

⑩その他

・小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

・周辺の自治体である西条市より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

・「対応方針（原案）」案については異議ありません。小松バイパスについては、今治小松自動車道へのアクセス強化や国道11号の交通混雑の緩和を図る重要な道路であり、整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年5月 (主) 壬生川新居浜野田線（東予有料道路）延長3.5km 無料化
- ・平成19年2月 (主) 壬生川新居浜野田線 開通
- ・平成20年3月 (一) 丹原小松線 開通
- ・平成20年3月 (一) 南川壬生川停車場線 開通

(その他)

- ・平成19年4月 大型ショッピングセンター(西条市新田)オープン
- ・平成19年11月 観光エリア(鉄道歴史パーク inSAIJO) オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・西条市小松町北川～西条市小松町妙口間（延長2.0km）については、平成20年3月までに暫定開通。
- ・平成28年3月末で用地取得率38%、事業進捗率43%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・西条市小松町新屋敷地区において、用地買収推進中。また、平成28年度から西条市小松町新屋敷地区～西条市小松町北川地区の詳細設計、設計協議を推進中。

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。

- ・FAZへのアクセスを支援
- ・南海トラフ巨大地震発生時における迅速な輸送・救援を支援

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

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・「対応方針（原案）」案については異議ありません。松山外環状道路空港線については、高速道路の松山ICと松山空港等を結ぶとともに、松山都市圏の渋滞緩和による観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成24年3月（都）千舟町古川線 全線開通
- ・平成25年6月 松山外環状道路インター線（側道部） 延長1.3km 部分開通
- ・平成26年3月 松山外環状道路インター線（本線部） 延長1.2km 暫定2車線開通（井門IC～古川IC）
- ・平成27年3月 松山外環状道路インター線（本線部） 延長1.8km 暫定2車線開通（市坪IC～余戸南IC）（その他）
- ・平成20年4月 大型ショッピングセンター（松前町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年3月末で用地取得率約80%、事業進捗率約25%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成29年の余戸南IC（仮称）～東垣生IC（仮称）間の側道部（延長2.4km）開通に向け、用地買収・改良及び橋梁工事を推進中。

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196号 <small>いまぼりどうろ</small> 今治道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局																																							
起終点	自： <small>えひめけんいまぼりしやた</small> 愛媛県今治市矢田 至： <small>えひめけんいまぼりしながさわ</small> 愛媛県今治市長沢	延長	10.3km																																									
事業概要																																												
<p>一般国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約69kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。</p> <p>今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）及び四国縦貫自動車道（松山自動車道等）と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図る高規格幹線道路である。</p>																																												
H13年度事業化	H3年度都市計画決定 (H-年度変更)	H15年度用地着手	H24年度工事着手																																									
全体事業費	706億円	事業進捗率	約41%	供用済延長	0.0km																																							
計画交通量	12,000～12,500台/日																																											
費用対効果 分析結果	<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%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">1.01</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">2.2</td> </tr> </table>	B/C	:		(事業全体)	:	1.01	(残事業)	:	2.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">303/660億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">272/630億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">31/31億円</td> </tr> </table>	総費用	:		(残事業)/(事業全体)	:	303/660億円	(事業費)	:	272/630億円	(維持管理費)	:	31/31億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">666/666億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">557/557億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">73/73億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">37/37億円</td> </tr> </table>	総便益	:		(残事業)/(事業全体)	:	666/666億円	(走行時間短縮便益)	:	557/557億円	(走行経費減少便益)	:	73/73億円	(交通事故減少便益)	:	37/37億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 90%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">平成28年</td> </tr> </table>	基準年		:	平成28年
B/C	:																																											
(事業全体)	:	1.01																																										
(残事業)	:	2.2																																										
総費用	:																																											
(残事業)/(事業全体)	:	303/660億円																																										
(事業費)	:	272/630億円																																										
(維持管理費)	:	31/31億円																																										
総便益	:																																											
(残事業)/(事業全体)	:	666/666億円																																										
(走行時間短縮便益)	:	557/557億円																																										
(走行経費減少便益)	:	73/73億円																																										
(交通事故減少便益)	:	37/37億円																																										
基準年																																												
:	平成28年																																											
感度分析の結果																																												
<p>【事業全体】交通量：B/C= 0.9～1.1（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C= 2.1～2.4（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C= 0.97～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C= 2.0～2.4（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C= 0.9～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C= 2.1～2.3（事業期間±20%）</p>																																												
事業の効果等																																												
<p>流通の利便性の向上による産業の振興や、走行性が高い高速道路を利用することで緊急施設へのアクセス性が向上するなど、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等における旅行速度が向上 ・高速バスの速達性・定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・今治市から松山空港（第二種空港）へのアクセス向上により広域交流を支援 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜市（臨海工業地）へのアクセス向上により広域交流を支援 ・愛媛県の農水産品の大都市への流通利便性が向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国と本州を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消 ・日常生活圏中心都市（西条市）へのアクセス向上 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今治ICに隣接する今治新都市開発整備事業に進出した企業が、四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援 ・本州方面から松山圏域や今治圏域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能 ・南海トラフ巨大地震など災害時における広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる 																																												

⑩その他

- ・近隣市からの救急搬送を支援（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・今治小松自動車道建設促進期成同盟会から、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・「対応方針（原案）」案については異議ありません。今治道路は、しまなみ海道と四国8の字ネットワークを結び、今治小松自動車道のミッシングリンクを解消する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成13年7月 今治小松自動車道（今治湯ノ浦IC～東予丹原IC）延長9.0km 開通
- ・平成18年4月 西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）大島道路（大島北IC～大島南IC 延長6.3km）及び生口島道路（生口島北IC～生口島南IC 延長6.5km） 暫定2車線開通により瀬戸内しまなみ街道全線開通
- ・平成21年3月 県道今治丹原線 開通
- ・平成26年3月 （都）喜田村新谷線 開通
- （その他）
- ・平成17年3月 大型電気店開店
- ・平成18年9月 今治新都市第1地区分譲受付開始
- ・平成18年10月 今治新都市第2地区分譲受付開始
- ・平成18年11月 大型商業施設開店
- ・平成18年12月 大型商業施設開店
- ・平成25年10月 大型商業施設開店
- ・平成28年4月 大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約83%、事業進捗率約41%（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

- ・今治朝倉IC（仮称）～今治湯ノ浦IC区間は、平成24年度より工事着手し全面展開中。今治IC～今治朝倉IC（仮称）区間は、平成27年度より工事着手し全面展開中。
- ・未取得用地の工事着手に向け事業認定準備中。

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。

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56号 <small>くぼかわさ が</small> 窪川佐賀道路 <small>こうち けんたかおかぐんしまんどうちようひらぐし</small> 起終点 自：高知県高岡郡四万十町平串 <small>こうち けんはたぐんくろしおちようさ が</small> 至：高知県幡多郡黒潮町佐賀	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局 延長 ：11.2km	
事業概要 ： 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、窪川佐賀道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。 一般国道56号窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。			
H24年度事業化	H16年度都市計画決定 (H20年度都市計画変更)	H26年度用地着手	H27年度工事着手
全体事業費 ：370億円		事業進捗率 ：約6%	供用済延長 ：0.0km
計画交通量 ：5,200～6,900台/日			
費用対効果分析結果	B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.03 <small>(残事業)</small> 1.2	総費用 ： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 264/320億円 <small>(事業費：248/304億円)</small> <small>(維持管理費：16/16億円)</small>	総便益 ： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 330/330億円 <small>(走行時間短縮便益：270/270億円)</small> <small>(走行経費減少便益：44/44億円)</small> <small>(交通事故減少便益：16/16億円)</small>
感度分析の結果 ： <small>(事業全体)</small> 交通量変動：B/C= 0.9～1.1（交通量±10%） 事業費変動：B/C= 0.96～1.1（事業費±10%） 事業期間変動：B/C= 0.97～1.1（事業期間±20%） <small>(残事業)</small> B/C= 1.1～1.4（交通量±10%） B/C= 1.1～1.4（事業費±10%） B/C= 1.2～1.4（事業期間±20%）			
事業の効果等 ： 国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。			
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性や快適性向上 ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上			
②物流効率化の支援 ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる			
③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県における四国8の字ネットワークの一部を形成 ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを形成 ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルートを形成 ・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上			
④個性ある地域の形成 ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上			
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる			
⑥災害への備え ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保 ・国道56号の防災危険箇所が回避したルートを形成			

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルートを形成

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・四国西南地域道路整備促進協議会（H27.12）や黒潮町道路建設促進期成同盟会（H27.11）、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会（H27.11）より積極的な整備促進要望を受けている。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号片坂バイパスと窪川佐賀道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の着実で円滑な支援物資の輸送、地域間交流や商圏の拡大による地域経済の活性化に資する重要な路線です。このため、国においては早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年3月 四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L=7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 四国横断自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L=14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度末で用地取得率約15%、事業進捗率約6%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良・橋梁下部工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理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。

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56号 <small>かたさか</small> 片坂バイパス	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局
起終点 ：自：高知県高岡郡四万十町金上野 至：高知県幡多郡黒潮町拳ノ川	延長 ：6.1km	
事業概要 ： 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。 一般国道56号片坂バイパスは、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。		
H17年度事業化	H16年度都市計画決定 (H20年度都市計画変更)	H21年度用地着手
		H20年度工事着手
全体事業費 ：250億円	事業進捗率 ：約81%	供用済延長 ：0.0km
計画交通量 ：7,000台/日		
費用対効果分析結果	総費用 ：(残事業)/事業全体 24/275億円 〔事業費：11/262億円 維持管理費：14/14億円〕	総便益 ：(残事業)/事業全体 287/287億円 〔走行時間短縮便益：238/238億円 走行経費減少便益：37/37億円 交通事故減少便益：12/12億円〕
	B/C ：(事業全体) 1.04 (残事業) 11.8	基準年 ：平成28年
感度分析の結果 ： (事業全体) 交通量変動：B/C= 0.9~1.2 (交通量±10%) (残事業) B/C= 10.3~13.4 (交通量±10%) 事業費変動：B/C= 1.04~1.05 (事業費±10%) B/C= 11.3~12.0 (事業費±10%) 事業期間変動：B/C= 0.99~1.1 (事業期間±20%) B/C= 11.7~12.1 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ： 国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性や快適性向上 ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを形成 ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルートを形成 ・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保 ・国道56号の防災危険箇所を回避したルートを形成		

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルートを形成

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・四国西南地域道路整備促進協議会（H27.12）や黒潮町道路建設促進期成同盟会（H27.11）、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会（H27.11）より積極的な整備促進要望を受けている。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号片坂バイパスと窪川佐賀道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の着実で円滑な支援物資の輸送、地域間交流や商圏の拡大による地域経済の活性化に資する重要な路線です。このため、国においては早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。特に、片坂バイパスにおいては、平成30年度の供用に向け、着実な整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年3月 須崎道路 L=4.6km 2車線開通
- ・平成22年6月～平成23年3月 高速道路無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）実施
- ・平成23年3月 四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L=7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 四国横断自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L=14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度末で用地取得率100%、事業進捗率約81%。

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年度の開通に向け、調査設計、支障物件移転、改良・トンネル・橋梁・舗装工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理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。

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56号 <small>おおがたかいりよう</small> 大方改良	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 四国地方整備局																					
起終点 自：高知県幡多郡黒潮町入野立石 至：高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前		延長 2.6km																					
事業概要 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈であり、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 一般国道56号大方改良は、道路幅員が狭く、歩道がない現国道の課題を解消し、歩行者や自転車利用者の安全性向上を目的とする道路である。 また、南海トラフ巨大地震による大規模な被害が想定される黒潮町内において、総合防災拠点として黒潮町が整備を進めている黒潮町役場新庁舎と相俟って、地域住民の避難を支援するとともに、被災後の迅速な救援・啓開活動等を支援する道路である。																							
H11年度事業化 H21年度用地買収着手 H23年度工事着手																							
全体事業費 約68億円 事業進捗率 約81% 供用済延長 0.0km																							
計画交通量 7,700～12,900 台/日																							
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%;"></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;">1.001</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">20/81億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">81/81億円</td> <td style="text-align: center;">平成28年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.0</td> <td style="text-align: center;">(事業費：10 / 71億円)</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費：11 / 11億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：79 / 79億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：1.8 / 1.8億円)</td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：0.4 / 0.4億円)</td> </tr> </table>	B/C		総費用		総便益		基準年	(事業全体)	1.001	(残事業)/(事業全体)	20/81億円	(残事業)/(事業全体)	81/81億円	平成28年	(残事業)	4.0	(事業費：10 / 71億円)	(維持管理費：11 / 11億円)	(走行時間短縮便益：79 / 79億円)	(走行経費減少便益：1.8 / 1.8億円)	(交通事故減少便益：0.4 / 0.4億円)	費用対効果分析結果
B/C		総費用		総便益		基準年																	
(事業全体)	1.001	(残事業)/(事業全体)	20/81億円	(残事業)/(事業全体)	81/81億円	平成28年																	
(残事業)	4.0	(事業費：10 / 71億円)	(維持管理費：11 / 11億円)	(走行時間短縮便益：79 / 79億円)	(走行経費減少便益：1.8 / 1.8億円)	(交通事故減少便益：0.4 / 0.4億円)																	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=0.9～1.2 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=3.4～4.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=0.99～1.01 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.8～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=0.96～1.04 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=3.9～4.0 (事業期間 ±20%)																							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設（総合防災拠点（黒潮町役場新庁舎））へ直結する道路である。 ⑤安全な生活環境の確保 ・バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。【現道：自動車11,025台/12h，スーパー前交差点における交通量：歩行者等217人/12h】 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。																							

⑨その他

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

関係する地方公共団体等の意見

- ・一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会（平成27年11月）や四国西南地域道路整備促進協議会（平成27年10月、12月）等より、積極的な整備促進要望を受けている。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。
- 一般国道56号大方改良は、道路幅員が狭く、歩道がない現国道の課題を解消し、歩行者や自転車利用者の安全性向上につながります。さらに、黒潮町が整備を進めている黒潮町役場新庁舎へのアクセス道路となり、南海トラフ地震発生時には迅速な応急復旧活動に資する重要な路線です。このため、国においては早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年3月 須崎道路 L=4.6km 2車線供用、中村宿毛道路（四万十IC～間IC）L=6.1km 2車線供用
- ・平成21年11月 中村宿毛道路（下田交差点～右山交差点）L=0.85km 4車化供用
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）L=7.8km 2車線供用、中村宿毛道路（古津賀地区）L=0.4km 4車化供用
- ・平成23年3月 高知自動車道（中土佐IC～須崎西IC）L=7.0km 2車線供用
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L=14.8km 2車線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度末時点で用地進捗率約95%、事業進捗率約81%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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3号 <small>くろさき</small> 黒崎バイパス	事業 ：一般国道 区分 ：	事業 ：国土交通省 主体 ：九州地方整備局																				
起終点 自：福岡県北九州市八幡東区西本町 至：福岡県北九州市八幡西区陣原		延長 5.8km																				
事業概要 黒崎バイパスは、国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。																						
H3年度事業化		H2年度都市計画決定 (H14年度、H25年度変更)																				
H5年度用地着手		H10年度工事着手																				
全体事業費	約840億円	事業進捗率	84%																			
供用済延長		5.2km																				
計画交通量 ：27,500～54,800台/日																						
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) </td> <td style="text-align: center;"> 1.6 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (残事業) </td> <td style="text-align: center;"> 7.0 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.6	(残事業)	7.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用：(残事業)/(事業全体) </td> <td style="text-align: center;"> 91/949億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (事業費) </td> <td style="text-align: center;"> 88/928億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (維持管理費) </td> <td style="text-align: center;"> 3.2/21億円 </td> </tr> </table>	総費用 ：(残事業)/(事業全体)	91/949億円	(事業費)	88/928億円	(維持管理費)	3.2/21億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益：(残事業)/(事業全体) </td> <td style="text-align: center;"> 635/1,536億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (走行時間短縮便益) </td> <td style="text-align: center;"> 484/1,168億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (走行経費減少便益) </td> <td style="text-align: center;"> 85/211億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (交通事故減少便益) </td> <td style="text-align: center;"> 66/157億円 </td> </tr> </table>	総便益 ：(残事業)/(事業全体)	635/1,536億円	(走行時間短縮便益)	484/1,168億円	(走行経費減少便益)	85/211億円	(交通事故減少便益)	66/157億円	基準年 平成25年
B/C (事業全体)	1.6																					
(残事業)	7.0																					
総費用 ：(残事業)/(事業全体)	91/949億円																					
(事業費)	88/928億円																					
(維持管理費)	3.2/21億円																					
総便益 ：(残事業)/(事業全体)	635/1,536億円																					
(走行時間短縮便益)	484/1,168億円																					
(走行経費減少便益)	85/211億円																					
(交通事故減少便益)	66/157億円																					
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±20%）																						
【残事業】交通量：B/C=5.6～8.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.4～7.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.4～7.6（事業期間±20%）																						
事業の効果等																						
①交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上																						
②交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上																						
③地域産業の支援 ・都市高速道路と一体的な広域ネットワークを形成し、黒崎バイパス沿道地域における更なる企業立地の促進や定住環境の形成など地域の活性化に貢献																						
④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）																						
関係する地方公共団体等の意見 北九州市をはじめとする一般会員28団体、特別会員30名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会（会長：(株)安川電機特別顧問）により早期整備の要望を受けている。（平成28年11月） 北九州市の意見： 一般国道3号黒崎バイパスの道路事業は、企業活動を支援する物流の効率化や交通渋滞解消の効果など、本市の産業振興や安全で快適な地域環境の改善に必要な事業です。このバイパスが全線供用することにより、その効果が最大限発揮されることから「九州地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）」のとおり事業を継続していただき、早期全線供用を望みます。																						
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。																						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

北九州市の人口は減少傾向。一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道3号（バイパス・現道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に事業化、用地進捗率97%、事業進捗率84%（平成28年3月末時点）

平成20年度：黒崎北ランプ～陣原ランプ間 延長2.9km（2/4）部分開通

平成23年度：前田ランプ～皇后崎ランプ間 延長2.9km（4/4）開通

平成24年度：東田ランプ～前田ランプ間 延長0.9km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良等の追加 【約 15億円増】
- ・架設計画の見直し 【約 5億円増】
- ・地下埋設物対応 【約 7億円増】
- ・沿道対策の実施 【約 8億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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3号 <small>はかた</small> 博多バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県福岡市東区下原 <small>ふくおかしひがしくしもばる</small> 至：福岡県福岡市東区二又瀬 <small>ふくおかしひがしくふたまたせ</small>	延長	7.7km		
事業概要	博多バイパスは、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の確保を図るとともに、博多港や福岡空港などの広域交通拠点への円滑なアクセスを目的とした事業である。				
S43年度事業化	S21年度都市計画決定 (S43年度変更)	S44年度用地着手	S46年度工事着手		
全体事業費	約481億円	事業進捗率	91%	供用済延長	4.4km
計画交通量	54,400～77,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.8 (残事業) 14.2	総費用 (残事業/事業全体) 52/1,035億円 事業費：36/971億円 維持管理費：16/65億円	総便益 (残事業/事業全体) 735/6,043億円 走行時間短縮便益：693/5,040億円 走行経費減少便益：33/769億円 交通事故減少便益：8.7/234億円	基準年	平成26年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=5.7～5.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=12.6～15.6（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=5.8～5.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=13.2～15.2（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=5.8～5.8（事業期間±20%）事業期間：B/C=13.8～14.5（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3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 <p>②交通安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路（県道町川原福岡線等）への迂回交通が排除され、地域住民の安全性が向上 <p>③物流・業務活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号や博多バイパスを利用する博多港や福岡空港からの物流支援 <p>④医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設（九州大学病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 				
関係する地方公共団体等の意見	福岡市をはじめとする9市8町で構成される福岡都市圏広域行政推進協議会（会長：福岡市長）により早期整備の要望を受けている（平成28年8月）				
福岡市の意見	「対応方針（原案）案」に異存はありません。引き続き事業費の縮減並びに整備促進をお願いいたします。				
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、事業継続。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線地域の人口は増加傾向。一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。並行する国道3号現道の交通量は増加傾向。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和43年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率91%（平成28年3月末時点）
 昭和54年度：松島三丁目交差点～新二又瀬橋交差点間 延長1.9km（6/6）開通
 平成元年度：松島交差点～松島三丁目交差点間 延長0.6km（6/6）開通
 平成7年度：松崎中学校前交差点～松島交差点間 延長0.8km（5/6）部分開通
 平成16年度：若宮入口交差点～松崎中学校前交差点間 延長0.3km（5/6）部分開通
 平成20年度：多々良中西交差点～若宮入口交差点間 延長0.8km（5/6）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。
 平成29年度：福岡市東区下原～松島交差点間 延長5.2km（6/6）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良、盛土材改良の追加 【約 10億円増】
- ・処分費の追加 【約 5億円増】
- ・交通安全施設等の追加 【約 3.5億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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322号 <small>はっちょうとうげ</small> 八丁峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県嘉麻市大力 <small>かましだいりき</small> 至：福岡県朝倉市秋月野鳥 <small>あさくらしあきづきのとり</small>	延長	4.5km		
事業概要	八丁峠道路は、国道322号における線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消を行い、交通安全性の向上、道路の信頼性の確保等を目的とした事業である。				
H18年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約167億円	事業進捗率	47%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.6	総費用 (残事業/事業全体) 113/153億円 事業費：108/148億円 維持管理費：4.9/4.9億円	総便益 (残事業/事業全体) 186/186億円 走行時間短縮便益：144/144億円 走行経費減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：5.6/5.6億円	基準年	平成25年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.3（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.5~1.7（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.1~1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.8（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.2~1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.6~1.7（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良区間や防災点検要対策箇所の通行回避による走行性及び交通安全性の向上 <p>②道路の信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・異常気象時通行規制区間及び冬季の凍結による通行規制区間の回避 <p>③生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>嘉麻市・朝倉市をはじめとする3市2町1村で構成される一般国道322号改修（トンネル）促進期成会（会長：嘉麻市長）により早期完成の要望を受けている。（平成28年7月）</p>				
県の意見	<p>一般国道322号は、福岡県北九州市を起点とし、田川市、嘉麻市、朝倉市などを経て、久留米市に至る総延長118.8kmの幹線道路であり、地域の産業・経済活動の活性化など、地域社会を多面的に支援することを期待されている路線である。</p> <p>現在、福岡県としても、香春大任バイパス、嘉麻バイパス、千手バイパス、甘木大刀洗バイパス、第2大刀洗バイパスの整備を重点的に進めているところである。</p> <p>八丁峠道路は3kmを超える長大トンネルを含み、高度な技術力と継続的に多額な工費を要すことから、今後も国において、早期完成に向けた事業を継続することが必要と考える。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、事業継続。</p>				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。交通量は横這い。一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県や九州全体よりも多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率47%（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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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208号 <small>おおかわ さが</small> 大川佐賀道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自： <small>おおかわし おおあざ おおのしま</small> 福岡県大川市大字大野島 至： <small>さがしかせまち</small> 佐賀県佐賀市嘉瀬町	延長	9.0km		
事業概要					
大川佐賀道路は、地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。					
H13年度事業化	H19年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手	H27年度工事着手		
全体事業費	約800億円	事業進捗率	6%	供用済延長	0.0km
計画交通量	27,900～39,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 2.8	総費用 (残事業/事業全体) 564/650億円 事業費：544/630億円 維持管理費：19/19億円	総便益 (残事業/事業全体) 1,557/1,557億円 走行時間短縮便益：1,226/1,226億円 走行経費減少便益：227/227億円 交通事故減少便益：104/104億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.6（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.5～3.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.5～3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.6（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.4～3.0（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・三池港IC(福岡県)～(仮)白石3IC(佐賀県)間の所要時間の短縮により、沿岸8都市間の連携・交流を促進し、沿岸地域全体の経済活性化を実現					
②広域的な観光活動の支援 ・佐賀空港から観光拠点へのアクセス性向上及び観光拠点間の結びつき強化による更なる観光客数の増加					
③交通混雑の緩和 ・国道208号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上					
④交通安全性の向上 ・国道208号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上					
⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐賀大学医学部附属病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上					
⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					

