

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

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	高規格A	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2,604億円	事業進捗率	65%	供用済延長 0km
計画交通量	11,500～16,800台/日			
費用対効果 分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 0.9 <small>(残事業)</small> 2.8	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 844/2,620億円 事業費：764/2,540億円 維持管理費：80/80億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,344/2,344億円 走行時間短縮便益：2,041/2,041億円 走行費用減少便益：231/231億円 交通事故減少便益：72/72億円	基準年： 平成28年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9～0.9(交通量±10%) 事業費：B/C=0.9～0.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.8～0.97(事業期間±20%)				
感度分析の結果 【残事業】交通量：B/C=2.7～2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4～2.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6～3.0(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・「国土形成計画(全国計画)」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。 ・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方の被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。				
②物流の効率化 ・山梨県を発着する物流動向は、入出荷ともに、静岡県との割合が多く、中部横断自動車道沿線は事業所数も多いため、山梨県は国際拠点港湾である清水港(静岡県)の後背地。 ・清水港と直結する国道52号は狭小区間やカーブ区間が多いため、国際海上コンテナが走行するには、徐行に加え前後誘導車の配置が必要となっており、定時性や速達性が課題。 ・中部横断自動車道の整備により、通行支障箇所を通過せずに通行可能となるとともにアクセス時間の短縮により、物流効率化に寄与。				
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51分であり、全国平均の約39分よりも12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 ・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2箇所存在しており、過去には大雨により度々通行止めが発生。 ・国道52号においても防災対策を実施しているものの、災害時に通行止めとなった場合は集落が孤立することから、信頼性の高い代替道路の確保が必要。 ・中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の意見： 中部横断自動車道は、沿線地域の産業・経済・観光・文化等の発展に寄与するとともに、東海・東南海地震や富士山噴火等の防災面並びに緊急医療等においても必要不可欠な道路であり、多くの県民が大きな期待を寄せ、早期実現を念願しております。 また、これまで平成29年度の全線開通に向けて、沿線の自治体や民間企業、経済団体は開通後の当該道				

路を最大限に利活用するための様々な取り組みを準備・実行してきたところであります。
 このため、事業進捗等については大変心配しており、当該原案に対して以下の意見を申し添えます。

- ①事業期間の延伸は最小限に努めること。
- ②事業費増加の要因に対し、更なる工夫・コスト縮減を図ること。
- ③地方負担の低減に努めること。

・以上の点を踏まえ、事業を継続し一日も早い全線の供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見
 事業の継続を承認する。
 中部横断自動車道（富沢～六郷）については、以下の付帯意見をもって 原案どおり継続とする。

- ①出来る限り早期に供用出来るよう工程管理に努めること。
- ②引き続きコスト縮減を図るとともに、更なる事業費増加とならないようコスト管理の徹底に努めること。
- ③地元とも連携し、供用後にストック効果が発現されるよう努めること。

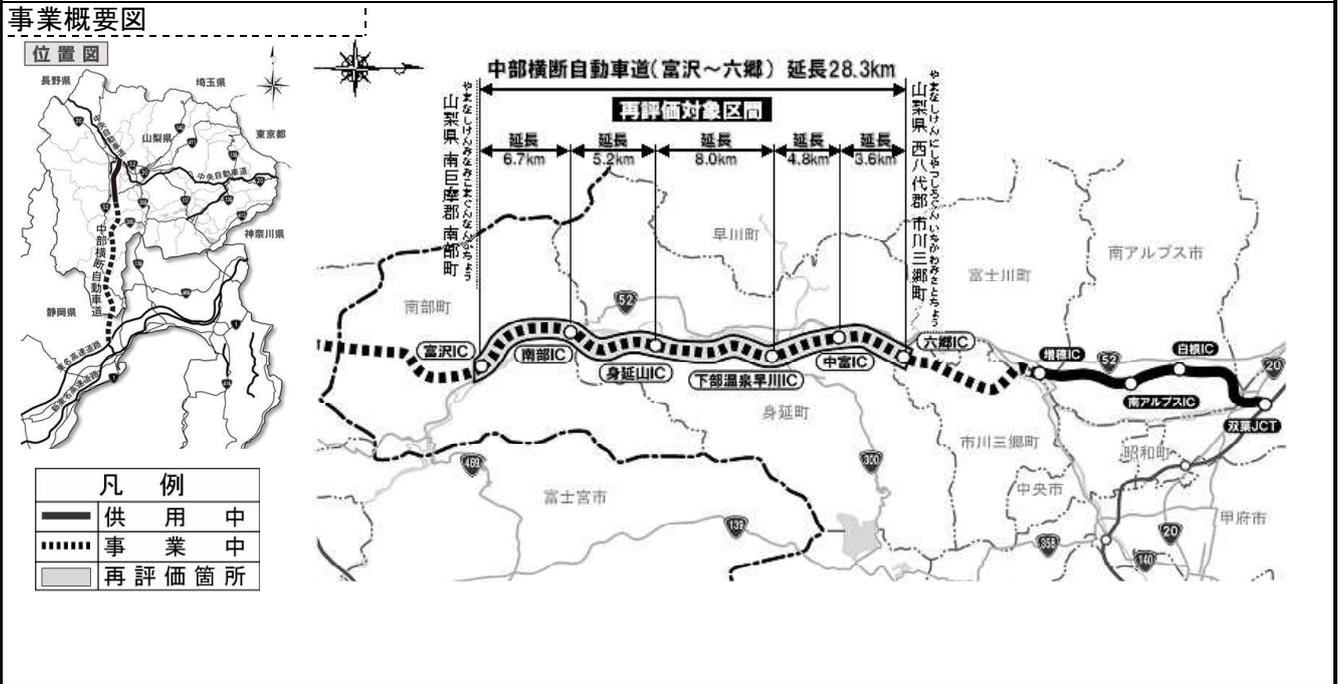
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・中富IC・身延山ICが地域活性化ICとして追加設置の認可。
 ・富士山静岡空港の開港などの地域開発が進行している。

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100%取得済み。
 ・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
 難航事象の対策実施により、工事工程の遅延が発生。

施設の構造や工法の変更等
 ・トンネル支保構造・補助工法の変更や工事用道路の構造見直し等により事業費増加の要因が発生。
 ・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
 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道20号 <small>おおつき</small> 大月バイパス		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>やまなしけんおおつきしこまはし</small> 山梨県大月市駒橋 至： <small>やまなしけんおおつきしおおつきちようはなさき</small> 山梨県大月市大月町花咲				延長	3.2 km	
事業概要 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2kmの2車線のバイパス事業である。							
S48年度事業化		S50年度都市計画決定 (H12年度変更)		H元年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費	約338億円		事業進捗率	89%		供用済延長	1.7km
計画交通量	10,100~12,700台/日						
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 3.6		総費用： (残事業)/(事業全体) 56/452億円 (事業費：52/442億円) (維持管理費：4.5/9.7億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 202/568億円 (走行時間短縮便益：194/512億円) (走行費用減少便益：5.2/42億円) (交通事故減少便益：3.6/14億円)	基準年： 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%)							
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道20号（現道）の損失時間は、84.5千人時間/年・kmで、1工区開通前後で比較すると、約2割改善。 ・平成23年2月に1工区開通後、旅行速度が改善したものの、国道139号と交差する大月橋東詰交差点を先頭に渋滞が残存。 ・残る2工区の整備により、現道の交通がバイパスに転換し、国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・大月バイパスと並行する国道20号（現道）の死傷事故率は、104.9件/億台・kmで、1工区開通前後で比較すると、バイパスへの交通転換により約5割改善。 ・しかし、依然として、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。 ・残る2工区の整備により、現道の交通がバイパスに転換し、国道20号（現道）の更なる事故削減が見込まれる。 ③利便性の向上 ・大月市は、山梨県内で救急医療施設までの平均収容所要時間を最も要する地域であり、市内唯一の二次救急医療機関である大月市立中央病院へ向かうには国道20号（現道）を経由する必要がある。 ・国道20号（現道）は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の渋滞時は救急車両の通行に支障をきたす状態である。 ・大月バイパスの整備により、現道の交通がバイパスに転換し、代替路の確保や搬送時間の短縮等の利便性の向上が期待される。							
関係する地方公共団体等の意見 ・山梨県知事の意見： 一般国道20号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和による交通事故の減少や歩行者等の安全確保、消防署や病院への代替路の確保や搬送時間の短縮等の救急施設へのアクセスの強化などが期待されます。 現在は、計画区間L=3.2kmのうち1工区L=1.7kmの部分供用により、富士吉田方面への交通ではバイパス機能が発揮されており、市街地の渋滞の緩和には一定の効果が見られています。 残区間は、本バイパスと中央道大月インターを直結する区間であり、この効果を最大限に発揮すべく、引き続き、早期完成をお願いします。							

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年度に1工区部分供用（大月市大月一丁目～大月市大月二丁目：L=約0.6km）。
- ・平成19年度に1工区一部暫定供用（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L=約1.1km）。
- ・平成22年度に一部完成形開通（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L=約1.1km）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・1工区は、平成23年2月に全線2車線で完成形供用済。
- ・2工区は、桂川橋上部工事、花咲地区改良工事、大月第2トンネル工事、JR横断函渠工事を実施中。
- ・引き続き、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は99%完了。引き続き、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・大規模切土区間において、想定外に不安定な岩塊が多数確認されていることや、地元合意が得られないことによる進入経路の見直し等について、関係機関協議中。
- ・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

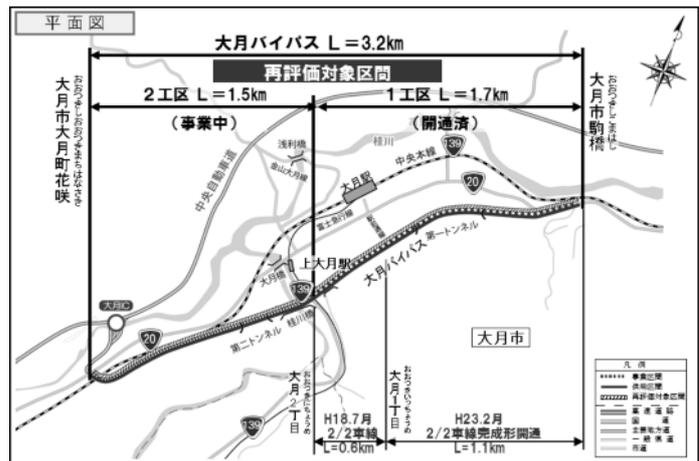
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

凡例	
——	供用中
----	事業中



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道52号 <small>かみいしだかいりょう</small> 上石田改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>やまなしけん こう ふ し とみたけ</small> 山梨県甲府市富竹一丁目 至： <small>やまなしけん こう ふ し こがさちょう</small> 山梨県甲府市寿町			延長	1.0km
事業概要					
<p>国道52号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や貢川に架かる橋の架け替えや4車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上、沿道環境の改善を目的とした、甲府市富竹一丁目から甲府市寿町までの延長1.0kmの4車線の拡幅事業である。</p>					
H8年度事業化	S21年度都市計画決定 (S43年度変更)	H16年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約138億円	事業進捗率	87%	供用済延長	0.75km
計画交通量	19,900～26,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(残事業)</small> 10.0	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 16/175億円 事業費：14/170億円 維持管理費：1.2/5.1億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 156/189億円 走行時間短縮便益：122/152億円 走行費用減少便益：26/30億円 交通事故減少便益：8.1/7.2億円	基準年： 平成28年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 10.0～ 10.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.0～1.1（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 9.1～ 11.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.0～1.1（事業期間± 20%） 事業期間：B/C= 9.5～ 10.3（事業期間± 20%）</p>					
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道52号（現道）の損失時間は、約148.5千人時間/年・kmで、2工区開通前後で比較すると、約2割改善。 ・当該区間には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所存在している状況。 ・残る1工区の整備により、交通が4車線区間に転換し、国道52号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道52号（現道）の死傷事故率は、約130.9件/億台・kmと山梨県内の国道52号平均の約1.6倍。 ・事故の内訳は、追突事故が約5割を占めており、要因として、貢川交番前交差点と貢川交番南交差点との交差点距離が短く、国道52号（現道）と2工区へのクランク交通とアルプス通り直進交通などが輻輳状態。 ・輻輳を発生させる原因となっているクランク交通を解消するため、残る1工区の整備を推進し、安全性の向上を図ることが必要。 <p>③沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2工区は平成26年4月21日の4車線開通により、現道の交通量が4車線化区間に1,400台/日転換しており、1工区でも同様の転換が見込まれる。 ・歩行空間が狭小な現道から、歩道設置により十分な歩行空間が確保された4車線化区間に転換することで、道路利用者のうち約9割が安心感の向上を実感。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・山梨県知事の意見：</p> <p>一般国道52号上石田改良は、甲府都市圏に於ける重要な幹線道路に位置付けられており、当区間の整備により、渋滞の緩和、事故の減少、良好な沿道環境の形成、緊急輸送路が確保されるなど、必要性が高い事業である。</p> <p>平成26年4月には、甲府南アルプス線（通称アルプス通り）までが部分供用となり、渋滞の緩和や歩行者の安全確保等に一定の成果が得られている。</p> <p>しかし、供用終点部のアルプス通りにおいては、交差点が近接していることから、自動車交通が輻輳するなど、交通渋滞や安全確保の課題が残されている。</p>					

上記問題の解決には、全線供用が必要不可欠と考えており、引き続き、残区間の早期完成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

隣接する国道52号寿町拡幅が平成16年度に完了。

平成21年度に荒川橋仮橋および新貢川橋の暫定開通、平成26年4月に延長0.75kmを4車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和21年度に都市計画決定、昭和43年度に都市計画変更。
- ・平成8年度に事業化され、平成16年度から用地着手。平成17年度から工事着手。
- ・2工区（荒川橋～アルプス通）の0.75kmは平成26年4月に4車線開通。
- ・1工区（アルプス通～貢川交差点）の0.25kmの用地取得は、平成24年度から着手。
- ・用地交渉や権利者未確定地の相続手続きに時間を要したため、供用開始年度が平成29年度から平成32年度へ3年延期。
- ・全体の用地取得率は、68%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道138号新屋拡幅		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：山梨県富士吉田市上吉田七丁目 至：山梨県富士吉田市上吉田堰林			延長	2.6km		
事業概要 国道138号は、山梨県富士吉田市を起点として、神奈川県小田原市に至る延長約60kmの幹線道路である。新屋拡幅は、富士吉田市内の混雑の著しい上宿交差点より富士見公園前交差点間の混雑解消を図る延長2.6kmの現道拡幅事業である。							
H24年度事業化	H22年度都市計画決定	H27年度用地着手	H一年度工事着手				
全体事業費	約80億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0km		
計画交通量	19,300~28,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.5	総費用 (残事業)/事業全体	69/72億円		総便益 (残事業)/事業全体	182/182億円
	(残事業)	2.6	事業費 維持管理費	63/ 66億円 6.2/ 6.2億円		走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益	169/ 169億円 9.8/ 9.8億円 3.1/ 3.1億円
感度分析の結果 ：事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C= 2.4~2.6（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.5~2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.3~2.8（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.4~2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.4~2.6（事業期間±20%）事業期間：B/C= 2.5~2.7（事業期間±20%）							
事業の効果等 ①国道138号（現道）の渋滞状況 ・国道138号（現道）の損失時間は、約118.9千人時間/年・km。 ・主要渋滞個所に選定されている交差点が4箇所存在している状況。 ・国道138号（現道）の渋滞が地域住民の移動阻害を引き起こし、地域生活の快適性が低下。 ・新屋拡幅の整備により、国道138号（現道）の交通容量が拡大し、渋滞緩和や地域生活の快適性向上が見込まれる。 ②国道138号（現道）の死傷事故発生状況 ・国道138号（現道）の死傷事故率は、新屋拡幅区間で約268.3件/億台・km。 ・渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。 ・新屋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。 ③周遊観光の支援 ・富士北麓地域は富士山世界遺産登録と相まって、近年観光入り込み客数は増加傾向。 ・国道138号新屋拡幅事業の周辺には、道の駅富士吉田や北口本宮富士浅間神社などの観光施設が点在しているものの、富士山五合目と比べ、観光入り込み客数の増加傾向は低い水準で推移。 ・新屋拡幅の整備により、点在する周辺観光施設間の所要時間が短縮し、更なる観光入込客の伸びが期待。 ④地域生活の快適性（救急医療活動の支援） ・富士吉田市は、現場までの平均到着時間が県平均を上回る地域となっており、第2次救急医療施設へ向かうためには、国道138号を経由する必要あり。 ・国道138号（現道）は道路幅員が狭いため、追い越しができず、朝夕の渋滞時に救急車両にも支障。 ・新屋拡幅の整備により、安全で円滑な搬送が可能となり、地域の救急活動を支援。 ⑤地域生活の快適性（災害時の支援） ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。 ・道の駅「富士吉田」の富士山アリーナは富士吉田市の支援物資集積施設に指定。 ・新屋拡幅の整備により、中央道河口湖ICまで4車線の緊急輸送道路ネットワークを形成し、災害時においても円滑な救援物資輸送が可能となり、防災機能を強化。							
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の意見： 国道138号新屋拡幅改良は、現道2車線で、平日の通勤時間帯や土曜、日曜を中心に慢性的に渋滞が発生しており、観光客のみならず地域住民の日常生活にも支障をきたしている。 当区間の整備は、渋滞の緩和、事故の減少、世界遺産に登録された富士山の構成資産の連携など、周遊観光の促進に繋がり、地元では本事業と連携した周辺まちづくりにも期待が高まっている。 また、切迫性が危惧される富士山噴火の大規模災害時には、緊急輸送が確保されるなど、必要性が高い事業である。							

必要な予算を確保し、引き続き早期完成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

- ・平成25年6月に「富士山」世界遺産登録
- ・「国道138号拡幅に伴う周辺地域まちづくり検討委員会」を富士吉田市と共同で設立し、平成25年よりこれまでに4回の検討委員会を実施。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年3月末時点で、用地取得率は約0.1%。
- ・平成22年度に都市計画決定、平成24年度に事業化。平成27年7月に設計説明会を実施
- ・先行整備区間は、平成32年度からの開通を目指して、事業を推進。
- ・まちづくり区間は、景観計画、景観条例を平成28年4月策定

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・富士吉田市まちづくり計画の状況を踏まえ、平成34年度からの開通を目指して事業を推進。

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

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：中部横断自動車道（八千穂～佐久南） <small>ちゅうぶおうだんじどうしゃどう やちほ さくみなみ</small>	事業区分 ：高速自動車国道	事業主体 ：国土交通省 関東地方整備局		
起終点 ：自：長野県佐久郡佐久穂町千代里 <small>ながのけん さくぐん さくほ まちちよさと</small> 至：長野県佐久市桜井 <small>ながのけん さくし さくらい</small>	延長	14.6km		
事業概要 ：中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県佐久市に至る延長約132kmの高速自動車国道である。当路線は、東名・中央・上信越自動車道を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化し、地域間交流の拡大をはじめ関東地方の広域的なネットワークを形成するとともに、国道141号の渋滞緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化など社会経済活動の発展に寄与する路線である。				
H15年度事業化		H8年度都市計画決定		
H17年度用地着手		H18年度工事着手		
全体事業費	約779億円	事業進捗率 86%		
		供用済延長 -		
計画交通量	10,200～12,200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 141/890億円	総便益 (残事業)/事業全体 938/938億円	基準年 平成28年
	(残事業) 6.6	事業費：98/847億円 維持管理費：43/43億円	走行時間短縮便益：645/645億円 走行費用減少便益：198/198億円 交通事故減少便益：95/95億円	
感度分析の結果 ：事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】 交通量：B/C=0.99～1.1（交通量±10%） 残事業 交通量：B/C=6.2～7.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.04～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=6.2～7.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=6.4～6.8（事業期間±20%）				
事業の効果等				
(1) 広域ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> 中部横断自動車道は、上信越道や中央道、東名高速といった高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。 				
(2) 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 国道141号（現道）の損失時間は、約95.3千人時間/年・kmから約87.8千人時間/年・kmと平成23年3月の暫定2車線開通前から改善しているものの、浅間中学西交差点周辺では渋滞が残存。 中部横断自動車道（八千穂～佐久南）の整備により、高速道への交通転換に伴う国道141号（現道）渋滞緩和が見込まれる。 				
(3) 救急医療体制の支援 <ul style="list-style-type: none"> 中部横断道の整備により、周辺地域から第三次救急医療機関である佐久総合病院（佐久医療センター：H26.3開院予定）へのアクセス性が向上し、救命率が改善。 				
(4) 地域産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 中部横断自動車道の整備および地域活性化ICの整備により、沿線地域の地域活性化、物流効率化及び農業の振興発展に寄与することが期待される。 				
関係する地方公共団体等の意見				
本事業については、高速ネットワークの形成、並行する一般国道141号の混雑緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化、地域間交流・地域開発の促進、災害に強い道路機能の確保などに寄与する、極めて重要な道路と認識しています。				
ついては、事業を継続し、予定どおりに平成29年度に開通できるよう必要な予算確保と事業推進を強く要請します。				
また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるよう要請します。				
事業評価監視委員会の意見				
事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等				
平成15年12月第1回国幹会議において、新直轄方式による整備に位置づけられた。また、平成18年9月に整備計画が変更され、地域活性化IC（臼田IC、佐久町IC：仮称）が連結許可された。平成23年3月に中部横断自動車道（佐久南IC～佐久小諸JCT）の7.8kmが全線2車線で供用した。				
事業の進捗状況、残事業の内容等				
中部横断自動車道（八千穂～佐久南）の用地取得は完了。引き続き、橋梁工事等を行い、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。				

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

土地収用法による用地取得を実施するなど、用地取得に時間を要したこと、また、開通後の残工事を考慮し、全体の事業期間を平成30年度に変更する。

今後は改良工事等の進捗を図り、本線の開通を平成29年度に予定、平成30年度に残工事として工事用道路の撤去を実施。

施設の構造や工法の変更等

盛土材としての強度を確保するための掘削土改良(安定処理工)の増加、また、掘削土に含まれる転石処理の追加により、事業費を約84億円増加。今後の事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。

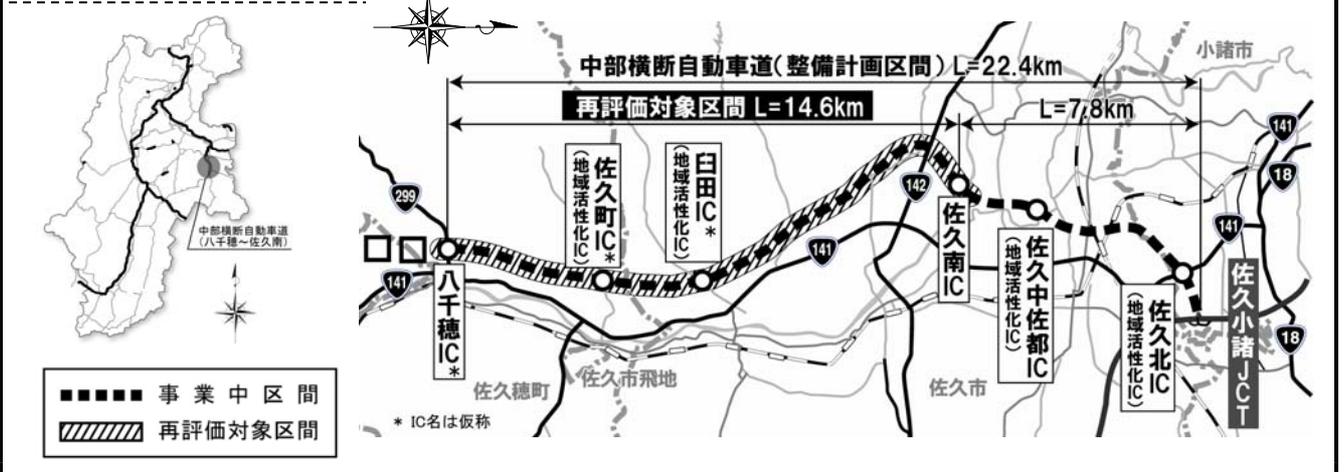
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道18号 <small>うだ えんしん</small> 上田バイパス(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>ながのけんとうみしもとうんの</small> 長野県東御市本海野 至： <small>ながのけんうだしこくぶ</small> 長野県上田市国分		延長 4.1km
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194kmの主要幹線道路である。一般国道18号上田バイパス(延伸)は、現道である国道18号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的として計画された事業である。		
H21年度事業化 S46年度都市計画決定 H23年度用地着手 H29年度工事着手		
全体事業費 約179億円 事業進捗率 17% 供用済延長 0km		
計画交通量 12,600台/日 ~ 31,900台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 134/166億円 (事業費：120/153億円) 維持管理費：13/13億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 395/395億円 (走行時間短縮便益：387/387億円) (走行経費減少便益：7.8/7.8億円) (交通事故減少便益：0.18/0.18億円)
基準年 平成28年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.4~2.4(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.6(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.9~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.7~3.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.2(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道18号(現道)の損失時間は、約108.2千人時間/年・kmから約120.3千人時間/年・kmと前回再評価時から横ばい。 ・平成21年3月の暫定2車線開通後、再評価対象区間において所要時間の短縮が見られるものの、大屋交差点周辺(国道152号と接続)や国分1丁目交差点などでは渋滞が残存。 ・上田バイパス(延伸)の整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道18号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。 ②交通事故の減少 ・国道18号(現道)の死傷事故率は、約128.8件/億台・kmから約130.6件/億台・kmと前回再評価時から横ばい。 ・大屋交差点周辺(国道152号と接続)、常田3丁目交差点周辺では、交通事故が多発しており、死傷事故率が200件/億台・kmを超える交差点が5箇所存在。また、車両相互の追突事故が多発。 ・上田バイパス(延伸)の整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道18号(現道)の事故削減が見込まれる。 ③沿線地域の開発・発展等の支援(企業立地の促進) ・上田バイパス(1.8km区間)は、平成21年3月の暫定2車線開通により、沿線に大規模小売店が立地。 ・上田バイパス(延伸)の整備により、沿線地域における商業立地の促進が見込まれる。 ・また、上田市の工業生産地域である丸子地区では高速ICへのアクセス性が向上し、更なる工業振興が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事からの意見： 一般国道18号「上田バイパス(延伸)」は、交通混雑の緩和や交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等に寄与する必要不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

