

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） たのほたみなみ おかんよう 田野畑南～尾肝要	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村大芦 至：岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑			延長	6.0 km
事業概要					
<p>三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</p> <p>田野畑南～尾肝要は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村大芦からを岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費	約374億円	事業進捗率	29%	供用済延長	— km
計画交通量	7,300台/日 [宮古～八戸]				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (0.9)	(残事業) 2.7 (1.6)	(残事業)/ (事業全体) 1,701億円/5,041億円 (事業費: 1,513億円/4,770億円) (維持管理費: 188億円/ 271億円)	(残事業)/ (事業全体) 4,628億円/6,240億円 (走行時間短縮便益: 3,695億円/5,027億円) (走行経費減少便益: 704億円/ 926億円) (交通事故減少便益: 229億円/ 287億円)	平成29年
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動: B/C=1.2～1.3 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.6～3.0 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動: B/C=1.2～1.3 (事業費 ±10%) B/C=2.5～3.0 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動: B/C=1.2～1.3 (事業期間 ±20%) B/C=2.6～2.8 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分→整備後：147分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：109分→整備後：79分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～久慈病院 現況：109分→整備後：76分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					



事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・八戸南道路 延長8.7 km (2/4) が平成25年3月に開通 ・普代道路 延長4.2 km (2/4) が平成25年10月に開通 ・尾肝要道路 延長4.5 km (2/4) が平成26年3月に開通 ・八戸南環状道路 延長8.6 km (2/4) が平成26年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率29%	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・河川渡河部の工事用道路を仮栈橋から盛土（河川付替によるパイプ）構造に変更	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	
事業概要図	

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>おかんよう ふだい</small> 尾肝要～普代	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村巢合 至：岩手県下閉伊郡普代村第11地割			延長	8.0 km
事業概要					
<p>三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</p> <p>侍浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村巢合から岩手県下閉伊郡普代村第11地割に至る延長8.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費	約371億円	事業進捗率	61%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	7,300台/日 [宮古～八戸]				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (0.95) (残事業) 2.7 (3.8)	(残事業)/(事業全体) 1,701億円/5,041億円 (事業費:1,513億円/4,770億円) (維持管理費:188億円/271億円)	(残事業)/(事業全体) 4,628億円/6,240億円 (走行時間短縮便益:3,695億円/5,027億円) (走行経費減少便益:704億円/926億円) (交通事故減少便益:229億円/287億円)	平成29年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.2～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.6～3.0(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.2～1.3(事業費 ±10%) B/C=2.5～3.0(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2～1.3(事業期間 ±20%) B/C=2.6～2.8(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分→整備後：147分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：109分→整備後：79分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（田野畑村～久慈病院 現況：55分→整備後：34分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 <p>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> 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 八戸南道路 延長8.7km（2/4）が平成25年3月に開通 普代道路 延長4.2km（2/4）が平成25年10月に開通 尾肝要道路 延長4.5km（2/4）が平成26年3月に開通 八戸南環状道路 延長8.6km（2/4）が平成26年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度に事業化、用地進捗率97%、事業進捗率61% 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に係る問題はない 平成32年度 全線2車線開通予定 	
施設の構造や工法の変更等 ○コスト縮減 <ul style="list-style-type: none"> 跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	
事業概要図	
 <p>一般国道45号 （三陸沿岸道路） 尾肝要～普代</p>	 <p>一般国道45号（三陸沿岸道路） 尾肝要～普代 L=8.0km 平成32年度開通予定</p> <p>交通量データ： T' 15 2,847台/日 T' 15 1,502台/日</p> <p>凡例 ●：開通済（H28開通予定含む） ■：事業中 ○：H27センサス交通量 ■：津波浸水区域 H23.3.11 (東北地方太平洋沖地震)</p> <p>その他道路凡例 ■：評価対象区間 ■：高規格幹線道路 ■：一般国道 ■：主要地方道 ■：一般県道</p> <p>道路種別 ■：4車線 ■：2車線</p>

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>ふだい くじ</small> 普代～久慈	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：岩手県下閉伊郡普代村第16地割 至：岩手県久慈市新井田			延長	25.0 km	
事業概要 <p>三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</p> <p>普代～久慈は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡普代村第16地割から岩手県久慈市新井田に至る延長25.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費 約1,180億円		事業進捗率	42%	供用済延長	- km
計画交通量 7,300台/日 [宮古～八戸]					
費用対効果分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.2 (0.9) (残事業) 2.7 (2.1)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 1,701億円/5,041億円 (事業費: 1,513億円/4,770億円) (維持管理費: 188億円/ 271億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 4,628億円/6,240億円 (走行時間短縮便益: 3,695億円/5,027億円) (走行経費減少便益: 704億円/ 926億円) (交通事故減少便益: 229億円/ 287億円)	基準年 平成29年	
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.2～1.3(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.2～1.3(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.2～1.3(事業期間 ±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"> ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分→整備後：147分） ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：109分→整備後：79分） ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（普代村～久慈病院 現況：36分→整備後：23分） ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価] <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） 					
関係する地方公共団体等の意見 <ol style="list-style-type: none"> ○岩手県知事の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり <ul style="list-style-type: none"> ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「事業継続」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
- ・八戸南道路 延長 8.7 km (2/4) が平成 25 年 3 月に開通
- ・普代道路 延長 4.2 km (2/4) が平成 25 年 10 月に開通
- ・尾肝要道路 延長 4.5 km (2/4) が平成 26 年 3 月に開通
- ・八戸南環状道路 延長 8.6 km (2/4) が平成 26 年 3 月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成 23 年度に事業化、用地進捗率 97%、事業進捗率 42%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・橋梁下部の掘削について、竹割型構造物掘削工法を採用することで、掘削土量及び仮設材を削減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路）久慈北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：岩手県久慈市侍浜町桑畑 至：岩手県久慈市夏井町鳥谷			延長	7.4 km	
事業概要 三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。 久慈北道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県久慈市侍浜町から岩手県久慈市夏井町鳥谷に至る延長7.4km、2車線の自動車専用道路である。					
H20年度事業化	H-1年度都市計画決定 (H-1年度変更)	H22年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	約196億円	事業進捗率	82%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	7,300台/日 [宮古～八戸]				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.2 (1.3) (残事業) 2.7 (6.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,701億円/5,041億円 (事業費: 1,513億円/4,770億円) (維持管理費: 188億円/271億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,628億円/6,240億円 (走行時間短縮便益: 3,695億円/5,027億円) (走行経費減少便益: 704億円/926億円) (交通事故減少便益: 229億円/287億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.2～1.3(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.2～1.3(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.2～1.3(事業期間 ±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：92分→整備後：76分） ②物流効率化の支援 ・八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：68分→整備後：52分） ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（洋野町～久慈病院 現況：35分→整備後：24分） ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定					
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・八戸南道路 延長8.7km(2/4)が平成25年3月に開通 ・普代道路 延長4.2km(2/4)が平成25年10月に開通 ・尾肝要道路 延長4.5km(2/4)が平成26年3月に開通 ・八戸南環状道路 延長8.6km(2/4)が平成26年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率82% 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない ・平成31年度 全線2車線開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
<ul style="list-style-type: none"> ・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる
事業概要図	

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>さむらいはま はしかみ</small> 侍 浜～階上 起終点 自：青森県三戸郡階上町大字道仏 <small>さんのへ はしかみちようおおあざどうぶつ</small> 至：岩手県久慈市侍 浜 町桑畑 <small>くじ さむらいはまちようくわはた</small> 事業概要 三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。 侍浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。	事業区分 一般国道 事業主体 国土交通省 東北地方整備局 延長 23.0km			
H23年度事業化 H-1年度都市計画決定（H-1年度変更） H24年度用地着手 H25年度工事着手				
全体事業費 約915億円 事業進捗率 39% 供用済延長 0.0km 計画交通量 7,300台/日 [宮古～八戸]				
費用対効果分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.2 (0.7) (残事業) 2.7 (1.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,701億円/5,041億円 (事業費: 1,513億円/4,770億円) (維持管理費: 188億円/ 271億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,628億円/6,240億円 (走行時間短縮便益: 3,695億円/5,027億円) (走行経費減少便益: 704億円/ 926億円) (交通事故減少便益: 229億円/ 287億円)	基準年 平成29年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.2～1.3(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.2～1.3(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.2～1.3(事業期間 ±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：92分→整備後：76分） ②物流効率化の支援 ・八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：68分→整備後：52分） ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（洋野町～久慈病院 現況：35分→整備後：24分） ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 [防災機能の評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価（久慈市～八戸市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（改善度：1.2、弱点度：整備前1.0→整備後0.9）				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号宮古～八戸」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・国道45号岩手整備促進期成同盟会 ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会				

事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> 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 八戸南道路 延長8.7 km (2/4) が平成25年3月に開通 普代道路 延長4.2 km (2/4) が平成25年10月に開通 尾肝要道路 延長4.5 km (2/4) が平成26年3月に開通 八戸南環状道路 延長8.6 km (2/4) が平成26年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率39% 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に係る問題はない 平成32年度 全線2車線開通予定 	
施設の構造や工法の変更等 ○コスト縮減 <ul style="list-style-type: none"> 跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる	
事業概要図	



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村上 一弥

事業名 一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） <small>そうま そうまにし</small> 相馬～相馬西	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：福島県相馬市山上 <small>そうま やまかみ</small> 至：福島県相馬市山上 <small>そうま やまかみ</small>	延長 6.0km		
事業概要 一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 相馬～相馬西は、東北中央自動車道の一部を形成し、相馬市山上から同市山上に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。			
H23年度事業化		-	H24年度用地着手
H24年度工事着手			
全体事業費		373億円	事業進捗率
計画交通量		10,500台/日（相馬～福島）	
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）	総費用 （残事業）/（事業全体） 456億円/1,950億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,012億円/2,116億円
	1.1（0.9） （残事業） 2.2（4.9）	事業費：408億円/1,824億円 維持管理費：48億円/125億円	走行時間短縮便益：870億円/1,758億円 走行経費減少便益：62億円/216億円 交通事故減少便益：80億円/142億円
基準年 ：平成29年			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.96～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.04～1.1（事業期間±1年） 【残事業】 B/C=1.9～2.7（交通量 ±10%） B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） B/C=2.1～2.3（事業期間±1年）			
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況79分→整備後：39分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況75分→整備後59分）			
他18項目に該当			
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。 また、県費用分担に対する全面的な財政支援と、事業が完成するまでの安定した予算確保をお願いします。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島」の整備促進について要望あり ・福島県（福島県知事） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）			
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない ・阿武隈東道路 延長10.5kmが平成29年3月に開通			
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度に事業化し、事業進捗率83% うち用地進捗率99%			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度 阿武隈東～阿武隈 延長5.0km、霊山道路 延長12.0km 開通予定 ・平成31年度 相馬～相馬西 延長6.0km 開通予定 ・平成32年度 霊山～福島 延長12.2kmのうち、(仮)霊山IC～(仮)福島保原線IC 延長7.4km、(仮)国道4号IC～(仮)福島北JCT 延長2.0km 開通予定			

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術（アルミ合金鋳物製ジョイントの導入によりコストの縮減を図る）

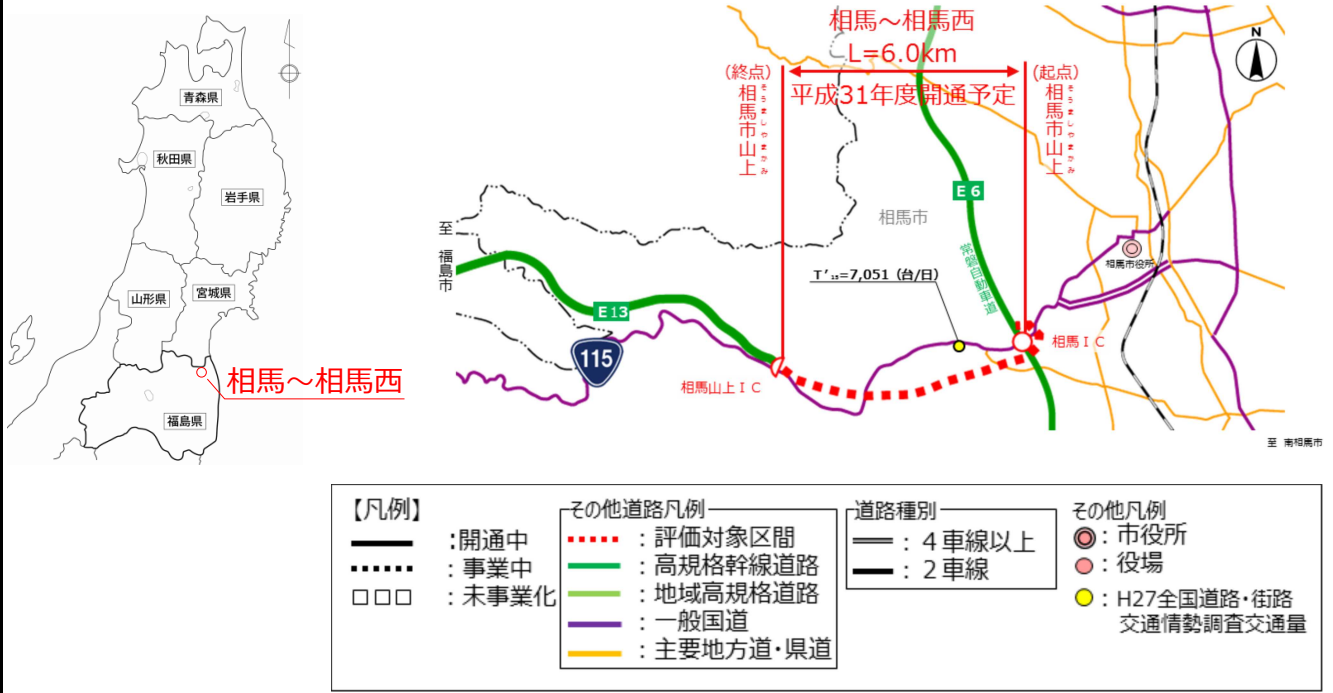
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

高規格ネットワークの形成による復興支援を図るとともに、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い

事業概要図



- ※ 費用便益分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村上 一弥

事業名	一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） りょうぜん ふくしま 霊山～福島	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町下小国 だて りょうぜんまちしもおくに 至：福島県伊達郡桑折町大字松原 だて こおりまち まつばら	延長	12.2 km		
事業概要	<p>一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。</p> <p>霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町下小国から伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。</p>				
H25年度事業化	H24年度都市計画決定	H26年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約730億円	事業進捗率	44%	供用済延長	-km
計画交通量	10,500台/日（相馬～福島）				
費用対効果分析結果	<p>B/C：（事業全体） 1.1（1.1） （残事業） 2.2（2.1）</p>	<p>総費用：（残事業）/（事業全体） 456億円/1,950億円</p> <p>（事業費：408億円/1,824億円） （維持管理費：48億円/125億円）</p>	<p>総便益：（残事業）/（事業全体） 1,012億円/2,116億円</p> <p>（走行時間短縮便益：870億円/1,758億円） （走行経費減少便益：62億円/216億円） （交通事故減少便益：80億円/80億円）</p>	<p>基準年： 平成29年</p>	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=0.96～1.2（交通量 ±10%） 【残事業】 B/C=1.9～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.04～1.1（事業期間±1年） B/C=2.1～2.3（事業期間±1年）</p>				
事業の効果等	<p>①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬-福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況：79分→整備後：39分）</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況75分→整備後59分） 他15項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。また、県費用分担に対する全面的な財政支援と、事業が完成するまでの安定した予算確保をお願いします。</p> <p>○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島の整備促進について」要望あり ・福島県知事 ・桑折町長 ・福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会（福島県知事） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長） ・福島市、米沢市、相馬市、伊達市議会連絡協議会（伊達市議会議長） ・福島商工会議所、相馬商工会議所、米沢商工会議所 ・福島県道路利用者会議（自動車会議所）</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・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 ・阿武隈東道路 延長10.5kmが平成29年3月に開通</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・平成25年度に事業化し、事業進捗率44% うち用地進捗率100%</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度 阿武隈東～阿武隈 延長5.0km、霊山道路 延長12.0km 開通予定 ・平成31年度 相馬～相馬西 延長6.0km 開通予定 ・平成32年度 霊山～福島 延長12.2kmのうち、(仮)霊山IC～(仮)福島保原線IC 延長7.4km、(仮)国道4号IC～(仮)福島北JCT 延長2.0km 開通予定</p>				

施設の構造や工法の変更等

- ・スリップフォーム側溝やコンパクト支承の採用により、コスト縮減を図る

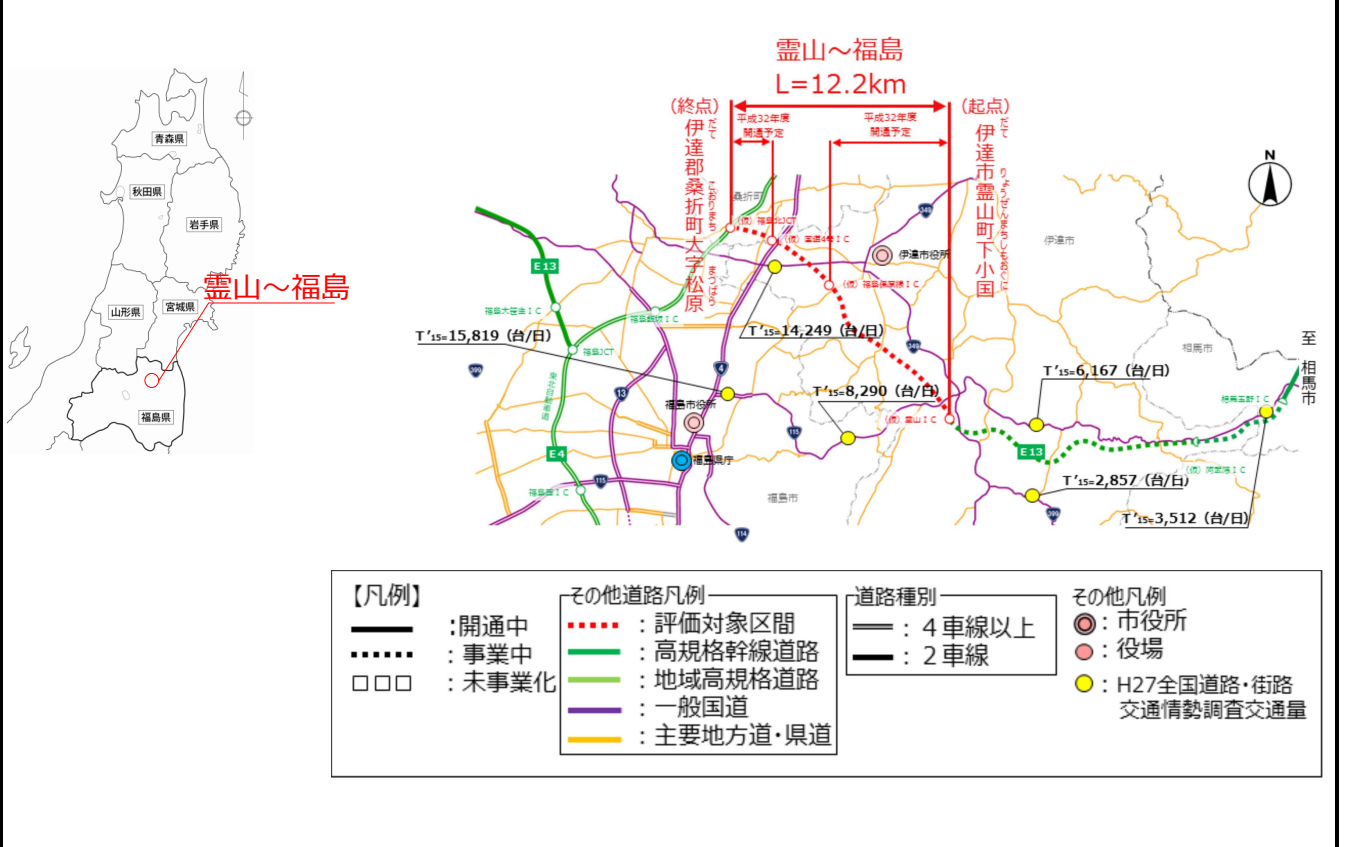
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

