>あいおい うね</small> 相生有年道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																					
起終点	自：兵庫県相生市若狭野町鶴亀 至：兵庫県赤穂市東有年	延長	8.6km																							
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪府大阪市北区から福岡県北九州市門司区に至る九州地方と近畿圏を結ぶ670kmの主要幹線道路である。</p> <p>相生有年道路は、国道2号の相生市～赤穂市間の交通混雑を緩和するとともに、交通安全を確保し、沿道環境を改善すること等を目的に計画された道路である。</p>																									
S60年度事業化	H元年度都市計画決定 (H11年度変更)	H4年度用地着手	H8年度工事着手																							
全体事業費	約324億円	事業進捗率	46%	供用済延長	0.4km																					
計画交通量	27,800台/日																									
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B / C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.8</td> <td style="width: 15%;">(残事業) 3.3</td> </tr> </table>	B / C	(事業全体) 1.8	(残事業) 3.3	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>166/316億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">事業費</td> <td style="border-left: 1px solid black;">142/291億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">維持管理費</td> <td style="border-left: 1px solid black;">24/25億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)		166/316億円	事業費	142/291億円	維持管理費	24/25億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>549/572億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行時間短縮便益</td> <td style="border-left: 1px solid black;">492/512億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">走行経費減少便益</td> <td style="border-left: 1px solid black;">48/49億円</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">交通事故減少便益</td> <td style="border-left: 1px solid black;">9.4/11億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)		549/572億円	走行時間短縮便益	492/512億円	走行経費減少便益	48/49億円	交通事故減少便益	9.4/11億円	基準年	平成23年
B / C	(事業全体) 1.8	(残事業) 3.3																								
総費用	(残事業)/(事業全体)																									
	166/316億円																									
事業費	142/291億円																									
維持管理費	24/25億円																									
総便益	(残事業)/(事業全体)																									
	549/572億円																									
走行時間短縮便益	492/512億円																									
走行経費減少便益	48/49億円																									
交通事故減少便益	9.4/11億円																									
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施																									
【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=3.0～3.6(交通量 ±10%)																						
事業費	B/C=1.7～1.9(事業費 ±10%)		事業費	B/C=3.1～3.6(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=3.1～3.5(事業期間 ±20%)																						
事業の効果等	<p>交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道2号の交通量は、交通容量を大幅に超過しており、整備により交通の円滑化が期待できる。 <p>交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通混雑に起因する追突事故や中央分離帯がないことによる正面衝突事故防止、歩道設置による歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる。 <p>沿道騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備により、沿道騒音の改善が期待できる。(相生市若狭野町入野：昼間80dB、若狭野町福井：昼間79dB、赤穂市東有年：昼間78dB、赤穂市有年原：昼間77dB) <p>災害対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時の緊急輸送路、市街地の延焼防止の効果が期待できる。 <p>JR相生駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市～JR相生駅の所要時間が短縮。(15分 12分) <p>神戸空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市～神戸空港の所要時間が短縮。(119分 116分) <p>主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (姫路城：観光客入込数：156万人/年) <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市～姫路市の所要時間が短縮。(50分 47分) <p>姫路港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市～姫路港の所要時間が短縮。(54分 51分) <p>高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市～兵庫県立姫路循環器病センターの所要時間が短縮。(52分 49分) 																									
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道2号（姫路市～上郡町）改修促進協議会(S45.5設立、相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議員、たつの市議会議員、相生市議会議員、赤穂市議会議員、太子町議会議員、上郡町議会議員)より早期整備の要望を受けている。</p>																									

兵庫県知事の意見：

一般国道2号相生有年道路は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。

当該区間は、2車線にも関わらず1日に約25,000台/日の交通量があり、交通容量を大幅に超えていること、また、大型車混入率も52%と極めて高いことから、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生し、沿道騒音も環境基準を超過するなど、交通環境の改善が課題となっている。

このことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、現道拡幅、バイパス整備による4車線化事業の推進に引き続き取り組んでいただきたい。

なお、JR有年駅周辺では、赤穂市が本道路のバイパス区間を含めた有年土地区画整理事業を進めており、区画整理事業の進捗と整合を図りつつ、一層の事業推進をお願いする。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号相生有年道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道2号の交通量は減少傾向にあるものの、交通容量は大幅に超過している。さらに昼夜とも、大型車の割合が極めて大きい交通環境となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度に事業化、用地進捗率71%、事業進捗率46%（平成26年3月末時点）

平成21年度：相生市若狭野町鶴亀～上松間 延長0.4km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：相生市若狭野町上松～同町八洞 延長1.8km（4/4）開通予定

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。

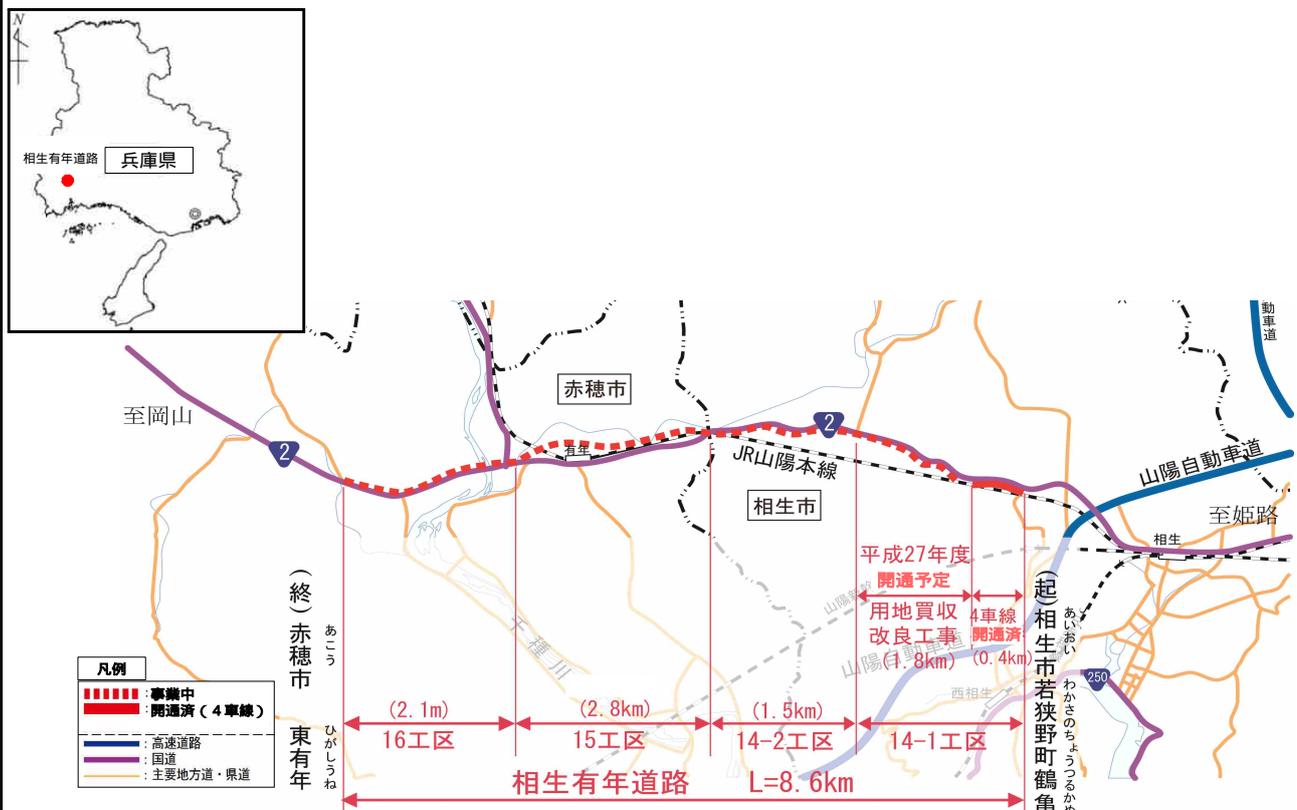
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>にしわききた</small> 西脇北バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：兵庫県西脇市下戸田 <small>にしわき しもとだ</small> 至：兵庫県西脇市黒田庄町大伏 <small>にしわき くらだしょうちようおおふし</small>	延長 5.2km	
事業概要 一般国道175号は、兵庫県明石市から東播内陸地域を経由して京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域のアクセス改善等を目的に計画された道路である。		
H9年度事業化	H10年度都市計画決定 (H-年度変更)	H12年度用地着手
H18年度工事着手		
全体事業費	約400億円	事業進捗率 42%
		供用済延長 ー
計画交通量	20,100台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 223/423億円
	(残事業) 2.0	総便益 (残事業)/ (事業全体) 450/450億円
	事業費：182/382億円 維持管理費：41/41億円	走行時間短縮便益：410/410億円 走行経費減少便益：31/31億円 交通事故減少便益：9.8/9.8億円
基準年 平成26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=1.02～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03～1.1(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.9～2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.1(事業期間±20%)		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・上戸田南交差点では、著しい渋滞が発生しており、渋滞解消による交通の円滑化が期待される。		
②交通安全の確保 ・事故の約7割以上は追突事故となっている他、歩道未設置区間が全体の6割を占めており、通過交通の転換による安全性の向上が期待される。		
③地域のアクセス改善 ・丹波市～西脇市までの所要時間が短縮され、丹波地域と東播地域のアクセスが向上。西脇市立西脇病院は丹波市から脳外科、整形外科などの救急患者を受け入れており、整備によって所要時間の短縮や走行性の向上による救急医療の支援が期待される。		
④日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・西脇市立会館コミュニティーセンター黒田庄地区会館～加古川市への所要時間が短縮(69分→60分)		
⑤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、観光客の増加が期待される。 (日本へそ公園：観光客入込数：2.1万人/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11月、一般国道175号整備促進期成同盟会(S41.10設立、西脇市、神戸市、三木市、小野市、丹波市、加東市の市長及び議長)より早期整備の要望を受けている。 ・平成26年1月、西脇バイパス整備促進協議会(H6.8設立、西脇市津万地区各町において選出された者)より早期整備の要望を受けている。		
兵庫県知事の意見 一般国道175号西脇北バイパスは、中国自動車道滝野社ICと北近畿豊岡自動車道氷上ICを連絡する地域高規格道路「東播丹波連絡道路」の一部を形成する重要な道路である。 当該区間の国道175号現道は、2車線で、交通容量(約14,850台/日)を大幅に上回る約20,000台/日の交通量があり、西脇市中心部への入口となる上戸田南交差点では、夕方の通勤時間帯に最大約500mの渋滞が発生していること。		

6割の区間において歩道が未整備であり、歩行者や自転車が危険な状態にあること等から、交通混雑の緩和、安全性の向上を図る西脇北バイパスの早期整備が喫緊の課題となっている。

また、沿線には、地域の豊かな自然や歴史文化、さらには伝統産業など、有形・無形の地域資源を博物館のサテライトとして展示する「北はりま田園空間博物館」の総合案内所があり、観光振興・地域振興の観点からも不可欠な道路であるため、沿線市からも早期完成の強い要望がある。

こうしたことから、安全で円滑な交通確保と地域の活性化に資する本バイパスの事業推進に、引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道175号の交通量は横ばいであるが、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率42% (平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、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27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 <small>やまときた</small> 大和北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																																	
起終点	自：奈良県奈良市八条三丁目 至：奈良県大和郡山市横田町	延長	6.3km																																			
事業概要	<p>京奈和自動車道は、新名神高速道路、西名阪自動車道及び阪和自動車道を相互に連絡し、京都市、奈良市、和歌山市を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路である。</p> <p>大和北道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な産業の活性化、災害時における代替路としての機能強化、一般国道24号の交通混雑の緩和及交通安全の向上等を目的に計画された道路である。</p>																																					
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850億円	事業進捗率	1%	供用済延長	—																																	
計画交通量	34,100台/日																																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 15%;">2.2</td> <td style="width: 15%;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">589/598億円</td> <td style="width: 15%;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">1,329/1,329億円</td> <td style="width: 15%;">基準年</td> <td style="width: 15%;">平成23年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>2.3</td> <td>事業費</td> <td>561/570億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,116/1,116億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>29/29億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>149/149億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>64/64億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	2.2	総費用 (残事業)/(事業全体)	589/598億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	1,329/1,329億円	基準年	平成23年	(残事業)	2.3	事業費	561/570億円	走行時間短縮便益	1,116/1,116億円					維持管理費	29/29億円	走行経費減少便益	149/149億円							交通事故減少便益	64/64億円							
B/C (事業全体)	2.2	総費用 (残事業)/(事業全体)	589/598億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	1,329/1,329億円	基準年	平成23年																															
(残事業)	2.3	事業費	561/570億円	走行時間短縮便益	1,116/1,116億円																																	
		維持管理費	29/29億円	走行経費減少便益	149/149億円																																	
				交通事故減少便益	64/64億円																																	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=2.0~2.4（交通量 ±10%） 【残事業】 交通量：B/C=2.0~2.5（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=2.0~2.5（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費 ±10%）</p> <p>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%）</p>																																					
事業の効果等	<p>①産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道の沿線地域は、奈良県の製造品出荷額の約8割を占めている地域であり、京奈和自動車道の整備により、関西文化学術研究都市と一体となり、産業の活性化が期待される。 <p>②観光行動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道沿線は観光資源が豊富で、京奈和自動車道の整備により、周遊できる範囲が拡大し、観光行動の支援が期待される。 ・IC等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる（平城宮跡、東大寺、春日大社他 観光客入込数：1,400万人/年） <p>③代替路としての機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都～奈良～和歌山市では、第一次緊急輸送道路は一般国道24号のみであり、京奈和自動車道は、一般国道24号が通行不可になった時の代替路線としての役割とともに、災害時の広域的なアクセス道路としての役割も期待される。 <p>④交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道24号及び周辺道路の交通量は交通容量を超過しており、大和北道路の整備により、大和北道路に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待される。 <p>⑤交通安全の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する区間において、部分供用により事故件数が減少しており、大和北道路の整備により、交通事故の減少が期待される。 <p>⑥関西国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奈良市～関西国際空港の所要時間が短縮。（62分～58分） <p>⑦和歌山下津港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奈良市～和歌山下津港の所要時間が短縮。（149分～119分） <p>⑧高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設への所要時間が短縮（山添村～県立奈良病院 51分→44分） <p>⑨沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過（国道24号 奈良市柏木町、大和郡山市下三橋町：昼間70dB） 																																					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見：

京奈和自動車道整備促進期成同盟会（S63.10設立、奈良県内の全市町村）より整備促進の要望を受けている。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、本県の産業の活性化や観光振興等に欠くことのできない極めて重要な社会インフラです。

また、大和北道路は、国道24号の奈良市から大和郡山市における渋滞の緩和、周辺的生活道路や通学路への通過交通の流入改善のため、早期整備が必要です。

県としても、（仮称）奈良インター周辺のまちづくりなど、京奈和自動車道と一体となった地域振興のためのプロジェクトにも積極的に取り組むとともに、早期の工事着手に向けた用地の先行取得にも協力しています。

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。

引き続き事業を推進し、早期の工事着手と平成30年代半ば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24号大和北道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（平成26年度3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

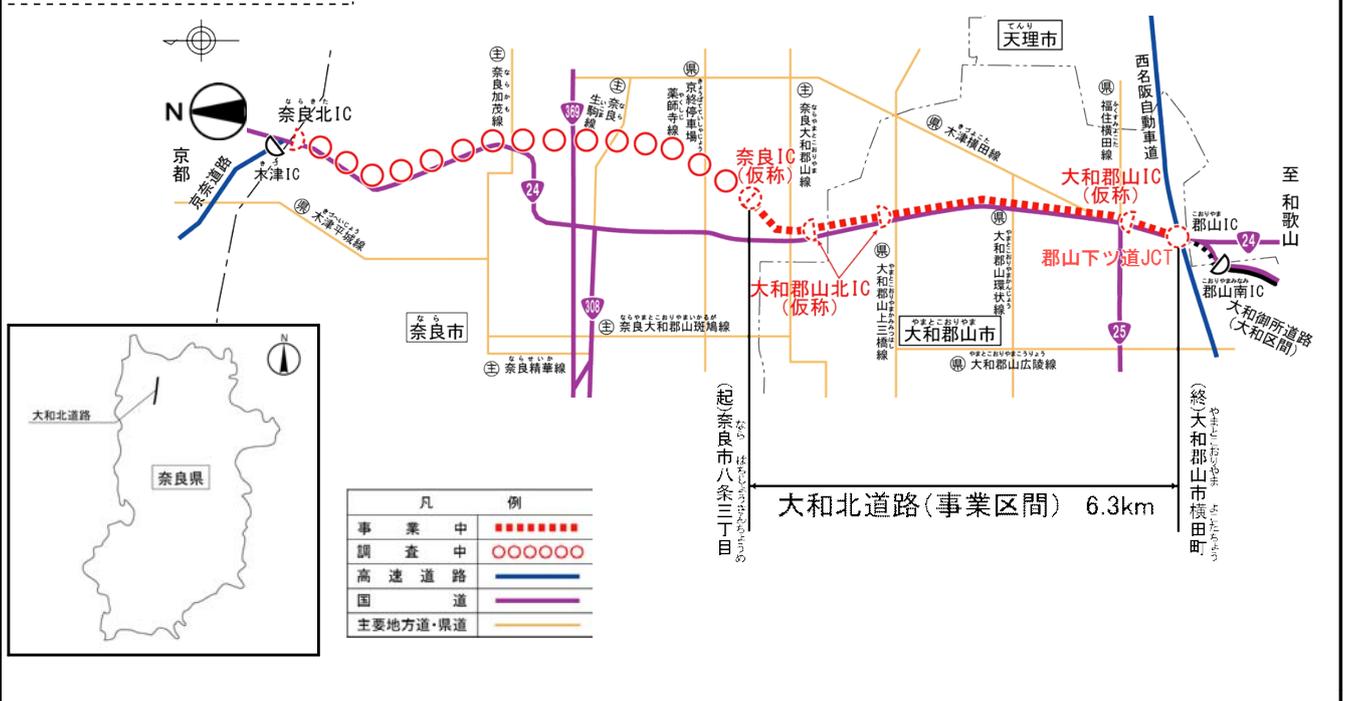
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>きほくにし</small> 紀北西道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																	
起終点	自：和歌山県紀の川市神領 至：和歌山県和歌山市弘西	延長	12.2km																			
事業概要	<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山を結ぶ総延長約120kmの高規格幹線道路として計画され、関西大環状道路を構成する道路である。</p> <p>紀北西道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、主要都市間の所要時間短縮、交通安全の確保、産業の支援、災害時の代替路確保等を目的に計画された道路である。</p>																					
H9年度事業化	H11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1,160億円	事業進捗率	27%	供用済延長	-																	
計画交通量	15,900台/日																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B / C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 1.1</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 873/997億円</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 1,063/1,063億円</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">平成23年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(事業) 1.2</td> <td>事業費：825/949億円 維持管理費：47/47億円</td> <td>走行時間短縮便益：870/870億円 走行経費減少便益：130/130億円 交通事故減少便益：63/63億円</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B / C	(事業全体) 1.1	総費用	(事業全体) 873/997億円	総便益	(事業全体) 1,063/1,063億円	基準年	平成23年		(事業) 1.2	事業費：825/949億円 維持管理費：47/47億円	走行時間短縮便益：870/870億円 走行経費減少便益：130/130億円 交通事故減少便益：63/63億円									
B / C	(事業全体) 1.1	総費用	(事業全体) 873/997億円	総便益	(事業全体) 1,063/1,063億円	基準年	平成23年															
	(事業) 1.2	事業費：825/949億円 維持管理費：47/47億円	走行時間短縮便益：870/870億円 走行経費減少便益：130/130億円 交通事故減少便益：63/63億円																			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.2(交通量 ±10%) 【事業】交通量：B/C=1.1～1.3(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.0～1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.3(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.0～1.1(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間 ±20%)</p>																					
事業の効果等	<p>主要都市間の所要時間短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山県北部地域から京都、奈良、その他東日本方面等、主に東西方向の所要時間短縮が期待される。 <p>交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道24号は平成22年の事故多発交差点ワースト1位、2位を含む4箇所が存在しており、整備により交通事故減少効果が期待される。 <p>広域連携強化による産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山県発着貨物の約4割は京都・奈良以東へ輸送されており、整備により物資の流動に基幹的な役割を果たすことが期待される。 <p>災害時の代替路確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 県外と繋がる高速道路ネットワークが1本しかない和歌山県において、京奈和自動車道の整備により代替路が形成され、災害時の経済活動や復旧復興に寄与すると期待できる。 <p>関西国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 紀の川市～関西国際空港への所要時間が短縮。(38分 27分) <p>和歌山下津港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 紀の川市～和歌山下津港(和歌山本港区)への所要時間が短縮。(47分 36分) <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 紀の川市～和歌山市への所要時間が短縮。(44分 33分) <p>主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> IC等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(高野山 観光客入込数：129万人/年) <p>高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> かつらぎ町～日本赤十字社和歌山医療センターへの所要時間が短縮。(39分 32分) 																					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山県京奈和自動車道促進協議会(H3.4設立、和歌山市長、紀の川市長、岩出市長、かつらぎ町長、橋本市長、九度山町長、高野町長等)、紀淡連絡道路・京奈和自動車道建設促進和歌山市議会議員連盟(H6.4設立、和歌山市議会議員)より早期整備の要望を受けている。 																					

和歌山県知事の意見：

- ・ 関西大環状道路の形成により関西経済圏の活性化を図るとともに、異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、京阪神地域と連携した広域的な防災体制の強化や沿線地域の産業、観光の活性化が期待される重要な路線であり、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。
- ・ なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

京奈和自動車道沿線自治体の世帯数・車両保有台数は近年ほぼ横ばい、紀北西道路に並行する国道24号の交通量も近年ほぼ横ばい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率 9 6 %、事業進捗率 2 7 %（平成 2 6 年 3 月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新工法・新技術の活用等によりコスト縮減に努める。

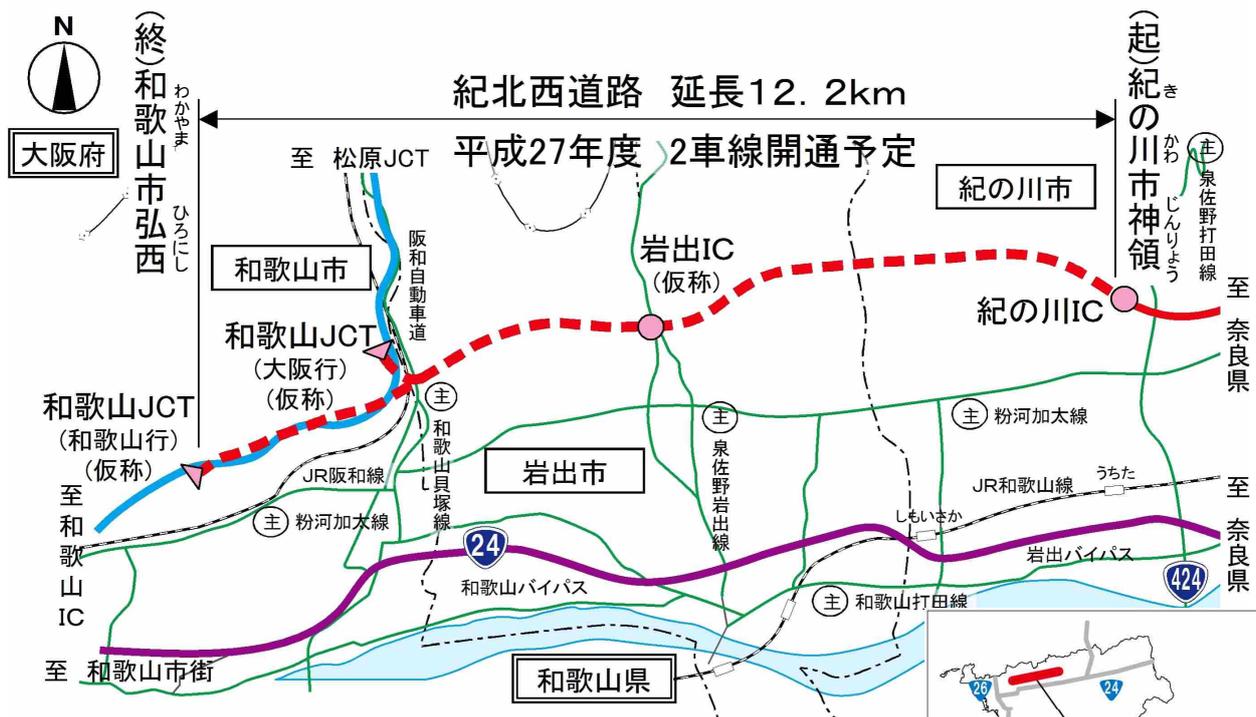
対応方針

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、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27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 <small>しみず</small> 冷水拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																																
起終点	自：和歌山県 <small>かいなん</small> 海南市 <small>しみず</small> 冷水 至：和歌山県 <small>かいなん</small> 海南市 <small>ふじしろ</small> 藤白	延長	1.1km																																		
事業概要	<p>一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約538kmの道路である。 冷水拡幅は、和歌山県海南市冷水～海南市藤白間の一般国道42号の拡幅事業として、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。</p>																																				
H19年度事業化	H19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49億円	事業進捗率	24%	供用済延長	-																																
計画交通量	20,100台/日																																				
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B / C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 1.4</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体) 33/43億円</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体) 62/62億円</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">平成23年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 1.9</td> <td>事業費</td> <td>30/40億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>58/58億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>2.7/2.7億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>1.3/1.3億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.6/2.6億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B / C	(事業全体) 1.4	総費用	(残事業)/(事業全体) 33/43億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 62/62億円	基準年	平成23年		(残事業) 1.9	事業費	30/40億円	走行時間短縮便益	58/58億円					維持管理費	2.7/2.7億円	走行経費減少便益	1.3/1.3億円							交通事故減少便益	2.6/2.6億円						
B / C	(事業全体) 1.4	総費用	(残事業)/(事業全体) 33/43億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 62/62億円	基準年	平成23年																														
	(残事業) 1.9	事業費	30/40億円	走行時間短縮便益	58/58億円																																
		維持管理費	2.7/2.7億円	走行経費減少便益	1.3/1.3億円																																
				交通事故減少便益	2.6/2.6億円																																
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.6(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.7～2.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.8～1.9(事業期間 ±20%)</p>																																				
事業の効果等	<p>交通混雑の緩和・所要時間の短縮 ・一般国道42号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により渋滞解消効果が見込まれ、朝夕ピーク時など混雑時間帯での所要時間短縮が期待される。</p> <p>交通安全の確保 ・一般国道42号の拡幅で交通混雑が緩和し、交通事故発生件数の減少が期待される。</p> <p>関西国際空港へのアクセス向上 ・有田市～関西国際空港への所要時間が短縮。(62分 53分)</p> <p>和歌山下津港へのアクセス向上 ・海南市～和歌山下津港(有田港区)への所要時間が短縮。(20分 15分)</p> <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・有田市～和歌山市への所要時間が短縮。(50分 39分)</p> <p>高度医療施設へのアクセス向上 ・有田市～和歌山県立医科大学付属病院への所要時間が短縮。(25分 19分)</p>																																				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： ・国道42号・有田海南間整備促進協議会(H9.5設立 有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。</p> <p>和歌山県知事の意見： ・国道42号冷水拡幅は、国道42号有田海南道路と合わせ、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であることから整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。 ・なお、事業着手から7年が経過しており、早期に用地買収を進め、工事に着手できるようお願いします。</p>																																				
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「一般国道42号冷水拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。</p>																																				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>一般国道42号は、依然として交通量が交通容量を超過しており、朝夕ピーク時に冷水交差点を先頭に交通渋滞も発生している。</p>																																				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成19年度に事業化、用地進捗率32%、事業進捗率24%(平成26年3月末時点)</p>																																				

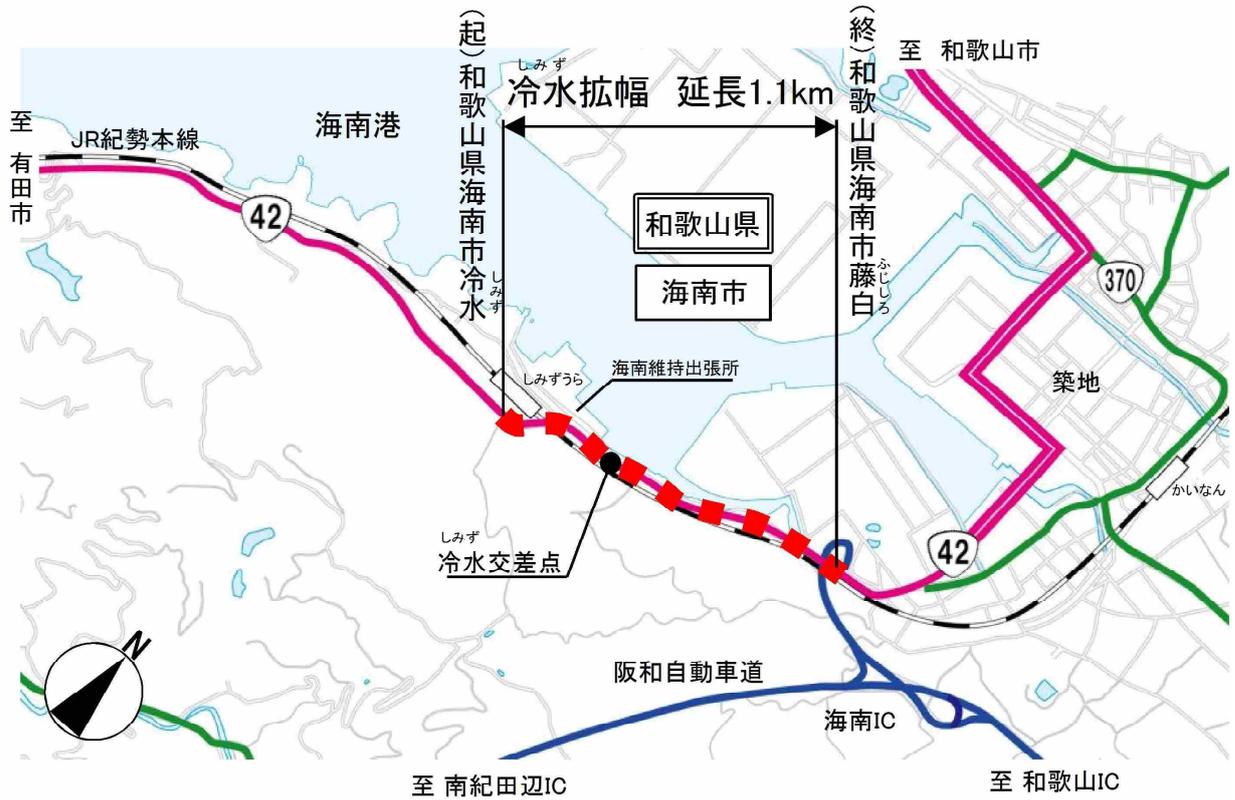
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続き事業を推進し、早期開通を目指す。