—

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に事業化、平成23年度に用地着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 上田バイパス（延伸）の用地取得率は39%（H28.3時点、面積ベース）。
- ・ 設計協議に時間を要したこと、その後の詳細設計や工程の見直しにより、事業期間を平成30年度から平成34年度に変更。
- ・ 平成29年度から上田市区間の橋梁工事に着手予定。

施設の構造や工法の変更等

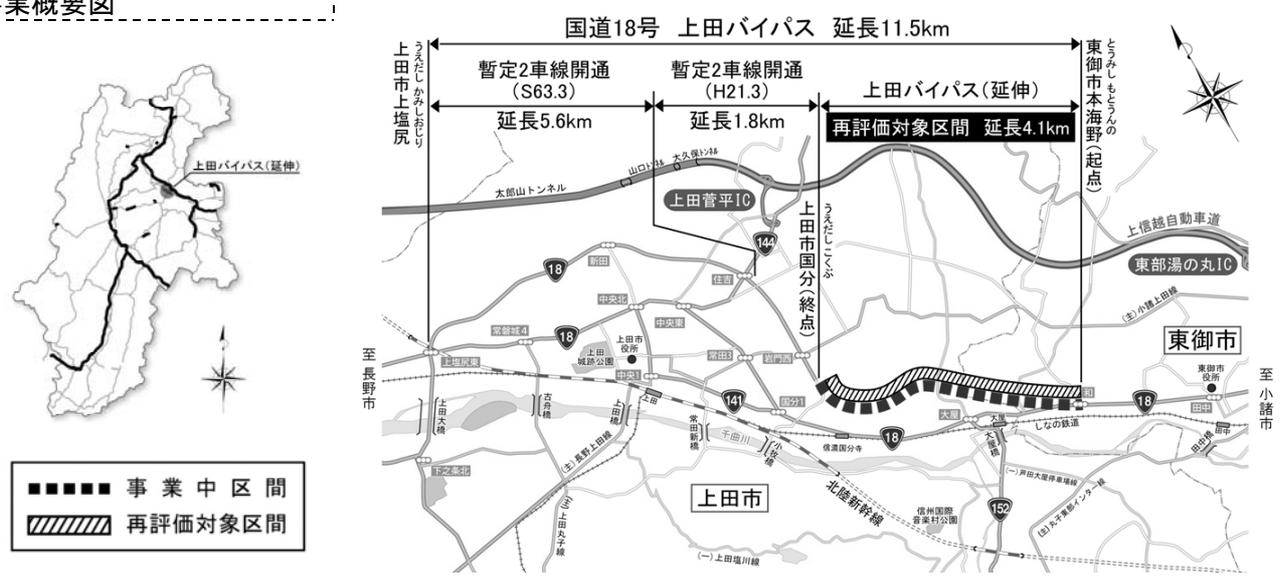
事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道20号 <small>さかむろ</small> 坂室バイパス	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>ながのけんちのしかなざわ</small> 長野県茅野市金沢 至： <small>ながのけんちのしみやがわ</small> 長野県茅野市宮川		延長	3.7km
事業概要 一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的として計画された事業である。			
H10年度事業化	H9年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手
全体事業費	約231億円	事業進捗率	73%
		供用済延長	3.0km (暫定)
計画交通量	14,900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 63/249億円	総便益 (残事業)/事業全体 272/323億円
	(残事業) 4.4	事業費：52/235億円 維持管理費：10/14億円	走行時間短縮便益：208/257億円 走行費用減少便益：52/53億円 交通事故減少便益：12/13億円
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.04~1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 3.2~ 4.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.4（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 4.0~ 4.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C= 4.0~ 4.7（事業期間±20%）			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・旧国道20号の損失時間は、約58.8千人時間/年・kmから約130.4千人時間/年・kmと平成23年6月の暫定2車線開通前から増加。 ・平成23年6月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、再評価対象区間の損失時間は増加。バイパスの合流部が暫定2車線であるため、旧国道20号側の宮川交差点などでは渋滞が発生。 ・坂室バイパスの完成4車線整備により、バイパスへの交通転換に伴う旧国道20号の渋滞緩和が見込まれる。 ②沿道環境の改善（交通事故の減少） ・旧国道20号の死傷事故率は、バイパスへの交通転換により、約111.3件/億台・kmから約32.3件/億台・kmと平成23年6月の暫定2車線開通前から7割改善。しかし、依然として車両相互の追突や合流部の事故が発生。 ・平成23年6月の暫定開通の際、旧国道20号の宮川交差点と当該路線が新たに付け替えられ、交差点での事故が大幅に削減。 ・坂室バイパスの完成4車線整備により、バイパスへの交通転換に伴う旧国道20号の更なる事故削減が見込まれる。 ③沿道環境の改善（安全安心な通行の確保） ・旧国道20号では、坂室バイパスの平成23年6月の暫定2車線開通により、大型車混入率が21%から7%と3分の1に減少するが、未だ約1割が残存。 ・旧国道20号は、近隣に位置する宮川小学校の通学路としても利用されていることから、当該事業によって、大型車の更なる転換に伴う児童の安全性向上が見込まれる。			
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事からの意見： 一般国道20号「坂室バイパス」は、交通混雑の緩和や交通事故の減少、沿道環境の改善等に寄与する必要不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。			

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道20号 <small>しもすわおかや</small> 下諏訪岡谷バイパス	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>ながのけんすわぐんしもすわまちひがしまち</small> 長野県諏訪郡下諏訪町東町 至： <small>ながのけんおかやししいまい</small> 長野県岡谷市今井			延長	5.4km
事業概要 一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号下諏訪岡谷バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的として計画された事業である。				
H4年度事業化		H2年度都市計画決定		H6年度用地着手
全体事業費		約464億円		事業進捗率
				65%
				供用済延長
				2.9km (暫定)
計画交通量		6,300～18,900台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/事業全体 149/512億円 事業費：138/498億円 維持管理費：11/14億円	総便益 (残事業)/事業全体 421/667億円 走行時間短縮便益：328/511億円 走行費用減少便益：72/130億円 交通事故減少便益：21/27億円	基準年 平成25年
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.5 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.7～2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6～3.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.5～3.2 (事業期間±20%)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道20号（現道）の損失時間は、約105.5千人時間/年・kmから約93.3千人時間/年・kmと前回再評価時から横ばい。 ・平成16年3月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、長地交差点（暫定2車線開通区間への接続）や大社通り交差点（国道142号と接続）などでは渋滞が残存。 ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・国道20号（現道）の死傷事故率は、約76.5件/億台・kmから約76.9件/億台・kmと前回再評価時から横ばい。 ・大社通り交差点、長地交差点では死傷事故率が200件/億台・kmを超える交差点が存在しており、追突や出合頭事故といった渋滞や沿道出入りに起因する事故が多発。 ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号（現道）の事故削減が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事の見解： 一般国道20号「下諏訪岡谷バイパス」は、交通混雑の緩和や交通事故の減少等に寄与する必要不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト削減に努め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 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 下諏訪岡谷バイパス暫定2車線（2.9km）、国道142号バイパス及び県道下諏訪辰野線の3路線を同時に平成16年3月27日に供用。長地山の手土地区画整理事業が平成14年度事業完了。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成16年3月に暫定2車線（2.9km）が開通済み。国道142号から国道142号バイパス間（1.7km）の道路設計を行うとともに、今井地区で改良工事及び橋梁工事を実施。平成29年度に、岡谷市今井～岡谷インター西区間L=0.8kmを完成2車線で開通予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得は約85%完了。引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道153号 <small>いなん</small> 伊南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																						
起終点	自：長野県上伊那郡飯島町本郷 至：長野県駒ヶ根市赤穂	延長	9.2 km																								
事業概要																											
<p>一般国道153号伊南バイパスは、長野県上伊那郡飯島町本郷から長野県駒ヶ根市赤穂に至る延長9.2kmのバイパスであり、長野県からの権限代行を受け、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援や生活環境の改善を目的に計画された道路です。</p> <p>平成26年度迄に飯島町本郷から飯島町田切の3.2kmと駒ヶ根市赤穂市場割から駒ヶ根市赤穂の4.2kmについて暫定2車線開通済みであり、交通渋滞の緩和や生活環境の改善に寄与しました。</p> <p>残る区間の並行する現道等には線形不良箇所、冬期路面凍結箇所が存在するなど多くの課題があり、引き続き事業を推進することで、線形不良箇所の回避等の効果を見込んでいます。</p>																											
H9年度事業化		H9年度都市計画決定 (H一年度変更)		H10年度用地着手																							
				H13年度工事着手																							
全体事業費	412億円	事業進捗率	79%	供用済延長	7.4km																						
計画交通量	14,000台/日																										
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.1</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.1</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-left: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体) 108/473億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">96/432億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">12/41億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.1</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.1</td> </tr> </table>	B/C	2.1	(事業全体)		(残事業)	2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体) 108/473億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">96/432億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">12/41億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 108/473億円	(事業費)	96/432億円	(維持管理費)	12/41億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総便益</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体) 232/997億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">174/935億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(走行経費減少便益)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">55/58億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(交通事故減少便益)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.6/4.2億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 232/997億円	(走行時間短縮便益)	174/935億円	(走行経費減少便益)	55/58億円	(交通事故減少便益)	2.6/4.2億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">基準年</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">平成25年</td> </tr> </table>	基準年	平成25年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.1</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">2.1</td> </tr> </table>	B/C	2.1	(事業全体)		(残事業)	2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体) 108/473億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">96/432億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">12/41億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 108/473億円	(事業費)	96/432億円	(維持管理費)	12/41億円														
B/C	2.1																										
(事業全体)																											
(残事業)	2.1																										
総費用	(残事業)/(事業全体) 108/473億円																										
(事業費)	96/432億円																										
(維持管理費)	12/41億円																										
総便益	(残事業)/(事業全体) 232/997億円																										
(走行時間短縮便益)	174/935億円																										
(走行経費減少便益)	55/58億円																										
(交通事故減少便益)	2.6/4.2億円																										
基準年	平成25年																										
感度分析の結果																											
<p>【事業全体】 交通量 : B/C=2.0~2.2(交通量 ±10%) 【残事業】 交通量 : B/C=2.1~2.3(交通量 ±10%)</p> <p>事業費 : B/C=1.9~2.3(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=1.6~2.7(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=2.0~2.3(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"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりと連携あり。 <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"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地(駒ヶ根高原等)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(伊那中央病院)へのアクセス向上が見込まれる。 																											

⑦災害への備え

- ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・夜間騒音値の低減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・上伊那地域ビジョンにて、交通の骨格を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：

- ・一般国道153号「伊南バイパス」は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、救急医療活動の支援や生活環境の改善等に寄与する必要不可欠な事業です。
- ・ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。
- ・また、事業の実施に当たっては、一層のコスト縮減に努め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

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・伊那谷特有の河岸段丘により、急激な起伏や急カーブ区間が多く存在。
- ・飯島町本郷地内や田切地内では、冬季路面凍結箇所が存在し、スリップ事故が発生。
- ・急カーブ区間では、搬送中の初期治療が困難であり、救急搬送に支障。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は79%、用地進捗率は100%。(平成27年度末)
- ・今年度は上伊那郡飯島町田切～駒ヶ根市赤穂(延長1.8km)の平成30年度の暫定開通に向けた橋梁工事等を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・上伊那郡飯島町田切～駒ヶ根市赤穂(延長1.8km)は、平成30年度の開通を目指し、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道21号 <small>かにみたけ</small> 可児御嵩バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																			
起終点	自：岐阜県可児郡御嵩町井尻 至：岐阜県可児市中恵土	延長	8.0 km																					
事業概要	<p>一般国道21号可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土に至る延長8.0 kmのバイパスであり、現道21号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>平成24年度迄に可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土の8.0 kmについて全線暫定開通済みであり、現道の交通渋滞の緩和に寄与してきました。</p> <p>しかし、現道の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所（2箇所）が、またバイパス部を中心に事故危険区間（6箇所）などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続きバイパスの4車線整備することで、並行する現道の渋滞損失時間を約4割削減する等の効果を見込んでいます。</p>																							
H3年度事業化	S50年度都市計画決定（可児市） S58年度都市計画決定（御嵩町） （H一年度変更）	H5年度用地着手	H12年度工事着手																					
全体事業費	349億円	事業進捗率	87%	供用済延長	8.0 km																			
計画交通量	23,700台/日																							
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 2.5</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>3.0</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 78/483 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>41/415億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>37/67 億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 2.5</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>3.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.5	(残事業)	3.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 78/483 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>41/415億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>37/67 億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 78/483 億円	(事業費)	41/415億円	(維持管理費)	37/67 億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 233/1,211 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>213/1,081億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行経費減少便益)</td> <td>13/114 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益)</td> <td>7.7/16 億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 233/1,211 億円	(走行時間短縮便益)	213/1,081億円	(走行経費減少便益)	13/114 億円	(交通事故減少便益)	7.7/16 億円	基準年	平成25年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 2.5</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>3.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.5	(残事業)	3.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 78/483 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>41/415億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>37/67 億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 78/483 億円	(事業費)	41/415億円	(維持管理費)	37/67 億円													
B/C	(事業全体) 2.5																							
(残事業)	3.0																							
総費用	(残事業)/(事業全体) 78/483 億円																							
(事業費)	41/415億円																							
(維持管理費)	37/67 億円																							
総便益	(残事業)/(事業全体) 233/1,211 億円																							
(走行時間短縮便益)	213/1,081億円																							
(走行経費減少便益)	13/114 億円																							
(交通事故減少便益)	7.7/16 億円																							
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.3~4.1(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.2(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.5~2.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.0~3.0(事業期間±20%)</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。 <p>②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>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（杉原千畝記念館等）へのアクセス向上が期待される。 <p>④災害への備え</p> <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。 <p>⑤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。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <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：

- ・ 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・ なお、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

- ・ 可児御嵩バイパスは2車線区間に2万台/日を超過。渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過。
- ・ 可児御嵩バイパスには死傷事故率が岐阜県平均を大きく超過する区間存在。
- ・ 可児御嵩バイパス沿線には地域振興拠点（観光施設等）が立地しており、年間約50万人の方が利用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は87%、用地取得率は100%。（平成27年度末）
- ・ 全線8.0kmにおいて、暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・ 可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土（延長8.0km）については、周辺道路の整備状況等を踏まえ、整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

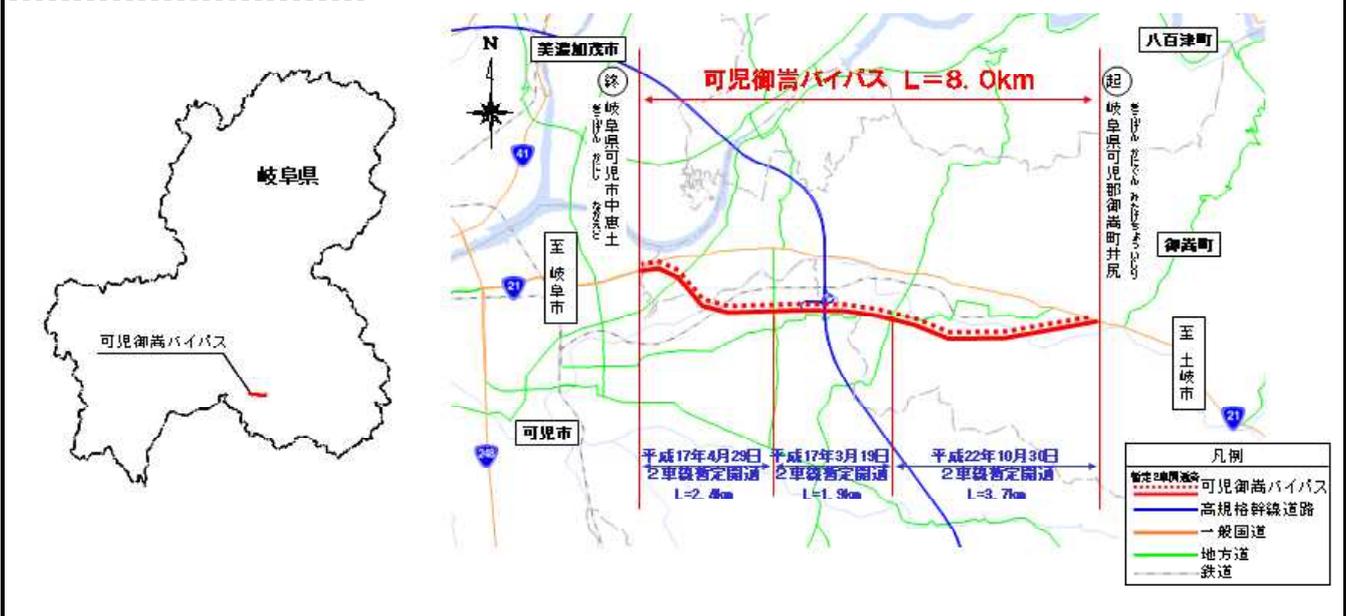
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 岐大バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県岐阜市東中島 至：岐阜県大垣市長松町	延長	23.9 km			
事業概要 一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9 kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所）及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト10位内7箇所）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいます。						
S35年度事業化	S36年度、S45年度 都市計画決定 (S49年度、S55年度、S58年度、H元年度変更)	S36年度用地着手	S39年度工事着手			
全体事業費	1,100億円	事業進捗率	46%	供用済延長	5.5 km	
計画交通量	54,000台/日					
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) 450/1,293億円 (事業費：400/1,229億円) (維持管理費：50/64億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 905/1,717億円 (走行時間短縮便益：721/1,410億円) (走行経費減少便益：125/218億円) (交通事故減少便益：59/90億円)	基準年 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.5(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.6~2.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.3(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20 km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。						

⑦生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 岐大バイパスは、各務原市・大垣市等の沿線地域の産業集積圏を結ぶ地域連携軸として、十分な機能を発揮することが期待されており、岐阜市をはじめとした関係市町の首長で構成される国道21号・22号および岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成28年7月28日）を受けている。

知事の意見：

- ・ 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・ なお、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

- ・ 岐大バイパスには、主要渋滞箇所が3区間（13箇所）及び単独3箇所、計16箇所ある。
- ・ 上り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に穂積中原交差点まで20km/hを下回る。
- ・ 下り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に岐南インターまで20km/hを下回る。
- ・ 岐大バイパスには、岐阜県内の事故多発箇所ワースト10が7箇所存在しており、事故危険区間も連続している。
- ・ 岐大バイパスにおける死傷事故の7割は渋滞が原因と考えられる追突事故で、岐阜県内の直轄国道より高い傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は46%、用地進捗率は100%。（平成27年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、立体化区間の工事着手を検討する。

施設の構造や工法の変更等

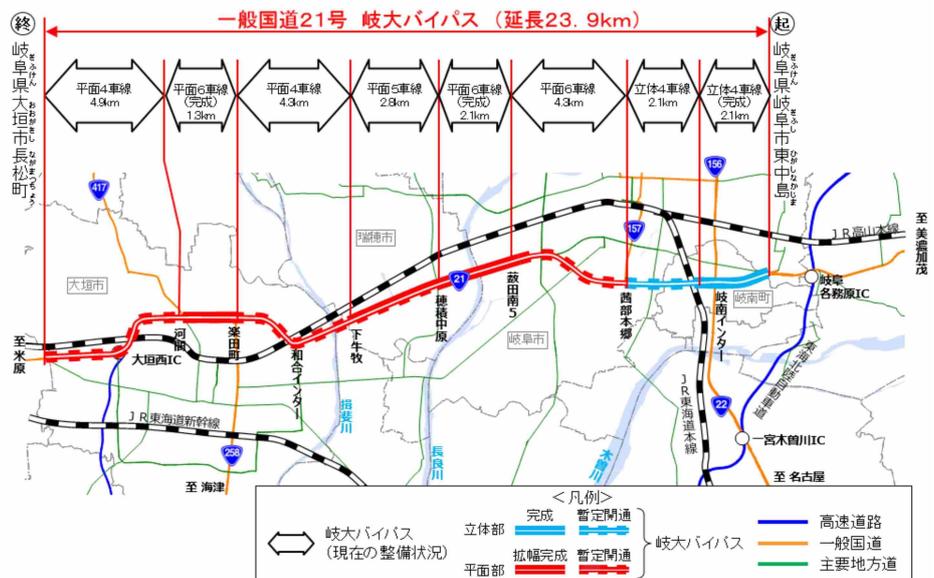
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道156号 <small>ぎふひがし</small> 岐阜東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>ぎふ</small> 岐阜県羽島郡岐南町八剣 至： <small>ぎふ</small> 岐阜県関市山田	延長	13.4 km		
事業概要					
<p>一般国道156号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八剣から岐阜県関市山田に至る延長13.4 kmのバイパスであり、岐阜の市街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（5箇所）や事故危険区間（8区間）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域経済の活性化等の効果を見込んでいます。</p>					
S46年度事業化	S49年度（1工区）、 S55年度（2工区）、 H6年度（3工区） 都市計画決定	S48年度（1工区）、 S57年度（2工区）、 H13年度（3工区） 用地着手	S49年度（1工区）、 S61年度（2工区）、 H20年度（3工区） 工事着手		
全体事業費	950億円	事業進捗率	58%	供用済延長	9.0 km
計画交通量	40,700 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) 286/1,527億円 〔事業費：251/1,455億円〕 〔維持管理費：35/73億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,032/3,077億円 〔走行時間短縮便益：919/2,814億円〕 〔走行経費減少便益：89/234億円〕 〔交通事故減少便益：25/30億円〕	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=3.0~4.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.0~2.0(事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.3~4.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.3(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=3.2~4.0(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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20 km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（伊奈波神社等）へのアクセス向上が期待される。 <p>④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（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 <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。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <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：

- ・岐阜東バイパスは、岐阜市北東部から関市西部にかけての交通渋滞の緩和や、健全な地域開発などの支援を担う道路として期待されており、岐阜市・関市の首長で構成される一般国道156号岐阜東バイパス第3工区整備促進期成同盟会より早期整備の意見（平成28年8月17日）を受けている。

知事の意見：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・なお、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

- ・岐阜東バイパスの部分開通（平成25年10月）後、並行現道の交通量は約4割減少、混雑度が1.41から0.90に低下したが、未開通区間の並行現道では交通量の変化はなく、混雑度が1.0を超過（1.26）。
- ・岐阜東バイパスの部分開通（平成25年10月）後、並行現道の死傷事故件数は約5割減少したが、未開通区間の並行現道には事故危険区間が6箇所存在し、死傷事故発生件数は年間28件発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は58%、用地進捗率は77%。（平成27年度末）
- ・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（延長2.3km）は、平成25年10月に2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・岐阜市岩田西～関市山田間（延長4.4km）は、早期開通に向けて用地買収を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

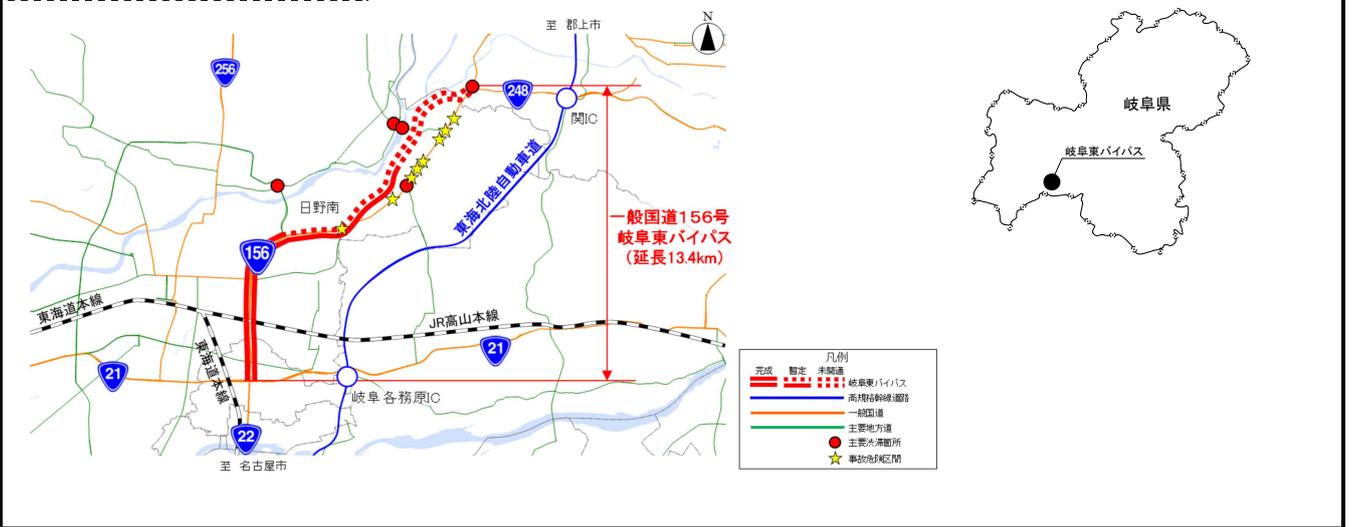
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道158号 中部縦貫自動車道 <small>たかやまきよみ</small> 高山清見道路	事業 一般国道 区分	事業 国土交通省 主体 中部地方整備局
起終点 自：岐阜県高山市清見町夏厩 至：岐阜県高山市丹生川町坊方	延長 24.7km	
事業概要 一般国道158号中部縦貫自動車道は、福井県福井市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、長野県松本市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。 本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から岐阜県高山市丹生川町坊方に至る延長約24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上）、交通渋滞の緩和・救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。		
H4年度事業化	H3年度都市計画決定	H6年度用地着手
H8年度工事着手		
全体事業費	2,203億円	事業進捗率
計画交通量	12,300台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 903/2,233億円 (事業費：822/2,116億円) (維持管理費：81/117億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,050/3,092億円 (走行時間短縮便益：830/2,386億円) (走行経費減少便益：182/601億円) (交通事故減少便益：38/105億円)
感度分析の結果	基準年：平成25年	
(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=1.1~1.3(交通量 ±10%)	
事業費	B/C=1.3~1.5(事業費 ±10%)	
(残事業) 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) 事業期間	B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)	
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（高山市古い町並み等）が存在する。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：