関係する地方公共団体等の意見

佐賀市をはじめとする3市1町等で構成される有明海沿岸道路建設促進佐賀県期成会（会長：佐賀市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成28年8月）

県の意見：

（福岡県）

有明海沿岸道路は広域的な連携を担う地域高規格道路であり、地域にもたらず整備効果は広域的でかつ大きいため、継続して整備すべきと考える。

（佐賀県）

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、西九州自動車、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に掲げて、最優先に取り組んでいます。

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から鹿島市に至る重要な道路と認識しており、供用区間の延伸に伴い、九州佐賀国際空港の利用者が増加し、空港ビル内のテナントの売上げも増加しています。また、本年4月に発生した熊本地震のような災害発生時の避難、救急搬送などで重要な役割を担うことが期待されます。このため、大川佐賀道路の整備が促進されることにより、有明海沿岸地域の連携が強化され、更なる人・モノの交流の促進と防災機能の強化が期待されることから、早期に整備を進めていただきたい。

今後ともコスト縮減に努めていただくとともに、早期整備に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・佐賀県合計及び九州全体より高い。国道208号現道の交通量は約2万台/日で推移。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に事業化、用地進捗率13%、事業進捗率6%（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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・軟弱地盤層の変更に伴う増 【約36億円増】
- ・早津江川橋梁形式の見直しによる増 【約55億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

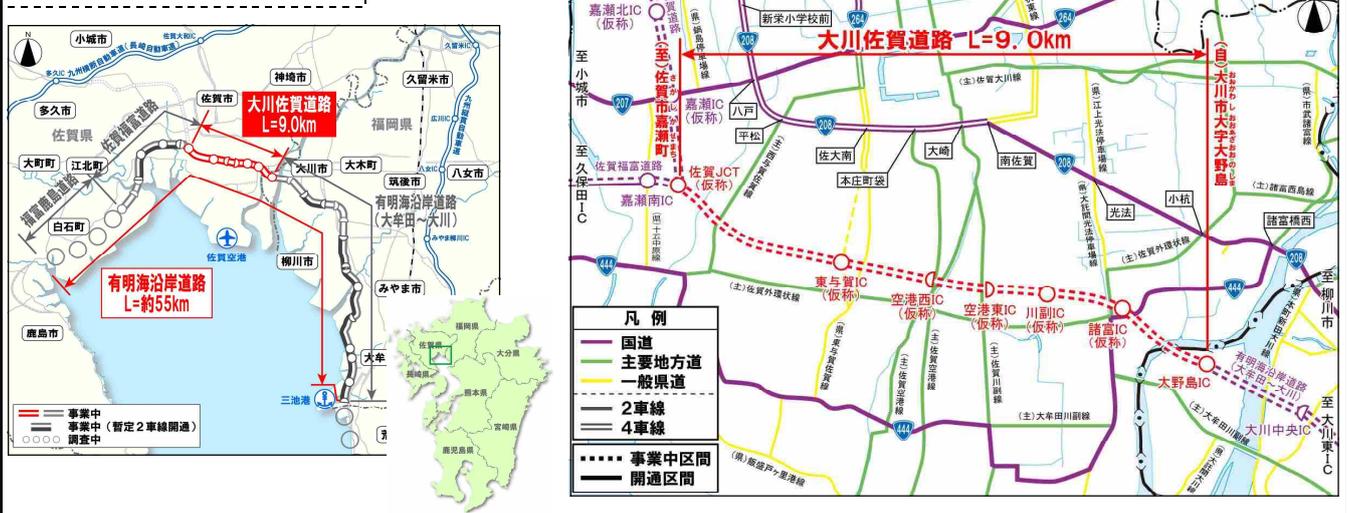
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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10号 <small>ぶぜん</small> 豊前拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局	
起終点 自：福岡県豊前市大字高田 <small>ぶぜんしおおあざたかた</small> 至：大分県中津市三光佐知 <small>なかつしさんこうさち</small>		延長 5.9km	
事業概要 豊前拡幅は、国道10号における交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。			
H15年度事業化		H一年度都市計画決定	
		(H一年度変更)	
		H一年度用地着手	
		H15年度工事着手	
全体事業費		約60億円	事業進捗率
			66%
		供用済延長	
		5.4km	
計画交通量		17,600~26,100台/日	
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)
	1.5	15/88億円	28/137億円
	(残事業)	(事業費：14/68億円)	(走行時間短縮便益：26/114億円)
	1.9	(維持管理費：1.2/20億円)	(走行経費減少便益：2.1/9.2億円)
			(交通事故減少便益：0.36/14億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.6 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.8~1.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.8~2.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.7~2.1 (事業期間±20%)			
事業の効果等			
①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道10号の4車線整備による交通混雑の緩和により、交通安全性が向上 ③産業振興の支援 ・「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進構想」に貢献し、地域経済の活性化を支援 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)			
関係する地方公共団体等の意見 行橋市をはじめとする2市5町で構成される東九州自動車道福岡県北東部建設推進協議会（会長：行橋市長）により早期整備の要望を受けている。（平成28年7月）			
県の意見： （福岡県）一般国道10号豊前拡幅は東九州地域における主要な幹線道路であるとともに、北部九州の自動車産業をはじめとする産業振興の基盤となる重要な道路であり、今後も早期完成に向け事業を継続するべきと考える。 （大分県）早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いしたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線地域の人口は減少傾向。交通量は横這い。一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・大分県合計や九州全体よりも多い。			

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率66%（平成28年3月末時点）
 平成17年度：工業団地入口～大野瀬間 延長0.2km (4/4) 開通
 平成20年度：大野瀬～ハツ並間 延長1.2km (4/4) 開通
 平成21年度：ハツ並～下野地間 延長2.1km (4/4) 開通
 平成23年度：下野地～大池公園入口間 延長0.9km (4/4) 開通
 平成24年度：大池公園入口～唐原間 延長1.0km (4/4) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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34号 <small>かんざき さ が</small> 神埼佐賀拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局	
起終点 自：佐賀県 <small>かんざきし</small> 神埼市 <small>かんざきまちもと</small> 神埼町 <small>もと</small> 本告 <small>む た</small> 牟田 至：佐賀県 <small>さ が</small> 佐賀市 <small>し ひょうご</small> 兵庫町 <small>まち</small> 大字 <small>お お ざ ぶ ち</small> 洲		延長 5.2km	
事業概要 神埼佐賀拡幅は、国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。			
H4年度事業化	H3年度都市計画決定 (H一年度変更)	H7年度用地着手	H12年度工事着手
全体事業費	約153億円	事業進捗率	76% 供用済延長 2.9km
計画交通量	23,100~35,300台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 4.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 37/180億円 (事業費：31/163億円) (維持管理費：5.4/16億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 146/295億円 (走行時間短縮便益：134/269億円) (走行経費減少便益：8.6/14億円) (交通事故減少便益：4.0/12億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.8 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=3.5~4.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.7 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.7~4.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.3~4.5 (事業期間±20%)			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道34号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道34号の4車線整備による交通混雑の緩和により、交通安全性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐賀大学医学部附属病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）			
関係する地方公共団体等の意見 佐賀市をはじめとして構成される国道34号（神埼佐賀拡幅・江北バイパス）整備促進期成会（会長：佐賀市長）により早期整備の要望を受けている。（平成28年8月） 県の意見： 整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路ネットワークの整備に取り組んでいます。 国道34号神埼佐賀拡幅は、当区間に点在する3箇所の主要渋滞箇所の解消、交通混雑の緩和などに寄与し、時間短縮や定時性の確保がなされ、更なる人・モノの交流が促進されると期待していることから、引き続き整備を進めていただきたい。 引き続き残区間の早期整備に努めていただきたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体より高い。国道34号の交通量は約2.8万台/日で推移。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に事業化、用地進捗率42%、事業進捗率76%（平成28年3月末時点）

平成17年度：上犬童交差点～堀立西交差点間 延長0.8km（4/4）開通

平成22年度：堀立西交差点～下淵交差点間 延長2.1km（4/4）開通

平成27年度：姉川地区 延長0.5km（2/4）橋架替完了

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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

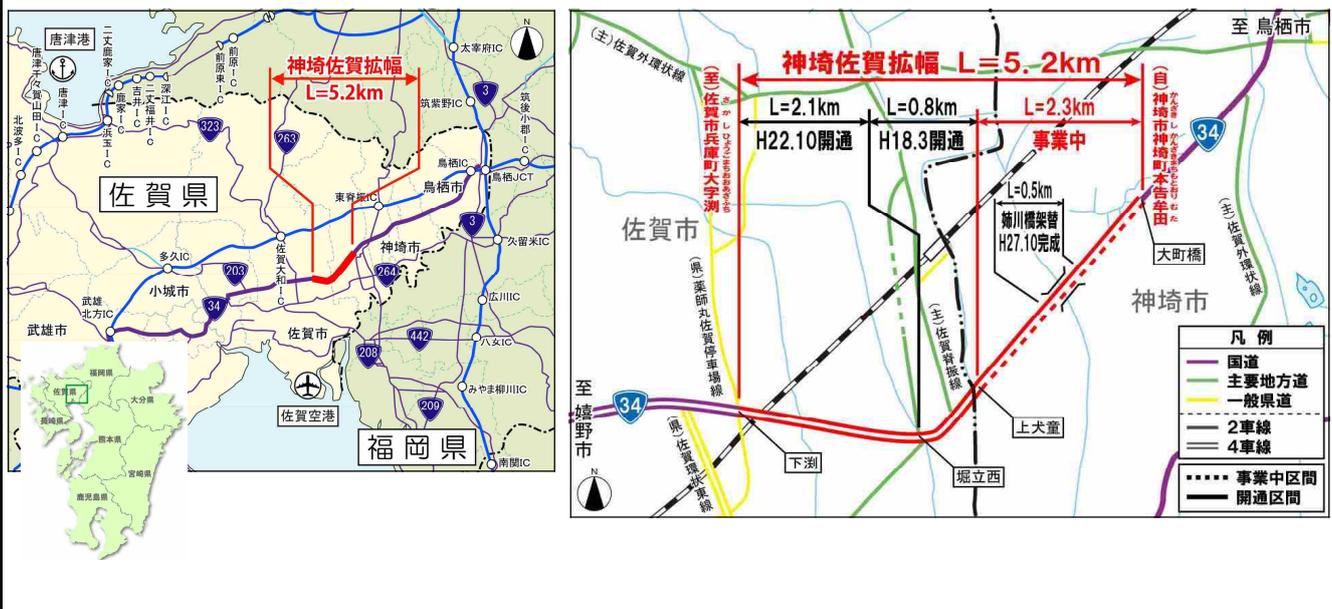
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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34号 <small>おおむら</small> 大村拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自： <small>おおむらしくいでつ</small> 長崎県大村市杭出津一丁目 至： <small>おおむらしくばら</small> 長崎県大村市久原二丁目	延長 3.7km	
事業概要 大村拡幅は、国道34号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。		
H3年度事業化	H2年度都市計画決定 (H一年度変更)	H9年度用地着手
H11年度工事着手		
全体事業費	約144億円	事業進捗率
		94%
		供用済延長
		3.2km
計画交通量 36,400～46,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 11/177億円 (事業費：9.4/163億円) (維持管理費：1.2/14億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 15/321億円 (走行時間短縮便益：14/308億円) (走行経費減少便益：0.28/9.3億円) (交通事故減少便益：0.74/2.9億円)
		基準年 平成25年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7～1.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8～1.8 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=1.1～1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道34号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道34号の円滑な流動の確保により、交通安全性が向上 ③産業振興の支援 ・物流の効率化や企業活動の活性化及び沿線地域の製造品出荷額の増加に貢献 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(国立長崎医療センター)への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)		
関係する地方公共団体等の意見 大村市をはじめとする議会、商工会等で構成される「国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会(会長：大村市長)」により早期整備の要望を受けている。(平成28年5月)		
県の意見 一般国道34号は、東彼杵町から大村市を經由して長崎市に至る本県の大動脈であり、県内の経済・文化活動および市民生活を支える上で重要な路線です。 このうち、当該事業の開通区間においては、整備が進むにつれ渋滞の緩和など効果が現れております。しかしながら、事業中区間において、交通量が一日4万台を超え道路の交通容量を大きく上回っている状況であり、また、幅員が狭く交通混雑に起因する事故の危険性も高くなっています。 このような状況であることから、事業を継続し、早期の完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

大村市の人口は増加傾向。国道34号の交通量は約4.4万台/日で推移。一世帯あたりの自動車保有台数は長崎県や九州平均を上回り高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率94%（平成28年3月末時点）

平成14年度：市役所前交差点～大村高前交差点 延長0.5km（4/4）開通

平成20年度：大村高前交差点～玖島中前交差点 延長0.5km（4/4）開通

平成20年度：主水町交差点～市役所前交差点 延長1.0km（4/4）開通

平成21年度：玖島中前交差点～国立医療センター入口交差点 延長0.3km（4/4）開通

平成22年度：国立医療センター入口交差点～久原2丁目交差点 延長0.2km（4/4）開通

平成23年度：久原2丁目交差点～与崎交差点 延長0.7km（4/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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57号 <small>もりやま</small> 森山拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局			
起終点 自：長崎県雲仙市愛野町乙字境ノ尾下 <small>うんぜんしあいのまちおつあざさかいのおした</small> 至：長崎県諫早市長野町 <small>いさはやしながのまち</small>	延長 7.6km				
事業概要 森山拡幅は、国道57号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を図るとともに、地域高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークを形成する事業である。					
S63年度事業化	H元年度都市計画決定 (H19年度変更)	H8年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	約519億円	事業進捗率	60%	供用済延長	1.6km
計画交通量	12,300~31,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業全体)	総便益 (事業全体)	基準年 平成25年	
	1.6	213/506億円 (事業費：204/490億円 維持管理費：9.2/16億円)	389/805億円 (走行時間短縮便益：335/717億円 走行経費減少便益：29/60億円 交通事故減少便益：25/28億円)		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①広域ネットワークの形成・地域間交流の支援 ・沿線都市と広域交通拠点との所要時間短縮や高速定時性の確保を図り、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献 ②交通混雑の解消・緩和 ・国道57号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上 ・国道57号現道の交通混雑緩和により、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(国立長崎医療センター)への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)					
関係する地方公共団体等の意見 諫早市をはじめとする4市で構成される①「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会(会長：諫早市長)」や②「島原半島振興対策協議会(会長：島原市長)」等により早期整備の要望を受けている。 (①平成28年11月、②平成28年11月) 県の意見： 一般国道57号は、県央地区と島原半島の繋ぐ路線であり、物流の効率化や交流人口の拡大、観光振興などに貢献する重要な幹線道路となっています。 このうち、事業中区間は、地域高規格道路である島原道路の一部を構成し、九州横断自動車道などと一体となって広域ネットワークを形成する路線として、将来に大きな期待を寄せているところです。 このような状況であることから、事業を継続し、早期の完成に向けて取り組んでいただきます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	九州横断自動車道延岡線 <small>かしま やべ</small> 嘉島JCT～矢部	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺 <small>かみましきぐんかしままちおおざいてら</small> 至：熊本県上益城郡山都町 城平 <small>かみましきぐんやまとちょうじょうひら</small>	延長	23.0km		
事業概要					
九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。					
H10年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H17年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約806億円	事業進捗率	65%	供用済延長	1.8km
計画交通量	10,300～14,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 4.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 235/930億円 〔事業費：188/879億円〕 〔維持管理費：47/50億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,063/1,076億円 〔走行時間短縮便益：824/837億円〕 〔走行経費減少便益：156/156億円〕 〔交通事故減少便益：83/83億円〕	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=4.2～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=4.2～5.0（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=4.4～4.8（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や沿線地域間の交流・連携の促進 ・大規模災害発生時における救援ルートの多重化と広域化					
②地域産業の支援 ・丸太運搬の効率性・走行性が向上し、地域産業の活性化に貢献					
③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上					
④災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性向上					
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
山都町、御船町長等で構成される①九州中央自動車道建設促進期成会（会長：山都町長）、宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（①平成28年8月、②平成28年10月）					
県の意見： 九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。本路線は、九州の横軸として熊本県と宮崎県を結び、観光や物流など沿線地域へ多くの経済効果(ストック効果)が期待される道路であるとともに、「九州を支える広域防災拠点構想」を策定した本県においては、九州内で広域的かつ甚大な災害が発生した場合、相互に「支援」・「受援」が可能となる「命の道」にもなる道路であります。 また、先の「平成28年熊本地震」の際には、国道218号及び国道445号が通行不能となり、地域住民の生活はもとより、県内ひいては九州全体の経済活動に大きな影響が出たため、改めて九州の横軸の脆弱さとリダンダンシーの確保の必要性を強く感じたところです。 以上のことから、本県としては、早期の全線の完成供用を切望しております。 なお、引き続きコスト削減に努めて頂きますようお願いいたします。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも多い。国道218号と国道445号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率65%(平成28年3月末時点)

平成25年度：嘉島JCT～小池高山IC間 延長1.8km (2/2) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成30年度：小池高山IC～(仮称)北中島IC 延長10.8km (2/2) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・盛土材改良の追加 【約 49億円増】
- ・法面地滑り対策の追加 【約 55億円増】
- ・トンネル支保工及び補助工法の変更 【約 22億円増】
- ・トンネル坑口部崩落対策の追加 【約 14億円増】
- ・排水構造物等の見直し 【約 34億円増】
- ・土砂運搬計画の見直し 【約 9億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

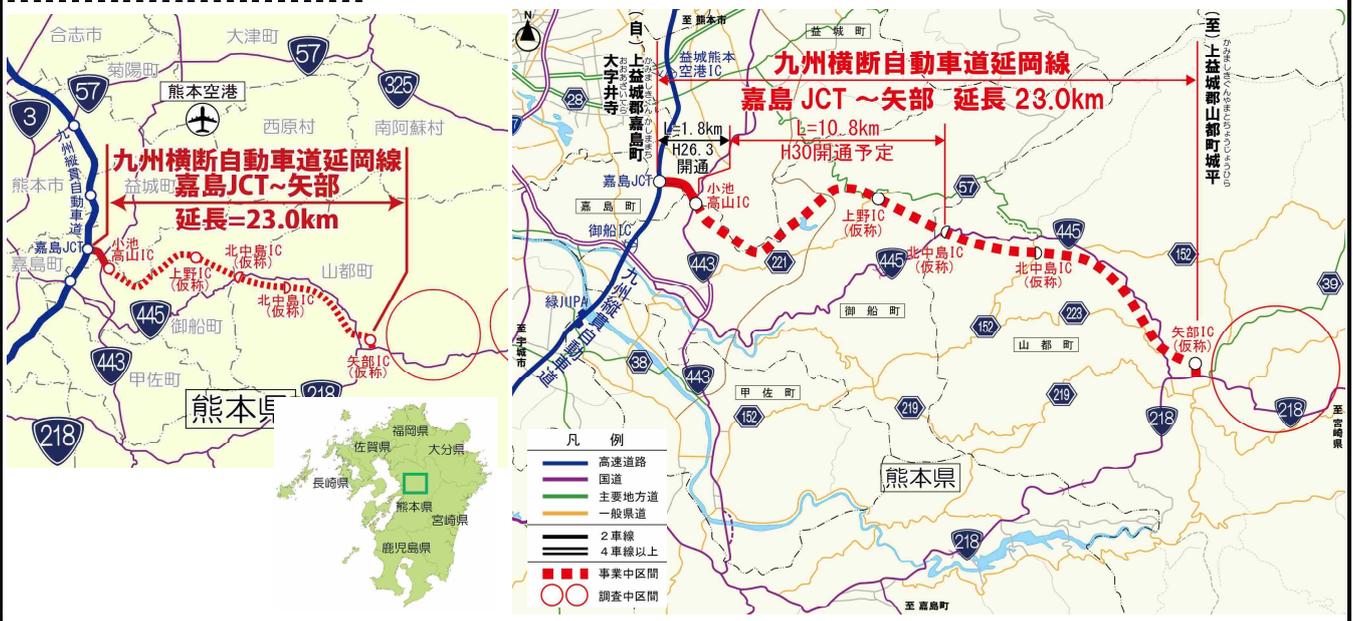
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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3号 <small>くまもときた</small> 熊本北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県熊本市北区四方寄町 <small>くまもとしきたくよもぎまち</small> 至：熊本県熊本市東区新南部四丁目 <small>くまもとしひがしくしんなべよんちようめ</small>	延長	7.6km		
事業概要	国道3号熊本北バイパスは、熊本都市圏内の環状道路網の一部となり熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和や交流・連携機能の確保等を目的とした事業である。				
S48年度事業化	S49年度都市計画決定 (H一年度変更)	S51年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	約814億円	事業進捗率	93%	供用済延長	7.6km
計画交通量	33,200～47,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 4.7 <small>(残事業)</small> 15.6	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 65/1,254億円 (事業費：58/1,207億円) 維持管理費：7.4/47億円	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,017/5,860億円 (走行時間短縮便益：858/5,225億円) 走行経費減少便益：98/455億円 交通事故減少便益：61/180億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=4.1～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.7～4.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.6～4.8（事業期間±20%）				
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=13.9～17.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=14.4～17.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=14.9～16.4（事業期間±20%）				
事業の効果等	①広域交通ネットワークの形成 ・熊本都市圏内の環状道路網の一部を形成し、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等に貢献 ②交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上 ④産業振興の支援 ・大型商業施設が新たに立地し、産業振興を支援 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（熊本赤十字病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）				