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、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27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 <small>ありだかいなん</small> 有田海南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																											
起終点	自：和歌山県有田市野 <small>ありだの</small> 至：和歌山県海南市冷水 <small>かいなんしみず</small>	延長	9.4km																													
事業概要	<p>一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約538kmの道路である。</p> <p>有田海南道路は、和歌山県有田市～海南市間の一般国道42号のバイパスとして、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時における交通の確保、通行車両制限区間の解除等を目的に計画された道路である。</p>																															
H20年度事業化	H19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359億円	事業進捗率	3%	供用済延長	-																											
計画交通量	10,100台/日																															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B / C</td> <td style="width: 10%;">事業全体</td> <td style="width: 10%;">1.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>1.7</td> </tr> </table>	B / C	事業全体	1.6		残事業	1.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">276/285億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>249/258億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>27/ 27億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	276/285億円		事業費	249/258億円		維持管理費	27/ 27億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">469/469億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>412/412億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>40/ 40億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>17/ 17億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	469/469億円		走行時間短縮便益	412/412億円		走行経費減少便益	40/ 40億円		交通事故減少便益	17/ 17億円	基準年	平成23年
B / C	事業全体	1.6																														
	残事業	1.7																														
総費用	(残事業)/(事業全体)	276/285億円																														
	事業費	249/258億円																														
	維持管理費	27/ 27億円																														
総便益	(残事業)/(事業全体)	469/469億円																														
	走行時間短縮便益	412/412億円																														
	走行経費減少便益	40/ 40億円																														
	交通事故減少便益	17/ 17億円																														
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量 : B/C=1.5～1.8(交通量 ±10%) 【残事業】交通量 : B/C=1.5～1.9(交通量 ±10%)</p> <p>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%)</p> <p>事業期間 : B/C=1.5～1.7(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=1.6～1.8(事業期間 ±20%)</p>																															
事業の効果等	<p>交通混雑の緩和・所要時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により渋滞解消効果が見込まれ、朝夕ピーク時など混雑時間帯での所要時間短縮が期待される。 <p>交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間が存在する一般国道42号から、走行性の高い有田海南道路へ交通が転換することにより、交通事故発生件数の減少が期待される。 <p>災害時における交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海・東南海・南海地震発生による津波浸水を回避し、災害時の避難路、和歌山市・大阪方面の拠点地域から有田市周辺地域への緊急輸送道路としてネットワークを形成。 <p>通行車両制限区間の解除</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号は、高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、事故が発生。整備により特殊車両の通行が可能となり、地域沿岸部の物流の支援が期待される。(塩津第一トンネル、塩津第二トンネル) <p>関西国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 有田市～関西国際空港への所要時間が短縮。(62分 53分) <p>和歌山下津港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 海南市～和歌山下津港(有田港区)への所要時間が短縮。(20分 15分) <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 有田市～和歌山市への所要時間が短縮。(50分 39分) <p>高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 有田市～和歌山県立医科大学付属病院への所要時間が短縮。(25分 19分) 																															
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道42号・有田海南間整備促進協議会(H9.5設立 有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。</p> <p>和歌山県知事の意見：</p> <p>国道42号有田海南道路は、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であります。</p> <p>また、国道42号の現道は南海トラフの巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとして整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業着手から6年が経過しており、早期に用地買収を進め、工事に着手できるようお願いします。</p>																															

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

有田海南道路と並行する一般国道42号は、依然として交通量が交通容量を超過しており、海南市下津町黒田交差点付近などで交通渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率1%、事業進捗率3%(平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

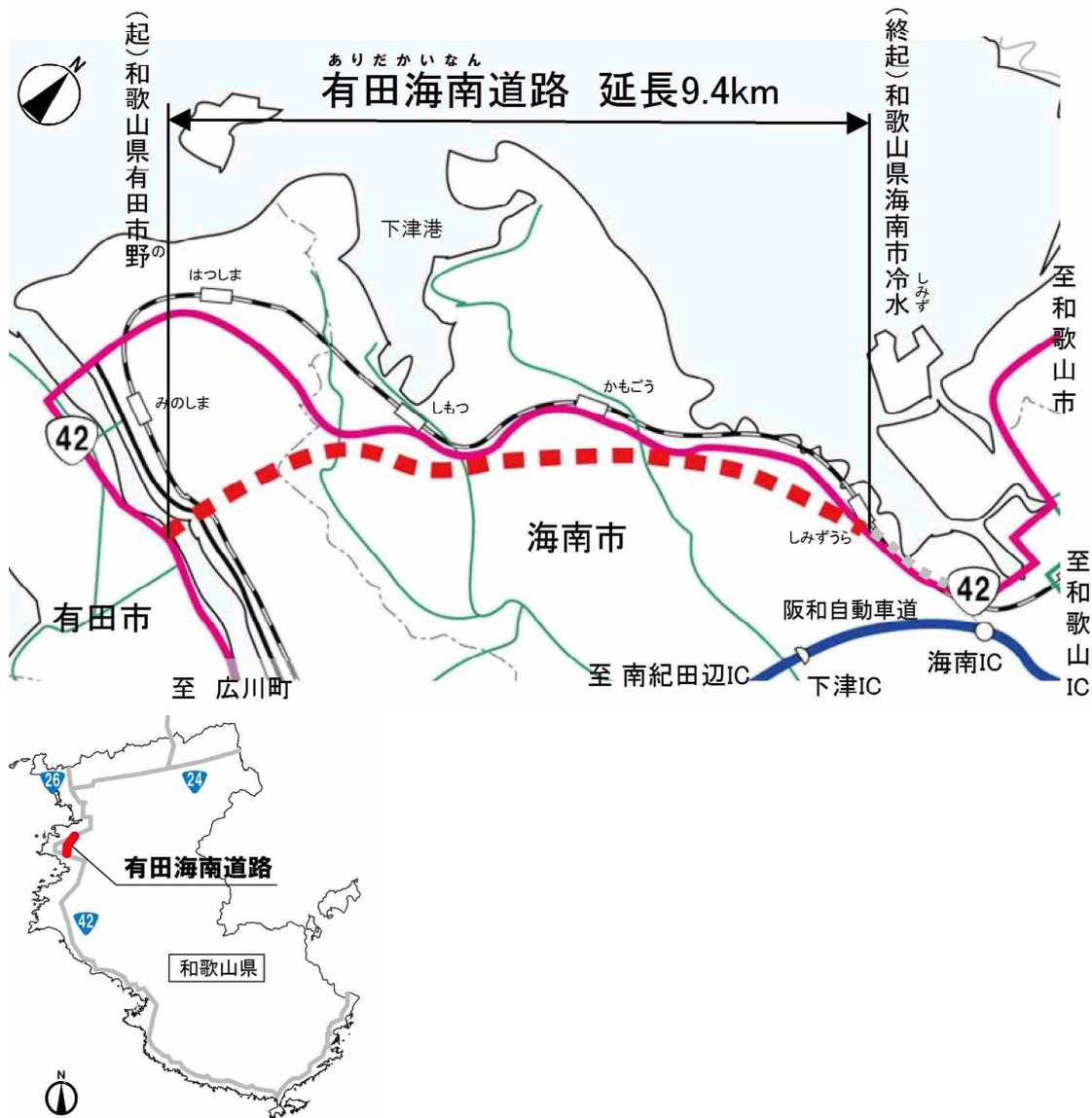
対応方針

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、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27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 <small>たなべにし</small> 田辺西バイパス	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：和歌山県 <small>たなべ いなりちよういなり</small> 田辺市稲成町稲成 至：和歌山県 <small>たなべ はやちようおや</small> 田辺市芳養町大屋	延長	3.8km		
事業概要					
<p>一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る延長約538kmの主要幹線道路であり、紀伊半島沿岸部においては唯一の主要幹線道路である。</p> <p>田辺西バイパスは、一般国道42号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の交通確保等を目的に計画された道路である。</p>					
H9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	H13年度工事着手		
全体事業費	約280億円	事業進捗率	79%	供用済延長	2.2km
計画交通量	12,700台/日				
費用対効果分析結果	B / C (事業全体)	総費用 (事業費) / (事業全体)		総便益 (残事業) / (事業全体)	
	1.1	89 / 285億円		138 / 315億円	
	(残事業)	事業費 ： 77 / 270億円 維持管理費 ： 12 / 15億円		基準年 ： 平成23年 走行時間短縮便益 ： 115 / 253億円 走行経費減少便益 ： 17 / 45億円 交通事故減少便益 ： 5.7 / 16億円	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.2(交通量 ±10%)			【残事業】交通量：B/C=1.4～1.7(交通量 ±10%)		
事業費：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%)			事業費：B/C=1.4～1.7(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=1.5～1.6(事業期間 ±20%)		
事業の効果等					
<p>交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うとともに、交通の円滑化が期待できる。 <p>災害時の円滑な交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)は、東南海・南海地震時には津波浸水被害が予測され、また台風に伴う越波による通行規制も過去10年に8回実施しており、整備により迂回路、避難路及び避難場所として機能するため、物流や市民生活への影響を軽減することに期待できる。 <p>交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)の死傷事故率は141件/億台kmであり、県平均(99件/億台km)、全国平均(98件/億台km)及び管内国道42号平均(82件/億台km)を上回る状況。また、歩道未設置区間は約2割、標準幅員を満たさない区間も約7割存在するなど歩道の設置が不十分。整備により通過交通の転換が見込まれ、交通安全の向上が期待できる。 <p>高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(22分 18分) <p>南紀白浜空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮。(30分 26分) <p>日常活動圏の中心都市である田辺市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～田辺市への所要時間が短縮。(17分 15分) <p>主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (白浜温泉、龍神温泉、中辺路等：観光客入込数：605.3万人/年) <p>紀伊田辺駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～紀伊田辺駅の所要時間が短縮。(16分 13分) <p>沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(田辺市芳養：昼間73dB、夜間：68dB) 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道42号(田辺～新宮)改良促進協議会(H3.10設立、田辺市長他)より事業促進の要望を受けている。</p>					

和歌山県知事の意見：

国道42号田辺西バイパスは、近畿自動車道紀勢線南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うとともに、国道42号の渋滞緩和を目的とする道路であります。

また、国道42号の現道は南海トラフの巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても重要な道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

田辺西バイパス（稲成町稲成～芳養町清地路）の一部区間開通に伴い、並行する国道42号の各交差点の交通混雑は改善されたが、残る区間の渋滞は依然解消されていない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率79%（平成26年3月末時点）

平成19年度：田辺市稲成町稲成 延長0.6km（4/4）部分開通

平成25年度：田辺市稲成町稲成～芳養町清地路間 延長1.6km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の全線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。

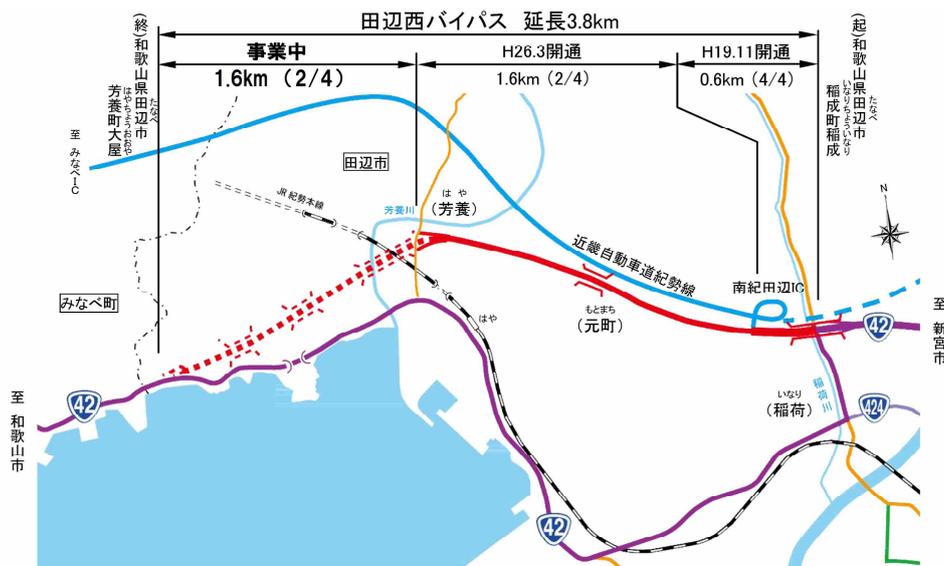
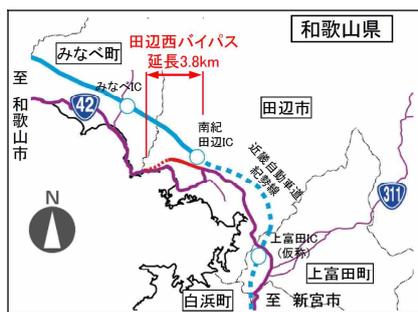
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27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	近畿自動車道紀勢線 松原那智勝浦線 (田辺～すさみ)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																					
起終点	自：和歌山県田辺市稲成 至：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住	延長	38.0km																							
事業概要	<p>近畿自動車道紀勢線（以下「紀勢線」）は、大阪府松原市を起点とし、和歌山県和歌山市及び田辺市等を経由し、三重県多気郡多気町に至る延長約335kmの高規格幹線道路である。</p> <p>紀勢線（田辺～すさみ）は、京阪神と紀南地域を結ぶ高速ネットワークを形成し、災害時の交通確保、広域連携強化、地域の活性化等を目的に計画された高速自動車国道である。</p>																									
H10年度、H15年度事業化	H8年度、H11年度都市計画決定（H-年度変更）	H17年度用地着手	H17年度工事着手																							
全体事業費	約2,177億円	事業進捗率	59%	供用済延長	-																					
計画交通量	10,800台/日																									
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B / C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 1.02</td> <td style="width: 10%;">(残事業) 3.6</td> </tr> </table>	B / C	(事業全体) 1.02	(残事業) 3.6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>657/2,295億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>507/2,145億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>150/150億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)		657/2,295億円	事業費	507/2,145億円	維持管理費	150/150億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2,351/2,351億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,962/1,962億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>271/271億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>118/118億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)		2,351/2,351億円	走行時間短縮便益	1,962/1,962億円	走行経費減少便益	271/271億円	交通事故減少便益	118/118億円	基準年	平成26年
B / C	(事業全体) 1.02	(残事業) 3.6																								
総費用	(残事業)/(事業全体)																									
	657/2,295億円																									
事業費	507/2,145億円																									
維持管理費	150/150億円																									
総便益	(残事業)/(事業全体)																									
	2,351/2,351億円																									
走行時間短縮便益	1,962/1,962億円																									
走行経費減少便益	271/271億円																									
交通事故減少便益	118/118億円																									
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量 : B/C=0.8 ~ 1.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.00 ~ 1.05 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.02 ~ 1.02 (事業期間 ±20%) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 交通量 : B/C=2.9 ~ 4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.3 ~ 3.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.6 ~ 3.6 (事業期間 ±20%) </td> </tr> </table>					【事業全体】 交通量 : B/C=0.8 ~ 1.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.00 ~ 1.05 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.02 ~ 1.02 (事業期間 ±20%)	【残事業】 交通量 : B/C=2.9 ~ 4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.3 ~ 3.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.6 ~ 3.6 (事業期間 ±20%)																			
【事業全体】 交通量 : B/C=0.8 ~ 1.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.00 ~ 1.05 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.02 ~ 1.02 (事業期間 ±20%)	【残事業】 交通量 : B/C=2.9 ~ 4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.3 ~ 3.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.6 ~ 3.6 (事業期間 ±20%)																									
事業の効果等	<p>災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震等による被災時には、インターチェンジを介して緊急車両及び緊急物資などの迅速な輸送ができるため、迅速な道路啓開が期待される。 <p>地域間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線の整備に伴い、救急医療機関、空港等の公共インフラへのアクセスが向上するため、地域間の連携強化、地域の利便性向上が期待される。 <p>高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 串本町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(84分 56分) <p>主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。 (白浜温泉、龍神温泉、中辺路、串本等:観光客入込数:6,920千人/年) <p>供用飛行場へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> すさみ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮。(52分 27分) <p>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 田辺市～串本町の所要時間が短縮。(98分 69分) 																									
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等:</p> <p>平成26年1月、高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長、沿線自治体議長、和歌山県商工会連合会会長等)より早期整備の要望を受けている。</p> <p>和歌山県知事の意見:</p> <p>異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替え道路となる近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消が急務であります。</p> <p>当事業は平成26年4月に国土交通省から平成27年国体開催までの供用が示されており、全線で工事が推進され、一部では完了しているため、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。</p>																									

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

南海トラフ巨大地震が今後30年以内に発生する確率は70%程度であり、沿岸部を通過する一般国道42号は津波により橋梁流出や路面崩壊などの道路被災が懸念。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度、15年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率59%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：全線2車線開通予定

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、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27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 <small>くらしき</small> 倉敷立体	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局												
起終点	自： <small>おかやま くらしき しんでん</small> 岡山県倉敷市新田 至： <small>おかやま くらしき ふなおちようふなお</small> 岡山県倉敷市船穂町船穂			延長	7.7 km												
事業概要	<p>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。</p> <p>倉敷立体は、倉敷市新田～倉敷市船穂町船穂間の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善を図る事業であるとともに、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する延長7.7kmの道路である。</p>																
H19年度事業化	S43年度都市計画決定 (S47年度変更)	—		H19年度工事着手													
全体事業費	約164億円	事業進捗率	52%	供用済延長	5.0 km												
計画交通量	56,900～76,700台/日																
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">総費用</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 3.5</td> <td>(残事業)/(事業全体) 73/184億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 4.2</td> <td> 事業費：65/161億円 維持管理費：8.2/22億円 </td> </tr> </table>	B/C	総費用	(事業全体) 3.5	(残事業)/(事業全体) 73/184億円	(残事業) 4.2	事業費：65/161億円 維持管理費：8.2/22億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)/(事業全体) 306/635億円</td> <td>平成26年</td> </tr> <tr> <td> 走行時間短縮便益：254/529億円 走行経費減少便益：35/74億円 交通事故減少便益：17/32億円 </td> <td></td> </tr> </table>	総便益	基準年	(残事業)/(事業全体) 306/635億円	平成26年	走行時間短縮便益：254/529億円 走行経費減少便益：35/74億円 交通事故減少便益：17/32億円				
B/C	総費用																
(事業全体) 3.5	(残事業)/(事業全体) 73/184億円																
(残事業) 4.2	事業費：65/161億円 維持管理費：8.2/22億円																
総便益	基準年																
(残事業)/(事業全体) 306/635億円	平成26年																
走行時間短縮便益：254/529億円 走行経費減少便益：35/74億円 交通事故減少便益：17/32億円																	
感度分析の結果	<p>【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=3.6～4.9(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=3.3～3.6(事業費±10%) 事業費：B/C=3.8～4.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=3.3～3.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.0～4.3(事業期間±20%)</p>																
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・倉敷市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山市から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【浅口市～岡山市、浅口市～倉敷市】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉敷美観地区（H25年間観光入込み客数341万人）へのアクセスが向上 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成26年1月）において緊急輸送道路に位置づけ有り <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 																

関係する地方公共団体等の意見

倉敷立体事業は、渋滞の著しい一般国道2号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、倉敷市長をはじめ、関係する市町等より早期整備の要望(平成26年7月9日)を受けている。

岡山県知事の意見：継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

一般国道2号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、事故の減少や物流・観光等への支援による地域活性化も期待されることから、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

- ・平成23年12月にアウトレットモールとしては中国地方最大級となる「三井アウトレットパーク倉敷」がオープン。
- ・平成25年4月に倉敷中央病院が県内5ヶ所目の救命救急センターに指定され、県西部の救急医療拠点として期待。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、事業進捗率52%（平成26年3月末時点）

平成21年度：倉敷市新田～倉敷市中島間 延長3.6km（4/4）部分開通

平成22年度：倉敷市中島～倉敷市片島町間 延長1.4km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成31年度：全線4車線開通予定

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、コスト削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

以上の状況を提案すれば、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27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 <small>そうじゃ いちのみや</small> 総社・一宮バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局																		
起終点	自：岡山県岡山市北区榑津 至：岡山県総社市井尻野			延長	15.9 km																		
事業概要	<p>一般国道180号は、岡山市から松江市へ至る延長約180kmの主要幹線道路である。</p> <p>総社・一宮バイパスは、岡山市北西部・総社市における一般国道180号の混雑緩和・交通安全の確保および沿線環境の改善等を目的とした、延長15.9kmの道路である。</p>																						
S48年度事業化	S63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530億円	事業進捗率	32%	供用済延長	3.4 km																		
計画交通量	14,700~35,300台/日																						
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 30%;">2.5</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>5.1</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	2.5	(残事業)	5.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%;">273/554億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>228/495億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>45/59億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	273/554億円	事業費	228/495億円	維持管理費	45/59億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%;">1,387/1,405億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,148/1,165億円</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益</td> <td>160/159億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>79/81億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	1,387/1,405億円	走行時間短縮便益	1,148/1,165億円	走行費用減少便益	160/159億円	交通事故減少便益	79/81億円	基準年	平成26年
B/C (事業全体)	2.5																						
(残事業)	5.1																						
総費用 (残事業)/(事業全体)	273/554億円																						
事業費	228/495億円																						
維持管理費	45/59億円																						
総便益 (残事業)/(事業全体)	1,387/1,405億円																						
走行時間短縮便益	1,148/1,165億円																						
走行費用減少便益	160/159億円																						
交通事故減少便益	79/81億円																						
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.2~2.9(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=4.3~5.8(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.4~2.6(事業費±10%) 事業費：B/C=4.7~5.5(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.3~2.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.7~5.5(事業期間±20%)</p>																						
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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【岡山駅-稲荷山・芳賀佐山団地北】 ・ 高梁市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・ 高梁市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【総社市～岡山市】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 吉備路・備中国分寺（H25年間観光入込み客数約48万人）、総社・宝福寺（H25年間観光入込み客数約22万人）へのアクセスが向上 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成26年1月）において緊急輸送道路に位置づけ有り <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

総社・一宮バイパスの整備により、交通流動の多い総社岡山間の渋滞緩和、交通安全の確保及び沿道環境の改善が期待されており、岡山市をはじめとする関係4市の首長等で構成される一般国道180号岡山県整備促進期成会より早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。交通渋滞の緩和や事故の減少や安全な歩行空間の形成、高速ICアクセス改善による物流支援等にも資する道路であることから、本事業の早期完成を強く求める。

岡山市長の意見：

異議ありません。なお、広域的な交流や渋滞緩和を図るための重要な道路であり、引き続き整備の促進をお願いします。特に、岡山市北区榎津から山陽自動車道接続までの区間について、事業促進による早期供用を要望します。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

近年、総社市への企業進出が相次いでおり、地域の雇用が増加している。

総社・一宮バイパス沿線に中四国、近畿の広範囲をカバーする中国地方最大級の物流倉庫が完成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率43%、事業進捗率32%（平成26年3月末時点）

平成5～8年度までに岡山市北区福崎～総社市窪木間 延長1.8km（4/4）部分開通

平成19年度：総社市窪木～総社市総社間 延長1.6km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度：岡山市北区榎津～岡山市北区一宮山崎間 延長1.5km（2/4）開通予定

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。

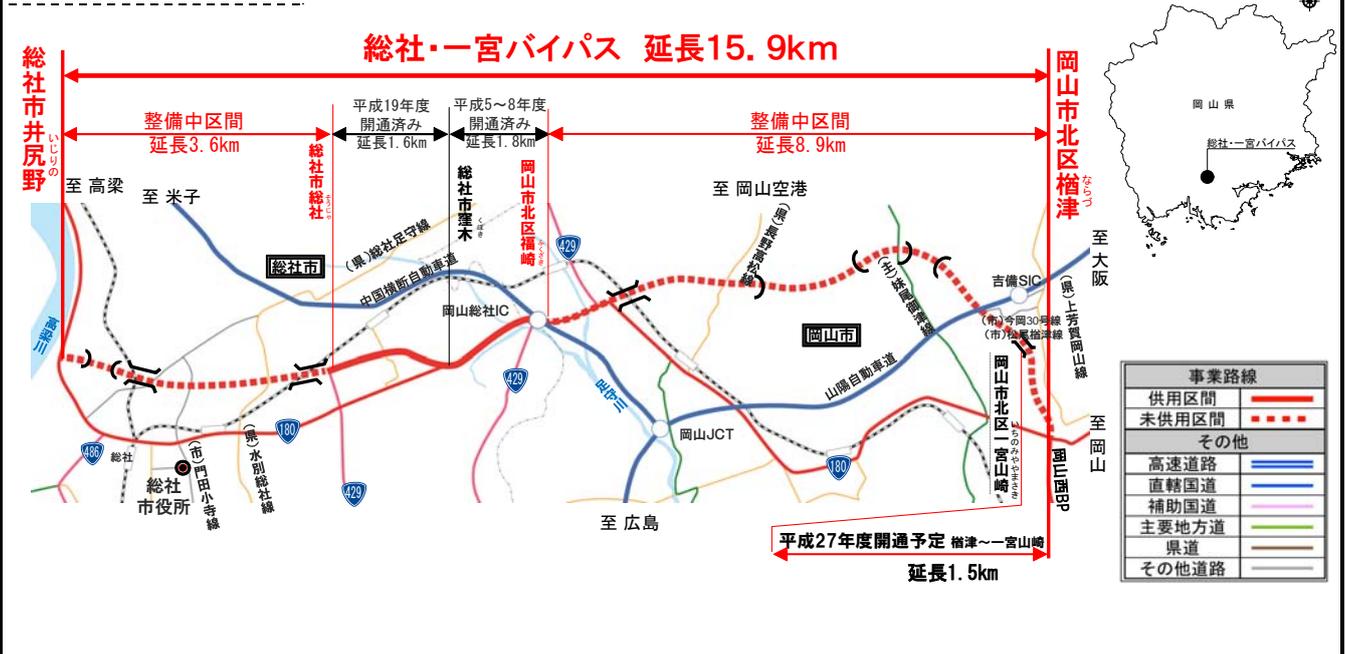
対応方針

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27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号西 ^{にしひろしま} 広島バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島市中区平野町 至：広島県廿日市市地御前				延長	19.4 km
事業概要	一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 西広島バイパスは、広島西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資することを目的として計画された延長19.4kmのバイパスである。					
S40年度事業化	S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)	S42年度用地着手	S42年度工事着手			
全体事業費	約1,022億円	事業進捗率	67%	供用済延長	17.1 km	
計画交通量	17,700~92,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C: (事業全体) 7.8 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 241/3,704億円 (事業費: 235/3,414億円) (維持管理費: 6.5/289億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 369/28,989億円 (走行時間短縮便益: 223/24,482億円) (走行経費減少便益: 93/3,147億円) (交通事故減少便益: 53/1,360億円)	基準年 平成26年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量: B/C=7.5~8.2(交通量±10%) 【残事業】交通量: B/C=1.4~1.6(交通量±10%) 事業費: B/C=7.8~7.9(事業費±10%) 事業費: B/C=1.4~1.7(事業費±10%) 事業期間: B/C=7.8~7.8(事業期間±20%) 事業期間: B/C=1.4~1.7(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 ・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 【広島バスセンター～四季が丘団地(12往復/日)ほか17路線】 ・廿日市市から広島駅(新幹線駅)へのアクセスが向上 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【廿日市市～広島市】 ③個性ある地域の形成 ・宮島(H25年間観光入込客数497万人)、平和記念公園(同137万人 ※平和記念資料館の来客者数)へのアクセスが向上 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次医療施設へのアクセスが向上 【広島市西区、佐伯区～広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院】 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる。 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 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる					

再評価結果（平成27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54号 ^{かべ} 可部バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： ^{ひろしま ひろしま あさ かべみなみ} 広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至： ^{ひろしま ひろしま あさ おおはやしちよう} 広島県広島市安佐北区大林町				延長	9.7 km
事業概要	一般国道54号は、広島市を起点とし、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を目的とした延長9.7kmの道路である。					
S56年度事業化	S56年度都市計画決定 (H14年度変更)	S58年用地着手	H2度工事着手			
全体事業費	約736億円	事業進捗率	83%	供用済延長	8.2 km	
計画交通量	16,700~50,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 121/1,072億円 事業費：93/1,018億円 維持管理費：28/53億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 433/2,383億円 走行時間短縮便益：404/2,170億円 走行経費減少便益：12/155億円 交通事故減少便益：17/58億円	基準年 平成26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=3.0~4.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.2(事業費±10%) 事業費：B/C=3.3~3.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.3~3.8(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 ・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【桐陽台-大林線、上根-吉田線】 ・安芸高田市から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・安芸高田市からの農林水産品の流通利便性向上が見込まれる（主な出荷品目：ネギ） ・広島市北部の工場からの流動に対する山陽道のアクセス利便性向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【広島市～三次市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【安芸高田市～広島市】 ④個性ある地域の形成 ・ガラスの里資料館（H25年間観光入込客数6.9万人）、広島市安佐動物公園（同48.9万人）、土師ダムへのアクセスが向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次医療施設へのアクセスが向上が見込まれる【安芸高田市消防本部～広島市民病院】 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有り 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

可部バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市をはじめとする国道54号改築促進広島県期成同盟会から早期整備の要望を受けている(平成26年7月)

広島市長の意見：一般国道54号可部バイパスの事業評価に係る対応方針(原案)については、異存ありません。

平成26年2月の暫定供用後、国道54号現道の渋滞は緩和しました。

一方、可部バイパスについては、桐陽台団地入口交差点を先頭に発生していた渋滞は解消されたものの、国道191号との交差点では依然渋滞が残存しており、その緩和のためにも、国道191号以南の早期4車線化をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率83%(平成26年3月末時点)