対応方針（原案）について異存ありません。

なお、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

- ・高山清見道路は、休日交通量が経年的に増加傾向で主に距離の長い交通が利用。
- ・高山市街地の国道158号は主要渋滞箇所が3箇所存在し、観光期には慢性的な渋滞発生。
- ・高齢化社会の進展により、救急搬送人員が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は50%、用地取得率は98%（平成27年度末）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・高山市上切町から高山市丹生川町坊方（延長9.5km）は、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

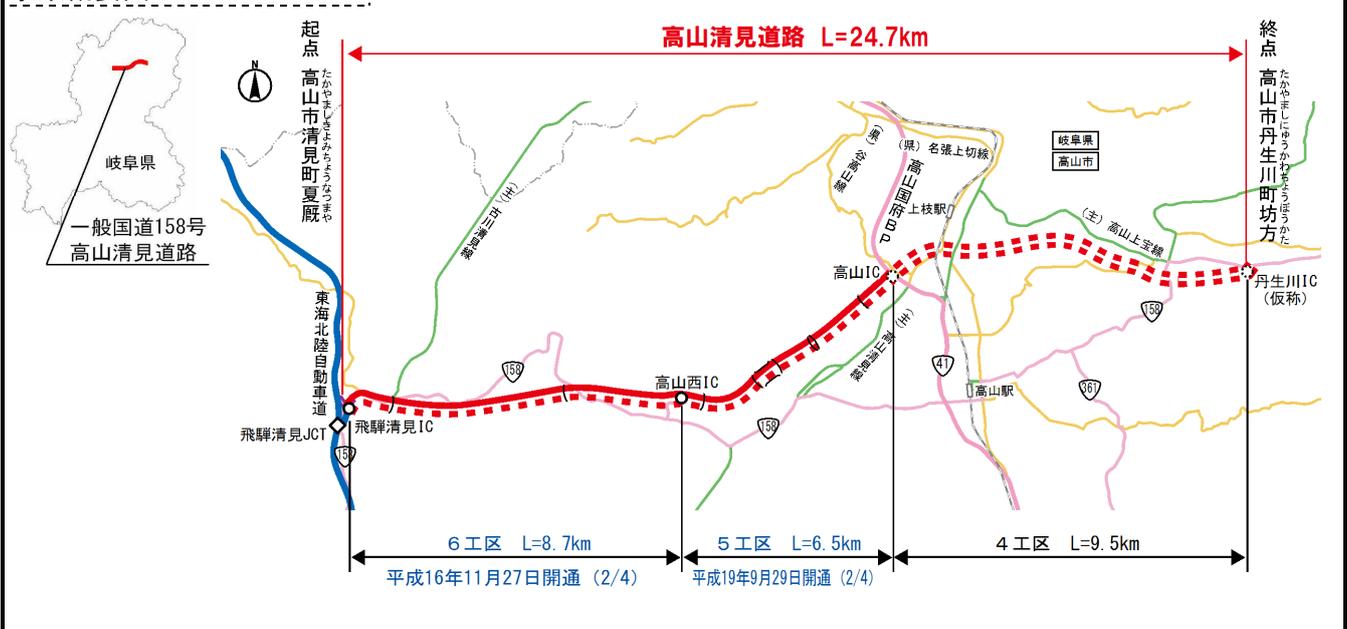
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道258号 <small>だいそう</small> 大桑道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県大垣市楽田町 至：三重県桑名市大字小貝須字柳原	延長	41.6km			
事業概要 一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う道路です。 暫定2車線区間には、事故危険箇所（4箇所）などの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、沿線地域の生活支援等の効果を見込んでいます。						
S40年度事業化	S40年度、S43年度 S53年度都市計画決定 (H8年度変更)	S40年度用地着手	S40年度工事着手			
全体事業費	310億円	事業進捗率	87%	供用済延長	28.9km	
計画交通量	26,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 2.3 (残事業) 4.9	総費用： (残事業)/(事業全体) 94/763億円 (事業費：38/608億円) (維持管理費：56/155億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 464/1,751億円 (走行時間短縮便益：442/1,689億円) (走行経費減少便益：9.6/30億円) (交通事故減少便益：12/31億円)	基準年： 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4~3.7(交通量±10%) 事業費：B/C=2.1~2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=4.8~6.3(交通量±10%) 事業費：B/C=4.8~5.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.8~5.0(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（長島リゾート等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・桑名市など地元商工会、観光協会などで構成される「桑名地域の幹線道路整備を進める会」より早期整備の要望を受けている。
- ・「中部圏開発整備法」（昭和41年7月）に基づき、中部圏の開発整備に地元の総意を反映させる仕組みとして、昭和41年11月に設置された「中部圏開発整備地方協議会」（9県（関係県：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県）3市（関係指定都市：名古屋、静岡市、浜松市）より構成）より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

- 【岐阜県】対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
なお、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】対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
本事業は、交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与する重要な事業であり、昨年度、三重県内の4車線化は、完了していただきました。今後も引き続き暫定2車線の早期全線4車線化に向けた事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・柚井～下野代（延長3.2km）の4車線化により、柚井交差点では最大940mあった渋滞が解消。
- ・岐阜県は石油の9割を三重県から搬入しており、国道258号が西濃地域への唯一のルート。
- ・国道258号の暫定2車線区間には事故危険区間が4箇所あり、事故による渋滞が石油の輸送効率に影響している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は87%、用地進捗率は99%。（平成27年度末）
- ・平成26年度に香取～下野代間（延長1.3km）が完成、平成27年度に柚井～香取間（延長1.0km）が完成。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・養老郡養老町大巻から桑名市多度町由井（延長11.8km）は関係機関との調整を踏まえ整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

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	4.3 km																								
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	174億円	事業進捗率	64%	供用済延長	1.6 km																								
計画交通量	10,000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;">1.3</td> <td></td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.3		1.5	<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;">58/226億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：45/204億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：14/22億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	58/226億円		事業費：45/204億円		維持管理費：14/22億円		<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;">90/285億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：80/247億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：8.2/34億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：1.9/4.4億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	90/285億円		走行時間短縮便益：80/247億円		走行経費減少便益：8.2/34億円		交通事故減少便益：1.9/4.4億円		基準年	平成28年
B/C	(事業全体)	(残事業)																											
1.3		1.5																											
総費用	(残事業)/(事業全体)																												
58/226億円																													
事業費：45/204億円																													
維持管理費：14/22億円																													
総便益	(残事業)/(事業全体)																												
90/285億円																													
走行時間短縮便益：80/247億円																													
走行経費減少便益：8.2/34億円																													
交通事故減少便益：1.9/4.4億円																													
感度分析の結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.02~1.4(事業期間±20%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=1.04~2.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.02~1.4(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.04~2.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)																						
(事業全体) 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=1.02~1.4(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.04~2.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)																												
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <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。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <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。 <p>③個性ある地域の形成</p> <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。 <p>④災害への備え</p> <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。 <p>⑤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。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <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	<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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道路を整備することにより、大型車両の速度低下や線形不良による交通事故の多発、通過交通等による夜間騒音といった現道の課題解決を図るとともに、交通アクセスの向上による観光振興や地域経済の活性化といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安心・安全に寄与する重要な事業です。 ・引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト削減が図られるよう併せてお願いします。 ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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11.8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	
・ 事業進捗率は84%、用地取得率は100%。（平成27年度末）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・ 三島市山中新田～三島市笹原新田（延長2.7km）については、平成30年度の開通を目指し、工事を推進。	
施設の構造や工法の変更等	
・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。
事業概要図	

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道1号 <small>いずじゆうかんじどうしゃどう</small> 伊豆縦貫自動車道 <small>ひがしするがわんかんじょうどうろ</small> 東駿河湾環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県田方郡函南町平井			延長	15.0 km
事業概要					
<p>伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60kmの高規格幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援の3点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	S62年度、H7年度 都市計画決定	H元年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費	2,520億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	13.1 km
計画交通量	36,200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) 8.4	(残事業)/(事業全体) 208/3,601億円 事業費：170/3,491億円 維持管理費：38/110億円	(残事業)/(事業全体) 1,756/5,462億円 走行時間短縮便益：1,462/4,823億円 走行費用減少便益：220/483億円 交通事故減少便益：74/156億円	平成28年	
感度分析の結果					
<p>(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=8.3~8.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費±10%) 事業費：B/C=7.8~9.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.1~8.7(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"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。 ・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <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(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市(沼津市、三島市 沼津IC~伊豆市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④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、(富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)構想)を支援する。 ・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 <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。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <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

県知事の意見：

- ・伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。
- ・本事業は、伊豆地域へ流入する観光・物流などの広域交通と生活交通などの混在を解消し、沼津・三島都市圏の渋滞を緩和するとともに、大規模災害発生時の緊急輸送路の機能強化を図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。
- ・静岡県では、国や市町と一体になった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう、併せてお願いします。
- ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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

- ・伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加していますが、伊豆半島の中・南部では横ばい、もしくは減少傾向。
- ・伊豆の国市の「韮山反射炉」が平成27年7月に世界遺産登録され、観光交流客数が平成26年度の約7倍に増加。
- ・伊豆市の「伊豆ペロドローム」において、2020年東京オリンピック、パラリンピックの競技開催が決定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約92%、用地取得率は約88%に至っている。（平成27年度末）
- ・（参考）前回評価時：事業進捗率は約89%、用地取得率は約88%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・大場・函南IC～函南IC（仮称）間（延長1.9km）は、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道1号富士由比バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県富士市今井 至：静岡県静岡市清水区興津東町		延長	21.4 km		
事業概要 一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21.4 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 平成14年度末迄に全線4車線にて開通済みであり、富士市・静岡市の交通渋滞の緩和に寄与してきました。 現在の平面区間には、主要渋滞箇所（1区間（4箇所））や、事故危険区間（2箇所）などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、約4～5分の時間短縮（朝夕ピーク時）等の効果を見込んでいます。						
S37年度事業化	S45年度都市計画決定 (H4年度変更)	S38年度用地着手	S38年度工事着手			
全体事業費	445億円	事業進捗率	45%	供用済延長	17.5 km	
計画交通量	51,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 200/878億円 (事業費：168/801億円) (維持管理費：32/77億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 452/1,364億円 (走行時間短縮便益：345/1,243億円) (走行経費減少便益：54/67億円) (交通事故減少便益：53/54億円)	基準年 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4~1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5~1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=2.0~2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.1~2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 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

知事の意見：

- ・本事業は、主要渋滞箇所や事故危険区間の解消などの課題がある富士市内平面区間を立体化することにより、朝夕ピーク時を中心とした慢性的な交通渋滞の緩和や交通死傷事故の発生件数の削減を図るとともに、物流の効率化による産業活動の支援といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。
- ・引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。
- ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所（区間）となっており、朝夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。
- ・富士由比バイパスの死傷事故件数は、富士市内の平面区間で多くなっており、同区間においては静岡県事故ゼロプラン（平成23年度）で指定された事故危険区間が2箇所存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は45%、用地進捗率は92%。
- ・富士由比バイパスは、現在、一部の平面区間を含め全線4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・富士市内の平面区間（延長3.9km）の立体化については、周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

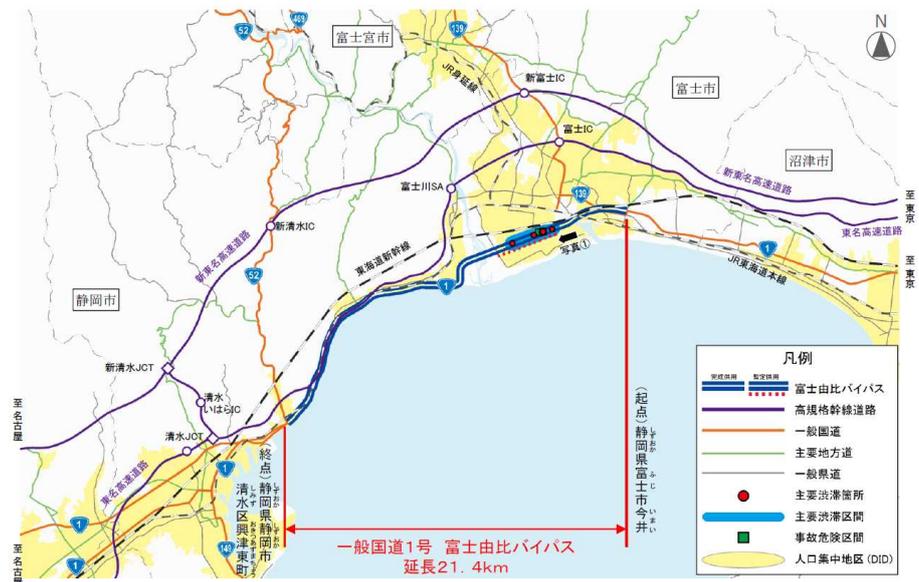
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道1号 島田金谷バイパス	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：静岡県島田市野田 至：静岡県掛川市佐夜鹿	延長 10.4 km	
事業概要 一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿へ至る主要幹線道路である。当該区間は、暫定2車線で供用されており、本事業は島田金谷バイパスを4車線化し、交通容量の拡大を図る延長約10.4kmの事業である。		
H24年度事業化		S45年度都市計画決定
H26年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費	約240億円	事業進捗率 6%
供用済延長		0 km
計画交通量 約58,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.6	総費用 (事業全体) 228億円 事業費：182億円 維持管理費：46億円
総便益 (事業全体) 1,289億円 走行時間短縮便益：1,200億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：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=5.1~6.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=5.2~6.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=5.5~5.9 (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。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・新幹線駅（掛川駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。		
③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。		
④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。		
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。		
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 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。		
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見： 本事業は、県内の東西交通を担う国道1号において、朝夕に慢性的な交通渋滞が発生している島田市野田から掛川市佐夜鹿までの間の4車線化により、島田市街地と大井川渡河部の交通混雑の緩和や、沿線地域における物流の効率化を図るものであり、本県にとって重要な事業です。 引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト削減が図られるよう併せてお願いします。 また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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

- ・ 島田金谷バイパスは、依然として道路構成が2車線であることから、大井川渡河部を中心に、朝夕のピーク時間帯を中心に激しい渋滞が発生。
- ・ 島田市は全国でも有数の製茶の産出地域であり、近年、緑茶の海外への輸出が増加傾向にある中で、生産拠点や製茶工場などが島田金谷バイパス沿線に立地しており、島田金谷バイパスの4車線化に伴う地域全体の道路網の円滑化が、緑茶の海外輸出の物流活動に大いに貢献。
- ・ 金谷御前崎連絡道路が菊川ICに接続予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・ 事業進捗率は6%、用地取得率は35%（平成28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24年度より4車線化に着手しており、現在、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

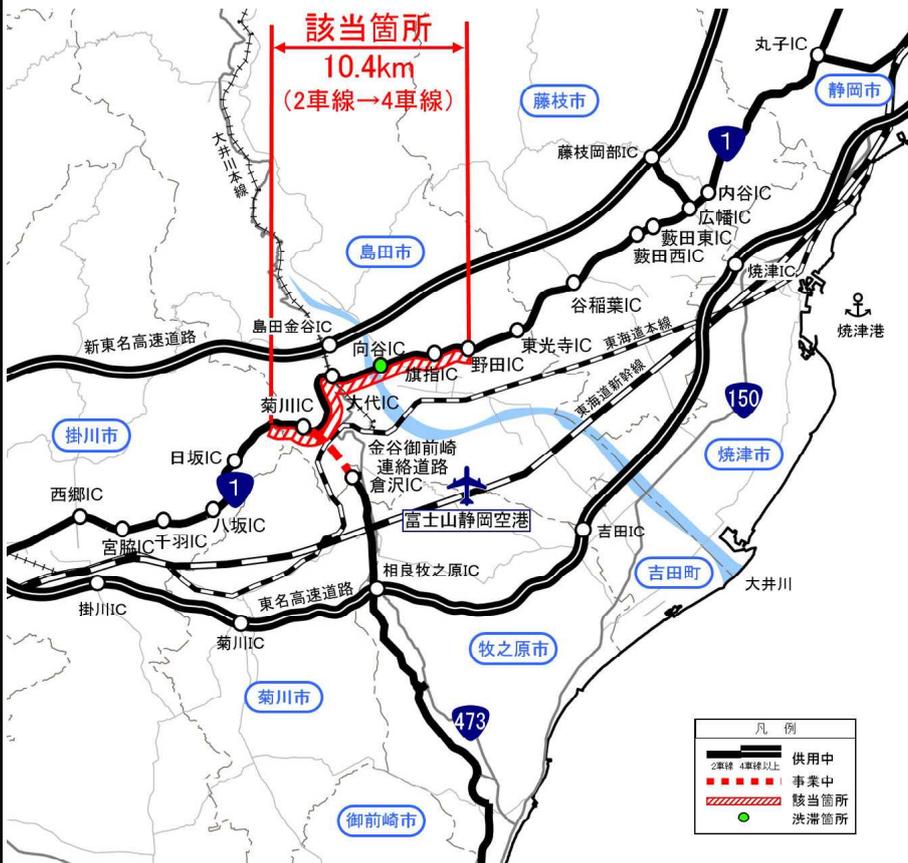
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道139号富士改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：静岡県富士市鮫島 至：静岡県富士市青島	延長	1.6 km			
事業概要 一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。 平成24年度末迄に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）、平成27年度末迄に（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）が開通済みであり、田子の浦港へのアクセス向上に寄与してきました。 富士改良の部分開通が進められてきたものの、並行道路には主要渋滞箇所の存在や（6区間及び単独1交差点）、死傷事故の多発（死傷事故件数：454件/4年）などの多くの課題があり、本事業は、東海道新幹線と東海道本線を立体で交差するバイパスを整備することにより、並行する（都）田子浦伝法線の渋滞損失時間を約3割削減する等の効果を見込んでいます。						
H5年度事業化		H4年度都市計画決定 （H一年度変更）		H7年度用地着手		
				H18年度工事着手		
全体事業費	125億円	事業進捗率	63%	供用済延長	0.8km	
計画交通量	20,900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）		総便益 （残事業）/（事業全体）		
	1.5	59/132 億円 （事業費：50/122 億円 維持管理費：9.3/10 億円）		143/195 億円 （走行時間短縮便益：137/183億円 走行経費減少便益：5.2/11億円 交通事故減少便益：0.6/1.1億円）		
	（残事業）			基準年 平成25年		
	2.4					
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.6（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.2~2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4~1.5（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.2~2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4~1.6（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=2.3~2.5（事業期間 ±20%）						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線（富士市バス等）が存在する。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・現道等における総重量25t車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・富士市より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

- ・本事業は富士市内の南北軸を形成する国道139号と国道1号を接続させることで、並行する国道139号現道や（都）田子浦伝法線の交通渋滞の解消と交通安全の確保を図るとともに、重要港湾である田子の浦港や富士市・富士宮市との交通アクセスの向上により物流の効率化が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。
- ・引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト削減が図られるよう併せてお願いします。
- ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・富士改良区間と並行する国道139号現道は、国道1号富士東ICで接続されているが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道路切が存在。富士市街地から国道1号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、朝ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で454件もの死傷事故が発生。
- ・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。
- ・田子の浦港の発集ODのうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は63%、用地進捗率は82%。
- ・平成20年度に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）開通済み。
- ・平成27年度に（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、早期開通に向けて用地買収を推進。

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削減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道414号 <small>いずじゅうかん</small> 伊豆縦貫自動車道 <small>かわづしもだ</small> 河津下田道路（I期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県下田市箕作 至：静岡県下田市六丁目			延長	5.7 km
事業概要					
<p>伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道414号河津下田道路（I期）は、下田市箕作を起点とし、下田市六丁目に至る延長5.7kmの道路であり、交通渋滞の緩和、救急医療への貢献、緊急輸送道路の機能強化の3点を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H10年度事業化	H26年度都市計画決定	用地未着手	工事未着手		
全体事業費	260億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	0 km
計画交通量	9,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	基準年 平成28年	
	1. 7 <small>(残事業)</small>	193/237億円 事業費：176/220億円 維持管理費：17/17億円	405/405億円 走行時間短縮便益：322/322億円 走行経費減少便益：60/60億円 交通事故減少便益：23/23億円		
感度分析の結果					
<p><small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.6~1.8(交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.0~2.2(交通量±10%) <small>(事業全体)</small> 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) <small>(残事業)</small> 事業費：B/C=1.9~2.3(事業費±10%) <small>(事業全体)</small> 事業期間：B/C=1.3~2.1(事業期間±20%) <small>(残事業)</small> 事業期間：B/C=1.9~2.3(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"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 <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（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <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。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 <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。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <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

県知事の意見：

- ・伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。
- ・本事業は南伊豆地域における観光交通の集中による渋滞を緩和するとともに、緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急搬送時間の短縮などを図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。
- ・静岡県では、国や市町と一体となった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおり、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。
- ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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

- ・夏期観光期には観光客が増え、主要渋滞箇所である中島橋交差点等で顕著な渋滞が発生。（中島橋交差点；最大渋滞長2.7km）
- ・下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。
- ・国道414号は浸水が想定されており、地域唯一の広域防災拠点への物資搬入や防災拠点から各市町への物資搬送が懸念。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約12%、用地取得率は0%となっている。（平成27年度末）
- ・下田北IC（仮称）～下田IC（仮称）間（延長5.7km）は、都市計画決定・環境影響評価手続き完了。
- ・（参考）前回評価時： 事業進捗率は約9%、用地取得率は0%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・下田市箕作から下田市六丁目（延長5.7km）は、早期開通に向けて今年度から用地買収に着手。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県河津町梨本 至：静岡県下田市箕作			延長	6.8 km
事業概要					
伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路です。					
本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的として事業を推進しています。					
H24年度事業化	-	H25年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	375億円	事業進捗率	約18%	供用済延長	0 km
計画交通量	9,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 262/341億円 事業費：240/318億円 維持管理費：22/22億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 402/402億円 走行時間短縮便益：325/325億円 走行経費減少便益：57/57億円 交通事故減少便益：19/19億円	基準年	平成28年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~1.6(交通量±10%)					
事業費：B/C=1.1~1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費±10%)					
事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=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					
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる					
②国土・地域ネットワークの構築					
・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。					
③個性ある地域の形成					
・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。					
④安全で安心できるくらしの確保					
・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。					
⑤災害への備え					
・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。					
・緊急輸送道路の代替路線を形成する。					
・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間）を解消する。					
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

県知事の意見：

- ・伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。
- ・本事業は、南伊豆地域における国道414号の夏季大型車通行規制区間を解消し、観光交通の集中による渋滞を緩和するとともに、緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急搬送時間の短縮などを図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。
- ・静岡県では国や市町と一体となった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。
- ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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

- ・伊豆半島の南部の国道414号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
- ・下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。
- ・国道135号では、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所浸水が想定。
- ・国道414号は、隘路や線形不良区間（夏季大型車規制区間）が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約20%、用地取得率は59%となっています。（平成27年度末）
- ・河津IC（仮称）～下田北IC（仮称）間（延長6.8km）は、橋梁下部工事等を推進。