関係する地方公共団体等の意見

熊本市長、合志市長等で構成される地域高規格熊本環状道路建設促進期成会（会長：熊本市長）等により、早期整備の要望を受けている。（平成28年8月）

県の意見：

一般国道3号熊本北バイパスに関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。

本路線は、熊本環状道路を形成し、地域間交流や連携を促進し、熊本都市圏の拠点性向上の実現のために必要な道路であるとともに、熊本都市圏の渋滞対策として大きな役割を果たす道路でもあり、「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」にも、骨格幹線道路網として位置付けています。

また、先の「平成28年熊本地震」の際には、九州の縦軸である九州縦貫自動車道が、一時通行不能となり、国道3号の大渋滞を引き起こし、地域住民の生活はもとより、支援物資の輸送や救援活動に大きな影響が出たため、改めて九州の縦軸のリダンダンシーの確保の必要性を強く感じたところです。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。

市の意見：

熊本都市圏の環状道路を形成する重要な路線であり、熊本市における交通渋滞の緩和にも効果が高い事業である。また、費用対効果も十分に高い事業と認められるため、引き続き事業推進を行う必要がある。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも少ない。国道3号現道の交通量は減少傾向にあるが、バイパスの交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率93%（平成28年3月末時点）

平成3年度：陣内西～新南部間 延長1.0km（4/4）開通

平成10年度：麻生田～陣内西間 延長3.2km（2/4）部分開通

平成13年度：陣内橋～陣内西間 延長1.0km（4/4）開通

平成15年度：麻生田～陣内橋間 延長2.2km（4/4）開通

平成19年度：須屋高架橋～麻生田間 延長1.6km（4/4）開通

平成26年度：四方寄町～須屋高架橋間 延長1.8km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良の追加 【約10億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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57号 <small>たきむろざか</small> 滝室坂道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県阿蘇市波野大字小地野 至：熊本県阿蘇市一の宮町坂梨	延長	6.3km		
事業概要	国道57号滝室坂道路は、地域高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、災害発生時の代替路確保、走行性の向上等を目的とした事業である。				
H25年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H一年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約347億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km
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) 1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 287/292億円 事業費：280/285億円 維持管理費：7.0/7.0億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 339/339億円 走行時間短縮便益：232/232億円 走行経費減少便益：86/86億円 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=1.1~1.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%)				
事業の効果等	①広域交通ネットワークの形成 ・大分県と熊本県の沿線各都市間の所要時間短縮や高速定時性の確保が図られ、観光・交流促進等に貢献 ・大規模災害発生時における救援ルートの多重化と広域化 ②災害に強いネットワークの構築 ・災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成 ③物流効率化の支援 ・災害時の迂回、線形不良等による運転手への負担軽減や所要時間短縮が図られ、物流の効率化を支援 ④交通安全性の向上 ・線形不良箇所及び路面凍結の回避が可能となり、走行性向上及び交通安全性が向上 ⑤災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性向上 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)				

関係する地方公共団体等の意見

合志市、阿蘇市等で構成される①中九州・地域高規格道路推進期成会（会長：合志市長）、②中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：阿蘇市長）により早期整備の要望を受けている。

（①平成27年10月、②平成28年11月）

県の意見：

一般国道57号滝室坂道路に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

本路線は、中九州横断道路の一部となり、熊本県と大分県が結ばれることで、観光や物流など沿線地域へ多くの経済効果(ストック効果)が期待される道路であるとともに、「九州を支える広域防災拠点構想」を策定した本県においては、九州内で広域的かつ甚大な災害が発生した場合、相互に「支援」・「受援」が可能となる「命の道」にもなる道路であります。

また、先の「平成28年熊本地震」で、熊本と大分を結ぶ唯一の幹線道路である国道57号が寸断され、地域住民の生活はもとより、県内ひいては九州全体の経済活動に大きな影響が出ているため、改めて九州の横軸の脆弱さとリダンダンシーの確保の必要性を強く感じたところです。

以上のことから、本県としては、早期の全線の完成供用を切望しております。

なお、引き続きコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル補助・掘削工法の変更 【約107億円増】
- ・トンネル延長の変更 【約10億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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57号 <small>くまもと</small> 熊本宇土道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県 <small>くまもと</small> 熊本市南区海路口町 至：熊本県宇土市城塚町	延長	3.8km		
事業概要	熊本宇土道路は、地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、国道3号、57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。				
H9年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約404億円	事業進捗率	33%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.7	総費用 (残事業/事業全体) 221/358億円 事業費：211/348億円 維持管理費：9.8/9.8億円	総便益 (残事業/事業全体) 601/601億円 走行時間短縮便益：479/479億円 走行経費減少便益：85/85億円 交通事故減少便益：36/36億円	基準年	平成25年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.6~1.8（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.5~2.9（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.5~1.9（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.0~3.0（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.5~1.9（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.4~3.1（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本宇土道路を含む「熊本天草幹線道路」の整備により、観光施設へのアクセス性が向上 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号及び国道57号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 <p>③交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号及び国道57号現道の交通の分散化が図られ、交通安全性が向上 <p>④医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設（済生会熊本病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 				

関係する地方公共団体等の意見

天草市をはじめとする5市町で構成される①熊本・天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）、宇土市長等により構成される②宇土市長、宇土市議会及び同地域高規格道路促進等対策特別委員会等により早期整備の要望を受けている。（①平成28年8月、②平成28年10月）

県の意見：

一般国道57号熊本宇土道路に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

本路線は、県内の広域高速ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現と熊本都市圏の拠点向上の実現のために必要な道路であるとともに、物流の効率化などに寄与する道路でもあり、「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」にも骨格幹線道路網として位置付けています。

このように、熊本都市圏と天草地域を結ぶ地域高規格道路である「熊本天草幹線道路」の必要性を強く感じているところです。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。

市の意見：

本路線の整備によって、並行する国道3号や国道57号の渋滞緩和が期待されるほか、県内の主要観光地である天草地域へのアクセス性の向上による観光や経済面での効果も期待されることから、引き続き事業推進を行う必要がある。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも少ない。国道57号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率33%（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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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3号 <small>あしきたいずみ</small> 芦北出水道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県葦北郡芦北町花岡 <small>あしきたぐんあしきたまちはなおか</small> 至：鹿児島県出水市下知識町 <small>いずみししもちしきちよう</small>	延長	29.6km		
事業概要					
芦北出水道路は、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。					
H5年度事業化	H17, 18年度都市計画決定 (H一年度変更)	H11年度用地着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約1,568億円	事業進捗率	39%	供用済延長	7.7km
計画交通量	19,300～25,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 711/1,519億円 事業費：638/1,433億円 維持管理費：73/86億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,734/2,466億円 走行時間短縮便益：1,354/1,825億円 走行経費減少便益：247/430億円 交通事故減少便益：133/211億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.02～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=1.5～3.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の所要時間短縮により九州南西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保					
②災害に強いネットワークの構築 ・災害・事故発生時における国道3号や九州縦貫自動車道の代替機能確保					
③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（熊本労災病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上					
④地域産業の支援 ・輸送時間の短縮による水産品の翌日売り圏域拡大等、地域産業の活性化に貢献					
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					

関係する地方公共団体等の意見

出水市をはじめとする自治体（9市4町）で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）から早期完成の要望を受けている。（平成28年11月）

県の意見：

（熊本県）今回、意見照会のありました一般国道3号芦北出水道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。

本道路は九州南部の高速ネットワークを形成する高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を担い、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等を図る重要な道路です。

また、水俣病により疲弊した水俣・芦北地域の振興を図るうえで重要な道路であり、昭和53年の閣議了解を踏まえ第六次にわたり県が策定している「水俣・芦北地域振興計画」の中においても、「南九州西回り自動車道」の整備促進を重要な施策として掲げています。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。

（鹿児島県）「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。

当該道路は、九州縦貫自動車道等とともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、沿線地域の交流連携の強化、産業・観光の振興など、今後の地域の浮揚発展に大きく貢献することや、原子力災害を含む大規模災害発生時における沿線住民の迅速な避難や物資の緊急輸送などに大きな役割を担うことなどから、事業の継続をお願いするとともに、できる限り早期に整備完了していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域（芦北町，津奈木町，水俣市，出水市）の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県・鹿児島県合計及び九州全体より多い。国道3号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に事業化、用地進捗率72%、事業進捗率39%（平成28年3月末時点）

平成27年度：芦北IC～津奈木IC間 延長7.7km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成30年度：津奈木IC～水俣IC（仮称）間 延長5.6km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・法面変状・地滑り対策の追加 【約 26億円増】
- ・架設工法の変更 【約 17億円増】
- ・盛土材料の変更 【約 12億円増】
- ・盛土構造から橋梁構造への変更 【約28.4億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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57号 <small>おおのたけた</small> 大野竹田道路 <small>ぶんごおおのしおおのまちたなか</small> 起終点 自：大分県豊後大野市大野町田中 <small>たけたしおおあざあいあい</small> 至：大分県竹田市大字会々	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局	延長 12.3km
事業概要 大野竹田道路は、「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域的な連携を図り、沿線地域の産業発展や地域活性化の支援等を目的とした事業である。			
H18年度事業化		H20年度用地着手	
H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H20年度工事着手	
全体事業費	約446億円	事業進捗率	71%
計画交通量	11,600～13,600台/日		供用済延長
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 85/508億円 〔事業費：70/475億円 維持管理費：16/33億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 236/565億円 〔走行時間短縮便益：172/428億円 走行経費減少便益：39/81億円 交通事故減少便益：26/56億円〕
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.1（事業期間±20%）			
【残事業】交通量：B/C=2.5～3.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～3.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.7～2.8（事業期間±20%）			
事業の効果等 ①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮や高速定時性が図られ、観光・交流促進等に貢献 ②地域産業の支援 ・輸送時間短縮により、価格の高い関東方面への出荷量増加や出荷先拡大が期待され、地域産業を支援 ③交通安全性の向上 ・線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設からの60分圏域拡大及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）			
関係する地方公共団体等の意見 竹田市をはじめとする3市で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：阿蘇市長）、中九州横断道路沿線市で構成される②豊肥・地域高規格道路促進期成会（会長：竹田市長）により早期整備の要望を受けている。（①平成28年11月、②平成28年11月）			
県の意見： 早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いしたい。なお、事業費については引き続きコスト縮減を図って頂きたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は大分県及び九州全体よりも多い。国道57号の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率71%（平成28年3月末時点）

平成26年度：大野IC～朝地IC間 延長6.3km（2/2）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

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

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良深さの見直し 【約 17億円増】
- ・土質区分の見直し 【約 27億円増】
- ・湧水対策等の追加 【約 17億円増】
- ・工事用道路及び里道等の計画見直し 【約 9億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

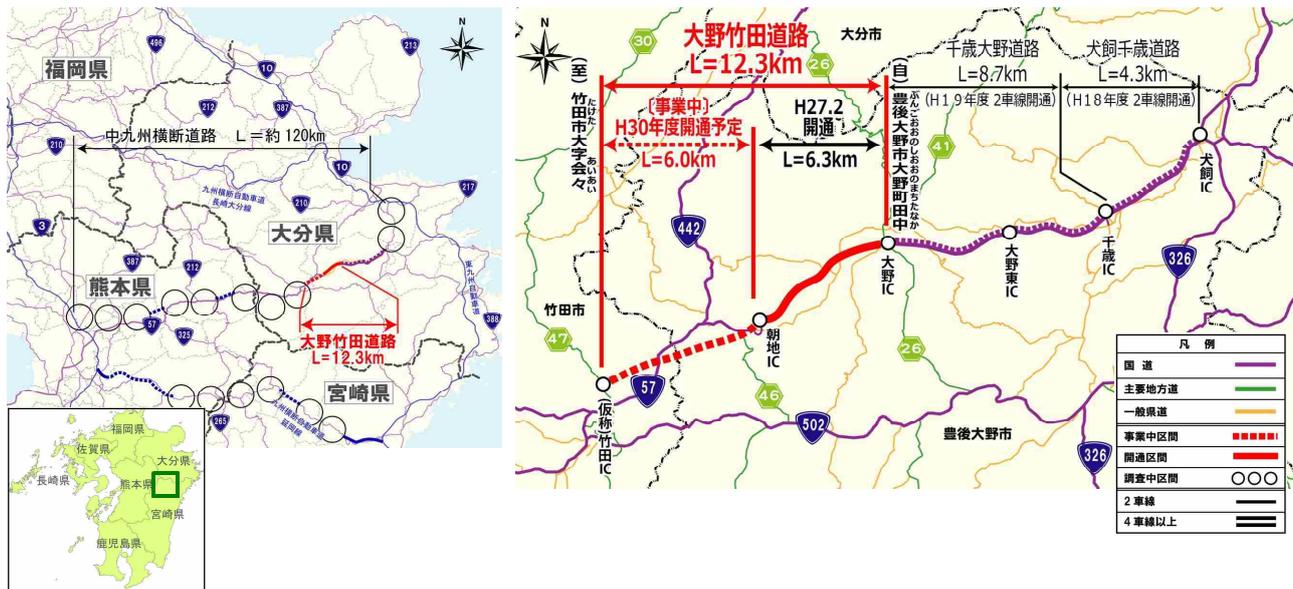
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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212号 <small>さんこうほんやぼけい</small> 三光本耶馬溪道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：大分県中津市三光西 秣 至：大分県中津市本耶馬溪町落合	延長	12.8km		
事業概要	三光本耶馬溪道路は、地域高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、物流の効率化や災害に強い道路ネットワークの構築等を目的とした事業である。				
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	約466億円	事業進捗率	16%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	12,500～12,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/事業全体 307/347億円 事業費：293/333億円 維持管理費：14/14億円	総便益 (残事業)/事業全体 424/424億円 走行時間短縮便益：306/306億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：52/52億円	基準年	平成25年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.3～1.4（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.3～1.5（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.04～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.2～1.5（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①災害に強い道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に国道212号の代替路になる道路ネットワークを構築 <p>②生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東九州自動車道や重要港湾中津港と一体となって各産業の経済活動及び物流の効率化を支援 <p>③交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性が向上 <p>④医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設（新別府病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>中津市、日田市、宇佐市の3市の首長・議会議長で構成される中津日田間地域高規格道路促進期成会（会長：中津市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成28年11月）。</p> <p>県の意見： 早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いしたい。</p>				
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、事業継続。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線地域の人口、一世帯当たりの自動車保有台数、及び交通量は横這い。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率59%、事業進捗率16%（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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成30年度：中津IC～（仮称）田口IC間 延長2.8km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・本線構造の見直し 【約40億円増】
- ・補強土壁の壁面パネル大型化 【約0.2億円減】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

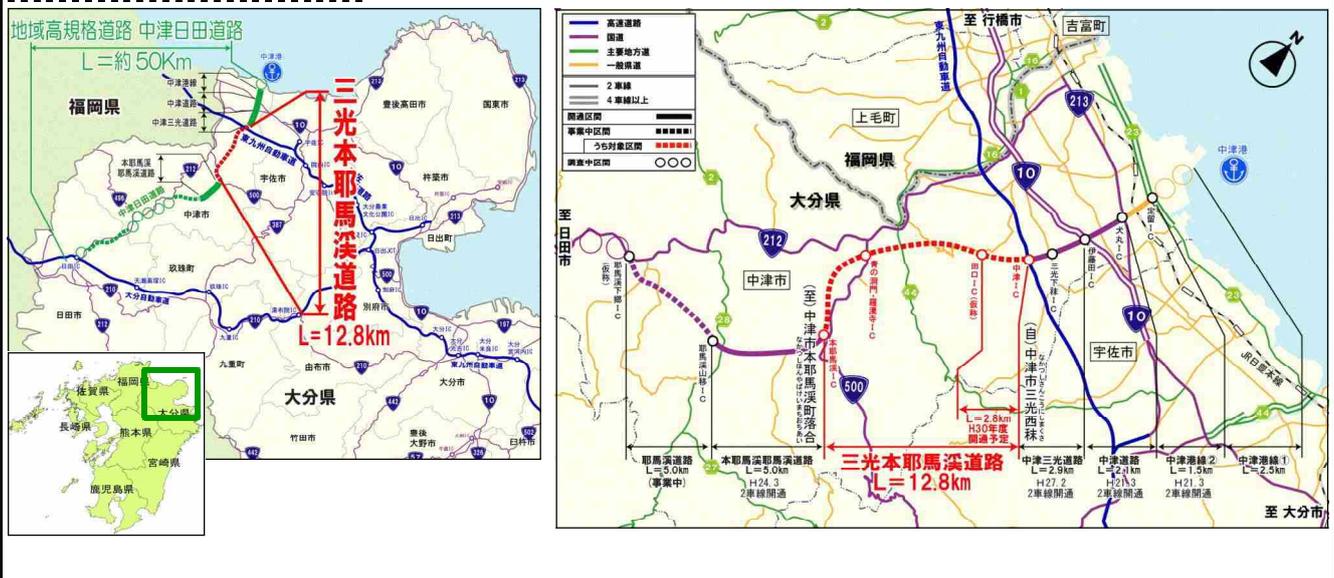
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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10号 <small>かどがわひゅうが</small> 門川日向拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：宮崎県東臼杵郡門川町加草 <small>ひがしうすきぐんかどがわちようかくさ</small> 至：宮崎県日向市大字平岩 <small>ひゅうがしおおあざひらいわ</small>	延長	12.8km		
事業概要	門川日向拡幅は、国道10号の交通混雑や交通安全性の課題の解消及び高速ICへのアクセス向上等を目的とした事業である。				
S45年度事業化	H8年度都市計画決定 (H20年度変更)	H12年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約314億円	事業進捗率	88%	供用済延長	11.3km
計画交通量	13,600～34,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.2 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 41/683億円 〔事業費：35/603億円〕 〔維持管理費：5.8/80億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 109/2,894億円 〔走行時間短縮便益：98/2,618億円〕 〔走行経費減少便益：6.8/172億円〕 〔交通事故減少便益：3.8/103億円〕	基準年	平成25年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=4.2～4.3（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.7～2.8（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=4.2～4.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.5～3.0（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=4.2～4.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.5～2.8（事業期間±20%）</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10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道10号の4車線整備による交通混雑の緩和により、交通安全性が向上 <p>③地域間の連携・物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 重要港湾の細島港へのアクセス向上により、港湾物流の効率化を支援 <p>④医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第三次救急医療施設（県立延岡病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>日向市をはじめとする1市2町2村の議会議長で構成される日向市・東臼杵郡町村議会議長連合会（会長：日向市議会議長）により早期整備の要望を受けている。（平成27年8月）</p> <p>県の意見：</p> <p>一般国道10号門川日向拡幅につきましては、これまで、全延長12.8kmのうち、約11.3kmが供用され、交通混雑の緩和や交通安全性の向上などに一定の効果が現れており、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はありません。</p> <p>当該事業につきましては、地元自治体からも強い要望がなされているところであり、残る1.5kmの区間につきましても、早期に供用予定時期を示した上で、より一層の整備推進をお願いします。</p>				

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3号 <small>いづみあくね</small> 出水阿久根道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：鹿児島県出水市下知識町 <small>いづみししもちしきちよう</small> 至：鹿児島県阿久根市鶴川内 <small>あくねしつるがわうち</small>	延長	14.9km		
事業概要					
出水阿久根道路は、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。					
H9年度事業化	H17年度都市計画決定 (H一年度変更)	H18年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約555億円	事業進捗率	70%	供用済延長	8.2km
計画交通量	20,100～24,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 136/ 629億円 〔事業費：108/576億円 維持管理費：28/ 53億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 382/ 1,112億円 〔走行時間短縮便益：308/858億円 走行経費減少便益：32/123億円 交通事故減少便益：43/131億円〕	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.5～2.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.1～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.6～3.1（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広域ネットワークの形成 ・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の所要時間短縮により九州南西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保					
②災害に強いネットワークの構築 ・災害・事故発生時における国道3号や九州縦貫自動車道の代替機能確保					
③地域産業の支援 ・輸送時間の短縮による水産品の翌日売り圏域拡大等、地域産業の活性化に貢献					
④医療施設へのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（出水郡医師会広域医療センター）への救急搬送時間短縮による救命率の向上					
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
出水市をはじめとする自治体（9市4町）で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）から早期完成の要望を受けている。（平成28年11月）					
県の意見： 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 当該道路は、九州縦貫自動車道等とともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、沿線地域の交流連携の強化、産業・観光の振興など、今後の地域の浮揚発展に大きく貢献することや、原子力災害を含む大規模災害発生時における沿線住民の迅速な避難や物資の緊急輸送などに大きな役割を担うことなどから、事業の継続をお願いするとともに、できる限り早期に整備完了していただきたい。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域（出水市、阿久根市）の人口は減少傾向。交通量は約1.8万台/日で推移。一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島及び九州全体を上回り高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率70%（平成28年3月末時点）

平成26年度：阿久根北IC～阿久根IC間 延長4.2km（2/4）部分開通

平成27年度：野田IC～阿久根北IC間 延長4.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成28年度：高尾野北IC～野田IC 延長2.8km（2/4）開通予定

