

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7号 <small>あさひあつみ</small> 朝日温海道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 北陸地方整備局																																						
起終点	自：新潟県村上市川端 <small>むらかみかわぼた</small> 至：山形県鶴岡市大岩川 <small>つるおかおおいわがわ</small>	延長	40.8km																																								
事業概要	<p><small>あさひあつみ</small> 一般国道7号朝日温海道路は、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。</p>																																										
H25年度事業化	H24年度都市計画決定	H27年度用地着手	H28年度工事着手																																								
全体事業費	約1,900億円	事業進捗率	8%	供用済延長	—km																																						
計画交通量	9,500～12,400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%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> </table>	B/C	:	(事業全体)	1.4			(残事業)	1.5	<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: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1,514/1,653億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">1,351/1,490億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">163/163億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/(事業全体)	1,514/1,653億円			(事業費)	1,351/1,490億円			(維持管理費)	163/163億円	<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: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">2,257/2,257億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,562/1,562億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">543/543億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">152/152億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/(事業全体)	2,257/2,257億円			(走行時間短縮便益)	1,562/1,562億円			(走行経費減少便益)	543/543億円			(交通事故減少便益)	152/152億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">平成29年</td> </tr> </table>	基準年	:	平成29年
B/C	:	(事業全体)	1.4																																								
		(残事業)	1.5																																								
総費用	:	(残事業)/(事業全体)	1,514/1,653億円																																								
		(事業費)	1,351/1,490億円																																								
		(維持管理費)	163/163億円																																								
総便益	:	(残事業)/(事業全体)	2,257/2,257億円																																								
		(走行時間短縮便益)	1,562/1,562億円																																								
		(走行経費減少便益)	543/543億円																																								
		(交通事故減少便益)	152/152億円																																								
基準年	:	平成29年																																									
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体) 交通量</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C= 1.1～1.5 (交通量±10%)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業) 交通量</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C= 1.3～1.6 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>:</td> <td>B/C= 1.3～1.5 (事業費±10%)</td> <td>事業費</td> <td>:</td> <td>B/C= 1.4～1.6 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>:</td> <td>B/C= 1.3～1.5 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間</td> <td>:</td> <td>B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量	:	B/C= 1.1～1.5 (交通量±10%)	(残事業) 交通量	:	B/C= 1.3～1.6 (交通量±10%)	事業費	:	B/C= 1.3～1.5 (事業費±10%)	事業費	:	B/C= 1.4～1.6 (事業費±10%)	事業期間	:	B/C= 1.3～1.5 (事業期間±20%)	事業期間	:	B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%)																				
(事業全体) 交通量	:	B/C= 1.1～1.5 (交通量±10%)	(残事業) 交通量	:	B/C= 1.3～1.6 (交通量±10%)																																						
事業費	:	B/C= 1.3～1.5 (事業費±10%)	事業費	:	B/C= 1.4～1.6 (事業費±10%)																																						
事業期間	:	B/C= 1.3～1.5 (事業期間±20%)	事業期間	:	B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%)																																						
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <ol style="list-style-type: none"> ①災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・日本海側の国土軸の形成が促進され、首都直下地震や南海トラフ地震の災害時にも、太平洋側への支援など「災害に強い多軸型国土づくり」に寄与することが期待される。 ②安全な道路ネットワークの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故や災害による道路ネットワークの寸断リスク低減が期待される。 ③救急医療施設への搬送時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設到達の60分圏域が拡大するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。 ④安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・道路ネットワークが強化され、安定的な物流ルートの確保や所要時間の短縮などの効果が期待される。 ⑤観光振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・観光入込客数の増加や観光周遊ルートの拡大など、広域的な観光振興の支援が期待される。 ⑥地域産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸東北自動車道の整備を見越して村上市工業団地に航空機内装品製造の世界トップメーカーが進出し、道路ネットワークを活かした事業の効率化により、事業規模を順次拡大している。 ・新潟県では地域資源のブランド化を進めており、地域ブランドである「ヤナギガレイ」や「越後杉ブランド」の輸送時間の短縮や輸送コストの削減、流通量の拡大が期待されている。 																																										

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

新潟県・山形県や日本海沿岸東北自動車道建設促進 新潟・山形県境地区期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。

知事の意見(新潟県)

県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため、全ての事業の継続を望みます。

知事の意見(山形県)