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26年度より工事に着手しており、早期開通にむけて用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道153号 豊田西バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町				延長	13.3km
事業概要 一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路です。 豊田西バイパスや並行する現道等には、主要渋滞箇所や死傷事故率の高い区間が多数存在するなどの課題があります。 本事業は、こうした課題解決のためにバイパスを整備するものであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の支援等の効果を見込んでいます。						
昭和42年度事業化	昭和41、昭和45、昭和47年度 都市計画決定	昭和46年度用地着手	昭和48年度工事着手			
全体事業費	316億円	事業進捗率	85%	供用済延長	0.0km (6車線化区間)	
計画交通量	77,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.2 (残事業) 18.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 73/874億円 事業費：34/776億円 維持管理費：40/98億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,381/3,690億円 走行時間短縮便益：1,344/3,380億円 走行費用減少便益：32/262億円 交通事故減少便益：5.1/47億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=3.8~4.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=16.9~20.7(交通量±10%) 事業費：B/C=3.9~4.6(事業費±10%) 事業費：B/C=18.0~19.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0~5.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=18.0~19.5(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理（日進赤池箕ノ手土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路である東名高速道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道153号 豊田北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																								
起終点	自：愛知県豊田市逢妻町 至：愛知県豊田市扶桑町	延長	5.7 km																										
事業概要																													
<p>一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市扶桑町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p>																													
平成18・20年度事業化	昭和60年度都市計画決定 (計画変更：平成2年度)	平成21年度用地着手	平成25年度工事着手																										
全体事業費	376億円	事業進捗率	33%	供用済延長	0.0 km																								
計画交通量	32,700台/日																												
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">3.6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">6.5</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	3.6	(残事業)	6.5		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">200/362億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：169/331億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費：30/30億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	200/362億円		(事業費：169/331億円)		(維持管理費：30/30億円)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,303/1,303億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：1,202/1,202億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行費用減少便益：90/90億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：11/11億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	1,303/1,303億円		(走行時間短縮便益：1,202/1,202億円)		(走行費用減少便益：90/90億円)		(交通事故減少便益：11/11億円)		基準年 平成28年	
B/C	(事業全体)	3.6																											
(残事業)	6.5																												
総費用	(残事業)/ (事業全体)																												
200/362億円																													
(事業費：169/331億円)																													
(維持管理費：30/30億円)																													
総便益	(残事業)/ (事業全体)																												
1,303/1,303億円																													
(走行時間短縮便益：1,202/1,202億円)																													
(走行費用減少便益：90/90億円)																													
(交通事故減少便益：11/11億円)																													
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= 3.2 ~ 4.0 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C= 5.9 ~ 7.2 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C= 3.3 ~ 4.0 (事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C= 6.0 ~ 7.1 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C= 3.4 ~ 3.8 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C= 6.2 ~ 6.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C= 3.2 ~ 4.0 (交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 5.9 ~ 7.2 (交通量±10%)	事業費 : B/C= 3.3 ~ 4.0 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 6.0 ~ 7.1 (事業費±10%)	事業期間 : B/C= 3.4 ~ 3.8 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 6.2 ~ 6.8 (事業期間±20%)																		
(事業全体) 交通量 : B/C= 3.2 ~ 4.0 (交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 5.9 ~ 7.2 (交通量±10%)																												
事業費 : B/C= 3.3 ~ 4.0 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 6.0 ~ 7.1 (事業費±10%)																												
事業期間 : B/C= 3.4 ~ 3.8 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 6.2 ~ 6.8 (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"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。 <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（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。 <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。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <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。 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。 																													

関係する地方公共団体等の意見

豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。

6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

県知事の意見

愛知県知事の意見：

- 1 「対応方針（原案）」に対して異議はありません。
- 2 豊田北バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、早期に全線の開通時期を明確にするとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊田市中心部を通過する国道153号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は37%（平成27年度末）。用地取得率は85%（平成27年度末）。
- ・設計協議、用地買収を推進し、工事に着手します。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市逢妻町から扶桑町間（延長5.7km）については、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



<凡例>	
完成4車線	豊田北バイパス
暫定2車線	高速道路
未開通	一般有料道路
未開通	一般国道
未開通	主要地方道
未開通	豊田外環状
未開通	JR線



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道155号 豊田南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	延長	12.9 km			
事業概要 一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。						
昭和48年度事業化	昭和39、昭和47年度 都市計画決定	昭和50年度用地着手	昭和58年度工事着手			
全体事業費	791億円	事業進捗率	76%	供用済延長	9.2 km	
計画交通量	43,200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)		
	3.0	163/1,392億円 （事業費：124/1,299億円 維持管理費：39/93億円）		1,489/4,242億円 （走行時間短縮便益：1,417/4,009億円 走行費用減少便益：71/222億円 交通事故減少便益：1.5/11億円）		
	(残事業) 9.1			基準年 平成28年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 2.7 ~ 3.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 8.2 ~ 10.1 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 3.0 ~ 3.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C= 8.5 ~ 9.9 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 2.9 ~ 3.2 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 8.8 ~ 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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 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 ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。						

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 豊田南バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、引き続き豊田市東新町～逢妻町区間についても、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊田市中心部を通過する国道153号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は76%（平成27年度末）。用地取得率は99%（平成27年度末）。
- ・豊田南バイパスは、昭和48年度に事業化し、平成25年度迄に豊田市駒場町から東新町間の9.2kmが暫定開通し、うち豊田市生駒町から堤町間の4.6kmが4車線で開通しており、現在、用地買収及び工事を進めています。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市美山町から東新町間（延長1.1km）は平成26年3月16日に開通しました。
- ・残る豊田市東新町から逢妻町間（延長3.7km）は、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進します。

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する。

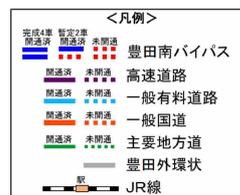
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道302号 <small>なごや</small> 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。						
本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、名古屋港に集まる物流の効率化の支援等を目的に計画された道路です。						
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		5,681億円		事業進捗率		92%
計画交通量		31,400台/日		供用済延長		58.6km
費用対効果分析結果	B/C		総費用		総便益	
	(事業全体)	2.3	(残事業)/ (事業全体) 344/13,684億円		(残事業)/ (事業全体) 768/31,213億円	
	(残事業)	2.2	事業費：304/13,250億円 維持管理費：40/434億円		走行時間短縮便益675/27,108億円 走行経費減少便益：77/3,650億円 交通事故減少便益：15/455億円	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.9~3.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.8~2.6(交通量±10%)						
事業費：B/C=2.3~2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=2.1~2.4(事業費±10%)						
事業期間：B/C=2.3~2.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
・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。						
・バス路線の利便性向上が見込まれる。						
②物流効率化の支援						
・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。						
③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見込まれる。						
⑤災害への備え						
・愛知県地域防災計画における、第1次緊急輸送道路として位置づけられている。						
・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。						

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、名古屋都市圏の環状道路として、名古屋都心部へ集中する交通を分散・迂回させる機能を持つだけでなく、沿線地域の発展や物流効率化に資するとともに、名古屋港への重要なアクセス道路として本地域の物流の要となる道路であることから、早期整備をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市：

- 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、一日も早い4車線化をお願いしたい。

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

- ・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑
- ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要
- ・新たな市街地形成の支援

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は94%。用地取得率は100%。（平成27年度末）
- ・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。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、改良工、橋梁上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。
- ・海部郡飛島村梅之郷～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

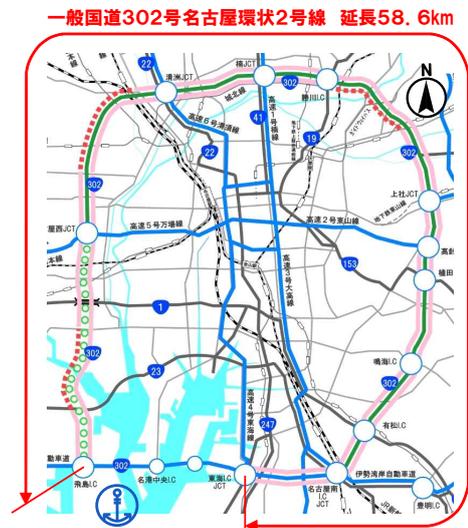
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



凡例	
	一般国道302号（開通済） 名古屋環状2号線
	〃（事業中）
	近畿自動車道名古屋大阪線
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路
	一般国道
	主要地方道

今回評価事業



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	国道1号 <small>せき</small> 関バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県 <small>かめやま</small> 亀山市太岡寺町 至：三重県 <small>かめやま</small> 亀山市 <small>せきちょうわしやま</small> 関町鷺山	延長	2.5 km		
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主要幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から三重県亀山市関町鷺山に至る名阪国道接続ランプを含む延長2.5 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H8年度事業化(L=1.1km)	H8年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手		
H15年度事業化(L=1.4km)					
全体事業費	250億円	事業進捗率	67%	供用済延長	-km
計画交通量	14,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.3	(残事業)/事業全体 74/275億円	(残事業)/事業全体 174/359億円	平成25年	
	(残事業) 2.3	事業費：58/258億円 維持管理費：17/17億円	走行時間短縮便益：148/303億円 走行経費減少便益：16/39億円 交通事故減少便益：9.7/16億円		
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.5 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~3.2 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.3~1.3 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.2~2.5 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.3~1.3 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.3~2.4 (事業期間 ±20%)</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。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線都市計画道路網密度が1.5 km/km²以下である市街地内での事業である。 <p>④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（亀山・関テクノヒルズ）を支援する。 ・地域連携プロジェクト（いこか連携プロジェクト）を支援する。 ・主要な観光地（重要伝統的建造物群保存地区 関宿）へのアクセス向上が期待される。 <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（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。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する。 <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。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <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

三重県知事の意見：

- ・ 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・ 本事業は、交通混雑の緩和や地域経済の発展に寄与できる重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期供用に向けた事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 国道1号の太岡寺町～木崎交差点間の渋滞損失時間は三重県内の直轄国道平均を超過。
- ・ 工業団地への進出が26社に至り、残る区画（23ha）の分譲も進行中。災害に備えたりスク分散を要因として進出地を決定する企業動向あり。
- ・ 重要な観光資源「関宿」への観光アクセス道路である現道1号に多くの大型車が流入し観光交通と混在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約67%、用地取得率は約96%。（平成28年3月時点）
- ・ 国道25号名阪国道と直結するランプ部（延長0.7km）は平成19年度に開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 亀山市太岡寺町から亀山市関町鷺山（延長2.5km）は、周辺道路の整備状況等を見極めながら整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

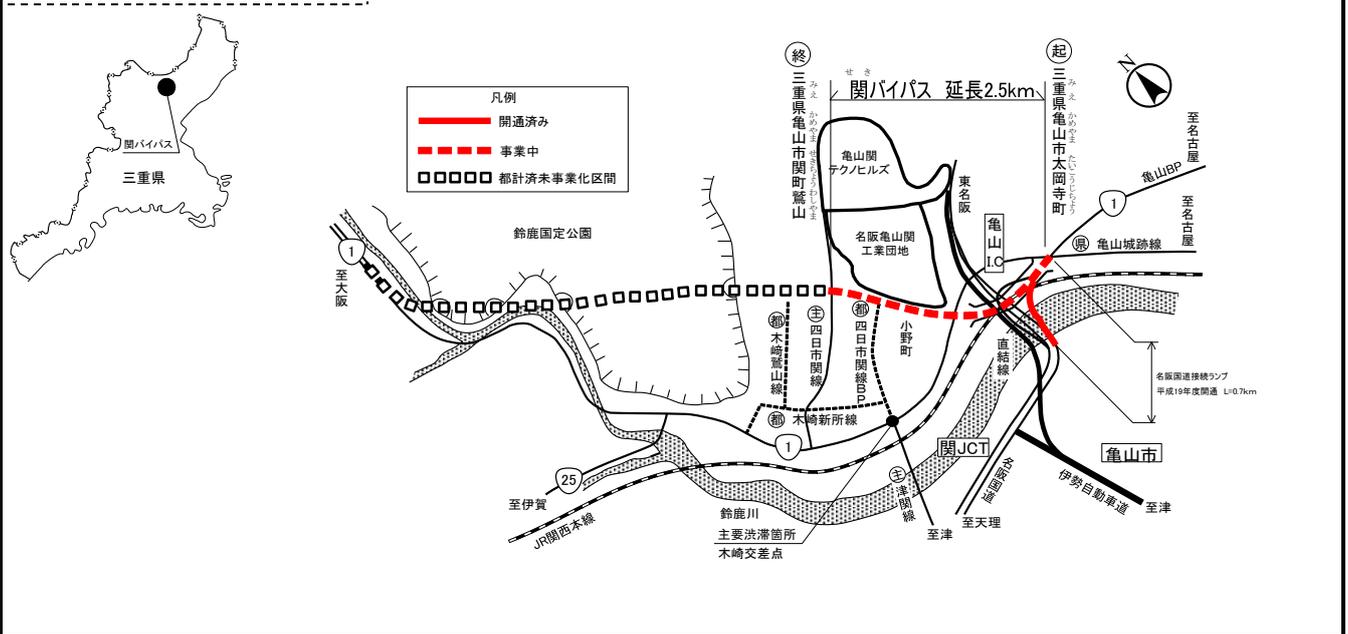
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：一般国道42号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期） <small>くまのおわせ さかばにしまち</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：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県尾鷲市南浦 <small>みえおわせ さかばにしまち</small> <small>みえおわせ みなみうら</small>	延長 ：5.4 km		
事業概要 ：一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る約5.4 kmの区間である。 並行する一般国道42号では、東海・東南海地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。			
H24年度事業化	H11年度都市計画決定	H26年度用地着手	H26年度工事着手
全体事業費 ：260億円		事業進捗率 ：33%	
計画交通量 ：6,100台/日		供用済延長 ：0.0 km	
費用対効果分析結果	B/C ：(事業全体) 1.3 (残事業) 2.5	総費用 ：(残事業)/(事業全体) 132/257億円 (事業費：113/237億円) (維持管理費：20/20億円)	総便益 ：(残事業)/(事業全体) 337/337億円 (走行時間短縮便益：244/244億円) (走行経費減少便益：75/75億円) (交通事故減少便益：17/17億円)
基準年 ：平成28年			
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=2.0~3.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=2.4~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.5~2.6(事業期間±20%)			
事業の効果等			
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する			
②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。			
③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。			
④個性ある地域の形成 ・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）を支援する ・主要な観光地（世界遺産熊野古道）へのアクセス向上が期待される。			
⑤安全で安心できるくらしの確保。 ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。			
⑥災害への備え ・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になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。			
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。			
⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。			
⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。			

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会、近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進既成同盟会等より全線早期完成の要望を受けている。

知事の意見：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・本事業は、地域住民の安全・安心の確保や広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、国道42号とのダブルネットワークとして早期整備の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当事業区間に隣接する熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。
- ・当事業区間に隣接する紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は33%。用地取得率は100%に至っています。（平成27年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成24年度より事業着手しており、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

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

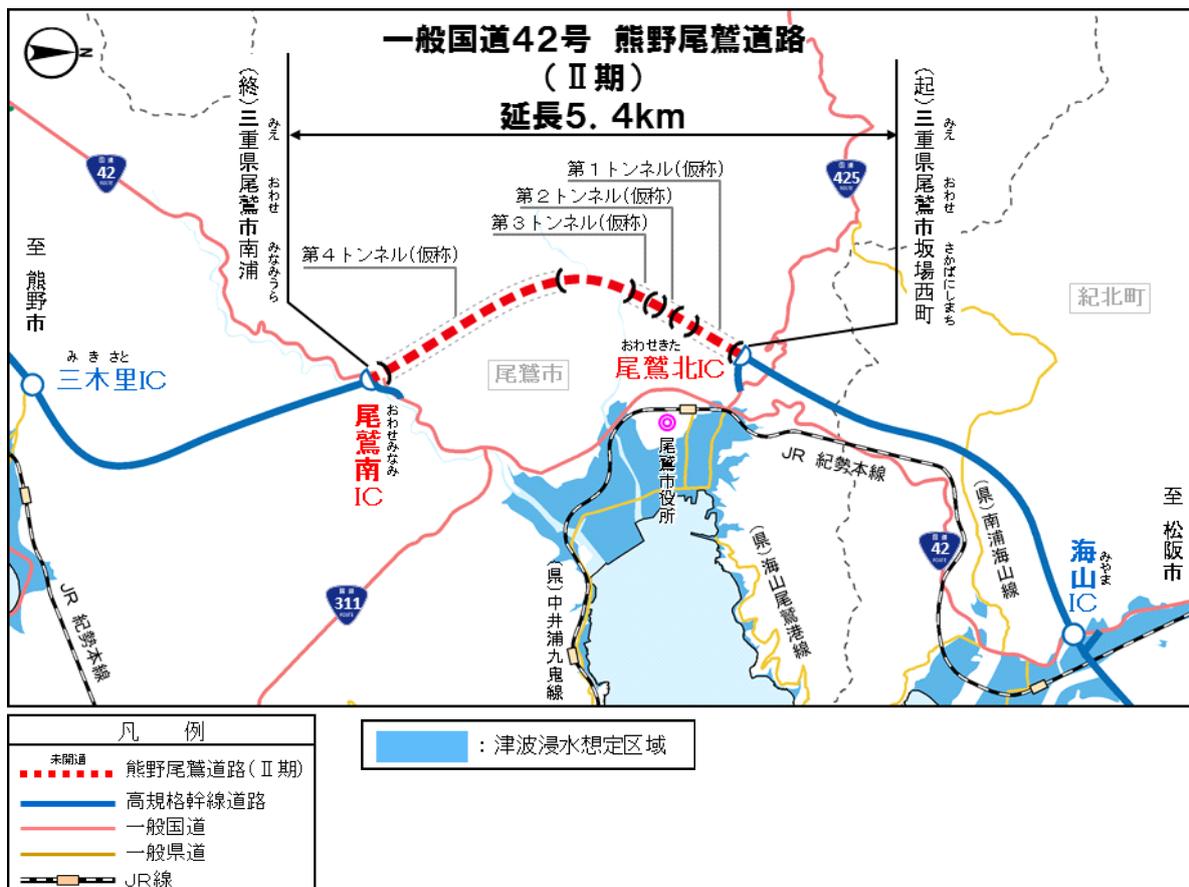
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道161号 <small>こほく</small> 湖北バイパス	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：滋賀県高島市マキノ町海津 至：滋賀県高島市今津町弘川	延長	10.8km		
事業概要					
<p>一般国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県大津市に至る総延長約117kmの主要幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業、経済を支えるとともに名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークを形成するなど重要な役割を担っている。</p> <p>湖北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保を目的とした延長10.8kmの道路である。</p>					
S48年度事業化	S51年度都市計画決定 (H-年度変更)	S48年度用地着手	S53年度工事着手		
全体事業費	300億円	事業進捗率	約70%	供用済延長	8.3km
計画交通量	15,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 4.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 117/708億円 事業費：71/618億円 維持管理費：46/89億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 493/1,053億円 走行時間短縮便益：450/975億円 走行経費減少便益：27/51億円 交通事故減少便益：17/26億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.8(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=3.4～5.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.0～3.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.0～3.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高島市には多くの観光施設があり、観光入込客数が年間約225万人から約418万人に増加しており、湖北バイパス4工区の整備により、行楽シーズンにおける交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湖北バイパス未整備区間（4工区）では、死傷事故が発生し、正面衝突や車両単独が事故全体の約50%をしめている。 ・湖北バイパスの整備により急カーブ箇所がなくなり、事故の減少が期待される。 <p>③冬季の円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高島市は積雪地域に指定されており、降雪量は新潟市・金沢市などに匹敵している。 ・積雪時にはスタック車両の発生に伴い、円滑な交通に支障をきたしているため、湖北バイパスの整備により円滑な交通の確保が期待される。 <p>④重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高島市～敦賀港への所要時間が短縮。(64分→56分) <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。 (道の駅 藤樹の里あどがわ観光入り込み数：約887千人/年 (H26)、マキノ高原・さらさ観光客入り込み数：約390千人/年 (H26)) <p>⑥高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高島市～長浜赤十字病院への所要時間が短縮。(65分→57分) <p>⑦沿道の環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道161号 高島マキノ町海岸（騒音レベル：昼間75db、夜間75db 改善見込み) 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>平成28年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会(大津市長、高島市長、敦賀市長、大津市議会議長、高島市議会議長、敦賀市議会議長で構成)より、早期整備の要望を受けている。</p> <p>滋賀県知事の意見：</p>					

一般国道161号湖北バイパスについては、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされており、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。

地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号湖北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道161号の高島市マキノ町海津地区（4工区）における交通量の伸び率は、平成2年を基準にして1.11、高島市における自動車保有台数の伸び率は1.43であるが、近年はほぼ横ばい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに8.3km（暫定2車線）開通済み、用地進捗率：約89%、事業進捗率：約70%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き用地取得を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、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

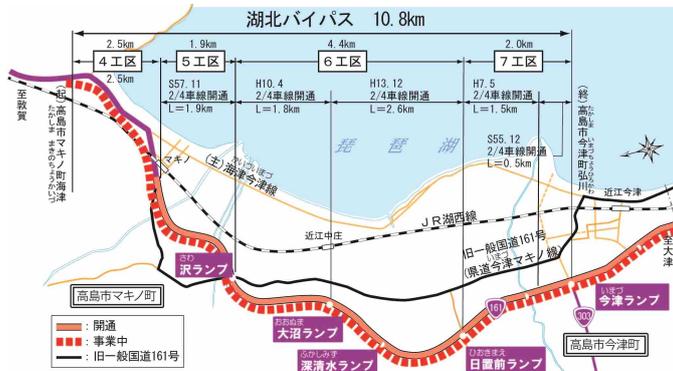
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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の。

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道8号 <small>まいばら</small> 米原バイパス	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 <small>ながはまし</small> 長浜市加田町 至：滋賀県 <small>ひこねしきわやまちょう</small> 彦根市佐和山町	延長 10.3km																				
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 米原バイパスは、長浜市内・米原市内・彦根市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的とした延長10.3kmの道路である。																					
S41年度事業化	S48年度都市計画決定 (H-年度変更)	S42年度用地着手																			
S45年度工事着手																					
全体事業費	700億円	事業進捗率																			
	約58%	供用済延長																			
		8.1km																			
計画交通量 25,500台/日																					
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.1</td> <td>(残事業)/(事業全体) 291/974億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 327/1,059億円</td> <td rowspan="3">平成25年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.1</td> <td>事業費：227/895億円</td> <td>走行時間短縮便益：294/977億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費：64/80億円</td> <td>走行経費減少便益：11/60億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：22/21億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 291/974億円	(残事業)/(事業全体) 327/1,059億円	平成25年	(残事業) 1.1	事業費：227/895億円	走行時間短縮便益：294/977億円		維持管理費：64/80億円	走行経費減少便益：11/60億円			交通事故減少便益：22/21億円			
B/C	総費用	総便益	基準年																		
(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 291/974億円	(残事業)/(事業全体) 327/1,059億円	平成25年																		
(残事業) 1.1	事業費：227/895億円	走行時間短縮便益：294/977億円																			
	維持管理費：64/80億円	走行経費減少便益：11/60億円																			
		交通事故減少便益：22/21億円																			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)																					
感度分析の結果 【残事業】交通量：B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.0~1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)																					
事業の効果等																					
①交通混雑の緩和 ・米原バイパスの暫定開通に伴い、国道8号（バイパス並行区間）の渋滞は解消しつつあるものの依然として残っており、整備により交通混雑の緩和が期待できる。																					
②交通安全の確保 ・国道8号（バイパス並行区間）は、歩道未設置区間が多く存在し歩行者にとっては危険な状況である。また依然として交通事故が発生しており、整備により交通事故の減少や歩行者等の利用環境の改善など安全性の向上が期待できる。																					
③冬期の円滑な交通確保 ・冬期には高速道路の通行規制に伴う交通集中や除雪作業による渋滞が発生しているが、堆雪帯が確保された米原バイパスの整備により交通が分散され、円滑な交通の確保が期待できる。																					
④日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・長浜市～彦根市への所要時間が短縮。(27分→25分) ・米原市～彦根市への所要時間が短縮。(11分→8分)																					
⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (黒壁ガラス館：観光客入込数：265.5万人/年、長濱オルゴール堂：観光客入込数：84.2万人/年、彦根城：観光客入込数：82.7万人/年)																					
⑥三次医療施設へのアクセス向上 ・彦根市～長浜赤十字病院への所要時間が短縮。(28分→26分)																					
⑦沿道環境の改善 ・国道8号 彦根市鳥居本町（騒音レベル：夜間72dB 改善見込み）																					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 平成27年9月、国道8号バイパス建設促進期成同盟会（彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町で構成）より、早期整備の要望を受けている。 滋賀県知事の意見：																					

一般国道8号米原バイパスについては、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号米原バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

滋賀県及び米原バイパス沿線3市（長浜市、米原市、彦根市）の人口及び自動車保有台数は増加傾向であり、米原バイパスの暫定開通に伴い、バイパスの交通量が増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに8.1km（うち1.98kmは完成4車線）開通済み、用地進捗率：約98%、事業進捗率：約58%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、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