平成29年度：出水IC～高尾野北IC 延長3.9km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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3号 <small>かごしまとうざい</small> 鹿児島東西道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：鹿児島県鹿児島市田上八丁目 <small>かごしましたがみ</small> 至：鹿児島県鹿児島市上荒田町 <small>かごしましうえあらたちょう</small>	延長	3.4km		
事業概要					
国道3号鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。					
H13年度事業化	H12年度都市計画決定 (H25年度変更)	H14年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約808億円	事業進捗率	約33%	供用済延長	2.2km
計画交通量	20,800～47,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.6	総費用 (残事業/事業全体) 398/749億円 事業費：393/738億円 維持管理費：5.6/11億円	総便益 (残事業/事業全体) 627/910億円 走行時間短縮便益：514/749億円 走行経費減少便益：68/95億円 交通事故減少便益：44/66億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（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交通混雑の緩和 ・国道3号や（主）鹿児島東市来線の交通混雑緩和及び旅行速度の向上					
②交通安全性の向上 ・現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上					
③医療施設へのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（鹿児島市立病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上					
④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
鹿児島県知事や鹿児島県市長会等で構成される①鹿児島県開発促進協議会（会長：鹿児島県県議会議長）、鹿児島商工会議所や鹿児島経済同友会等で構成される②鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会（会長：鹿児島市長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成28年11月、②平成28年11月）					
県の意見： 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道3号鹿児島東西道路は、鹿児島インターから鹿児島市街地への交通アクセス機能を強化するとともに、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした重要な道路と認識しています。 今後とも、事業が着実に実施できるよう、所要の予算の確保をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

鹿児島市の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は、事業採択時以降同程度で推移。並行現道の(主)鹿児島東市来線の交通量は約4.2万台/日で推移。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に事業化、用地進捗率88%、事業進捗率33%(平成28年3月末時点)

平成21年度：鹿児島IC～田上IC間のランプ 延長0.4km部分開通

平成25年度：鹿児島IC～田上IC間 延長0.4km (4/4) 開通

平成25年度：田上IC～建部IC間 延長1.8km (2/4) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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

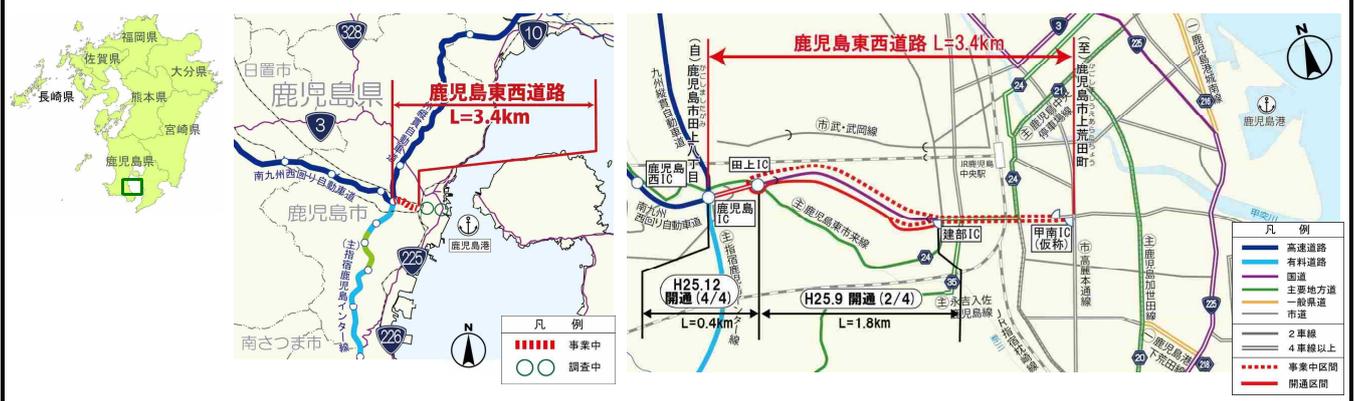
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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58号 読谷道路		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局															
起終点	自： <small>おきなわけんよみたんそんおやし</small> 沖縄県読谷村親志 至： <small>おきなわけんよみたんそんふるげん</small> 沖縄県読谷村古堅				延長	6.0km															
事業概要	一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県と那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。読谷道路は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、平行する国道58号読谷村、嘉手納町区間の国道58号の交通混雑の緩和はもとより、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路として、平成13年度に事業化された。																				
H13年度事業化	H-都市計画決定	H13年度用地着手	H13年度工事着手																		
全体事業費	620億円		事業進捗率	約28%		供用済延長	2.8km														
計画交通量	27,600台/日																				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年															
	(事業全体) 3.2 (残事業) 3.6	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 340/569億円 事業費：320/536億円 維持管理費：20/33億円		<small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,221/1,801億円 走行時間短縮便益：1,045/1,519億円 走行経費減少便益：121/205億円 交通事故減少便益：54/78億円		平成25年															
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 15%;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">交通量変動</td> <td style="width: 30%;">B/C=3.0~3.3 (交通量±10%)</td> <td style="width: 15%;">(残事業)</td> <td style="width: 15%;">B/C=3.4~3.8 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C=3.0~3.4 (事業費±10%)</td> <td></td> <td>B/C=3.3~4.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td>B/C=3.0~3.3 (事業期間±20%)</td> <td></td> <td>B/C=3.4~3.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体)	交通量変動	B/C=3.0~3.3 (交通量±10%)	(残事業)	B/C=3.4~3.8 (交通量±10%)		事業費変動	B/C=3.0~3.4 (事業費±10%)		B/C=3.3~4.0 (事業費±10%)		事業期間変動	B/C=3.0~3.3 (事業期間±20%)		B/C=3.4~3.8 (事業期間±20%)
(事業全体)	交通量変動	B/C=3.0~3.3 (交通量±10%)	(残事業)	B/C=3.4~3.8 (交通量±10%)																	
	事業費変動	B/C=3.0~3.4 (事業費±10%)		B/C=3.3~4.0 (事業費±10%)																	
	事業期間変動	B/C=3.0~3.3 (事業期間±20%)		B/C=3.4~3.8 (事業期間±20%)																	
事業の効果等	<ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・大木地区土地区画整理事業、読谷補助飛行場跡地利用などの計画との連携が期待される。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・座喜味城址から近郊の観光拠点である北谷町（アメリカンレゾ）などへのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・読谷村役場から第3次医療施設（県立中部病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 																				
関係する地方公共団体等の意見	読谷道路は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要幹線道路であり、国道58号の読谷村から嘉手納町区間において、交通混雑の緩和や地域開発プロジェクト支援に大きく寄与する重要な道路と認識している。 一部区間の暫定供用により、現道区間の交通量の減少等、整備効果が発現されているものの、依然として、渋滞箇所が残っていることなどから、全線において、早期の暫定供用が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。																				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。																				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 国道58号現道の交通量は設計基準交通量を超過している。
- ・ 平成18年に読谷補助飛行場が返還されており、その中心を通過する読谷道路を中心とした基盤整備、土地区画整理事業が進行中（計画中）。
- ・ 読谷村の人口、観光入り込み客数は増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成13年度に事業化、用地進捗率90%、事業進捗率28%（平成28年3月末時点）
- ・ 平成15年度：大木～古堅間 延長1.3km（2/4）部分開通
- ・ 平成25年度：座喜味～喜名間 延長1.5km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 現在大きな課題は発生していない。
- ・ 早期の全線暫定2車線開通に向けて、事業中区間の調査設計、用地買収、工事の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

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

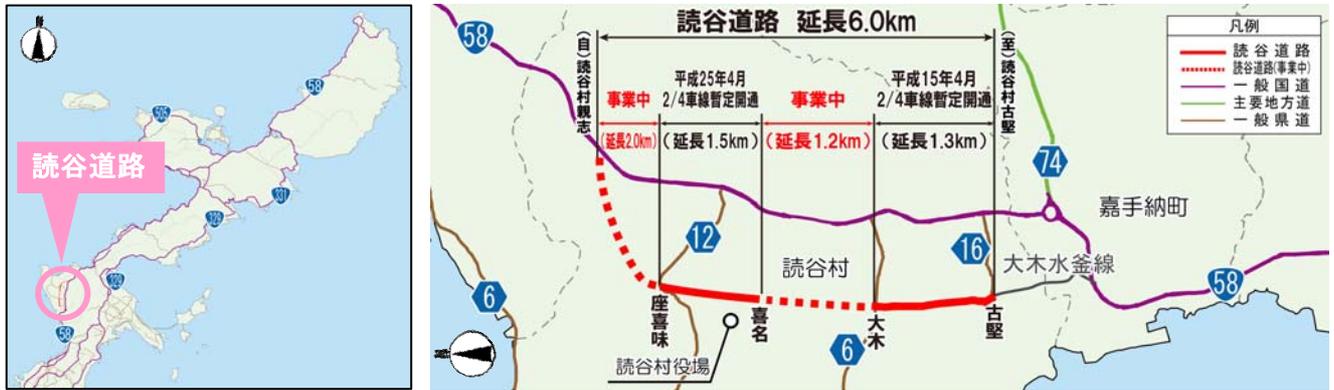
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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58号 北谷拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局																					
起終点	自：沖縄県北谷町浜川 至：沖縄県宜野湾市伊佐			延長	4.3km																						
事業概要	<p>一般国道58号「北谷拡幅」は、北谷町浜川から宜野湾市伊佐に至る、延長約4.3kmの主要幹線道路であり、沖縄県における幹線道路網計画「ハシゴ道路計画」の一部として位置付けられている。</p> <p>北谷拡幅の整備により、国道58号北谷地区の交通容量が確保され、交通渋滞の緩和及び沿道環境の改善等が図られるとともに、周辺観光施設へのアクセス向上ならびに地域開発プロジェクトの支援が期待されている。</p>																										
H24年度事業化	H21年度都市計画決定	H28年度用地着手	H26年度工事着手																								
全体事業費	約230億円	事業進捗率	0.1%	供用済延長	0.0km																						
計画交通量	94,500台/日																										
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.0 (残事業) 4.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 156/162億円 事業費：151/157億円 維持管理費：4.5/4.5億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 654/654億円 走行時間短縮便益：647/647億円 走行経費減少便益：21/21億円 交通事故減少便益：-14/-14億円	基準年 平成28年																							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 15%;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">交通量変動</td> <td style="width: 15%;">B/C =</td> <td style="width: 20%;">3.4~4.5 (交通量±10%)</td> <td style="width: 15%;">(残事業)</td> <td style="width: 15%;">B/C =</td> <td style="width: 15%;">3.5~4.7 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C =</td> <td>3.7~4.5 (事業費±10%)</td> <td></td> <td>B/C =</td> <td>3.8~4.7 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td>B/C =</td> <td>3.5~4.5 (事業期間±20%)</td> <td></td> <td>B/C =</td> <td>3.7~4.7 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体)	交通量変動	B/C =	3.4~4.5 (交通量±10%)	(残事業)	B/C =	3.5~4.7 (交通量±10%)		事業費変動	B/C =	3.7~4.5 (事業費±10%)		B/C =	3.8~4.7 (事業費±10%)		事業期間変動	B/C =	3.5~4.5 (事業期間±20%)		B/C =	3.7~4.7 (事業期間±20%)
(事業全体)	交通量変動	B/C =	3.4~4.5 (交通量±10%)	(残事業)	B/C =	3.5~4.7 (交通量±10%)																					
	事業費変動	B/C =	3.7~4.5 (事業費±10%)		B/C =	3.8~4.7 (事業費±10%)																					
	事業期間変動	B/C =	3.5~4.5 (事業期間±20%)		B/C =	3.7~4.7 (事業期間±20%)																					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における平均旅行速度の向上が見込まれる。 <p>②物流効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北谷町役場から那覇空港へのアクセス性が向上。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港からアメリカンビレッジへのアクセス性が向上。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療機関へのアクセス性が向上。 <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	<p>北谷拡幅は、ハシゴ道路ネットワークを形成する沖縄西海岸道路の一区間であり、国道58号の交通渋滞緩和、周辺観光施設へのアクセス向上、地域開発プロジェクト支援に大きく寄与する重要な道路と認識している。</p> <p>国道58号の当区間においては、通過交通、生活交通、観光交通が集中し慢性的な渋滞状況であり、地域住民の日常生活において、大きな支障を及ぼしている。</p> <p>当道路の整備により、渋滞が緩和され速達性が向上され、地域活性化、観光産業の支援につながるものと期待されることから、早期の供用開始が必要である。</p> <p>このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。</p>																										

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・北谷町の人口伸び率は、全国平均及び沖縄県全体平均を超える伸び率。 ・北谷町1世帯当たりの自動車保有台数は2台を越えており、沖縄県全体や全国平均の保有台数を上回っている。 ・沖縄県への観光客数は近年増加傾向で、平成27年度には794万人と過去最高を更新。 ・平成25年3月、事業に必要な米軍基地（キャンプ桑江）の一部返還の時期が、「2025年度以降になる」との統合計画が出された。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成24年度に事業化、用地進捗率0.0%、事業進捗率0.1%（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	
・全線開通に向けて、桑江伊平土地区画整理事業（平成32年度完了予定）とも連携しながら、鋭意事業進捗を図る。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	
対応方針（原案）	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	
 <p>位置図</p> <p>北谷幅</p>	 <p>北谷町浜川 (白)</p> <p>北谷幅 L=4.3km</p> <p>宜野湾市伊佐 (至)</p> <p>北谷町</p> <p>北中城</p> <p>宜野湾市</p> <p>沖縄南IC</p> <p>北中城IC</p>

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

再評価結果（平成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506号 豊見城東道路		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県豊見城市名嘉地 至：沖縄県南風原町山川				延長	6.2km
事業概要 豊見城東道路は、那覇空港自動車道の一部を形成し、那覇空港へのアクセス性向上に資するとともに那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路で、豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長6.2kmの高規格幹線道路である。						
H3年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手		H9年度工事着手
全体事業費	1,230億円		事業進捗率	約94%	供用済延長	6.2km
計画交通量	38,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 4.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 71/1,624億円 (事業費：62/1,578億円 維持管理費：9.7/46億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 310/2,495億円 (走行時間短縮便益：258/2,031億円 走行経費減少便益：29/287億円 交通事故減少便益：24/177億円)	基準年 平成25年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量変動 B/C=1.3~1.7 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.3~7.9 (交通量±10%) 事業費変動 B/C=1.5~1.5 (事業費±10%) B/C=4.0~4.8 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C=1.5~1.5 (事業期間±20%) B/C=4.1~4.3 (事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・第二種空港へのアクセス性が向上。 ②個性ある地域の形成 ・那覇空港から海洋博記念公園へのアクセス性が向上。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次医療施設へのアクセス性が向上。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見 豊見城東道路は、那覇空港自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、那覇空港へのアクセス向上、那覇都市圏の交通渋滞の緩和、地域の産業、観光の地域開発プロジェクト支援する重要な幹線道路と認識している。 当該道路の整備により、沖縄自動車道と一体となり、本島中南部・北部の各拠点の産業、観光及び地域振興プロジェクト支援、物流の効率化及び交通混雑の緩和が期待できることから、早期の事業完了が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。						
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・那覇市周辺部、なかでも豊見城市、南風原町の人口、自動車保有台数の伸び率は高い。
- ・県全体の観光客数は増加しており、本島南部と中部・北部を結ぶ道路としての期待大。
- ・平成24年度には「国際物流拠点産業集積地域」制度が創設され、那覇空港自動車道の整備により空港へのアクセス性が向上し、物流の支援も期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約94%(平成28年度末見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成25年度に豊見城IC～南風原南ICが4車線開通
- ・平成26年度に豊見城・名嘉地IC～豊見城ICが4車線開通

施設の構造や工法の変更等

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

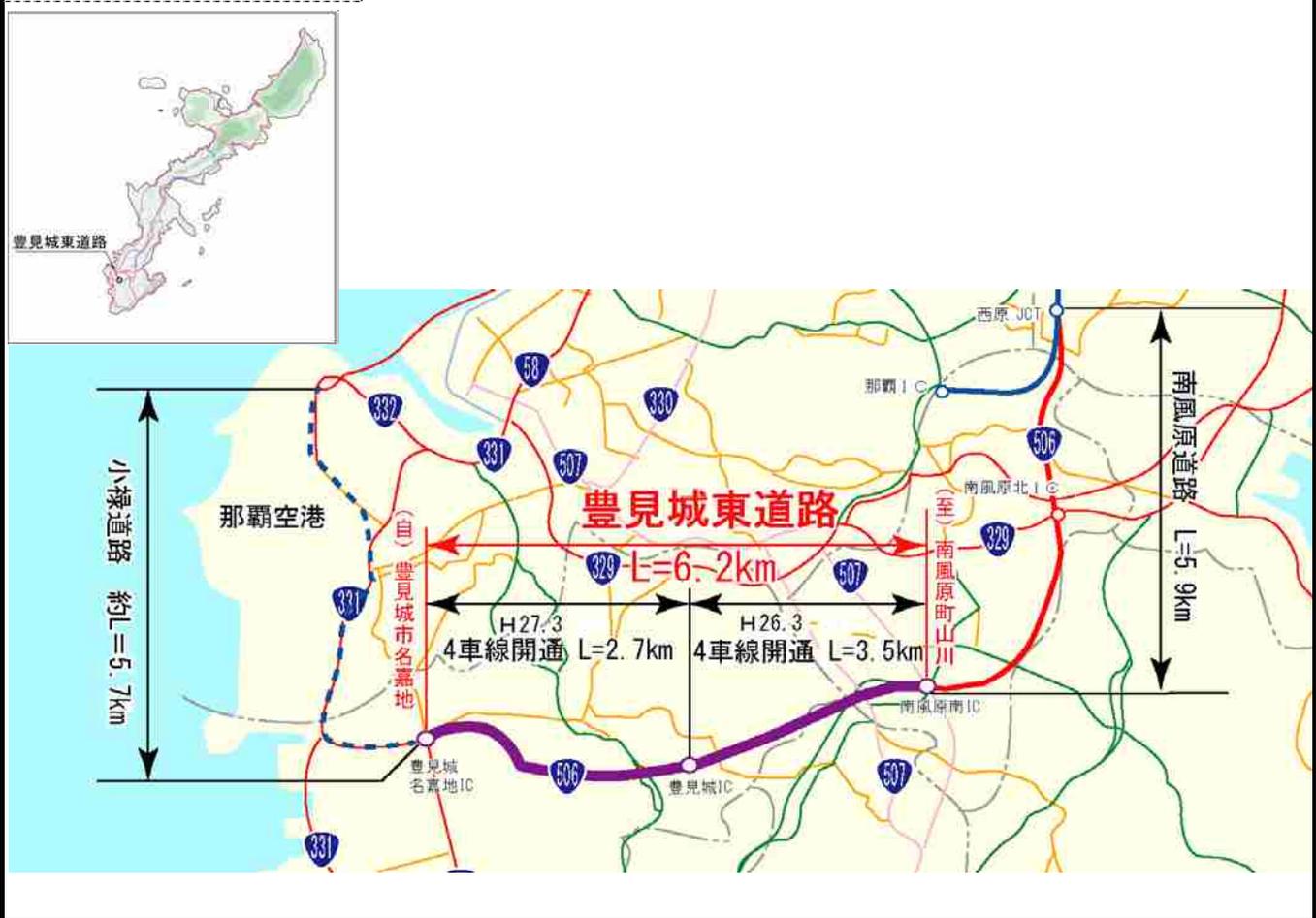
対応方針(原案)

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は満たしており、事業実施の目途が立っている。
事業概要図	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-bottom: 10px;"> <p>供用中区間(4車線) </p> <p>供用中区間(2車線) </p> </div> <p>常磐自動車道 (いわき中央～亶理)</p> <p>一般国道6号 仙台東部道路 (亶理～仙台港北)</p>

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

再評価結果(平成29年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課

担当課長名:伊勢田 敏

事業名	東北中央自動車道(南陽高畠～山形上山)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自:山形県東置賜郡高畠町大字深沼 至:山形県上山市金瓶			延長	24km	
事業概要	東北中央自動車道は、福島県、山形県、秋田県の主要地方都市を結び、産業、経済、文化の発展に資する路線である。					
H17年度事業化	H2年度都市計画決定(上山～山形上山) H8年度都市計画決定(南陽高畠～上山)		H21年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	約1,240億円	事業進捗率	20%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	9,400台～10,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 841 / 1,333億円 事業費:644 / 1,137億円 維持管理費:197 / 197億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,530 / 2,530億円 走行時間短縮便益:2,075 / 2,075億円 走行経費減少便益:339 / 339億円 交通事故減少便益:115 / 115億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 3.3 (交通量 +10%) B/C = 2.7 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C = 3.3 (事業費 +10%) B/C = 2.8 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C = 3.1 (事業期間-1年) B/C = 2.9 (事業期間+1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 他 10項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	山形県知事の意見:「東北中央自動車道 南陽高畠～山形上山」を「事業継続」とすることについて同意します。東北中央自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠な道路でありますので、一日も早い開通を希望いたします。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	なし					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地買収については100%完了。H23年度から土工工事に先立ち試験盛土工事等に着手し、試験施工を完了。本線工事はH24年度から順次着手している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						<p>供用中区間: ———</p> <p>事業中区間: ·····</p>