平成25年度までに広島市安佐北区可部南1丁目～大林ランプ間 延長8.2km(2/4)全線暫定開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、暫定2車線開通後の残る課題に対し、早期に改善・緩和するよう事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

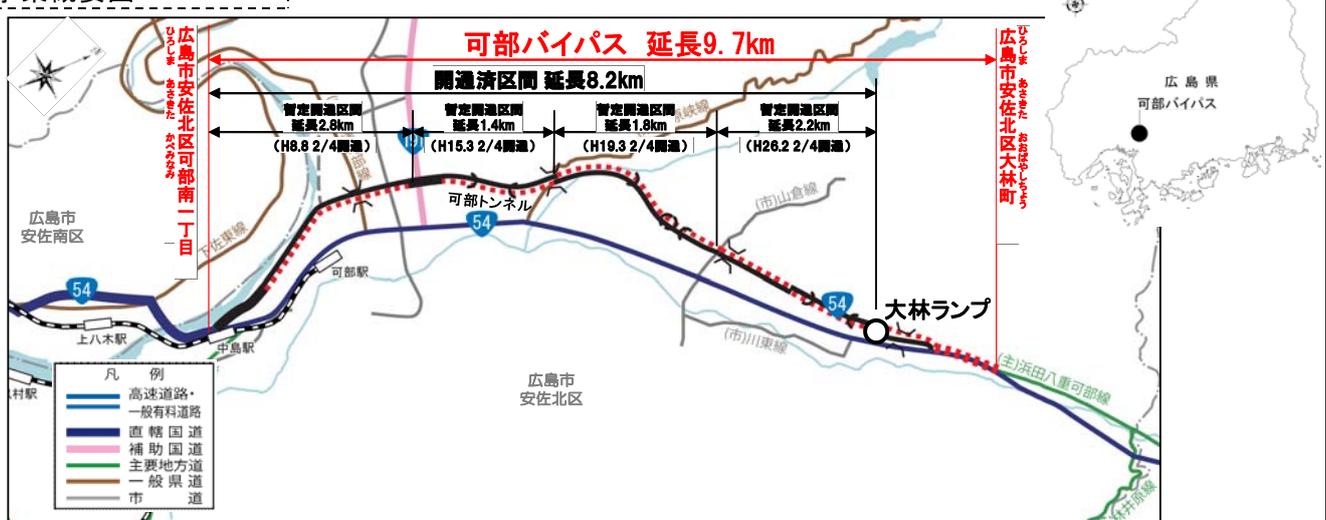
今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

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27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 <small>まつなが</small> 松永道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>ひろしま ふくやま かむらちよう</small> 広島県福山市神村町 至： <small>ひろしま おのみち たかすちよう</small> 広島県尾道市高須町			延長	7.1 km
事業概要	<p>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。</p> <p>松永道路は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、都市間の連携強化等を目的とした福山市神村町～尾道市高須町に至る延長7.1kmのバイパスで、山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する道路である。</p>				
S47年度事業化	S49年度都市計画決定 (H一年度変更)	S52年度用地着手	S53年度工事着手		
全体事業費	約581億円	事業進捗率	96%	供用済延長	4.6 km
計画交通量	50,800～57,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C : <small>(事業全体)</small> 5.9 <small>(残事業)</small> 18.8	総費用 : <small>(残事業)/(事業全体)</small> 23/1,495億円 (事業費 : 14/1,425億円) 維持管理費 : 8.5/ 70億円	総便益 : <small>(残事業)/(事業全体)</small> 426/8,856億円 (走行時間短縮便益 : 394/7,532億円) (走行経費減少便益 : 24/ 916億円) (交通事故減少便益 : 7.8/ 409億円)	基準年 : 平成26年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=5.2～6.5(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=14.7～26.3(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=5.9～5.9(事業費±10%) 事業費：B/C=17.7～20.1(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=5.9～6.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C=18.4～19.3(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【尾道線（12往復/日）、福山大学線（7往復/日）】 ・福山市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾道市から福山港(重要港湾)へのアクセスが向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【福山市役所～尾道市役所】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鞆の浦(H25年間観光入込客数196万人)など観光施設へのアクセスが向上 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 				

関係する地方公共団体等の意見

松永道路は、福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。

松永道路については、暫定2車線区間内の速度低下から発生する渋滞や、交通事故が集中しており、本来の目的である山陽自動車道や西瀬戸自動車道との連携強化による「都市間の連結や空港・港湾とのアクセス強化」などの効果が十分に発揮されていないと認識しています。したがって、事業費の増額についてはやむを得ないものと考えますが、引き続き、更なる事業費の精査を行いながら、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、公表されている平成28年度の全線供用に向け、確実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・段階的に整備しており、4車線区間から暫定2車線区間への車線減少部を先頭とした渋滞が発生している。

・平成26年度に中国横断自動車道尾道松江線が全線開通の予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和47年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率96%（平成26年3月末時点）

平成2年度：今津ランプ～神村ランプ間 延長2.5km（2/4）部分開通

平成10年度：西瀬戸尾道IC～福山西JCT間 延長3.9km（4/4）部分開通

平成14年度：福山西JCT～今津ランプ間 延長0.7km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成28年度：全線4車線開通予定

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27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	中国横断自動車道尾道松江線 尾道～三次	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県尾道市美ノ郷町三成 至：広島県三次市四拾貫町	延長	49.9 km		
事業概要	中国横断自動車道尾道松江線は、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展を目的とした道路である。				
H9年度事業化	H8年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約1,510億円	事業進捗率	95%	供用済延長	29.5 km
計画交通量	6,800～14,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 12.6	総費用 (事業費)/(事業全体) 109/1,921億円 (事業費) : 21/1,727億円 (維持管理費) : 88/194億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,365/2,569億円 (走行時間短縮便益) : 997/1,901億円 (走行経費減少便益) : 240/440億円 (交通事故減少便益) : 127/228億円	基準年 平成26年	
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.6(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=10.7～14.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=12.3～12.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=12.5～13.1(事業期間±20%)				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【福山・尾道～松江の都市間高速バス】 ・三次市から新尾道駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・三次市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次市から福山港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上 ・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品（梨、アスパラガス）の流通利便性向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【尾道市～三次市間】 ・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【福山市～三次市間】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【世羅郡世羅町～福山市】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国営備北丘陵公園（H25年間観光客入り込み数46.5万人/年）、千光寺（H25年間観光客入り込み数33.9万人/年）等へのアクセスが向上 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる【三次市～福山市民病院】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 				

関係する地方公共団体等の意見

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

・広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。

中国横断自動車道尾道松江線は、山陽と山陰を結ぶ大動脈であり、広域交流圏の拡大による沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られるなど、地域社会の発展に大きく寄与する路線であると認識しております。したがって、事業費の増額についてはやむを得ないものと考えますが、引き続き、更なる事業費の精査を行いながら、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、今年度中の全線供用に向け、確実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

本路線は、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより、中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成する。

開通が近づくにつれ、沿線地域では工業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率95%（平成26年3月末時点）

平成22年度：尾道JCT～世羅IC間 延長19.2km（2/2）部分開通

平成25年度：吉舎IC～三次東JCT・IC間 延長10.3km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成26年度：全線2車線開通予定

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27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	四国横断自動車道 <small>あなんしまんと</small> 阿南四万十線 <small>あなん とくしまひがし</small> 阿南～徳島東	事業区分	高速自動車国道	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 <small>あなん ししもおおのちよう</small> 至：徳島県徳島市北沖洲 <small>とくしまきたおきのす</small>			延長	17.7km
事業概要					
四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。 阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。					
阿南～小松島：H15年度事業化		阿南～小松島：H8年度都市計画決定		阿南～小松島：H19年度用地着手	
小松島～徳島東：H10年度事業化		小松島～徳島東：H6年度都市計画決定		阿南～小松島：H19年度工事着手	
		小松島～徳島東：H20年度用地着手		小松島～徳島東：未着手	
全体事業費		約1,404億円		事業進捗率	
				20%	
計画交通量		18,500～19,900台/日		供用済延長	
				0km	
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 872/1,063億円		(残事業)/(事業全体) 1,601/1,601億円	
	(残事業) 1.8	事業費：848/1,039億円 維持管理費：24/24億円		走行時間短縮便益：1,362/1,362億円 走行経費減少便益：173/173億円 交通事故減少便益：66/66億円	
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) B/C=1.6～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±10%） B/C=1.8～1.9（事業期間±10%）					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる ・ 並行区間等の旅行速度の向上が見込まれる ・ 並行区間等のバス路線の利便性向上が期待される ・ 徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 徳島市から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・ 県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上が見込まれる 					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する ・ 日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・ 徳島県LEDバレイ構想によるLED産業の集積を支援する ・ 観光資源が多くある県南部へのアクセス性の向上が期待される 					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 三次医療施設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					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される 					
⑦災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する 					

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
- ・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・マリニピア沖洲整備計画と連携

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、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等より、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。

徳島県知事の意見：

- ・「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。
「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「地域高規格道路・阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など県南地域の活性化に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心に重要な役割を果たす路線であります。
このため、引き続き、早期供用に向けた事業の着実な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23年3月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 延長1.3km 開通
- ・平成23年4月 桑野道路事業化
- ・平成23年7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・平成24年4月 阿南安芸自動車道 福井道路 延長9.6km 事業化
- ・平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 延長3.7km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成10年度に小松島～徳島東事業化、平成15年度に阿南～小松島事業化、用地進捗率65%、事業進捗率20% (平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・阿南 IC (仮称)～小松島 IC (仮称)間は、トンネル、橋梁工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・小松島 IC (仮称)～徳島東 IC (仮称)間は、用地買収推進中。
- ・用地進捗率は約 65% (H26.3 末)であり、開通に向け事業認定申請準備中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>ふくいどうろ</small> 福井道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 四国地方整備局
起終点 自：徳島県阿南市内原町桜木 <small>あなんしうちわらちようさくらぎ</small> 至：徳島県阿南市福井町小野 <small>あなんしふくいちょうこのう</small>	延長 9.6km	
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、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、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。		
H24年度事業化	H22年度都市計画決定	H一年度用地着手
全体事業費	約366億円	事業進捗率
計画交通量	8,100～13,300台/日	1%
		供用済延長
		0.0km
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 270/278億円 (事業費：255/262億円) (維持管理費：15/15億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 300/300億円 (走行時間短縮便益：252/252億円) (走行経費減少便益：31/31億円) (交通事故減少便益：17/17億円)
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 (事業全体) 交通量：B/C= 0.9～1.3 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 0.95～1.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 0.99～1.2 (事業費 ±10%) B/C= 1.03～1.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 0.97～1.2 (事業期間±20%) B/C= 1.01～1.3 (事業期間±20%)		
事業の効果等 東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水産業）の活性化支援など多様な効果が期待できる 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 ・日常生活圏中心都市（阿南市）への県南市町や隣接生活圏中心都市からのアクセス向上が見込まれる 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 ・福井道路は国道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		

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他のプロジェクトとの関係

- ・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

- ・徳島県、阿南市、阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見：

- ・「福井道路」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。
- 「福井道路」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「活力の道」として、地方の創生につながるものと考えています。

このため、引き続き、事業の着実な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23年4月 桑野道路 延長6.5km 事業化
- ・平成23年7月 日和佐道路 阿南市福井町小野～由岐IC 延長3.1 km 開通（全線開通）
- ・平成24年4月 福井道路 延長9.6 km 事業化
- ・平成25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～橘町大浦 延長1.7 km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率0%、事業進捗率1%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の工事着手を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>あなんどうろ</small> 阿南道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 四国地方整備局
起終点 自：徳島県小松島市大林町森ノ本 至：徳島県阿南市橘町青木	延長	18.4km
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橘町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。		
S48年度事業化	S52年度都市計画決定 (H15年度変更)	S57年度用地着手
全体事業費 約846億円		事業進捗率 72%
計画交通量 5,700~15,500 台/日		供用済延長 17.2km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 188/1,235億円 (事業費：173/1,136億円 維持管理費：16/100億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 232/2,276億円 (走行時間短縮便益：178/1,958億円 走行経費減少便益：38/255 億円 交通事故減少便益：16/63 億円)
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.7~2.0 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.02~1.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~1.9 (事業費±10%) B/C=1.1~1.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間±10%) B/C=1.2~1.3 (事業期間±10%)		
事業の効果等 阿南道路は四国広域幹線ネットワークの基幹動脈を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに都市間の所要時間短縮や救急医療や災害時の代替路形成、県南部の観光支援など重要な役割を担う。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・所要時間の短縮により路線バスの利便性が向上する ・美波町から徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・美波町から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性が向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（阿南市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・徳島県LEDバレイ構想を支援する ・観光資源が多くある県南部へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・県南部の三次医療施設カバー圏の拡大が見込まれる ⑥災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる		

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・徳島県、阿南市、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会等より、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。

徳島県知事の意見

- ・「一般国道55号阿南道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。一般国道55号は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち、阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。このため、引き続き、事業推進に努めるとともに、残る区間の早期着工をお願いします。

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 全線開通
- ・平成12年12月 橋湾火力発電所全機運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和48年度に事業化、用地進捗率87%、事業進捗率72%（平成26年3月末時点）
- ・平成5年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川 延長2.1km（2/4）部分開通
- 平成12年度まで：小松島市大林町森ノ本～阿南市那賀川町中島 延長6.9km（4/4）部分開通
- 平成19年度まで：阿南市西路見町江川～阿南市津乃峰町西分 延長6.5km（2/4、4/4）部分開通
- 平成25年度：阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長1.7km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成31年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間 延長2.1km（4/4）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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県四国中央市中之庄町					延長	10.1km
事業概要							
<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>							
S47年度事業着手		S53年度都市計画決定		S55年度用地着手		S57年度工事着手	
全体事業費	約690億円		事業進捗率	60%	供用済延長	6.5km	
計画交通量	8,600～32,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 3.6	176/835億円		923/3,041億円		平成23年	
	(残事業) 5.3	事業費：165/798億円 維持管理費：10/36億円		走行時間短縮便益：876/2,861億円 走行経費減少便益：40/140億円 交通事故減少便益：7.2/40億円			
感度分析の結果							
<p>(事業全体) 交通量：B/C=3.4～3.7（交通量 ±10%） (残事業) 交通量：B/C=5.2～5.3（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=3.6～3.7（事業費 ±10%） 事業費：B/C=4.8～5.8（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=3.4～3.9（事業期間 ±10%） 事業期間：B/C=4.8～5.8（事業期間 ±10%）</p>							
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・高松、松山、高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。 ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。 ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上以上の区間での歩道が整備される。 							

⑧災害への備え

- ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
- ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑪その他

- ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・四国中央市等より、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。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道11号川之江三島バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、三島川之江ICとのアクセス強化を図り、地域経済の発展のための重要な道路であり引き続き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

- ・昭和60年3月 松山自動車道（三島川之江IC～土居IC）開通
- ・昭和62年12月 松山自動車道（川之江JCT～三島川之江IC）開通
- ・平成17年4月 松山自動車道（川之江JCT～新宮IC）4車線化開通
- ・平成20年7月 松山自動車道（新宮IC～大豊IC）4車線化開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和47年度に事業化、用地進捗率78%、事業進捗約60%（平成26年3月末時点）
- ・平成20年度まで：四国中央市上分町～四国中央市中之庄町 延長6.5km（2/4、4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・四国中央市川之江町には、四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」が存在しており、平成23年度に国史跡に指定されたことから、計画ルートの変更について関係機関と調整中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成27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 <small>にいほま</small> 新居浜バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県新居浜市船木 至：愛媛県新居浜市大生院		延長	9.3km		
事業概要						
<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>						
S62年度事業着手		S60年度都市計画決定		H2年度用地着手		H2年度工事着手
全体事業費	約609億円		事業進捗率	57%	供用済延長	4.4km
計画交通量	17,300～29,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体) 218/603億円 事業費：202/576億円 維持管理費：17/27億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 587/837億円 走行時間短縮便益：521/762億円 走行経費減少便益：52/58億円 交通事故減少便益：14/16億円	基準年 平成23年
	(事業全体)					
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.4～3.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.5～3.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±10%) 事業期間：B/C=2.5～2.9 (事業期間 ±10%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ・連絡道路がない住宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。 						

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOx排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑩その他

- ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・新居浜市、国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会、新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会等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。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道11号新居浜バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、新居浜ICと中心市街地、西条市とのアクセス性の向上のための重要な道路であり、引き続き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3年3月 松山自動車道(土居IC~いよ西条IC) 開通
- ・平成6年11月 松山自動車道(いよ西条IC~川内IC) 開通
- ・平成11年7月 今治小松自動車道(東予丹原IC~いよ小松JCT) 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和62年度に事業化、用地進捗率64%、事業進捗率57%(平成26年3月末時点)
- ・平成19年度まで：新居浜市東田~新居浜市西喜光地町 延長2.4km(2/4、4/4) 部分開通
- ・平成23年度：新居浜市本郷一丁目~新居浜市萩生 延長2.0km(2/4) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新居浜バイパスの3-1工区で用地買収に着手、3-3工区では用地進捗率が87%であり、早期の開通を目指し事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>つしまどうろ</small> 津島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自： <small>えひめけんみなみうわぐんあいなちようかしわ</small> 愛媛県南宇和郡愛南町 柏 至： <small>えひめけんうわじましつしまちよういわまつ</small> 愛媛県宇和島市津島町岩松			延長	10.3km
事業概要					
<p>一般国道56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約332kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。</p> <p>また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国8の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p>					
H24年度事業化		H一年度都市計画決定		H一年度用地着手	
H一年度工事着手					
全体事業費	約422億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	6,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	(残事業)/(事業全体) 328/339億円 事業費：314/324億円 維持管理費：14/14億円	(残事業)/(事業全体) 387/387億円 走行時間短縮便益：326/326億円 走行経費減少便益：43/43億円 交通事故減少便益：18/18億円	平成26年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.0~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=0.9~1.5（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%）</p>					
事業の効果等					
<p>南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水業）の活性化支援など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（宇和島バス）及び高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・愛南町役場からJR宇和島駅（特急停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる。 ・愛南町から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛南町から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる。 ・深浦港から松山市への水産品流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられる。 ・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として位置づけられる。 ・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線として期待される。 ・日常活動圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）間の所要時間の短縮が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地への所要時間の短縮が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（愛南町役場～市立宇和島病院）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災害への備え

- ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
- ・緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合の代替路線として期待される。
- ・南海トラフ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。

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、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・接続する宇和島道路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：

- ・国道56号一本松・宇和島間整備促進協議会、愛媛県知事・愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会等より、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。

愛媛県知事の意見：

- ・四国8の字ネットワークを形成する高規格幹線道路であるとともに、本県の南予地域の活性化や大規模災害時の防災・減災においても大きな役割を担う、まさに、地域にとっての「命の道」であり、県民は一日も早い完成を待ち望んでおりますので、早期の工事着手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」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24年3月 四国横断自動車道（西予宇和～宇和島北 IC）延長16.3km 暫定2車線開通
- ・平成26年度 宇和島道路（津島高田～津島岩松 IC）延長3.5km 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率0%、事業進捗率1%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の工事着手を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

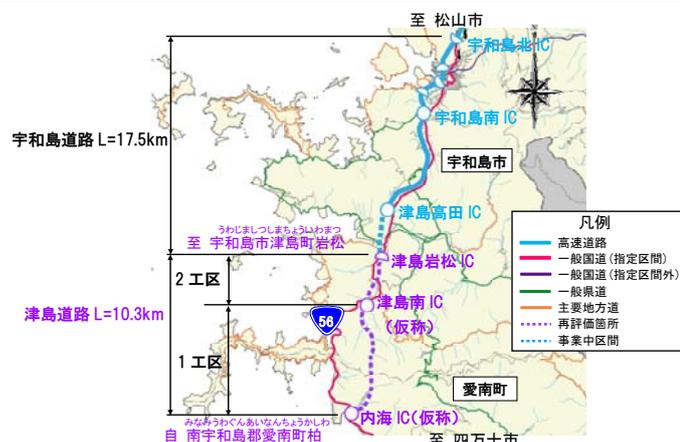
- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

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

事業概要図



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

再評価結果（平成27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 伊予インター関連		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県伊予市市場 至：愛媛県伊予郡松前町筒井				延長	6.4km
事業概要						
<p>国道56号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約300kmの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。</p> <p>このうち伊予市では、自動車交通量の増大により、慢性的な渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能が発揮できていない状況にある。</p> <p>伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く現在の2車線道路を4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とした延長6.4kmの現道拡幅事業である。</p>						
H4年度事業着手		S48年度都市計画決定 (H3年度変更)		H6年度用地着手		H7年度工事着手
全体事業費	約450億円		事業進捗率	94%	供用済延長	6.1km
計画交通量	14,500~32,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.1	総費用 (残事業/事業全体) 35/547億円 事業費：34/530億円 維持管理費：0.77/17億円	総便益 (残事業/事業全体) 109/651億円 走行時間短縮便益：93/620億円 走行経費減少便益：15/24億円 交通事故減少便益：0.54/7.8億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C= 0.96~1.3 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C= 2.6~3.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 2.9~3.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.1~1.2 (事業期間 ±10%) 事業期間：B/C= 3.0~3.3 (事業期間 ±10%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路等の時間損失の削減が見込まれる。 ・路線バスの所要時間が短縮し、定時性向上が期待される。 ・JR伊予市駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域内での事業である ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が期待される。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が無い区間に歩道が設置される。 <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・震災点検要対策箇所である伊予跨線橋の架替である。 						

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NO2 排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM 排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会等より、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。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道56号伊予インター関連に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。

松山広域都市圏の経済社会活動や地域産業の活性化のため、必要不可欠な事業であり、平成27年度供用に向けた整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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 松山自動車道（川内IC～伊予IC）開通
- ・平成12年7月 松山自動車道（伊予IC～大洲IC）開通
- ・平成12年7月 松山自動車道（伊予灘SA）開通
- ・平成14年3月 松山自動車道と一般国道56号大洲道路連結
- ・平成16年4月 松山自動車道（大洲北只IC～西予宇和IC）開通
- ・平成18年3月 国道56号大洲道路（大洲南IC～大洲北IC）4車線化
- ・平成24年3月 松山自動車道（西予宇和IC～宇和島北IC）開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成4年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率94%（平成26年3月末時点）
- ・平成23年度まで：伊予市市場～伊予市上吾川 延長3.3km（4/4）部分開通
- 平成21年度：伊予市下吾川～松前町筒井 延長2.8km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成27年度：伊予市上吾川～伊予市下吾川間 延長0.3km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・事業の実施にあたっては、盛土材に他工事からの発生土を流用するとともに現場発生土を改良して活用し、総コストの縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 高知西バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 四国地方整備局
起終点 自：高知県高知市鴨部 至：高知県吾川郡いの町波川	延長 9.8km	
事業概要 一般国道33号は、高知市を起点とし松山市に至る全長約119kmの幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。 しかしながら、現国道は、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなどの課題を抱えている。 高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。		
S49年度事業化	S57年度都市計画決定 (H13年度変更)	S59年度用地着手
全体事業費 約919億円		事業進捗率 72%
計画交通量 11,600～33,700台/日		供用済延長 5.4km
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 229/1066億円 (事業費：215/1033億円) (維持管理費：15/34億円)
総便益 (残事業)/(事業全体) 782/1522億円 (走行時間短縮便益：660/1371億円) (走行経費減少便益：90/117億円) (交通事故減少便益：32/34億円)		基準年 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 1.1～1.7 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.4～1.5 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.4～1.5 (事業期間±10%)		
(残事業) B/C= 2.6～4.3 (交通量±10%) B/C= 3.1～3.8 (事業費±10%) B/C= 3.3～3.7 (事業期間±10%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・JR伊野駅（特急停車駅）までのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・高知港（特定重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車すれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・冠水による特殊通行規制区間を回避する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨その他

- ・ 高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・ 一般国道 33 号整備促進期成同盟会等より、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 33 号高知西バイパスは、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、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14年4月 一般国道439号大峠バイパス 開通
- ・ 平成14年9月 高知自動車道：伊野IC～須崎東IC 開通
- ・ 平成19年3月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：須崎2工区 開通
- ・ 平成19年6月 一般国道33号越知道路：3工区 開通
- ・ 平成21年3月 一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC 開通
- ・ 平成21年12月 高知自動車道：土佐スマートIC 供用開始
- ・ 平成23年3月 高知自動車道（新直轄）須崎西IC～中土佐IC 開通
- ・ 平成23年4月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：佐川工区 開通
- ・ 平成24年12月 高知自動車道（新直轄）中土佐IC～中土佐四万十中央IC 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和49年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率72%（平成26年3月末時点）
- ・ 平成9年度まで：高知市鴨部～いの町枝川 延長4.3km（2/4、4/4）部分開通
- ・ 平成24年度：天神IC～鎌田IC 延長1.1km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地進捗率は 99%（H26.3 末）であり、残り 1%の用地取得に向け事業認定告示済(H25.4)（一部裁決申請済）
- ・ 平成27年度：枝川IC～天神IC間 延長2.9km（2/4）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

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>あきどうろ</small> 安芸道路 起終点 ：自：高知県安芸市伊尾木 <small>こうちけん あき しー おき</small> 至：高知県安芸市馬ノ丁 <small>こうちけん あき しうまのちよう</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局 延長 ：5.8km																				
事業概要 ： 一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、室戸市、安芸市、南国市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号安芸道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、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、高知県東部の広域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設までの速達性の向上、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。																						
H24年度事業化		H23年度都市計画決定																				
H-1年度用地着手		H-1年度工事着手																				
全体事業費	約252億円	事業進捗率 ：2%																				
計画交通量	7,100～9,900台/日																					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.5</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>197/206億円</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>310/310億円</td> <td>平成26年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.6</td> <td>事業費：188/198億円</td> <td>維持管理費：8.5/8.5億円</td> <td>走行時間短縮便益：271/271億円</td> <td>走行経費減少便益：26/26億円</td> <td>交通事故減少便益：13/13億円</td> </tr> </table>	B/C		総費用		総便益		基準年	(事業全体)	1.5	(残事業)/(事業全体)	197/206億円	(残事業)/(事業全体)	310/310億円	平成26年	(残事業)	1.6	事業費：188/198億円	維持管理費：8.5/8.5億円	走行時間短縮便益：271/271億円	走行経費減少便益：26/26億円	交通事故減少便益：13/13億円
B/C		総費用		総便益		基準年																
(事業全体)	1.5	(残事業)/(事業全体)	197/206億円	(残事業)/(事業全体)	310/310億円	平成26年																
(残事業)	1.6	事業費：188/198億円	維持管理費：8.5/8.5億円	走行時間短縮便益：271/271億円	走行経費減少便益：26/26億円	交通事故減少便益：13/13億円																
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= 1.4～1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%) (残事業) B/C= 1.3～1.7 (交通量 ±10%) B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%) B/C= 1.5～1.7 (事業期間±20%)																						
事業の効果等 ： 南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送路の確保、第3次医療施設への速達性の向上、現道（国道55号）の渋滞緩和、地域産業（農水産業）の活性化を支援など多様な効果が期待できる。																						
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 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる																						
②物流効率化の支援 ・JA土佐あき唐浜集出荷場と高知園芸流通センター間の時間短縮が見込まれる ・高知県東部におけ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 ・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 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）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へのアクセス向上が見込まれる																						
④個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援 ・高知県東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（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する																						
⑥災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる																						

- ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する
- ・安芸道路は国道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

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

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

- ・高知県安芸市議会、四国8の字ネットワーク整備促進東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会等より、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。四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号安芸道路は、県中央部と東部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生直後に必要となる確実で円滑な防災拠点間等の緊急輸送や、地域間交流や地域産業の活性化、地域の連携による日常生活にかかる都市機能の維持に資する重要な路線です。そのため、国においては早期の開通を目指し、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25年2月 南国安芸道路（香南かがみIC-香南やすIC） 延長2.9km 2車線 開通
- ・平成26年3月 南国安芸道路（香南のいちIC-香南かがみIC） 延長2.2km 2車線 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率0%、事業進捗率2%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の工事着工を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

- ・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27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 <small>おおがたかいりよう</small> 大方改良	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 四国地方整備局																		
起終点 自：高知県幡多郡黒潮町入野立石 至：高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前	延長 2.6km																			
事業概要 一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 しかしながら、黒潮町内を走る国道は幅員が狭く、歩道も整備されていないため、多くの児童や高齢者をはじめとする歩行者等の安全が確保されていないうえ、路上駐車等による救急活動の妨げも懸念されるなど、多くの課題を残している。 大方改良は、幹線道路である一般国道56号の走行性や安全性の向上及びアクセス機能の向上と黒潮町内の生活安全性の確保を目的とした延長2.6kmの道路事業である。																				
H11年度事業化 H21年度用地買収着手 H23年度工事着手																				
全体事業費 約56億円 事業進捗率 51% 供用済延長 0.0km																				
計画交通量 7,000～12,200 台/日																				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.1 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.5 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.1	<small>(残事業)</small>	1.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 38/55億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 58/58億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 事業費 </td> <td style="text-align: center;"> 32 / 50億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 維持管理費 </td> <td style="text-align: center;"> 5.5 / 5.5億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益 </td> <td style="text-align: center;"> 57 / 57億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 走行経費減少便益 </td> <td style="text-align: center;"> 1.2 / 1.2億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 交通事故減少便益 </td> <td style="text-align: center;"> 0.16 / 0.16億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	38/55億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	58/58億円	事業費	32 / 50億円	維持管理費	5.5 / 5.5億円	走行時間短縮便益	57 / 57億円	走行経費減少便益	1.2 / 1.2億円	交通事故減少便益	0.16 / 0.16億円
B/C <small>(事業全体)</small>	1.1																			
<small>(残事業)</small>	1.5																			
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	38/55億円																			
総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	58/58億円																			
事業費	32 / 50億円																			
維持管理費	5.5 / 5.5億円																			
走行時間短縮便益	57 / 57億円																			
走行経費減少便益	1.2 / 1.2億円																			
交通事故減少便益	0.16 / 0.16億円																			
基準年 平成23年																				
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> (事業全体) 交通量 : B/C=0.9～1.2 (交通量 ±10%) </td> <td style="width: 50%;"> (残事業) 交通量 : B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%) </td> </tr> <tr> <td> 事業費 : B/C=0.99～1.1 (事業費 ±10%) </td> <td> 事業費 : B/C=1.4～1.7 (事業費 ±10%) </td> </tr> <tr> <td> 事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±10%) </td> <td> 事業期間 : B/C=1.5～1.6 (事業期間±10%) </td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量 : B/C=0.9～1.2 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=0.99～1.1 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.4～1.7 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±10%)	事業期間 : B/C=1.5～1.6 (事業期間±10%)												
(事業全体) 交通量 : B/C=0.9～1.2 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%)																			
事業費 : B/C=0.99～1.1 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.4～1.7 (事業費 ±10%)																			
事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±10%)	事業期間 : B/C=1.5～1.6 (事業期間±10%)																			
事業の効果等																				
①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・ 現道等の旅行速度が改善される。 ・ 現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・ 下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・ 四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。 ⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・ NO2排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 ・ 環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。 																				