日本海沿岸東北自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。また、本県では、「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、政府においても、本区間の早期完成を目指すとともに、供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。

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)のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新規事業採択時評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。

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34%、事業進捗率8% (平成29年度末予定)

残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事を推進し、早期完成2車線供用を目指して整備を進める。

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積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

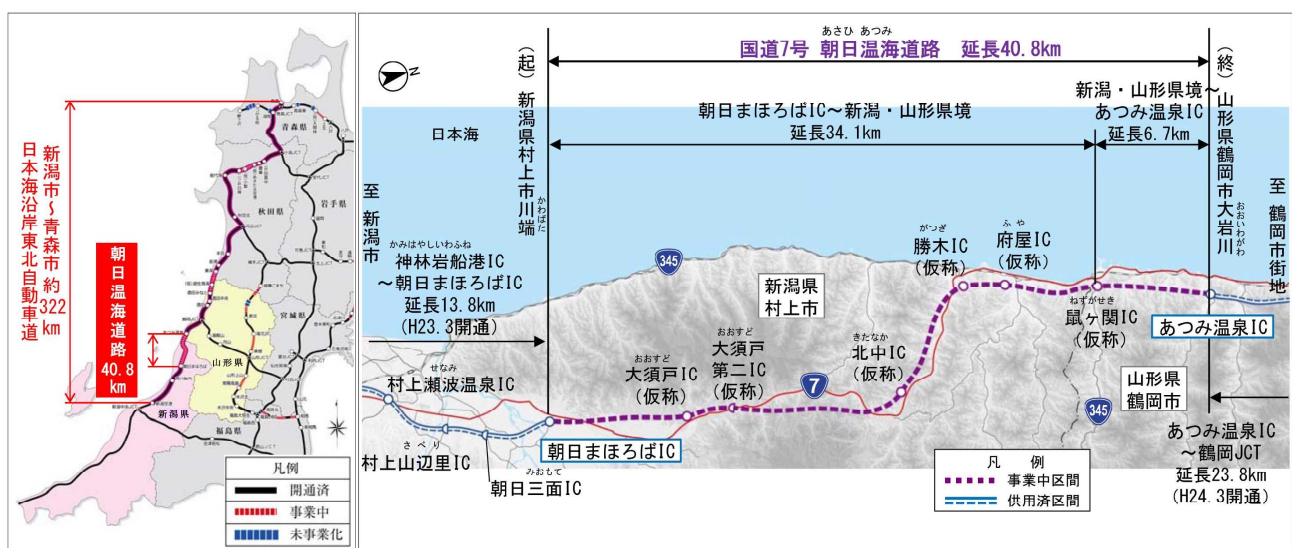
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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7号 栗ノ木道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新潟市中央区沼垂東 至：新潟県新潟市中央区鏡	延長	1.4km		
事業概要	一般国道7号栗ノ木道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援などを目的とした延長1.4kmの道路整備事業である。				
H19年度事業化	H4年度都市計画決定	H20年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約270億円	事業進捗率	62%	供用済延長	—km
計画交通量	52,600～65,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) 3.8	総費用：(残事業)/(事業全体) 86/277億円 (事業費：78/269億円) (維持管理費：8.2/8.2億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 324/324億円 (走行時間短縮便益：206/206億円) (走行経費減少便益：65/65億円) (交通事故減少便益：53/53億円)	基準年：平成29年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 1.01～1.4 (交通量±10%) (事業費) 交通量：B/C= 1.1～1.2 (事業費±10%) (事業期間) 交通量：B/C= 1.1～1.3 (事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C= 3.2～4.6 (交通量±10%) (事業費) 交通量：B/C= 3.4～4.1 (事業費±10%) (事業期間) 交通量：B/C= 3.6～4.0 (事業期間±20%)				
事業の効果等	定性的な効果 ①新潟市の都心地区へのアクセス向上 ・新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・新潟西港と高速道路ネットワーク間のアクセス性が向上し、物流効率化の支援が期待される。 ③防災機能の強化 ・冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。 ④生活環境の改善（生活道路の安全性向上） ・事業区間の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活道路の安全性向上が期待される。 ⑤救急搬送の支援 ・第三次医療施設である新潟市民病院への10分圏域カバー人口が約15,000人拡大し、救急搬送の支援が期待される。 ⑥観光振興の支援 ・万代島地区へのアクセス性が向上し、各種イベントや佐渡市の観光振興の支援が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 新潟市や新潟下越地区事業促進協議会等から整備促進の要望を受けている。 市長の意見（新潟市）： 国道7号栗ノ木道路、紫竹山道路は、政令市新潟市における市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の削減の他、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援、救急搬送時間の短縮など様々な効果が期待される。 今後も全体事業費の抑制のため、コスト削減を図りながら事業を継続し、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。				
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価及び対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。