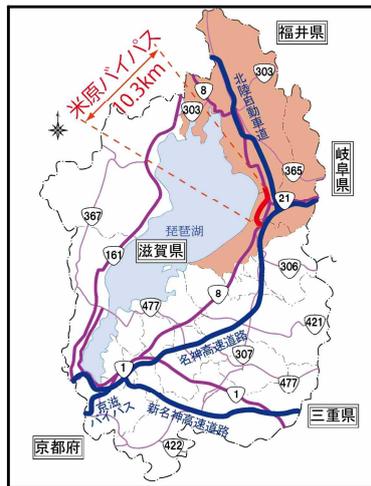
事業継続

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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道1号 <small>みなくち</small> 水口道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																											
起終点	自：滋賀県甲賀市土山町大野 至：滋賀県湖南市岩根	延長	11.0km																													
事業概要	<p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、滋賀県甲賀市・滋賀県湖南市を経て、大阪府大阪市北区に至る総延長約800kmの主要幹線道路である。</p> <p>水口道路は、一般国道1号の甲賀市内及び湖南市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長11.0kmの道路である。</p>																															
S41年度事業化（1工区） S63年度事業化（2,3工区）	S61年度都市計画決定（2工区） H3年度都市計画決定（3工区） (H-年度変更)	S45年度用地着手	S46年度工事着手																													
全体事業費	400億円	事業進捗率	約93%	供用済延長	11.0km																											
計画交通量	30,900台/日																															
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%;">(事業全体) 1.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(残事業) 7.0</td> </tr> </table>	B/C	:	(事業全体) 1.7			(残事業) 7.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">:</td> <td style="width: 80%;">(残事業)/(事業全体) 43/834億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>事業費:22/782億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費:20/ 52億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/(事業全体) 43/834億円			事業費:22/782億円			維持管理費:20/ 52億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">:</td> <td style="width: 80%;">(残事業)/(事業全体) 299/1,414億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>走行時間短縮便益:275/1,261億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>走行経費減少便益:20/ 123億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益:4.4/ 30億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/(事業全体) 299/1,414億円			走行時間短縮便益:275/1,261億円			走行経費減少便益:20/ 123億円			交通事故減少便益:4.4/ 30億円	基準年	平成28年
B/C	:	(事業全体) 1.7																														
		(残事業) 7.0																														
総費用	:	(残事業)/(事業全体) 43/834億円																														
		事業費:22/782億円																														
		維持管理費:20/ 52億円																														
総便益	:	(残事業)/(事業全体) 299/1,414億円																														
		走行時間短縮便益:275/1,261億円																														
		走行経費減少便益:20/ 123億円																														
		交通事故減少便益:4.4/ 30億円																														
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=1.3~2.1(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">【残事業】 交通量 : B/C=5.5~ 8.7(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.7~1.7(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=6.6~ 7.4(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=6.9~ 7.1(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					【事業全体】 交通量 : B/C=1.3~2.1(交通量 ±10%)	【残事業】 交通量 : B/C=5.5~ 8.7(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.7~1.7(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=6.6~ 7.4(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=6.9~ 7.1(事業期間±20%)																					
【事業全体】 交通量 : B/C=1.3~2.1(交通量 ±10%)	【残事業】 交通量 : B/C=5.5~ 8.7(交通量 ±10%)																															
事業費 : B/C=1.7~1.7(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=6.6~ 7.4(事業費 ±10%)																															
事業期間 : B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=6.9~ 7.1(事業期間±20%)																															
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水口道路2工区の4車線開通により、2工区は旅行速度が上昇。 ・3工区についても旅行速度が低い区間があるが、4車線化することで同様の効果が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水口道路2工区は年平均30~40件の事故が発生しているが、平成27年度に4車線開通しており、事故減少が期待される。 ・3工区についても4車線化することで同様の効果が期待される。 <p>③日常生活圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲賀市～栗東市への所要時間が短縮。(32分→31分) <p>④高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲賀市～済生会病院への所要時間が短縮。(31分→30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28年8月、地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(甲賀市長、湖南市長、栗東市長で構成)より、早期整備の要望を受けている。</p> <p>滋賀県知事の意見：</p> <p>一般国道1号水口道路については、対応方針（原案）(案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期実現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。</p> <p>地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。</p> <p>なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。</p>																															

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号水口道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

水口道路沿線の滋賀県甲賀市・滋賀県湖南市は、近年、人口は減少傾向であるが、世帯数及び自動車保有台数は増加傾向。
隣接する栗東水口道路Ⅱ、栗東水口道路Ⅰは平成27年度に2車線で開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに1工区5.7kmを(完成4車線)開通済み、2工区3.6kmを(完成4車線)開通済み、3工区1.7kmを(暫定2車線)開通済、事業進捗率：約93%、用地進捗率：100%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成22年4月、京都舞鶴港に船舶の大型化に対応した「舞鶴国際ふ頭」が供用開始し、さらなる物流貨物の増加が見込まれる。

平成23年11月、京都舞鶴港が日本海側拠点港に選定され、近畿北部の物流拠点および対岸諸国との貿易拠点として重要な位置にある。

一般国道27号の交通量は近年横ばいで推移しているが、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに用地進捗率：約45%、事業進捗率：約8%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

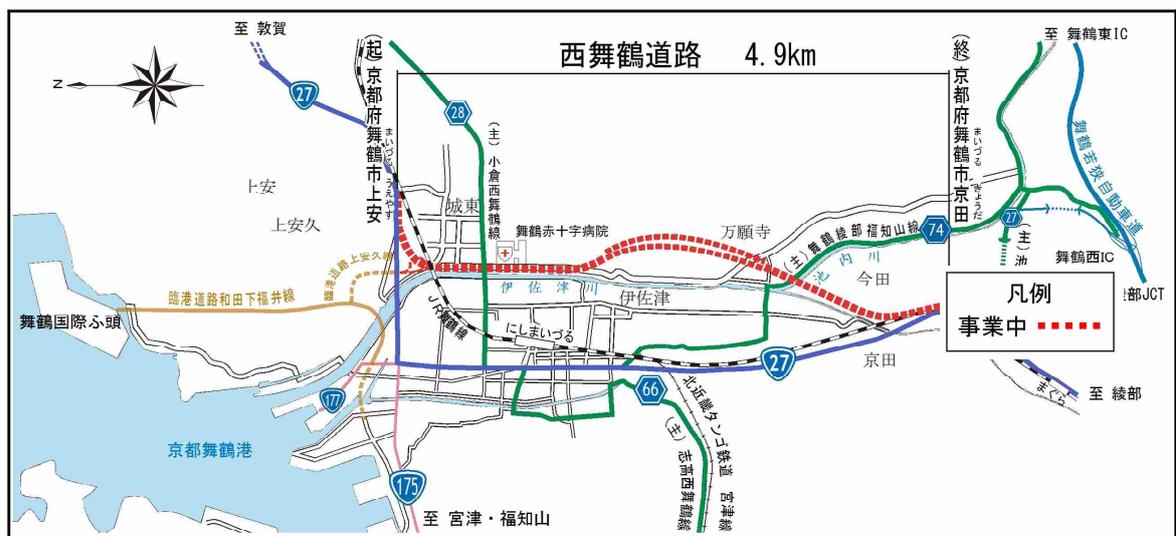
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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、表示桁数の関係で打ち分けの合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道26号 <small>だいはんわ</small> 第二阪和国道	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局											
起終点 自：大阪府 <small>はんなん</small> 阪南市 <small>じねんだ</small> 自然田 至：大阪府 <small>せんなん</small> 泉南郡 <small>みさきちょう</small> 岬町 <small>ふけ</small> 深日	延長 11.2km												
事業概要 一般国道国道26号は、大阪府大阪市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長53kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府阪南市から和歌山県和歌山市に至る区間は、地域高規格道路として整備を進めている。 第二阪和国道はその地域高規格道路の一部を形成し、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、関西国際空港へのアクセス向上、新しいまちづくりや主要観光地等の地域活性化を支援する大阪府阪南市自然田～大阪府泉南郡岬町深日に至る延長11.2kmの道路である。													
S63年度事業化 (H17年度延伸)	S62年度都市計画決定 (H-年度変更)	H5年度用地着手 H8年度工事着手											
全体事業費 ：1,020億円		事業進捗率 ：約84%											
計画交通量 ：27,600台/日		供用済延長 ：9.0km											
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%;">(残事業) 3.3</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 3.3	<table border="1" 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) 223/1,260億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 732/1,527億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td> 事業費：156/1,193億円 維持管理費：67/67億円 </td> <td></td> <td> 走行時間短縮便益：598/1,289億円 走行経費減少便益：85/159億円 交通事故減少便益：50/78億円 </td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 223/1,260億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 732/1,527億円		事業費：156/1,193億円 維持管理費：67/67億円		走行時間短縮便益：598/1,289億円 走行経費減少便益：85/159億円 交通事故減少便益：50/78億円
B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 3.3											
総費用	(残事業)/(事業全体) 223/1,260億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 732/1,527億円										
	事業費：156/1,193億円 維持管理費：67/67億円		走行時間短縮便益：598/1,289億円 走行経費減少便益：85/159億円 交通事故減少便益：50/78億円										
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.3(事業期間±20%)													
事業の効果等													
①交通混雑の緩和 ・暫定部分開通した区間に並行する国道26号では渋滞解消など交通状況が改善、渋滞が残る事業中並行区間においても同様の効果が期待。													
②交通安全の確保 ・暫定部分開通した区間に並行する国道26号では死傷事故率が大幅に減少、周辺地域の生活道路でも交通事故が減少し、事業中並行区間においても全線開通による死傷事故率の減少が期待。													
③救急医療の支援 ・岬町～府立泉州救命救急センターへの所要時間が短縮。(38分→36分)													
④災害時の代替路の確保 ・豪雨等の自然災害による通行止めが発生する国道26号と主な主要地方道の広域的な代替路を確保。 ・自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した物資輸送を確保。													
⑤空港へのアクセス向上 ・泉南郡岬町～関西国際空港への所要時間が短縮。(38分→32分)													
⑥特定重要港湾へのアクセス向上 ・泉南郡岬町～堺泉北港への所要時間が短縮。(69分→63分)													
⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・泉南郡岬町～和歌山市への所要時間が短縮。(24分→18分)													
⑧主要な観光地へのアクセス向上 ・沿道へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (道の駅「とっとパーク小島」：5.4万人/年、みさき公園：35.5万人/年、淡輪海水浴場：10.1万人/年、等)													
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 第二阪和道路建設促進期成同盟会(S34.12設立、岬町長、阪南市長、堺市長、高石市長、泉大津市長、和泉市長、忠岡町長、岸和田市長、貝塚市長、泉佐野市長、田尻町長、泉南市長等より構成)等より													

早期整備の要望を受けている。

大阪府知事の意見：

平成28年度の暫定2車線開通を目標に事業が進められているところであるが、工事の安全対策に万全を期した上で、一日も早い全線供用に向け、事業促進を図りたい。

事業の実施にあたっては、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。

今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や交通安全対策、地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の進捗に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道26号第二阪和国道」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

暫定部分開通した区間に並行する国道26号では交通量が大幅に減少するも、第二阪和国道を合わせた断面交通量は増加。第二阪和国道沿道の主要な観光施設では、観光入込客数が増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに9.0kmが(暫定2車線)開通済み、用地進捗率：100%、事業進捗率：約84%。

残る区間について、調査・設計、改良工事・橋梁上部工事・舗装工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、平成28年度の暫定2車線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

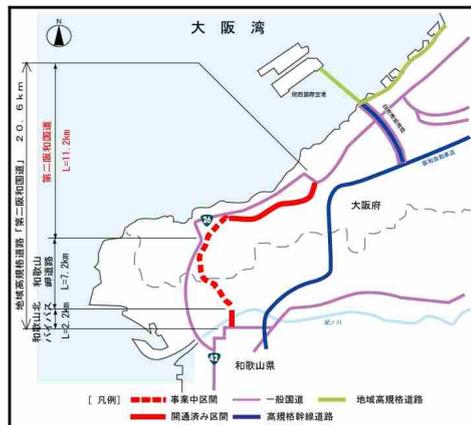
事業継続

対応方針決定の理由

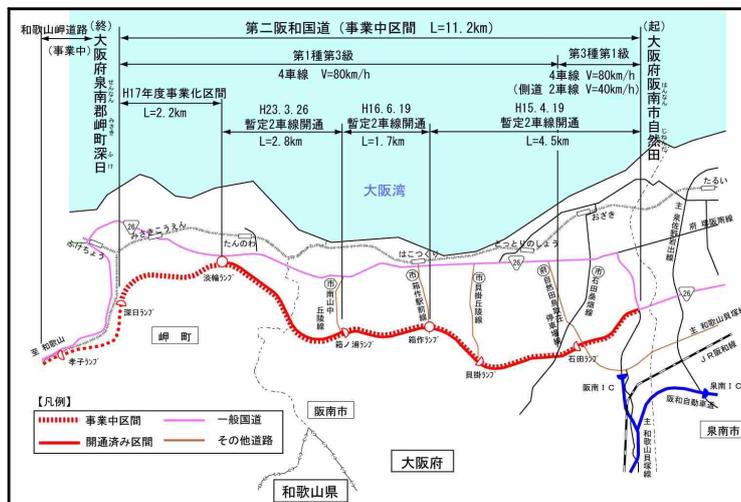
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

関係する地方公共団体等の意見

神戸市長の意見

国道175号は、明石市臨海部から企業集積が進む神戸市北西部までを南北に通過し、さらに三木市や小野市など兵庫県内陸部をつなぐ重要な幹線道路です。

その中でも、神出バイパスは神戸市西部地域の経済活動や、災害時の緊急輸送道路、安全な交通の確保など、市民生活を支える上で必要な事業です。

ネットワーク機能を十分に発揮するために、未整備区間である0.6kmについて事業を完了させ、全線を繋ぐ必要があると考えます。

また、事業効果を更に高めるため、暫定2車線で供用されている区間4.2kmの4車線化も、あわせて必要であると考えます。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

神出バイパス区間が通過する神戸市西区の人口や自動車保有台数の伸びは増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに0.9km(完成4車線)開通済み、4.2km(暫定2車線)開通済み、用地進捗率：約89%、事業進捗率：約74%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

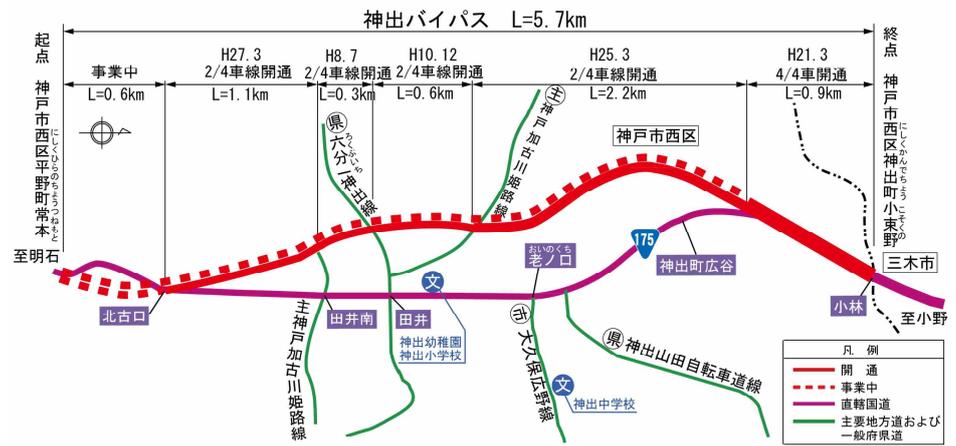
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>こうべにし</small> 神戸西バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局														
起終点	自：兵庫県神戸市垂水区名谷町 至：兵庫県明石市大久保町	延長	専用部 12.5km 一般部 8.4km																
事業概要	<p>神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの地域高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、沿道開発や神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するため、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。</p> <p>神戸西バイパスは交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化支援を目的に計画された道路である。</p>																		
S63年度事業化	S62年度都市計画決定	H1年度用地着手	H3年度工事着手																
全体事業費	1,900億円	事業進捗率	約73%	供用済延長	専用部5.6km 一般部4.4km														
計画交通量	25,900台/日																		
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 4.7</td> <td> 事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円 </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成25年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益：84/174億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益：43/68億円)</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 4.7</td> <td> 事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円	(残事業) 4.7	事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成25年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益：84/174億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益：43/68億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円	基準年 平成25年	(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)		(走行経費減少便益：84/174億円)		(交通事故減少便益：43/68億円)					
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 4.7</td> <td> 事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円	(残事業) 4.7	事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成25年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益：84/174億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益：43/68億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円	基準年 平成25年	(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)		(走行経費減少便益：84/174億円)		(交通事故減少便益：43/68億円)							
B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円																		
(残事業) 4.7	事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円																		
総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円	基準年 平成25年																		
(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)																			
(走行経費減少便益：84/174億円)																			
(交通事故減少便益：43/68億円)																			
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=0.8~1.4(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=4.7~8.4(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=4.3~5.2(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=4.4~5.0(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=0.8~1.4(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.7~8.4(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)	事業費：B/C=4.3~5.2(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=4.4~5.0(事業期間 ±20%)								
(事業全体) 交通量：B/C=0.8~1.4(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.7~8.4(交通量 ±10%)																		
事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)	事業費：B/C=4.3~5.2(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=4.4~5.0(事業期間 ±20%)																		
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過し、年間で514回の渋滞が発生しており、神戸西バイパスの整備により渋滞回数が減少し走行性の向上が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約9割占めており、神戸西バイパスの整備により事故の減少が期待される。 第二神明道路の通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。 <p>③物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神・播磨地区には、臨海部に製造品出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約4割を占め、神戸西バイパスの整備により東西方向の物流の効率化が期待される。 <p>④新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～新神戸駅への所要時間が短縮。(58分→55分) <p>⑤空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(58分→56分) <p>⑥特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～神戸港への所要時間が短縮。(49分→47分) <p>⑦主要な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。 (王子動物園：観光客入込客数：約117万人、須磨海浜水族館：観光客入込数：約111万人) <p>⑧高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(53分→50分) 																		
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等：																		

神戸市が、「平成29年度国家予算に対する提案・要望」で神戸西バイパスの整備促進を要望。
 (平成28年6月10日 神戸西バイパス専用部における有料道路事業の導入及び一般部の整備促進を要望)
 神戸市長の意見：

一般国道2号神戸西バイパスは、播磨から神戸・大阪までの交通を円滑に繋ぎ、兵庫県臨海部の次世代産業、製造企業拠点の集積をさらに加速させる重要な事業です。

また、側道（一般部）整備による救急活動や都心へのアクセス向上など、市民生活を支える上でも必要な事業です。

これらの整備効果を十分に発揮するためには、事業を継続し早期に完成させることが必要と考えます。

なお、早期完成のためには、第二神明道路の料金見直しの中で神戸西バイパスの整備財源を確保することが必要と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号神戸西バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

神戸西バイパス沿線の住宅団地の人口は増加傾向。

神戸市西区の人口・自動車保有台数の伸びは増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに専用部5.6km、一般部4.4kmが開通済み、用地進捗率：約87%、事業進捗率：約73%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

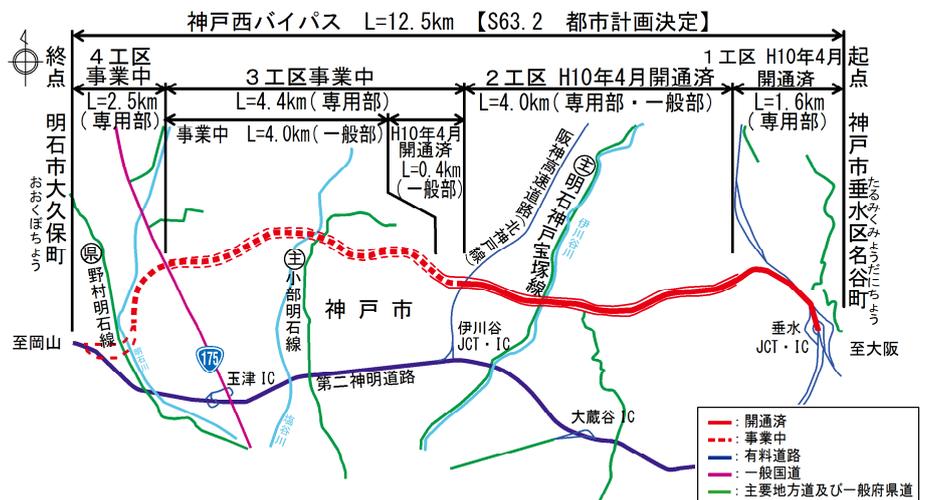
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道483号 <small>ひだかとおおかみなみ</small> 日高豊岡南道路	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：兵庫県豊岡市上佐野 至：兵庫県豊岡市日高町久斗	延長	6.1km																				
事業概要																							
<p>北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</p> <p>日高豊岡南道路は、交通混雑の緩和、災害時等の交通の確保、第3次医療機関へのアクセス向上、観光振興への支援、企業立地への支援を目的としている道路である。</p>																							
H18年度事業化	H17年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H24年度工事着手																				
全体事業費	約412億円	事業進捗率	26%	供用済延長	—km																		
計画交通量	19,700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</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.2</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.5	(残事業)	2.2	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 286/406億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">252/372億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">34/34億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 286/406億円	(事業費)	252/372億円	(維持管理費)	34/34億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 624/624億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">492/492億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">85/85億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">46/46億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 624/624億円	(走行時間短縮便益)	492/492億円	(走行経費減少便益)	85/85億円	(交通事故減少便益)	46/46億円	基準年 平成28年	
B/C	(事業全体) 1.5																						
(残事業)	2.2																						
総費用	(残事業)/(事業全体) 286/406億円																						
(事業費)	252/372億円																						
(維持管理費)	34/34億円																						
総便益	(残事業)/(事業全体) 624/624億円																						
(走行時間短縮便益)	492/492億円																						
(走行経費減少便益)	85/85億円																						
(交通事故減少便益)	46/46億円																						
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%) 【残事業】 交通量：B/C=1.9~2.5 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.4~1.6 (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=1.5~1.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.2 (事業期間±20%)</p>																							
事業の効果等																							
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道312号は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、日高豊岡南道路の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②災害時等の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫が起き、市民生活に多大な影響を与えている。日高豊岡南道路は、比較的高い位置を通過するため、水害への影響は受けず、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 <p>③第3次救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 但馬南部地域の山間部は各消防から救急車で1時間かかる場所もあり、豊岡病院からドクターヘリを運行しているが、ヘリで対応出来ない場合にドクターカーでカバーする独自の救急医療体制を構築している。 30分圏域人口カバー率が77%→90%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。 <p>④観光振興への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 但馬地域には「城崎温泉」や「竹田城跡」といった目玉観光資源が存在しており、日高豊岡南道路の整備による利便性の向上により、但馬地域内の観光の活性化が期待される。 <p>⑤企業立地への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 北近畿自動車道の整備が進み、周辺地域に企業が進出している。 日高豊岡南道路の整備により、時間短縮が図られるなど利便性が高まることから、引き続き、企業進出が期待される。 <p>⑥特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊岡市～神戸港への所要時間が短縮（146分→127分） <p>⑦日常生活圏の中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊岡市～朝来市への所要時間が短縮（46分→40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：</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成28年8月3日、但馬自治会から「但馬地域の振興整備に関する要望」で、八鹿日高道路は平成28年 																							

度開通予定、日高豊岡南道路の早期完成の要望を受けている。

- ・平成28年9月10日、北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会、但馬・地域高規格道路推進協議会から、「北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会」及び「道路関係団体合同要望」で、北近畿豊岡自動車道の早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

こうしたことから、日高豊岡南道路の早期供用、さらには豊岡道路の事業促進及び既に都市計画決定している豊岡IC～豊岡北IC間の早期事業化、豊岡北ICから山陰近畿自動車道との接続を含めた直轄による調査着手をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道483号日高豊岡南道路」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、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

和田山八鹿道路が平成24年11月に供用し、並行する国道312号の交通量が約3割増加した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、平成22年度に用地着手し、用地進捗率99%、事業進捗率26%（平成28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

現在、調査・設計、トンネル工事、改良工事を推進しており、早期の暫定2車線供用を目指している。

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

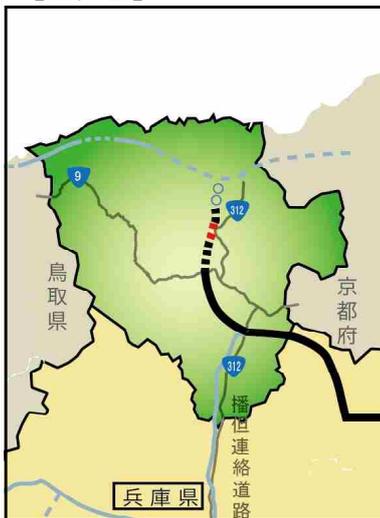
対応方針決定の理由

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

【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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道165号 <small>やまとたかだ</small> 大和高田バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																											
起終点	自：奈良県香芝市穴虫 至：奈良県橿原市四条町	延長	14.4km																													
事業概要																																
<p>一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を經由して三重県津市に至る主要幹線道路である。</p> <p>大和高田バイパスは、奈良中南部と大阪経済圏の連結強化や関西国際空港へのアクセス向上を図る地域高規格道路南阪奈道路の一部を構成するとともに、一般国道165号香芝市～橿原市間の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。</p>																																
S43年度事業化	S47年度都市計画決定 (S61、H3、H9年度変更)	H47年度用地着手	H48年度工事着手																													
全体事業費	930億円	事業進捗率	約89%	供用済延長	12.1km																											
計画交通量	32,400台/日																															
費用対効果分析結果	<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>3.0</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	1.1		残事業	3.0	<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%;">90/2,139億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>77/2,055億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>13/84億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	90/2,139億円		事業費	77/2,055億円		維持管理費	13/84億円	<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%;">271/2,419億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>241/2,098億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>19/264億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>12/57億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	271/2,419億円		走行時間短縮便益	241/2,098億円		走行経費減少便益	19/264億円		交通事故減少便益	12/57億円	基準年	平成25年
B/C	事業全体	1.1																														
	残事業	3.0																														
総費用	(残事業)/(事業全体)	90/2,139億円																														
	事業費	77/2,055億円																														
	維持管理費	13/84億円																														
総便益	(残事業)/(事業全体)	271/2,419億円																														
	走行時間短縮便益	241/2,098億円																														
	走行経費減少便益	19/264億円																														
	交通事故減少便益	12/57億円																														
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%） 【残事業】 交通量：B/C=2.5～3.6（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.8～3.3（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.9～3.1（事業期間±20%）</p>																																
事業の効果等																																
<p>①交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大和高田バイパスの整備により、現道165号の交通量が減少し、旅行速度は向上したが、未整備区間に並行する（主）御所香芝線の交通量は大和高田バイパス部分開通前より増加。 整備により、（主）御所香芝線の交通量減少・交通の円滑化が期待。 <p>②地域医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（24分→18分） <p>③特急停車駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橿原市～天王寺駅への所要時間が短縮（69分→48分） <p>④空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橿原市～関西国際空港への所要時間が短縮（92分→70分） <p>⑤特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橿原市～堺泉北港への所要時間が短縮（74分→52分） <p>⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大和高田市～橿原市への所要時間が短縮（18分→17分） <p>⑦主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる （藤原宮跡・今井町・橿原神宮他：約398万人/年） <p>⑧三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（24分→16分）。 																																
関係する地方公共団体等の意見																																
<p>地域から頂いた主な意見等： 平成28年12月、葛城市より全線早期供用の要望を受けている。</p> <p>奈良県知事の意見： 大和高田バイパスは、中間区間が未供用であるため、前後の供用区間の交通が並行する御所香芝線に流入し、當麻寺交差点から太田南交差点間では交通量が容量を超過しており、3箇所の交差点を含む区</p>																																