⑨他のプロジェクトとの関係

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・四国西南地域道路整備促進協議会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等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56号大方改良は、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な改築事業であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、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 延長4.6km 2車線開通、中村宿毛道路（四万十IC～間IC）延長6.1km 2車線開通
- ・平成21年11月 中村宿毛道路（下田交差点～右山交差点）延長0.85km 4車化開通
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）延長7.8km 2車線開通
中村宿毛道路（古津賀地区）延長0.4km 4車化開通
- ・平成23年3月 高知自動車道（中土佐IC～須崎西IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成11年度事業化、用地進捗率70%、事業進捗率51%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

工事に着手し早期開通に向け事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>なかむらすくも</small> 中村宿毛道路	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：高知県四万十市古津賀 <small>しまんとしこつか</small> 至：高知県宿毛市和田 <small>すくもしわだ</small>	延長 23.2km	
事業概要 一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路である。本路線は、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。		
S51年度事業化		S50年度都市計画決定
S53年度用地着手		S54年度工事着手
全体事業費	約1,320億円	事業進捗率 87%
計画交通量	7,600～13,400 台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 165/1,658億円 (事業費：142/1,607億円) (維持管理費：22/51億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 193/2,016億円 (走行時間短縮便益：180/1,811億円) (走行経費減少便益：4.6/144億円) (交通事故減少便益：8.6/61億円)
		基準年 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=1.1～1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.2 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.2 (事業期間 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.2 (事業期間 ±10%)		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・国見地区から中村駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・宿毛市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。		
②物流効率化の支援 ・四万十市から宿毛湾港（重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。		
③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。		
④個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。 ・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、だるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。		
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。		
⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。 ・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として位置づけられている。		
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		

⑧生活環境の改善・保全

- ・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

・四国西南地域道路整備促進協議会、四国横断自動車道高知県建設促進期成会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より、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。四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号中村宿毛道路は、高知県西南地域において、南海トラフ地震などの大規模災害発生直後に必要となる確実で円滑な防災拠点間等の緊急輸送や、地域間交流や地域産業の活性化、地域の連携による日常生活にかかる都市機能の維持に資する重要な路線です。そのため、国においては早期の開通を目指し、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 延長4.6km 2車線開通
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）延長7.8km 2車線開通
- ・平成23年3月 高知自動車道（須崎西IC～中土佐IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和51年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率87%（平成26年3月末時点）
- ・平成20年度まで：四万十IC～平田IC 延長13.1km（2/4、4/4）部分開通
- ・平成21年度まで：四万十市古津賀～四万十IC 延長2.5km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地進捗率は99%（H26.3末）であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済（H26.10）。
- ・平成31年度：平田IC～宿毛IC間 延長7.6km（2/2）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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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27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 <small>はかた</small> 博多バイパス	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：福岡県福岡市東区下原 <small>ふくおかしひがしくしもぼる</small> 至：福岡県福岡市東区二又瀬 <small>ふくおかしひがしくふたまたせ</small>	延長 7.7km				
事業概要 博多バイパスは、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の確保を図るとともに、博多港や福岡空港などの広域交通拠点への円滑なアクセスを目的とした事業である。					
S43年度事業化	S21年度都市計画決定 (S43年度変更)	S44年度用地着手	S46年度工事着手		
全体事業費	約462億円	事業進捗率	89%	供用済延長	4.4km
計画交通量 54,400～77,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体) 52/1,035億円		総便益 (残事業/事業全体) 735/6,043億円	
	5.8 (残事業) 14.2	事業費：36/971億円 維持管理費：16/65億円		走行時間短縮便益：693/5,040億円 走行経費減少便益：33/769億円 交通事故減少便益：8/234億円	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=5.7～5.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.8～5.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=5.8～5.8（事業期間 ±20%）					
【残事業】交通量：B/C=12.6～15.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=13.2～15.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=13.8～14.5（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の確保 ・生活道路（県道町川原福岡線等）への迂回交通が排除され、地域住民の安全性が向上 ③物流・業務活動の支援 ・並行する国道3号現道に集中する物流が分散し、定時性が向上 ・時間信頼性の向上 ・沿線まちづくりとの連携 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（九州大学病院）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公共交通の利便性向上 ・公共交通（国道3号現道における路線バス）の定時性の確保 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
福岡県内28市で構成される①福岡県市長会（会長：久留米市長）、福岡市をはじめとする9市8町で構成される②福岡都市圏広域行政推進協議会（会長：福岡市長）により早期整備の要望を受けている。（①平成26年6月、②平成26年8月）					
市の意見： 「対策方針（原案）案」に異存はありません。引き続き整備促進をお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果、事業継続。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。並行する国道3号現道の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和43年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率89%（平成26年3月末時点）
昭和54年度：松島三丁目交差点～新二又瀬橋交差点間 延長1.9km（6/6）部分開通
平成元年度：松島交差点～松島三丁目交差点間 延長0.6km（6/6）部分開通
平成7年度：松崎中学校前交差点～松島交差点間 延長0.8km（5/6）部分開通
平成16年度：若宮入口交差点～松崎中学校前交差点間 延長0.3km（5/6）部分開通
平成20年度：多々良中西交差点～若宮入口交差点間 延長0.8km（5/6）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。
平成29年度：福岡市東区下原～松島交差点間 延長5.2km（6/6）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27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 <small>とすく るめ どうろ</small> 鳥栖久留米道路	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：佐賀県鳥栖市高田町 <small>とすしたかたまち</small> 至：福岡県久留米市東合川五丁目 <small>く るめ し ひがしあいかわ</small>	延長 4.5km		
事業概要 鳥栖久留米道路は、国道3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。			
H19年度事業化	H18年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費 約304億円		事業進捗率 23%	
計画交通量 20,400～28,700台/日		供用済延長 0.0km	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 185/274億円 (事業費：168/257億円) (維持管理費：17/17億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 494/494億円 (走行時間短縮便益：434/434億円) (走行経費減少便益：46/46億円) (交通事故減少便益：15/15億円)
基準年 平成26年			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～2.0 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7～1.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7～2.0 (事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=2.4～2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4～2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4～2.9 (事業期間±20%)			
事業の効果等			
①交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通が転換することにより、交通安全性が向上 ③物流効率化の支援 ・所要時間短縮による物流効率化の支援 ④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（古賀病院21）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）			
関係する地方公共団体等の意見 久留米市をはじめとする4市2町で構成される一般国道3号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年10月）			
県の意見： （福岡県） 一般国道3号は、北九州市から福岡市や久留米市など福岡県内の主要な都市を緊密に結ぶ道路であるとともに、熊本市を経て鹿児島市へ至る九州でも有数の幹線道路である。 鳥栖久留米道路は久留米市中心部を迂回する環状道路の一部を形成し、久留米市街地の交通混雑緩和に大きな役割を果たす事業である。 交通混雑緩和により、久留米市を中心とした県南地域の地域間交流の促進や産業振興に寄与する。 以上のことから、対応方針（原案）案のとおり事業を継続すべきものと考えます。 なお、平成26年3月には、（都）東合川野伏間線が開通し渋滞の状況も変化している。今後とも国道322号との取付協議など県、久留米市と調整を図りつつ、事業を推進して頂きたい。			

(佐賀県)

整備を強く望んでいるところであり、事業を継続することについては、異議ありません。

佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送できるよう幹線道路の整備を進めている。

国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であるが、交通混雑が恒常化し、随所で渋滞が発生している。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、物流効率化の支援等を目的とされており、渋滞が解消され、また佐賀県の施策にも寄与することから、整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・佐賀県合計及び九州全体よりも多い。国道3号現道の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率62%、事業進捗率23%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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27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201号 <small>いづかしょうないたがわ</small> 飯塚庄内田川バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自：福岡県飯塚市弁分 <small>いづかしべんぶん</small> 至：福岡県田川市大字弓削田 <small>たがわしおおあぎゆげた</small>	延長 9.7km	
事業概要 飯塚庄内田川バイパスは、国道201号の交通混雑の緩和、烏尾峠における通行規制区間の解消等を目的とした事業である。		
S56年度事業化	S44年度都市計画決定 (H一年度変更)	H元年度用地着手 H3年度工事着手
全体事業費	約686億円	事業進捗率 92%
		供用済延長 9.7km (2/4) 3.6km (4/4)
計画交通量 35,100～44,200台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 4.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 43/953億円 事業費：32/885億円 維持管理費：11/68億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 172/2,094億円 走行時間短縮便益：143/1,661億円 走行経費減少便益：26/349億円 交通事故減少便益：2.1/84億円
基準年 平成26年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.1～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.2（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=3.1～5.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.7～4.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.8～4.2（事業期間±20%）		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・並行する国道201号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②産業振興の支援 ・「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進構想」に貢献し、地域経済の活性化を支援 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・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 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 飯塚市をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：行橋市長）や田川市をはじめとする1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：大任町長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成26年8月、②平成26年8月）		
県の意見 一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。 飯塚庄内田川バイパスの整備は、筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援の効果が大きいと見られ、今後も必要な区間の供用を図りながら、計画のとおり事業を継続すべきと考える。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。国道201号（バイパス・現道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和56年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率92%（平成26年3月末時点）
 平成20年度：バイパス入口交差点～見立入口交差点間 延長9.7km（2/4）全線開通
 平成21～25年度：バイパス入口交差点～下三緒交差点間 延長3.6km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。
 平成26年度：下三緒交差点～庄内工業団地交差点間 延長1.4km（4/4）開通予定
 平成28年度：庄内工業団地交差点～県道415号口ノ原稲築線間 延長1.2km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・ 筑豊烏尾トンネル工事費の見直し 【約 26億円増】
- ・ 筑豊烏尾トンネル掘削に対する水涸れ対策 【約 5億円増】
- ・ 上部工架設の工法変更 【約0.4億円減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上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27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201号 <small>かわらかくふく</small> 香春拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局																						
起終点 自：福岡県田川郡香春町大字 鏡山 字カラ川 至：福岡県田川郡香春町大字 鏡山 字荒堀		延長 2.1km																						
事業概要 香春拡幅は、国道201号の交通混雑の緩和、物流の効率化による地域産業の支援等を目的とした事業である。																								
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手																						
全体事業費 約51億円		事業進捗率 14%																						
計画交通量 22,800～26,900台/日		供用済延長 0.0km																						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 35%; text-align: center;">総費用 (残事業)/事業全体</td> <td style="width: 35%; text-align: center;">総便益 (残事業)/事業全体</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">40/48億円</td> <td style="text-align: center;">65/65億円</td> <td style="text-align: center;">平成26年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;"> 事業費：35/43億円 維持管理費：5.6/5.6億円 </td> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益：50/50億円 走行経費減少便益：15/15億円 交通事故減少便益：0.85/0.85億円 </td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	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)	40/48億円	65/65億円	平成26年	1.3	事業費：35/43億円 維持管理費：5.6/5.6億円	走行時間短縮便益：50/50億円 走行経費減少便益：15/15億円 交通事故減少便益：0.85/0.85億円		(残事業)				1.6				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】交通量 : B/C=1.1～1.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】交通量 : B/C=1.4～1.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6～1.6 (事業期間±20%) </td> </tr> </table>	【事業全体】交通量 : B/C=1.1～1.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%)	【残事業】交通量 : B/C=1.4～1.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6～1.6 (事業期間±20%)
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)	40/48億円	65/65億円	平成26年																					
1.3	事業費：35/43億円 維持管理費：5.6/5.6億円	走行時間短縮便益：50/50億円 走行経費減少便益：15/15億円 交通事故減少便益：0.85/0.85億円																						
(残事業)																								
1.6																								
【事業全体】交通量 : B/C=1.1～1.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%)	【残事業】交通量 : B/C=1.4～1.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6～1.6 (事業期間±20%)																							
感度分析の結果 【事業全体】交通量 : B/C=1.1～1.6 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量 : B/C=1.4～1.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.6～1.6 (事業期間±20%)																								
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道201号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・当該事業区間の交通死傷事故発生件数の減少 ③医療施設までのアクセス改善 ・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 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）																								
関係する地方公共団体等の意見 香春町をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：行橋市長）、国道201号及び国道322号沿線の1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：大任町長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成26年8月、②平成26年8月）																								
県の意見 一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。 香春拡幅は、福岡県が実施している一般国道322号香春大任バイパスの整備と相まって、筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援の効果が大きい。 従って、「対応方針(原案)」案のとおり事業を継続すべきと考える。 今回、計画の見直し等で、事業費が増となっており、今後はコスト削減に努めていただきたい。																								
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、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。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。当該区間の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率42%、事業進捗率14%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

- ・側道設置による増 【約10億円増】
- ・橋梁計画の見直しによる増 【約 9億円増】
- ・用地調査の結果に伴う増 【約 2億円増】
- ・購入土方法の変更 【約 1億円減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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208号 <small>ありあけかいえんがんどろ</small> 有明海沿岸道路（大牟田～大川） <small>おおむた おおかわ</small>	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、陸海空の広域交通ネットワークを形成し、地域間の連携・交流を促進するとともに、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 (H19年度変更)	H2年度用地着手	H12年度工事着手		
全体事業費	約2,525億円	事業進捗率	64%	供用済延長	19.3km
計画交通量	22,000～43,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 3.6	総費用 (残事業//事業全体) 669/2,845億円 事業費：624/2,723億円 維持管理費：45/123億円	総便益 (残事業//事業全体) 2,410/5,669億円 走行時間短縮便益：1,979/4,731億円 走行経費減少便益：241/607億円 交通事故減少便益：191/332億円	基準年	平成26年
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=1.8～2.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.9～2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.0（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=3.2～4.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.3～4.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.6～3.7（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、所要時間を短縮 ②地域の活性化 ・広域交通拠点及び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交通混雑の緩和 ・並行する国道208号の交通混雑緩和 ④交通安全性の向上 ・並行する国道208号の交通死傷事故発生件数の減少 ⑤災害時の移動経路確保 ・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 ⑥医療施設までのアクセス改善 ・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 ⑦生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）				
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26年8月、②平成26年11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。また、三池港IC形状変更についても、災害発生時等に機能を発揮することが期待されるため、整備を進めるべきと考えている。				

(熊本県)

今回意見照会のありました一般国道208号有明海沿岸道路(大牟田~大川)に関する国の「対応方針(原案)」案について、異存はありません。

なお、有明海沿岸道路(大牟田~大川)から連続する有明海沿岸道路(Ⅱ期)は、有明海沿岸部の主要都市や拠点を連絡する地域高規格道路であり、九州自動車道などの高速道路網を補完し、一体となってネットワークを形成する自動車専用道路です。そのため、県としては従来から全線の国直轄による整備をお願いしているところです。

特に、県境(荒尾市)から長洲町までの区間については、長洲工業団地・名石浜工業団地等の生産拠点への速達性向上による産業支援や、医療・災害時の信頼性の高い緊急輸送路の確保等のために重要な役割を果たすことから、都市計画決定に向けた手続きを進めているところであり、今回増工される予定の連絡路と併せて、長洲町までの区間につきましても、国直轄により遅滞なく整備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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。国道208号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率64%(平成26年3月末時点)

- 平成19年度：大牟田IC~高田IC間 延長9.8km (2/4) 部分開通
柳川西IC~大川東IC間 延長2.4km (2/4) 部分開通
- 平成20年度：高田IC~大和南IC間 延長2.0km (2/4) 部分開通
- 平成23年度：三池港IC~大牟田IC間 延長1.9km (2/4) 部分開通
- 平成24年度：大和南IC~徳益IC間 延長3.2km (2/4) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

平成29年度：徳益IC~柳川西IC間 延長4.5km (2/4) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・三池港IC形状変更 【約134億円増】
- ・上部工架設の工法変更 【約0.2億円減】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成27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210号 <small>うきは</small> 浮羽バイパス	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：福岡県久留米市田主丸町上原 <small>く り め し た め し ま る ま ち か み は る</small> 至：福岡県うきは市浮羽町山北 <small>う き は ま ち や ま き た</small>	延長 14.0km				
事業概要 浮羽バイパスは、国道210号の交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域間の交流支援等を目的とした事業である。					
S48年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S52年度用地着手	S54年度工事着手		
全体事業費	約276億円	事業進捗率	87%	供用済延長	12.9km
計画交通量 9,100～26,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 5.5	総費用 (残事業)/ (事業全体) 49/482億円 (事業費：27/409億円) (維持管理費：22/73億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 272/694億円 (走行時間短縮便益：198/558億円) (走行経費減少便益：69/114億円) (交通事故減少便益：5.0/22億円)	基準年 平成26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=1.4～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5 (事業期間±20%)					
【残事業】交通量：B/C=5.0～6.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.2～5.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.8～6.0 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・国道210号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道210号現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（久留米大学病院）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産業振興の支援 ・当該事業区間沿線に大規模小売店舗が立地 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
久留米市、うきは市で構成される一般国道210号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年10月）					
県の意見					
一般国道210号は、久留米市から筑後北部地域を東西に横断し、大分市に至る広域的な幹線道路であるとともに、沿線地域の生活基盤である。 浮羽バイパスの整備により、地域間交流や沿線生活の利便性・安全性が向上するため、今後も必要な区間の供用を図りながら、計画のとおり事業を継続すべきと考える。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果、事業継続。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
沿線地域の人口は近年減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。国道210号現道の交通量は横這い。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率94%、事業進捗率87%（平成26年3月末時点）

昭和58年度～平成19年度：板町北交差点^{いたまちきた}～田主丸中学校北交差点間^{たぬしまるちゅうがっこうきた} 延長0.4km（2/4）部分開通

船越小学校北交差点^{ふなごししょうがっこうきた}～今川通交差点間^{いまがわどおり} 延長8.3km（2/4）部分開通

今川通交差点^{いまがわどおり}～百堂坂交差点間^{ひやくどざか} 延長1.7km（2/2）部分開通

平成21～25年度：田主丸中学校北交差点^{たぬしまるちゅうがっこうきた}～船越小学校北交差点間^{ふなごししょうがっこうきた} 延長2.5km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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と。

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

再評価結果（平成27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497号 <small>いまじゆくどうろ</small> 今宿道路	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：福岡県福岡市西区拾六町 <small>ふくおかしにしきじゅうろくちょう</small> 至：福岡県糸島市二丈福井 <small>いとしましにじょうふくい</small>	延長 23.3km		
事業概要 今宿道路は、西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保するとともに、沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発の支援等を目的とした事業である。			
S45年度事業化	S46,53,58,61年度都市計画決定 (H4,13年度変更)	S47年度用地着手	
S47年度工事着手			
全体事業費	約2,746億円	事業進捗率	
		83%	
		供用済延長	
		(自専部)14.5km (一般部)20.6km	
計画交通量 (自専部)17,400~32,800台/日、(一般部)4,100~50,300台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.8 (残事業) 2.6	総費用：(残事業)/(事業全体) 313/4,907億円 (事業費：294/4,569億円) (維持管理費：19/338億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 809/18,876億円 (走行時間短縮便益：733/16,974億円) (走行経費減少便益：60/1,455億円) (交通事故減少便益：16/447億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=3.7~4.1(交通量±10%) 事業費：B/C=3.8~3.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.8~3.9(事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=2.3~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.8(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 ・沿線各都市間の所要時間短縮による九州北西部の地域経済活性化及び高速定時性の確保 ②地域経済活動の支援 ・重要港湾(伊万里港、唐津港)等からの輸送時間短縮に伴う物流活動の円滑化及び活性化 ③交通混雑の緩和 ・並行する国道202号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ④産業振興の支援 ・前原IC周辺への進出企業数の増加 ・沿線まちづくりとの連携 ・観光地までの移動円滑化に伴う観光入込客数の増加 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(福岡大学病院)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 ⑥公共交通の利便性向上 ・高速バス(伊万里~唐津~福岡、唐津~福岡)の所要時間の短縮 ⑦生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)			
関係する地方公共団体等の意見 福岡県内28市で構成される①福岡県市長会(会長：久留米市長)、福岡市をはじめとする9市8町で構成される②福岡都市圏広域行政推進協議会(会長：福岡市長)、西九州自動車道沿線の8市4町で構成される③西九州自動車道建設促進期成会(会長：伊万里市長)により早期整備の要望を受けている。(①平成26年6月、②平成26年8月、③平成26年10月)			

県の意見：

西九州自動車道 今宿道路は九州横断自動車道などと連携し、九州北西部の広域交通ネットワークを担うとともに、糸島地域を中心とした九州大学学術研究都市構想をはじめ地域の活性化にとっても必要な道路であり、事業を継続すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は近年減少傾向。並行する国道202号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和45年度に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率83%（平成26年3月末時点）
 昭和58年度：上深江交差点～糸島市二丈福井間 延長5.8km（一般部2/4）部分開通
 昭和63年度：真方交差点～東交差点間 延長0.5km（一般部2/2）部分開通
 平成4年度：波多江交差点～有田中央交差点間 延長2.2km（一般部2/4）部分開通
 平成10～15年度：福重JCT～東交差点間 延長14.5km（自専部4/4）部分開通
 平成16年度：東交差点～上深江交差点間 延長3.0km（一般部2/2）部分開通
 平成18年度：青果市場入口交差点～飯氏交差点間 延長7.4km（一般部4/4）部分開通
 平成25年度：飯氏交差点～波多江交差点間 延長1.7km（一般部4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。
 平成26年度：波多江交差点～有田中央交差点間 延長2.2km（一般部4/4）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。

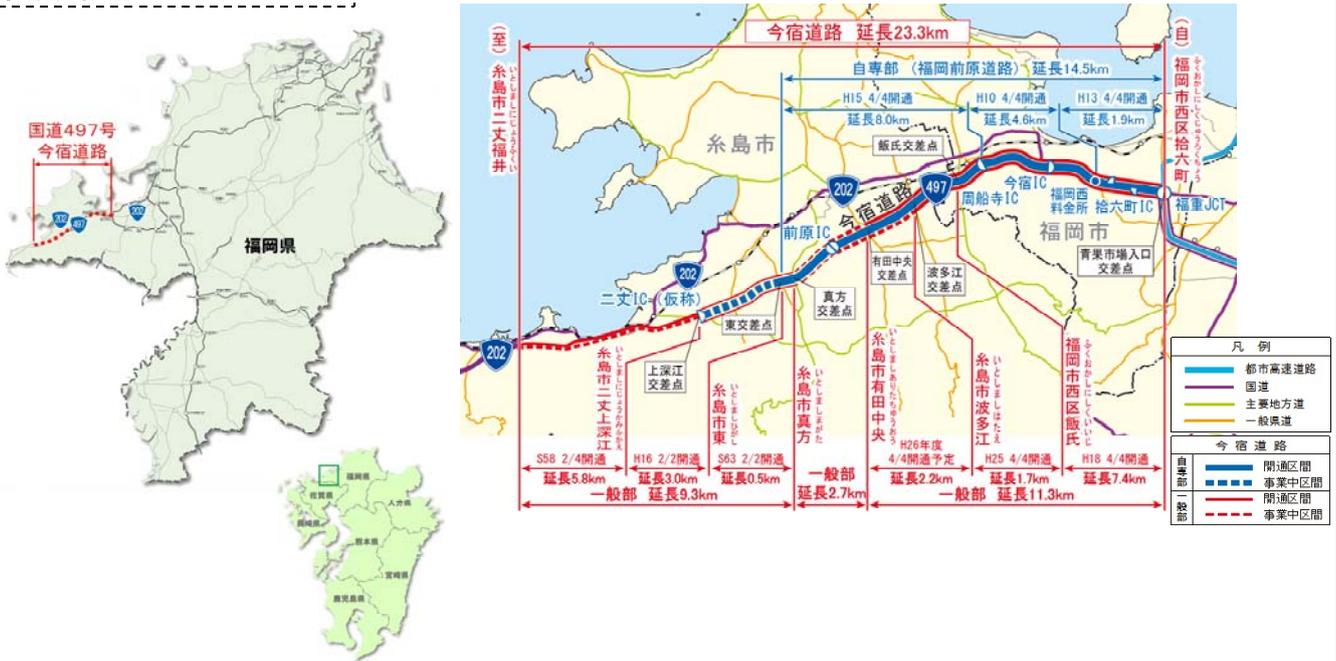
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>とすかくふく</small> 鳥栖拡幅	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：佐賀県鳥栖市姫方町 <small>とすしひめかたまち</small> 至：佐賀県鳥栖市酒井西町 <small>とすしさかいにしまち</small>	延長 2.4km	
事業概要 鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。		
H20年度事業化	H19年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地着手
全体事業費 約77億円		事業進捗率 8%
計画交通量 33,000～45,400台/日		供用済延長 0.0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.3 (残事業) 3.9	総費用 (残事業)/ (事業全体) 56/66億円 (事業費：52/61億円) (維持管理費：4.9/4.9億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 218/218億円 (走行時間短縮便益：191/191億円) (走行経費減少便益：18/18億円) (交通事故減少便益：9.5/9.5億円)
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=3.1～3.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.3～3.3 (事業期間 ±20%)		
【残事業】 交通量：B/C=3.6～4.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.5～4.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.9～3.9 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道3号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上		
②交通安全性の向上 ・現道の交通混雑が緩和することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上		
③物流効率化の支援 ・交通渋滞の緩和により、当該区間を利用する物流交通の効率化を支援		
④産業振興の支援 ・沿線のグリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖に対する企業の進出および雇用の創出		
⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（久留米大学病院）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		
⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 鳥栖市をはじめとする4市3町で構成される一般国道3号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26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。 佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送できるよう幹線道路の整備を進めている。 国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であるが、交通混雑が恒常化し、随所で渋滞が発生している。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とされており、渋滞が解消され、また佐賀県の施策にも寄与することから、事業の継続を求めるとともに早期の整備を進めていただきたい。		

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも多い。国道3号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成20年度に事業化、用地進捗率8%、事業進捗率8%（平成26年3月末時点）

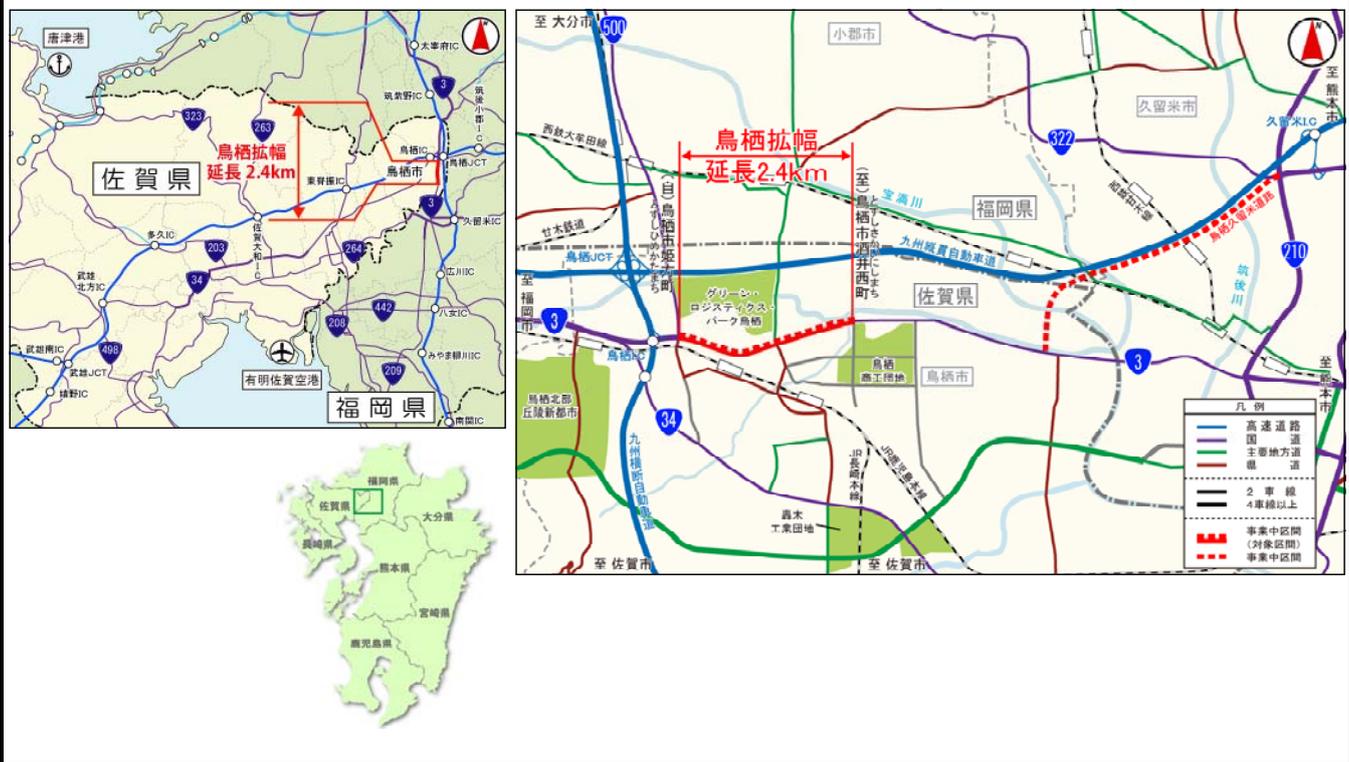
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