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88%、事業進捗率62%（平成29年度末予定）
残事業の内容：用地取得、道路設計、改良工事等

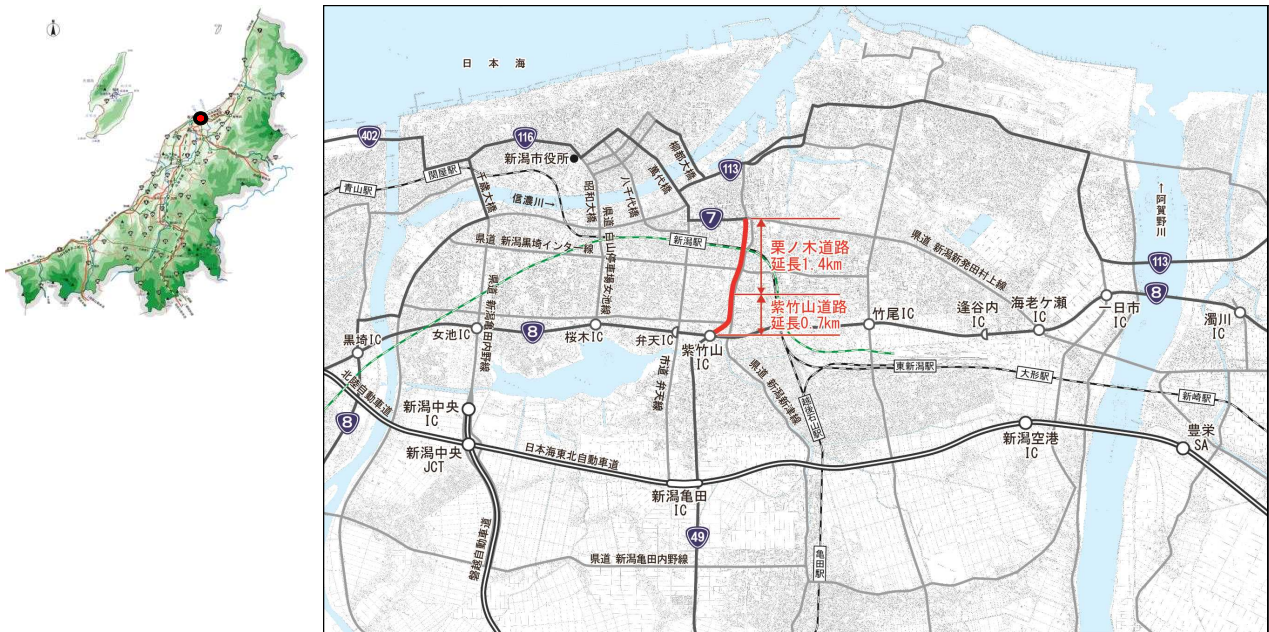
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・用地取得、道路設計、改良工事等を推進し、早期供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等
・軟弱地盤対策の工法変更、栗ノ木川の油・廃材対策の追加により事業費が増加している。
・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、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
当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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7号 紫竹山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新潟市中央区 登 至：新潟県新潟市中央区紫竹山	延長	0.7km		
事業概要 一般国道7号紫竹山道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援などを目的とした延長0.7kmの道路整備事業である。					
H23年度事業化		H4年度都市計画決定		H24年度用地着手	
H24年度工事着手		H24年度用地着手		H24年度工事着手	
全体事業費	約210億円	事業進捗率	34%	供用済延長	—km
計画交通量	65,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 2.8	総費用：(残事業)/(事業全体) 109/183億円 (事業費：106/180億円) (維持管理費：2.9/2.9億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 302/302億円 (走行時間短縮便益：180/180億円) (走行経費減少便益：68/68億円) (交通事故減少便益：55/55億円)	基準年： 平成29年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C= 1.4~2.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= 2.5~4.3 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.6~1.8 (事業費±10%) 事業費：B/C= 2.5~3.1 (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= 2.6~3.0 (事業期間±20%)					
事業の効果等 定性的な効果 ①新潟市の都心地区へのアクセス向上 ・紫竹山ICを利用する新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・新潟西港と高速道路ネットワーク間のアクセス性が向上し、物流効率化の支援が期待される。 ③防災機能の強化 ・冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。 ④生活環境の改善（生活道路の安全性向上） ・事業区間の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活道路の安全性向上が期待される。 ⑤救急搬送の支援 ・第三次医療施設である新潟市民病院への10分圏域カバー人口が約15,000人拡大し、救急搬送の支援が期待される。 ⑥観光振興の支援 ・万代島地区へのアクセス性が向上し、各種イベントや佐渡市の観光振興の支援が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 新潟市や新潟下越地区事業促進協議会等から整備促進の要望を受けている。 市長の意見（新潟市）： 国道7号栗ノ木道路、紫竹山道路は、政令市新潟市における市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の削減の他、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援、救急搬送時間の短縮など様々な効果が期待される。 今後も全体事業費の抑制のため、コスト削減を図りながら事業を継続し、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。