間が、平成25年に公表された「地域の主要渋滞箇所」となっています。

この区間の交通渋滞により、沿線市を含む中和地域の医療の要である奈良県立医科大学附属病院への緊急搬送において御所香芝線を通るルート of 速達性が確保できないことなど、地域住民の生活に大きく影響を及ぼしていることから、大和高田バイパスの未供用区間を整備し、御所香芝線の円滑な交通の確保を図ることが必要です。

県としても、平成28年3月に、御所香芝線の太田南交差点において、交差点北側の大和高田バイパスへ流入する左折車線を設置し、この方向の渋滞が緩和されましたが、依然、交差点東側の大和高田バイパスから流入する交通が多く、通勤時間帯に交通渋滞が発生しているため、大和高田バイパスを計画どおり完成させることが必要です。

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165号大和高田バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

大和高田バイパス、南阪奈道路の開通後、現道165号の交通量が減少。
未整備区間に平行する（主）御所香芝線では渋滞が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに12.1km開通済み、用地進捗率：約92%、事業進捗率：約89%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き調査設計を推進するとともに、今年度は幅杭設置に着手する。また、来年度以降に用地取得に入っていくように事業を推進し、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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道25号 <small>いかるが</small> 斑鳩バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局			
起終点 自：奈良県生駒郡斑鳩町幸前 至：奈良県生駒郡斑鳩町龍田	延長	4.7km			
事業概要 一般国道25号は、三重県四日市市から大阪市に至る主要幹線道路であり、関西圏と中京圏を結ぶ動脈であると共に、地域の重要な生活道路である。 斑鳩バイパス（いかるがパークウェイ）は、一般国道25号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として計画された道路である。					
S47年度事業化	S42年度都市計画決定 (H15年度変更)	H10年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	240億円	事業進捗率	約31%		
計画交通量	10,400台/日		供用済延長	1.1km	
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) 144/227億円 事業費：128/210億円 維持管理費：15/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 264/264億円 走行時間短縮便益：236/237億円 走行経費減少便益：21/21億円 交通事故減少便益：6.5/6.5億円	基準年 平成25年
	(残事業)	1.8			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.0~1.3 (交通量 ±10%) 【残事業】 交通量：B/C=1.6~2.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・一般国道25号の交通量は交通容量を大幅に超過し、交通混雑する一般国道25号を避け周辺の生活道路に交通が流入しており、また、道路端には民家が迫り、殆どの区間で歩道未整備又は狭小であるが、整備により、これらの改善が期待できる。					
②交通安全の確保 ・斑鳩バイパスへの交通転換により、交通混雑に起因する事故の減少が期待できる。					
③主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (法隆寺：観光客入込数：84.2万人/年)					
④高度医療施設へのアクセス向上 ・王寺町～奈良県立奈良病院の所要時間が短縮。(39分→30分)					
⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・王寺町～奈良市への所要時間が短縮。(56分→48分)					
関係する地方公共団体等の意見 地域からいただいた主な意見等 ・平成28年11月、奈良県生駒郡斑鳩町長より、整備促進の要望を受けている。 ・平成28年11月、斑鳩パークウェイ推進協議会（自治会連合会役員、参加希望自治会長、斑鳩町都市建設部長・都市整備課長より構成）より、整備促進の要望を受けている。					
奈良県知事の意見 斑鳩バイパスは、国道25号の斑鳩町市街地の交通混雑の緩和を目的に、昭和47年度に延長4.7kmが事業化され、これまでに1.1kmが供用されましたが、依然、国道25号では、斑鳩町から王寺町にかけて慢性的な交通渋滞が発生しています。 この交通渋滞は、国道25号の沿線に立地している世界文化遺産の法隆寺へのアクセスや、斑鳩町、王寺町を含む2市・8町からなる西和地域の医療の要である西和医療センターへの緊急車両等の進入にも大きく影響を及ぼしています。 西和地域の円滑な交通を確保し、観光振興や地域住民の安心の暮らしの実現のためには、斑鳩バイパス					

スの早期完成を図るとともに、県が4車線拡幅を進めている国道168号王寺道路・香芝王寺道路、これら
 の中間に位置する国道25号の4車線拡幅を一体的に推進する必要があります。
 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。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道25号斑鳩バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲に
 おいて、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。
 ただし、8工区では、地元自治体とともに事業計画に関して、地元の理解が得られるように努めるこ
 と。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道25号の交通量は、近年、減少傾向であるが、依然として、交通容量を大幅に超過。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに1.1km開通済み、用地進捗率：約40%、事業進捗率：約31%。

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、用地取得を推進するとともに、工事を推進し、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

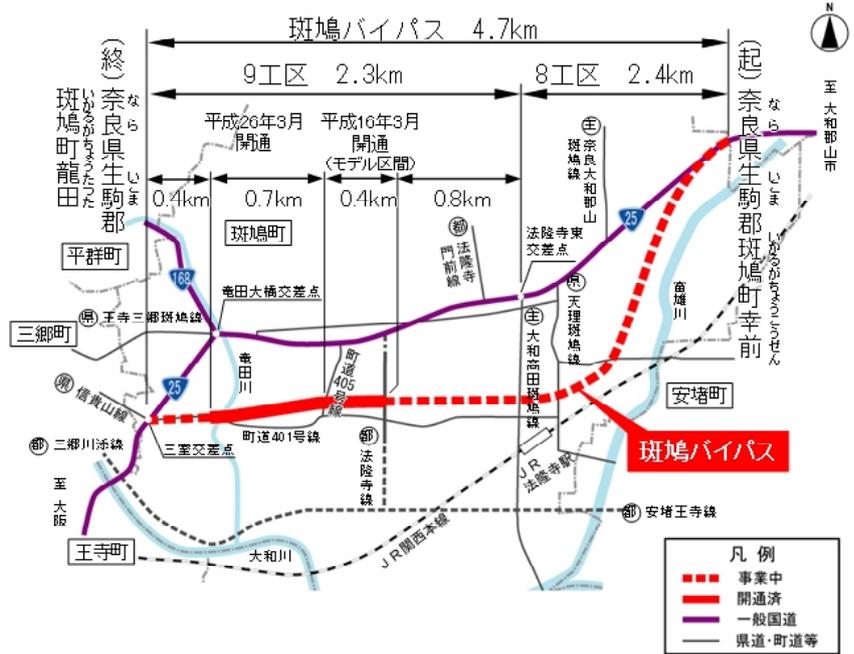
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道24号 ^{やまごせ} 大和御所道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局														
起終点 自：奈良県大和郡山市伊豆七条町 至：奈良県五條市居傳町	延長 27.2km															
事業概要 京奈和自動車道は京都市を起点とし、奈良市を経由して和歌山市に至る高規格幹線道路である。 大和御所道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な都市圏の活性化、一般国道24号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的として計画された道路である。																
S47年度事業化（橿原パ ^ス ） H4年度事業化（大和御所道路）	S48年度都市計画決定 （橿原パ ^ス ） （H3年度変更） （大和御所道路（御所区間）） （H8年度変更） （大和御所道路（大和区間））	S50年度用地着手 （橿原パ ^ス ） H4年度用地着手 （大和御所道路）														
S53年度工事着手（橿原パ ^ス ） H6年度工事着手（大和御所道路）																
全体事業費 ： 4,600億円 事業進捗率 ： 約84% 供用済延長 ： 15.6km																
計画交通量 ： 39,600台/日																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業) 4.8</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 4.8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 842/5,918億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業費) 745/5,749億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(維持管理費) 98/170億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 842/5,918億円	(事業費) 745/5,749億円	(維持管理費) 98/170億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 4,033/6,914億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(走行時間短縮便益) 3,439/5,984億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(走行経費減少便益) 407/646億円</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(交通事故減少便益) 187/284億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 4,033/6,914億円	(走行時間短縮便益) 3,439/5,984億円	(走行経費減少便益) 407/646億円	(交通事故減少便益) 187/284億円	基準年 平成25年
B/C	(事業全体) 1.2	(残事業) 4.8														
総費用	(残事業)/(事業全体) 842/5,918億円	(事業費) 745/5,749億円	(維持管理費) 98/170億円													
総便益	(残事業)/(事業全体) 4,033/6,914億円	(走行時間短縮便益) 3,439/5,984億円	(走行経費減少便益) 407/646億円	(交通事故減少便益) 187/284億円												
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.0~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.3（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=4.0~5.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.4~5.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.6~4.9（事業期間±20%）																
事業の効果等																
①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を大幅に超過しているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。 一般国道24号（東室交差点～大和高田市・葛城市 境）、混雑時の上下平均旅行速度15.9km（H22） →交通量減少により改善が見込まれる。																
②交通安全の確保 ・部分開通により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。 一般国道24号 大和高田市曾大根（1,099件/億台キロ）→交通量の減少が見込まれる。																
③災害時の代替路確保 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合、京奈和自動車道は主要な救援ルートとして期待される。																
④生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化 ・京奈和自動車道沿線に工場が立地しており、今後のさらなる利便性向上、地域活性化が期待される。 奈良市～五條市への所要時間短縮。（92分→45分） 大和郡山市～五條市への所要時間短縮。（90分→42分）																
⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・奈良県は病院搬送に要する時間が全国平均よりも長く、京奈和自動車道の早期整備が期待される。 五條市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター（橿原市）への所要時間が短縮。（38分→18分）																
⑥主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。 橿原市（藤原宮跡・今井町・橿原神宮他）年間観光客入込数：約398万人/年 吉野山 年間観光客入込数：約78万人/年																
⑦新幹線駅へのアクセス向上																

- ・五條市～京都駅への所要時間が短縮。(142分→95分)
- ⑧空港へのアクセス向上
 - ・御所市～関西国際空港への所要時間が短縮。(98分→91分)
- ⑨重要港湾へのアクセス向上
 - ・御所市～下津港への所要時間が短縮。(105分→97分)

関係する地方公共団体等の意見

地域からいただいた主な意見等

京奈和自動車道建設促進奈良県民会議（H6.7設立、奈良県内各層を代表する67団体で構成）総会等にて早期整備の要望を受けている。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸であり、働く場の確保に向けた企業誘致や地域経済活動の拡大といった本県の地方創生の実現に欠くことのできない重要な高規格幹線道路です。

奈良県内で初めて京奈和自動車道が供用された平成18年4月以降、その沿線を中心に、年間20件以上の企業が立地し、平成28年上半年期までの累計が267件にも上っており、本県の地方創生の実現にとって絶大なストック効果が発揮されています。

大和御所道路で事業中の2区間のうち、御所南ICから五條北IC間は、来年夏の供用が予定されていますが、橿原北ICから橿原高田IC間は、唯一のミッシングリンクとなり、並行する国道24号における慢性的な渋滞のさらなる悪化や、供用の目処が立たない状況が続けば、新たな雇用を生み出す企業の新規立地が停滞し、本県の地方創生の基本目標である「働いて良し」の実現に甚大な影響を及ぼします。

県としましても、橿原北ICから橿原高田IC間の整備促進を最重要事項と捉えており、体制を強化して、地元の橿原市、大和高田市とともに、国の用地取得の支援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。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号大和御所道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道24号の交通量は依然として交通容量を大幅に超過している。

産業では京奈和自動車道沿線での企業立地が進んでおり、近年では増加傾向となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに専用部では大和区間（郡山下ツ道JCT～橿原北IC）9.4km、御所区間（橿原高田IC～御所南IC）6.2kmが開通済み、一般部では12.7kmが開通済み。用地進捗率：約99%、事業進捗率：約84%

御所南IC～五條北ICは平成29年度夏開通予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、用地取得、工事を推進し、早期の全線開通を目指す。

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

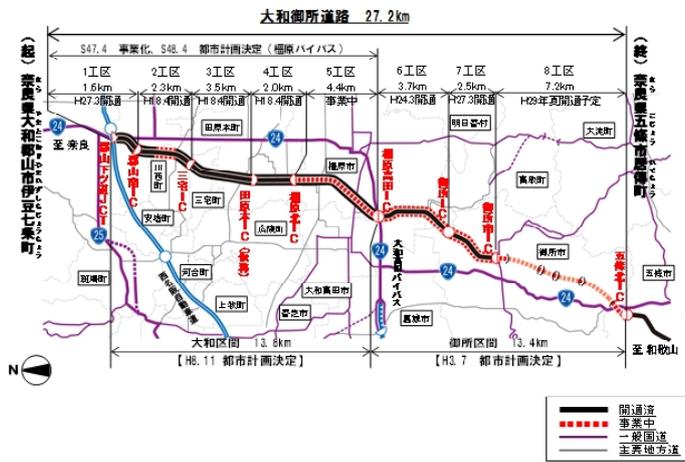
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道168号 <small>ながとの</small> 長殿道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県吉野郡十津川村大字長殿 至：奈良県吉野郡十津川村大字長殿	延長	2.6km		
事業概要					
<p>国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。</p> <p>長殿道路は、五條新宮道路の一部を構成するとともに、災害に強い道路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消、医療施設へのアクセス向上等を目的に整備を進めている道路である。</p>					
H24年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H26年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	110億円	事業進捗率	約4%	供用済延長	—
計画交通量	2,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 84/90億円 事業費:83/89億円 維持管理費:1.7/1.7億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 112/112億円 走行時間短縮便益:106/106億円 走行経費減少便益:5.7/5.7億円 交通事故減少便益:0.26/0.26億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】 交通量: B/C=1.01~1.5 (交通量 ±10%) 事業費: B/C=1.1~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間: B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%)			【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%) 事業期間: B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%)		
事業の効果等					
<p>①災害に強い道路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 長殿道路区間では、平成23年紀伊半島大水害で約600時間の通行止めが発生。 土砂崩落により国道168号に甚大な被害が出ており、長殿道路の整備により安全な通行を確保。 <p>②線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道区間では線形の厳しい箇所が36箇所、幅員狭隘区間が18区間あり、自動車同士のすれ違いが困難、安全・安心な通行の確保が課題。 長殿道路の整備により、脆弱な現道区間を回避でき、円滑な走行を確保。 <p>③医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は五條病院を中心とした村外の病院に通院。 国道168号の通行止め時には、通院に大きな迂回が生じるため、入院したり親類宅に一時転居するなどの対応が必要 五條新宮道路の整備により、災害時も機能する道路が確保され、地域住民の負担軽減、安心できる生活を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域からいただいた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27年10月、内吉野土木協議会（五條市、野迫川村、十津川村より構成）より、整備促進の要望を受けている。 平成27年11月、道路整備促進期成同盟奈良県協議会（奈良県全域、12市15町12村、計39市町村より構成）より、整備促進の要望を受けている。 <p>奈良県知事の意見：</p> <p>紀伊半島アンカールートを形成する国道168号五條新宮道路は、本県南部地域における国土の強靱化や観光・林業の振興による地域創生に欠くことのできない地域高規格道路です。</p> <p>現在、国において3箇所（十津川道路、風屋川津・宇宮原工区、長殿道路）の事業を進めていただいております。本県におきましても3箇所（川津道路、辻堂バイパス、阪本工区）の事業に取り組んでおりま</p>					

す。

本県では、本年3月に川津道路3.2km、辻本バイパスの一部区間2.8kmを供用したところであり、その成果が得られてきておりますが、これら6箇所の事業は一体となって、より大きな整備効果を発揮するものであり、長殿道路につきましても、事業の促進を図り早期に供用していただく必要があります。

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。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道168号長殿道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域（十津川村）の人口は、近年減少傾向にあるものの、世帯数及び自動車保有台数は横ばい傾向。隣接する五條新宮道路（宇宮原、風屋川津工区）は平成25年4月から事業に着手。

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：約13%、事業進捗率：約4%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、用地取得を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

【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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道42号 ^{くしもと} すさみ串本道路	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 ^{ひがしむろ} 東牟婁郡串本町 ^{くしもとちやう} サンゴ台 至：和歌山県 ^{にしむろ} 西牟婁郡 ^{ちやうえすみ} すさみ町江住	延長	19.2km		
事業概要	一般国道42号すさみ串本道路は、和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台から和歌山県西牟婁郡すさみ町江住内に至る延長19.2kmの自動車専用道路である。 本道路は防災・災害時の救急活動等の支援、救急医療活動の支援、安定した交通を確保を主な目的とした道路である。				
H26年度事業化	H-年度都市計画決定	H28年度用地未着手	H28年度工事未着手		
全体事業費	710億円	事業進捗率	約1%	供用済延長	—
計画交通量	7,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) 520/520億円 事業費：478/478億円 維持管理費：42/42億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 629/629億円 走行時間短縮便益：521/521億円 走行経費減少便益：76/76億円 交通事故減少便益：32/32億円	基準年：平成25年	
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%) 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%)				
①防災・災害時の救急活動等の支援	・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路に並行する国道42号は、最大6割の区間が浸水すると想定されている。 ・すさみ串本道路は、津波に対して十分な高さを確保した計画であるなど、大規模災害時には、緊急輸送道路として、救命・救急や復旧活動を支援。				
②救急医療活動の支援	・和歌山県南部地域における三次救急医療機関は田辺市にのみ立地。(南和歌山医療センター) ・すさみ串本道路の開通による時間短縮で、串本町周辺住民は、これまで以上に、高いレベルの医療サービスを受けやすくなる。				
③安定した交通の確保	・国道42号は線形の厳しい箇所や災害リスクの高い箇所が多く、過去10年間で通行止めなどの交通規制が39日(延べ規制時間約169時間)にのぼるなど、安定した交通が確保されていない。 ・すさみ串本道路の整備により、国道42号の代替ルートが確保でき、安定した交通を確保することで、地域連携やまちづくりを支援。				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・平成28年7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。 ・平成28年8月 近畿自動車道紀勢線すさみ・那智勝浦間建設促進協議会(すさみ町、古座川町、太地町、那智勝浦町)より早期整備の要望を受けている。				
和歌山県知事の意見	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等のミッシングリンク解消が急務であり、その一端を担うすさみ串本道路については、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。 なお、事業実施にあたっては、早期工事着工し、早期供用させ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、「一般国道42号すさみ串本道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲に				

において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

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42号は線形の厳しい箇所や災害リスクの高い箇所が多く、過去10年間で通行止めなどの交通規制が39日（延べ規制時間約169時間）にのぼるなど、安定した交通が確保されていない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地進捗率：0%、事業進捗率：約1%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【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29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 <small>とっとり</small> 鳥取西道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>もとだか</small> 本高 至： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>まつばら</small> 松原				延長	7.0km
事業概要						
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路は、鳥取県鳥取市本高と鳥取市松原を結ぶ延長7.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H17年度事業化		H17年度都市計画決定		H19年度用地着手		H20年度工事着手
全体事業費	約497億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	82%	供用済延長	1.8km	
計画交通量	12,000 ～ 24,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.4 (残事業) 7.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 96 / 545 億円 事業費：79 / 522 億円 維持管理費：17 / 23 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 715 / 746 億円 走行時間短縮便益：497/515億円 走行費用減少便益：148/156億円 交通事故減少便益：70/75億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.6 (交通量±10% (残事業) 交通量：B/C=6.3～8.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=6.9～8.1 (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=7.2～7.7 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。 ④個性ある地域の形成 ・鳥取県中部地域への観光周遊性の向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところです。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト縮減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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。
- ・H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。
- ・H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は99%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は82%見込みである。
- ・平成30年開通予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 <small>とっとり</small> 鳥取西道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>まつばら</small> 松原 至： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>けたかちょう</small> 気高町 <small>しもさかもと</small> 下坂本			延長	5.9km
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅱ期）は、鳥取県鳥取市松原と鳥取市気高町下坂本を結ぶ延長5.9kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>					
H19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381億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	73%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.0 (残事業) 7.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 108 / 386 億円 事業費：90 / 368 億円 維持管理費：18 / 18 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 777 / 777 億円 走行時間短縮便益：507/507億円 走行費用減少便益：181/181億円 交通事故減少便益：89/89億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.3（交通量±10%）（残事業）交通量：B/C=6.3~8.1（交通量±10%） 事業費：B/C=2.0~2.1（事業費±10%）事業費：B/C=6.6~7.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.9~2.1（事業期間±20%）事業期間：B/C=7.0~7.5（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 ・渋滞損失時間の削減が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・鳥取県中部地域への観光周遊性の向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところです。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト縮減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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。
- ・H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。
- ・H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は73%見込みである。
- ・平成30年開通予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 <small>とっとり</small> 鳥取西道路（Ⅲ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局																					
起終点	自： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>けたかちょう</small> 気高町下坂本 至： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>あおやちやう</small> 青谷町青谷			延長	6.4km																					
事業概要																										
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅲ期）は、鳥取県鳥取市気高町下坂本と鳥取市青谷町青谷を結ぶ延長6.4kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>																										
H20年度事業化		H17年度都市計画決定		H23年度用地着手																						
H23年度工事着手																										
全体事業費	約387億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	72%	供用済延長	0.0km																					
計画交通量	22,000～22,100 台/日																									
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(3便益)</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.4</td> <td colspan="2">115 / 390 億円</td> <td colspan="2">559 / 559 億円</td> <td rowspan="3">平成28年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>4.9</td> <td colspan="2"> 事業費： 94 / 369 億円 維持管理費： 21 / 21 億円 </td> <td colspan="2"> 走行時間短縮便益： 327/327億円 走行費用減少便益： 153/153億円 交通事故減少便益： 80/ 80億円 </td> </tr> </table>	B/C	(3便益)	総費用	(残事業)	総便益	(残事業)	基準年	(事業全体)	1.4	115 / 390 億円		559 / 559 億円		平成28年	(残事業)	4.9	事業費： 94 / 369 億円 維持管理費： 21 / 21 億円		走行時間短縮便益： 327/327億円 走行費用減少便益： 153/153億円 交通事故減少便益： 80/ 80億円						
B/C	(3便益)	総費用	(残事業)	総便益	(残事業)	基準年																				
(事業全体)	1.4	115 / 390 億円		559 / 559 億円		平成28年																				
(残事業)	4.9	事業費： 94 / 369 億円 維持管理費： 21 / 21 億円		走行時間短縮便益： 327/327億円 走行費用減少便益： 153/153億円 交通事故減少便益： 80/ 80億円																						
感度分析の結果																										
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.7（交通量±10%）（残事業） 交通量：B/C=4.1～5.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費±10%） 事業費：B/C=4.5～5.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間±20%） 事業期間：B/C=4.7～5.0（事業期間±20%）</p>																										
事業の効果等																										
<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・鳥取県中部地域への観光周遊性の向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>																										

関係する地方公共団体等の意見

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

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところです。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト縮減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

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。
- ・H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。
- ・H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は72%見込みである。
- ・浜村鹿野温泉IC（仮称）～青谷IC間は平成29年開通予定である。
- ・瑞穂IC（仮称）～浜村鹿野温泉IC（仮称）間は平成30年開通予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 出雲・湖陵道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部				延長	4.4km
事業概要						
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 出雲・湖陵道路は、島根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長4.4kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H20年度事業化		H17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190億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	42%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	18,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.6 (残事業) 4.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 105 / 186 億円 事業費： 93/173 億円 維持管理費： 12/ 12 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 479 / 479 億円 走行時間短縮便益： 408/408億円 走行費用減少便益： 50/ 50億円 交通事故減少便益： 21/ 21億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=2.1~3.1 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.7~5.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~2.7 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.2~5.0 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.5~2.7 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.4~4.7 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。 ③個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山 (H27 観光入込み客数：37.6万人/年) 等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 ・第三次救急医療機関 (島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院) へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号出雲・湖陵道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通。
- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は99%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は42%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収および工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 湖陵・多伎道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村			延長	4.5km
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>					
H24年度事業化		H17年度都市計画決定		H26年度用地着手	
全体事業費	約200億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	23%	供用済延長	0.0km
計画交通量	17,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.4 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 163 / 168 億円 事業費： 152/158 億円 維持管理費： 10/ 10 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 405 / 405 億円 走行時間短縮便益： 325/325億円 走行費用減少便益： 49/ 49億円 交通事故減少便益： 32/ 32億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.8 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3~2.7 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（H27 観光入込み客数：37.6万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号湖陵・多伎道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は98%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は23%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収および工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 多伎・朝山道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市多伎町久村 至：島根県大田市朝山町朝倉				延長	9.0km
事業概要						
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 多伎・朝山道路は、島根県出雲市多伎町久村と大田市朝山町朝倉を結ぶ延長9.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H18年度事業化		H17年度都市計画決定		H20年度用地着手		H20年度工事着手
全体事業費	約422億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	82%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	16,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.7 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 250 / 395 億円 事業費： 229/375 億円 維持管理費： 20/ 20 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 691 / 691 億円 走行時間短縮便益： 542/542億円 走行費用減少便益： 102/102億円 交通事故減少便益： 47/ 47億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.4~3.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.9 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.5~3.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。 ③個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山 (H27 観光入込み客数：37.6万人/年) 等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 ・第三次救急医療機関 (島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院) へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号多伎・朝山道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通。
- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は82%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成30年度の開通を目指し工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 <small>あさやま おおだ</small> 朝山・大田道路	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>しまね おおだ あさやま ちょうあさくら</small> 島根県大田市朝山町朝倉 至： <small>しまね おおだ くてちやうまつか</small> 島根県大田市久手町刺鹿			延長	6.3km
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。朝山・大田道路は、島根県大田市朝山町朝倉と大田市久手町刺鹿を結ぶ延長6.3kmの自動車専用道路である。事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>					
H19年度事業化		H17年度都市計画決定		H21年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約253億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	68%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,000台/日				
費用対効果 分析結果	<small>B/C</small> (3便益) (事業全体) 2.4 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 170 / 242 億円 事業費：154/226 億円 維持管理費：16/16 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 583 / 583 億円 走行時間短縮便益：457/457億円 走行費用減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：31/31億円	基準年	平成25年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.8 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.9~4.0 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.3~2.6 (事業費±10%) 事業費：B/C=3.1~3.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.5 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.3~3.6 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（H27 観光入込み客数：37.6万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号朝山・大田道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通。
- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は68%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成29年度の開通を目指し工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 大田・静岡道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市久手町刺鹿 至：島根県大田市静岡町				延長	5.0km
事業概要						
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 大田・静岡道路は、島根県大田市久手町刺鹿と大田市静岡町を結ぶ延長5.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H24年度事業化		H17年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手
全体事業費	約205億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	21%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	14,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 167 / 173 億円 事業費： 157/162 億円 維持管理費： 11/ 11 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 375 / 375 億円 走行時間短縮便益： 278/278億円 走行費用減少便益： 71/ 71億円 交通事故減少便益： 25/ 25億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.9~2.5 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.9~2.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.0~2.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.0~2.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.4 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。 ③個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山 (H27 観光入込み客数：37.6万人/年) 等へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関 (島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院) へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号大田・静間道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は88%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は21%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収および工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針 **事業継続**