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27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203号 <small>たくさがどうろ</small> 多久佐賀道路（I期）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局	
起終点 自：佐賀県多久市東多久町大字別府 至：佐賀県小城市三日町長神田	延長 5.3km		
事業概要 多久佐賀道路（I期）は、広域ネットワークを形成する事により、地域活性化や観光活性化を支援するとともに、交通混雑の緩和等を目的とした事業である。			
H15年度着工準備	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H一年度用地着手	H一年度工事着手
全体事業費 約280億円		事業進捗率 3%	
計画交通量 13,800～22,300台/日		供用済延長 0.0km	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/ (事業全体) 193/202億円 事業費：178/187億円 維持管理費：14/14億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 329/329億円 走行時間短縮便益：267/267億円 走行経費減少便益：40/40億円 交通事故減少便益：23/23億円
基準年 平成26年			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.9（事業期間 ±20%）			
【残事業】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～2.0（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 ・周辺の高規格道路（西九州自動車道、九州横断自動車道、有明海沿岸道路）をつなぎ、佐賀県の主要都市である佐賀市と唐津市間の所要時間の短縮			
②交通混雑の緩和 ・国道203号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上			
③交通安全性の向上 ・国道203号現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上			
④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐賀大学医学部付属病院）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）			
関係する地方公共団体等の意見 ①国道203号バイパス多久・佐賀間整備促進期成会（会長：小城市長）、②自民党県議団佐賀唐津道路多久佐賀間整備促進議員連盟（会長：県議会議員）により早期整備の要望を受けている。（①平成26年10月、②平成26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、事業継続については、異議ありません。 佐賀県では、地域や産業の活性化、災害発生時の避難道路、救急搬送道路及び防災機能などの重要な役割を担う広域幹線道路ネットワーク整備を重点的に進めている。 今回、再評価される多久佐賀道路（I期）は、西九州自動車道や有明海沿岸道路と連結する佐賀唐津道路の一部区間であり、広域幹線道路ネットワークを形成する道路と位置付けており、早期に整備を進めていただくため。			

(その他の意見)

多久佐賀道路（I期）については、環境影響評価及び都市計画決定の手続を平成27年度末の完了を目標に進めているところであり、このまま事業を「継続」し、引き続き着工できるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、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。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は佐賀県及び九州全体よりも多い。国道203号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に着工準備、用地進捗率0%、事業進捗率3%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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27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205号 針尾バイパス	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：長崎県佐世保市有福町 至：長崎県佐世保市南風崎町	延長 4.6km	
事業概要 針尾バイパスは、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、西九州自動車道と佐世保市南部の主要な観光地とのアクセス向上等を目的とした事業である。		
H19年度事業化	S52年度都市計画決定 (H26年度変更)	H19年度用地着手
H19年度工事着手		
全体事業費	約96億円	事業進捗率
		49%
		供用済延長
		2.4km
計画交通量 18,800～33,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 45/109億円 (事業費：39/93億円) (維持管理費：5.8/16億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 78/248億円 (走行時間短縮便益：71/226億円) (走行経費減少便益：1.8/9.3億円) (交通事故減少便益：5.6/12億円)
		基準年 平成26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%） 事業費：B/C=2.2～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.3（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=1.4～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道205号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上		
②交通安全性の向上 ・当該事業区間の交通死傷事故発生件数の減少		
③観光の支援 ・西九州自動車道（佐世保大塔IC）と観光拠点間及び観光拠点間相互のアクセス性向上 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上（観光客数の増加、移動の快適性・安全性向上）		
④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐世保市立総合病院）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		
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 佐世保市をはじめとする3市4町で構成される東彼杵道路建設促進期成会（会長：佐世保市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年8月）		
県の意見 一般国道205号は、県北地域と県央・県南地域、および、県北地域と長崎空港を最短距離で結び、一般国道34号や一般国道35号と一体となって長崎県の物流や人の交流を担う重要な路線である。 この中において、針尾バイパスは、佐世保市南部の交通混雑の緩和、西九州自動車道や本県の主要観光施設であるハウステンボスへのアクセス向上が図られ、物流の効率化や観光産業等の振興の期待が大きい道路である。 これまでの整備により、交通混雑の緩和などの効果が現れてきており、地域住民は、全線完成による更なる整備効果に対して大いに期待しているところである。 このような状況であることから、一般国道205号針尾バイパスの事業を継続し、早期の全線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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。事業中区間の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率49%（平成26年3月末時点）

平成22年度：有福高架橋～小浦橋間 延長1.7km（4/4）部分開通

平成25年度：小浦橋～江上交差点間 延長0.7km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

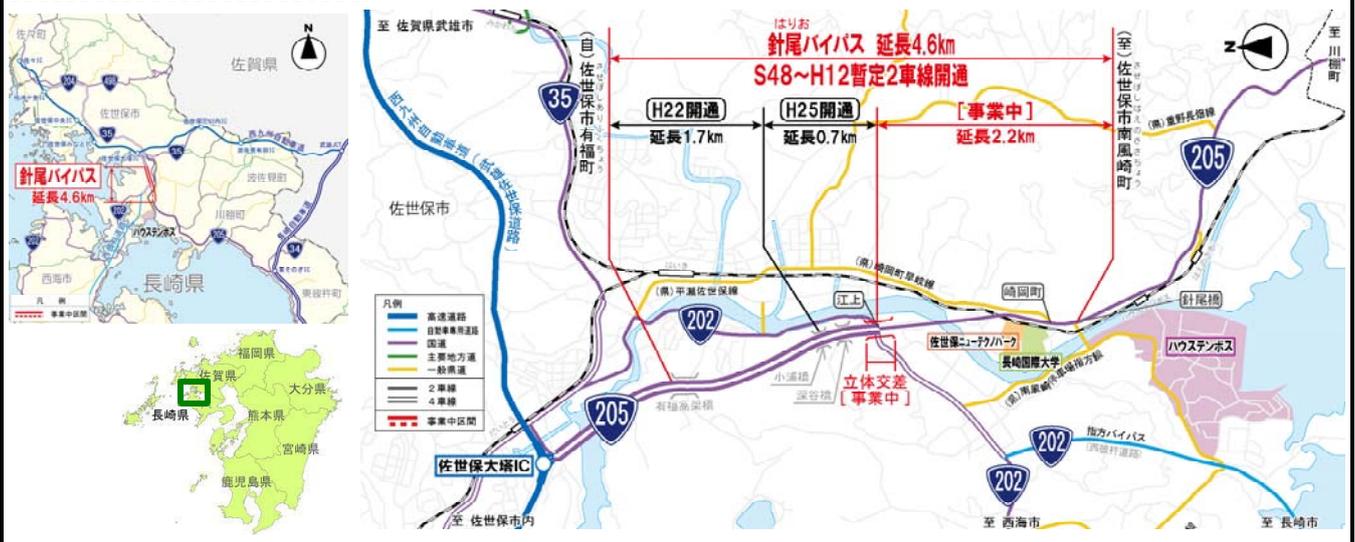
対応方針

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27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	九州横断自動車道延岡線 <small>のべおか</small> 嘉島JCT～矢部 <small>かしま やべ</small>	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：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺 <small>かみましきぐんかしままちおおざいでら</small> 至：熊本県上益城郡山都町城平 <small>かみましきぐんやまとちょうじょうひら</small>			延長	23.0km
事業概要					
九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部は、九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成することにより、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。					
H10年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H17年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約623億円	事業進捗率	59%	供用済延長	1.8km
計画交通量	10,300～14,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 4.5	総費用 (残事業//事業全体) 205/699億円 (事業費：166/657億円 維持管理費：39/42億円)	総便益 (残事業//事業全体) 915/925億円 (走行時間短縮便益：712/723億円 走行経費減少便益：131/131億円 交通事故減少便益：72/72億円)	基準年 平成26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=3.9～5.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費 ±10%）事業費：B/C=4.1～4.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=4.1～4.6（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 ・熊本市～延岡市間の所要時間短縮により、沿線地域住民の生活圏の拡大や沿線地域間の交流・連携を促進 ・大規模災害発生時の救援ルートの多重化と広域化					
②地域産業の支援 ・沿線地域の特産物運搬の効率性・安全性向上を支援					
③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（済生会熊本病院）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災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性の向上					
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
山都町をはじめとする1市5町で構成される①九州中央自動車道建設促進沿線議会期成会（熊本県側）（会長：山都町議会議長）、熊本市をはじめとする3市9町で構成される②九州中央自動車道建設促進沿線議会協議会（会長：熊本市議会議長）、山都町をはじめとする1市5町で構成される③九州中央自動車道建設促進期成会（会長：山都町長）により早期整備の要望を受けている。（①平成26年7月、②平成26年7月、③平成26年8月）					
県の意見					
九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部の事業に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。 この道路は、地方に仕事をつくり安心して働くための「下支え」となる重要な社会基盤であり、物流効率化の促進にも大きく資するものです。 今後とも、なお一層の事業推進、一日も早い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、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。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも多い。国道218号現道、国道445号現道の交通量は増加傾向。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成10年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率59%（平成26年3月末時点） 平成25年度：嘉島JCT～小池高山IC間 延長1.8km（2/2）部分開通	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 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。 平成30年度：小池高山IC～北中島IC（仮称）間 延長10.8km（2/2）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	以上の状況を勧案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

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

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

再評価結果（平成27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 <small>うえき</small> 植木バイパス	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：熊本県熊本市北区植木町大字鞍掛 <small>くまもとしきたくうえきまちおおざくらかけ</small> 至：熊本県熊本市北区四方寄町 <small>くまもとしきたくよもぎまち</small>	延長 5.6km			
事業概要 植木バイパスは、熊本都市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。				
H11年度事業化	H11年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地着手	H19年度工事着手	
全体事業費	約288億円	事業進捗率	37% 供用済延長 2.3km	
計画交通量	25,300～38,100台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 144/282億円 (事業費：132/262億円) (維持管理費：12/20億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 295/430億円 (走行時間短縮便益：272/392億円) (走行経費減少便益：8.3/24億円) (交通事故減少便益：15/14億円)	基準年 平成26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=1.5～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.3（事業期間 ±20%）				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・並行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（熊本医療センター）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）				
関係する地方公共団体等の意見 熊本市をはじめとする3市3町で構成される国道3号植木バイパス建設促進期成会（会長：熊本市長）により早期整備の要望を受けている。（平成26年10月）				
市の意見 国道3号植木バイパスは、熊本都市圏における骨格幹線道路網である2環状11放射道路網の北側への放射道路及び外環状道路を形成する路線であり、熊本都市圏と熊本県北部地域との相互交流及び連携に寄与する重要な路線です。 また、本路線事業区間に並行する国道3号現道は交通渋滞が著しく、地域住民の日常生活や地域の産業活動に支障をきたしております。そのため市民からも一日も早い本路線の完成を望まれており、本市においても本路線の完成による渋滞緩和、交通安全性の向上等の効果を期待しております。 以上のことから、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はなく、残区間の早期完成供用及び未事業化区間の事業化を要望いたします。 特に、国道3号熊本北バイパスと熊本西環状線を結ぶ区間については、本市が進める熊本西環状線の整備に合わせ、整備を進められ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

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道3号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度に事業化、用地進捗率58%、事業進捗率37%（平成26年3月末時点）

平成23年度：熊本市北区植木町大字鞍掛^{くらかけ}～^{あぶみた}鏡田間 延長2.6km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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57号 瀬田拡幅 <small>せ た か く び く</small>	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：熊本県菊池郡大津町瀬田 <small>きくちぐんおおつまちせ た</small> 至：熊本県菊池郡大津町吹田 <small>きくちぐんおおつまちふ けた</small>	延長 3.1km	
事業概要 瀬田拡幅は、国道57号の交通混雑の緩和、地域の観光振興、交流・連携支援を目的とした事業である。		
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手
全体事業費 約49億円		事業進捗率 51%
計画交通量 27,000～30,100台/日		供用済延長 0.0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 5.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 22/55億円 (事業費：16/47億円) (維持管理費：5.6/8.4億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 120/153億円 (走行時間短縮便益：114/146億円) (走行経費減少便益：0.95/1.8億円) (交通事故減少便益：4.7/5.7億円)
基準年 平成26年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～3.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.9（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=3.9～7.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.1～5.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=5.0～5.8（事業期間±20%）		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道57号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上		
②観光産業の支援 ・円滑な交通の確保による観光誘致圏の拡大や新たな観光周遊ルートの形成		
③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（熊本セントラル病院）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 大津町をはじめとする2市5町3村で構成される国道57号整備促進期成会（会長：大津町長）により、早期整備の要望を受けている。（平成26年11月）		
県の意見： 一般国道57号瀬田拡幅に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。 なお、国道57号は、国際観光拠点である「阿蘇」地域と熊本市を結び、観光、産業など地域経済を支える大動脈です。瀬田拡幅に隣接する立野拡幅の一部が平成22年度に開通したことにより、一部の区間で渋滞が緩和されるなど、整備効果が明らかとなりました。今年度中には瀬田拡幅と立野拡幅で新たな区間が完成する予定ですが、できる限り早期に全線の整備を完了し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 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 沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも多い。事業中区間の交通量は横這い。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率75%、事業進捗率51%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

平成26年度：大津町大字瀬田～（町）石坂線間 延長1.0km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・盛土材料の見直し 【約7億円増】
- ・函渠工事の追加 【約3億円増】
- ・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27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57号 宇土道路 <small>うとどうろ</small>	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：熊本県宇土市城塚町 <small>うとしじょうづかまち</small> 至：熊本県宇土市上綱田町 <small>うとしかみおうだまち</small>	延長 6.7km	
事業概要 宇土道路は、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、災害に強いネットワークの形成等を目的とした事業である。		
H21年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H26年度用地着手
H一年度工事着手		
全体事業費	約257億円	事業進捗率
計画交通量	13,900台/日	1% 供用済延長
0.0km		
費用対効果 分析結果	B/C : (事業全体) 1.3 (残事業) 1.3	総費用 : (残事業)/(事業全体) 198/203億円 (事業費 : 187/192億円) (維持管理費 : 11/11億円)
感度分析の結果	総便益 : (残事業)/(事業全体) 264/264億円 (走行時間短縮便益 : 188/188億円) (走行経費減少便益 : 44/44億円) (交通事故減少便益 : 33/33億円)	基準年 : 平成26年
【事業全体】交通量 : B/C=1.1~1.5 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量 : B/C=1.1~1.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.6 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2~1.4 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.2~1.5 (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 ・熊本県の「90分構想」実現に貢献するとともに、地域高規格道路熊本天草幹線道路の一部を形成 ②観光産業の支援 ・観光施設へのアクセス向上により、滞在時間の増加や観光客の増加など観光産業の活性化を支援 ③災害に強いネットワークの構築 ・特殊通行規制区間（越波）が存在する国道57号現道の代替機能を確保し、災害に強いネットワークを形成 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（済生会熊本病院）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 天草市をはじめとする5市1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(会長:宇土市長)等により早期整備の要望を受けている。(①平成26年8月、②平成26年11月)		
県の意見 今回意見照会のありました一般国道57号宇土道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。 この道路は、県が進める「90分構想」の実現や、災害に強い道路ネットワークの形成等に大きく寄与するものです。 今後、より一層事業を推進し、一日も早い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、事業継続。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道57号（現道）の交通量は横這い。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成21年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（平成26年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
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。	



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

再評価結果（平成27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 <small>さいき かまえ</small> 佐伯～蒲江	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 <small>さいきし おおあざかみおか</small> 至：大分県佐伯市蒲江大字森崎浦 <small>さいきし かまえ おおあざもりさきうら</small>	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を支援し、国道10号や国道388号等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一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H18年度用地着手
		H18年度工事着手
全体事業費	約776億円	事業進捗率 84%
		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 (事業全体) 1.6 (残事業) 20.6	総費用 : (残事業)/事業全体 69/869億円 (事業費 : 9.8/809億円 維持管理費 : 59/ 59億円)
		総便益 : (残事業)/事業全体 1,421/1,421億円 (走行時間短縮便益 : 1207/1207億円 走行経費減少便益 : 117/ 117億円 交通事故減少便益 : 98/ 98億円)
基準年 : 平成26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=18.5～22.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.6 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=20.3～20.9 (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=19.9～20.6 (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 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②産業振興の支援 ・高速道路と工業団地のアクセス性向上による企業誘致の支援 ③観光振興の支援 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上（観光客数の増加、教育旅行件数の増加） ④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（西田病院）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災害時の移動経路確保 ・防災点検要対策箇所を回避する代替路の確保 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 大分県をはじめとする4県1市で構成される①東九州自動車道建設促進協議会（会長：大分県知事）や佐伯市をはじめとする2市で構成される②大分・宮崎県境地域開発促進協議会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成26年10月、②平成26年11月）		
県の意見 当区間については、昨年暮れに1年前倒した本年度開通の公表をいただき、お礼を申し上げます。 このことから、東九州自動車道の「北九州～大分～宮崎間」は、本年度に概ね全線開通することとなり、待望の九州を循環する高速道路ネットワークが構築され、産業や観光など、大分はもとより、九州全体の発展に大きな効果を発揮します。とりわけ、南海トラフ巨大地震による津波被害が心配される地域だけに、1日も早い開通が望まれています。 以上から、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論なく、本年度の着実な開通とともに、事業の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、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。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は大分県及び九州全体よりも多い。並行路線（国道388号、（主）佐伯蒲江線）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率84%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、平成26年度開通に向け順調に工事が進捗している。
平成26年度：全線完成2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・ 法面上部の切り直し 【約1億円増】
- ・ 法面下部における補強対策の追加 【約8億円増】
- ・ 発生土処分 【約4億円増】
- ・ 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27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57号 <small>おおのたけたどうろ</small> 大野竹田道路	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：大分県豊後大野市大野町田中 <small>ぶんごおおのしおおのまちたなか</small> 至：大分県竹田市大字会々 <small>たけたしおおあざあいあい</small>				延長 12.3km
事業概要 大野竹田道路は、中九州横断道路の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域的な連携を図り、沿線地域の産業発展や地域活性化等に貢献する道路である。				
H12年度着工準備 (H18年度事業化)	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地着手	H20年度工事着手	
全体事業費	約376億円	事業進捗率	59%	供用済延長 0.0km
計画交通量	10,400～12,300台/日			
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 1.9	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 106/411億円 事業費：89/376億円 維持管理費：17/36億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 198/494億円 走行時間短縮便益：145/371億円 走行経費減少便益：31/68億円 交通事故減少便益：23/54億円	基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（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広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、大分市と熊本市の交流促進及び高速定時性の確保 ②交通安全性の向上 ・線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（アルメイダ病院）からの60分圏域カバー人口拡大及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④観光産業の支援 ・観光地までの移動円滑化に伴う観光入込客数の増加 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）				
関係する地方公共団体等の意見 竹田市をはじめとする3市で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：竹田市長）、中九州横断道路沿線市で構成される②豊肥・地域高規格道路促進期成会（会長：豊後大野市長）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26年8月）				
県の意見 当該道路は大分と熊本両県の交流を促進し、沿線地域の産業発展、地域活性化を支える道路であり、また、災害時には信頼性の高い道路として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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一帯あたりの自動車保有台数は大分県及び九州全体よりも多い。国道57号現道の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、用地進捗率94%、事業進捗率59%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

平成26年度：大野IC～朝地IC間 延長6.3km（2/2）開通予定

平成30年度：朝地IC～（仮称）竹田IC間 延長6.0km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・盛土材改良の増 【約37億円増】
- ・切土法面対策工の見直し 【約13億円増】
- ・発生土搬出場所の見直し 【約4億円増】
- ・補強土壁の壁面パネル大型化 【約1億円減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>きよたけ</small> 清武JCT～ <small>きたごう</small> 北郷	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：宮崎県宮崎市清武町大字今泉 至：宮崎県日南市北郷町大字郷之原		延長 19.0km
事業概要 東九州自動車道 清武JCT～北郷は、高速道路ネットワークの一部を形成し、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発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。		
H10年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H17年度用地着手
H17年度工事着手		
全体事業費	約1,298億円	事業進捗率
		57%
		供用済延長
		1.2km
計画交通量 19,700台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.3	総費用 (残事業/事業全体) 426/1,342億円 事業費：386/1,299億円 維持管理費：40/43億円
		総便益 (残事業/事業全体) 1,421/1,421億円 走行時間短縮便益：891/891億円 走行経費減少便益：362/362億円 交通事故減少便益：167/167億円
		基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.95～1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.03～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01～1.1（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=3.0～3.7（交通量±10%） 事業費：B/C=3.1～3.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.2～3.3（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 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②災害に強いネットワークの構築 ・並行道路である国道220号、(主)日南高岡線の通行止め時の代替路や災害時（津波浸水想定箇所）の迂回路として機能 ③観光振興の支援 ・県内外からのアクセス性の向上及び観光客の移動を支援 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（宮崎大学医学部附属病院）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間地区協議会（会長：日南市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年8月）		
県の意見 東九州自動車道（清武JCT～北郷）につきましては、高速道路ネットワークの一部を形成する路線であり、整備は最も優先されるべきであると考えております。 このことから「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はありません。 なお、芳ノ元トンネル外各工区につきましては、安全に工事進捗を図るとともに、今後一層のコスト縮減をお願いします。また、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備推進並びに供用予定年度の明示をお願いします。		

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
沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも多い。並行路線の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成10年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率57%（平成26年3月末時点）
平成24年度：清武JCT～清武南IC間 延長1.2km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
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。



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

再評価結果（平成27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 <small>きたごう 北郷～日南</small>	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：宮崎県日南市北郷町大字郷之原 至：宮崎県日南市大字東弁分		延長 9.0km						
事業概要 東九州自動車道 北郷～日南は、高速道路ネットワークの一部を形成し、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発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。								
H15年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H18年度用地着手						
全体事業費 約200億円		事業進捗率 64%						
計画交通量 19,300台/日		供用済延長 0.0km						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 8.2 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/ (事業全体) 68/227億円 事業費：47/206億円 維持管理費：21/ 21億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/ (事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：395/395億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：59/ 59億円 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成26年 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 8.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 68/227億円 事業費：47/206億円 維持管理費：21/ 21億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：395/395億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：59/ 59億円	基準年 平成26年	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/ (事業全体) 68/227億円 事業費：47/206億円 維持管理費：21/ 21億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/ (事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：395/395億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：59/ 59億円 </td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/ (事業全体) 68/227億円 事業費：47/206億円 維持管理費：21/ 21億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：395/395億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：59/ 59億円
B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 8.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 68/227億円 事業費：47/206億円 維持管理費：21/ 21億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：395/395億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：59/ 59億円	基準年 平成26年					
総費用 (残事業)/ (事業全体) 68/227億円 事業費：47/206億円 維持管理費：21/ 21億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：395/395億円 走行経費減少便益：104/104億円 交通事故減少便益：59/ 59億円							
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=2.2～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4～2.5 (事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=7.4～9.0 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=7.7～8.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=8.2～8.2 (事業期間±20%)								
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①広域交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②災害に強いネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・並行道路である国道220号、(主)日南高岡線の通行止め時の代替路や災害時(津波浸水想定箇所)の迂回路として機能 ③観光振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・県内外からのアクセス性の向上及び観光客の移動を支援 ④医療施設までのアクセス改善 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設(宮崎大学医学部附属病院)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生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂, NO₂, SPM削減) 								
関係する地方公共団体等の意見 日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間地区協議会(会長：日南市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成26年8月)								
県の意見 東九州自動車道(北郷～日南)につきましては、高速道路ネットワークの一部を形成する路線であり、整備は最も優先されるべきであると考えております。 このことから「対応方針(原案)」案の「継続」について異論はありません。 なお、今後一層のコスト縮減を図るとともに、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備推進並びに平成29年度となっております供用予定年度の前倒しをお願いします。								
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

沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも多い。並行路線の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率64%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

平成29年度：北郷IC～日南IC間 延長9.0km（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27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 <small>しんとみ</small> 新富バイパス	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：宮崎県児湯郡新富町大字日置 至：宮崎県宮崎市佐土原町大字下田島		延長 4.8km
事業概要 新富バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全の確保等を目的とした事業である。		
S41年度事業化	S51年度都市計画決定 (H一年度変更)	S41年度用地着手
全体事業費 約177億円		事業進捗率 76%
計画交通量 25,900～36,200台/日		供用済延長 2.3km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.7 (残事業) 6.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 34/311億円 (事業費：27/250億円) (維持管理費：6.6/62億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 207/1,451億円 (走行時間短縮便益：175/1,255億円) (走行経費減少便益：25/165億円) (交通事故減少便益：7.8/31億円)
基準年 平成26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=4.6～4.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.7～4.7 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=5.5～6.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.7～6.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=6.0～6.1 (事業期間±20%)		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道10号の交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（宮崎善仁会病院）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 ①宮崎市長、②新富町長により早期整備の要望を受けている。（①平成26年7月、②平成25年9月）		
県の意見 国道10号新富バイパスにつきましては、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善等に寄与することはもとより、県北地域と宮崎市を結ぶ重要な幹線道路であります。 当区間は、特に、朝夕の通勤時間帯に現日向大橋で慢性的な渋滞が発生するなど、地域住民からも新橋梁の早期整備を求める要望もなされており「対応方針（原案）」の「継続」については、異論はありません。 なお、直轄事業の事業計画において、日向大橋関連及び田中地区が平成29年度開通予定と示されておりますが、早期整備に向けた一層の整備促進をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。国道10号の交通量は横這い。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率76%（平成26年3月末時点）
 昭和43年度：今別府交差点～天井丸交差点間 延長2.4km（2/4）部分開通
 平成11年度：三納代交差点～天井丸交差点間 延長1.7km（4/4）部分開通
 平成19年度：軍瀬交差点付近 延長0.6km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。
 平成29年度：田中地区 延長0.8km（4/4）開通予定
 平成29年度：日向大橋関連 延長1.0km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・地層の変化に伴う岩塊撤去費の増 【約5億円増】
- ・地盤改良の追加等に伴う増 【約3億円増】
- ・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27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 <small>みやこのじょうどうろ</small> 都城道路(Ⅱ期)	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局			
起終点 自：宮崎県都城市高木町 <small>みやこのじょうしたかぎちょう</small> 至：宮崎県都城市乙房町 <small>みやこのじょうしおとぼうちょう</small>	延長 5.7km				
事業概要 都城道路(Ⅱ期)は、地域高規格道路都城志布志道路の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑緩和等を目的とした事業である。					
H19年度事業化	H11年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約160億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0.0km
計画交通量 17,400～34,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体)	総便益 (残事業/事業全体)	基準年 平成26年	
	2.6	121/130億円 (事業費：107/115億円) (維持管理費：15/15億円)	343/343億円 (走行時間短縮便益：195/195億円) (走行経費減少便益：93/93億円) (交通事故減少便益：55/55億円)		
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.1～3.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4～2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4～2.8 (事業期間±20%)					
【残事業】交通量：B/C=2.2～3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6～3.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6～3.0 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・志布志港（国際バルク戦略港湾）とのアクセス性が向上し、円滑な輸送を確保					
②交通混雑の緩和 ・国道10号現道交通の転換による交通混雑緩和及び旅行速度の向上					
③交通安全性の向上 ・国道10号現道交通の転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上					
④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（都城市郡医師会病院）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災害時の移動経路確保 ・災害時（冠水時）における並行現道の迂回路及び後方支援拠点（都城市高城総合運動公園）へのルートとして機能					
⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
都城市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される都城志布志道路建設促進協議会（会長：都城市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年10月）					
県の意見					
都城道路Ⅱ期につきましては、都城市街地の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通安全性の向上に寄与することはもとより、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと国際バルク戦略港湾である志布志港を直結して広域ネットワークを形成し、宮崎県と鹿児島県との連携が強化されることにより、南九州圏域の経済や地域の活性化、さらには、観光振興などに大きな役割を果たす重要な道路であります。					

また、大規模災害時や異常気象時における人命救助や物資の輸送を行う機能も有しており、防災や医療の道としても非常に大きな役割を担う道路として、地域住民はもとより、宮崎、鹿児島両県の沿線住民からも早期整備を求める要望がなされていることから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、本年4月に示された直轄事業の事業計画において、当該区間の供用予定は示されておらず、今後の都城志布志道路の全線供用の見通しが不透明な状況となっていることから、早期整備に向けた一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は宮崎県及び九州全体よりも多い。国道10号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率6%、事業進捗率4%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

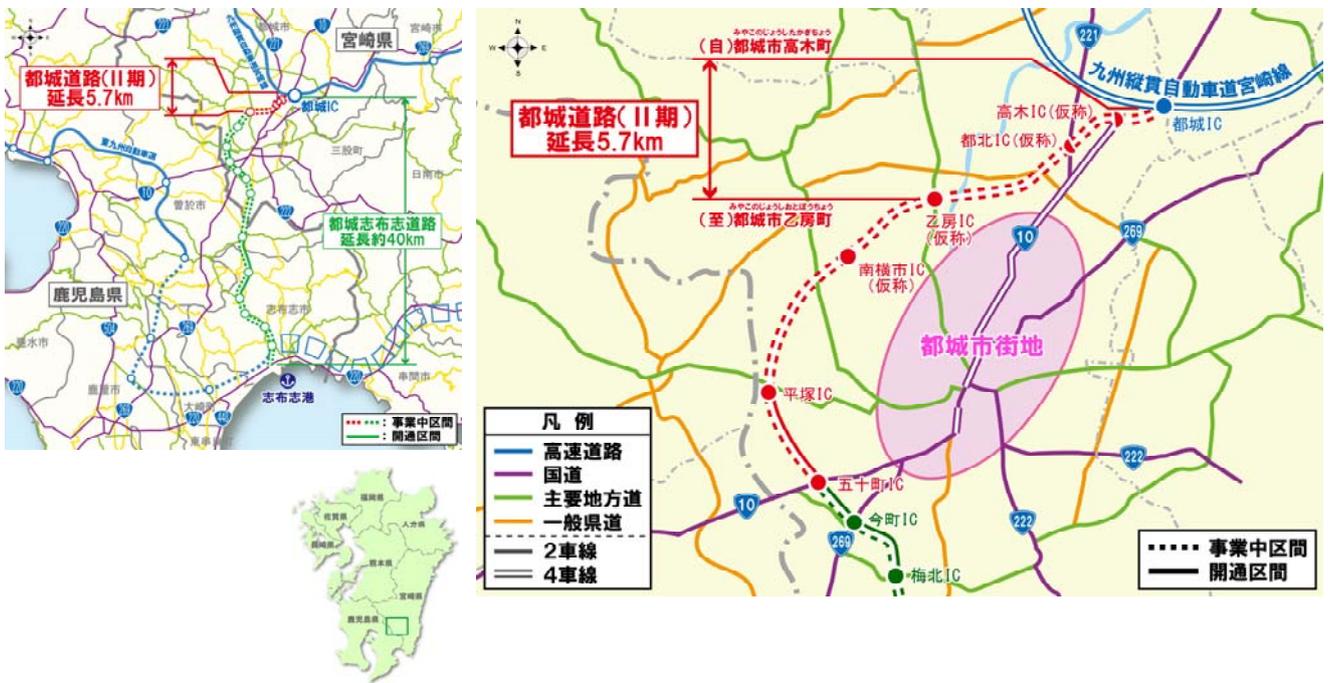
施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