高規格ネットワークの形成による復興支援を図るとともに、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い

事業概要図



- ※ 費用便益分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (つくば~大栄)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県つくば市大学梶内 至：千葉県成田市吉岡				延長	40.0km
事業概要	首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路である。つくば～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長40.0kmの自動車専用道路である。					
H3年度事業化	H6年度都市計画決定	H9年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約2,841億円	事業進捗率	-		供用済延長	40.0km
計画交通量	24,000～36,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 450/3,417億円 事業費：351/3,041億円 維持管理費：99/376億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 815/4,056億円 走行時間短縮便益：768/3,488億円 走行費用減少便益：-3.5/307億円 交通事故減少便益：50/260億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20年）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～2.0（事業期間±20年）</p>					
事業の効果等	<p>①産業活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城県では、『茨城県圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。 茨城県の工場立地面積は4年連続全国第1位。 圏央道（つくば～大栄）の整備により、更なる企業活動の活発化が期待。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>茨城県知事の意見</p> <p>圏央道は、沿線地域の活性化はもとより、首都圏の立地企業の生産性を大きく押し上げ、国際競争力を強化するなど、経済成長のため必要不可欠な基幹インフラであるとともに、今後危惧される首都直下地震の際には、緊急輸送道路として大きな役割を担う大変重要な路線です。また、今年2月26日に県内区間が全線開通し、早くも県内への企業立地や観光誘客、港湾・空港の利用促進などの効果を発揮し、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しているところでもあります。しかしながら、本県区間は暫定2車線による整備となっていることから、定時性を確保し、ストック効果をより一層高めるとともに、災害時のリダンダンシーの確保を図るため、早期の4車線化が必要であります。このため、国と東日本高速道路株式会社が強気に連携して、速やかな4車線化工事の着手及び一日も早い完成をお願いします。また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いします。</p> <p>千葉県知事の意見</p> <p>圏央道は、アクアライン及び館山道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。茨城県区間の全線開通により、神崎・大栄間の沿線地域における観光入込客数の増加や輸送時間の短縮など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。このような効果を最大限発現するためにも、円滑な交通を確保し更なる生産性の向上を導くための4車線化が必要である。ついては、事業の継続が必要であり、ストック効果を最大限発現するためにも、事業の推進を図られたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線では、土地区画整理事業や企業立地が進行中。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は99%（平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済）。
平成27年6月に神崎IC～大栄JCT間が開通し、つくばJCT～大栄JCT間が暫定2車線で開通。
現在は環境整備を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

施設の構造や工法の変更等

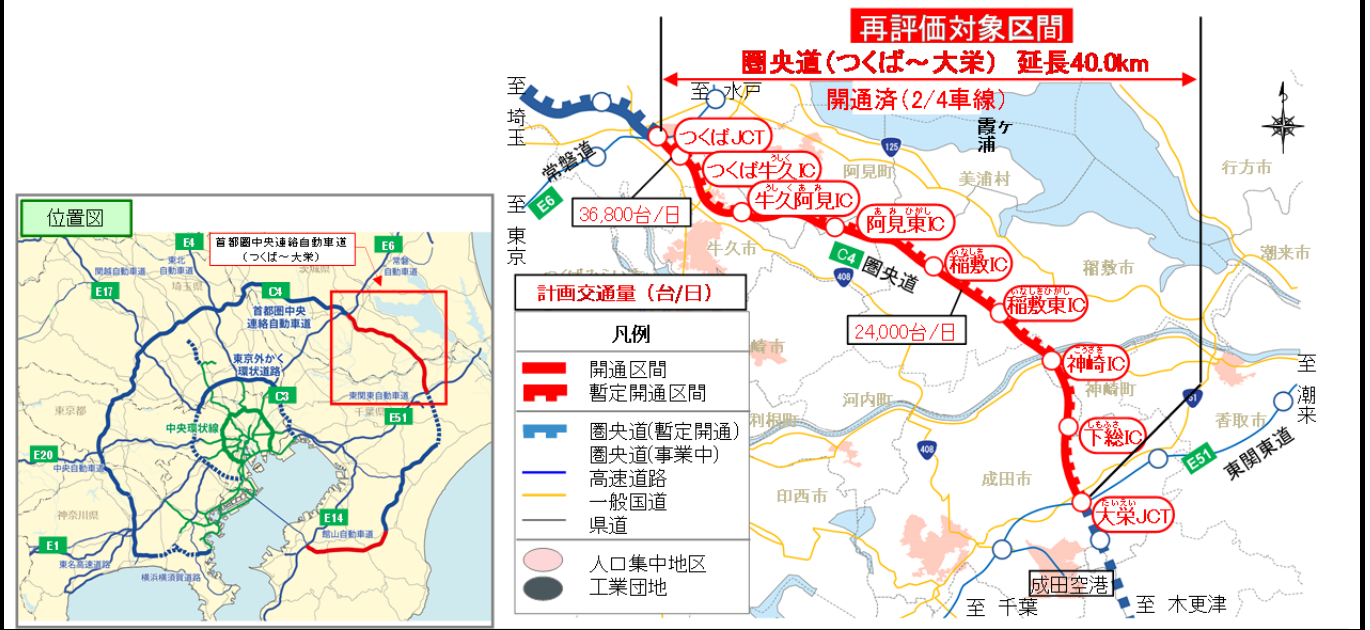
対応方針

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、ネットワークの形成、産業活性化の支援の観点から、事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>もばら きさらづ</small> (茂原～木更津)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ちばけんもばらししがみ</small> 千葉県茂原市石神 至： <small>ちばけんきさらづしいんなり</small> 千葉県木更津市犬成			延長	28.5km
事業概要 圏央道は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。 茂原～木更津区間は、圏央道（東金茂原道路）、東京湾アクアライン連絡道及び館山自動車道と接続し、千葉県と東京都並びに神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する道路である。					
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手	
H11年度工事着手					
全体事業費	約2,198億円	事業進捗率	80%	供用済延長	28.5km
計画交通量	17,600～25,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) 2.0	総費用： (残事業)/(事業全体) 302/2,558億円 (事業費：285/2,336億円) (維持管理費：17/222億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 616/3,135億円 (走行時間短縮便益：504/2,652億円) (走行費用減少便益：61/298億円) (交通事故減少便益：52/185億円)	基準年： 平成26年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.0～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①産業活性化の支援 ・圏央道（茂原～木更津）の開通により、成田・羽田の両空港や首都圏各地へのアクセス性が向上し、千葉県内の新規工場立地面積は大きく増加。 ・アクアライン・圏央道沿線地域基本計画の中で「特に重点的に企業立地を図るべき区域」に指定されているかずさアカデミアパークの新規立地件数も堅調に推移。茂原にいほる工業団地（現在整備中）では平成29年度から分譲を開始予定。 ・圏央道（茂原～木更津）が千葉県内の産業活性化を支援。 ②水産業活性化の支援 ・全国有数の漁業県である千葉県は、「千葉ブランド水産物認定制度」により水産業の振興を推進。 ・勝浦漁港のカツオは千葉ブランド水産物に認定されており、上場水揚量は全国2位。 ・東京・横浜の中央卸売市場における千葉県産カツオの取扱額は1位。 ・圏央道（茂原～木更津）の開通により、漁港から市場までの所要時間が34分（27%）短縮。 ・アクセス性の向上により千葉県内の水産業活性化を支援。					
関係する地方公共団体等の意見 千葉県知事からの意見： ・圏央道は、アクアラインと及び館山道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。 ・本区間の開通により、南房総地域、九十九里地域の各観光地へのアクセス性が向上し、観光入込客数が増加するとともに、千葉県内の物流施設等の立地件数は増加しており、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。 ・このような効果を最大限発現するためにも、円滑な交通を確保し更なる生産性の向上を導くための4車線化が必要であり、さらに、沿線地域等からは（仮称）かずさインターチェンジの整備が求められている。 ・ついては、事業の継続が必要であり、ストック効果を最大限発現するためにも、事業の推進を図られたい。					

事業評価監視委員会の意見

- ・事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等！

- ・事業進捗率80%（うち用地進捗率99%）（平成29年3月末時点）
- ・平成18年度：木更津東IC～木更津JCT間 延長7.1km 4/4車線開通。
- ・平成25年度：茂原長南IC～木更津東IC間 延長21.4km 2/4車線開通。当該区間の整備により全線開通。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	中部横断自動車道（八千穂～佐久南）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県南佐久郡佐久穂町千代里 至：長野県佐久市桜井				延長	14.6km
事業概要 中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県佐久市に至る延長約132kmの高速自動車国道である。当路線は、上信越道や中央道、新東名を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化し、地域間交流の拡大をはじめ関東地方の広域的なネットワークを形成するとともに、国道141号の混雑緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化など社会経済活動の発展に寄与する路線である。						
H15年度事業化		H8年度都市計画決定		H17年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費	約852億円	事業進捗率	94%	開通済延長	-	
計画交通量	10,800～12,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.01 (残事業) 11.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 90/1,006億円 事業費：44/960億円 維持管理費：46/46億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,014/1,014億円 走行時間短縮便益：701/701億円 走行費用減少便益：206/206億円 交通事故減少便益：107/107億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.97～1.1（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=10.9～11.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.01～1.01（事業費±10%）事業費：B/C=10.8～12.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.97～1.04（事業期間±20%）事業期間：B/C=11.1～-（事業期間±20%）						
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備により、高速道への交通転換に伴う国道141号（現道）の混雑緩和が見込まれる。 (2) 広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越道や中央道、新東名といった高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方の被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。 (3) 救急医療体制の支援 ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備により、佐久地域から救命救急医療施設である厚生連佐久総合病院（佐久医療センター：H26.3開院）へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。 (4) 地域産業の活性化 ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備により、物流総合効率化計画の認定基準（高速道路IC等の周辺5km以内）を満たす地域が拡大。認定のメリットにより物流施設の誘致が見込まれる。 ・佐久南地区活性化計画では、交通の要所となる佐久南IC周辺に、地域間交流の拠点（道の駅）が整備され、地域産業の活性化が見込まれる。 ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備により、さらなる農業の振興・発展に寄与することが期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 本事業は、高速ネットワークの形成、並行する一般国道141号の混雑緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化、地域間交流・地域開発の促進、災害に強い道路機能の確保などに寄与する、極めて重要な道路と認識しています。 ついては、事業を継続し、予定どおり平成29年度に確実に開通できるよう必要な予算措置と事業推進を強く要請します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるよう要請します。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平成15年12月第1回国幹会議において、新直轄方式による整備に位置づけられた。また、平成18年9月に整備計画が変更され、地域活性化IC（佐久臼田IC、佐久穂IC）が連結許可された。 平成23年3月に中部横断自動車道（佐久南IC～佐久小諸JCT）の7.8kmが全線2車線で供用した。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の用地取得は完了。引き続き、橋梁工事等を行い、工事の促進を図り、平成29年度中の開通を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤対策追加に伴う増加や硬質な地盤を掘削するための工法変更に伴う増加により、事業費を約73億円増加。今後の事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。

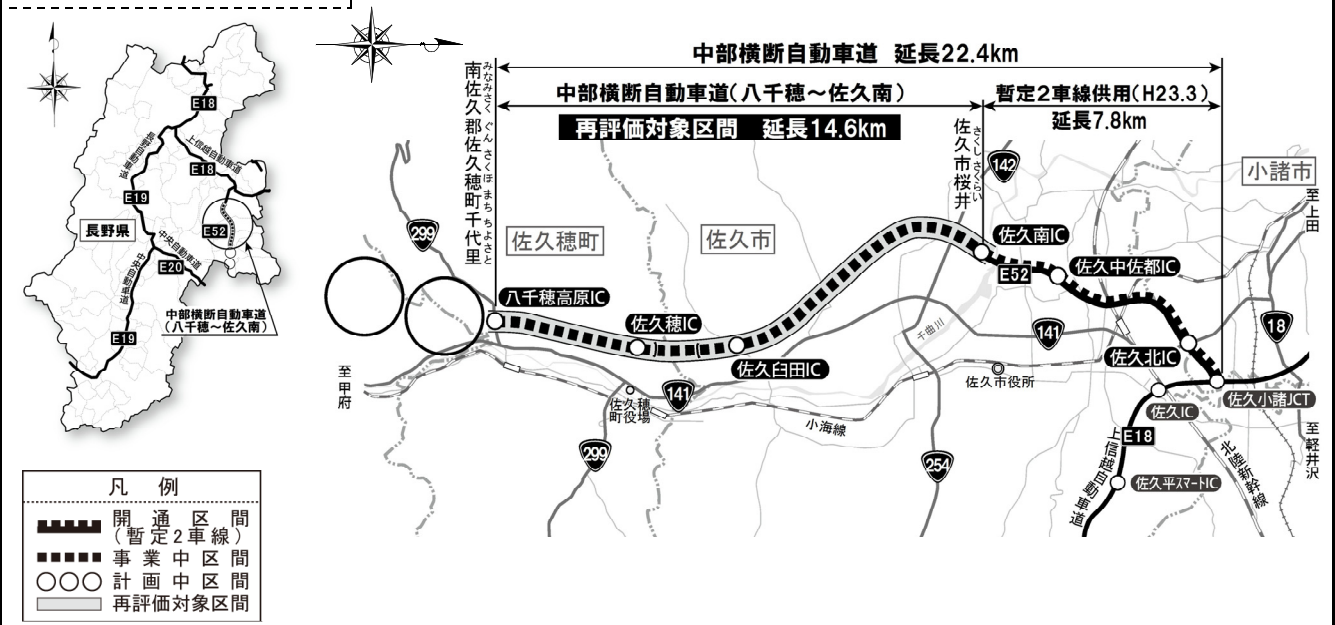
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

事業名 <small>ひがしかんとうじどうしゃどうみとせん</small> 東関東自動車道水戸線（潮来～銚田） <small>いたこ ほんた</small>	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路（株）
起終点 自： <small>いばらきけんいたこしのぶかた</small> 茨城県潮来市延方 至： <small>いばらきけんほんたしいいな</small> 茨城県銚田市飯名				延長 30.9km
事業概要 東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約 143km の高規格道路であり、現在までに、103km を供用中である。 このうち潮来 IC～銚田 IC 間（30.9km）は、平成 20 年 10 月に都市計画決定され、第 4 回国土開発幹線自動車道建設会議（平成 21 年 4 月）を経て、整備計画が決定された。				
H21 年度事業化	H20 年度都市計画決定	H21 年度用地着手	H27 年度工事着手	
全体事業費		約 710 億円	事業進捗率	
		約 34%	供用済延長	
			0 km	
計画交通量		9,400 台/日～9,500 台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 498/761 億円 事業費： 364/627 億円 維持管理費： 134/ 134 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 955/955 億円 走行時間短縮便益： 825/ 825 億円 走行費用減少便益： 72/ 72 億円 交通事故減少便益： 57/ 57 億円	基準年 平成 29 年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.1～1.4（事業期間±20%）				
【残事業】交通量：B/C= 1.9～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.8～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.7～2.2（事業期間±20%）				
事業の効果等 (1) 観光への支援（広域的な集客効果） ・茨城県内の観光入込客数は、約 5 割が県外からの観光客であり、県外観光客数は増加傾向。 ・他の高速道路とネットワーク化が図られ、周辺の観光資源へのアクセスが向上、周遊機会の増加が期待される。 ・茨城空港から県内観光地や首都圏へのアクセスが向上することにより、旅客数の増加が期待できる。 (2) 事業の必要性（輸送利便性の向上） ・鹿嶋港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（主に飼料に使用）の取扱量や背後にある飼料コンビナートの飼料生産量が全国 1 位。畜産業産出額が多い北関東地域へのアクセス向上が必要な状況。 ・茨城県の特産品であるメロンは、全国 1 位の出荷量、県内では銚田市で最も多く生産されている。 ・大田市場における茨城県の果物取扱推移は増加傾向にある。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）の整備により、他地域へのアクセスが向上し、農産物輸送の利便性向上や鹿嶋港のポテンシャル向上が期待される。 (3) 事業の必要性（事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー）） ・常磐道が通行止めとなった場合、北関東方面から首都圏、千葉方面への高速ネットワークによる代替路が不足。 ・東日本大震災時には、常磐自動車道および国道 51 号は「第 1 次緊急輸送路」に指定されていたが、両道路共に一部が通行不能となり、輸送路としての機能が低下した。 ・当該路線の整備により、常磐道が通行止めとなった場合でも高速道路ネットワークの代替路を形成し緊急輸送道路の強化を図る。				

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）は、鹿嶋港、茨城空港、成田空港など広域交通拠点へのアクセス向上に大きな効果を発揮するとともに、大規模災害時には、常磐自動車道の代替路線として緊急輸送道路の役割を担うほか、近隣には、東京オリンピック競技大会の試合も予定される県立カシマサッカースタジアムが立地し、他圏域との交流促進にも寄与するなど、本県にとって極めて重要な路線である。