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 静岡・仁摩道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市静岡町 至：島根県大田市仁摩町大国				延長	7.9km
事業概要 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 静岡・仁摩道路は、島根県大田市静岡町と大田市仁摩町大国を結ぶ延長7.9kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H20年度事業化		H17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285億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	28%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	16,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.7 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 193 / 274 億円 事業費： 172/254 億円 維持管理費： 20/ 20 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 477 / 477 億円 走行時間短縮便益： 330/330億円 走行費用減少便益： 110/110億円 交通事故減少便益： 38/ 38億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.4~2.0(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.7(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=2.4~2.6(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・国際標準コンテナ車の通行支障トンネル3箇所が回避できる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。 ④個性ある地域の形成 ・鳥取県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/年)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 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号静間・仁摩道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通。
- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は99%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は28%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収および工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道9号 三隅・益田道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県浜田市三隅町 至：島根県益田市遠田町				延長	15.2km
事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。						
H24年度事業化		H22年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手
全体事業費	約660億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	18%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	14,200 ～ 16,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) 1.4	総費用 533億円 事業費：494億円 維持管理費：39億円	総便益 744億円 走行時間短縮便益：532億円 走行経費減少便益：156億円 交通事故減少便益：55億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果 交通量：B/C=1.2～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・浜田市から萩・石見空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・益田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。 ④個性ある地域の形成 ・島根県東部からの津和野（太鼓谷稻荷神社等）（H27 観光入込み客数：56万人/年）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 ・第三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

三隅・益田道路は、医療環境の向上、災害時の代替機能や通勤圏の拡大など地域住民の生活を大きく向上することが期待されており、2市2町（益田市、浜田市、津和野町、吉賀町）から構成される「浜田・益田間高規格道路建設促進期成同盟会」より、早期整備の要望（平成28年10月）を受けている。

三隅・益田道路は、当地域の都市圏形成の基本となる交通の利便性向上による近隣都市圏との時間短縮が期待されており、4団体（益田商工会議所、浜田商工会議所、石中央商工会、美濃商工会、津和野町商工会、吉賀町商工会）から構成される「浜田・益田間高規格道路建設促進経済団体期成同盟会」より、早期整備の要望（平成28年10月）を受けている。

三隅・益田道路は、萩・石見空港や浜田港への安定した物流網の確保により地域経済の自立的発展が期待されており、石見臨空ファクトリーパークに立地する9社で構成される「石見臨空ファクトリーパーク立地企業連絡会」より、早期整備の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）について妥当である。

一般国道9号三隅・益田道路は、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な路線であることから早期完成を図って頂きたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H26年度に一般国道9号 浜田・三隅道路の原井IC～西村IC間が開通。
- ・H28年12月に一般国道9号 浜田・三隅道路の西村IC～石見三隅IC間が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は98%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は18%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収および工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

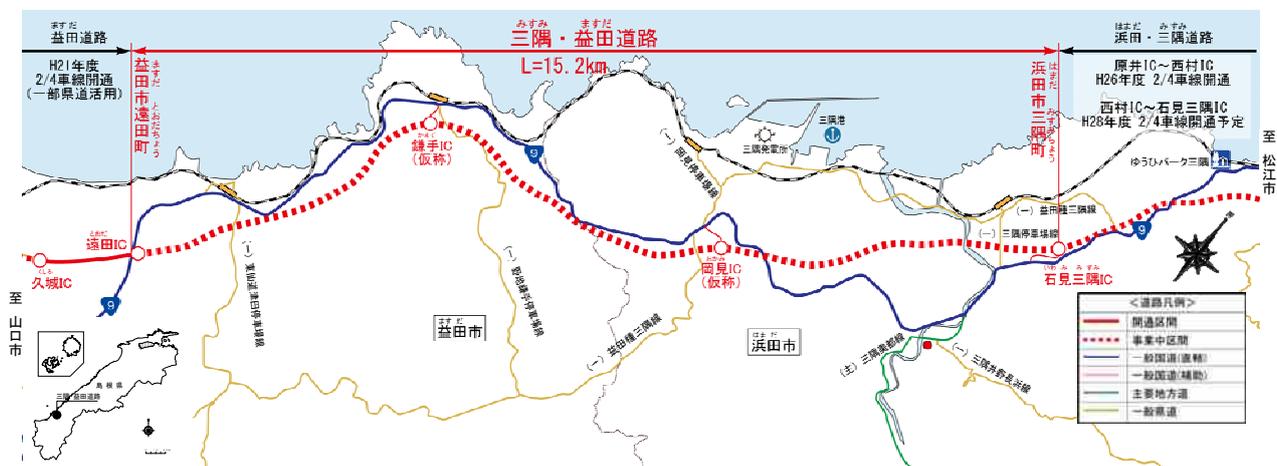
今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針 **事業継続**

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>たましま かさおか</small> 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>おかやま あさくち</small> 岡山県浅口市金光町佐方 至： <small>おかやま かさおか にしおしましん</small> 岡山県笠岡市西大島新田				延長	9.4km
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、岡山県南西部に位置し、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの地域高規格道路であり、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。 事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化である。						
H20年度事業化		H12年度都市計画決定		H24年度用地着手		H24年度工事着手
全体事業費	約529億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	12%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	43,700 ～ 44,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.5 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 379 / 405 億円 事業費：343/368 億円 維持管理費：37/37 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,430 / 1,430 億円 走行時間短縮便益：996/996 億円 走行費用減少便益：306/306 億円 交通事故減少便益：128/128 億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=2.8～4.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.0～4.5(交通量±10%) 事業費：B/C=3.3～3.9(事業費±10%) 事業費：B/C=3.5～4.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.3～3.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.5～4.1(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・笠岡市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。 ・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。（倉敷市～福山市） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する。（浅口市工業団地造成整備事業） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【倉敷美観地区の入り込み客数（H26）：3,065千人/年】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（川崎医大付属病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の減少が期待される。 ⑦災害への備え ・山陽自動車道、国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ・第1次緊急輸送路の代替路としての機能が期待される。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の減少が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）について、継続するとの対応方針（原案）は妥当である。

国道2号の慢性的な渋滞の緩和、県南西地域から福山地域までの物流ネットワークの強化や沿線地域の活性化を図るため、本事業の早期完成を強く求める。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成26年度に一般国道2号玉島・笠岡道路（L=4.5km）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は26%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は12%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、調査設計、用地買収、工事推進を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

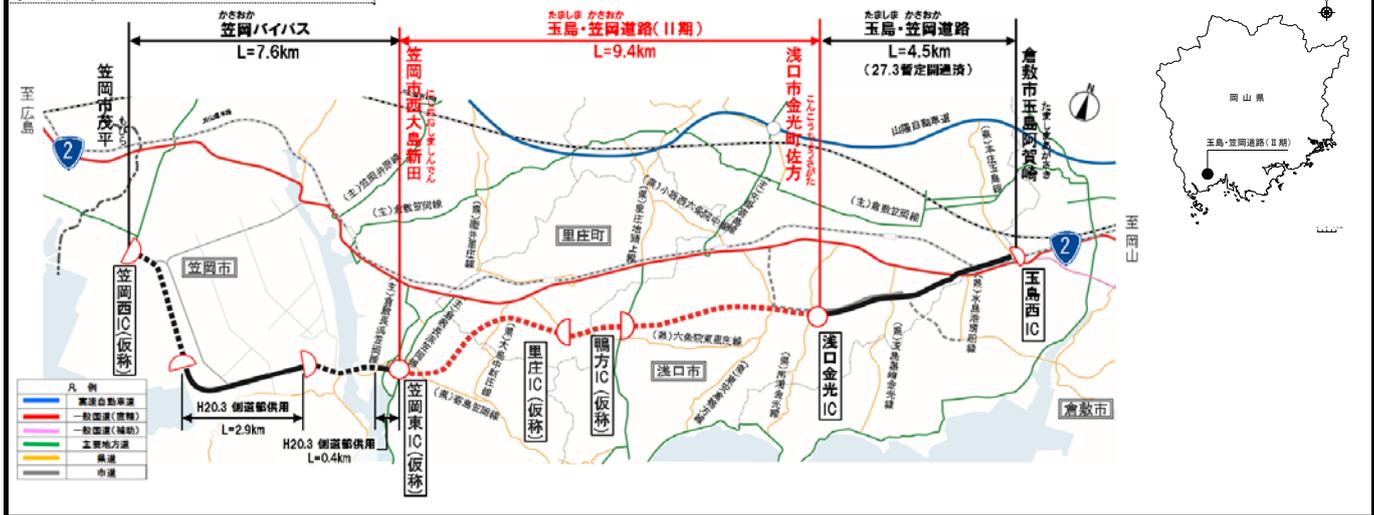
対応方針

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。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>かさおか</small> 笠岡バイパス		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： <small>おかやま</small> 岡山県笠岡市西大島新田 <small>かさおか</small> にしおしましんでん 至： <small>おかやま</small> 岡山県笠岡市茂平 <small>かさおか</small> もびら				延長	7.6km
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 笠岡バイパスは、岡山県南西部に位置し、岡山県笠岡市西大島新田から笠岡市茂平を結ぶ延長7.6kmの道路であり、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。 事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化である。						
S63年度事業化		S63年度都市計画決定		H2年度用地着手		H10年度工事着手
全体事業費	約300億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	54%	供用済延長	3.3km	
計画交通量	34,400 ～ 37,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.5 (残事業) 9.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 118 / 345 億円 事業費：105/316 億円 維持管理費：12/29 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,066 / 1,199 億円 走行時間短縮便益：842/941 億円 走行費用減少便益：153/178 億円 交通事故減少便益：72/80 億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=3.0～4.0(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.6～10.6(交通量±10%) 事業費：B/C=3.4～3.6(事業費±10%) 事業費：B/C=8.3～10.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.2～3.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.4～9.7(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高企画道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている ・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。（倉敷市～福山市） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する。（笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【倉敷美観地区の入り込み客数（H26）：3,065千人/年】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（福山市民病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の減少が期待される。 ⑦災害への備え ・山陽自動車道、国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ・第1次緊急輸送路の代替路としての機能が期待される。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の減少が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

笠岡バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号 笠岡バイパスについて、継続するとの対応方針（原案）は妥当である。

国道2号の慢性的な渋滞の緩和、県南西地域から福山地域までの物流ネットワークの強化や沿線地域の活性化を図るため、本事業の早期完成を強く求める。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成26年度に一般国道2号玉島・笠岡道路（L=4.5km）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は98%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は54%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

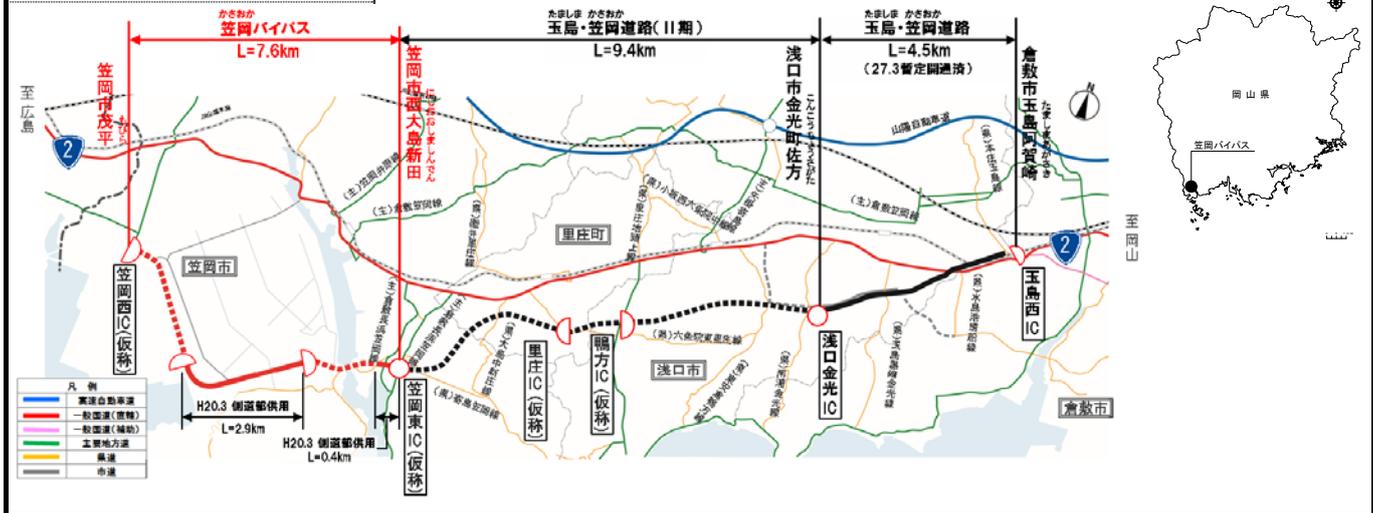
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道53号 津山南道路 <small style="font-size: small;">つやまみなみ</small>		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	白：岡山県久米郡美咲町打穴中 至：岡山県津山市平福				延長	5.4km
事業概要						
一般国道53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県美咲町と岡山県津山市を結ぶ延長5.4kmのバイパスであり、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。 事業目的は、交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルートの確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展を図るものである。						
H16年度事業化		H15年度都市計画決定		H19年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費	約220億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	39%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	15,000 ～ 19,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/事業全体 125 / 227 億円 事業費：101/203 億円 維持管理費：24/24 億円	総便益 費用対効果 258 / 258 億円 走行時間短縮便益：183/183 億円 走行費用減少便益：49/49 億円 交通事故減少便益：26/26 億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果						
(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=1.8~2.4(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.0~2.1(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①物流効率化の支援 ・美咲町で生産される鶏卵の出荷先（関西方面、岡山県北方面）へのアクセス向上が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「空港津山道路」の一部としての位置づけ。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。（美咲町～津山市） ③安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（津山中央病院救命救急センター）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・国道53号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけ。 ・第1次緊急輸送道路である国道53号が通行止めとなった場合、代替路線として機能する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

本道路の整備により、国道 53 号の交通円滑化が図られるとともに、沿線の住民生活の快適化と沿道の活性化が期待されることから、津山市をはじめとする沿線市町村から構成される空港津山整備促進協議会などにより早期整備の要請を受けている。

岡山県知事の意見：一般国道 53 号 津山南道路について、継続するとの対応方針（原案）は妥当である。

県の南北を連携する「地域高規格道路 空港津山道路」の一部を構成する本路線は、津山市が中心市である定住自立圏の人口の維持や、企業の生産性向上、県南部圏域との交流人口の増加に資する大変重要な路線である。

県では、おかやま創生総合戦略や国土強靱化地域計画など上位計画にも本路線を含む交通基盤の整備を位置づけており、用地買収率が 8 割を超えていることから、早期の供用に向け整備促進が必要である。

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 18 年 9 月に津山バイパス(延長 1.6km)が開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成 28 年度末で用地買収の進捗率は 89%見込みである。
- ・ 平成 28 年度末で事業全体の進捗率は 39%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収及び工事を推進しており早期完成を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

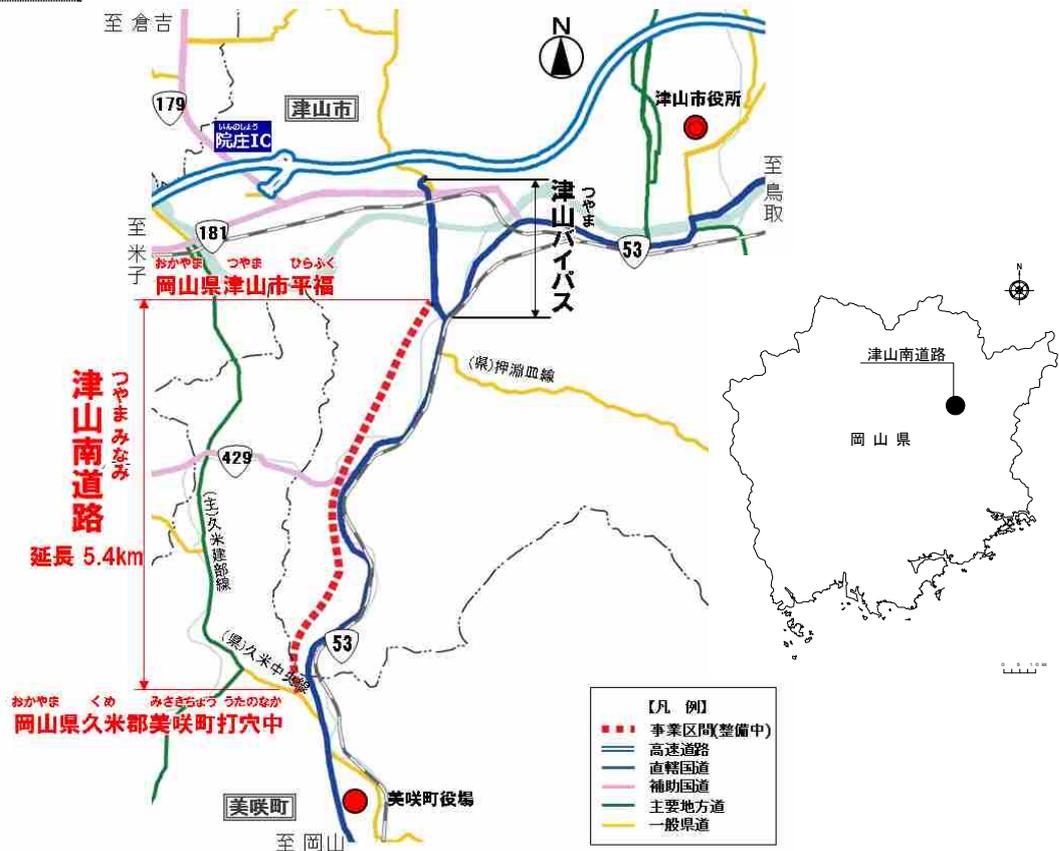
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道180号 <small>おかやまかんじょうみなみ</small> 岡山環状南道路	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>おかやま</small> 岡山県岡山市南区藤田 至： <small>おかやま</small> 岡山県岡山市南区古新田	延長	2.9km		
事業概要					
<p>一般国道180号は、岡山県岡山市から島根県松江市までを結ぶ延長約174kmの主要幹線道路である。岡山環状南道路は、岡山県南部の中央に位置し、岡山県岡山市南区藤田と岡山市南区古新田を結ぶ延長2.9kmのバイパスである。</p> <p>事業目的は、岡山市都市部で発生している交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を図り、都市機能の充実、地域経済の発展や拡大を促進することである。</p>					
H21年度事業化		H20年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	約223億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	30%	供用済延長	0.0km
計画交通量	25,900 ～ 99,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) 事業全体 3.9 残事業 4.5	総費用 (残事業) / (事業全体) 165 / 188 億円 事業費：153/176 億円 維持管理費：12/12 億円	総便益 (残事業) / (事業全体) 739 / 739 億円 走行時間短縮便益：640/640 億円 走行費用減少便益：82/ 82 億円 交通事故減少便益：17/ 17 億円	基準年	平成25年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=3.6～4.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.2～4.8(交通量±10%) 事業費：B/C=3.6～4.3(事業費±10%) 事業費：B/C=4.1～5.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.6～4.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.1～4.9(事業期間±20%)</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"> ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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。 ・玉野市から岡山IC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"> ・岡山港（重要港湾）周辺に立地する物流企業から岡山県全域、広島県福山市・広島市、鳥取県、島根県へのアクセス向上が期待される。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけ。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数の削減が期待される。 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>「早期整備を望む。」という要望が、一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議員・総社市長・総社市議会議員・高梁市長・高梁市議会議員・新見市長・新見市議会議員）から出されている。</p> <p>岡山市長の意見：対応方針（原案）について異議ありません。</p> <p>一般国道180号岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、岡山市街地の渋滞緩和や地域活性化に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。</p>					

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 22 年度に岡山西バイパス（側道部）が全線開通
- ・ 平成 27 年度に国道 180 号総社・一宮バイパスが部分開通。（岡山市北区檜津～一宮山崎間の L=1.5km）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成 28 年度末で用地買収の進捗率は 51% 見込みである。
- ・ 平成 28 年度末で事業全体の進捗率は 30% 見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収、工事推進を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 福山道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	白：広島県福山市瀬戸町長和 至：広島県福山市赤坂町赤坂				延長	3.3km
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 福山道路は、広島県福山市瀬戸町から赤坂町を結ぶ延長約3.3kmのバイパスである。 事業目的は、福山都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、さらに物流の効率化支援や周辺地域との連携強化である。						
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H18年度用地着手		—
全体事業費	約356億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	22%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	24,200 ～ 33,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 225 / 289 億円 事業費：210/274 億円 維持管理費：15/15 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 524 / 524 億円 走行時間短縮便益：436/436 億円 走行費用減少便益：51/ 51 億円 交通事故減少便益：37/ 37 億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量 : B/C=1.6~2.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.0~2.6 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.7~2.0 (事業費±10%) 事業費 : B/C=2.1~2.6 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.6~2.0 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.1~2.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・福山西ICから福山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ。 ・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。 ④個性ある地域の形成 ・鞆の浦（H27観光入込客数約236万人/年）等へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出の削減が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見						
福山道路は、福山都市圏における交通渋滞の緩和に資することが期待されていることから、福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。						
広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。 地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する一般国道2号福山道路は、本県で整備を進めている福山沼隈道路等と連携し、国道2号渋滞ワーストランキングで上位を占める福山市内の著しい交通混雑の緩和や広域連携の強化、物流の効率化を図る観点から、早期に整備すべき重要な道路であると考えます。 引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。						

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>あき</small> 安芸バイパス		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： <small>ひろしま ひがしひろしま はちほんまつちようむねよし</small> 広島県東広島市八本松町宗吉 至： <small>ひろしま ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野				延長	7.7km
事業概要 一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 安芸バイパスは、東広島市八本松町宗吉と広島市安芸区上瀬野町上瀬野を結ぶ延長7.7kmの道路であり、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成するものである。 事業目的は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化である。						
H7年度事業化		S49年度都市計画決定		H9年度用地着手		H12年度工事着手
全体事業費	約565億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	37%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	57,000 ～ 61,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体)	総費用 (残事業)/事業全体 285 / 529 億円		総便益 (残事業)/事業全体 2,502 / 2,502 億円		基準年 平成25年
	(残事業)	8.8	事業費：257/500 億円 維持管理費：29/29 億円	走行時間短縮便益：2,002/2,002億円 走行費用減少便益：425/425億円 交通事故減少便益：75/75億円		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=4.3～5.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.8～9.7(交通量±10%) 事業費：B/C=4.6～4.7(事業費±10%) 事業費：B/C=8.1～9.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3～5.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.8～10.7(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる。 ・広島市安芸区から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が17分短縮【62分→45分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ・広島市安芸区から広島空港への所要時間が17分短縮【68分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）への所要時間が21分短縮【67分→46分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ。 ・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 ・拠点開発プロジェクトを支援。【広島中央サイエンスパークなど】 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・東広島市から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が21分短縮【68分→47分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、広島市、東広島市、海田町の首長で構成される「国道2号東広島・安芸バイパス建設促進期成同盟会」（平成28年7月）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針（原案）については妥当

安芸バイパスは、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。

したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

対応方針（原案）については異存なし

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成10年度に東広島バイパスの海田ランプ区間が開通。
- ・ 平成17年度に東広島バイパスの中野西IC～海田東IC間が開通。
- ・ 平成22年度に広島高速2号線が開通。
- ・ 平成25年度に東広島バイパスの瀬野西IC～中野IC間が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成28年度末で用地買収の進捗率は91%見込みである。
- ・ 平成28年度末で事業全体の進捗率は37%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