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27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 <small>たかちほひのかげどうろ</small> 高千穂日之影道路	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：宮崎県西臼杵郡高千穂町三田井 <small>にしゅうすきぐんたかちほちようみたい</small> 至：宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折 <small>にしゅうすきぐんひのかげちようおおあざななおり</small>	延長 5.7km				
事業概要 高千穂日之影道路は、熊本市と延岡市を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、産業振興の支援を図るとともに、国道218号の交通安全性の向上等に貢献する事業である。					
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約206億円	事業進捗率	10%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,500～9,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 135/193億円	総便益 334/334億円	基準年 平成26年	
	(残事業)	事業費：122/180億円 維持管理費：13/13億円	走行時間短縮便益：272/272億円 走行経費減少便益：46/46億円 交通事故減少便益：16/16億円		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.8（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 <ol style="list-style-type: none"> ①広域交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・周遊性の向上による観光活性化 ②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・点在する現道の線形不良箇所の回避が可能となり、走行環境の改善による交通安全性の向上 ③救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ④災害時の移動経路確保 <ul style="list-style-type: none"> ・災害リスク箇所の回避による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 					
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②九州中央自動車道建設促進沿線議会期成会（会長：延岡市議会議長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成26年5月、②平成26年5月）					
県の意見 一般国道218号高千穂日之影道路につきましては、昨年度よりトンネル工事に着手されるなど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グ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大規模災害時には、人命救助や救援物資の輸送等のための「命の道」となることから、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、本路線の早期供用に向けて、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。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。国道218号現道の交通量は近年横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率34%、事業進捗率10%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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27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 <small>しぶしすえよしたからべ</small> 志布志～末吉財部	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：鹿児島県志布志市志布志町志布志 至：鹿児島県曾於市末吉町深川		延長 48.0km
事業概要 東九州自動車道 志布志～末吉財部は、高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等を目的とした事業である。		
H9年度事業化	H8年度都市計画決定 (H25年度変更)	H12年度用地着手
全体事業費 約1,379億円		事業進捗率 69%
計画交通量 5,600～17,700台/日		供用済延長 28.8km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/ (事業全体) 318/1,598億円 (事業費：264/1,450億円 維持管理費：53/147億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 635/2,101億円 (走行時間短縮便益：547/1,702億円 走行経費減少便益：58/243億円 交通事故減少便益：30/156億円)
基準年 平成26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%) 事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)		
【残事業】 交通量：B/C=1.8～2.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.9～2.1 (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 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保		
②地域産業の支援 ・広域ネットワークの形成による円滑な輸送及び畜産業の更なる振興に貢献		
③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）までの搬送時間30分圏域の拡大及び救急搬送時間短縮による救命率の向上		
④災害時の移動経路確保 ・並行現道における交通途絶予想箇所の迂回路として機能		
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年8月）		
県の意見 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 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、大隅地域の農業や観光の振興などに資する重要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、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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県及び九州全体よりも多い。国道220号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率69%（平成26年3月末時点）
平成21年度：曾於弥五郎IC～末吉財部IC間 延長11.1km（2/2）部分開通
平成26年度：鹿屋串良JCT～曾於弥五郎IC間 延長17.7km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残事業等の事業推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

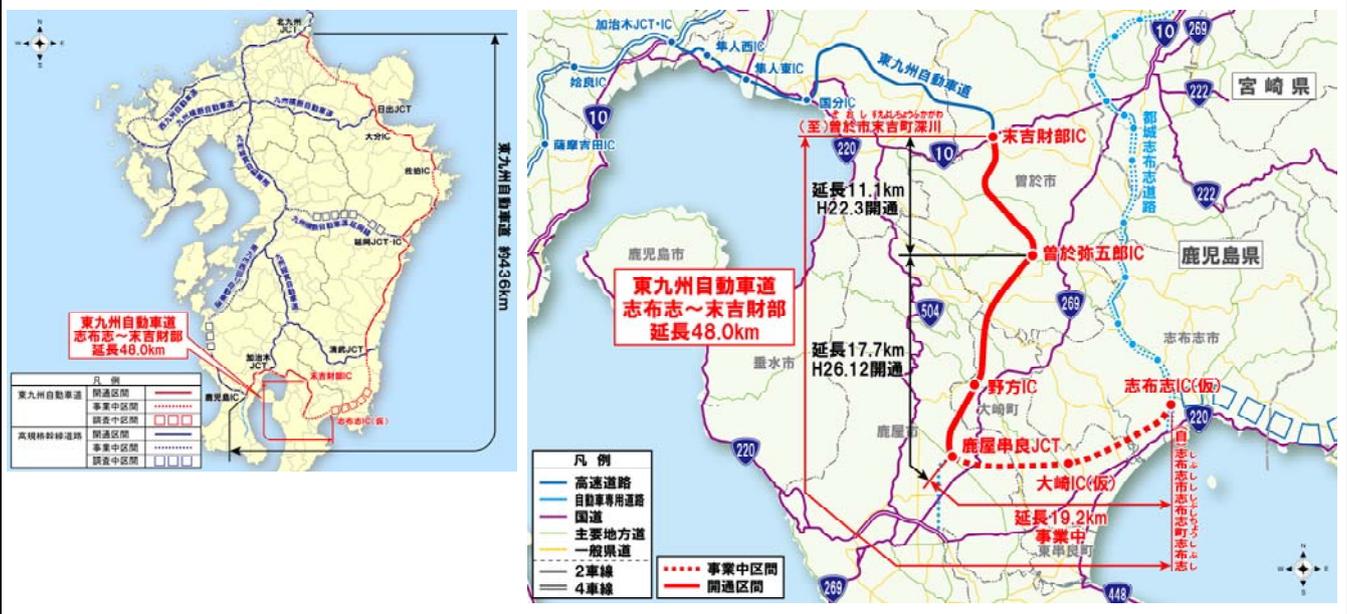
施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>かごしまきた</small> 鹿児島北バイパス	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：鹿児島県鹿児島市吉野町花倉 <small>かごしましよしのちょうけくら</small> 至：鹿児島県鹿児島市小川町 <small>かごしまし おがわちよう</small>	延長 4.4km			
事業概要 鹿児島北バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、観光拠点アクセスの定時性の確保等を目的とした事業である。				
S50年度事業化	S56年度都市計画決定 (H一年度変更)	S56年度用地着手	H4年度工事着手	
全体事業費	約450億円	事業進捗率	20%	
計画交通量	37,100~37,700台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/事業全体)	総便益 (残事業/事業全体)	基準年 平成26年
	2.7	257/421億円 (事業費：247/407億円) (維持管理費：9.3/14億円)	396/1,150億円 (走行時間短縮便益：365/997億円) (走行経費減少便益：21/126億円) (交通事故減少便益：11/27億円)	
費用対効果分析結果 (残事業) 1.5				
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.5~3.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6~2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6~2.8 (事業期間±20%)				
【残事業】交通量：B/C=1.2~1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.7 (事業期間±20%)				
事業の効果等				
①交通混雑の緩和 ・国道10号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上				
②交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通死傷事故発生件数の減少				
③産業振興の支援 ・交通混雑の緩和により、観光拠点までの定時性を確保				
④医療施設までのアクセス改善 ・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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）				
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島市をはじめとする鹿児島商工会議所や鹿児島経済同友会等で構成される、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）により早期整備の要望を受けている。（平成26年6月）				
県の意見： 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道10号は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ唯一の幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与する重要な道路として認識しています。 本事業により、交通混雑の緩和、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、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

沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道10号現道の交通量は近年横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度に事業化、事業進捗率20%（平成26年3月末時点）
平成5年度：祇園之洲～浜町間 延長0.9km（2/4）部分開通
平成11年度：浜町～小川町間 延長0.3km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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27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220号 <small>ふるえ</small> 古江バイパス	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：鹿児島県鹿屋市白水町 <small>かのやししろみずちよう</small> 至：鹿児島県垂水市新 城 <small>たるみずしんじよう</small>	延長 7.5km	
事業概要 古江バイパスは、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上、急勾配、急カーブの古江坂の回避等を目的とした事業である。		
H1年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H4年度用地着手 H13年度工事着手
全体事業費	約170億円	事業進捗率 71% 供用済延長 5.2km
計画交通量 : 5,400~8,500台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) : 1.2 (残事業) : 1.3	総費用 (残事業/事業全体) : 43/225億円 事業費 : 37/199億円 維持管理費 : 6.0/27億円	総便益 (残事業/事業全体) : 58/268億円 走行時間短縮便益 : 53/248億円 走行経費減少便益 : 5.3/17億円 交通事故減少便益 : 0.44/3.2億円
感度分析の結果 【事業全体】交通量 : B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2~1.2 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量 : B/C=1.2~1.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑な走行性の確保 ・国道220号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通が転換することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）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生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）		
関係する地方公共団体等の意見 鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成26年8月）		
県の意見 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道220号は、大隅地域の幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与する重要な道路と認識しています。本事業により、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、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 沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県及び九州全体よりも多い。国道220号現道の交通量は減少傾向。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成1年度に事業化、用地進捗率85%、事業進捗率71%（平成26年3月末時点）

平成19年度：花岡町交差点～まさかり交差点間 延長3.9km（2/2）部分開通

平成22年度：古里町交差点～花岡町交差点間 延長1.3km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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27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 名護東道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県名護市伊差川 至：沖縄県名護市数久田	延長	6.8km		
事業概要 名護東道路は沖縄県名護市伊差川から同市数久田に至る延長L=6.8kmの地域高規格道路である。 本道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と、地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏（12市町村）の中心である名護市を結び、那覇空港や那覇港などの広域交流拠点とをネットワーク化することにより、北部地域の活性化を支援するとともに、名護市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。					
H9年度事業化		H一年度都市計画決定		H11年度用地着手	
H13年度工事着手		全体事業費		約962億円	
事業進捗率		40%		供用済延長	
4.2km（暫定）		計画交通量		23,000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) 1.1	(残事業) 2.0	(残事業)/ (事業全体) 470/878億円 事業費：444/852億円 維持管理費：26/26億円	(残事業)/ (事業全体) 949/949億円 走行時間短縮便益：724/724億円 走行経費減少便益：145/145億円 交通事故減少便益：80/80億円	平成23年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.03~1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.03~1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.1（事業期間±20%） (残事業) 交通量：B/C=1.8~2.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8~2.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0~2.1（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）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 ・中部地域の中心都市（沖縄市）へのアクセスが向上する。 ④個性ある地域の形成 ・道の駅許田から海洋博公園へのアクセスが向上。 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 ・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。					
関係する地方公共団体等の意見 【沖縄県知事】 名護東道路は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、名護市街地の渋滞緩和や北部地域の観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成24年3月の伊差川・世富慶区間の暫定供用により、名護市街地を通過する交通量の減少等の整備効果が発現されているものの、依然として、渋滞箇所が残っていることなどから、全線における早期の暫定供用が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。					

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、平休日、季節に係わらず交通渋滞が発生している。
- ・県内最大級の観光施設である海洋博公園の入園者数が年々増加している。また、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでいる。
- ・平成24年3月30日に名護東道路が部分開通（延長4.2km）。更なる観光交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率83%、事業進捗率40%（平成26年3月末時点）。

平成23年度：名護市伊差川～名護市世富慶間 延長4.2km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成24年3月30日に1工区（伊差川IC～世富慶IC間）が暫定2車線で部分開通し、暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は全線暫定2車線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、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27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 <small>おんな</small> 恩納バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわ おんな あざせらがき</small> 沖縄県恩納村字瀬良垣 至： <small>おきなわ おんな あざみなみおんな</small> 沖縄県恩納村字南恩納			延長	5.1km	
事業概要 国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の夏場の観光シーズンにおける交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。						
H元年度事業化		H一年度都市計画決定		H7年度用地着手		H9年度工事着手
全体事業費		約330億円		事業進捗率		76%
計画交通量		25,000台/日		供用済延長		5.1km（暫定）
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.1		総費用 (残事業)/(事業全体) 91/414億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 623/1302億円	
	(残事業) 6.9		事業費：65/379億円 維持管理費：26/35億円		走行時間短縮便益：586/1233億円 走行経費減少便益：31/61億円 交通事故減少便益：6.7/8.5億円	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=2.5~3.5（交通量 ±10%） (残事業) 交通量：B/C=6.2~7.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.1~3.2（事業費 ±10%） 事業費：B/C=6.4~7.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.0~3.3（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=6.5~7.2（事業期間 ±20%）						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港、運天港）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 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセスが向上する。 ④個性ある地域の形成 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間へのアクセスが向上。 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 【沖縄県知事】 恩納バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成23年4月の全線暫定供用により、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、当該バイパスの交通量が、既に暫定2車線の交通容量を超過していることなどから、早期の全線完成供用が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。						

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、平休日、季節に係わらず交通渋滞が発生している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでいる。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・平成23年4月29日に恩納バイパスが部分開通（延長5.1km）。更なる観光交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率76%（平成26年3月末時点）。

平成23年度：恩納村字瀬良垣～恩納村字南恩納 延長5.1km（2/4）部分開通

平成27年度：恩納村字南恩納 交差点改良 延長0.4km 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

平成23年4月29日に暫定2車線で開通し、暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、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27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 嘉手納バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんよみたんそんふるげん</small> 沖縄県読谷村古堅 至： <small>おきなわけんかてなちようかねく</small> 沖縄県嘉手納町兼久				延長	3.2km
事業概要	嘉手納バイパスは、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の渋滞緩和及び地区内道路の交通環境改善、嘉手納町における骨格道路網の形成及び地域活性化、更には沖縄北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興支援に資する道路で、読谷村古堅から嘉手納町兼久に至る延長3.2kmの道路である。					
S62年度事業化	H一年度都市計画決定	H6年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	約286億円	事業進捗率	10%	供用済延長	0km	
計画交通量	22,800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) 2.0 (残事業) 2.4	190/234 億円 事業費：177/221 億円 維持管理費：13/13 億円		458/458 億円 走行時間短縮便益：393/393 億円 走行経費減少便益：39/39 億円 交通事故減少便益：26/26 億円		平成26年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.7~2.1 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.2~2.6 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 1.8~2.1 (事業費±10%) B/C = 2.2~2.7 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 1.8~2.1 (事業期間±20%) B/C = 2.2~2.6 (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。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）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 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセスが向上。（那覇市～読谷村） ④個性ある地域の形成 ・座喜味城址からアメリカンビレッジへのアクセスが向上。 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	【沖縄県知事】 嘉手納バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する沖縄西海岸道路の一区間であり、国道58号の渋滞緩和や地域の活性化等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成26年7月の台風8号の影響で国道58号等が冠水し、南北の交通が遮断され、嘉手納町が一時孤立したことを踏まえると、交通処理のみの観点だけでなく、リダンダンシーの観点からも、早期の全線供用が必要である。 このため、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号の交通量は50,000台/日以上あり、交通容量が超過している。
- ・ 周辺地域では、基地跡地を活用した区画整理事業等が進められている。
- ・ 道路整備や基地跡地利用の進展により、流出入する交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和62年度に事業化、用地進捗率90%、事業進捗率10%（平成26年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 全線4車線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成27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 <small>うらそえきた</small> 浦添北道路		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんぎのわんしうちどまり</small> 沖縄県宜野湾市宇地泊 至： <small>おきなわけんうらそえしみながわ</small> 沖縄県浦添市港川				延長	2.0km
事業概要	浦添北道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、交通渋滞緩和や那覇空港・那覇港へのアクセス向上に資する。また、那覇都市圏の交通混雑緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、浦添市周辺の渋滞緩和・地域交流の促進に寄与する道路である。					
H18年度事業化	H17年度都市計画決定	H20年度用地着手	H22年度工事着手			
全体事業費	約304億円	事業進捗率	58%	供用済延長	0km	
計画交通量	27,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 12.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 60/304億円 (事業費：52/297億円) (維持管理費：7.5/7.5億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 731/731億円 (走行時間短縮便益：629/629億円) (走行経費減少便益：75/75億円) (交通事故減少便益：27/27億円)	基準年 平成26年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 2.1~2.6 (交通量±10%) (残事業) B/C = 10.9~13.4 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 2.4~2.4 (事業費±10%) B/C = 11.3~13.5 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 2.3~2.5 (事業期間±20%) B/C = 11.9~12.7 (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。 ・現道における混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）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 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセスが向上。（那覇市～北谷町） ④個性ある地域の形成 ・那覇空港から沖縄コンベンションセンター・アメリカンビレッジへのアクセスが向上。 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	【沖縄県知事】 浦添北道路は、ハシゴ道路ネットワークを形成する沖縄西海岸道路の一区間であり、国道58号の渋滞緩和や那覇空港・那覇港へのアクセス性向上に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 臨港道路浦添線と併せて、当該道路が供用されると、那覇空港から宜野湾市までの西海岸沿いの道路が繋がることになり、様々な効果が期待できることから、早期の全線暫定供用が必要である。 このため、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号の交通量は70,000台/日以上あり、慢性的な渋滞が発生している。
- ・ 牧港補給地区跡地利用基本計画が平成25年度に策定された。
- ・ 道路整備や基地跡地利用の進展により、流出入する交通量の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成18年度に事業化、用地進捗率66%、事業進捗率58%（平成26年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成20年代後半の全線2車線開通に向け事業を継続中

施設の構造や工法の変更等

- ・ 仮設工（フィルターユニット）を防護するための消波ブロックについて、北部国道事務所より流用することでコストを縮減

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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。

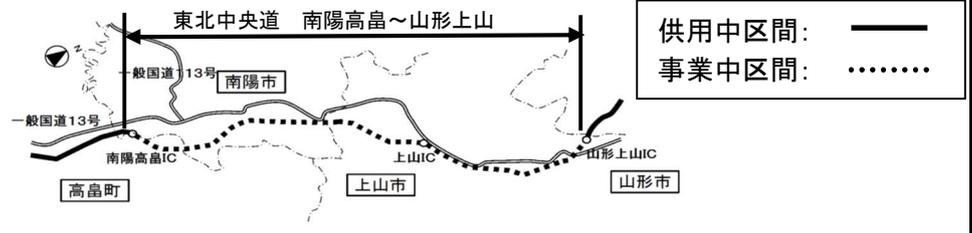
再評価結果(平成27年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課

担当課長名:吉岡 幹夫

事業名	東北中央自動車道 <small>(なんようたかはた やまがたかみのやま)</small> (南陽高畠～山形上山)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自:山形県東置賜郡高畠町大字深沼 <small>(ひがしおいたま たかはたち ふかぬま)</small> 至:山形県上山市金瓶 <small>(かみのやましかなかめ)</small>			延長	24km	
事業概要	東北中央自動車道は、福島県、山形県、秋田県の主要地方都市を結び、産業、経済、文化の文化の発展に資する路線である。					
H17年度事業化	H2年度都市計画決定(上山～山形上山) H8年度都市計画決定(南陽高畠～上山)		H21年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	約1,102億円	事業進捗率	13 %	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	9,500台～10,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 885 / 1,144億円 (事業費:705 / 963億円) (維持管理費:181 / 181億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,457 / 2,457億円 (走行時間短縮便益:2,022 / 2,022億円) (走行経費減少便益:323 / 323億円) (交通事故減少便益:112 / 112億円)	基準年 平成26年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 2.5～3.1 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C = 2.6～3.0 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C = 2.7～2.9 (事業期間±1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止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) 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) 他 6項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	山形県知事の意見:「東北中央自動車道 南陽高畠～山形上山」を「事業継続」とすることについて、同意します。 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し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠な道路でありますので、一日も早い開通を希望します。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	なし					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得中であるが、H23年度から土工工事に先立ち試験盛土工事等に着手し、試験施工を完了。本線工事はH24年度から順次着手している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進している。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、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27年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課

担当課長名:吉岡 幹夫

事業名	ひがしかんとう みさと こうや 東関東自動車道(三郷～高谷JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自: 埼玉県三郷市番匠免 至: 千葉県市川市高谷			延長	20 km	
事業概要	東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都心間の円滑な交通確保の実現を目的とする3環状9放射ネットワークを形成する路線である。					
H9年度事業化	S44年度都市計画決定 (S60、H8、H10年度変更)		H9年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費	約10,063億円	事業進捗率	48 %	供用済延長	4.1km	
計画交通量	29,600～49,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.04 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,950 / 10,607億円 (事業費: 3,732/10,389億円 維持管理費: 218 / 218億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 11,053 / 11,053億円 (走行時間短縮便益: 10,066 / 10,066億円 走行経費減少便益: 804 / 804億円 交通事故減少便益: 182 / 182億円)	基準年 平成26年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 2.5～3.1(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C = 2.6～3.1(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C = 1.8～2.0(事業期間±1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生(広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する) ・災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) ・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる) 他 6項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>東京都知事の意見: 外環は、都心に入る必要のない車を分散させる有効な手立てであり、東京最大の弱点である渋滞の解消のみならず、我が国経済を再び成長軌道へと導き、国際競争力の向上や地域の創生に資するなど、広く国全体にその便益が及ぶ重要な幹線道路である。また、首都直下地震などの発災時において、日本の東西交通の分断を防ぎ、国民の生命と財産を守る命の道として、一刻も早く完成させる必要がある。</p> <p>しかし、外環の整備率は未だ約30%と首都圏三環状道路の中でも大きく立ち遅れており、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を成功させるためにも、外環全線の早期完成に向けて、葛飾区区間0.9kmを含む三郷～高谷JCT間について、本事業を強力に推進されたい。</p> <p>埼玉県知事の意見: 東京外かく環状道路は、都心部からの放射道路を相互に連絡し、都心方向に集中する交通を分散させるとともに、都心部の通過交通をバイパスさせる役割を担っており、都心の渋滞緩和や環境の改善を図る上で非常に重要な幹線道路であります。</p> <p>また、東日本大震災のような大災害発生時には、緊急輸送路として重要な役割を担うこととなります。これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備促進を図られ、一日も早い開通をお願いします。</p> <p>千葉県知事の意見: 東京外かく環状道路は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡させ、首都圏全体の道路ネットワークを形成し、都心方向に集中する交通を分散・導入することにより、都心の渋滞緩和や環境の改善を図るとともに、首都直下地震等の災害時に対応したリダンダンシーの確保にも資する重要な道路である。</p> <p>また、本県においては、県北西部の交通混雑の緩和や都市基盤の整備を図る上から大きな役割を果たすとともに、首都圏北部と成田国際空港とのアクセスの強化にも資する道路である。</p> <p>引き続き、周辺環境に十分配慮し、平成29年度全線開通が確実に達成されるよう事業の推進を図られたい。</p>					
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	国道298号の一部区間が開通。					

事業の進捗状況、残事業の内容等	
三郷JCT～三郷南間は平成17年11月に開通済みである。用地取得については平成26年9月に完了し、全線にわたり土工工事や橋梁工事を展開している。	
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年度の完成を目指して事業を推進している。	
施設の構造や工法の変更等	
半地下・掘割構造のため発生する残土処理や橋梁形式などの工夫で更なるコスト削減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	<p>東関東自動車道 (三郷～高谷JCT)</p> <p>供用中区間 </p> <p>事業中区間 </p>

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

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

再評価結果(平成27年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課
担当課長名:吉岡 幹夫

事業名	ひがしかんとう 東関東自動車道(銚田～茨城町JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自:茨城県銚田市飯名 至:茨城県東茨城郡茨城町大字小鶴				延長	17km
事業概要	東関東自動車道水戸線は北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。					
H11年度事業化	H8年度都市計画決定		H14年度用地着手		H17年度工事着手	
全体事業費	約486億円	事業進捗率	61%	供用済延長	8.8 km	
計画交通量	12,900～13,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.6 (残事業) 8.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 187 / 605億円 (事業費:83 / 501億円 維持管理費: 104 / 104億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,585 / 1,585億円 (走行時間短縮便益: 1,306 / 1,306億円 走行経費減少便益: 168 / 168億円 交通事故減少便益: 111 / 111億円)	基準年 平成26年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 8.1～9.9 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C = 8.6～9.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C = 8.7～9.1 (事業期間±1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止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) 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) 他 7項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	茨城県知事の意見:本県にとって、東関東自動車道水戸線は、国内外の輸出入拠点である鹿島港や茨城港、さらに茨城空港や成田空港などを結び、広域的な交流・連携を促進することはもとより、今後想定される首都直下地震の際には、常磐道の代替路線として緊急輸送路の役割を担う極めて重要な道路であることから、事業を継続し、一日も早い開通に向け整備推進をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成22年3月11日に茨城空港が開港。平成20年10月に隣接する潮来～銚田間が都市計画決定。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	銚田IC～茨城空港北IC間は、『事業推進プロジェクトチーム』により事業を推進し、土工事に着手しているところ。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成27年度(※)の完成を目指して事業を着実に推進している。 ※用地取得等が速やかに完了する場合					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は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27年度事業継続箇所）

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	第二東海自動車道 えびなみなみ はだの (海老名南 JCT～秦野)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 神奈川県海老名市中野 えびな なかの 至) 神奈川県秦野市八沢 はだの はっさわ			延長	2.1 km	
事業概要	第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。					
H10年度事業化	H8年度都市計画決定		H10年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	約7,331億円	事業進捗率	22%	供用済延長	0 km	
計画交通量	17,100台/日～55,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 4,415/6,918億円 事業費：4,142/6,645億円 維持管理費：273/273億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 10,777/10,777億円 走行時間短縮便益：9,855/9,855億円 走行費用減少便益：726/726億円 交通事故減少便益：196/196億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=2.2～2.7 (交通量 ±10%)					
事業費変動	B/C=2.2～2.7 (事業費 ±10%)					
事業期間変動	B/C=2.3～2.5 (事業期間 ±1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 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） 国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する） 災害への備え（緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する） 他12項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見	<神奈川県>第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根底を担う第二の国土軸であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。 さらに、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。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を受けて、早期整備が必要である。					
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	<ul style="list-style-type: none"> 前回の再評価時以降、厚木～大井松田では、一日あたりの平均交通量多い状況が継続している。 また、休日や交通混雑期を中心に渋滞が発生している 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得及び工事実施中					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き工事の推進を図る予定。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、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27年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	第二東海自動車道 はままつ とよたひがし (浜松いなさJCT～豊田東JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 静岡県浜松市北区引佐町の場 はままつ きた いなさ まとば 至) 愛知県豊田市岩倉町 とよた いわくら			延長	5.5 km	
事業概要						
第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H5年度事業化		都市計画なし		H11年度用地着手		H19年度工事着手
全体事業費	約6,190億円	事業進捗率	62%	供用済延長	0 km	
計画交通量	44,100台/日 ～ 48,900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) 6.1	2,324/7,511億円 (事業費: 1,629/6,816億円) (維持管理費: 695/695億円)		14,254/14,254億円 (走行時間短縮便益: 12,819/12,819億円) (走行費用減少便益: 1,057/1,057億円) (交通事故減少便益: 378/378億円)		平成26年
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	: B/C=5.5~6.7 (交通量 ±10%)					
事業費変動	: B/C=5.7~6.6 (事業費 ±10%)					
事業期間変動	: B/C=5.9~6.3 (事業期間 ±1年)					
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間及び削減率) 国土・地域ネットワークの構築 (当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え (緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 他13項目に該当 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p><静岡県>新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。平成24年4月の御殿場JCT～浜松いなさJCT間の部分開通により、県内では宿泊者数が2年連続して増加し、工場立地数は開通前の約2倍で推移するなど、観光振興や地域経済活性化の面で開通効果は着実な広がりを見せている。</p> <p>今後、愛知県との交流がより一層促進され、事業効果を更に拡大するためにも、安全性の確保に向けた対策工事を着実に進め、一日も早い開通をお願いしたい。</p> <p><浜松市>第二東海自動車道(浜松いなさJCT～豊田東JCT)の整備により、本市から中京圏への所要時間の短縮や定時性の確保が可能となり、輸送の大幅な効率化が図られ、本市における企業立地の推進や地域産業の活性化、観光振興など大きな経済効果をもたらすものと期待しております。加えて、南海トラフ巨大地震等の大規模災害の発生に備え、救急救命活動や復旧支援活動を支える広域幹線ネットワークの整備が強く求められており、新東名高速道路は三遠南信自動車道と連動して「命の道」となる極めて重要な路線です。</p> <p>今後も引き続き、本路線の一日も早い全線供用に向け、事業の確実な推進をお願いします。</p> <p><愛知県>新東名高速道路は、日本の新たな大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資する大変重要な社会基盤である。さらに、沿線には魅力的な観光地が数多くあり、当該区間の開通により観光客増加による地域の活性化が期待されるとともに、南海トラフ巨大地震などの甚大な自然災害発生時において、迅速な救援や物資輸送を担う重要な道路である。</p> <p>当該区間に並行する現東名高速道路では、音羽蒲郡IC～豊田JCTにおいて暫定3車線運用(H23.10.21)を実施しているが、交通渋滞が多発しており「国民生活」並びに「経済活動」に支障を来している。</p> <p>現東名高速道路の抜本的な対策として、新東名高速道路とのダブルネットワーク化は不可欠であり、新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)の1日も早い開通をお願いしたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
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						
<ul style="list-style-type: none"> 前回の再評価時以降、2012年4月に新東名御殿場JCT～三ヶ日JCTが開通し、東名の交通量が増加している。 また、東名の渋滞対策として、前回の再評価時と同じ年の2011年10月から、音羽蒲郡～豊田JCT間で暫定三車線運用を開始し、渋滞回数は減少したが、依然として渋滞が発生している。 						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
工事実施中						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
今後も引き続き工事の推進を図る予定。						