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 はだの ごてんば 秦野～御殿場 JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 神奈川県秦野市柳川 はだの やながわ ごてんば こまかど 至) 静岡県御殿場市駒門			延長	3.2 km	
事業概要						
第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H17年度事業化		H6年度都市計画決定		H24年度用地着手		H25年度工事着工
全体事業費	約5,124億円	事業進捗率	19%	供用済延長	0 km	
計画交通量	約47,300台/日～50,200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) 2.8 (残事業) 4.1	(残事業) (事業全体) 3,268/4,846億円 事業費： 3,021/4,599億円 維持管理費： 247/247億円	(残事業) (事業全体) 13,454/13,454億円 走行時間短縮便益： 12,097/12,097億円 走行経費減少便益： 1,099/1,099億円 交通事故減少便益： 258/258億円	平成28年		
感度分析の結果： 残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C=4.5 (交通量 +10%)		B/C=3.7 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C=3.8 (事業費 +10%)		B/C=4.5 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C=4.2 (事業期間 -1年)		B/C=4.0 (事業期間 +1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化（特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる） 個性ある地域の形成（IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する） 安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる） 						
他12項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
<神奈川県>						
<p>第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路とダブルネットワークを形成し、交通機能を分担することにより、高速性・定時性を確保して、生産性の向上や観光振興などに寄与するとともに、大規模災害時における代替性の確保にも資する重要な路線である。</p> <p>平成28年2月までに、御殿場JCTから西側の区間が全線供用されており、今後、本県区間の整備が最盛期を迎えていく中、新東名高速道路の早期整備に寄せられる県民や企業の期待は、ますます高まっている。</p> <p>そこで、本事業区間を含む新東名高速道路の神奈川県区間について、引き続き、整備を促進し、早期の供用を図るようお願いしたい。</p>						
<静岡県>						
<p>新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。</p> <p>新東名高速道路の静岡県区間が開通して4年余が経過し、県内では宿泊者数が3年連続で増加、企業立地件数が開通前の約2倍で推移している。平成28年2月には、浜松いなさJCT～豊田東JCT間が開通し、渋滞回数的大幅減少や、県西部観光施設の来訪者数の増加など、期待どおりの開通ストック効果が現れており、本年上半期の県内の企業立地件数は、29件で全国トップとなり、新東名高速道路を始めとする交通アクセスの良さが本県の優位性につながっている。</p> <p>平成32年夏には、東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技が本県内で開催されることから、それを契機に一層の経済の好循環につなげていくためにも、同年度に開通が予定される御殿場JCT以東の区間の一日も早い開通をお願いしたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
平成24年4月及び平成28年2月の新東名開通により、平行する現東名の交通量は減少したが、評価対象区間に平行する現東名（大井松田～御殿場）は依然として渋滞・事故が多く発生している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
用地取得及び工事順次着手中。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
今後も計画通り工事を進めることで完成予定年度までの開通が可能。						
施設の構造や工法の変更等						
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由						
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

第二東海自動車道横浜名古屋線
秦野～御殿場 JCT



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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 こもの かめやまし 菰野～亀山西 JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	自) 三重県三重郡菰野町大字潤田 至) 三重県亀山市安坂山町				延長	1.5 km
事業概要						
近畿自動車道名古屋神戸線は第二東海自動車道と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H17年度事業化	H6年度都市計画決定		H23年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	約1,959億円		事業進捗率	24%		供用済延長 0 km
計画交通量	約38,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 3.3	(残事業)/(事業全体) 1,107/2,018億円 事業費：924/1,835億円 維持管理費：183/183億円	(残事業)/(事業全体) 6,651/6,651億円 走行時間短縮便益：5,878/5,878億円 走行費用減少便益：614/614億円 交通事故減少便益：159/159億円	平成28年		
	(残事業) 6.0					
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	: B/C=6.6 (交通量 +10%)		B/C=5.4 (交通量 -10%)			
事業費変動	: B/C=5.5 (事業費 +10%)		B/C=6.6 (事業費 -10%)			
事業期間変動	: B/C=6.0 (事業期間 -1年)		B/C=5.8 (事業期間 +1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（並行区間等に、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） 個性ある地域の形成（IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する） 安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる） 						
他10項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
【三重県】						
「近畿自動車道名古屋神戸線（菰野～亀山西 JCT）」は、東名、名神高速道路等とのネットワーク化によるリダンダンシーの確保、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、産業の生産性向上や地域の活性化に資する道路です。						
三重県及び沿線市町では、開通予定にあわせてアクセス道路など関連する道路整備を進めているところであり、当事業を継続し、予定通り平成30年度に完成するようお願いします。						
合わせて、鈴鹿PAスマートIC及び亀山西 JCT のフルジャンクション化が本線と同時供用するようお願いします。						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
並行する東名阪道（四日市 JCT～四日市 IC 付近）で、2012年12月から暫定三車線運用を開始し、渋滞回数は減少しているが、依然として渋滞が発生している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
用地取得は概成し本線工事を全面展開中。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
計画通り進捗しており、完成予定年度までの開通が可能						
施設の構造や工法の変更等						
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
対応方針						
事業継続						
対応方針決定の理由						
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図



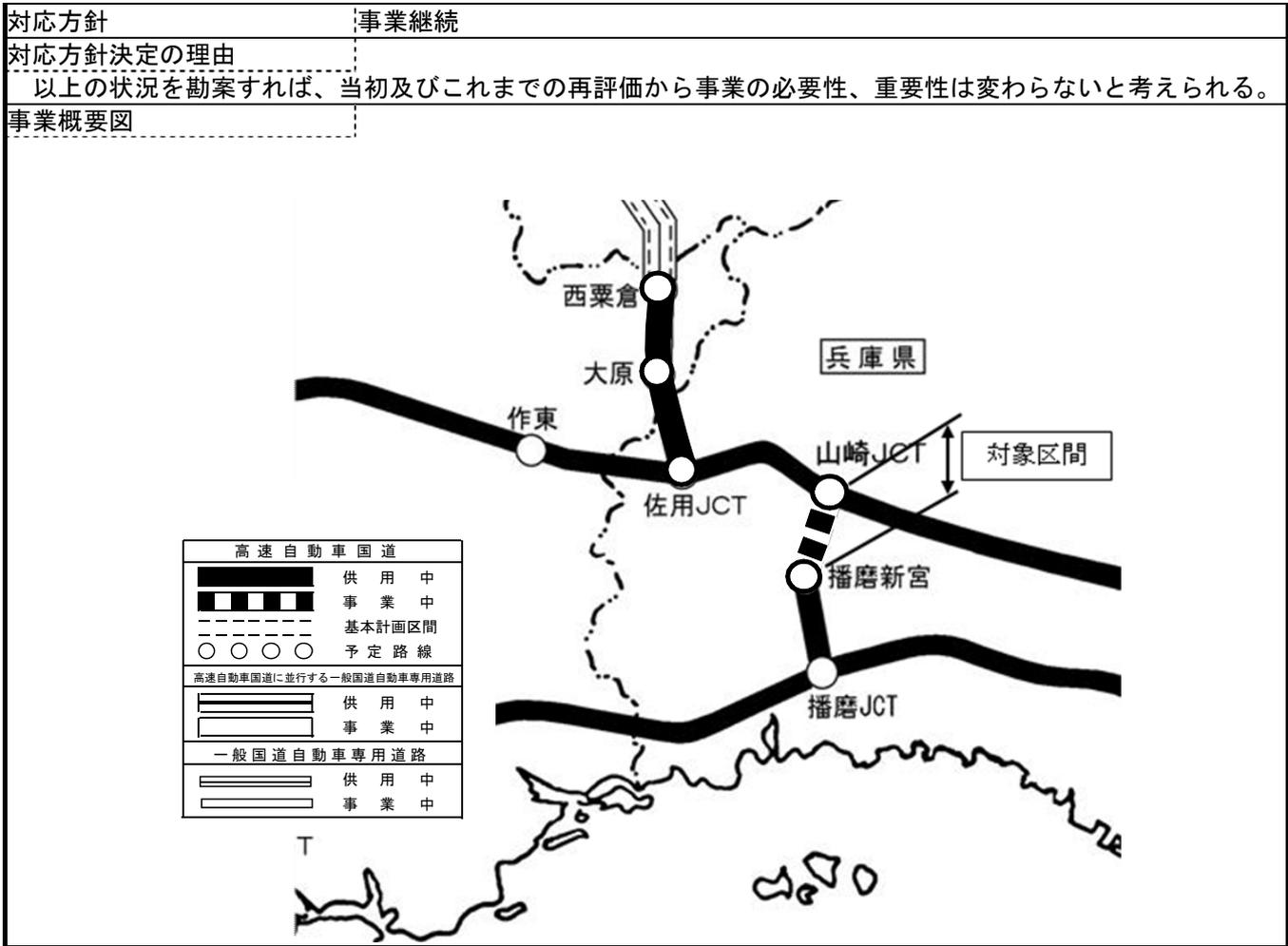
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	中国横断自動車道 姫路鳥取線 はりましんぐう やまさき 播磨新宮IC～山崎JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 兵庫県たつの市新宮町角亀 至) 兵庫県宍粟市山崎町市場			延長	1.1 km	
事業概要						
中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を経由して宍粟市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を経由して鳥取市に至る延長約86kmの高速自動車国道である。						
H18年度事業化		H9年度都市計画決定		H25年度用地着手		H25年度工事着手
全体事業費		約651億円		事業進捗率		19%
計画交通量		約5,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成28年
	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 494/614億円		(残事業)/(事業全体) 702/702億円		
	(残事業) 1.4	事業費：448/568億円 維持管理費：46/46億円		走行時間短縮便益：655/655億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：15/15億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動： B/C=1.6 (交通量+10%) B/C=1.3 (交通量-10%)						
事業費変動： B/C=1.6 (事業費-10%) B/C=1.3 (事業費+10%)						
事業期間変動： B/C=1.5 (事業期間-1年) B/C=1.4 (事業期間+1年)						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる) 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>兵庫県知事の意見：</p> <p>人口減少社会において、地域の活力を維持するためには、多彩な交流の促進や災害時等における安全・安心の確保が必要であり、その基盤となる高速道路ネットワークの整備は不可欠。中国横断自動車道姫路鳥取線は、全線86kmのうち当該区間約11kmがミッシングリンクとなっており、十分なストック効果を発揮できていない。</p> <p>当区間の完成により山陽自動車道と中国自動車道が連結し、地域間交流や地域経済が一層活性化し、沿線地域を始めとする地域創生に大きく寄与するものとする。また、播磨新宮ICに直結する播磨科学公園都市は、高度な研究施設や医療施設等が集積しており、世界を牽引する科学技術拠点としてさらなる発展・活用が期待できるほか、防災面においても大きな効果が発揮される。</p> <p>こうしたことから、引き続き安全・環境に配慮して事業を継続するとともに、平成32年度末供用の前倒しを図るよう、一層の事業促進に取り組んでいただきたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
<ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)については、了承する。 <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路整備により、播磨科学公園都市に位置するSPring-8などの研究施設を利用するため、域内へ進出する企業の増加に加え、域外からアクセスする企業の利便性向上に大きく貢献することから、早期の開通を目指してほしい。 播磨科学公園都市内の粒子線センターは、高度医療施設として関西以外の遠方からの通院も多く、高速道路整備による利便性の向上への期待が大きい。 兵庫県は全県防災拠点が三木市にあり、当該区間の整備により播磨新宮にある西播磨の防災拠点との連携が強化され、防災対策の強化が図られる。 						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
同路線の大原～西粟倉間が平成25年3月に供用を開始した。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
調査及び設計を実施し、地元設計協議が完了。現在用地買収中である。今後工事を実施していく予定である。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
現在、用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。						
施設の構造や工法の変更等						
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。						



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	近畿自動車道 松原那智勝浦線 御坊～南紀田辺		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 和歌山県御坊市野口 至) 和歌山県田辺市稲成町			延長	27km	
事業概要	<p>「近畿自動車道松原那智勝浦線」は、大阪府松原市を起点として和歌山市、田辺市、新宮市、尾鷲市を經由し、三重県多気郡多気町に至る国土開発幹線自動車道であり、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成することにより、地域の連携を強化し、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。</p>					
H5年度事業化	都市計画決定		—	H8年度用地着手	H8年度工事着手	
全体事業費	約1,907億円		事業進捗率	59%	供用済延長	27km
計画交通量	約8,500～9,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.04	総費用 (残事業)/(事業全体) 330/2,554億円 事業費：310/2,283億円 維持管理費：20/270億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 342/4,095億円 走行時間短縮便益：309/3,185億円 走行経費減少便益：16/603億円 交通事故減少便益：16/307億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.1 (交通量+10%)		B/C=0.9 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.1 (事業費-10%)		B/C=0.9 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.1 (事業期間-1年)		B/C=1.0 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(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が存在する) 個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上が期待される) 災害への備え(対象区間が、第1次緊急輸送道路として位置づけられている) <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[和歌山県]</p> <p>御坊～印南間は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故が多発するとともに、南海トラフ巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから、4車線化は不可欠。このため、事業実施をお願いするとともに、4車線化事業に着手済みの湯浅御坊道路と同時供用となるよう着実な事業推進をお願いしたい。</p> <p>印南～南紀田辺間についても、早期に4車線化の事業実施をお願いしたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>御坊ICから印南ICまでの事業実施の必要性については了承する。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間は交通量も多く、特に夏季には一般道も含め頻繁に渋滞している。定時性の確保、運転者の疲労軽減、安全性の向上などから、早期の4車線化が必要。 阪和道に並行する国道42号では、台風など高波により通行止めとなる場合もあるため、リダンダンシー機能の強化としても必要性は高い。 交通量や渋滞の多い北側の区間から逐次4車線化を実施していくことは理解できるが、残る印南～南紀田辺についても、早期に4車線化を図っていくことが重要。 					
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"> 当該区間は、平成19年に南紀田辺ICまで開通し、平成27年には南紀田辺～すさみ南(新直轄)が開通。 隣接する湯浅御坊道路の4車線化事業が事業中。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。御坊～印南について逐次4車線化の工事を再開する。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。 					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 					

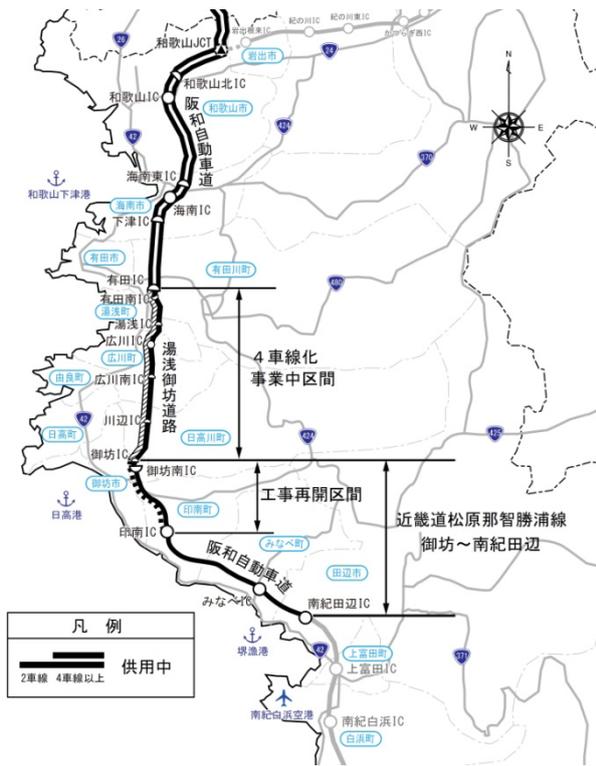
対応方針

事業継続（工事再開）

対応方針決定の理由

以上のことを勘案すれば、4車線化工事の必要性・重要性は十分認められると考えられる。

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	しこくおうだんじどうしゃどう あなんしよんとせん 四国横断自動車道 阿南四万十線 とくしまひがし とくしま 徳島東～徳島JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 徳島県徳島市北沖洲 至) 徳島県徳島市川内町富久			延長	5 km	
事業概要						
四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。						
H10年度事業化		H6年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手
全体事業費		約806億円		事業進捗率		34% 供用済延長 -km
計画交通量		約7,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.4	(残事業)/(事業全体) 477/743億円 事業費：455/720億円 維持管理費：23/23億円	(残事業)/(事業全体) 1,036/1,036億円 走行時間短縮便益：942/942億円 走行経費減少便益：71/71億円 交通事故減少便益：23/23億円	平成28年		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=2.0～2.4（交通量±10%）						
事業費変動：B/C=1.9～2.3（事業費±10%）						
事業期間変動：B/C=2.0～2.2（事業期間±1年）						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される） 物流効率化の支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる） 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） <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
徳島県知事の意見：						
「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」や地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など地方創生の実現に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心の確保に重要な役割を果たす路線である。						
このため、引き続き、早期供用に向けた事業の着実な推進をお願いする。						
事業評価監視委員会の意見						
<ul style="list-style-type: none"> 「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承する。 <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 四国8の字ネットワークのミッシングリンク沿線になっている徳島県南部および高知県（室戸地方）は、交通の便が悪いために観光や漁業などのポテンシャルを生かせていない。ミッシングリンクを解消し、路線全体の早期整備を期待する。 吉野川河口部の環境の保全については、橋梁の環境モニタリングを実施するなど真剣に取り組んでおり、環境への配慮が十分なされている。環境モニタリング技術の発展にも大きく寄与している。 地元の自治体と協力した津波避難場所の設置は、避難区連の実施など地域住民の防災意識を高めるきっかけにもなっており、地域防災に貢献している。 						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
平成15年3月に高松道全線が供用した。						
平成24年4月に徳島東環状道路が一部供用した。						
平成27年2月に徳島南環状道路が一部供用した。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
陸上部では、一部で盛土を施工中であり、残る土工工事と上部工工事の発注に向け、鋭意用地交渉を進めている。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
現在、用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。						
施設の構造や工法の変更等						
地元設計協議など事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。						

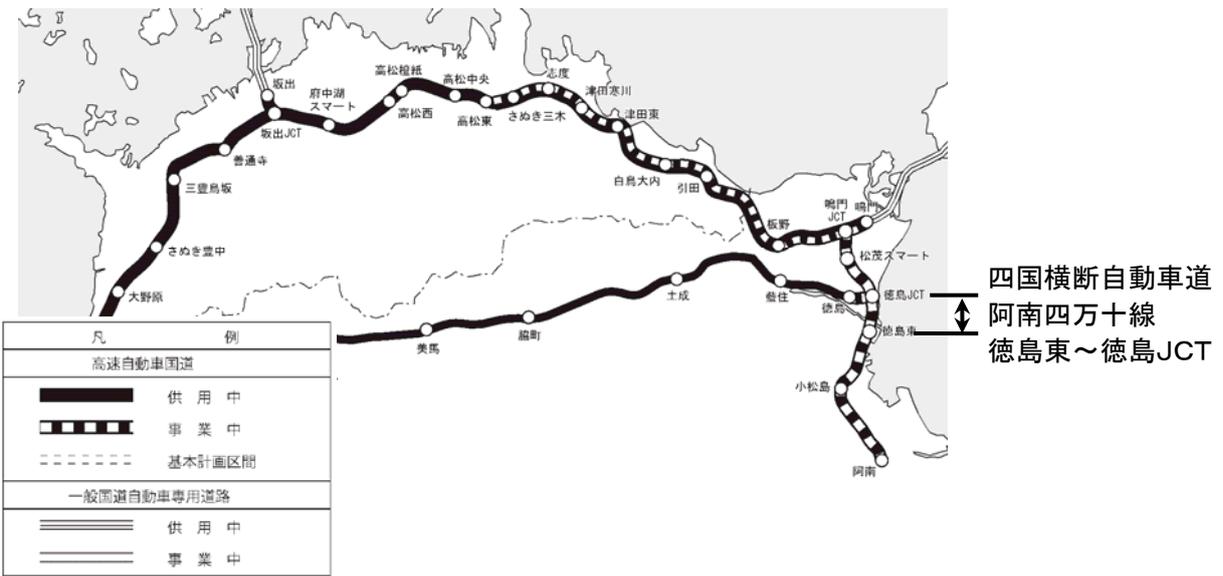
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	九州横断自動車道長崎大分線 長崎～長崎多良見		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 長崎県長崎市早坂町 至) 長崎県長崎市中里町			延長	1.1 km	
事業概要	九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。					
H5年度事業化	都市計画決定		—	H8年度用地着手	H8年度工事着手	
全体事業費	約1,048億円		事業進捗率	63%	供用済延長	1.1 km
計画交通量	約11,600～12,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 165/1,430億円 (事業費: 152/1,298億円) (維持管理費: 13/131億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 224/2,338億円 (走行時間短縮便益: 207/2,081億円) (走行経費減少便益: 10/192億円) (交通事故減少便益: 7/65億円)	基準年 平成28年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.5 (交通量+10%)		B/C=1.2 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.5 (事業費-10%)		B/C=1.2 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間-1年)		B/C=1.3 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(第二種空港へのアクセス向上が見込まれる) 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する) 災害への備え(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、並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p>他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[長崎県]</p> <p>長崎～長崎芒塚間については、長崎芒塚～長崎多良見間と同様、産業や観光の活性化を図るネットワークの充実の観点と、リダンダンシーの機能強化や救急医療支援等の安全安心の観点から早期の整備が必要と考えております。また、当該区間は、そのほとんどをトンネルで占められ、特に安全に課題があることから、4車線化事業の早期の実施をお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>長崎ICから長崎芒塚ICまでの事業実施の必要性については了承する。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時のリダンダンシー機能の確保、安全性の更なる向上など、4車線化の必要性は十分にある。 長崎バイパスにおいて無料化社会実験が行われた際、当該区間の交通量に大きな変化が見られなかったことから、長崎道と長崎バイパスでは使われ方が異なると言える。 空港へのアクセスとして高速バスの利用が増加していることから重要な道路であり、4車線化の必要性は高い。 					
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"> 当該区間は、平成16年に暫定2車線として開通。 長崎南環状線の開通(平成23年)により、長崎道とのネットワークを形成。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。 長崎芒塚～長崎多良見について4車線化工事を行っており、長崎～長崎芒塚についても工事を再開する。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。 					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 					