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89%、事業進捗率34%（平成29年度末予定）
残事業の内容：用地取得、道路設計、改良工事等

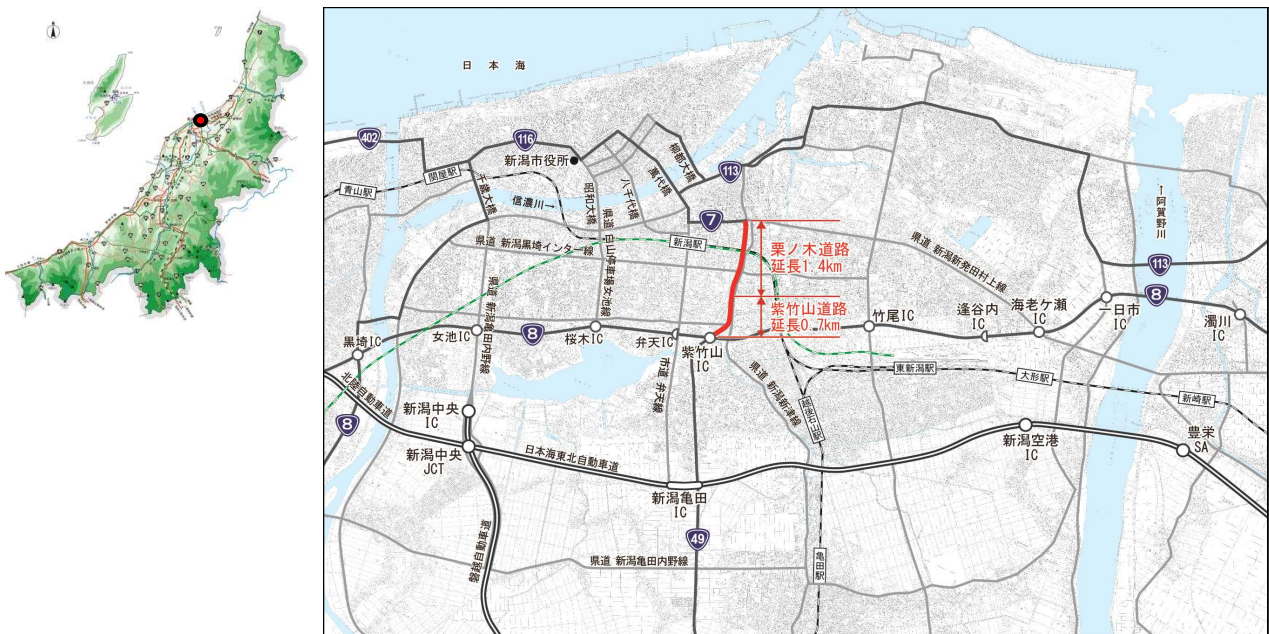
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・用地取得、道路設計、改良工事等を推進し、早期供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等
・栗ノ木川(圧送管)付替区間の延伸、栗ノ木川の油・廃材対策の追加により事業費が増加している。
・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、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
当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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8号 <small>かしわざき</small> 柏崎バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県柏崎 ^{かしわざき} 市大字長崎 ^{ながさき} 至：新潟県柏崎 ^{かしわざき} 市大字鯨波 ^{くじらなみ}	延長	11.0km								
事業概要	一般国道8号柏崎バイパスは、柏崎 ^{かしわざき} 市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。										
S62年度事業化	H元年度都市計画決定	H3年度用地着手	H5年度工事着手								
全体事業費	約826億円	事業進捗率	67%	供用済延長	3.1km(暫定2車線)						
計画交通量	17,100~35,800台/日										
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年							
	(事業全体) 1.1 (残事業) 3.8	(残事業)/(事業全体) 279/1,173億円 事業費：215/1,074億円 維持管理費：64/99億円	(残事業)/(事業全体) 1,047/1,239億円 走行時間短縮便益：880/1,043億円 走行経費減少便益：128/154億円 交通事故減少便益：39/43億円	平成29年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C= 0.9 ~1.1 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C= 3.3~4.0 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C= 1.04~1.1 (事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C= 3.5~4.1 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C= 1.02~1.1 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C= 3.7~3.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(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= 3.3~4.0 (交通量±10%)	事業費 : B/C= 1.04~1.1 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 3.5~4.1 (事業費±10%)	事業期間 : B/C= 1.02~1.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 3.7~3.8 (事業期間±20%)
(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= 3.3~4.0 (交通量±10%)										
事業費 : B/C= 1.04~1.1 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 3.5~4.1 (事業費±10%)										
事業期間 : B/C= 1.02~1.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 3.7~3.8 (事業期間±20%)										
事業の効果等	<p>定性的な効果</p> <p>①災害時における交通の確保 ・地震・水害時の緊急避難路として機能し、緊急輸送道路ネットワークとして信頼性が向上する。</p> <p>②冬期間のスムーズな交通の確保 ・冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性が向上する。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上 ・海水浴場や海岸線沿いに集中する観光施設等へのアクセス性が向上する。</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 柏崎市や国道8号柏崎バイパス事業促進協議会から本道路の整備促進についての要望を頂いている。</p> <p>知事の意見 県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため、事業の継続を望みます。</p>										
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。										
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>事業の進捗状況：用地進捗率93%、事業進捗率67%（平成29年度末予定）</p> <p>残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事</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>・柏崎市城東～柏崎市大字鯨波間の道路設計、改良工事及び柏崎市東原町～柏崎市茨目間の道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事を推進し、早期の暫定2車線供用を目指して整備を進める。</p> <p>・4車線整備については、交通状況を勘案しつつ整備時期等を検討する。</p>										