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	中部横断自動車道 しんしみず とみざわ (新清水JCT～富沢)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 静岡県静岡市清水区吉原 しずおか しみず よしわら みなみこま なんぶ ふくし 至) 山梨県南巨摩郡南部町富士			延長	2.1 km
事業概要 中部横断自動車道は静岡・山梨・長野3県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。					
H11年度事業化		H8年度都市計画決定		H19年度用地着手	
H17年度工事着手					
全体事業費	約1,578億円	事業進捗率	21%	供用済延長	0 km
計画交通量	7,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.8	(残事業)/(事業全体) 976/1,519億円 (事業費：883/1,425億円) (維持管理費：93/93億円)	(残事業)/(事業全体) 1,755/1,755億円 (走行時間短縮便益：1,482/1,482億円) (走行費用減少便益：216/216億円) (交通事故減少便益：57/57億円)	平成26年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.6~2.0 (交通量 ±10%)				
事業費変動	B/C=1.6~2.0 (事業費 ±10%)				
事業期間変動	B/C=1.7~1.9 (事業期間 ±1年)				
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> 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） 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） 災害への備え（並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路を形成する） 他13項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p><静岡県> 中部横断自動車道は、東名、新東名と一体となって広域的な高速道路網を構築し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するとともに、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通機能を確保することで、予想される富士山噴火や南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。</p> <p>今後、新東名高速道路から中央自動車道までが、平成29年度に確実につながるよう本区間の事業推進をお願いしたい。</p> <p><静岡市> 静岡県中部地域において、中部横断自動車道は南北軸を担うこととなりますが、現在、主に南北軸の交通を支えている国道52号は一部に事前通行規制区間が存在します。本年10月6日に県内を横断した台風18号の際にも、一部区間が通行止めとなりましたが、異常気象時に備えた災害に強い道路として中部横断自動車道の早期全線開通が期待されています。</p> <p>中部横断自動車道は、関東大連携構想の一翼も担っており、本市のみならず日本の物流や経済活動、地域交流や観光産業に与える影響は大きく、各界からも早期完成を望む声が届いております。</p> <p>現在事業を進めている区間の完成予定時期に向けた着実な整備推進を希望するとともに、地域住民の切なる願いに応えていただきますようお願い申し上げます。</p> <p><山梨県> 中部横断自動車道の新清水JCT～富沢間及び増穂～六郷間は、高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の整備は本県の切なる願いである。</p> <p>当該区間の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。</p> <p>また、先の東日本大震災では、高速道路が、救助や緊急輸送路の基軸として、多大な効果を発揮することが改めて認識されたところであり、東海・東南海地震や富士山噴火などによる重大な災害の発生が危惧されている昨今において、中部横断自動車道は、広域的防災体制を強化するとともに、緊急輸送路としての役割を担うなど、防災、住民の安心安全に不可欠な「命の道」となる。</p> <p>本県の政策には、当該事業の進捗に併せて進めている項目も多いことから、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成28年度完成、新清水JCT～富沢間の平成29年度完成を切にお願いしたい。</p>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> 甲府市から静岡市間の所要時間は国道52号を利用した場合、140分を要している。 隣接する富沢～六郷間は、新直轄として整備中。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
工事実施中					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事に着手する予定。					

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

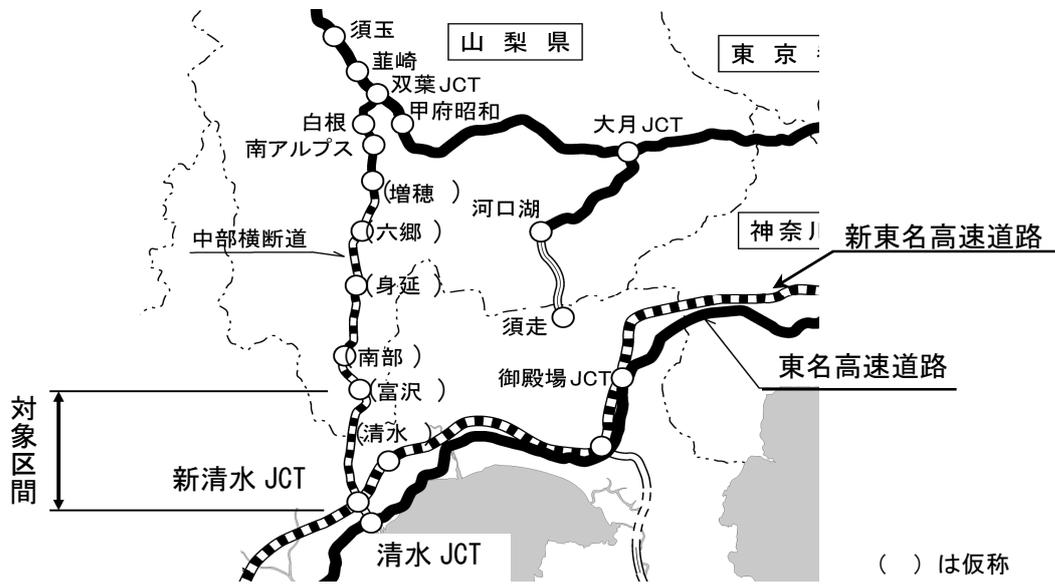
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	中部横断自動車道 ろくごう ますほ (六郷～増穂)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 山梨県西八代郡市川三郷町宮原 やつしろ いちかわみさと みやはら 至) 山梨県南巨摩郡富士川町大 槻 みなみこま ふじかわ おおくぬぎ				延長	10km
事業概要	中部横断自動車道は静岡・山梨・長野3県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。					
H11年度事業化	H8年度都市計画決定		H19年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費	約670億円		事業進捗率	25%	供用済延長	0km
計画交通量	7,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 2.0	419/685億円 〔事業費：356/623億円 維持管理費：62/62億円〕		829/829億円 〔走行時間短縮便益：666/666億円 走行費用減少便益：125/125億円 交通事故減少便益：37/37億円〕		平成26年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=1.8~2.2 (交通量 ±10%)					
事業費変動	: B/C=1.8~2.2 (事業費 ±10%)					
事業期間変動	: B/C=1.9~2.0 (事業期間 ±1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・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築する） ・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が存在する） ・安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる） <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p><静岡県>中部横断自動車道は、東名・新東名と一体となって広域的な高速道路網を構築し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するとともに、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通機能を確保することで、予想される富士山噴火や南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。</p> <p>今後、新東名高速道路から中央自動車道までが、平成29年度に確実につながるよう本区間の事業推進をお願いしたい。</p> <p><静岡市>静岡県中部地域において、中部横断自動車道は南北軸を担うこととなりますが、現在、主に南北軸の交通を支えている国道52号は一部に事前通行規制区間が存在します。本年10月6日に県内を横断した台風18号の際にも、一部区間が通行止めとなりましたが、異常気象時に備えた災害に強い道路として中部横断自動車道の早期全線開通が期待されています。</p> <p>中部横断自動車道は、関東大連携構想の一翼も担っており、本市のみならず日本の物流や経済活動、地域交流や観光産業に与える影響は大きく、各界からも早期完成を望む声が届いております。</p> <p>現在事業を進めている区間の完成予定時期に向けた着実な整備推進を希望するとともに、地域住民の切なる願いに応じていただきますようお願い申し上げます。</p> <p><山梨県>中部横断自動車道の新清水JCT～富沢間及び増穂～六郷間は、高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の整備は本県の切なる願いである。</p> <p>当該区間の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。</p> <p>また、先の東日本大震災では、高速道路が、救助や緊急輸送路の基軸として、多大な効果を発揮することが改めて認識されたところであり、東海・東南海地震や富士山噴火などによる重大な災害の発生が危惧されている昨今において、中部横断自動車道は、広域的防災体制を強化するとともに、緊急輸送路としての役割を担うなど、防災、住民の安心安全に不可欠な「命の道」となる。</p> <p>本県の政策には、当該事業の進捗に併せて進めている項目も多いことから、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成28年度完成、新清水JCT～富沢間の平成29年度完成を切にお願いしたい。</p>					
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	<ul style="list-style-type: none"> ・甲府市から静岡市間の所要時間は国道52号を利用した場合、140分を要している。 ・隣接する富沢～六郷間は、新直轄として整備中。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	工事実施中					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事に着手する予定。					

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

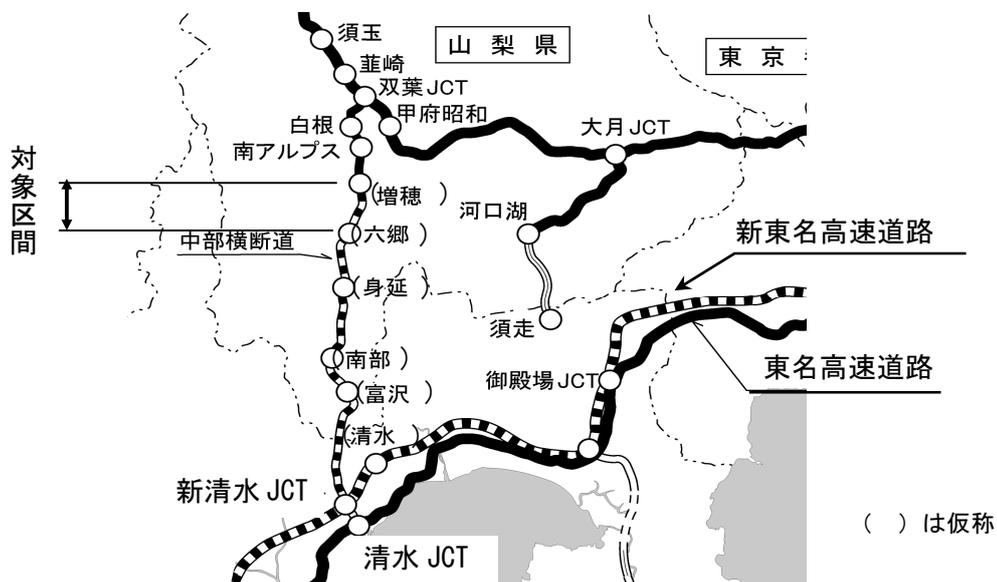
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。

担当課： 道路局高速道路課
担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	近畿自動車道 ^{よっかいち} （四日市JCT～ ^{こもの} 菟野）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 三重県四日市市伊坂町 ^{よっかいち いさか} 至) 三重県三重郡菟野町音羽 ^{みえ こもの おとわ}				延長	14 km
事業概要	新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。					
H10年度事業化	H3年度都市計画決定(四日市JCT～四日市北JCT) H6年度都市計画決定(四日市北JCT～菟野)			H20年度用地着手	H22年度工事着手	
全体事業費	約1,474億円		事業進捗率	24%		供用済延長 0 km
計画交通量	40,400台/日～52,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/事業全体	総便益	(残事業)/事業全体	基準年
	事業全体 4.1 (残事業) 6.7	901/1,493億円 (事業費：746/1,337億円 維持管理費：155/155億円)		6,047/6,047億円 (走行時間短縮便益：5,156/5,156億円 走行費用減少便益：659/659億円 交通事故減少便益：232/232億円)		平成26年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=6.0～7.4 (交通量 ±10%)					
事業費変動	: B/C=6.2～7.3 (事業費 ±10%)					
事業期間変動	: B/C=6.4～7.0 (事業期間 ±1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・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結するルートを構成する） ・災害への備え（緊急輸送道路が通行止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） ・円滑なモビリティの確保（現道等の年間渋滞損失時間及び削減率） <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p><三重県>「近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～菟野）」は、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の確保、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、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いたします。合わせて、菟野～亀山西JCT間における（仮称）鈴鹿PAスマートIC及び亀山西JCTのフルジャンクション化が本線と同時供用されるようお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）のとおり了承。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・前回の再評価時以降、東名阪道四日市JCT～亀山JCTでは、交通量が増加している。また、東名阪道の渋滞対策として、前回の再評価時以降、2012年12月から、四日市JCT付近で暫定三車線運用を開始し、渋滞回数は昨年と比較して減少しているが、依然として渋滞が発生している。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得及び工事実施中</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事着手する予定。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>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。</p>					
対応方針	<p>事業継続</p>					
対応方針決定の理由	<p>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。</p>					
事業概要図						

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

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	近畿自動車道（大津JCT～城陽）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 滋賀県大津市上田上牧町 至) 京都府城陽市寺田金尾			延長	25km	
事業概要						
近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H5年度事業化		H3年度都市計画決定		H25年度用地着手		H1年度工事着手
全体事業費		約3,341億		事業進捗率		3% 供用済延長
計画交通量		約47,700～49,100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 2.6	2,704/2,815億円		7,437/7,437億円		平成26年
	残事業 2.8	事業費：2,440/2,551億円 維持管理費：264/264億円		走行時間短縮便益：6,700/6,700億円 走行経費減少便益：566/566億円 交通事故減少便益：170/170億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=2.5～3.0（交通量±10%）						
事業費変動：B/C=2.5～3.0（事業費±10%）						
事業期間変動：B/C=2.6～2.8（事業期間±1年）						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 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向上が見込まれる) <p style="text-align: right;">他15項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
滋賀県知事の意見：						
近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）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、さらなる事業推進をお願いしたい。						
大津JCT～城陽間は平成35年度開通予定であるが、その他の区間が平成30年度までに開通することから、名神高速道路の大津区間のさらなる交通集中を懸念している。						
本県としても、用地買収やスマートIC、関連道路の整備および事業推進に必要な地元調整には、地元大津市と連携しながら最大限の協力を行うこととしているので、開通時期の前倒しをお願いしたい。						
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、一日も早く全線完成されたい。						
事業評価監視委員会の意見						
<ul style="list-style-type: none"> 「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。 <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は国土軸の一部として広域的な高速道路ネットワークを形成し、リダンダンシー機能の強化や多量の物流を担うなど、当該道路の整備の必要性は非常に高い。 中国自動車道や名神高速道路では多くの渋滞が発生している状況にあるが、新名神高速道路の整備により、それらの渋滞が大きく緩和されることが期待される。 関西圏化学研都市での研究材料をSPring-8に運んで分析するなど、科学技術分野の発展のためにも新名神高速道路の早期整備が必要である。 						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。						
第二京阪道路（枚方東～門真JCT）が平成22年3月に供用を開始した。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議・用地取得を進めていく予定である。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議・用地取得を進めていく予定である。						

施設の構造や工法の変更等

地元設計協議などの事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。

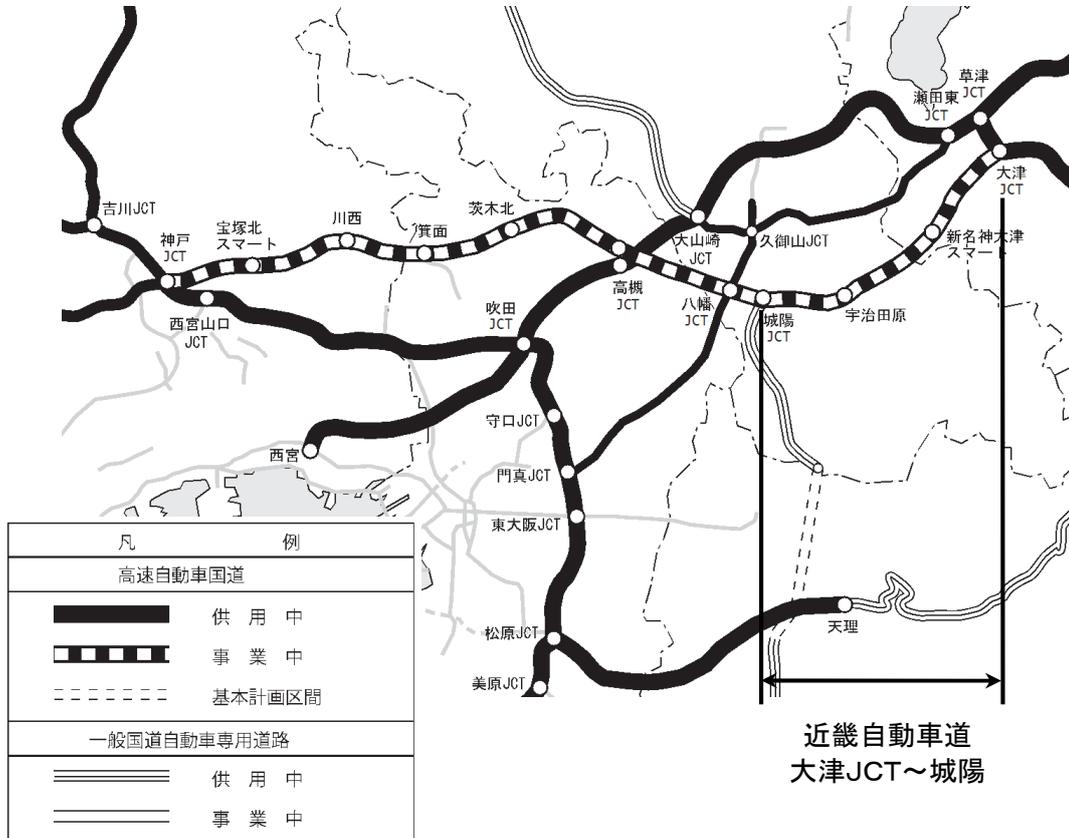
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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27年度事業継続箇所）

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	近畿自動車道（城陽～高槻第一JCT）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 京都府城陽市寺田金尾 至) 大阪府高槻市原			延長	1.4 km	
事業概要 近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
城陽～八幡：H9年度事業化		H7年度都市計画決定		城陽～八幡：H10年度用地着手		城陽～八幡：H21年度工事着手
八幡～高槻第一JCT：H10年度事業化				八幡～高槻第一JCT：H12年度用地着手		
全体事業費	約5,263億円		事業進捗率（城陽～八幡）	63%		供用済延長
			（八幡～高槻第一JCT）	2%		—km
計画交通量	約34,800～44,200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) 1.8	(残事業)/(事業全体) 3,334/4,516億円		(残事業)/(事業全体) 8,239/8,239億円		平成26年
	(残事業) 2.5	事業費：3,212/4,393億円 維持管理費：122/122億円		走行時間短縮便益：7,565/7,565億円 走行経費減少便益：595/595億円 交通事故減少便益：78/78億円		
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.2～2.7（交通量±10%） 事業費変動：B/C=2.3～2.7（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=2.4～2.6（事業期間±1年）						
事業の効果等 ・国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する） ・災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する） ・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向上が見込まれる） 他13項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見 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、一日も早く全線完成されたい。 大阪府知事の意見： ・新名神高速道路は、新たな国土軸として我が国の成長、国際競争力の強化に資する高規格幹線道路であり、大阪都市圏が東西二極の一極を担うための広域交通インフラとして、早期供用を目指し、重点的に整備を行うことが極めて重要である。 ・また新名神高速道路の整備は、沿線地域のみならず高速道路ネットワークを経由し、府域全体の企業立地や産業集積等の地域活性化に大きく寄与することから、その早期供用に強い期待を寄せている。 ・本府としても、貴社と連携し、工事着手に向けた地元協議や、用地買収及び文化財調査を受託するなど、新名神高速道路の事業促進に積極的に取り組んでおり、貴社においては引き続き、近畿自動車道名古屋神戸線（高槻第一JCT～神戸JCT）については目標としている平成28年度供用、（八幡～高槻第一JCT）については平成35年度供用に向け、事業推進に取り組まされたい。						
事業評価監視委員会の意見 ・「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。 <委員からの主な意見> ・新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は国土軸の一部として広域的な高速道路ネットワークを形成し、リダンダンシー機能の強化や多量の物流を担うなど、当該道路の整備の必要性は非常に高い。 ・中国自動車道や名神高速道路では多くの渋滞が発生している状況にあるが、新名神高速道路の整備により、それらの渋滞が大きく緩和されることが期待される。 ・関西文化学研都市での研究材料をSPring-8に運んで分析するなど、科学技術分野の発展のためにも新名神高速道路の早期整備が必要である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。 第二京阪道路（枚方東～門真JCT）が平成22年3月に供用を開始した。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

<城陽～八幡>

現在本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。

<八幡～高槻第一JCT>

現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議・用地取得を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

<城陽～八幡>

現在本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。

<八幡～高槻第一JCT>

現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議・用地取得を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

地元設計協議などの事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。

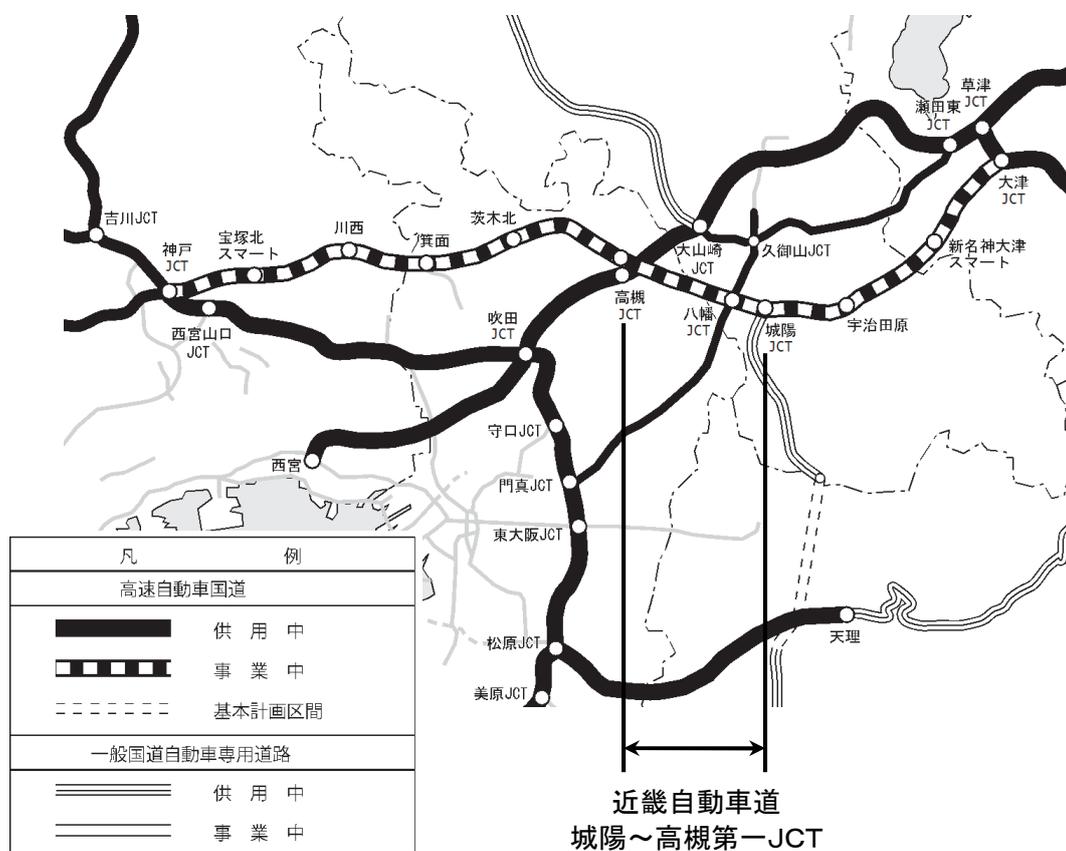
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	近畿自動車道（高槻第一JCT～神戸JCT）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 大阪府高槻市原 至) 兵庫県神戸市北区八多町			延長	4.1 km	
事業概要						
近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
高槻～箕面：H11年度事業化		H7年度都市計画決定		H19年度用地着手		H21年度工事着手
箕面～神戸：H10年度事業化						
全体事業費		約7,117億円		事業進捗率		42%
				供用済延長		—km
計画交通量		36,500～42,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成26年
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 4,172/6,924億円 (事業費：3,723/6,475億円 維持管理費：449/449億円)		(残事業)/(事業全体) 10,368/10,368億円 (走行時間短縮便益：9,689/9,689億円 走行経費減少便益：518/518億円 交通事故減少便益：161/161億円)		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=2.2～2.7（交通量±10%）						
事業費変動：B/C=2.3～2.7（事業費±10%）						
事業期間変動：B/C=2.4～2.6（事業期間±1年）						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 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向上が見込まれる) <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
大阪府知事の意見：						
<ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路は、新たな国土軸として我が国の成長、国際競争力の強化に資する高規格幹線道路であり、大阪都市圏が東西二極の一極を担うための広域交通インフラとして、早期供用を目指し、重点的に整備を行うことが極めて重要である。 また新名神高速道路の整備は、沿線地域のみならず高速道路ネットワークを経由し、府域全体の企業立地や産業集積等の地域活性化に大きく寄与することから、その早期供用に強い期待を寄せている。 本府としても、貴社と連携し、工事着手に向けた地元協議や、用地買収及び文化財調査を受託するなど、新名神高速道路の事業促進に積極的に取り組んでおり、貴社においては引き続き、近畿自動車道名古屋神戸線（高槻第一JCT～神戸JCT）については目標としている平成28年度供用、（八幡～高槻第一JCT）については平成35年度供用に向け、事業推進に取り組まれない。 						
兵庫県知事の意見：						
<p>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。</p> <p>新名神高速道路は、名神高速道路と中国自動車道及び山陽自動車道との接続により、我が国の国土軸として、関西圏と中部圏、首都圏の連携強化を図り、国土・地域の発展に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、本道路は、中国自動車道の宝塚西トンネル等における慢性的な渋滞やそれに伴う周辺一般道路の渋滞を抜本的に解消するとともに、南海トラフ巨大地震発生時や名神高速道路等の大規模更新・修繕時における代替ネットワークの確保等にも大きく貢献する道路である。</p> <p>さらに、沿線市町では、「インターチェンジに近接する公有地における産業団地計画」や「地域の特色を活かしたサービスエリア計画」など、新名神高速道路を最大限活用した、活力と賑わいのあるまちづくりを進めており、早期開通を待ち望んでいる。</p> <p>こうしたことから、本県としても、用地取得や工事用道路の整備等に最大限取り組んできたところであり、現在目標としている平成28年度までのできるだけ早い時期に供用するよう、引き続き事業を推進していただきたい。</p>						

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	しこくおうだんじどうしやどう とくしまひがし とくしま 四国横断自動車道（徳島東～徳島JCT）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 徳島県徳島市北沖洲 至) 徳島県徳島市川内町富久			延長	5 km	
事業概要						
四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。						
H10年度事業化		H6年度都市計画決定		H26年度用地着手		H1年度工事着手
全体事業費		約606億円		事業進捗率		3% 供用済延長
計画交通量		約7,500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	510/531億円		925/925億円		平成26年
	(残事業) 1.8	事業費：492/513億円 維持管理費：18/18億円		走行時間短縮便益：855/855億円 走行経費減少便益：53/53億円 交通事故減少便益：17/17億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=1.6~2.0（交通量±10%）						
事業費変動：B/C=1.7~2.0（事業費±10%）						
事業期間変動：B/C=1.7~1.9（事業期間±1年）						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される） 物流効率化の支援（特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港へのアクセス向上が見込まれる） 災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する） 						
他9項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
徳島県知事の意見：						
「四国横断自動車道 阿南四万十線（徳島東IC～徳島JCT）の事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。						
「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など地域の活性化に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心に重要な役割を果たす路線であります。						
このため、引き続き、早期供用に向けた事業の着実な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>						
当該区間の整備により、徳島市街地の一般道の交通量が縮減されるなど、大きな外部経済効果が期待できる。						
高速道路は災害に強く、また避難ルートとしても信頼性が高いことから、高速道路に併設した津波避難場所を自治体と連携して設置することは、地域の防災機能を高める良い取り組みであり、今後も積極的に取り組んでいきたい。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
平成15年3月に高松道全線が供用した。						
平成24年4月に徳島東環状線が一部供用した。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議を進めていく予定である。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
現在調査・設計に着手しており、引き続き地元設計協議を進めていく予定である。						
施設の構造や工法の変更等						
地元設計協議など事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。						

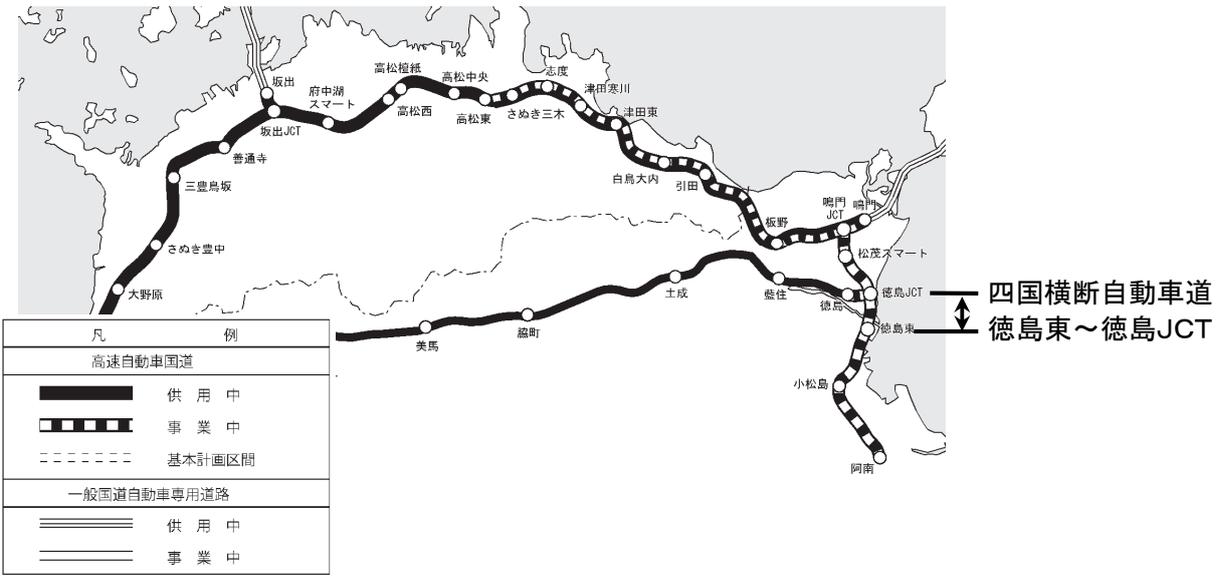
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。