沿線地域等からも早期開通を強く求められており、本県では、用地取得を短期間で集中的に実施できるよう、平成25年度から地元市とともに、国へ協力しているところである。

本県としては、有料道路事業の導入を踏まえ、国と東日本高速道路株式会社が強力に連携し、更なる事業のスピードアップを図るとともに、一日も早い全線開通に向け、用地取得の任意交渉と併せて事業認定の手続きに入るよう、強く希望する。

また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）については、以下の付帯意見をもって原案どおり継続とする。

①供用開始年次については、今後、実際の事業の進捗状況を踏まえて、開通目標を決定、公表するとしているが、出来るだけ早期の供用を図ること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成22年3月に当該事業先線である東関東自動車道水戸線の茨城空港北IC～茨城町JCT間(延長8.8km)が暫定2車線で供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度より用地取得に着手。
- ・事業区間(30.9km)の用地取得率は83%まで推移(H29.3時点、面積ベース※)。引き続き用地取得を推進。
- ・平成27年度から改良工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、用地取得した箇所から工事促進を図り、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、高速ネットワークの形成、重要港湾群や空港へのアクセス向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課、高速道路課

担当課長名：村山一弥、伊勢田敏

事業名	一般国道1号 <small>しんしょうなん</small> 新湘南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 中日本高速道路（株）																																									
起終点	自： <small>かながわけんちがさきししもまちや</small> 神奈川県茅ヶ崎市下町屋 至： <small>かながわけんちがさきししもまちや</small> 神奈川県中郡大磯町大磯	延長	6.7km																																											
事業概要																																														
一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪府大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。																																														
S60年度事業化	S63年度都市計画決定	S63年度用地取得着手	H2年度工事着手																																											
全体事業費	約890億円	事業進捗率	42%	供用済延長	1.2km																																									
計画交通量	23,000～34,400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%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">383/1,192億円</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">842/1,479億円</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> <td style="text-align: center;">平成26年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.2</td> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">335/1,121億円</td> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">48/71億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">683/1,165億円</td> <td style="text-align: center;">走行費用減少便益</td> <td style="text-align: center;">106/207億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">52/107億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B / C										(事業全体)	1.2	総費用	(残事業)/(事業全体)	383/1,192億円	総便益	(残事業)/(事業全体)	842/1,479億円	基準年	平成26年	(残事業)	2.2	事業費	335/1,121億円	維持管理費	48/71億円	走行時間短縮便益	683/1,165億円	走行費用減少便益	106/207億円							交通事故減少便益	52/107億円							
B / C																																														
(事業全体)	1.2	総費用	(残事業)/(事業全体)	383/1,192億円	総便益	(残事業)/(事業全体)	842/1,479億円	基準年	平成26年																																					
(残事業)	2.2	事業費	335/1,121億円	維持管理費	48/71億円	走行時間短縮便益	683/1,165億円	走行費用減少便益	106/207億円																																					
						交通事故減少便益	52/107億円																																							
感度分析の結果																																														
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.0～2.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.4（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±2年）事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±2年）																																														
事業の効果等																																														
①広域幹線道路網の形成 ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。																																														
②交通混雑の緩和 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均の約10倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。																																														
③安全安心な通行の確保 ・新湘南バイパスに並行する国道1号では、死傷事故率が全国平均の約2倍にあたる200件/億台/km以上の区間が多数存在している。新湘南バイパスの整備により、国道1号の一部が転換し渋滞が緩和され、国道1号の交通事故の減少が見込まれる。																																														
関係する地方公共団体等の意見																																														
・神奈川県知事の意見：一般国道1号新湘南バイパスは、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路と、西湘バイパスを結ぶことで、広域幹線道路網を形成する重要な路線である。新湘南バイパスの整備により、国道1号等の渋滞緩和や安全性の向上、沿道環境の改善が図られるだけでなく、大規模災害時における救助活動や支援物資の緊急輸送路としても期待されていることから、早期の効果発現を図るため、引き続き、本事業を推進されたい。																																														
事業評価監視委員会の意見																																														
事業の継続を承認する。																																														
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																																														
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変化はない。																																														
事業の進捗状況、残事業の内容等																																														
・今後、設計協議、関係事業者との調整を実施、引続き用地取得を推進。 ・茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC（L=1.2km）については平成7年度に供用開始し、現在（H29.3月末）までの用地取得率は87%。																																														
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等																																														

引き続き用地の取得を推進し、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

新湘南バイパスの整備は、広域幹線道路網の形成、交通混雑の緩和等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



凡例	
——	供用中
.....	事業中
□□□□	再評価箇所



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道4号 <small>やいた</small> 矢板拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>とちぎけん やいた し しかたおか</small> 栃木県矢板市片岡 至： <small>とちぎけん やいた し はりう</small> 栃木県矢板市針生	延長	6.5 km		
事業概要					
一般国道4号は、東京都中央区を起点とし青森県青森市に至る一般国道で、宇都宮市と矢板市、大田原市、那須塩原市を経由して栃木県内を南北に縦貫する道路である。このうち矢板拡幅は、東北自動車道矢板ICと矢板北部を結ぶ延長約6.5 kmの4車線化拡幅事業である。					
H27年度事業化	S39年度都市計画決定 (S47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200億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	18,700～34,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 146/146億円 (事業費：134/134億円 維持管理費：12/12億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 312/312億円 (走行時間短縮便益：289/289億円 走行費用減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：11/11億円)	基準年 平成26年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.6～2.7（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.6～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.9～2.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.9～2.4（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・矢板拡幅区間では、早川町、中、中北、土屋交差点が主要渋滞箇所に特定。					
・矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。					
②安全・安心な通行の確保					
・事故類型は車両相互の追突が多く、全体の約6割を占める。					
・矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。					
③災害時・緊急時の速達性の確保					
・塩谷地域消防本部の救急搬送時間は県内で最も長く、病院収容が県平均より約7分長い。					
・矢板拡幅の整備により救急搬送時間が短縮するなど、救急活動の迅速性の向上が見込まれる。					
・大雪など東北道の通行止め時は、代替路として交通が集中することから、大幅な速度低下が発生。					
・矢板拡幅の整備により、除雪作業に伴う片側交互通行が回避され、速達性が確保。					
④地域産業の支援					
・近隣工業団地では、大規模な工場建設が計画され、今後も更なる企業の進出に期待。					
・矢板拡幅の整備により高速ICと工業団地間の物流効率化が向上するなど、地域産業の活性化を支援する。					
関係する地方公共団体等の意見					
・栃木県知事の意見： 一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきた。 つきましては、矢板拡幅の早期完成に向け事業を継続していただきようお願いする。 なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただくようお願いする。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
東北自動車道（仮称）矢板北スマートICが平成28年度事業化。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（平成29年3月末時点）
測量や地質等の調査や関係機関協議が完了次第、用地着手を予定

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成29年度までに関係機関協議を完了し、地元への設計説明会を実施予定。
今後は、用地幅杭設置及び用地買収を実施し、早期開通に向けて事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性の確保の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道6号新宿拡幅 <small>にいじゆくかくふく</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局										
起終点 自：東京都葛飾区新宿2丁目 <small>とうきょうとかつしかくにいじゆく</small> 至：東京都葛飾区金町6丁目 <small>とうきょうとかつしかくかなまち</small>	延長 2.1 km											
事業概要 国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした拡幅・立体事業である。												
S45年度事業化（金町地区） S58年度事業化（新宿地区）	S20年度都市計画決定 S55年度都市計画変更（金町地区） S41年度都市計画変更（新宿地区）	S48年度用地着手（金町地区） H17年度用地着手（新宿地区）										
S60年度工事着手（金町地区） H27年度工事着手（新宿地区）												
全体事業費 約337億円 事業進捗率 68% 供用済延長 1.2 km												
計画交通量 40,900～69,500台/日												
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.4 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 4.6 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.4	<small>(残事業)</small>	4.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 87 / 734億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 事業費 </td> <td style="text-align: center;"> 84 / 726億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 維持管理費 </td> <td style="text-align: center;"> 3.4 / 7.6億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	87 / 734億円	事業費	84 / 726億円	維持管理費	3.4 / 7.6億円
B/C <small>(事業全体)</small>	1.4											
<small>(残事業)</small>	4.6											
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	87 / 734億円											
事業費	84 / 726億円											
維持管理費	3.4 / 7.6億円											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 403 / 1,049億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益 </td> <td style="text-align: center;"> 392 / 1015億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 走行費用減少便益 </td> <td style="text-align: center;"> 5.2 / 27億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 交通事故減少便益 </td> <td style="text-align: center;"> 5.2 / 7.2億円 </td> </tr> </table>			総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	403 / 1,049億円	走行時間短縮便益	392 / 1015億円	走行費用減少便益	5.2 / 27億円	交通事故減少便益	5.2 / 7.2億円		
総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	403 / 1,049億円											
走行時間短縮便益	392 / 1015億円											
走行費用減少便益	5.2 / 27億円											
交通事故減少便益	5.2 / 7.2億円											
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間±2年）												
【残事業】交通量：B/C=4.2～5.1（交通量±10%） 事業費：B/C=4.2～5.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=4.3～5.0（事業期間±2年）												
事業の効果等												
①円滑なモビリティの確保												
<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号の新宿拡幅区間は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中。また、周辺では大規模開発が進んでいる。 ・交差点や踏切が接近し、5時～20時頃に渡り新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 												
②災害への備え												
<ul style="list-style-type: none"> ・新宿拡幅を含む国道6号は、特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。 ・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保。 ・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。 												
関係する地方公共団体等の意見												
<ul style="list-style-type: none"> ・東京都からの意見：国道6号新宿拡幅は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業である。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 また、事業実施にあたっては、コスト削減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。 												
事業評価監視委員会の意見												
事業の継続を承認する。												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等												
ー												
事業の進捗状況、残事業の内容等												
<ul style="list-style-type: none"> ・昭和45年度（金町地区）、昭和58年度（新宿地区）に事業化、用地進捗率86%、事業進捗率68%（平成29年3月末時点） ・平成7年度：金町地区（東京都葛飾区金町2丁目～同区金町6丁目） 延長1.2 km（6/6）部分開通 ・新宿地区（延長0.9km）が主な残工事である。 ・平成27年度より連続して用地取得できた箇所から工事を実施中。 ・立体部については、現道拡幅後、JR新金線における踏切立体化事業の進捗により実施。 												

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等：

- ・権利者が多いマンション及び商業施設の用地取得に時間を要している。
- ・新宿地区を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要。
JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定であり、まずは現道拡幅（6車線）の整備を進める。
- ・今後、鋭意用地取得を進めつつ、現道拡幅（6車線）を先行整備。引き続き立体化に着手。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

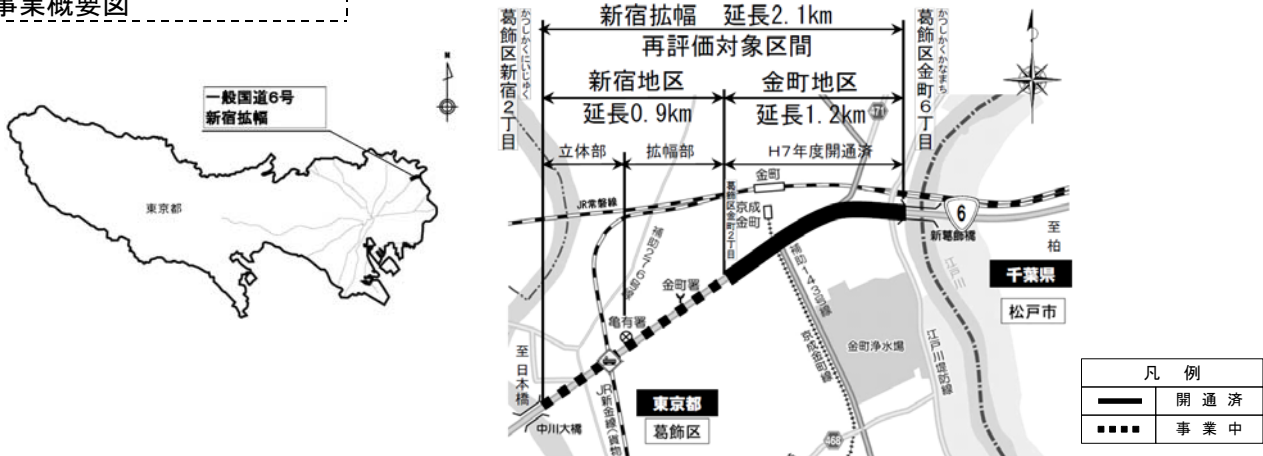
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・新宿拡幅は、交通渋滞の緩和、首都直下地震における道路啓開、大規模災害時の緊急輸送道路の確保といった観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道6号 <small>うしくつちうら</small> 牛久土浦バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>いばらきけん</small> 茨城県つくば市西大井 至： <small>いばらきけんつちうらし なかむらにしね</small> 茨城県土浦市中村西根	自： <small>いばらきけんうしくしとおやまちよう</small> 茨城県牛久市遠山町 至： <small>いばらきけんうしくしじょうちゆうちよう</small> 茨城県牛久市城中町	延長	5.2km		
事業概要						
一般国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、一般国道6号（現道）の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.2kmのバイパス事業である。						
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手		H11年度工事着手
全体事業費		約300億円		事業進捗率		79% 供用済延長 3.9km
計画交通量		12,800～38,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 2.4 (残事業) 6.3	(残事業)/(事業全体) 62/363億円 事業費：50/347億円 維持管理費：11/16億円		(残事業)/(事業全体) 390/862億円 走行時間短縮便益：315/706億円 走行費用減少便益：54/117億円 交通事故減少便益：21/39億円		平成26年
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間±20%）						
【残事業】交通量：B/C=5.6～7.1（交通量±10%） 事業費：B/C=5.9～6.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=5.9～6.7（事業期間±20%）						
事業の効果等						
① 国道6号の渋滞緩和						
・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、ボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。						
・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約7割発生。						
・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。						
② 圏央道へのアクセス強化						
・土浦市にある食品加工工場では、国道6号（現道）及び圏央道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。						
・牛久土浦バイパスの整備により、圏央道つくば牛久ICへのアクセス性が向上し、製品出荷能力の向上に寄与。						
関係する地方公共団体等の意見						
・茨城県知事の意見 一般国道6号牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通り等の主要な幹線道路と交差するとともに、圏央道つくば牛久ICと接続し、常磐道・圏央道へのアクセス性が向上し、地域の活性化に大きな効果があると期待しています。また、本バイパスの整備により、現道からの交通の転換が図られ、渋滞緩和及び交通事故の減少が見込まれることから、事業の必要性が高く、継続は妥当と考えます。今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いします。						
事業評価監視委員会の意見						
事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
周辺では、鉄道駅周辺開発が進行中。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
牛久市遠山町～牛久市城中町の用地取得率は96%（平成29年3月末、面積ベース）。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
牛久市遠山町～牛久市城中町の暫定2車線開通に向け、用地買収、工事を推進。						
施設の構造や工法の変更等						
・当初、道路排水は水路を経由して根古屋川及び支線の遠山川への直接放流にて計画。						
・近年の局地的な集中豪雨により、根古屋川の堤防越水・氾濫が発生。						
・河川管理者との流末協議の結果、道路整備による流出増分を一時貯留させる調整池の追加が必要となった。						

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、現道の渋滞緩和、交通事故の減少、圏央道へのアクセス向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが必要。

事業概要図



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道6号 <small>うしくつちうら</small> 牛久土浦バイパスⅡ期		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>いばらきけん</small> 茨城県つくば市高崎 至： <small>いばらきけん</small> 茨城県つくば市西大井	自： <small>いばらきけんつちうらしなむらにしね</small> 茨城県土浦市中村西根 至： <small>いばらきけんつちうらしな</small> 茨城県土浦市中	延長	4.6km		
事業概要	<p>一般国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパス（Ⅱ期）は、一般国道6号（現道）の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長4.6kmのバイパス事業である。</p>					
H26年度事業化	H6年度都市計画決定	H26年度事業化	H28年度用地買収着手			
全体事業費	約175億円	事業進捗率	2%	供用済延長	-	
計画交通量	約21,700～約29,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.6 (残事業) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 145/145億円 事業費：128/128億円 維持管理費：17/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 519/519億円 走行時間短縮便益：433/433億円 走行費用減少便益：58/58億円 交通事故減少便益：27/27億円	基準年	平成25年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=3.2～3.9（交通量±10%） 事業費：B/C=3.3～3.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.2～3.8（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=3.2～3.9（交通量±10%） 事業費：B/C=3.3～3.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.2～3.8（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①国道6号の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、ボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。 事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約7割発生。 牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 <p>②圏央道へのアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 土浦市にある食品加工工場では、国道6号（現道）及び圏央道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。 牛久土浦バイパスの整備により、圏央道つくば牛久ICへのアクセス性が向上し、製品出荷能力の向上に寄与。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>茨城県知事の意見</p> <p>一般国道6号牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通り等の主要な幹線道路と交差するとともに、圏央道つくば牛久ICと接続し、常磐道・圏央道へのアクセス性が向上し、地域の活性化に大きな効果があると期待しています。また、本バイパスの整備により、現道からの交通の転換が図られ、渋滞緩和及び交通事故の減少が見込まれることから、事業の必要性が高く、継続は妥当と考えます。今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	周辺では、鉄道駅周辺開発が進行中。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>つくば区間（つくば市高崎～つくば市西大井）の用地取得率は3%（平成29年3月末、面積ベース）。</p> <p>土浦区間（土浦市中村西根～土浦市中）の用地取得率は14%（平成29年3月末、面積ベース）。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線開通に向け用地買収を推進。					
施設の構造や工法の変更等	技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。					
対応方針	事業継続					

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、現道の渋滞緩和、交通事故の減少、圏央道へのアクセス向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが必要。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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30年度事業継続箇所）