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

<p>事業名：一般国道278号 <small>おさつべ</small> 尾札部道路</p>	<p>事業区分</p>	<p>一般国道</p>	<p>事業主体</p>	<p>国土交通省 北海道開発局</p>
<p>起終点：自：<small>ほつかいどうはこだて</small> 北海道函館市尾札部町 至：<small>ほつかいどうはこだて</small> 北海道函館市大船町</p>			<p>延長</p>	<p>14.8 km</p>
<p>事業概要</p> <p>一般国道278号は、函館市を起点とし、鹿部町を経由して森町に至る延長約115kmの幹線道路である。 このうち尾札部道路は、落石、土砂崩落等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長14.8kmの事業である。</p>				
<p>S61年度事業化</p>		<p>H一年度都市計画決定 (H一年度変更)</p>		<p>S63年度用地着手</p>
<p>H元年度工事着手</p>				
<p>全体事業費</p>	<p>約221億円</p>	<p>事業進捗率</p>	<p>80%</p>	<p>供用済延長</p>
<p>11.9 km</p>				
<p>地域の防災面の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道には、津波浸水想定区域が14.2kmの内13.5kmが存在し、早急な対策が必要。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会 (H25.10)) ・現道には、車道幅員5.5m以下の狭隘区間が全体の約8割、歩道の未設置区間が全体の約8割、急カーブが15箇所存在し、交通事故の危険性が高く避難復旧ルートとして脆弱であり、早急な対策が必要。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会 (H25.10)) ・現道には、防災上の対策必要箇所2箇所(落石・崩壊：1箇所、岩盤崩壊：1箇所)存在し、下部露岩斜面には、崩壊跡や落石が多く見られ、上部自然斜面には法面全体に転石が点在し、斜面全体に湧水が多く、湧水が要因と思われるオーバーハング部が見られ、予想災害規模は高さ35mからの落石(最大Φ0.8m)、高さ20mの表層崩壊(V=10m3程度)となっており、早急な対策が必要。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会 (H25.10)) 				
<p>課題を踏まえた対策・事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は、津波浸水想定区域となるため、災害要因の解消、事故要因除去、現道交通への影響、埋蔵文化財の回避、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、津波浸水想定区域の回避及び線形幅員隘路区間を回避する別線ルートの整備が妥当。また、落石・崩壊箇所を解消する法枠+グラウンドアンカー案の整備が妥当。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会 (H25.10)) 別線を整備することにより課題箇所を回避。 				
<p>事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○走行時間の短縮等 (215億円 (残事業=46億円)) ○災害による被害の回避等 (114億円 (残事業=28億円)) <ul style="list-style-type: none"> ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・津波災害被災による人命損失の回避 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ○地域住民の不安感の解消 (335億円 (残事業=335億円)) <ul style="list-style-type: none"> ・走行時の安心の確保・不安の解消 			<p>費用 (残事業)/(事業全体)</p> <p style="text-align: center;">45/310億円</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>事業費：39/285億円 維持管理費：5.6/25億円</p> </div>	
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等： 函館市など、2市9町の首長で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より早期整備の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の解消により、道路の安全な通行の確保等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。</p>				

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が七飯藤城IC～函館ICまで開通
- ・函館・江差自動車道が函館IC～北斗茂辺地ICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道が八雲IC～大沼公園ICまで開通
- ・一般国道278号鹿部道路が全線開通
- ・函館新外環状道路が函館IC～赤川ICまで開通
- ・北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間が開業
- ・市町村合併により、「函館市」「森町」「八雲町」「北斗市」が誕生
- ・シーニックバイウェイ北海道「函館・大沼・噴火湾ルート」指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率88%、事業進捗率80%となっている。(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

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

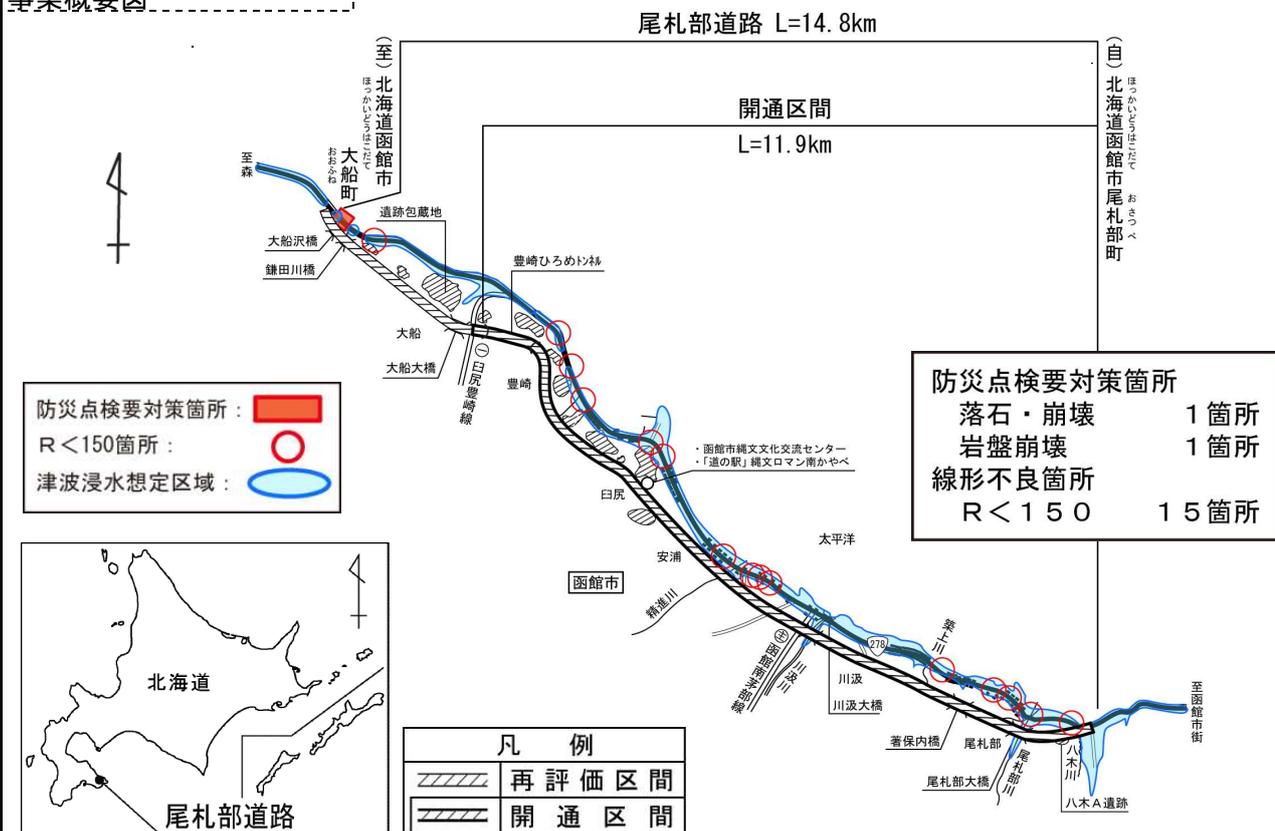
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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47号 <small>しんじょうふるくち</small> 新庄古口道路	事業区分	一般国道 事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自： <small>やまがた しんじょう もとあいかい</small> 山形県新庄市大字本合海 至： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口		延長 10.6km
事業概要 新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、一般通行規制区間及び特殊通行規制区間の解消や冬期交通障害の解消を目的とした延長約10.6kmの事業である。		
H13年度事業化	ー 都市計画決定	H19年度用地着手
全体事業費	441億円	事業進捗率
		42%
		供用済延長
		2.4km
地域の防災面の課題 ・現道の国道47号では事前通行規制区間が1区間（連続雨量150mm）、特殊通行規制区間が1箇所（河川氾濫により危険が予想される場合）存在。また自然災害等による全面通行止めは過去30年間で64回発生。 ・周辺に代替え路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・通行規制区間解消のため、約10km区間を別線整備。 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面对策、現道嵩上げ、線形改良が必要となるほか、集落部を通過しており用地買収に多額の費用を伴うことから、コスト高となるため別線による整備とした。		
事業の効果等 ①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （516億円（残事業=516億円）） ②災害への備え ・現道等の一般通行規制1.0km（連続雨量150mm）、特殊通行規制0.9km（河川氾濫）、運搬排雪区間に伴う通行規制上り合計2.9km 下り合計1.9kmを解消する。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市～日本海総合病院（現況64分）へのアクセス向上が見込まれる。		費用 （残事業）/（事業全体） 260/410億円 〔事業費：213/363億円 維持管理費：47/47億円〕
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 一般国道47号新庄古口道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。特に、コンテナ貨物の急増や大型クルーズ船の誘致が進む酒田港の利活用においては、大きな役割を担うものであります。 また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、全区間の供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。		
○以下の団体等から新庄古口道路の整備促進について要望あり ・国道47号・新庄酒田道路地域高規格道路整備促進期成同盟会 ・大蔵村長 ・山形地区国道協議会		
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成20年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率42%となっている。
- ・残事業の内容（古口大橋L=570m等）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・軟弱地盤対策工法を見直すことによるコスト縮減。

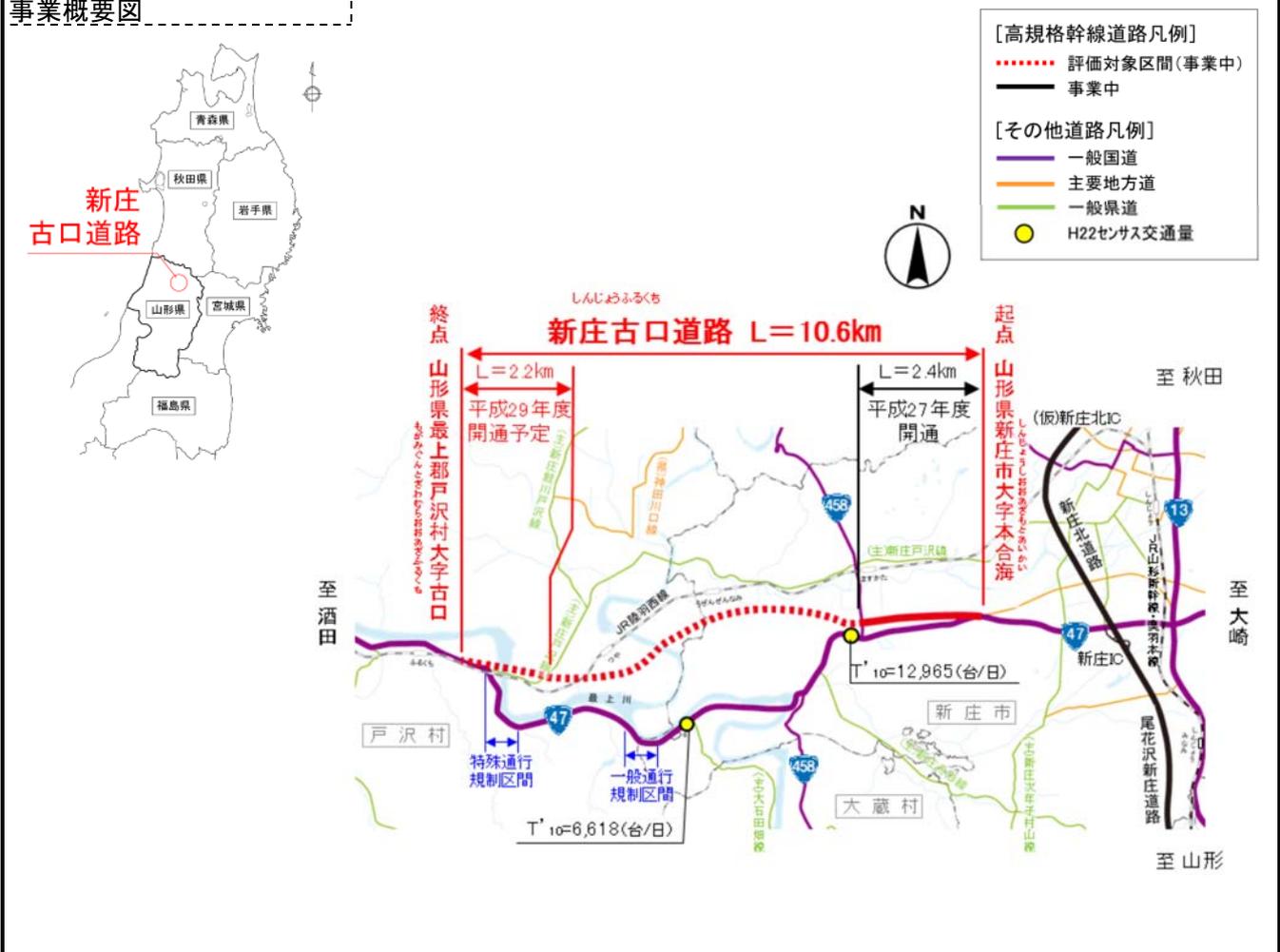
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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47号 <small>たかや</small> 高屋道路	事業区分	一般国道 事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口 至： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口		延長 3.4 km
事業概要 新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 高屋道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、災害危険箇所の回避や冬期交通障害の解消を目的とした延長約3.4kmの事業である。		
H18年度事業化	ー 都市計画決定	H22年度用地着手
全体事業費	147億円	事業進捗率
		30%
		供用済延長
		ー km
地域の防災面の課題 ・現道の国道47号では事前通行規制区間（連続雨量150mm以上）が存在。また自然災害等による全面通行止めは過去30年間で51回発生。 ・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・線形不良箇所が多数存在し、特に冬期における交通事故は通常期の約3倍と多発。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・事前通行規制区間縮小のため、約3km区間を別線整備。 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面对策、現道嵩上げ、線形改良工事などが必要となることから別線による整備とした。		
事業の効果等 ①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （217億円（残事業=217億円）） ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策3箇所等が解消される。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院（現況64分⇒整備後63分）へのアクセス向上が見込まれる。		費用 （残事業）/（事業全体） 90/148億円 〔事業費：77/134億円 維持管理費：14/14億円〕
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 一般国道47号高屋道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。特に、コンテナ貨物の急増や大型クルーズ船の誘致が進む酒田港の利活用においては、大きな役割を担うものであります。 また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、供用目標を明らかにし、着実な予算の確保と併せ、一般国道47号において事前通行規制区間の解消に不可欠な、本区間前後区間の早期事業化についてもお願いします。		
○以下の団体等から高屋道路の整備促進について要望あり ・国道47号・新庄酒田道路地域高規格道路整備促進期成同盟会 ・大蔵村長 ・山形地区国道協議会		
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成22年度に工事着手して、用地進捗率61%、事業進捗率30%となっている。
- ・残事業の内容（トンネルL=3km等）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・猪ノ鼻トンネル路側側溝を見直すことによるコスト縮減。

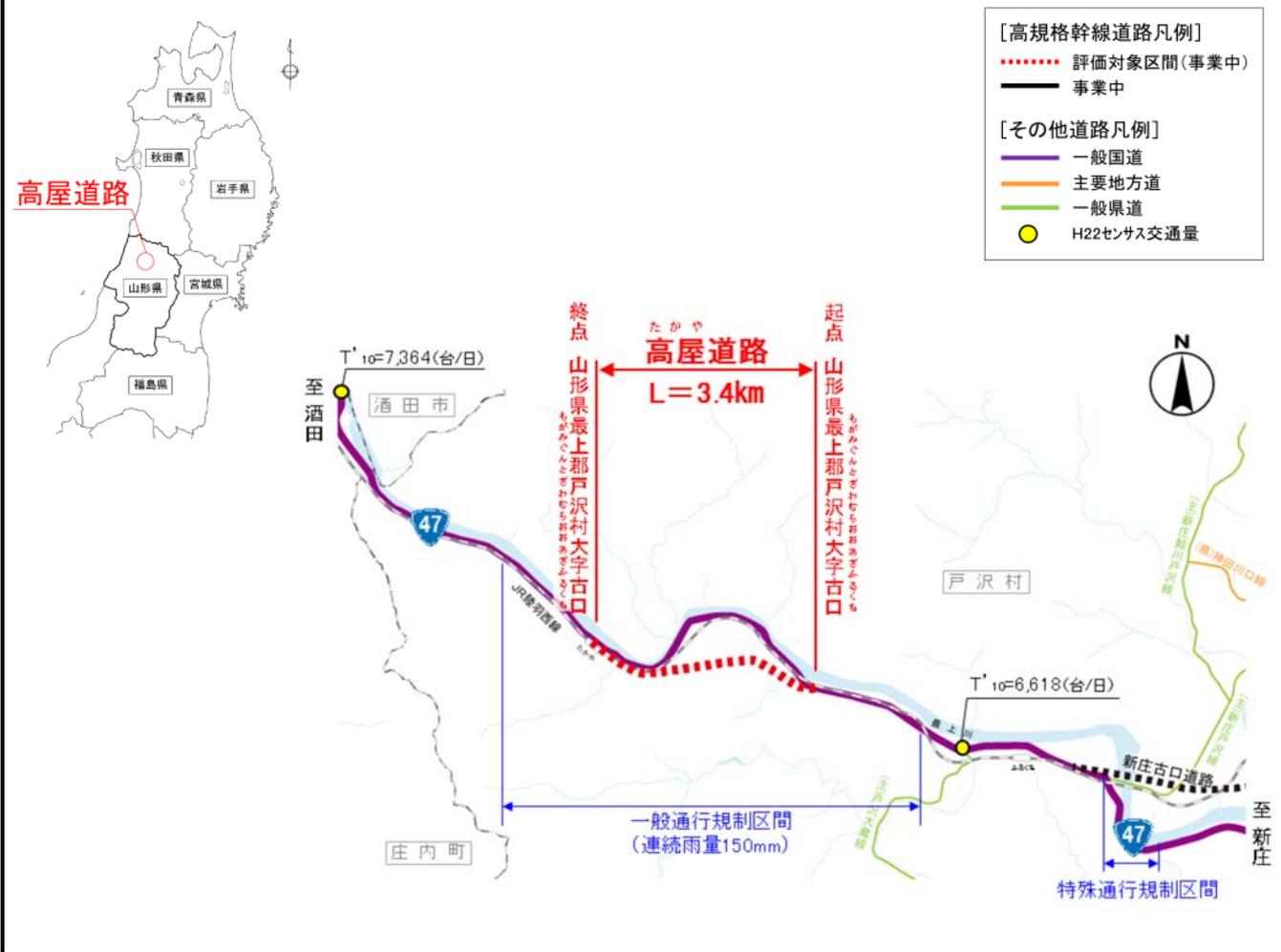
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図

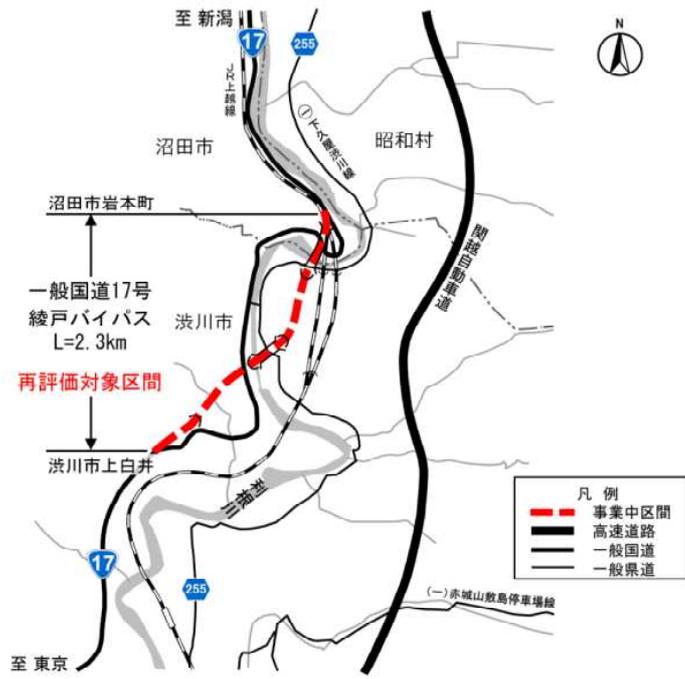


- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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17号 <small>あやど</small> 綾戸バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：群馬県渋川市上白井 <small>ぐんまけんしぶかわしかみしろい</small> 至：群馬県沼田市岩本町 <small>ぐんまけんぬまたしいわもとまち</small>	延長 2.3km	
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。綾戸バイパスは、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等を目的とした延長2.3kmのバイパス事業である。		
H4年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手 H-年度工事着手
全体事業費 約157億円 事業進捗率 11% 供用済延長 0km		
地域の防災面の課題 ・国道17号綾戸地区付近では急峻な地形かつ脆弱な地質により、過去61回の落石災害等が発生。 ・昭和62年9月、大雨による法面崩壊で約13時間全面通行止め。 ・国道17号に並行する県道下久屋渋川線は、大型車通行禁止、高さ制限等の通行規制箇所が存在。また、異常気象時における事前通行規制区間が2箇所存在し、実際に落石等の災害が発生するなど、代替路としての機能を満足していない。 ・平成8～14年度に現道17号の緊急防災対策事業を実施。(要防災対策箇所28箇所) ・緊急防災対策後も災害が発生し、本線の通行への影響はなかったが、依然、道路区域外からの法面崩壊や落石が続いており、抜本的な対策が必要。 ・落石を予見するのは難しい。緊急防災対策を実施したとはいえ、一定の危険性存在。非常に頻度が低いとしても想定を超える災害が発生する可能性がある。現道での防災対策には限界がある。単に通行止めの時に迂回できるということではなく、人命に係わることであるので、安全性の確保として根本的な対策が必要。 (高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10))		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・現道17号において、安全を確保する抜本的な防災対策を実施する場合、現況の2車線を前提としても概算約220億円が必要。4車線を確保する場合には、より大規模に山を切ることとなり、更なる事業費が必要となる。また、線形不良区間の解消、施工中の安全確保等の課題が残る。 ・抜本的な対策としてはバイパス整備が妥当であり、現地状況に適したトンネル構造と橋梁構造とした。 ・現道17号における防災対策には限界があり、抜本的対策としてのバイパス計画は妥当。また、落石等の災害危険箇所を避けたルートで計画され、構造も含め技術的に妥当。防災上から、早期完成が必要。 (高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10))		
事業の効果等 ①線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避 線形不良箇所、急勾配区間が解消され、安全性、円滑性が確保される。 ②通行止め時の代替路 関越自動車道は、霧や雪等により通行止めとなることがあり、隣接する県道は狭隘な道路であるため、これらの道路の代替路となる。	費用 (残事業)/(事業全体) 101/118 億円 (事業費：94/111 億円 維持管理費：6.5/6.5 億円)	
関係する地方公共団体等の意見 ・群馬県知事の意見： 綾戸地区の国道17号現道は、急峻な地形を通過しており、落石・法面崩壊の危険性や線形不良等による交通安全上の問題がある。これらを回避し、関越自動車道等の代替路としての安全性の向上のためにも本事業は必要であり、事業を継続されたい。		
事業評価監視委員会の意見 事業継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平成8年度～平成14年度に現道17号の防災対策を実施。 市町村合併により、子持村から渋川市となる。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度に用地買収に着手し、用地進捗率38%となっている。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き用地の取得を推進し、早期に工事着手する。		
施設の構造や工法の変更等		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。		
事業概要図		