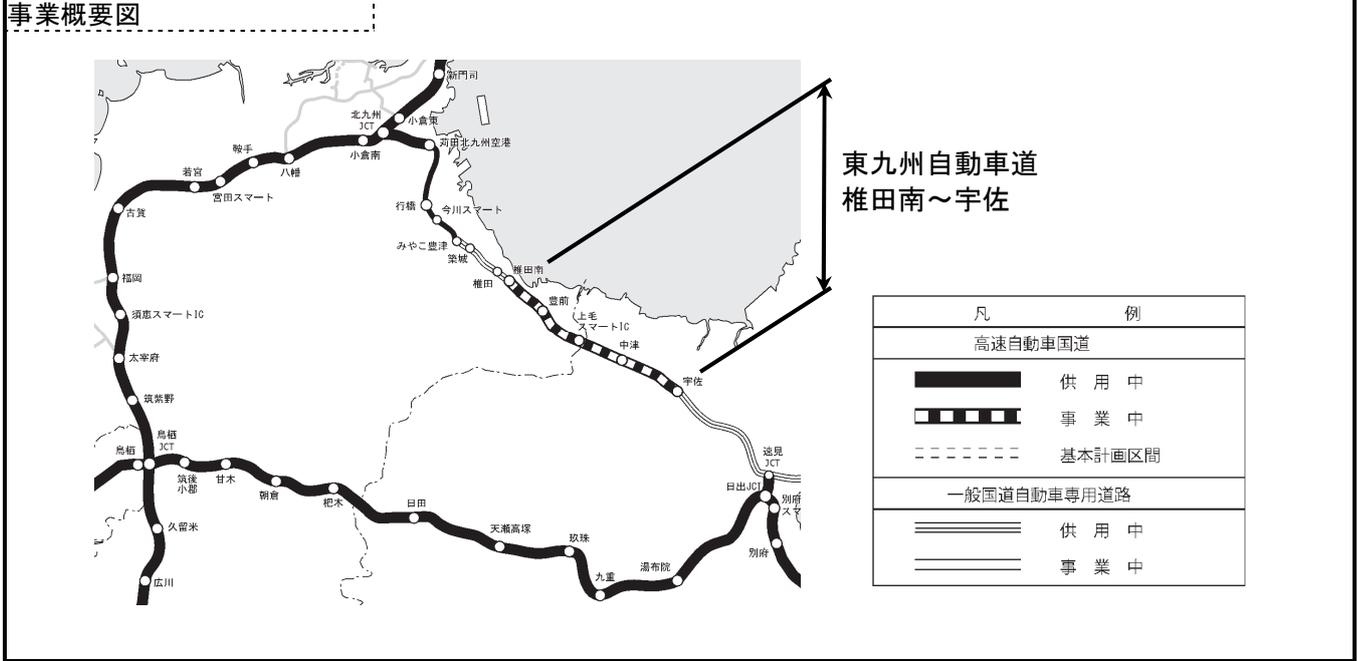
再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	ひがしきゅうしゅうじどうしゃどう しいだみなみ うさ (東九州自動車道 (椎田南～宇佐))		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 福岡県築上郡築上町上ノ河内 至) 大分県宇佐市山本			延長	2.8 km	
事業概要						
東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する重要な路線である。						
H18年度事業化		H11年度都市計画決定		H20年度用地着手		H20年度工事着手
全体事業費		約976億円		事業進捗率		68%
計画交通量		約6,200～8,200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)	1.5	(残事業/事業全体) 405/1,065億円	(残事業/事業全体) 1,587/1,587億円	平成26年		
(残事業)	3.9	(事業費：278/938億円 維持管理費：128/128億円)	(走行時間短縮便益：1,361/1,361億円 走行経費減少便益：155/155億円 交通事故減少便益：72/72億円)			
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=3.5～4.3 (交通量 ±10%)						
事業費変動：B/C=3.7～4.2 (事業費 ±10%)						
事業期間変動：B/C=3.8～3.9 (事業期間 ±1年)						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 物流効率化の支援(特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港へのアクセス向上が見込まれる) 						
他12項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
福岡県知事の意見：						
東九州自動車道は、九州が一体となった活性化を進めるうえで、極めて大きな役割を担うものである。						
九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって、九州に循環型ネットワークを形成し、さらには、関門自動車道を通じて、九州と本州の交流の活発化にも寄与することが期待される。						
福岡県においても、陸・海・空一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のため、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要である。						
また、南海トラフ巨大地震の発生により、甚大な被害が懸念される東九州地域において、東九州自動車道は、防災上の観点からも、一刻も早い整備が不可欠である。						
従って、一日も早い全線完成を目指して、引き続き、事業を継続すべきと考える。						
大分県知事の意見：						
東九州自動車道の「北九州～大分～宮崎間」は、本年度に概ね全線開通することとなり、待望の九州を循環する高速道路ネットワークが構築され、産業や観光など、大分はもとより、九州全体の発展に大きな効果を発揮します。とりわけ、重要港湾中津港周辺の自動車関連企業の新規立地をはじめ、北部九州の自動車産業を支えるネットワーク形成のためにも1日も早い開通が望まれています。						
以上から、「対応方針(原案)」案の「継続」について異論なく、本年度の着実な開通とともに、事業の早期完成をお願いします。						
事業評価監視委員会の意見						
「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承された。						
<委員からの主な意見>						
九州の西側には九州自動車道や新幹線がすでに整備されているが、東側は東九州自動車道もまだ整備されておらず西側と東側との格差が大きい。東九州自動車道の早期整備は、東西の格差是正のみならず九州の経済発展にとっても非常に重要である。						
一部用地取得の遅れにより、椎田南～豊前間の供用が会社の目標である平成26年度内から平成28年春へと遅れることの社会的損失は大きく、出来る限り早期に整備されることを期待する。						
希少野生生物の保全や地域性苗木の植栽などは、生物多様性の保全に向けた非常に良い取り組みである。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
同路線の津久見～佐伯が平成20年6月に供用を開始した。						
同路線の苅田北九州空港～行橋が平成26年3月に供用を開始した。						

事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。	
施設の構造や工法の変更等	
今後も現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	



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

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	大阪市道高速道路淀川左岸線 <small>よどがわきがんせん</small>		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪市 阪神高速道路(株)	
起終点	自：大阪市此花区北港 <small>このはなくほっこう</small> 至：大阪市北区豊崎 <small>きたくとよさき</small>		延長	10.0km			
事業概要	淀川左岸線は、此花区北港(5号湾岸線)から北区豊崎(新御堂筋)までの延長10.0kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と都心部(大阪市北部)との結びつきを強化する路線である。						
S62年度事業化	S61年度都市計画決定 (H14年度変更)		S62年度用地着手	H元年度工事着手			
全体事業費	約4,312億円	事業進捗率	71%	供用済延長	5.6km		
計画交通量	15,500~29,200台/日						
費用便益 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,135 / 5,695億円 〔事業費：1,035 / 5,337億円〕 〔維持管理費：99 / 358億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,923 / 8,533億円 〔走行時間短縮便益：1,784 / 8,011億円〕 〔走行経費減少便益：109 / 452億円〕 〔交通事故減少便益：30 / 70億円〕	基準年	平成26年度		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.5~1.9(交通量±10%) 事業費変動：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=1.6~1.8(事業期間±1年)						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生(大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される) ・円滑なモビリティの確保(交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる) ・生活環境の改善・保全(トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される) <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>大阪府知事の意見：</p> <p>○淀川左岸線は、大阪都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善に寄与するとともに、臨海部と大阪都心北部地域の交通機能の向上による経済や産業の活性化が図られる等、大阪府域にとって、不可欠な都市インフラと認識している。</p> <p>○また平成25年5月に開通した1期期間においては、並行する一般道路の混雑緩和に寄与しており、更なる整備効果の発現には、一日も早い全線供用が必要です。</p> <p>○今後とも、工事の安全確保に努め、事業費の縮減を図りつつ、沿道の環境に配慮し、より一層の事業進捗に努められたい。</p> <p>大阪市長の意見：</p> <p>淀川左岸線は、本市の同意のもと国の許可を受けて事業を進めているものであり、大阪都市再生環状道路の一部を形成する淀川左岸線の整備は、都心部での交通混雑の緩和や市街地環境の改善に資することなどから、本市にとって重要な路線である。</p> <p>引き続き、周辺環境への配慮を行ったうえで、建設事業費の更なるコスト縮減に努めながら、正蓮寺川等の総合整備を推進するとともに、2期区間の供用に向けて事業進捗に努められたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見	原案のとおり、「事業継続」を対応方針(案)とする。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	梅田地区では再開発が進展(うめきた(大阪駅北地区)など)。臨海部では、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定(H22.8)された。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成6年4月に北港JCT~島屋間の1.3km、平成13年2月にユニバーサルシティ出口、平成25年5月に島屋~海老江JCT間の4.3kmを供用した。海老江JCT~豊崎間において、用地買収等を実施している。 事業進捗率は71%、用地進捗率は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	平成32年度末の完成に向けて引き続き事業推進中である。						
施設の構造や工法の変更等	設計の精査及び工夫による開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト縮減を図っている。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

再評価結果（平成27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 <small>おといねっぶ</small> 音威子府バイパス	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： <small>ほっかいどうなかがわ おといねっぶ おといねっぶ</small> 北海道中川郡音威子府村字音威子府 至： <small>ほっかいどうなかがわ なかがわ ほまれ</small> 北海道中川郡中川町字 誉	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、名寄市を經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一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H19年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約985億円	事業進捗率	57%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・トンネル工において、蛇紋岩等脆弱な地質の判明により、掘削パターンを見直すことは妥当。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会（H26.8）) ・法面工において、当初の地質調査では確認されていない地すべり層（粘土混じり破碎質泥岩）の対策工として環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会（H26.8）) 				
事業の効果等	○走行時間短縮等（378億円（残事業＝378億円）） ○災害による被害の回避等（160億円（残事業＝160億円）） <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・余裕時間の短縮による効果 		費用	(残事業)/(事業全体) 416/1,019億円 事業費：366/969億円 維持管理費：50/50億円	

○地域住民の不安感の解消（４８４億円（残事業＝４８４億円））

・走行時の安心の確保・不安の解消

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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、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

- ・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５年度に事業化、平成１９年度に工事着手して、用地進捗率１００％、事業進捗率５７％となっている。（平成２６年３月末時点）

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。

平成３０年度：（仮称）音威子府ＩＣ～（仮称）中川ＩＣ間 延長１９．０ｋｍ（２／２）開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネルの盤ぶくれ対策及びトンネル補助工法・掘削パターンの変更により事業費が増加している。換気設備台数の見直しにより、コスト縮減対策に取り組んでいる。

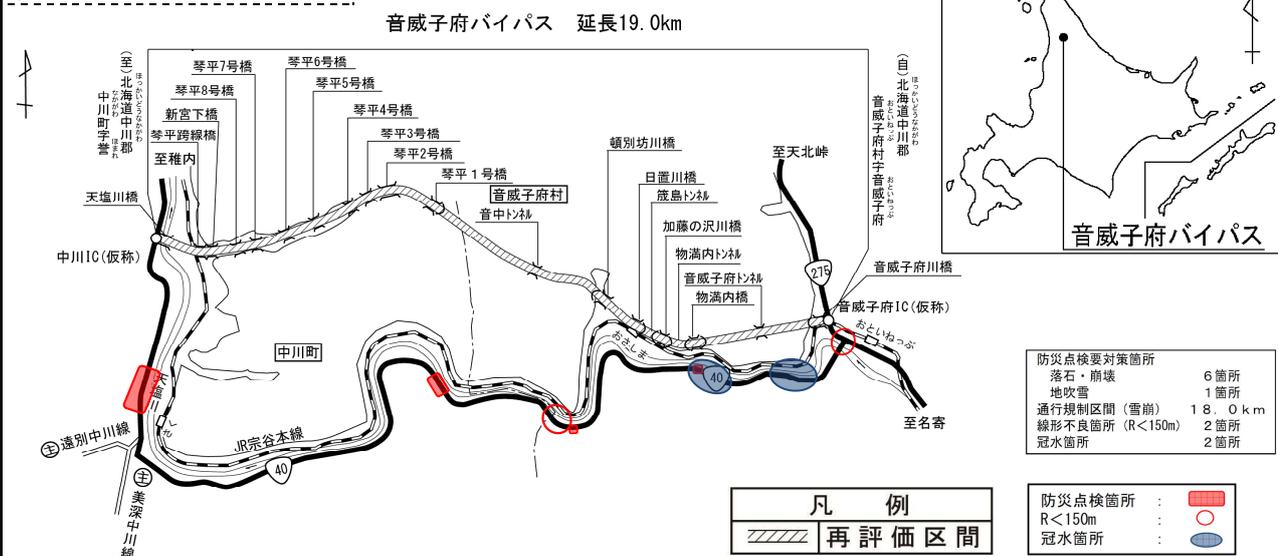
対応方針

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、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27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 <small>まこい</small> 真鯉道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自： <small>ほつかいどうしやり しやりちよう</small> 北海道斜里郡斜里町字オシンコシン 至： <small>ほつかいどうしやり しやりちよう みねはま</small> 北海道斜里郡斜里町字峰浜		延長 14.4 km
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一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S63年度用地着手
S63年度工事着手		
全体事業費	約228億円	事業進捗率
		78%
		供用済延長
		13.2km
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）） ・オンネベツ川付近の法面には、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）） ・法面工において、近接する法面の土砂崩落の発生等や、現道交通への影響、景観への影響を防災上の観点から技術的に比較考慮した結果、落石発生源を除去する切土と抑止するグラウンドアンカー等に見直すことは妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H26.8））		
事業の効果等 ○走行時間短縮等（100億円（残事業＝8.1億円）） ○災害による被害の回避等（97億円（残事業＝52億円）） ・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 ○地域住民の不安感の解消（263億円（残事業＝263億円）） ・走行時の安心の確保・不安の解消	費用（残事業）/（事業全体） 38/297億円 事業費：38/292億円 維持管理費：0.51/5.1億円	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 網走市など3市14町1村の首長等で構成される「オホーツク圏活性化期成会」等より早期整備の要望を受けている。		

知事の意見：

落石崩壊等による危険箇所及び落石・土砂崩落の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、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年度に事業化および工事着手して、用地進捗92%、事業進捗率78%となっている。
(平成26年3月末時点)

残事業の内容(現場吹付法枠工 21,000m²等)

平成25年度まで：延長13.2km(2/2)部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

法面対策工の変更及び運搬捨土箇所の変更により事業費が増加している。

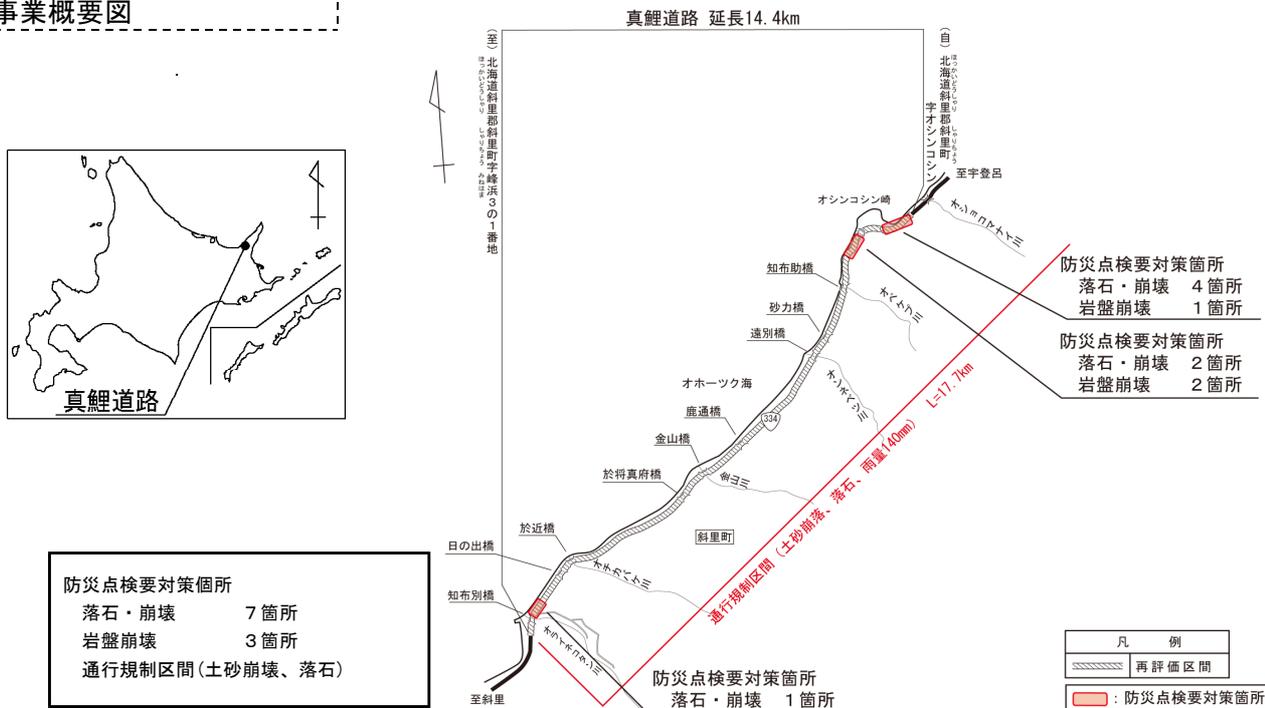
対応方針

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27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 <small>いんないどうろ</small> 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 <small>ゆざわ かみいんない</small> 至：秋田県湯沢市下院内 <small>ゆざわ しもいんない</small>		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經由し、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、2車線の自動車専用道路である。		
H15年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H19年度用地着手
全体事業費 約128億円		事業進捗率 70%
計画交通量 3,600台/日		供用済延長 - km
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16年以降、災害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：50,849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 (104億円(残事業=104億円)) 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、雪崩1箇所）等が解消される		費用 ； (残事業) / (事業全体) <div style="text-align: right;"> 33 / 144 億円 事業費：20 / 131 億円 維持管理費：13 / 13 億円 </div>

関係する地方公共団体等の意見

○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ます。

また、本県では、高速道路ネットワークの早期完成を県政の重点施策に位置づけ、未開通区間の整備促進に全力で取り組んでいるところであり、「院内道路」の整備については、東北中央自動車道の一部を構成し、県南地域を中心とする観光振興等の観点からも大きな効果が期待できるものと考えていますので、引き続き、コスト縮減に努めながら早期の開通に向けて事業の促進をお願いします。

なお、高速道路は、全体がつながってこそ一層大きな効果が発現されることから、本道路と併せ、他の県内未開通区間の整備についても取組の強化をお願いします。

○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
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間早期実現フォーラム
- ・湯沢市長
- ・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

- ・平成19年8月 湯沢横手道路が全線開通（暫定2車線）
- ・平成20年3月 主寝坂道路が全線開通（暫定2車線）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成15年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率70%（平成26年3月末時点）
- ・残事業の内容（トンネル工事、舗装工事、改良工事等）

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2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

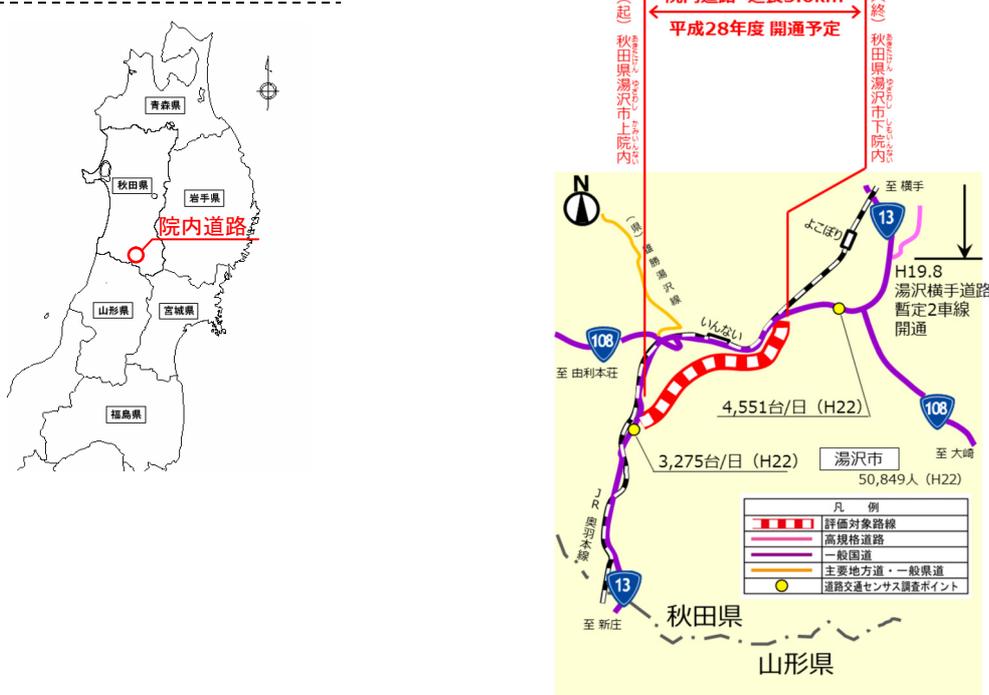
- ・橋梁形式の見直し
- ・トンネル受配電施設の見直し
- ・トンネル照明設備の見直し

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27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 <small>なべたにとうげ</small> 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 <small>いずみ ちちおにちやう</small> 至：和歌山県伊都郡かつらぎ町平 <small>いと ちやうたいら</small>	延長	4.1km		
事業概要					
<p>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。</p> <p>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、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。</p>					
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	約192億円	事業進捗率	35%	供用済延長	-
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・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					
<ul style="list-style-type: none"> ・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				費用	
走行時間の短縮等 215億円(残事業215億円) 災害による被害の回避 ・通行止めに伴う大幅な迂回を回避 通行規制区間、線形不良区間の解消 救急医療施設へのアクセス向上				(残事業)/(事業全体) 80 / 185億円 〔 事業費： 77 / 181億円 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					
大阪府知事の意見：					
1. 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、一日も早い供用開始に向け、事業推進を図られたい。 2. 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。 3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。					
和歌山県知事の意見：					
国道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。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道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7回通行止め（延べ159時間）が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率35%（平成26年3月末時点）

残事業の内容（トンネル工事、改良工事、舗装工事等）

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：全線2車線開通予定

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。

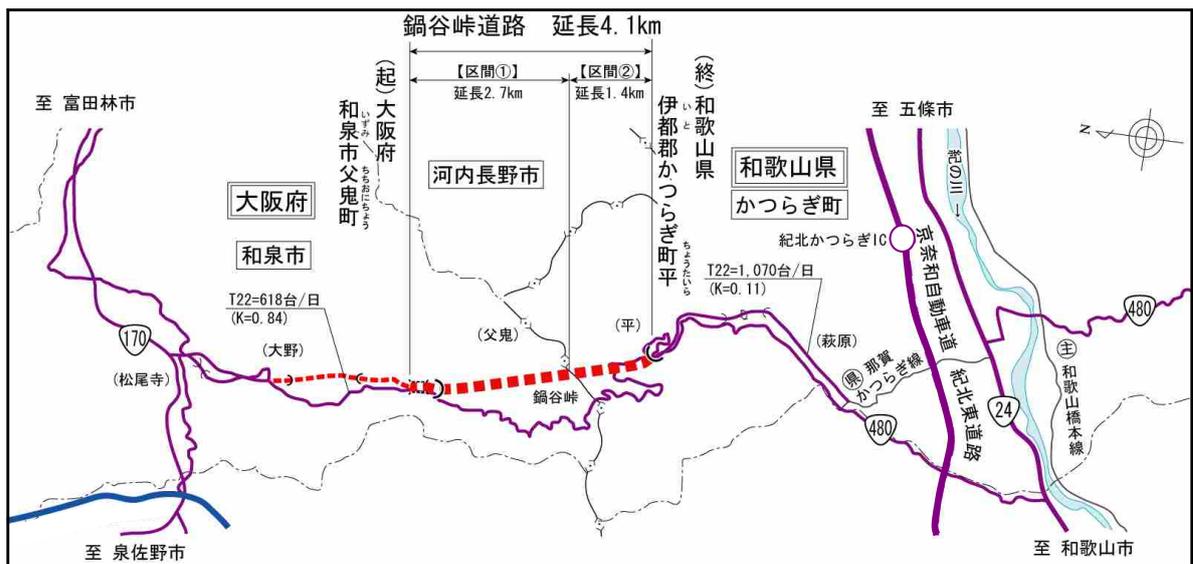
対応方針

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27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169号 <small>おくどろ</small> 奥瀬道路（期）	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：和歌山県新宮市熊野川町玉置口 至：和歌山県新宮市熊野川町九重		延長 5.2km
事業概要 一般国道169号は、奈良県奈良市を起点として、紀伊半島内陸部を縦貫し和歌山県新宮市に至る延長約184kmの路線であり、紀伊半島内陸地域の日常生活を支えるとともに、地域の産業・観光を支援する道路として重要な役割を担っている。 奥瀬道路（期）は、一般国道169号のうち特に地形条件が厳しい区間における土砂崩落等による通行止めの回避、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。		
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147億円	事業進捗率
	50%	供用済延長
		-
地域の防災面の課題 ・和歌山県と奈良県を結ぶ国道169号及び接続する国道311号では、平成16年度以降に土砂崩落による通行止めが8回（約9,216時間）、降雨規制による通行止めが7回（約100時間）の計15回（約9,316時間）の通行止めが発生。 ・平成23年7月に国道169号で発生した土砂崩落では、361日間全面通行止めとなり地域住民の生活に大きな影響。		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・土砂崩落による通行止めを回避するとともに地域間交通、沿道集落の孤立を防ぐ対策として、線形不良区間、異常気象時通行規制区間はトンネルによる別線整備とし、現道活用が可能な区間については現道拡幅及び法面对策を行う計画。 ・当該区間は急峻な地形で線形不良区間が大部分を占めるため、現道拡幅のみでは課題を解消できない。		
事業の効果等 走行時間の短縮等 143億円 （残事業143億円） 災害による被害の回避 ・孤立集落の解消 ・通行止めに伴う大幅な迂回を回避 事前通行規制区間、線形不良・狭隘区間の解消 救急医療施設へのアクセス向上	費用 （残事業） / （事業全体） 38 / 143億円 〔 事業費： 37 / 142億円 維持管理費： 1.2 / 1.2億円 〕	
関係する地方公共団体等の意見 奈良県知事の意見： 国道169号は紀伊半島アンカールートの一部を形成し、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には物資輸送・救急活動ルートとして地域の生活と安全を守る重要な道路です。 奥瀬道路（期）は、近畿内陸部から紀伊半島沿岸へのアクセスを担う国道168号と169号を連絡するとともに、沿線に住む十津川村民にとっては「命の道」となる唯一の幹線道路であり早期整備が必要です。 県としても、紀伊半島の道路ネットワークの代替性及び多重性を早期に確保するため、国道168号の整備にも重点的に取り組んでいます。 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。 平成27年度の供用に向けて、必要な予算を確保し、確実な供用をお願いいたします。		
和歌山県知事の意見： 平成23年の紀伊半島大水害において、県内の主要幹線道路が各所で通行止めとなり、多くの集落が孤立するなど、地域間を結ぶ幹線道路の重要性が再認識されたところです。		

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

なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努めるとともに、厳格なコスト管理を行い、平成27年国体開催までの供用を図られるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道169号奥瀬道路(期)」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率50%(平成26年3月末時点)
残事業の内容(トンネル工事、改良工事、舗装工事等)

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：全線2車線開通予定

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。

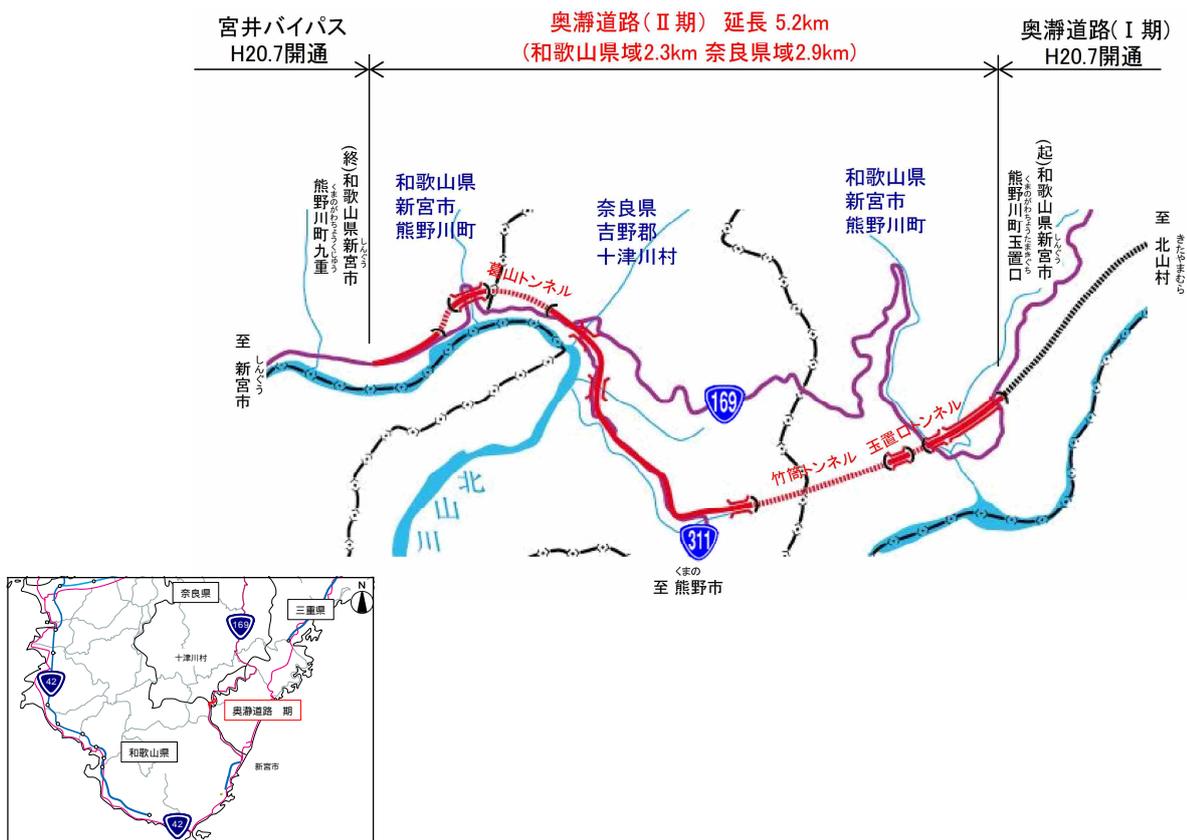
対応方針

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。