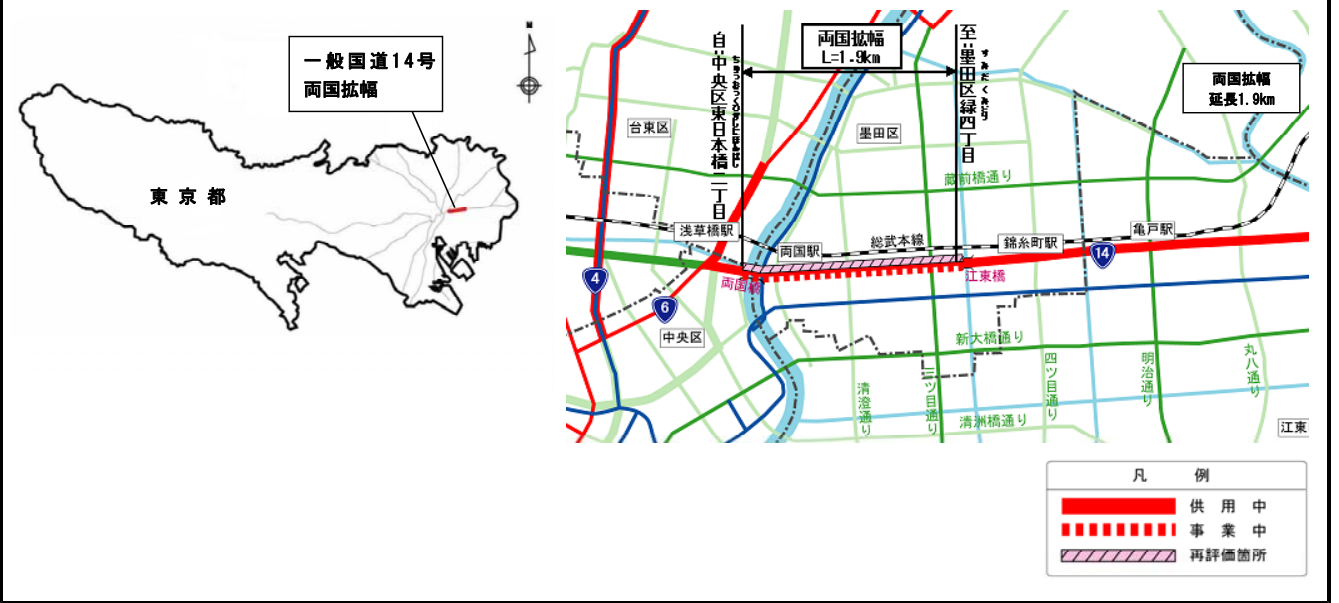
担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道14号両国拡幅 <small>りょうごくかくふく</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：東京都中央区東日本橋二丁目 <small>とうきょうとちゆうおうくひがしにほんばしにちようめ</small> 至：東京都墨田区緑四丁目 <small>とうきょうとすみだくみどりよんちようめ</small>	延長	1.9km
事業概要 国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路である。 両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。		
H10年度事業化	S20年度都市計画決定 (S57年度変更)	H24年度用地着手 H一年度工事着手
全体事業費	約250億円	事業進捗率 8% 供用済延長 0km
計画交通量 49,100~54,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 176/208億円 (事業費：169/200億円) (維持管理費：7.5/7.5億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 343/343億円 (走行時間縮減便益：323/323億円) (走行費用減少便益：19/19億円) (交通事故減少便益：0.63/0.63億円)
基準年 平成26年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.8 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=1.7~2.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.1 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①国道14号の渋滞、交通事故状況の緩和 ・国道14号の両国拡幅区間は、「首都圏渋滞ボトルネック会議」により緑一丁目、緑三丁目の2つの交差点が主要渋滞箇所に特定。 ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 ②防災ネットワークの機能強化 ・両国拡幅区間は特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけ。 ・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として消化、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保。 ・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。		
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見：国道14号両国拡幅は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業である。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進すると共に、緑一丁目交差点の改良工事に着手し、事業効果の早期発現を図ること。 また、事業実施に当たっては、コスト削減を図るなど、より効率的に事業推進に努めること。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ー		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成24年度より緑一丁目交差点区間に用地取得に着手し、用地進捗率11%（平成29年3月末時点）となっている。 工事の進捗率は0%。今年度中に緑一丁目交差点区間の一部工事着手予定。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 マンション用地調査及び用地交渉における不在者や海外渡航者への対応状況を踏まえ、平成30年度に完了を予定していた用地取得を平成32年度まで実施することとしたため、工事期間を含めた事業期間を平成32年度から平成34年度に変更。 今後、電線共同溝及び改良工事を行い、全線6車線開通を予定。		
施設の構造や工法の変更等 新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。		
対応方針 事業継続		

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道16号八王子 <small>はちおうじ</small> ～瑞穂 <small>みずほかく</small> 拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局	
起終点 自：東京都八王子市左入町 至：東京都西多摩郡瑞穂町二本木	延長 14.6km		
事業概要 国道16号は東京環状とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、大規模震災時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長14.6kmの拡幅事業である。			
S47年度事業化	S36年度都市計画決定 (H9年度都市計画変更)	S52年度用地着手	S54年度工事着手
全体事業費 約947億円	事業進捗率 93%	開通済延長 4車線開通区間14.6km (内、暫定4/6車線開通区間1.7km)	
計画交通量 21,400～51,400台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 53/1,758億円 事業費 : 50/1,730億円 維持管理費 : 3.2/28億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 108/2,687億円 走行時間短縮便益 : 95/2,510億円 走行費用減少便益 : 9.7/155億円 交通事故減少便益 : 3.5/22億円
基準年 平成26年			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.4～1.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3～1.8 (事業期間±20%)			
【残事業】 交通量 : B/C=2.0～2.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.9～2.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.8～2.3 (事業期間±20%)			
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和、安全・安心な通行の確保 ・国道16号八王子～瑞穂拡幅区間は、主要渋滞箇所と信号が連担した区間で、渋滞が発生している。 ・事故類型別事故発生状況では、追突事故が区間全体で約6割発生している。 ・当該区間の拡幅等の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和および交通事故の減少が見込まれる。 ②生活環境の改善（生活道路の機能回復） ・国道16号松原地区周辺的生活道路は、交通渋滞を回避するため、通過交通が流入し、抜け道となっている。 ・抜け道となっている生活道路は、沿線の小中学生等が利用していることから、通過交通による事故が懸念される。 ・松原地区の拡幅整備により、生活道路へ流入する通過交通が減少し、生活道路の機能回復、安全性の向上が図られる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道16号八王子～瑞穂拡幅区間は、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、圏央道と国道16号で相互に代替路を形成し、首都圏および多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置づけ。 ・当該区間沿線には、防災関連機関が集積しており、拡幅整備されることで広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集積するエリアを連絡強化し、災害に強いまちづくりが図られる。 ④バス定時性の向上 ・国道16号松原地区では、昭島市内だけでなく、八王子、福生、あきる野、立川方面からのバス路線が集中する。 ・松原地区の拡幅により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が図られる。			

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

- ・ 本事業は、国道16号の渋滞緩和や生活道路への通過交通の流入を抑制し、安全性の向上に資する重要な事業である。また、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、大規模災害時の緊急輸送道路ネットワークを強化するものである。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。また、松原地区の6車線化は、平成29年度の開通見通しを遵守されたい。さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道16号八王子～瑞穂拡幅区間は、西東京工業団地など、工業団地が点在し、大規模商業施設の出店が進んでいるとともに、拝島駅周辺整備事業の整備も進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和47年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率93%。平成29年度に松原地区の6車線化を予定。6車線化に向け、武蔵野橋を架け替え中。

当該事業の進捗、交通の状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、今後、残る立体化の整備計画を検討。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は99%完了。引き続き、完成に向けた事業促進を図る。

平成29年度：松原地区延長1.7km 6/6車線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

電線共同溝の追加、環境影響評価の結果に伴う遮音壁の設置により、事業費を約47億円増加。今後の事業実施にあたり、技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に務めながら事業を推進する。

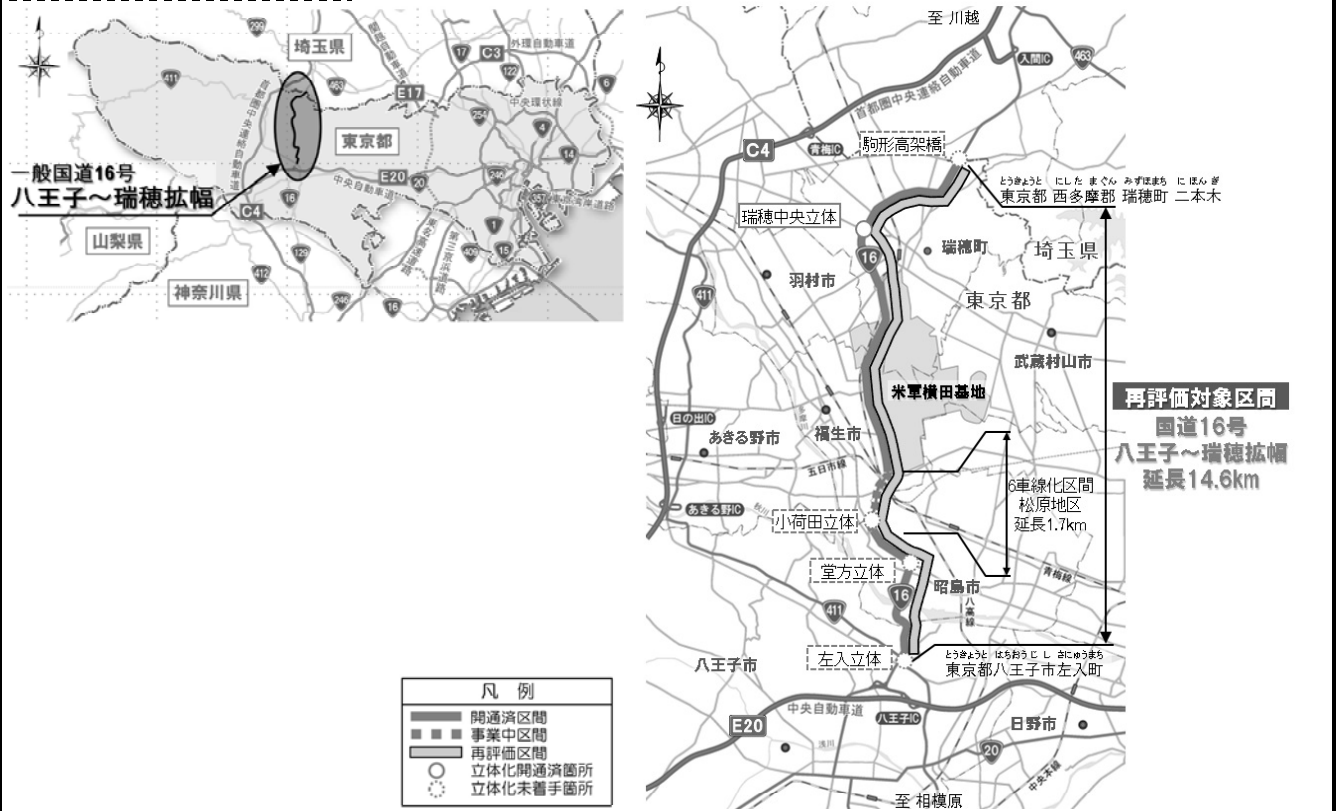
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名：一般国道16号 <small>ほどがや</small> 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	関東地方整備局																				
起終点：自： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間 至： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間		延長	2.1km																				
事業概要 一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。 当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。																							
H14年度事業化	S43年度都市計画決定 (H13年度変更)	H15年度用地着手	H15年度工事着手																				
全体事業費	約643億円	事業進捗率	約91%																				
計画交通量	44,700台/日	供用済延長	2.1km																				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 1.8</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 27.3</td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td colspan="2">(残事業)/(事業全体) 46/687億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">事業費：35/676億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">維持管理費：12/12億円</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.8	(残事業) 27.3	総費用	(残事業)/(事業全体) 46/687億円			事業費：35/676億円			維持管理費：12/12億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 1,262/1,262億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益：1,107/1,107億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行費用減少便益：99/99億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：57/57億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 1,262/1,262億円		走行時間短縮便益：1,107/1,107億円		走行費用減少便益：99/99億円		交通事故減少便益：57/57億円	基準年：平成27年
B/C	(事業全体) 1.8	(残事業) 27.3																					
総費用	(残事業)/(事業全体) 46/687億円																						
	事業費：35/676億円																						
	維持管理費：12/12億円																						
総便益	(残事業)/(事業全体) 1,262/1,262億円																						
	走行時間短縮便益：1,107/1,107億円																						
	走行費用減少便益：99/99億円																						
	交通事故減少便益：57/57億円																						
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.0（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=24.5~30.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8~1.8（事業費 ±10%）事業費：B/C=25.4~29.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8~1.9（事業期間±20%）事業期間：B/C=26.4~27.8（事業期間±20%）																							
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）区間では、主要渋滞箇所である東名入口交差点を中心に速度低下が発生。 ・平成28年4月の本線部開通後、国道16号（一般部）を通過する交通が本線（高架）部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞が緩和。 ・旅行速度の向上による、所要時間の短縮効果が発現。 ②交通安全性の向上 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）区間の死傷事故の内訳は、追突事故が約7割である。 ・本線部の開通により、一般部及び並行する幹線道路の交通が本線部へ転換。 ・交通の転換に伴い、周辺地域における急ブレーキや並行する幹線道路の死傷事故が減少し、交通安全性が向上している。 ③時間信頼性の向上 ・平成28年4月の本線部開通後、当該区間における所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上している。																							
関係する地方公共団体等の意見 ・東京都知事の意見： 本事業は、国道16号や並行する町田街道の渋滞緩和に資する重要な事業である。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 また、東名高速道路との接続工事（ランプ部）は、平成30年度の開通見通しを遵守されたい。 さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。																							
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。																							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・沿線では、南町田拠点創出まちづくりプロジェクト（再開発）が進行している。																							
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地取得率は100%。 ・本線部（延長2.1km）は平成28年4月に4車線開通済み。 ・平成30年度のランプ部開通に向けて、工事を推進。																							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成30年度のランプ部開通に向けて、工事を推進。																							

施設の構造や工法の変更等

沿道・現道交通への影響を軽減するための施工方法や構想の変更、雨水の流出抑制のための調整池設置、現地条件の変更対応、現道復旧・更新の変更対応、交通安全施設の追加・変更により事業費が増加。

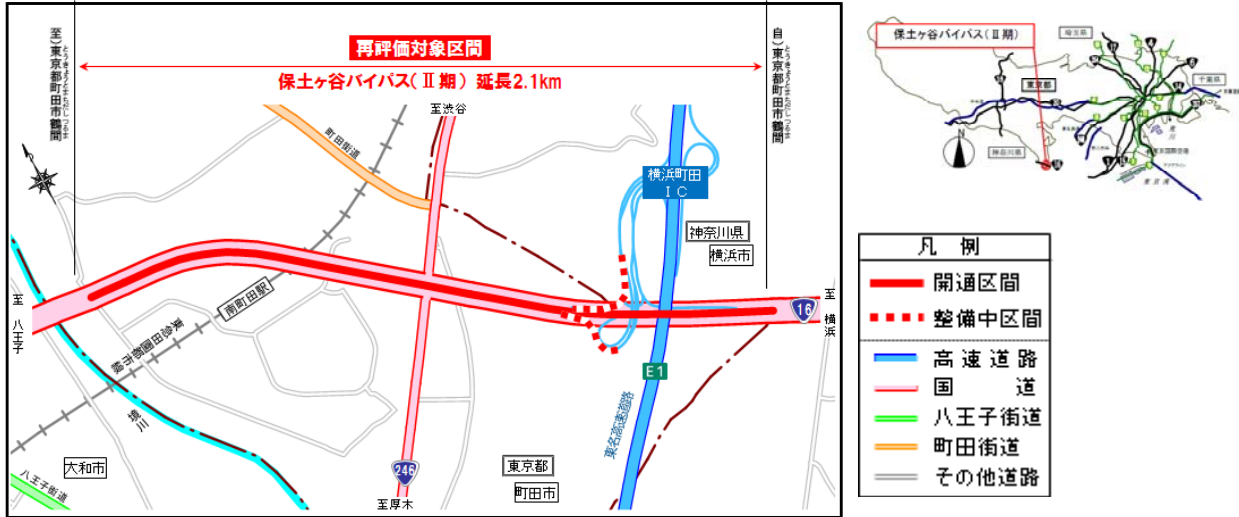
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道17号 <small>しんおおみや</small> 新大宮バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																					
起終点	自：東京都練馬区北町 <small>ねりまくきたまち</small> 至：埼玉県さいたま市北区吉野町 <small>きたくよしのちよう</small>			延長	23.2km																					
事業概要																										
<p>国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の渋滞緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。</p>																										
S39年度事業化	S38年度都市計画決定（埼玉県内） S40年度都市計画決定（東京都内） H元年度都市計画変更（埼玉県内）	S39年度用地着手	S39年度工事着手																							
全体事業費		約800億円		事業進捗率	89%																					
計画交通量		47,900～98,800台/日		供用済延長	20.9km																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 2.6</td> <td style="width: 10%;">(残事業) 7.1</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.6	(残事業) 7.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>72/3,882億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：68/3,813億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：4.0/70億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	72/3,882億円		事業費：68/3,813億円		維持管理費：4.0/70億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>509/10,265億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：412/9,579億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益：84/651億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：13/35億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	509/10,265億円		走行時間短縮便益：412/9,579億円		走行費用減少便益：84/651億円		交通事故減少便益：13/35億円		基準年	平成26年
B/C	(事業全体) 2.6	(残事業) 7.1																								
総費用	(残事業)/(事業全体)																									
72/3,882億円																										
事業費：68/3,813億円																										
維持管理費：4.0/70億円																										
総便益	(残事業)/(事業全体)																									
509/10,265億円																										
走行時間短縮便益：412/9,579億円																										
走行費用減少便益：84/651億円																										
交通事故減少便益：13/35億円																										
感度分析の結果																										
事業全体・残事業について感度分析を実施																										
<p>【事業全体】交通量：B/C=2.4～2.8（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=6.8～7.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～2.6（事業費 ±10%） 事業費：B/C=6.5～7.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～3.2（事業期間 ±4年） 事業期間：B/C=6.4～8.2（事業期間 ±4年）</p>																										
事業の効果等																										
<p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都が整備を進める放射35・36号に、新大宮バイパスが接続することにより、ネットワークが形成。 ・交通分散が図られ、国道17号現道と山手通りの交通負荷の低減が期待される。 <p>②物資輸送の定時性・速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新大宮バイパス沿線には卸売市場、物流施設、工業施設、商業施設が集積しており、物資輸送の定時性・速達性の向上により、生産性の向上が見込まれる。 																										
関係する地方公共団体等の意見																										
<ul style="list-style-type: none"> ・東京都知事からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、並行する国道17号現道の渋滞緩和に資する重要な事業である。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 また、都が整備を進める放射第35、36号線の整備に合わせ、北町交差点の立体化と暫定2車線区間の4車線化を実施されたい。 さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。 ・埼玉県知事からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 新大宮バイパスは、埼玉県中央部と東京都を結び、沿線地域の交通混雑の緩和や物流の効率化による生産性の向上に資する極めて重要な道路です。 全区間の完成に向け、引き続き事業推進に努めていただきたい。 ・さいたま市長からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 国道17号新大宮バイパスにつきましては、首都圏と新潟・長野方面を結ぶ大動脈であり、本市にとって大変重要な道路であります。 現在、本市では広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を鋭意進めており、今後整備の進捗にあわせた新大宮バイパスの立体化（町谷立体）が必要であることから、コスト縮減を図りつつ、事業継続して頂きますようお願い申し上げます。 																										