※1 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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17号 浦佐バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県南魚沼市市野江甲 至：新潟県魚沼市虫野	延長	6.6km		
事業概要 国道17号浦佐バイパスは、幹線道路ネットワークの強化、浸水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消などを目的とした延長6.6kmのバイパス事業である。					
S63年度事業化		H3年度都市計画決定		H5年度用地着手	
H9年度工事着手		全体事業費		約210億円	
事業進捗率		70%		供用済延長	
				4.0km	
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・浦佐バイパスは、新潟県国土強靱化地域計画（H28年3月）にて、大規模災害時のリダンダンシー確保のための日本海国土軸の形成に必要な道路として位置づけられている。 ・魚野川が洪水により氾濫すると、JR上越線と並行する国道17号区間は道路が浸水し通行不能となることや、魚野川沿いの現道区間は、春先になると濃霧による交通阻害などがあることから、魚沼市、南魚沼市から要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・浦佐バイパス現道区間には、JR上越線と魚野川に挟まれた路肩狭小（0.75m）区間が存在し、道路除雪により側方に寄せられた雪は車道の一部に堆雪するため、運搬排雪による通行障害が生じている。 ・運搬排雪作業は平均で年間75時間実施され、冬期間の道路交通に大きな影響を与えている。 					
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間の魚野川氾濫での道路浸水による通行止め、濃霧の発生、幅員狭小区間の冬期除排雪作業による通行障害を別線での浦佐バイパスの整備により、課題箇所を回避する。 					
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ①道路ネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・大雨等による道路浸水や濃霧等による交通障害の影響を回避 ②冬期除雪障害の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・車道の一部に堆雪した雪の運搬排雪に伴う通行障害の解消 ③第三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・魚沼市街地～魚沼基幹病院へのアクセス向上 ④地域の産業集積支援と生産性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・水の郷工業団地への産業集積支援と進出企業の生産性向上に寄与 				費用 (残事業) / (事業全体) 83 / 273億円 (事業費：55 / 228億円 維持管理費：28 / 46億円)	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 魚沼市や南魚沼市などで構成される「一般国道17号浦佐バイパス整備促進期成同盟会」から整備促進要望を頂いている。 知事の意見： 地域の安全・安心確保等のため、事業を継続する必要がある。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> ・H18年10月に関越自動車道 大和スマートICが供用し、H28年3月には24時間運用開始。 ・浦佐バイパス隣接地に地域医療の高度化に向けた第三次医療施設「魚沼基幹病院」がH27年6月に開院。 ・魚沼市では企業立地重点促進区域として、産業集積の形成と活性化を目指し水の郷工業団地を造成。 					

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：

- ・ H9年度に工事着手、事業進捗率70%、そのうち用地進捗率約97%（平成28年度末予定）
- ・ H12年度、南魚沼市浦佐（延長約1.1km）部分供用
- ・ H24年度、南魚沼市浦佐～魚沼市十日町間（延長約1.1km）部分供用
- ・ H26年度、魚沼市十日町（延長約1.8km）部分供用

残事業の内容：

南魚沼市市野江甲～浦佐間（延長1.6km）の工事、魚沼市十日町～魚沼市虫野間（延長1.0km）の用地買収および工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

魚沼市十日町～魚沼市虫野間（延長1.0km）について用地買収・改良工事を推進する。
南魚沼市市野江甲～南魚沼市浦佐間（延長1.6km）についても順次事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

国道17号は、東京都から新潟市に至る重要な幹線道路であり、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。

浦佐バイパスの整備により、幹線道路ネットワークの強化、浸水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消のほか、地域の産業集積支援と生産性の向上など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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359号 砺波東バイパス <small>となみひがし</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点 自：富山県砺波市芹谷 <small>となみ せりたに</small> 至：富山県砺波市高道 <small>となみ たかんど</small>				延長 6.1km	
事業概要 国道359号砺波東バイパスは、災害に強い緊急通行確保路線の強化、線形不良区間や隘路箇所の解消、冬期路肩堆雪による交通障害の解消などを目的とした、延長6.1kmのバイパス事業である。					
H9年度事業化		H4年度都市計画決定		H9年度用地着手	
全体事業費 約231億円		事業進捗率 72%		供用済延長 4.5km	
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・老朽橋(太田橋)では、出水時等の通行規制により大幅な迂回が生じる (平成9年7月の梅雨豪雨により、河床の砂利が流され、倒壊の恐れがあることから通行止めが発生) ・狭隘、歩道未設置区間では、車両のすれ違い困難や歩行者の車道歩行などの冬期交通障害が発生 ・急カーブが連続する区間で死傷事故率が高い(死傷事故率100件/億台キロ以上の箇所が6箇所) ・上記のように事業区間現道沿線で日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、砺波市からも整備促進の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・現道に歩道がないため、大雪の際に歩行者が車道を歩くことから非常に危険性が高く、冬期交通障害に対し早急に対応が必要。【国道359号砺波東バイパス防災効果検討委員会(H25/9,10)】 ・架橋から76年経過している太田橋については、これまで同様、適切に点検し補修(クラック注入等)を行うとともに、老朽橋梁の交通負荷軽減の対策が必要。【国道359号砺波東バイパス防災効果検討委員会(H25/9,10)】 					
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> ・隘路・急カーブ区間については、別線ルートでの整備により、良好な平面線形(R=200m)が確保され、現道の冬期交通障害も改善することから、防災面から見て技術的に妥当。 ・また、計画案は別線にて庄川の橋梁渡河部を新橋で架橋することで出水時の安全性を確保し、さらに老朽橋梁の太田橋への交通負荷が軽減することから、防災面から見て技術的に妥当。 【国道359号砺波東バイパス防災効果検討委員会(H25/9,10)】 ・橋梁等の別線を整備することにより課題箇所を回避。 					
事業の効果等			費用 (残事業) / (事業全体)		
①災害に強い緊急通行確保路線の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・富山県の地域防災計画で第2次緊急通行確保路線に位置づけられており、災害時の救援物資の輸送等、重要な役割を担う。 ・老朽橋梁太田橋の代替路が確保され、災害に強い緊急通行確保路線の強化が期待される。 ②線形不良や隘路箇所、冬期通行障害の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・急カーブや幅員狭隘区間を回避することで、冬期すれ違い困難等の通行障害を解消。 ・砺波市と富山市方面との移動の円滑性や安全性、製品輸送時の安定性等が向上し、物流効率化を支援する。 ③観光振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺観光施設と北陸新幹線富山駅、富山きときと空港等の交通結節点とのアクセス強化や観光の周遊性強化を図り、観光振興を支援する。 			53/280 億円 事業費： 52/276 億円 維持管理費： 0.76/3.9 億円		

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

砺波市より災害時の信頼性が高く、物流効率化にも寄与する砺波東バイパスの早期完成についての要望を頂いている。

知事の意見：

今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価及び対策方針(原案)の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・平成16年11月に旧砺波市と旧庄川町が砺波市として合併
- ・平成20年7月に東海北陸自動車道が飛騨清見IC～白川郷ICの供用により全線供用
- ・平成26年度には北陸自動車道 高岡砺波スマートICが供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率99.6%、事業進捗率72%（平成28年度末予定）

残事業の内容：砺波市芹谷～砺波市頼成間（延長1.6km）完成2車線整備
砺波市頼成～砺波市高道間（延長4.5km）完成4車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

未供用区間である砺波市芹谷～砺波市頼成間(延長1.6km)について、平成31年度中の完成2車線供用を目指して事業を推進する。

完成4車線の整備については、交通状況を勘案しつつ整備時期等について検討する。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

国道359号砺波東バイパスは富山市と金沢市を結ぶ重要幹線道路として、砺波市、小矢部市など県内の中核都市形成に大きな役割を担っている。

砺波東バイパスの整備により、災害に強い緊急通行確保路線の強化、線形不良区間や隘路箇所解消、冬期路肩堆雪による交通障害の解消など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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>あらち</small> 愛発除雪拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局			
起終点 自：福井県敦賀市疋田 至：福井県敦賀市駄口	延長 4.5km				
事業概要 一般国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て、滋賀県大津市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な幹線道路である。 このうち敦賀市内の疋田トンネルは幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難であり、また現道には堆雪帯がないため、冬期積雪時には円滑な通行に支障をきたしている。 愛発除雪拡幅は、敦賀市疋田から駄口を結ぶ現道拡幅区間であり、こうした国道161号の課題を解消し、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。					
H15年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H15年度用地着手	H16年度工事着手		
全体事業費	81億円	事業進捗率	約85%	供用済延長	0.5km
地域の防災面の課題 ・当該区間は降雪量が多い地域であるが、堆雪帯がないため、冬期は積み上げられた雪により幅員が狭くなり通行に支障が発生。 ・敦賀は、北陸地方と関西・中京地方とを繋ぐ交通の要衝であるが、数年に一度、大雪となり、国道8号、161号、北陸道などの幹線道路の通行止めにより日常生活や物流交通に支障が発生。 ・国道161号は北陸地方と関西地方を結ぶ幹線道路であり、大型車の割合が高くなっているが、JR北陸本線の下を通過する疋田トンネルの幅員は4.8mしかなく、大型車のすれ違いが不可能。 ・当該区間では、防災要対策箇所が4箇所存在。					
課題を踏まえた対策・事業内容 ・積雪等による通行止めを回避するため現道に堆雪幅設置等の対策を行い、大型車すれ違い不能のトンネル区間については、新たなトンネルを整備する計画。					
事業の効果等 ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 124億円 (残事業 124億円) ②災害等による被害の回避 ・降雪時の交通安全向上 ③事前通行規制区間の解消 ・敦賀市疋田～敦賀市山中間の事前通行規制を解消する。			費用 (残事業) / (事業全体) 40 / 97億円 { 事業費： 23 / 80億円 維持管理費： 17 / 17億円 }		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成25年7月 北陸地方開発促進協議会(福井県知事、石川県知事、富山県知事)より整備促進の要望を受けている。 福井県知事の意見： 国道161号愛発除雪拡幅の対応方針(原案)「事業継続」について異存ありません。 愛発除雪拡幅については、これまで大雪等により通行止めが多く発生しているため、安定的な交通が確保されるよう、早期完成をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道161号愛発除雪拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					

一般国道161号愛発除雪拡幅事業区間は、秋田市や山形市に匹敵する降雪量であり、平成23年1月の豪雪では、国道8号、161号、北陸道で通行止めが発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、調査設計を実施中。用地進捗率：約26%、事業進捗率：約85%。

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

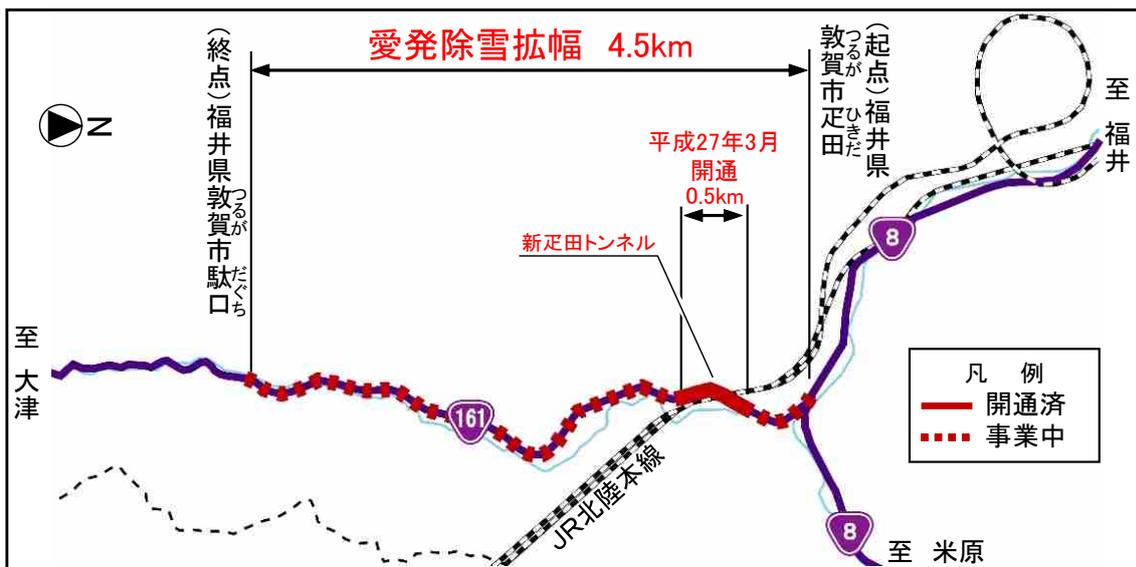
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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417号 <small>かんむりやまとうげ</small> 冠山峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山 至：福井県今立郡池田町田代	延長	7.8km		
事業概要					
<p>一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、自動車交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止めのある林道が利用されている。</p> <p>冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ道路で、岐阜県・福井県の自動車交通不能区間の解消を図り、安全・安心な交通を確保することを目的に計画された道路である。</p>					
H15年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H19年度用地着手	H20年度工事着手		
全体事業費	230億円	事業進捗率	約25%	供用済延長	—
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜県から福井県に通じる国道417号は、冠山峠付近が自動車交通不能区間（7.6km）となっており林道冠山線・林道塚線が唯一の代替路であるが、林道には線形不良箇所が多数存在している。 また、冬期は積雪のため通行止となる他、大雨や落石等による通行止も発生している。 ・隣接市町と結ぶ道路が大雨等異常気象により被災し、通行止になることで池田町が孤立することが懸念される。 ・当該区間は、急峻で脆弱な地形、地質であり、代替路となっている林道は土砂崩れ等の危険性が高いため、抜本的な対策が早急に必要。また、冠山峠道路は、現道が無いため、道路としての機能が必要な事業であり、隣接自治体とのネットワークを早急に完成させる必要がある。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28） 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通不能区間、冬期通行止め区間を解消するとともに、土砂崩落による通行止めを回避する対策としてトンネルを主体とした別線整備で計画。 ・当該区間は急峻な地形で、代替路となっている林道には線形不良箇所が多数存在するため、林道を拡幅しても、幹線道路の代替路としての機能は不十分。 ・当該事業は、急峻な地形に位置し、既存の林道の拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体とした新設ルートで計画し、雪崩等の雪害を受けやすい斜面を避けていることから防災面から見て技術的に妥当である。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28）。 					
事業の効果等			費用		
①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 299億円 （残事業 299億円）			（残事業） / （事業全体） 156 / 186億円		
②災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保。			{ 事業費：148 / 179億円 維持管理費：7.9 / 7.9億円 }		
③自動車交通不能区間の解消 ・国道417号における自動車交通不能区間(L=7.6m)を解消する。					
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：					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年12月 冠山トンネル(国道417号)早期開通促進福井県連絡協議会(鯖江商工会議所会頭、池田町商工会長、越前市商工会長)より整備促進の要望を受けている。 ・平成25年10月 冠山トンネル(国道417号)早期開通促進期成同盟会(大垣市長、鯖江市長、池田町長、揖斐川町長)より整備促進の要望を受けている。 					
岐阜県知事の意見：					

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

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。

福井県知事の意見：

国道417号冠山峠道路の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。

冠山峠道路については、北陸新幹線敦賀開業の効果を広く浸透させ、本県と岐阜県が一体的に発展するためにも、速やかに進めるべき事業である。

このため、十分な予算を確保し平成34年度までの完成を実現していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道417号冠山峠道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道417号冠山峠付近は、依然として、自動車交通不能区間となっている。

また、代替路となっている林道では、依然として、土砂崩れが多発し、冬期通行止めとなっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在、トンネル工事を実施中。用地進捗率：100%、事業進捗率：約25%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性は変化無く、防災面の効果が見込まれる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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19号桜沢改良 <small>さくらざわ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県塩尻市大字贄川 <small>ながの しおじり にえかわ</small> 至：長野県塩尻市大字宗賀 <small>ながの しおじり そうが</small>			延長	2. 1 km
事業概要	<p>一般国道19号桜沢改良は、長野県塩尻市大字贄川から長野県塩尻市大字宗賀に至る延長2. 1 km のバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消を目的に計画された道路です。</p> <p>現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された箇所（8箇所）や交通事故が多発している線形不良箇所など多くの課題があります。</p> <p>本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。</p>				
H19年度事業化	—	H21年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	90億円	事業進捗率	17%	供用済延長	0. 0 km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間には、防災上課題のある箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が3箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が5箇所存在し、過去には雪崩や豪雨により土石流、冠水が発生するなど災害の発生しやすい地域である。 ・特に、要対策箇所（擁壁・落石）においては、空石積擁壁中央付近に、9cm程度のせり出し、石の抜け落ちや、新たな落石（平成25年7月）が発生しており、抜本的な対応が早急に必要である。（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日）） 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良、災害・事故等による通行止め、生活環境）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での事故懸念及び経済性などを総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。 ・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁、トンネル等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日）） 				
事業の効果等	<p>① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （96億円（残事業=96億円））</p> <p>② 災害による被害の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活への影響の回避等 ・通行止めによる迂回避の効果 ・観光への影響の回避 ・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避 		費用	(残事業)/(事業全体)	
		72 / 81 億円			
		事業費： 64/ 73 億円			
		維持管理費： 8.2/8.2 億円			
関係する地方公共団体等の意見	<p>知事の意見：</p> <p>一般国道19号「桜沢改良」は、防災点検における要対策箇所や交通事故が多発している線形不良箇所を回避するために必要不可欠な事業です。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>				

事業評価監視委員会の意見	
・「事業継続」することは「妥当」である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・平成26年2月、要対策箇所で雪崩が発生し、約27時間の全面通行止め規制を実施。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は17%、用地進捗率100%。(平成27年度末) ・今年度は塩尻市大字贅川～塩尻市大字宗賀(延長2.1km)のトンネル工等を実施。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・塩尻市大字贅川～塩尻市大字宗賀(延長2.1km)は、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	
・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	

- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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>やまと</small> 大和改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>ぎふけんぐじょうしやまとちやうつるぎ</small> 岐阜県郡上市大和町剣 至： <small>ぎふけんぐじょうししろとりちやうなかつや</small> 岐阜県郡上市白鳥町中津屋			延長	2.6 km
事業概要					
<p>一般国道156号大和改良は、岐阜県郡上市大和町剣から岐阜県郡上市白鳥町中津屋に至る延長2.6 kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の回避や冬期の交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>現道区間には、対策等が必要と判断された防災課題箇所（11箇所）があるほか、河川増水時の道路決壊の危険性、冬期において発生する線形不良区間の交通事故等の課題があります。</p> <p>本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。</p>					
H元年度事業化		H13年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	78億円	事業進捗率	88%	供用済延長	1.6 km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間には、防災上の課題である箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が2箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が9箇所存在し、過去には豪雨により道路決壊、土石流が発生するなど災害の発生しやすい地域である。 ・特に、要対策箇所（崩壊・落石）においては、新たな表層崩壊地があり、拡大・進行により、土砂や浮石が既設の落石防護柵を破り道路へ流出する恐れがあるなど、抜本的な対応が早急に必要である。 <p style="text-align: center;">（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日））</p>					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・対策内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での冬期交通の安全性向上及び経済性など総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。 ・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。 <p style="text-align: center;">（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日））</p>					
事業の効果等				費用	(残事業)/(事業全体)
① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (105億円(残事業=105億円))				28	／ 96 億円
② 災害による被災の回避等				事業費：	16/84 億円
<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療活動への影響の回避 ・冬期の広域交通への影響の解消 				維持管理費：	12/12 億円
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
一般国道156号大和改良は、災害に強い道路機能の確保や交通安全を果たすことを期待されており、郡上市より早期整備の要望を受けている。					
知事の意見：					
対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。					
なお、今後の事業実施にあたっては、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> 「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"> 平成9年11月に東海北陸自動車道が白鳥ICまで開通（平成20年度全線開通）。 平成16年3月に沿線の大和町や白鳥町、八幡町などが合併し「郡上市」が誕生。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> 事業進捗率は88%、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	
<ul style="list-style-type: none"> 郡上市大和町剣から郡上市大和町万場（延長1.6km）は、平成27年11月25日に開通。 残る、郡上市大和町万場から郡上市白鳥町中津屋（延長1.0km）は、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	
<ul style="list-style-type: none"> 今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	<ul style="list-style-type: none"> 事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	<p>The map illustrates the project area for the improvement of National Route 156. Key features include:</p> <ul style="list-style-type: none"> Route 156: A red line indicating the improvement section from Daikawa (起) to Nakatsuyu (終), with a 2.6km extension. Disaster Response Points: Blue boxes indicate 'Countermeasure points (falling rocks)' and 'Countermeasure points (collapse)'. Landslide Hazard: A green shaded area labeled 'Landslide disaster special warning area (steep slope)'. Other Hazards: A blue box indicates 'River flooding road collapse (H11.9)'. Legend: <ul style="list-style-type: none"> Route types: Opened (solid red), Not opened (dashed red). High-grade trunk road (blue), National road (orange), Main prefectural road (green). Disaster response points: Countermeasure points (red and yellow circles), Countermeasure points for landslides (blue circles), Past major disasters (black squares). River flooding road collapse (blue star).