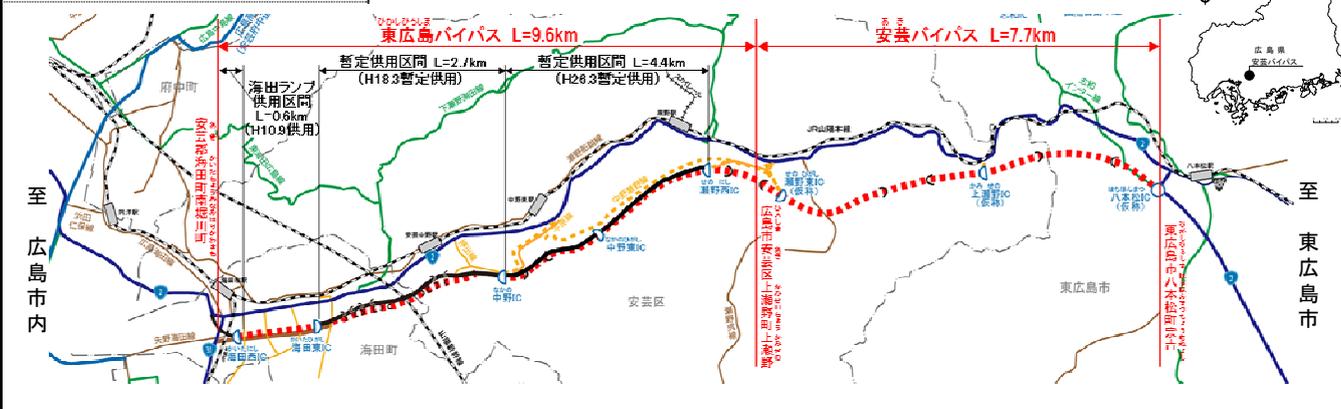
対応方針

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。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>ひがしひろしま</small> 東広島バイパス	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： <small>ひろしま ひろしま あき</small> 広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 至： <small>ひろしま あき かいた みなみほりかわまち</small> 広島県安芸郡海田町南堀川町			延長	9.6km
事業概要					
<p>一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 東広島バイパスは、広島市安芸区上瀬野町上瀬野と安芸郡海田町南堀川町を結ぶ延長約9.6kmの道路であり、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成するものである。 事業目的は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化である。</p>					
S50年度事業化		S49年度都市計画決定		S57年度用地着手	
全体事業費	約1,192億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	73%	供用済延長	7.7km
計画交通量	49,300～66,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.3 (残事業) 8.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 273 / 1,445 億円 事業費：242/1,406 億円 維持管理費：31/39 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,361 / 3,327 億円 走行時間短縮便益：2,100/2,751億円 走行費用減少便益：216/464億円 交通事故減少便益：45/112億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8～2.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.6～10.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=7.9～9.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1～2.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=7.9～9.5(事業期間±20%)</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"> ・渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる。 ・広島市安芸区から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が17分短縮【62分→45分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ・広島市安芸区から広島空港への所要時間が17分短縮【68分→51分】された。今後、更なる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"> ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）への所要時間が21分短縮【67分→46分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>④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を支援。【広島中央サイエンスパークなど】 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が21分短縮【68分→47分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される。 					

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、広島市、東広島市、海田町の首長で構成される「国道2号東広島・安芸バイパス建設促進期成同盟会」（平成28年7月）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針(原案)については妥当

東広島バイパスは、国道2号の慢性的渋滞の緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

対応方針(原案)については異存なし

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、海田高架橋を含む全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成10年度に東広島バイパスの海田ランプ区間が開通。
- ・平成17年度に東広島バイパスの中野西IC～海田東IC間が開通。
- ・平成22年度に広島高速2号線が開通。
- ・平成25年度に東広島バイパスの瀬野西IC～中野IC間が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は99%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は73%見込みである。
- ・現在までに「瀬野西IC～海田東IC (L=7.1km)」及び「ランプ部 (L=0.6km)」が開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>ひろしまみなみ</small> 広島南道路	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	白： <small>ひろしま あき かいたちょうひの</small> 広島県安芸郡海田町日の出町 至： <small>ひろしま ひろしま にし しょうこう</small> 広島県広島市西区商工センター4丁目			延長	14.8km
事業概要 一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。					
H元年度事業化		S63年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手	
全体事業費		約4,120億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	78%	供用済延長 13.5km
計画交通量		6,800～60,000台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 767 / 5,657 億円 〔事業費：691 / 5,401 億円〕 〔維持管理費：77 / 256 億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,267 / 6,123 億円 〔走行時間短縮便益：1,046 / 5,091 億円〕 〔走行費用減少便益：155 / 721 億円〕 〔交通事故減少便益：66 / 312 億円〕	基準年 平成25年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.1 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4～1.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0～1.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5～1.8 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・広島港（国際拠点港湾）から廿日市ICへの所要時間が12分短縮【37分→25分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ③個性ある地域の形成 ・宮島（H27観光入込客数：514万人/年）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 ・廿日市市役所から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【20分→19分】短縮された。今後更なるアクセス向上が期待される。また都市内の渋滞時や緊急時の代替路線として機能する。 ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

広島南道路は、広島都市圏中心部の交通円滑化を図り、交通混雑の緩和、臨海部における都市活動の推進及び沿道環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市、廿日市市、海田町、坂町の首長等で構成される「広島南道路建設促進期成同盟会」により、建設促進について要望（平成 28 年 7 月 15 日）を受けている。

広島県知事の意見：継続とする対応方針（原案）については妥当である。

広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。

今後も引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に形成されるよう努めていただきます。

広島市長の意見：広島南道路の事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

事業の執行に当たっては、事業化区間である明神高架橋等の着実な事業展開を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～廿日市インターチェンジ間については、このうち平面街路部を併設しない木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先することとして、関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路全線の早期完成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

- ・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 10 年度に東広島バイパスの海田ランプ区間が開通。
- ・平成 17 年度に東広島バイパスの中野西 IC～海田東 IC 間が開通。
- ・平成 22 年度に広島高速 2 号線が開通。
- ・平成 25 年度に東広島バイパスの瀬野西 IC～中野 IC 間が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成 28 年度末で用地買収の進捗率は 99%見込みである。
- ・平成 28 年度末で事業全体の進捗率は 78%見込みである。
- ・現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター（L=11.3km）」、一般道路部（L=6.8km）が開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

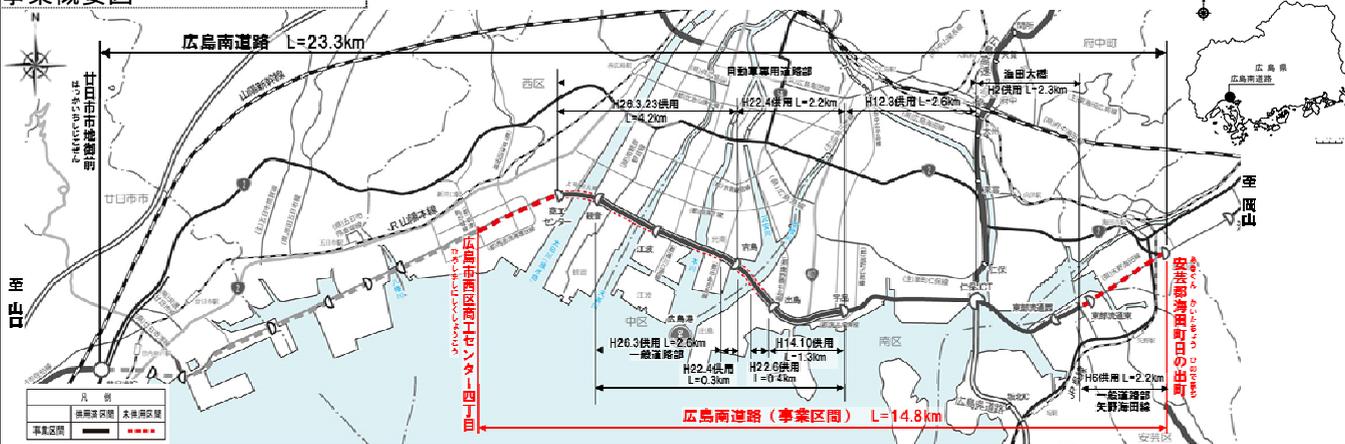
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道375号 <small>ひがしひろしま くれ</small> 東広島・呉道路	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 くれ</small> 広島県 呉市 阿賀中央 5丁目 至： <small>ひろしま ひがしひろしま たかやちょうみぞぐち</small> 広島県 東広島市 高屋町溝口			延長	32.8km
事業概要					
<p>一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市までを結ぶ延長約191kmの主要幹線道路である。 東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町溝口を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。 事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化である。</p>					
H5年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手	
全体事業費	約1,925億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	83%	供用済延長	32.8km
計画交通量	16,400 ～ 30,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 6.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 395 / 2,301 億円 事業費：314 / 2,161 億円 維持管理費：81 / 141 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,397 / 4,160 億円 走行時間短縮便益：2,083 / 3,446億円 走行費用減少便益：210 / 469億円 交通事故減少便益：103 / 245億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>(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=5.2～7.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～1.8(事業費±10%) 事業費：B/C=5.6～6.6(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=5.9～6.3(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"> ・渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる。 ・呉市から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が28分短縮【79分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ・呉駅から広島空港への所要時間が35分短縮【112分→77分】された。今後、更なる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"> ・東広島市から呉港（重要港湾）までの所要時間が21分短縮【91分→70分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 <p>③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を支援。【広島中央サイエンスパークなど】 ・大和ミュージアム（H27観光入込客数：約99万人）、グリーンピアせとうち（同約11万人）、呉市立美術館（同約5万人）へのアクセスが向上。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市から第三次救急医療機関（呉医療センター）への所要時間が6分短縮【44分→38分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される。 					

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>いわくに おおたけ</small> 岩国・大竹道路		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 おおたけ おがた</small> 広島県大竹市小方一丁目 至： <small>やまぐち いわくに やまて まち</small> 山口県岩国市山手町				延長	9.8km
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 岩国・大竹道路は、広島県大竹市小方一丁目と山口県岩国市山手町を結ぶ延長9.8kmのバイパスである。 事業目的は、一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、広島県と山口県の広域的な連携・交流である。						
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H15年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費	約1,330億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	19%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	23,000 ~ 30,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 803 / 1,004 億円 事業費：763 / 963 億円 維持管理費：41 / 41 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,164 / 1,164 億円 走行時間短縮便益：906 / 906 億円 走行費用減少便益：167 / 167 億円 交通事故減少便益：91 / 91 億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.4 (交通量±10% (残事業) 交通量：B/C=1.2~1.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.3~1.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・岩国港（重要港湾）や岩国・大竹コンビナートへのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岩国・大竹道路」の一部として位置づけ。 ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。 ④個性ある地域の形成 ・錦帯橋（H26観光入込客数：約62万人/年）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 ・第三次救急医療機関（岩国医療センター）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・山陽自動車道（大竹IC～岩国IC）の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：

一般国道2号岩国・大竹道路に対して、継続とする対応方針については、妥当である。
 一般国道2号岩国・大竹道路については、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や、県境を越えた経済圏の拡大、広域的な連携・交流機能の強化を図るため、整備を着実に進める必要があると考えている。
 引き続きコストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

山口県知事の意見：

一般国道2号岩国・大竹道路の「対応方針（原案）」案に対して、異存はない。
 引き続き、山手トンネル（仮称）建設に係る住民合意をはじめ、地域の合意形成を図りながら、コストの縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H24年12月に岩国錦帯橋空港が開港。
- ・医療・防災交流拠点づくりが進められている愛宕山地域では、H25年3月に岩国医療センターが開院、H28年3月にいわくに消防防災センターが運用を開始している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は83%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は19%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

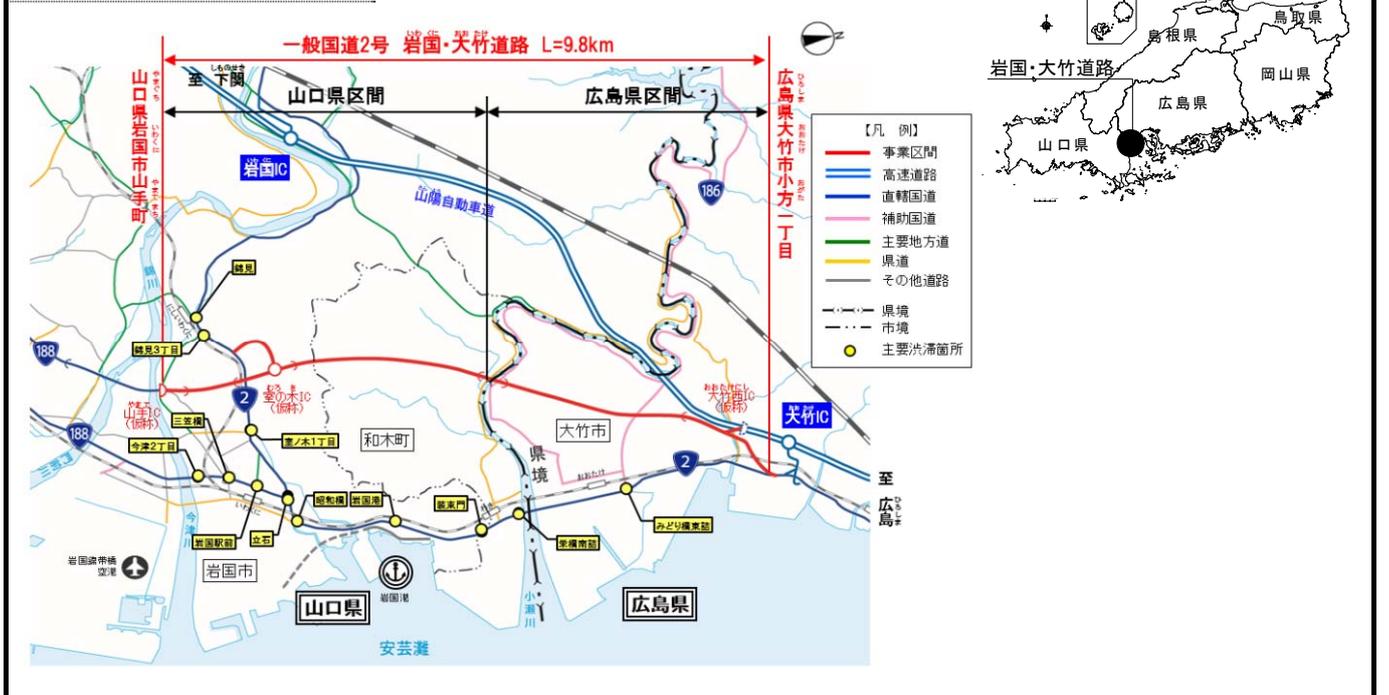
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>しゅうなんりつたい</small> 周南立体		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：山口県周南市孝田町 至：山口県周南市徳山			延長	3.5km	
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 周南立体は、周南市孝田町から周南市徳山に至る延長3.5km区間の交差点立体化及び交差点改良を行う事業である。 事業目的は、周南市内の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流交通や地域連携の円滑化である。						
H20年度事業化		S41年度都市計画決定		工事未着手		
全体事業費	約45億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	5%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	47,700 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.5 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 37 / 39 億円 事業費：35 / 37 億円 維持管理費：1.8 / 1.8 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 96 / 96 億円 走行時間短縮便益：80/80億円 走行費用減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：3.7/3.7億円	基準年	平成25年	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.9~3.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0~3.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.5 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.5~2.7 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・徳山下松港（国際拠点港湾）から徳山東ICへのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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 ・周南市徳山動物園（H26観光入込客数：約31万人/年）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 ・第三次救急医療機関（徳山中央病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・国道2号が山口県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：

一般国道2号周南立体の「対応方針（原案）」案に対して、異存はない。
引き続き、地域の合意形成を図りながら、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H23年5月に国際拠点港湾徳山下松港が国際バルク戦略港湾（石炭）に指定され、周南バルクターミナル等関連事業の整備が進んでいる。
- ・H23年4月より徳山中央病院に救命救急センターが開設され、県内で5番目、周南地域で唯一の三次救急医療体制が整った。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は5%見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、調査・設計を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

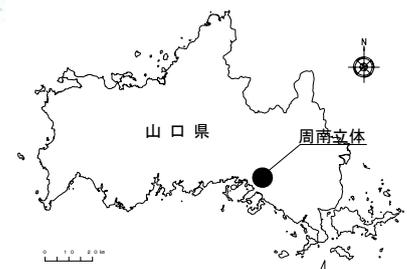
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道55号 <small>くわのどうろ</small> 桑野道路	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：徳島県阿南市下大野町渡り上り <small>しもおおのちようわた あが</small> 至：徳島県阿南市内原町桜木 <small>うちわらちようさくらぎ</small>	延長 6.5km																			
事業概要 一般国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る全長約228kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等の地域住民の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道路である。 桑野道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部として計画された事業であり、『四国8の字ネットワーク』を形成し、県南地域から近畿圏・徳島中心部へのアクセス向上を図り地域の産業・観光振興を支援するほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を図る事業である。																				
H23年度事業化 H22年度都市計画決定 H27年度用地着手 H一年度工事着手																				
全体事業費 約340億円 事業進捗率 約4% 供用済延長 0.0km																				
計画交通量 10,700～13,100台/日																				
費用対効果分析結果	<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;"> 1.7 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.7 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.7	<small>(残事業)</small>	1.7	<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;"> 267/274億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 事業費： 維持管理費： </td> <td style="text-align: center;"> 258/264億円 10/10億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	267/274億円	事業費： 維持管理費：	258/264億円 10/10億円										
B/C <small>(事業全体)</small>	1.7																			
<small>(残事業)</small>	1.7																			
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	267/274億円																			
事業費： 維持管理費：	258/264億円 10/10億円																			
感度分析の結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 【事業全体】 </td> <td style="text-align: center;"> 交通量 </td> <td style="text-align: center;"> : B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%) </td> <td style="text-align: center;"> 【残事業】 </td> <td style="text-align: center;"> 交通量 </td> <td style="text-align: center;"> : B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%) </td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"> 事業費 </td> <td style="text-align: center;"> : B/C= 1.5～1.9 (事業費 ±10%) </td> <td></td> <td style="text-align: center;"> 事業費 </td> <td style="text-align: center;"> : B/C= 1.6～1.9 (事業費 ±10%) </td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"> 事業期間 </td> <td style="text-align: center;"> : B/C= 1.6～1.8 (事業期間±20%) </td> <td></td> <td style="text-align: center;"> 事業期間 </td> <td style="text-align: center;"> : B/C= 1.6～1.9 (事業期間±20%) </td> </tr> </table>		【事業全体】	交通量	: B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%)	【残事業】	交通量	: B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%)		事業費	: B/C= 1.5～1.9 (事業費 ±10%)		事業費	: 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%)		事業期間	: B/C= 1.6～1.9 (事業期間±20%)
【事業全体】	交通量	: B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%)	【残事業】	交通量	: B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%)															
	事業費	: B/C= 1.5～1.9 (事業費 ±10%)		事業費	: 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%)		事業期間	: B/C= 1.6～1.9 (事業期間±20%)															
事業の効果等 南海トラフ巨大地震による津波浸水被害が予測される地域に対して緊急輸送道路の代替機能を確保し、県南地域から近畿圏・徳島中心部へのアクセス向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。																				
①円滑なモビリティの確保																				
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。 ・現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の交通改善が期待される。 ・現道等の混雑緩和により定時制が確保され、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																				
<ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる。 ・近畿圏や徳島中心部への地場産品（阿波尾鶏、伊勢エビ、アワビ）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"> ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 																				
④個性ある地域の形成																				
<ul style="list-style-type: none"> ・「広域連携推進プロジェクト」を支援する。（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が見込まれる。 																				
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（徳島赤十字病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。 																				
⑥安全な生活環境の確保																				
<ul style="list-style-type: none"> ・阿南市内の交通事故件数の減少が期待される。 																				
⑦災害への備え																				
<ul style="list-style-type: none"> ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・桑野道路は国道55号阿南道路とともに第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。 																				
⑧地球環境の保全																				
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 																				
⑨生活環境の改善・保全																				
<ul style="list-style-type: none"> ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる。 																				

⑩その他

・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成する。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

・阿南市高規格道路建設促進期成同盟会、徳島県議会四国横断自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、徳島県道路整備促進期成同盟会、徳島県、阿南市美波町、海部郡町村議会議長会、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見：

・「桑野道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。「桑野道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道55号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南地域の美しい自然を活かした観光振興など「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、コスト縮減を推進し、事業の着実な実施をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年 7月 日和佐道路（阿南市福井町小野～由岐IC間：L=3.1km）開通（日和佐道路全線開通）
- ・平成24年 4月 阿南安芸自動車道 福井道路 L=9.6km 事業化
- ・平成25年11月 阿南道路（阿南市津乃峰町西分～橘町大浦間：L=1.7km）開通
- ・平成27年 3月 四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCT間 L=10.9km 開通
- ・平成27年 4月 国道55号（小松島市大林町字宮ノ本～阿南市津乃峰町東分間 L=13.5km）徳島県へ移管

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率約4%、事業進捗率約4%（平成28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年度より設計協議、平成27年度より用地測量調査に着手し、用地買収を推進中。

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。

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

※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成25年度評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道192号 <small>とくしまみなみかんじょう</small> 徳島南環状道路	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>とくしまけんとかくしましこくふちょうかんおんじ</small> 徳島県徳島市国府町 観音寺 至： <small>とくしまけんとかくしましはちまんちょうおおの</small> 徳島県徳島市八万町 大野	延長 9.5km																
事業概要 一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化を図る地域高規格道路である。																	
S61年度事業化	S60年度都市計画決定 (H16年度変更)	H元年度用地着手															
全体事業費 1,191億円		事業進捗率 約51%															
計画交通量 20,000～48,300台/日		供用済延長 5.9km															
費用対効果分析結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 40%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</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;">1.2</td> <td style="text-align: center;">382/1,127億円</td> <td style="text-align: center;">1,289/1,342億円</td> <td style="text-align: center;">平成25年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.4</td> <td style="text-align: center;">(事業費：364/1,101億円 維持管理費：19/26億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：1,030/1,088億円 走行経費減少便益：179/174億円 交通事故減少便益：80/79億円)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C		総費用	総便益	基準年	(事業全体)	1.2	382/1,127億円	1,289/1,342億円	平成25年	(残事業)	3.4	(事業費：364/1,101億円 維持管理費：19/26億円)	(走行時間短縮便益：1,030/1,088億円 走行経費減少便益：179/174億円 交通事故減少便益：80/79億円)			
B/C		総費用	総便益	基準年													
(事業全体)	1.2	382/1,127億円	1,289/1,342億円	平成25年													
(残事業)	3.4	(事業費：364/1,101億円 維持管理費：19/26億円)	(走行時間短縮便益：1,030/1,088億円 走行経費減少便益：179/174億円 交通事故減少便益：80/79億円)														
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.03～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.2～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.04～1.3（事業期間±20%）																	
事業の効果等 徳島市内中心部で慢性的に発生している交通渋滞の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通便利性の向上、交通安全性の向上を図るとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど、多様な整備効果が期待できる。																	
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる。																	
②物流効率化の支援 ・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援。																	
③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する。 ・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。																	
④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。 ・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される。																	
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。																	
⑥安全な生活環境の確保 ・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される。																	
⑦災害への備え ・徳島南環状道路は津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能。																	
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。																	
⑨生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。 ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけにとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。																	

⑩その他

・ 県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。

関係する地方公共団体等の意見
地域から頂いた主な意見等

・ 徳島市、徳島県道路整備促進期成同盟会、徳島県一般国道11号・55号バイパス整備促進期成同盟会、国道192号吉野川市・徳島市間整備促進期成同盟会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見：

・ 「徳島南環状道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、既に供用されている区間と並行する県道や交差点では、交通量の減少や交通渋滞の緩和などの整備効果が発現されるなど、本県発展のために、なくてはならない道路であります。このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、まずは、残る未供用区間の早期整備を図り、一日も早い全線供用に向け、事業の推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成12年 8月 (主) 徳島環状線 藍住～応神地区 L=3.5km 開通
 - ・ 平成15年 7月 (主) 徳島環状線 安宅・住吉地区 L=1.1km 暫定開通
 - ・ 平成20年 3月 (主) 徳島環状線 国府地区 L=1.5km 側道開通
 - ・ 平成23年 3月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 L=1.3km 開通
 - ・ 平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 L=3.7km 開通
 - ・ 平成27年 3月 (主) 徳島環状線 末広・住吉工区 L=1.0km 一部開通
- (その他)
- ・ 平成11年 7月 阿波おどり会館 開園
 - ・ 平成15年12月 大型ショッピングセンター（徳島市西新浜町）オープン
 - ・ 平成22年 3月 徳島小松島港コンテナターミナル開通
 - ・ 平成22年 4月 徳島阿波おどり空港の滑走路延伸
 - ・ 平成23年11月 大型ショッピングセンター（板野郡藍住町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 国道192号～県道鬼籠野国府線間（L=2.6km）の側道部については平成12年4月までに開通。
- ・ 徳島市八万町橋北～八万町大野間（L=1.1km）の側道部については平成24年7月に開通。
- ・ 徳島市上八万町下中筋～八万町橋北（L=2.2km）の自動車専用道路及び側道部は平成27年2月に開通。
- ・ 用地進捗率約93%、事業進捗率約51%（平成28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

- ・ 改良工事推進及び未取得用地の工事着手に向け、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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成25年度評価時点。