事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成10年度に首都高速埼玉大宮線が開通。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・当該区間の用地取得率は99%（平成29年3月時点）。 ・暫定開通区間は、放射35・36号の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。 ・その他の残事業としては、北町交差点の立体化（北町インター）及び赤塚高架橋の上部工等。 ・6車線開通区間の残事業となっている町谷立体については、さいたま市が整備を進める（都）道場三室線の整備に合わせ、立体化。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 —	
施設の構造や工法の変更等 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組んでいく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道17号 <small>ほんじょうどうろ</small> 本庄道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：埼玉県本庄市沼和田 <small>ほんじょうしぬまわだ</small> 至：群馬県高崎市新町 <small>たかきししんまち</small>				延長	7.0km	
事業概要							
<p>国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋(S9架橋)の架替による防災震災対策及び、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上を図るため事業中である。</p>							
H15年度事業化		H20年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25工事着手	
全体事業費		約260億円		事業進捗率		16% 供用済延長 0km	
計画交通量		26,900～32,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年			
	(事業全体)	1.7	199/224億円 事業費：178/203億円 維持管理費：21/21億円	386/386億円 走行時間短縮便益：329/329億円 走行費用減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：25/25億円	平成26年		
<p>感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施</p> <p>【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間 ±2年） 事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間 ±2年）</p>							
事業の効果等							
<p>①交通混雑の緩和、円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庄道路に並行する国道17号(現道)の自衛隊前交差点～若泉二丁目交差点のうち、勅使河原北交差点、若泉二丁目交差点は主要渋滞箇所にて特定。 事故類型は追突事故が多く、全体の8割を占める。 本庄道路の整備により、現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 <p>②防災・震災の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されるなど、関越自動車道の代替路線としての役割も果たす重要な路線である。 また、本庄道路の整備により、架設後約80年が経過している神流川橋が架け替えられることにより、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。 <p>③地域の幹線ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ大動脈である国道17号バイパスの一部である。 本庄道路の整備により、開通済みの深谷バイパス、熊谷バイパス、事業中の上尾道路と一体となって県北・圏央地域の幹線ネットワークを形成。 							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>・埼玉県知事からの意見：</p> <p>本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ国土の大動脈である国道17号のバイパスとして、広域幹線道路ネットワークを形成する非常に重要な道路です。</p> <p>本庄道路の整備により、沿線地域の交通渋滞の緩和や安全性の向上、地域経済の活性化が図られるだけでなく、大規模災害時における救助活動や支援物資の緊急輸送路としても期待しています。</p> <p>早期全線開通に向け、引き続き、コスト縮減に十分留意し、事業推進を図っていただきたい。</p> <p>・群馬県知事からの意見：</p> <p>本庄道路は、本県と埼玉県を結ぶ重要な路線であり、渋滞解消、防災、震災の対策のため、早期の整備をお願いしたい。</p> <p>計画区間西側(群馬県側)に連続する現道区間は、上り線が片側1車線であり、渋滞が発生しているため、事業の延伸をお願いしたい。</p> <p>また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を促進されたい。</p>							

事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> 平成20年度に都市計画決定。 平成26年度にユネスコ世界文化遺産に登録された田島弥平旧宅などが存在している。 平成27年度に関越自動車道、上里SICが供用開始。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の用地取得率は23%（H29.3時点）。 平成24年度から用地取得に着手、平成25年度から橋梁工事に着手。 引き続き神流川橋架替区間、土工区間の用地取得を進めるとともに、神流川橋架替工事を推進。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <ul style="list-style-type: none"> 事業化時、道路排水は既設河川及び農業用排水路への直接放流にて計画。 平成24年、河川及び農業用排水路の管理者との放流協議の結果、道路整備による流出増分について、埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例による雨水流出抑制施設（調整池）を設置することとなったため、事業費を増加。 引き続き神流川橋架替区間、土工区間の用地取得を進めるとともに、神流川橋架替工事を推進。 	
施設の構造や工法の変更等 雨水流出抑制施設（調整池）の追加	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道17号上武道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：埼玉県熊谷市西別府 至：群馬県前橋市田口町				延長	40.5km	
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。上武道路は埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定され、東京圏と群馬県を結ぶ広域道路を形成し、前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の渋滞緩和や周辺地域の活性化などを目的に計画された、延長40.5kmのバイパス事業である							
S45年度事業化		S45年度都市計画決定		S49年度用地着手		S50年度工事着手	
全体事業費	約1,800億円		事業進捗率	89%		開通済延長	40.5km
計画交通量	21,800~47,800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) 1.2 (残事業) 9.7	(残事業)/事業全体 202/3,228億円 (事業費：141/3084億円) 維持管理費：61/143億円		(残事業)/事業全体 1,956/3,905億円 (走行時間短縮便益：1663/3373億円) (走行費用減少便益：220/435億円) (交通事故減少便益：73/98億円)		平成26年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.00~1.5（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=8.0~11.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費±10%）事業費：B/C=9.0~10.4（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=9.0~9.2（事業期間±20%）							
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・上武道路は、平成28年度に全線開通し、国道17号現道や国道50号、平行する県道において交通量が約3割減少。 ・一方で上武道路全線が整備されたことにより、交通量が増加し、2車線区間や流通団地前交差点では速度低下が発生。 ・上武道路の全線4車線化による交通渋滞の緩和が期待される。 ②物流円滑化・周辺地域の活性化 ・上武道路は、北関東自動車道や関越自動車道と連絡し、広域エリアにおける物流の円滑化を支援する。 ・上武道路の事業化（昭和45年）以降、上武道路沿線には多くの工業団地が立地し、周辺地域の活性化を支援する。 ③地域間交流の促進 ・上武道路の整備により、熊谷市役所～渋川市役所間の所要時間が130分⇒77分へ約53分短縮される。							
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：国道50号以北の13.1kmと、群馬・埼玉県境部の新上武大橋前後の5.9km区間の2箇所の暫定2車線区間では、一部で交通渋滞が発生し、ストック効果が十分に発揮されない状況となっているため、早期の全線4車線化を図りたい。また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい 埼玉県知事の意見：上武道路は、埼玉県北部から群馬県中部における地域間交流を支え、地域経済の活性化を図る重要な道路です。平成29年3月に一部暫定2車線区間を含んで全線開通しましたが、引き続き、全線4車線化に向け、コスト縮減に十分留意し、事業推進に努めていただきたい。							
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・北関東自動車道（太田桐生IC～佐野田沼大田桐生IC）が平成23年3月に開通され、北関東自動車道が全線開通。 ・国道354号バイパス（東毛広域幹線道路）が平成26年8月に全線開通。							

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 国道50号以南は昭和45年度に事業化後、平成3年度に埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市今井町間 延長27.4 km (2/4) 開通し、平成25年度に群馬県太田市武蔵島町～群馬県前橋市今井町間 延長21.5km (4/4) 開通。
- ・ 国道50号以北は平成元年に事業化後、平成24年度に前橋市今井町～前橋市上細井町間 延長9.6km (2/4) 部分開通。平成28年度に前橋市上細井町～前橋市田口町間 延長3.5km (2/4) 部分開通。
- ・ 用地進捗率100%、事業進捗率89% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地取得率は全線で100%完了済み。
- ・ 平成28年度に、前橋市上細井町～前橋市田口町間 延長3.5km (2/4) が開通し、全線 (40.5km) 開通。
- ・ 引き続き工事を実施し、全線4車線化に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減を実施。

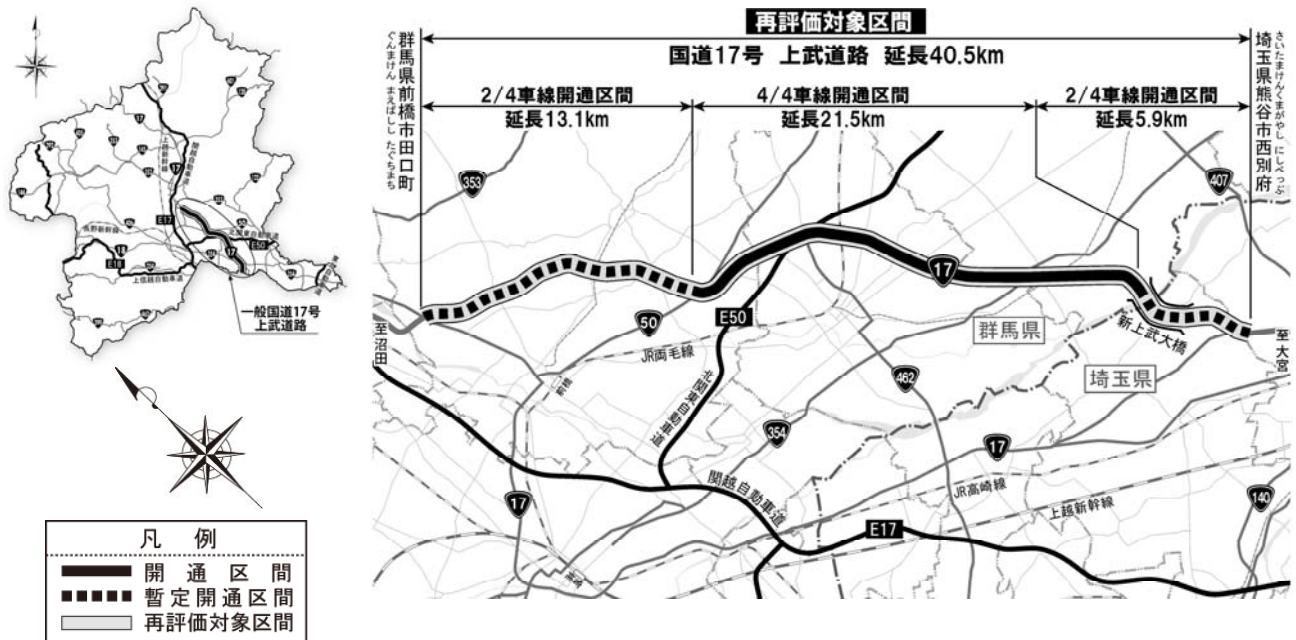
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道17号 ^{しづかわにし} 渋川西バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： ^{ぐんまけんしづかわしなかむら} 群馬県渋川市中村 至： ^{ぐんまけんしづかわしかない} 群馬県渋川市金井				延長 2.8km
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。				
H16年度事業化	H22年度都市計画決定 (バイパス区間)	H25年度用地着手 (バイパス区間)	H22年度工事着手 (現道拡幅区間)	
全体事業費	約165億円	事業進捗率	55%	開通済延長
1.0km				
計画交通量 19,100~25,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.8 <small>(残事業)</small> 2.1	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 116/150億円 <small>(事業費：111/141億円)</small> <small>(維持管理費：5.8/8.8億円)</small>	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 248/270億円 <small>(走行時間短縮便益：213/235億円)</small> <small>(走行費用減少便益：23/24億円)</small> <small>(交通事故減少便益：12/11億円)</small>	基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.9~2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7~2.0（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.9~2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7~2.0（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.9~2.3（事業期間±20%）				
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和・安全性の向上 ・国道17号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近で速度低下が発生。 ・渋川西バイパスの整備により、草津方面への交通の分散を図ることで、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和・交通事故の減少が見込まれる。 ②観光活性化 ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉は、群馬県内主要温泉地の観光入れ込み客数の約6割。 ・草津町の年間宿泊者数は平成22年から約2割増加。 ・渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が87分→60分へ約27分短縮され、観光活性化に期待。 ③防災機能の向上 ・国道353号及び国道145号では、復旧までに長期間を要する災害も過去に発生。 ・渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により安全性、信頼性に優れた代替路線を確保。				
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：渋川西バイパスは、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部（起点区間）であり、極めて重要な路線である。隣接する県事業区間（国道353号金井バイパス）と同時期である平成31年度に供用開始できるよう、さらに重点投資を行い、より一層事業を促進されたい。また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・国道17号鯉沢バイパスにおいては、平成20年7月に渋川市東町関下～渋川市白井間が4車線開通。渋川市白井～渋川市上白井間が暫定2車線開通。 ・国道17号前橋渋川バイパスにおいては、バイパス区間が平成22年3月に暫定2車線開通。うち現道拡幅区間は平成24年3月に4車線開通。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成16年度に事業化後、平成25年12月に現道拡幅区間の洪川市中村～洪川市石原間 延長1.0km (4/4) 開通。
- ・バイパス区間は、早期工事着手に向けて、地元、関係機関等と調整を図りながら用地買収を推進中。
- ・用地進捗率82%、事業進捗率55% (平成29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

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

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

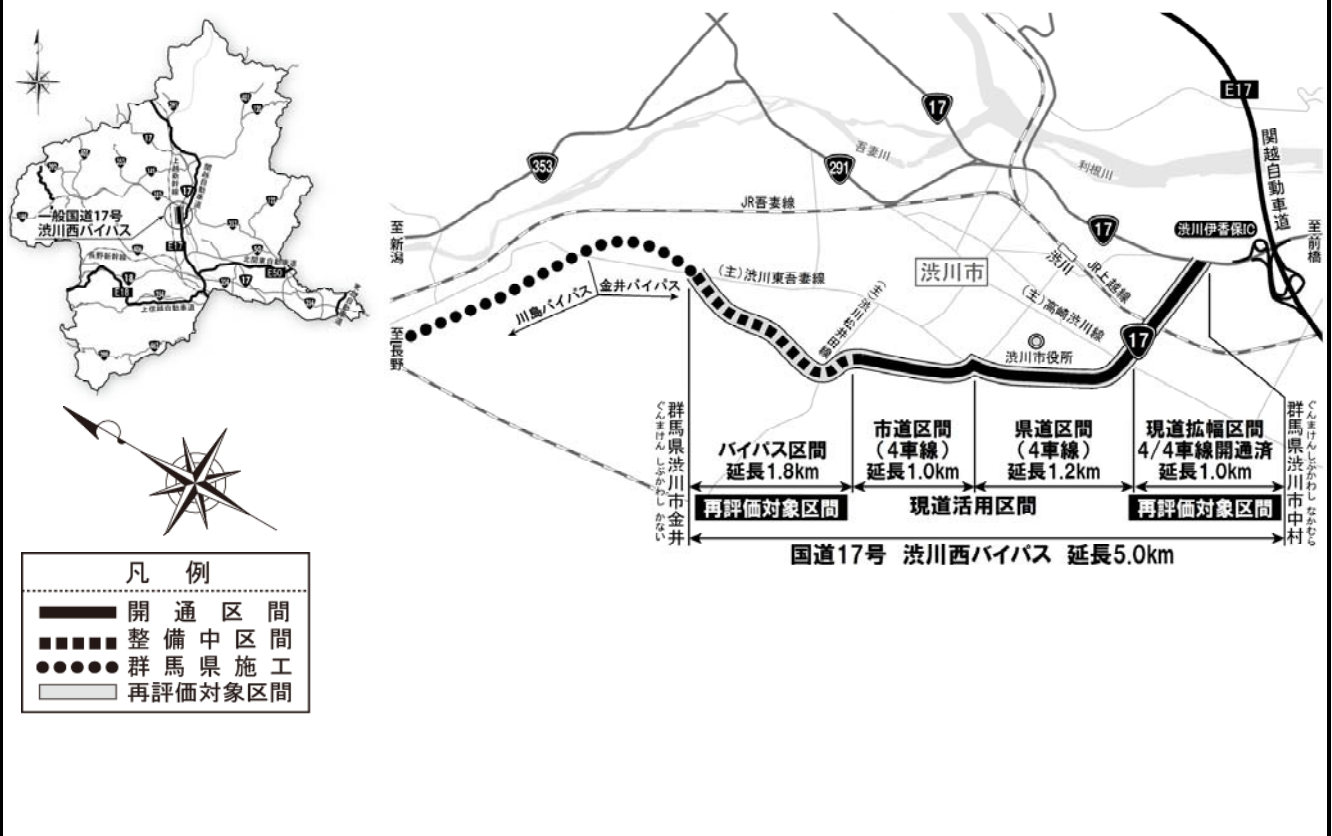
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道18号高崎安中拡幅 <small style="font-size: 0.8em; color: gray;">たかさきあんなかかくふく</small>	事業区分	一般国道 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：群馬県高崎市上豊岡町 <small style="font-size: 0.8em; color: gray;">ぐんまけんたかさき しみとよおかまち</small> 至：群馬県安中市安中四丁目 <small style="font-size: 0.8em; color: gray;">ぐんまけんあんなかし あんなかよんちようめ</small>	延長	6.0km
事業概要 国道18号は、高崎市から安中市・上田市・長野市等の主要都市を通過し上越市に至る総延長220kmの主要幹線道路である。高崎安中拡幅は、高崎市～安中市の交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。		
S58年度事業化		S59年度都市計画決定
全体事業費		約412億円
事業進捗率		97%
計画交通量		35,400～54,300台/日
費用対効果分析結果		総費用：(残事業)/事業全体 20/718億円 (事業費：16/700億円) 維持管理費：3.9/18億円
総便益：(残事業)/事業全体 261/1,008億円 (走行時間短縮便益：228/937億円) (走行費用減少便益：22/61億円) (交通事故減少便益：11/9.3億円)		基準年：平成26年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間±20%)		
【残事業】 交通量：B/C=10.7～15.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=11.8～13.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=12.1～13.6 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・下野尻交差点～城下交差点の2車線区間で速度低下が発生。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、混雑緩和が見込まれる。 ②安全性の向上 ・当該区間では、交通混雑が一因とされる追突事故が多発。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③救急医療の支援 ・高崎安中拡幅は、平成7年度より順次開通。安中市街から高崎総合医療センターへの所要時間が47分⇒26分へ約21分短縮される。 ・高崎安中拡幅の整備により、救急医療支援へのさらなる寄与が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：高崎安中拡幅は、国道18号の渋滞解消、交通安全確保のための重要な事業であるため、現道拡幅部（延長0.6km）の早期4車線化を図られたい。計画区間西側の2車線区間となっている安中市街地は、主要渋滞対策箇所に特定されており、慢性的な渋滞が発生しているとともに、交通需要の増大が見込まれる県事業の西毛広域幹線道路の整備を進めていることから、西毛広域幹線道路との交差点部まで事業区間延伸の検討をお願いしたい。また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・高崎安中拡幅の整備により、沿線には多くの商業・工業施設が立地している。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和58年度に事業化後、平成9年度に高崎市上豊岡町～安中市板鼻間 延長2.2km (4/4) 開通。 ・平成18年度に安中市板鼻～安中市宿間 延長2.4km (4/4) 開通。平成27年度に安中市宿～安中市安中五丁目間 延長0.8km (4/4) 開通。 ・現道拡幅部 延長0.6kmは、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。 ・用地進捗率95%、事業進捗率97% (平成29年3月末時点)		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成27年度に、バイパス部（橋梁工事） 延長0.8km (4/4) 開通。 ・現道拡幅部 延長0.6km区間は、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。		
施設の構造や工法の変更等 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。		