※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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>かさなみとうげじよせつかくふく</small> 笠波峠除雪拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局	
起終点 自：兵庫県美方郡香美町村岡区八井谷 <small>みかた か みちようむらおかく や いだに</small> 至：兵庫県美方郡香美町村岡区日影 <small>みかた か みちようむらおかく ひかげ</small>		延長 4.6km	
事業概要 一般国道9号は、京都市を起点とし山口県下関に至る幹線道路で、当該地域唯一の幹線道路として利用されています。特に、当該区間は、兵庫県の最高峰氷ノ山（1,510m）に連なるハチ北高原の麓に位置し、兵庫県内でも最も積雪が多い地域であり、冬季の安全な交通確保が要望されている。 笠波峠除雪拡幅事業は、降雪、豪雨地滑りなど災害時等の交通の確保、道路構造令を満足していない線形不良箇所の解消及びそれらを起因とした通行止めによる影響の軽減を目的とした事業である。			
S62年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手	H5年度工事着手
全体事業費 187億円		事業進捗率 約49%	
地域防災面の課題		約49% 供用済延長 1.5km	
・但馬北部地域は国内でも有数の豪雪地帯で、笠波峠付近の福岡では累計積雪深は4mを超過。また、周辺道路は冬期通行不能箇所が多く、交通を国道9号に依存している。 ・一般国道9号の笠波峠付近には、大規模地滑り地帯があり、その一部は「地滑り地域」に指定。また、地滑り末端部に位置することから、これまでに地表面の変移や小規模な崩壊を確認。			
課題を踏まえた対策・事業内容 ・積雪や地滑りによる通行止めを回避し、災害時の交通確保、線形不良の解消、通行止めによる影響の軽減を防ぐ対策として、現道拡幅が可能な区間については、現道拡幅を行い、大規模地滑りブロック区間においては、トンネルバイパス案とし、地滑りブロックの下部を通過する計画。これにより、峠の線形不良区間はトンネル計画のため改善され、また、地滑りや積雪の影響を回避できる。			
事業の効果等		費用 (残事業) / (事業全体)	
①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 260億円 (残事業 197億円)		85 / 229億円	
②災害による被害の回避 ・当該路線の整備により、通行止めによる迂回を回避		{ 事業費： 75 / 214億円 維持管理費： 10 / 16億円 }	
③線形不良の解消 ・当該路線の整備により、安全で円滑な交通を確保			
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等：			
・但馬自治会が「国の予算編成に対する要望」で笠波峠除雪拡幅の早期整備を要望（平成28年8月3日） ・兵庫県国道9号改修期成同盟会が笠波峠除雪拡幅の早期完成を要望（平成28年11月14日）			
兵庫県知事の意見 ： 一般国道9号は、日常生活はもとより、産業や観光など地域の活性化を支える上でも、重要な幹線道路である。 但馬地域の香美町村岡地区は、国内でも有数の豪雪地帯であることから、国道9号の周辺道路の多くが冬季通行不能となり、地域の交通は国道9号に依存している状況である。 しかしながら、笠波峠は現道が急勾配でカーブがきついなど、特に冬期間における安全で円滑な交通の確保が課題となっている。 このため、引き続き、地元からも強い要望がある笠波峠除雪拡幅事業の推進を図っていただきたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道9号笠波峠除雪拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、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

平成11年度迄に起点から約1.5km区間を開通しているが、残事業区間については依然、冬季積雪による渋滞や事故等が多く、地域の生活や経済に悪影響を与えている。また、平成7年～16年度の間、数回にわたって現道付近で地滑りが発生し、以後継続して地盤の動きが観測されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに1.5kmを開通済み、用地進捗率：約85%、事業進捗率：約49%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



- ※ 1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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183号 <small>かっかけとうげどうろ</small> 鍵掛峠道路	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</small> 広島県 <small>しょうばら</small> 庄原市 <small>さいじょうちよう</small> 西城町 <small>こうお</small> 高尾 至： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>ひの</small> 日野郡 <small>にちなんちよう</small> 日南町 <small>にいや</small> 新屋	延長			12.0km
事業概要					
<p>一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。</p> <p>鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路整備であり、地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成するものである。</p> <p>事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築 等である。</p>					
H17年度事業化	—	H21年度用地着手		H27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)	18%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> 平成17年1月には、法面崩落により国道183号で約106時間にわたり通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられている。 さらに、災害時の通行止めによる孤立や迂回について、「土砂崩れにより三坂地区が封鎖されたこともありアクセス改善が重要」（介護事業者）等の地域の声があり、沿線住民の不安要素となっている。 加えて、冬期には積雪によるスリップ事故や大型車の立ち往生が発生し、路線バス及びスクールバス運行への阻害や地域の日常生活・交通安全に課題がある。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<p>並行する一般国道183号は急峻な地形を通過しており、事前通行規制区間（3.2km）、要防災対策箇所（27箇所）、急カーブ（R<150m：74箇所）、急勾配（i>5%：L=5.0km）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。</p>					
事業の効果等				費用（残事業）/（事業全体）	
<ul style="list-style-type: none"> ○災害等の被害の軽減 <ul style="list-style-type: none"> ・災害による片側交通規制を解消する効果 ○災害等に対する不安感の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ○走行時間の短縮等 				<p>150 / 193 億円</p> <p>〔 事業費： 143/ 186 億円 維持管理費： 7.0/ 7.0 億円 〕</p>	
関係する地方公共団体等の意見					
<p>鳥取県日野郡と広島県備北地域振興のため、本事業の整備促進について、庄原市をはじめとする沿線市町村から構成される「地域高規格道路江府三次線建設促進期成会」より要望を受けている。</p> <p>鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）案については異存ありません。</p> <p>一般国道183号は鳥取県と広島県をつなぐ主要幹線道路ですが、県境付近の鍵掛峠は急勾配かつ線形不良であるため、冬期交通の安全確保及び地域の経済活動における物流に支障を来しています。地域産業の生産性を向上させ、冬期交通の安全を確保し、さらに大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシーの確保の観点からも鍵掛峠道路の早期整備が必要です。</p> <p>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、事業の執行に際しては、ICTの活用など効率的な執行に努めていただき、引き続き事業費の縮減を図られるとともに、地元や関係機関と調整を図っていただくようお願いします。</p> <p>広島県知事の意見：一般国道183号鍵掛峠道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については妥当である。一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に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、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>					

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185号 安芸津バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 東広島市安芸津町風早 至：広島県 竹原市吉名町八代谷			延長	6.1km	
事業概要 <p>一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市までを結ぶ延長約77kmの主要幹線道路である。 安芸津バイパスは、広島県東広島市安芸津町風早から竹原市吉名町矢代谷を結ぶ延長6.1kmのバイパス事業である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、安全性・利便性の向上、救急医療活動の支援、安定した輸送活動の支援等である。</p>						
H11年度事業化		H10年度都市計画決定		H13年度用地着手		H17年度工事着手
全体事業費	約185億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	35%	供用済延長	1.5km	
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> 平成16年8月には、台風による路面冠水により国道185号で約3時間にわたり通行止が発生、また翌月9月には、越波による通行規制が発生しており、大幅な迂回を強いられている。 また、当該箇所は地震発生時の津波浸水想定範囲に該当しており、国道185号では津波浸水により通行機能に障害が発生する可能性がある。 						
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> 国道185号（安芸津バイパス並行区間）には、道路幅員が狭く平面曲線や縦断勾配の急な区間などの道路線形不良箇所や歩道未整備区間が存在しており、安全性が損なわれている。これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。 						
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ○災害等に対する不安感の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果 ○走行時間の短縮等 				費用 (残事業)/(事業全体) 110 / 200 億円 事業費： 98 / 184 億円 維持管理費： 12 / 16 億円		
関係する地方公共団体等の意見 <p>安芸津バイパスは、地域経済の活性化や産業活動の効率化等に重要な役割を果たすことが期待されており、東広島市長から主要事業の提案書（平成28年7月）や、東広島市長はもとより、地権者等関係者で構成される「安芸津町基幹道路等基盤整備促進同盟会」により早期整備の要望（平成28年11月）を受けている。</p> <p>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。 一般国道185号安芸津バイパスは、物流ネットワークの確保に資する幹線道路であり、現道部においては台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点からも特に重要な道路であると考えております。 現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。 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。</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 26 年度に東広島・呉道路が全線暫定開通。
- ・竹原市にまちなか交流拠点として「道の駅たけはら」や海の玄関口として「たけはら海の駅」が開設。

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 43%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は35%見込みである。
- ・現在までに1.5kmを開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

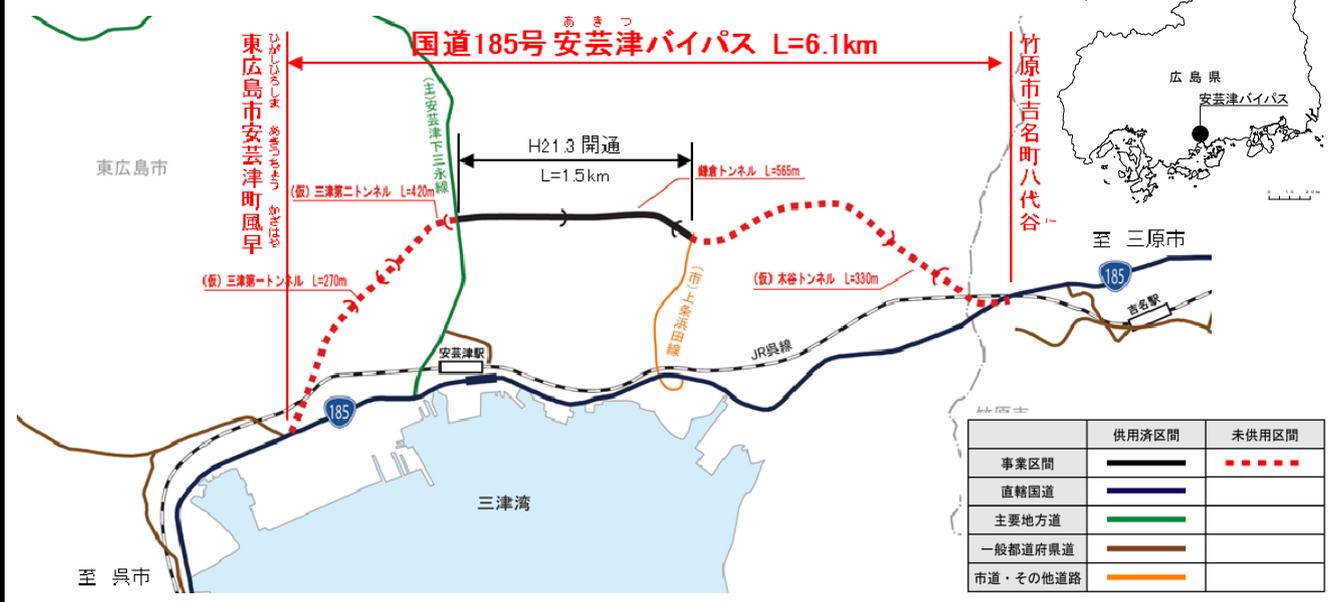
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



- ※ 1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後 50 年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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491号 <small>ながと たわらやま</small> 長門・俵山道路	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： <small>やまぐち ながと たわらやまこぼら</small> 山口県長門市俵山小原 至： <small>やまぐち ながと ふかわゆもと</small> 山口県長門市深川湯本	延長 5.5km		
事業概要 一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。長門・俵山道路は、長門市俵山小原と長門市深川湯本を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5kmの高規格幹線道路である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、広域交流・地域活性化支援等である。			
H20年度事業化	—	H24年度用地着手	H26年度工事着手
全体事業費 約266億円	事業進捗率 (H28年度末見込) 54%	供用済延長 0.0km	
地域の防災面の課題 ・長門市俵山地区と長門市中心部を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠周辺では、要防災対策箇所（5箇所）や異常気象時通行規制区間（1.9km）が存在するほか、急カーブ・急勾配など道路線形不良箇所が連続している。 ・さらに、俵山地区へ通じる主要な道路網には異常気象時通行規制区間（4区間、延べ14.4km）が存在しているため、豪雨時には俵山地区（464世帯、1,256人）で孤立の恐れがある。 ・平成21年7月中国・九州北部豪雨をはじめ、俵山地区と長門市内を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠では10年間で約1,699時間（約70日）の通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられた。			
課題を踏まえた対策・事業内容 ・並行する（主）下関長門線の大寧寺峠周辺は急峻な地形を通過しており、異常気象時通行規制区間（1.9km）、要防災対策箇所（5箇所）、急カーブ（R<150m：46箇所）、急勾配（i>5%：5箇所）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。			
事業の効果等 ○災害等の被害の軽減 ・災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果 ・災害による片側交通規制を解消する効果 ・通行止め時の救命率が向上する効果 ○災害等に対する不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ○走行時間の短縮等		費用 (残事業)/(事業全体) 120 / 260 億円 〔事業費：107/246億円 維持管理費：13/13億円〕	
関係する地方公共団体等の意見 山口県知事の意見： 一般国道491号長門・俵山道路の「対応方針（原案）」案である「継続」に対して、異存なし。引き続き、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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・H28年度に長門・俵山道路に接続する俵山・豊田道路が事業化。 ・H28年8月に長門市が「長門湯本温泉観光まちづくり計画」を策定。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度末で用地買収の進捗率は96%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	
H31年度に長門市俵山小原～長門市深川湯本間で全線開通の見通しである。	
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	事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	

- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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 牟岐バイパス <small>とくしまけんかいふくぐんむぎちようがわたくし</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局	
起終点 ：自：徳島県海部郡牟岐町川長 至：徳島県海部郡牟岐町中村 <small>とくしまけんかいふくぐんむぎちようなかむら</small>	延長 ：2.4km		
事業概要 ： <p>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。</p> <p>当該事業は、南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構造を目的とした道路である。</p> <p>また、災害拠点病院（県立海部病院）の高台移転、避難広場（面積：2,300㎡、避難想定人数：約910人）の整備など地域の防災まちづくりと一体となった整備により、地域の津波・地震対策を支援する道路でもある。</p>			
H16年度事業化	H一年度都市計画決定	H24年度用地着手	H25年度工事着手
全体事業費	81億円	事業進捗率	約34%
		供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題 ： <ul style="list-style-type: none"> 徳島県が指定した津波被害警戒区域の指定（H26.3.31）によると牟岐町市街地は津波により浸水すると想定され、被災時の避難路や緊急輸送路となるべき国道55号が津波で浸水する。 このため、津波に伴う通行止めにより、甚大な経済被害が生じると予測されており、地域の喫緊の課題となっている。 			
課題を踏まえた対策・事業内容 ： <ul style="list-style-type: none"> 津波浸水区間を解消するために、2.4km区間をバイパス整備とした。 津波浸水区間の嵩上げを現道対策で行う場合、沿線乗り入れが不可能になり、さらに市街地の家屋移転に莫大な費用と時間がかかるためバイパスとした。 			
事業の効果等 ： <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 走行時間の短縮等（44億円（残事業＝44億円）） 南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避（10.5億円） 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水区間住民の避難支援（18.7億円） 		費用 ： <p style="text-align: center;">（残事業） / （事業全体）</p> <p style="text-align: center;">50 / 79億円</p> <p style="text-align: center;">事業費： 45 / 74億円</p> <p style="text-align: center;">維持管理費： 5.1 / 5.1億円</p>	
関係する地方公共団体等の意見 ： <p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 徳島県、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、徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会から本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 <p>徳島県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 「牟岐バイパス」の事業を継続するという「対応方針（案）」については、異議ありません。 <p>県南地域においては、「南海トラフ巨大地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。</p> <p>津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。</p> <p>また、「牟岐バイパスの整備」とともに「県立海部病院の高台移転」や「避難広場の整備」など、県南地域の新たな防災拠点づくりに、国、県、町が連携して、鋭意取り組んでいるところであります。</p> <p>このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。</p>			

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成19年 5月 日和佐道路（由岐IC～美波町北河内間：L=6.2km）開通
- ・平成23年 7月 日和佐道路（阿南市福井町小野～由岐IC間：L=3.1km）開通（日和佐道路全線開通）
- ・平成24年 8月 県立海部病院の高台移転用地決定（牟岐バイパス沿線）
- ・平成25年11月 阿南道路（阿南市津乃峰町西分～橋町大浦間：L=1.7km）開通
- ・平成27年 3月 四国横断自動車道（徳島～鳴門JCT間：L=10.9km）開通
- ・平成28年 3月 「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道55号が進出ルートに指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年3月末で用地取得率約56%、平成28年3月末で事業進捗率約34%
- 残事業の内容（関トンネルL=175m 関高架橋L=142m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める

施設の構造や工法の変更等

- ・津波浸水を回避するための道路縦断計画高の嵩上げ案を採用。
- ・縦断計画の変更の際し、大規模な地盤改良が必要となる盛土構造から橋梁構造案へ変更。
- ・トンネル断面を見直しし、コスト削減。
- ・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。

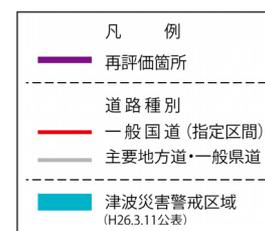
対応方針

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



- ※ 事業の効果等に記載してある金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（平成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32号 <small>いのほなどうろ</small> 猪ノ鼻道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自： <small>かがわけん みとよしさいたちょうさいたかみ</small> 香川県三豊市財田町 財田上 至： <small>とくしまけん みよししいけだちょうしゅうづ</small> 徳島県三好市池田町 州津	延長	8.4km		
事業概要					
<p>一般国道32号は、香川県高松市を起点とし徳島県三好市を經由して高知県高知市に至る香川県・徳島県・高知県を結ぶ全長約137kmの広域幹線道路ネットワークである。</p> <p>猪ノ鼻道路は、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能を確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を図る道路である。</p>					
H15年度事業化		H一年度都市計画決定		H19年度用地着手	
全体事業費		432億円		事業進捗率	
				約38%	
				供用済延長	
				0.0km	
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道32号猪ノ鼻峠は、山間部を通過し、法面崩落や路肩崩壊など防災上危険な箇所が51箇所、線形不良箇所(R≤80m)が28箇所、7%の急勾配区間が2箇所存在。 ・平成16年12月6日の法面崩落災害では、約97時間にわたって全面通行止めとなった。 ・事前通行規制区間(L=11.0km)が存在し、H15～H27の13年間は約6日(延べ5回)の全面通行止めが発生している。 ・また、積雪によりH15～H27の13年間は、42.6時間/年のチェーン規制が行われている。 ・このため、地域住民が日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地域の喫緊の課題となっている。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・多数の法面崩壊等の危険箇所を回避するため、バイパスを整備。 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面对策工事が必要となり、バイパスとした。 					
事業の効果等				費用	
①異常気象時における事前通行規制区間(L=約11km)の解消				(残事業) / (事業全体) 268 / 398億円 事業費：252 / 382億円 維持管理費：16 / 16億円	
②緊急輸送道路の信頼性向上					
③線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上					
④走行時間の短縮等<通行止めによる迂回の解消、冬期の通行障害の解消> (451億円(残事業=451億円))					
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					
<ul style="list-style-type: none"> ・徳島県道路整備促進期成同盟会、徳島県三好市議会、香川県道路協会、香川県政策提言、香川県三豊市議会、四国びとみらい実行委員会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。 					
徳島県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・「猪ノ鼻道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。一般国道32号は、徳島と香川、高知を結ぶ主要幹線道路であり、県西部の産業、文化を育む重要な道路であります。しかしながら、徳島・香川県境に位置する猪ノ鼻峠付近は、大雨による事前通行規制や冬期の凍結や積雪による通行障害、線形不良による交通事故の多発など、安全性、定時性に大きな問題を抱えております。「猪ノ鼻道路」は、これらの問題を解消し、沿線地域の日常生活を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う、なくてはならない道路であり、また、徳島県西部と香川県西部の連携強化や「にし阿波観光圏」における観光振興など、地域の活性化にも資する重要な道路であります。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、平成32年度的全線開通に向け、事業の着実な実施をお願いします。 					
香川県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・事業継続について異議はありません。国道32号猪ノ鼻道路の整備は、異常気象時の通行規制区間の解消や線形不良箇所の回避による走行性・安全性向上等により、安全で安心な交通を確保し、さらに香川、徳島両県の交流のみならず、四国全体の交流、連携を強化するものです。また、国道32号は南海トラフ 					

地震発生時に瀬戸内海側と太平洋側を結ぶ進出ルートとして、四国広域道路啓開計画に位置付けられた重要なルートであることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成19年 4月 国道319号善通寺バイパス バイパス区間完成開通
- ・平成20年 7月 高知自動車道 新宮～大豊間、南国～高知間 4車線化
- ・平成20年 7月 大型ショッピングセンター（香川県綾川郡綾川町）オープン
- ・平成20年12月 国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス丸亀市綾歌町岡田上地区 暫定開通開始（全線開通）
- ・平成24年12月 国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス 全線4車線完成開通
- ・平成25年 4月 にし阿波～剣山・吉野川観光圏 認定
- ・平成25年 5月 国立病院機構四国こどもとおとなの医療センター（香川県善通寺市） 開院
- ・平成26年12月 国道32号猪ノ鼻峠区間（L=13.4km）が「集中除雪区間」に指定
- ・平成28年 3月 「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道32号が進出ルート（代替ルート）に指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率100%、事業進捗率約38%（平成28年3月末時点）
- ・残事業の内容（箸蔵第1トンネルL=155m、箸蔵第1橋L=30m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、平成32年度的全線開通に向けて事業を推進中。

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



- ※ 事業の効果等に記載してある金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※ 事業の効果および費用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33号 越知道路（2工区）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡越知町越知内 至：高知県高岡郡越知町越知丁	延長	3.0km		
事業概要	<p>一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約123kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の38%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>越知道路（2工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。</p>				
H20年度事業化	H一年度都市計画決定	H24年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	137億円	事業進捗率	約18%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが6箇所、防災ランクⅡが14箇所存在。 →防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4箇所、落石崩壊：2箇所） →防災ランクⅡ（落石崩壊：13箇所、地すべり：1箇所） ・平成22年8月16日18時20分頃に岩盤崩落が発生し、約4日間の全面通行止めが発生。 ・当該区間の防災面の課題は、仁淀川町（人口5,841人）及び越知町野老山地区（人口184人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、越知町・仁淀川町からも改善の要求が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成8年度～平成27年度に約28日間の通行止めを実施。 ・現道は線形不良箇所（R≤150m）が9箇所存在する。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから現場の対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮のうえ、別線での対策を行うことが適当。 ・別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。 ・事前通行規制区間短縮のため、現道1.5km区間については法面对策を施すことにより課題箇所を解消。 ・別線及び線形改良により線形不良区間を解消。 				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消＞（126億円（残事業=126億円）） ・災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済（営業）損失（2.7億円） 		費用	（残事業） / （事業全体）	
			103/115億円		
			事業費：100/112億円		
			維持管理費：3.3/3.3億円		
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会等より、整備促進の要望を受けている。 <p>高知県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続に異議はありません。一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり、産業振興などの取り組みを支える重要な社会基盤です。しかしながら、当路線は、災害危険箇所が多く残されており、降雨時には事前通行規制が頻発することに加え、代替路線がないことから住民生活に支障をきたしています。沿線地域では、今年3月の高知西バイパスの開通により、渋滞の緩和や時間短縮などの整備効果を住民が実感し、道路整備に対する期待感が高まっています。これらのことから、幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。 				

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・市町村合併により「仁淀川町」が誕生。
- ・平成14年4月 国道439号 大峠バイパス 開通
- ・平成19年3月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（須崎②工区） 開通
- ・平成19年6月 国道33号 越知道路 開通
- ・平成21年12月 四国横断自動車道 土佐PAスマートIC 開通
- ・平成23年4月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（佐川工区） 開通
- ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス（いの町残区間） 開通
- ・平成26年7月 国道439号 大植バイパス（大植工区） 開通
- ・平成28年3月「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道33号が進出ルートに指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約80%、事業進捗率約18%（H28.3末）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉大橋195m、立花大橋170m等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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



※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

※ 事業の効果および費用の欄に係る数値は平成25年度評価時点。