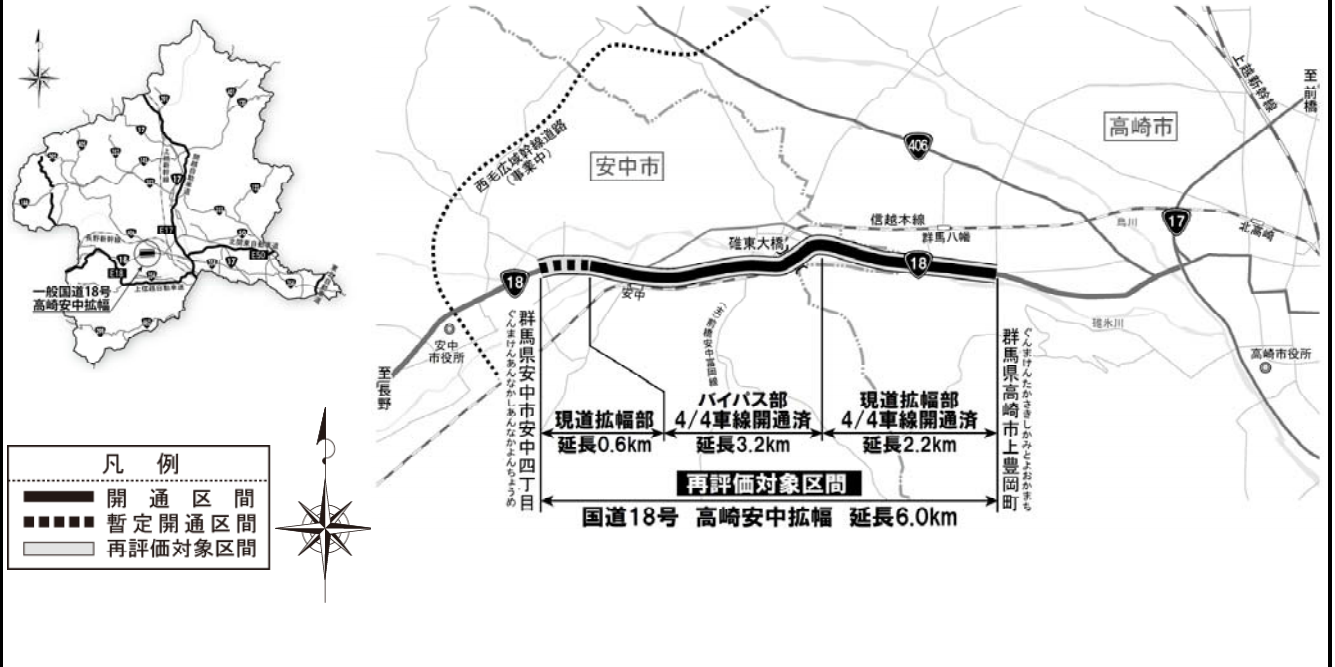
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名：一般国道19号 <small>まつもと</small> 松本拡幅	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局	
起終点：白) <small>ながのけんまつもととしなぎさ</small> 長野県松本市渚 至) <small>ながのけんまつもととしみやぶちほんむら</small> 長野県松本市宮淵本村	延長	1.6km	
事業概要 一般国道19号は、名古屋市を起点に、多治見市、木曾福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野県と中部圏とを連結する全長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として計画された事業である。			
H10年度事業化	H9年度都市計画決定	H17年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費	約170億円	事業進捗率	36%
計画交通量	23,000~40,000台/日	供用済延長	0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 96/160億円 (事業費：90/154億円) (維持管理費：6.0/6.0億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 284/284億円 (走行時間短縮便益：243/243億円) (走行費用減少便益：30/30億円) (交通事故減少便益：11/11億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8~1.8 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.9~2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.7~3.1 (事業期間±20%)			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和、交通事故の減少 ・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白板交差点を先頭に交通混雑が発生。 ・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体の約7割発生。 ・松本拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。 ②地域活性化の支援（観光） ・国道19号周辺は、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有しており、特に松本城の観光客数約99万人と近年増加傾向。 ・松本城の観光客は、約9割が県外観光客であり、長野県内の移動手段は自家用車が約8割。 ③地域活性化の支援（道路整備支援） ・松本拡幅は、松本市第5次道路整備五箇年計画に位置付けられている内環状線の一部を形成。 ・松本拡幅の整備により、松本市の骨格となる幹線道路の早期整備を促進。			
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事からの意見： 一般国道19号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「松本拡幅」の整備により、地域における交通の安全・円滑化、観光の振興が図られ、本県の活性化にもつながるものと期待しております。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平成24年10月に塩尻北拡幅が完了し、平成28年3月に渚1丁目交差点が暫定供用するなど、周辺道路の整備が推進されている。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成17年度より用地買収に着手し、平成29年3月末現在で用地取得率32%。 主要渋滞箇所である渚1丁目交差点付近を優先的に着手し、平成27年度に暫定供用を図った。 今後、残る白板交差点の用地買収を進める予定。 立体部については、4車線整備完了後、交通状況を見ながら立体化を行う。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後、残る白板交差点の用地買収を進める予定。			

立体部については、4車線整備完了後、交通状況を見ながら立体化を行う。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

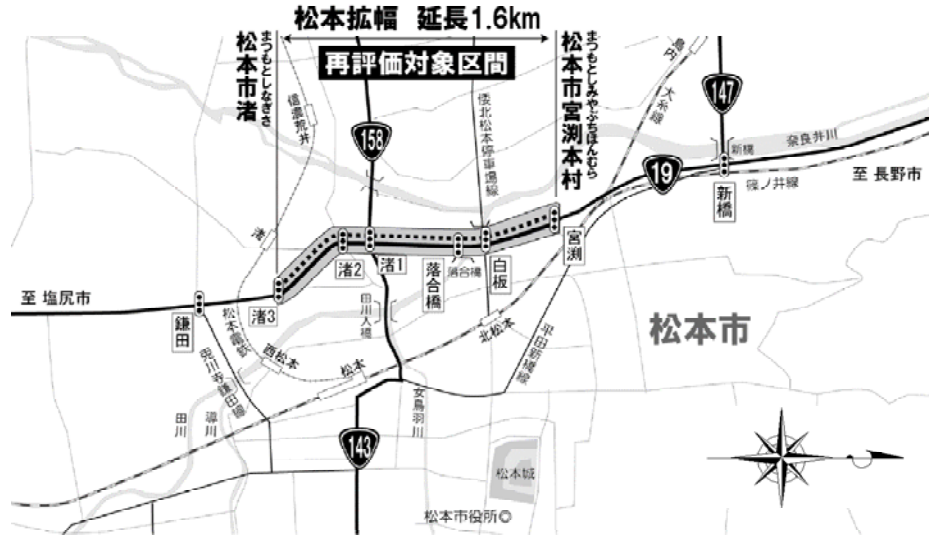
対応方針決定の理由

松本拡幅の整備は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域活性化の支援（観光）等の観点からも、整備の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



凡例	
—	供用中
⋯	事業中
■	再評価箇所



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道20号日野バイパス(延伸)		事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都日野市川辺堀之内 至：東京都日野市西平山三丁目				延長	3.8km
事業概要 日野バイパス(延伸)は、国道20号や並行する北野街道等の渋滞緩和、交通事故の減少に伴う安全性の向上、土地区画整理事業との一体整備による新たなまちづくりの支援を目的とした、日野市川辺堀之内から同市西平山間までの延長3.8kmの4車線のバイパス事業である。						
H17年度事業化	S36年度都市計画決定 (H2年度変更)		H18年度用地着手		一年度工事着手	
全体事業費	約310億円	事業進捗率	66%	開通済延長	0km	
計画交通量	31,200~41,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 5.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 96/344億円 事業費：83/331億円 維持管理費：13/13億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 557/557億円 走行時間短縮便益：488/488億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：28/28億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.9(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=5.2~6.4(交通量±10%) 事業費：B/C=5.3~6.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.3~6.5(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・日野バイパス(延伸)の並行区間である国道20号現道は、渋滞損失時間が約8.8千人時間/年・kmであり、石川入口~大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において渋滞が発生している。 ・日野バイパス(延伸)が整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、渋滞の緩和が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・日野バイパス(延伸)の整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③まちづくりの支援 ・日野バイパス(延伸)の沿線には、4つの土地区画整理事業(川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山)が展開されており、まちづくりと連携した整備によって事業を効率化している。						
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見： ・本事業は、並行する国道20号現道及び北野街道の渋滞緩和や八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。このため、土地区画整理事業と連携し、用地取得を促進するとともに、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・日野バイパス（延伸）Ⅱ期がH29事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度に事業化、用地進捗率82%、事業進捗率66%（平成29年3月末時点）
- ・関連する土地区画整理事業と連携し、用地取得を進めている。
- ・工事は未着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成28年に試掘を行った結果、貴重な遺構が確認されたため、包蔵地全ての本掘調査が必要となった。
- ・土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。
- ・用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

施設の構造や工法の変更等

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

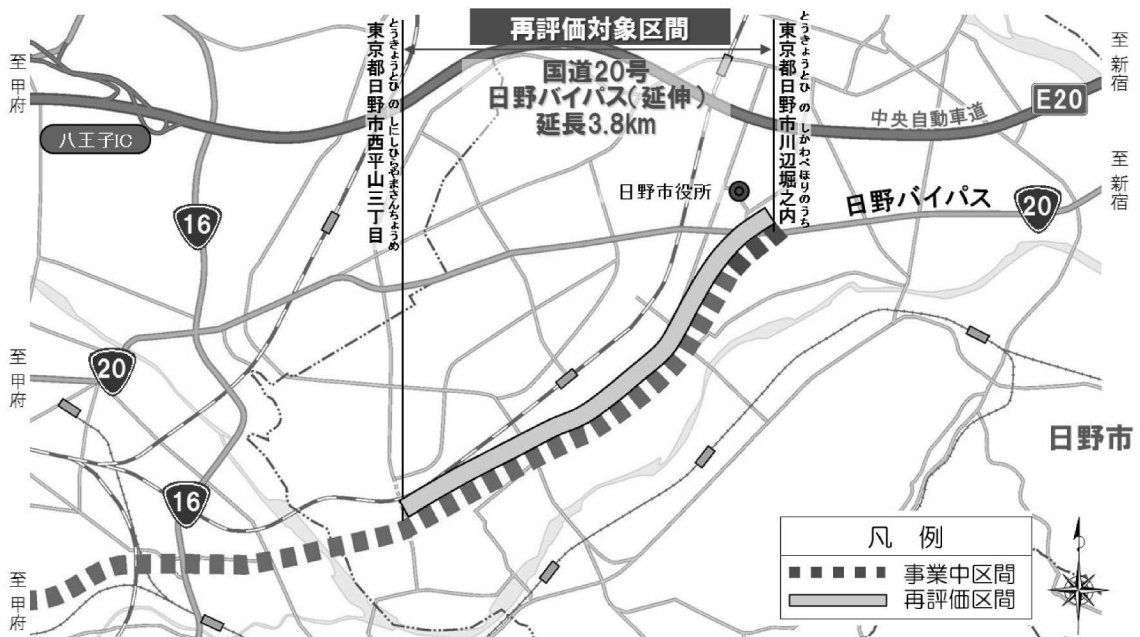
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道20号八王子南バイパス <small>はちおうじみなみ</small>	事業 一般国道	事業 国土交通省	事業 関東地方整備局
起終点 自：東京都八王子市北野町 <small>とうきょうと はちおうじ しきたのまち</small> 至：東京都八王子市南浅川町 <small>とうきょうと はちおうじ しみなみあさかわまち</small>		延長	9.6km
事業概要 八王子南バイパスは、八王子地域の混雑緩和や交通安全の確保とともに、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮を目的とした八王子市北野町から同市南浅川町までの延長約9.6kmのバイパス事業である。			
H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H10年度用地着手	H13年度工事着手
全体事業費	約1,452億円	事業進捗率	57% 開通済延長 2.6km
計画交通量	24,500～47,600台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 493/1,585億円 事業費：466/1,549億円 維持管理費：27/35億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,313/2,232億円 走行時間短縮便益：1,246/2,121億円 走行経費減少便益：51/95億円 交通事故減少便益：16/15億円
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間 ±20%） 【残事業】 交通量：B/C=2.4～2.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.4～2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.4～3.0（事業期間 ±20%）			
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道は、渋滞損失時間が約1,381千人時間/年・kmであり、特に大和田町4丁目交差点から八幡町交差点にかけて顕著な渋滞が発生している。 ・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道は、交通が八王子南バイパスへ転換し、渋滞の緩和が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③アクセス性及び利便性の向上 ・八王子南バイパスの整備により、圏央道高尾山ICへのアクセス性や走行性が向上し、横浜港への物流出荷能力の向上や、観光地への所要時間短縮に寄与する。 ・八王子南バイパスが整備されることにより、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が短縮され、救命率の向上に寄与する。			
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見： ・本事業は、並行する国道20号現道及び北野街道の渋滞緩和や圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。また、東京医大八王子医療センターなどの救急医療施設までの所要時間が短縮され、救命率の向上にも寄与することが期待される。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・日野バイパス（延伸）Ⅱ期がH29事業化。

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92%、事業進捗率57%（平成29年3月末時点）。
- ・平成26年度に大船寺田地区の約0.3kmを、暫定2車線で開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成27年に試掘を行った結果、貴重な遺跡等が発見され、包蔵地全ての本掘調査が必要となった。
- ・引き続き用地取得を推進し、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・館第一トンネルは、開削工法での施工を予定していたが、宅地開発が急速に進展したため、周辺環境への配慮やコスト縮減が図れる非開削（シールド）工法へ変更する。
- ・技術の進展に伴う新工法の活用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

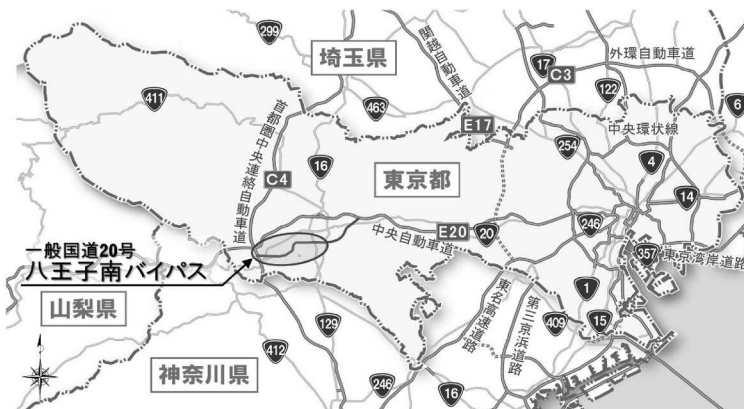
対応方針

事業継続

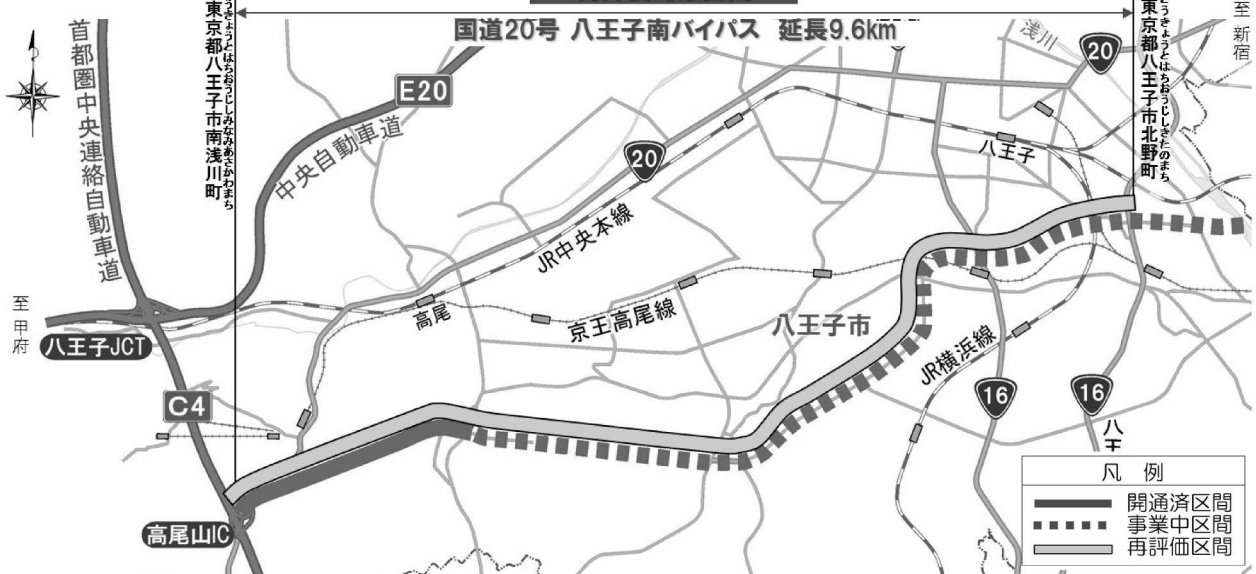
対応方針決定の理由

以上の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



再評価対象区間



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名：一般国道20号 <small>おおつき</small> 大月バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	延長：3.2km
起終点：自： <small>やまなしけんおおつきしこまはし</small> 山梨県大月市駒橋 至： <small>やまなしけんおおつきしおおつきらよはなさき</small> 山梨県大月市大月町花咲		延長	3.2km
事業概要 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。 大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2kmの2車線のバイパス事業である。			
S48年度事業化	S50年度都市計画決定 (H12年度変更)	H元年度用地着手	H7年度工事着手
全体事業費	約418億円	事業進捗率	96%
計画交通量	11,700~12,600台/日		
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) 3.5	総費用： (残事業)/事業全体 74/617億円 (事業費：71/607億円 維持管理費：2.8/10億円)	総便益： (残事業)/事業全体 261/653億円 (走行時間短縮便益：238/622億円 走行費用減少便益：15/24億円 交通事故減少便益：6.9/7.2億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.89~1.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.05~1.07 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.01~1.1 (事業期間±20%)			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・大月バイパスは、平成18年から順次開通しており、これまでに上野原側の1工区が開通。 ・1工区の開通により、並行する現道交通のバイパスへの転換が見られるものの、交通需要が伸びていることから、依然として大月橋東詰交差点等で交通混雑が残る。 ・残る2工区の整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道の積雪等による通行止め時には、交通が国道20号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道20号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている大月バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。 ・市内唯一の第二次救急医療施設である大月市立中央病院へのアクセスは国道20号現道を利用することとなるが、現道は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の混雑時は救急車両の通行に支障。 ・大月バイパスの整備により、搬送時間の短縮や現道における代替路の確保等の利便性向上が見込まれる。			
関係する地方公共団体等の意見 ・山梨県知事の意見：一般国道20号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、歩行者の安全確保、救急医療施設への搬送時間の短縮等が期待されております。 平成23年に1工区が供用されたことにより、並行する現道の交通がバイパスへ転換したため、大月市街地では一定の効果が見られます。しかし、残区間の大月橋東詰め交差点では、依然として交通渋滞が解消されておられません。 残る2工区は、中央道大月インターに直結する区間であり、供用済みの1工区とあわせ、本事業の効果を最大限に発揮できるよう、一層のコスト縮減に配慮しつつ、早期完成をお願いします。			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・大月バイパスの用地取得率は99%（平成29年3月末時点、面積ベース）。
- ・1工区は、平成23年2月までに全線2車線で開通済。
- ・2工区は、改良工事、トンネル工事、JR委託函渠工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・JR線付近の工事箇所において、想定以上の岩塊が多数確認され、施工方法等を見直したため、工事工程を精査し、開通時期を平成30年度から平成32年度へ2年延伸。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・函渠形状、地滑り対策、工事用道路・残土処理に変更あり。また、仮設落石対策とトンネル補助工法の追加あり。

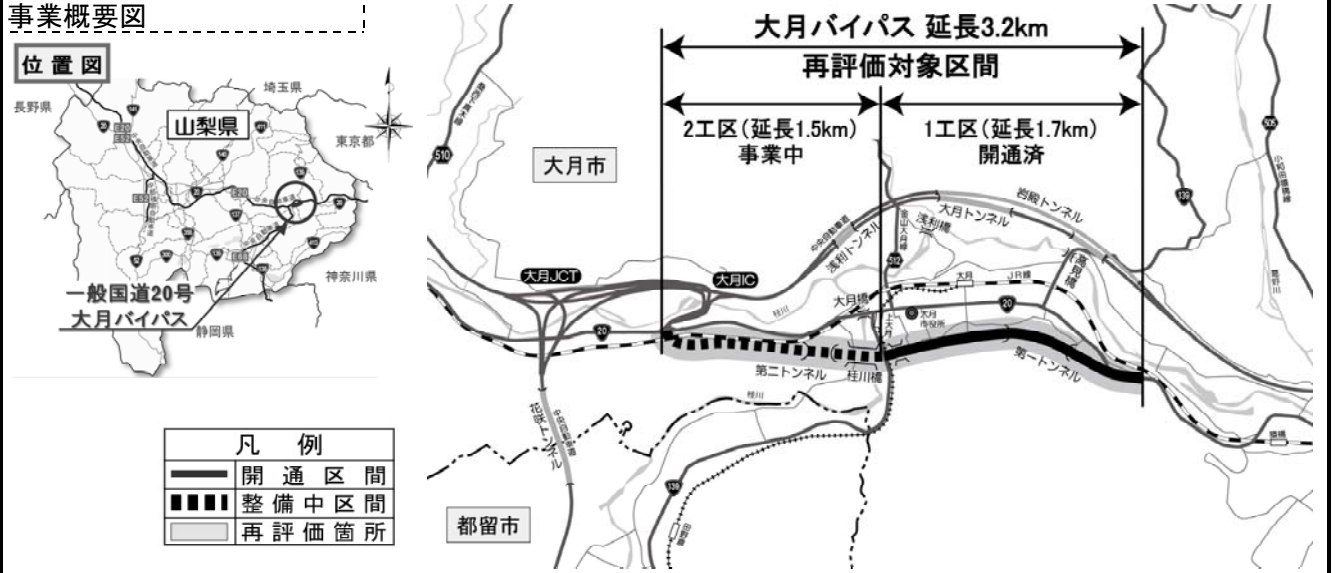
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道20号 <small>しんやまなしかんじょうどうろ ほくぶくかん</small> 新山梨環状道路(北部区間)	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局												
起終点 自：山梨県甲斐市牛句 <small>やまなしけんかいしゅうじく</small> 至：山梨県甲斐市宇津谷 <small>やまなしけんかいしゅうつや</small>	延長	5.0km												
事業概要 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。新山梨環状道路(北部区間)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛句から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。														
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">H16度事業化</td> <td style="width: 25%;">H24年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">H29年度用地着手予定</td> <td style="width: 25%;">H一年度工事着手</td> </tr> </table>			H16度事業化	H24年度都市計画決定	H29年度用地着手予定	H一年度工事着手								
H16度事業化	H24年度都市計画決定	H29年度用地着手予定	H一年度工事着手											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">全体事業費</td> <td style="width: 25%;">約353億円</td> <td style="width: 25%;">事業進捗率</td> <td style="width: 25%;">5%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>供用済延長</td> <td>0km</td> </tr> </table>			全体事業費	約353億円	事業進捗率	5%			供用済延長	0km				
全体事業費	約353億円	事業進捗率	5%											
		供用済延長	0km											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">計画交通量</td> <td colspan="3">16,000～18,500台/日</td> </tr> </table>			計画交通量	16,000～18,500台/日										
計画交通量	16,000～18,500台/日													
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> B/C (事業全体) 2.3 </td> <td style="width: 50%;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 239/259億円 </td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;"> (残事業) 2.5 </td> <td> (事業費) : 222/241億円 (維持管理費) : 17/17億円 </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 20%; border-right: 1px solid black;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 601/601億円 </td> <td style="width: 60%;"> 基準年 平成26年 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-right: 1px solid black;"> (走行時間短縮便益 : 510/510億円) (走行費用減少便益 : 59/59億円) (交通事故減少便益 : 33/33億円) </td> <td></td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> B/C (事業全体) 2.3 </td> <td style="width: 50%;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 239/259億円 </td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;"> (残事業) 2.5 </td> <td> (事業費) : 222/241億円 (維持管理費) : 17/17億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 239/259億円	(残事業) 2.5	(事業費) : 222/241億円 (維持管理費) : 17/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 601/601億円	基準年 平成26年	(走行時間短縮便益 : 510/510億円) (走行費用減少便益 : 59/59億円) (交通事故減少便益 : 33/33億円)			<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量 : B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.1～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.0～2.3 (事業期間±20%) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 交通量 : B/C= 2.1～2.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.2～2.4 (事業期間±20%) </td> </tr> </table>	【事業全体】 交通量 : B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.1～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.0～2.3 (事業期間±20%)	【残事業】 交通量 : B/C= 2.1～2.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.2～2.4 (事業期間±20%)
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> B/C (事業全体) 2.3 </td> <td style="width: 50%;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 239/259億円 </td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;"> (残事業) 2.5 </td> <td> (事業費) : 222/241億円 (維持管理費) : 17/17億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 239/259億円	(残事業) 2.5	(事業費) : 222/241億円 (維持管理費) : 17/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 601/601億円	基準年 平成26年								
B/C (事業全体) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 239/259億円													
(残事業) 2.5	(事業費) : 222/241億円 (維持管理費) : 17/17億円													
(走行時間短縮便益 : 510/510億円) (走行費用減少便益 : 59/59億円) (交通事故減少便益 : 33/33億円)														
【事業全体】 交通量 : B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.1～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.0～2.3 (事業期間±20%)	【残事業】 交通量 : B/C= 2.1～2.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.2～2.4 (事業期間±20%)													
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) 【残事業】 交通量 : B/C= 2.1～2.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.1～2.5 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.0～2.3 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 2.2～2.4 (事業期間±20%)														
事業の効果等														
①甲府都市圏の課題解消 <ul style="list-style-type: none"> ・甲府都市圏では、限られた幹線道路に交通が集中し、渋滞や事故が多発。 ・新山梨環状道路の整備により、甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 														
②地域間の連携・交流の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・新山梨環状道路の整備により、山梨県内の生活圏中心都市である甲府市・韮崎市と二次生活圏の中心都市である笛吹市、山梨市、昭和町、南アルプス市と、地域高規格道路による新たな道路ネットワークを構築。 ・また、韮崎市と笛吹市の所要時間が約5割短縮され、連携・交流の促進が見込まれる。 														
③甲府都市圏の渋滞緩和（国道20号・国道52号） <ul style="list-style-type: none"> ・新山梨環状道路に並行する国道20号現道は、小瀬スポーツ公園入口、中小河原、国母等の19交差点が主要渋滞箇所として特定。 ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約8割。 ・新山梨環状道路に並行する国道52号現道では、相生歩道橋、貢川交番前、竜王駅南等の12交差点が主要渋滞箇所として特定。 ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約5割。 ・新山梨環状道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通混雑の解消、交通事故減少が見込まれる 														
④観光の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄ICとして、牛句IC（仮称）が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセス性が向上。 ・アクセス性向上により、観光支援が見込まれる。 														
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の意見：新山梨環状道路（北部区間）は、甲府都市圏における交通の円滑化や周辺地域の連携強化及び、リニア中央新幹線開業による効果を県全域に波及させるために必要不可欠な道路であります。県としましては、地元自治体と連携し用地取得など地元調整に積極的に協力して参りますので、北部区間の早期完成をお願いします。														
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。														
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 新山梨環状道路を形成する西部区間は平成16年3月に供用し、南部区間は平成21年3月に供用した。新山梨環状道路北部区間の一部である広瀬～桜井間が平成28年度に新規事業化された。														

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成16年度新規事業化。
- ・平成25年3月に都市計画決定。
- ・平成28年度に、調査・設計や測量、地質調査を実施。
- ・用地取得率は0%。今年度より用地取得に着手予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成29年度中に、用地・環境整備予定。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

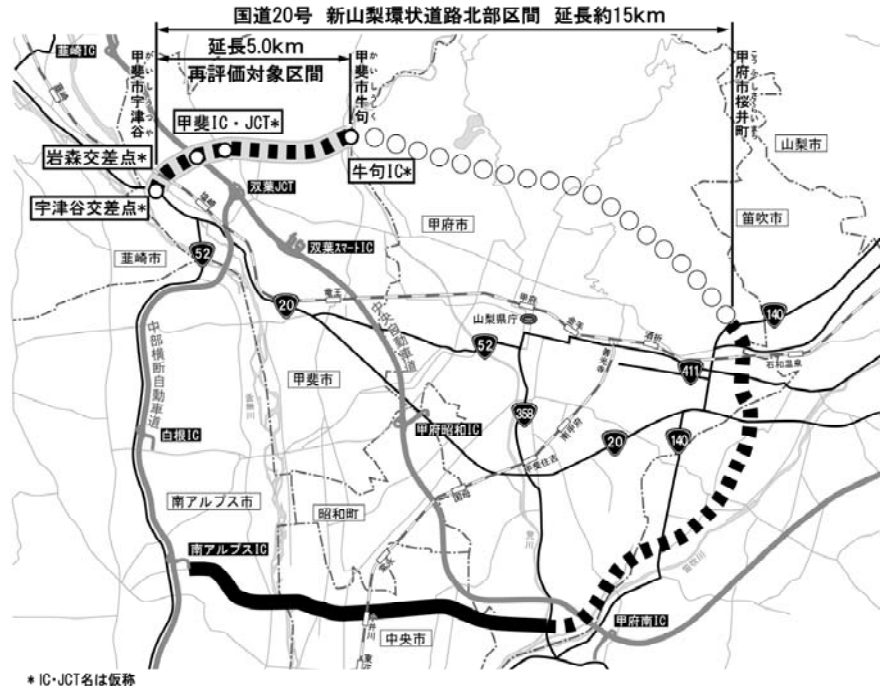
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図

位置図



凡例	
—	開通区間
.....	整備中区間
○	調査中区間
□	再評価箇所



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道 ^{ゆうき} 50号結城バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：茨城県結城市小田林 至：茨城県筑西市布川			延長	7.7km	
事業概要	一般国道50号は、北関東内陸部～太平洋岸を東西に連絡する主要幹線道路である。一般国道50号結城バイパスは、結城市を中心とした周辺地域の都市交通の円滑化と交通安全の確保、開発計画等地域振興の支援を目的に進めている延長7.7kmの4車線のバイパス事業である。					
S54年度事業化	S53年度都市計画決定 (H一年度変更)	S55年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	約289億円	事業進捗率	97%	供用済延長	7.7km	
計画交通量	19,100～36,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 11.1	総費用 (残事業)/事業全体 36/656億円 (事業費：30/630億円 維持管理費：6.3/26億円)	総便益 (残事業)/事業全体 403/1,389億円 (走行時間短縮便益：392/1,268億円 走行費用減少便益：10/102億円 交通事故減少便益：0.52/18億円)	基準年 平成29年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=2.1～2.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.1～2.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.9～2.3 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=8.8～13.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=10.2～12.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=10.3～11.1 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・結城バイパスは、平成14年に全線暫定2車線にて開通後、順次4車線化しており、約10年が経過。 ・暫定2車線区間に並行する現道では、川島交差点に交通が集中することから慢性的に渋滞が発生。 ・バイパスの暫定2車線区間においても、交通渋滞が発生。 ・4車線化により、交通の円滑が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・通過交通は、バイパスに転換し、4車線区間に並行する旧道では渋滞が解消し、安全性が向上。 ・4車線化により、交通の円滑化が図られ、安全性の向上が見込まれる。 ③地域振興への支援 ・結城バイパスの整備により、土地区画整理事業によるまちづくりを支援。 ・下館バイパスと一体となって地域振興を支援。					
関係する地方公共団体等の意見	・茨城県知事の見解： 一般国道50号結城バイパスは、これまでに延長7.7kmのうち4.9kmが4車線で供用されているものの、残る2.8km区間については暫定2車線となっており、全線4車線化により交通渋滞の緩和や安全性の確保、新4号国道及び北関東道へのアクセス性向上に大きく寄与するものと期待しています。 また、新川島橋を含む暫定2車線区間の早期4車線化など事業の必要性が高く、事業を継続することは妥当と考えます。 今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト削減を図るよう、お願いします。					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	一般国道50号栃木県内区間は4車線で整備されるとともに、北関東自動車道が全線供用（平成23年3月）され、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和54年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率97%（平成29年度3月末時点）

平成14年度までに全線暫定2車線（延長7.7km）で開通、西側（結城市小田林～結城市結城）の延長4.9km区間については、平成16年度までに4車線化が完了。引き続き、全線4車線開通を目指し、Ⅱ期線の工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新川島橋Ⅱ期線施工にあたり、最新の技術基準で支持層を見直した結果、杭基礎への変更や既設橋脚の耐震照査を実施した結果、RC巻立てが必要となった。

計画河床床より最大3.3mの洗掘が確認されたことから、洗掘拡大による下部工への被害を防止するため護床工および護岸工が必要となった。

今後は、用地の取得は100%完了しているため、引き続き、全線4車線開通に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

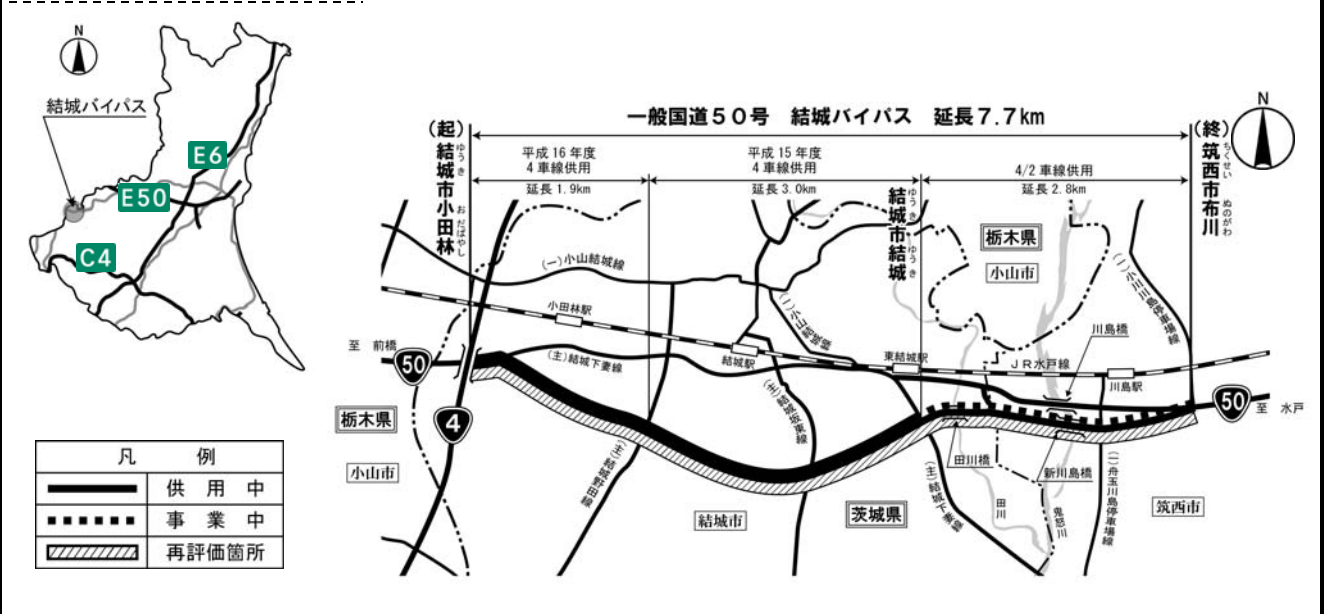
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、結城市を中心とした周辺地域の交通円滑化、安全性向上、地域振興への支援の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道51号 <small>なりたかくふく</small> 成田拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ちばけん なりたしいなか</small> 千葉県成田市飯仲 至： <small>ちばけん なりたしひがしかなやま</small> 千葉県成田市東金山	延長	5.8km		
事業概要					
国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。成田拡幅は、成田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善の確保を目的に計画された、延長5.8kmの現道拡幅事業である。					
S45年度事業化		S43年度都市計画決定 (H17年度都市計画変更)		S46年度用地着手	
				S46年度工事着手	
全体事業費	約240億円	事業進捗率	約91%	供用済延長	4.6km
計画交通量	15,300~35,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.5	総費用： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 30/732億円 事業費：27/716億円 維持管理費：3.4/16億円	総便益： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 82/1,069億円 走行時間短縮便益：59/979億円 走行費用減少便益：23/65億円 交通事故減少便益：0.40/25億円	基準年： 平成26年
	(残事業)	2.7			
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.6~2.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.5（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.5~3.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4~1.5（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=2.6~2.8（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①交通渋滞の緩和					
・公津の社交差点周辺や寺台インター交差点周辺の2車線区間で速度低下が発生。					
・2車線区間の整備によって交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。					
②インバウンド観光の支援					
・成田拡幅の沿道区間は、エアポート都市構想の中で「訪日外国人誘致エリア」に設定。					
・拡幅により成田市内及び周辺の観光施設・宿泊施設と成田空港間のアクセス定時性確保を支援。					
関係する地方公共団体等の意見					
千葉県知事からの意見：					
・一般国道51号成田拡幅は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、成田空港周辺地域の物流の円滑化、地域経済の活性化につながる重要な事業である。					
・国道51号成田拡幅と交差する北千葉道路では、千葉ニュータウン区間を含む約26キロメートルがすでに開通しており、現在、成田市北須賀から押畑までの区間を国の協力をいただき整備が進められ、成田市押畑から大山までの区間は県が整備を進めているところである。また、国道16号以西については、6月9日に開催した千葉県道路協議会において、国直轄事業と有料事業の合併施行の計画とし、県が都市計画変更や環境アセスメントの手続きに着手できるように国に協力していただくことが確認されたところである。					
・今後も北千葉道路の整備の進展に伴い、当該道路への利用交通の流入が見込まれ、成田市内の交通の円滑化に資する事業の早期完成を図られたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・事業化時は4万人余りだった人口が、2005年には約10万人を突破し、市街化が拡大。					
・周辺施設及び交差点道路からの流入交通が多く、成田拡幅区間に交通が集中し渋滞が発生。					
・昭和53年成田空港開港。					
・平成3年成田空港駅開業。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・昭和45年に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率91%、（平成29年3月末時点）					
・平成13年度まで：成田市並木～成田市寺台間 延長=4.6km 4/4車線開通					
・現在までに4.6km区間で4車線供用しており、残る1.2km区間を引き続き事業中。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・残事業区間のうち、起点側の飯仲については平成25年度から工事着手。終点側の寺台～東金山間についても平成29年度から工事着手。					
・今後も用地交渉や関係機関協議を進めるとともに改良工事、橋梁工事を実施。					

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



凡例: 計画交通量(台/日)

- 4車線区間(整備済み)
- 2車線区間(未整備)
- 高速道路
- 一般国道
- 県道
- ◎ 市役所
- 商業施設(店舗面積1,000㎡以上)
- 人口集中地区(H27)



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道139号 都留バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：山梨県都留市十日市場 至：山梨県都留市田野倉				延長	8.0km	
事業概要 国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る幹線道路である。都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0kmの2車線のバイパス事業である。							
S49年度事業化		S52年度都市計画決定		S55年度用地着手		S55年度工事着手	
全体事業費	約310億円		事業進捗率	77%		供用済延長	6.1km
計画交通量	6,100～16,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体) 1.3	(残事業)/(事業全体) 68/547億円		(残事業)/(事業全体) 88/713億円		平成26年	
	(残事業) 1.3	事業費：63/524億円 維持管理費：5.3/22億円		走行時間短縮便益：80/708億円 走行費用減少便益：6.6/2.9億円 交通事故減少便益：1.4/1.4億円			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）							
事業の効果等 ①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・都留バイパスは、昭和62年から順次開通しており、これまでに約8割が開通。 ・2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつつあり、禾生第一小学校前交差点では交通混雑が緩和。 ・都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道富士吉田線の積雪等による通行止め時には、交通が国道139号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道139号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている都留バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。							
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の意見：一般国道139号都留バイパスは、都留市内現道交通の混雑解消や、交通事故の減少に大きく寄与するとともに、県東部地域と富士北麓地域を結ぶ重要な幹線道路であります。平成22年度までに2工区5.6kmが開通し、大型車などの交通がバイパスに転換されたことにより、都留市中心部の交通混雑が緩和し、安全性も向上しております。しかしながら、残区間の現道は、幅員が狭く歩道も未整備であり、円滑な交通や安全確保の面からも課題を抱えている箇所でもあります。県としましては、上記問題を解決するために全線供用が必要と考えておりますので、残区間の早期完成をお願いします。							
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・昭和62年度 都留市上谷～法能 延長2.0km (2/2) 部分開通 ・平成5年度 都留市法能 延長0.4km (2/2) 部分開通 ・平成22年度 都留市法能～井倉 延長3.2km (2/2) 部分開通							
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。 ・用地取得率は74%（平成29年3月末、面積ベース）。 ・平成28年度までに、2工区（延長5.6km）及び1工区の一部（延長0.5km）が2車線開通済。 ・平成29年度は、1工区における歩道等の工事を推進。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 残る1・3工区について、周辺の開発状況等を踏まえた整備方針の検討を進める。							

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

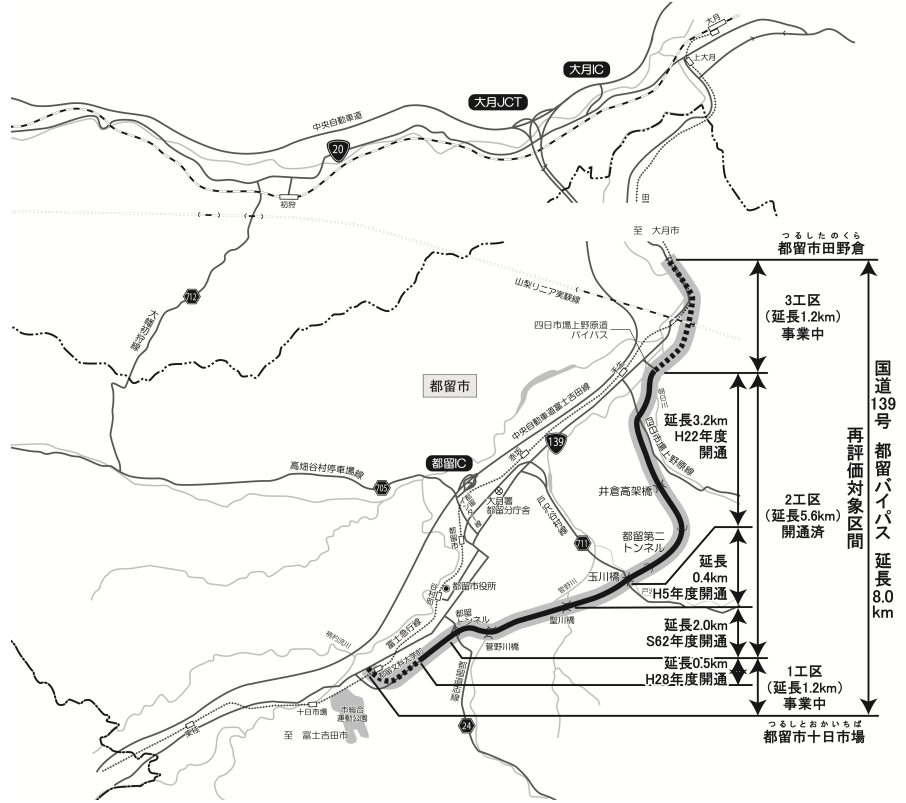
事業継続

対応方針決定の理由

以上の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

位置図



凡例	
	開通区間
	整備中区間
	再評価箇所

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名：一般国道158号 <small>まつもととはたどうろ</small> 松本波田道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自) <small>ながのけんまつもとしまだち</small> 長野県松本市島立 至) <small>ながのけんまつもとしはだ</small> 長野県松本市波田	延長 5.3km	
事業概要： 一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通渋滞の緩和などを目的として計画された事業である。		
H8年度事業化		H10年度都市計画決定
H26年度用地着手		H一年度工事着手
全体事業費	約264億円	事業進捗率：11%
計画交通量	5,100台/日	供用済延長：0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 200/233億円 事業費：186/219億円 維持管理費：14/14億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 308/308億円 走行時間短縮便益：238/238億円 走行費用減少便益：49/49億円 交通事故減少便益：21/21億円
基準年：平成26年		
感度分析の結果： 【事業全体】 交通量：B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.6 (事業期間 ±20%) 【残事業】 交通量：B/C=1.4~1.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.7 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等 ①広域幹線道路網の形成 ・松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、日本列島の中央部を東西に結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路。 ・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待。 ②災害時のリダンダンシーの確保 ・南海トラフ巨大地震発生の可能性のある中部地方では、早期の道路啓開体制確立のため、広域支援ルートとして計画。 ・中部縦貫自動車道は、並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、首都圏や中京圏、北陸圏被災時の代替路や広域的な災害時の救護、救援物資輸送ルートとしても機能。 ③地域活性化の支援 ・当該地域周辺には、主要な観光地が多数存在しており、松本市の年間観光入込客数の約6割を占める。 ・中部縦貫自動車道の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源を結ぶ新たなルートを形成し、観光客の増加が見込まれる。 ④交通混雑の緩和 ・松本波田道路と並行する国道158号の区間は、延長6.5kmの区間に信号交差点が15箇所と非常に多く、円滑な搬送に支障をきたしている。 ・当該区間の整備により搬送ルートの信号交差点が減少し、搬送時間の短縮による救命率向上はもとより、搬送の信頼性向上や、搬送中の医療行為の作業環境の改善が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事からの意見： 松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、中部北陸地方の高速交通ネットワークを形成する道路であり、物流体系の効率化等による生産性の向上、沿線観光地を周遊する広域観光の促進、災害時の基幹ネットワークの確保など、大きな効果が期待されております。 また、県としては平成28年度より松本波田道路の用地取得を推進するため、専任職員を配置し事務委託をするなど協力体制を強化しております。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成8年度に事業化がなされ、平成10年度の都市計画決定を経て、その後地質調査や道路設計を実施。平成29年3月末現在で用地取得率1%。
用地取得に向け、地元協議を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得推進に向け、地元協議を実施中。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

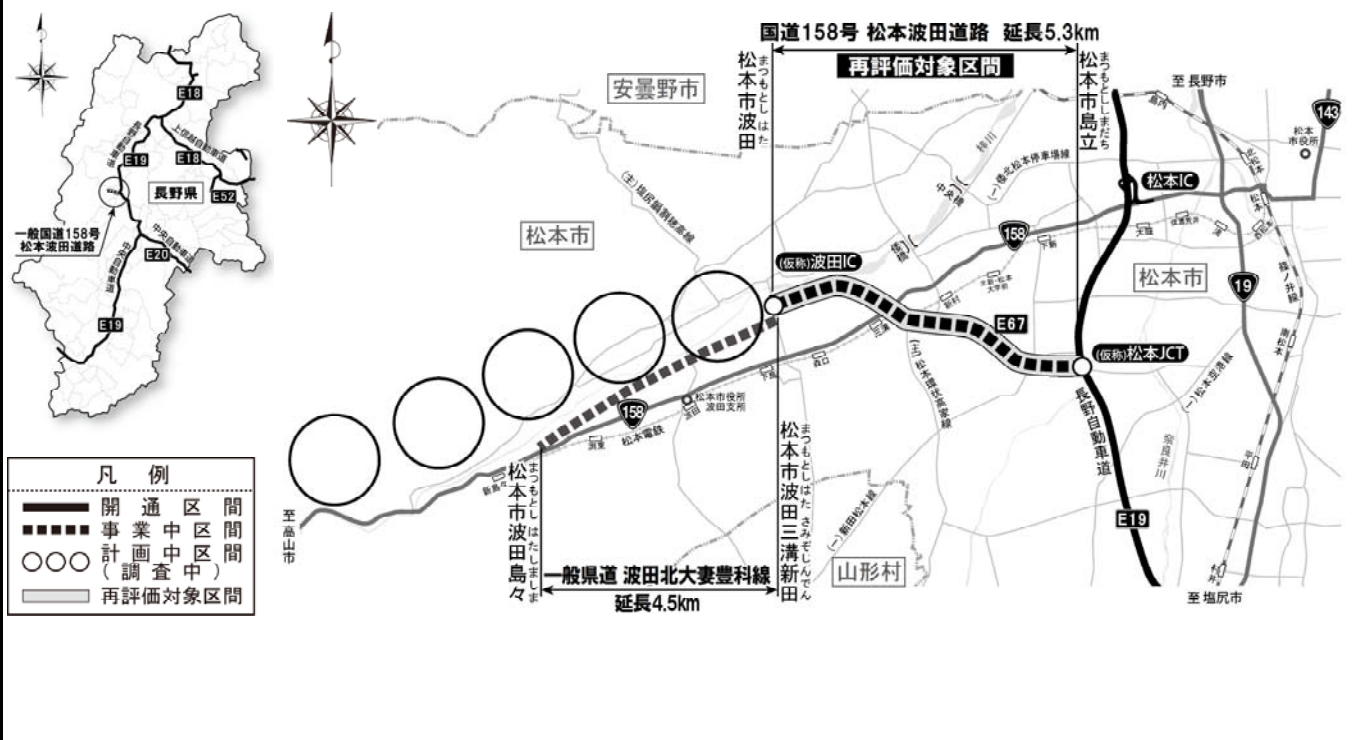
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

松本波田道路の整備は、広域幹線道路網の形成、松本市内の交通混雑の緩和等の観点からも、整備の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道246号 都筑青葉地区環境整備 <small>つつきあおばちくかんきょうせいび</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：神奈川県横浜市都筑区牛久保町 至：神奈川県横浜市青葉区藤が丘一丁目 <small>かながわけんよこはましつづきくうしくぼちよう かながわけんよこはましあおばくふじがおかいちちようめ</small>	延長	4.5km		
事業概要					
本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和、道路の環境改善、東名高速へのアクセス性の向上を目的とした、交差点の立体化（市ヶ尾立体、新石川立体）、歩道整備や右折レーンを設置する事業である。					
S50年度事業化	S39年度都市計画決定 (S54年度変更)	S53年度用地着手	S61年度工事着手		
全体事業費	約550億円	事業進捗率	89%	供用済延長	2.5km
計画交通量	37,700~62,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) 48/856億円 (事業費：48/847億円) 維持管理費：- / 9.1億円	総便益 (残事業)/(事業全体) - /1,119億円 (走行時間短縮便益：- /1,058億円) (走行費用減少便益：- /34億円) (交通事故減少便益：- /27億円)	基準年 平成26年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=0.98~1.4（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= —（交通量 —） 事業費：B/C=1.3~1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C= —（事業費 —） 事業期間：B/C=1.2~1.4（事業期間±20%）事業期間：B/C= —（事業期間 —）					
事業の効果等					
①慢性的な交通渋滞の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られている。 ・主要渋滞箇所である江田駅東交差点に交通が集中。 ・歩道整備や右折レーン設置により、人やクルマの円滑で安全な移動等の確保が期待される。 					
②東名高速へのアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られており、東名高速へのアクセス性が向上。 					
③沿道環境の改善					
<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーン未整備の交差点は、整備済交差点と比較して追突事故が多い。 ・歩道整備未完了区間は、完了区間と比較して、歩行者事故が多い。 ・右折レーン設置、歩道整備により、安全性・快適性の向上が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市長の意見： 江田駅付近の渋滞対策や、歩道整備・右折レーンなどは、地元からの期待が非常に大きいため、残事業区間についても事業進捗率の高い箇所から集中的に整備を進めるなど効率的な事業展開を図り、事業効果の早期発現をお願いします。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<p>横浜青葉ICが平成10年3月に供用。</p> <p>港北ニュータウン開発プロジェクトが進展。</p>					

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度に事業化、用地進捗率85%、事業進捗率89%（平成29年3月末時点）
 平成6年度：江田地区歩道整備 延長0.4km 供用
 平成9年度：市ヶ尾立体部 延長1.0km 供用
 平成17年度：新石川立体部 延長1.1km 供用

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

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

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る新石川歩道整備（延長0.9km）、市ヶ尾歩道整備（延長1.1km）におけるH29年3月末現在の用地取得率は、それぞれ18%、99%。

市ヶ尾地区の未取得箇所について、引き続き、交渉を進める。

今後も、地元の意見を踏まえて、事業進捗率の高い市ヶ尾地区の歩道整備を先行完了させ、新石川地区の歩道整備についても計画的に用地取得を進める。

施設の構造や工法の変更等

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

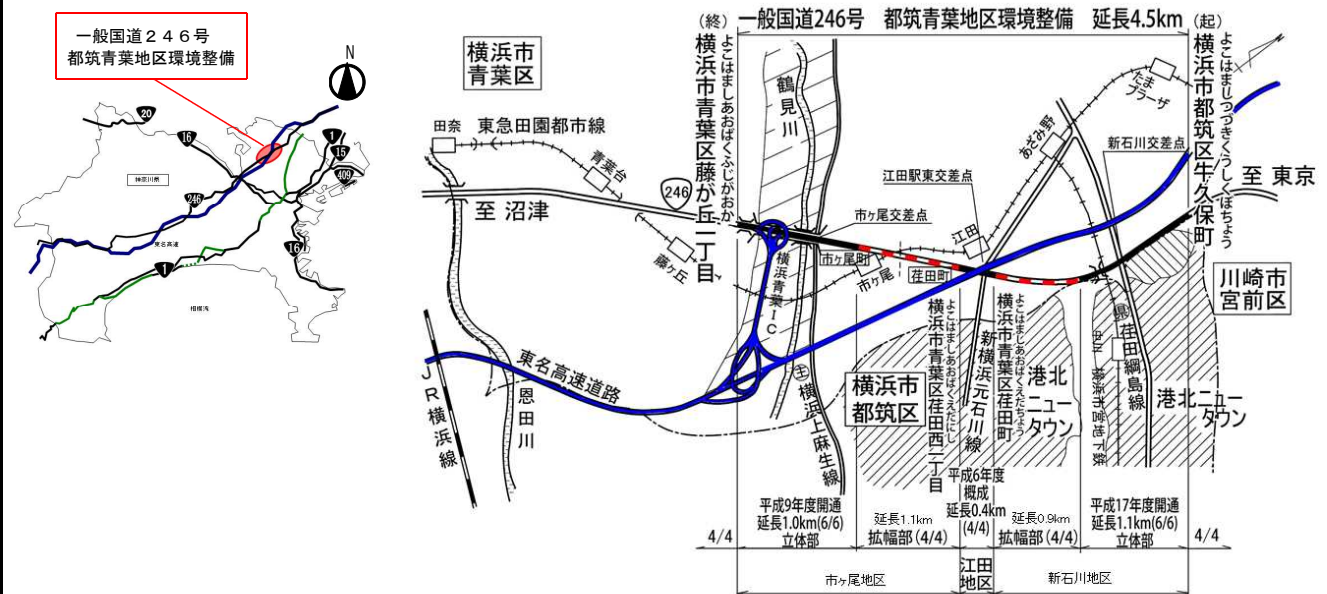
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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