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

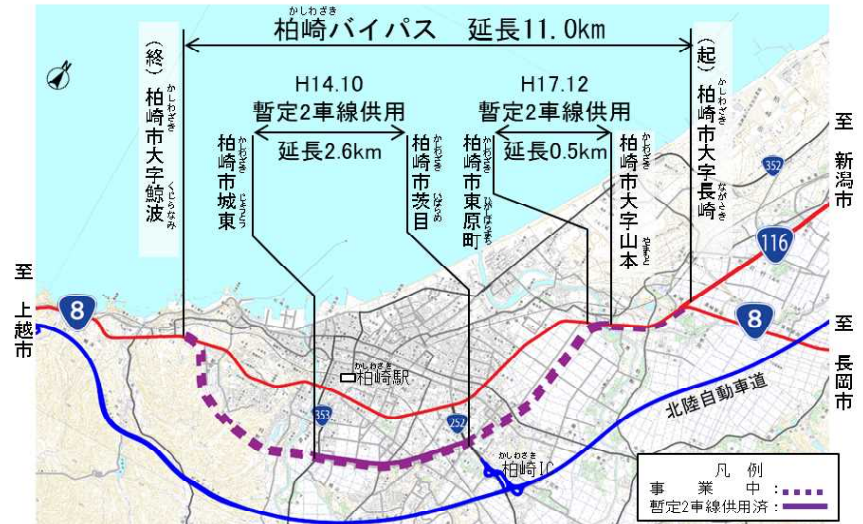
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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8号 糸魚川東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県糸魚川市間脇 至：新潟県糸魚川市押上	延長	6.9km								
事業概要	一般国道8号糸魚川東バイパスは、交通渋滞の解消、沿道環境の改善などを目的とした延長6.9kmのバイパス事業である。										
H元年度事業化	H2年度都市計画決定	H4年度用地着手	H10年度工事着手								
全体事業費	約450億円	事業進捗率	67%	供用済延長	3.1km(暫定2車線)						
計画交通量	9,300～11,400台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.01 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 128/578億円 事業費：112/541億円 維持管理費：17/37億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 192/584億円 走行時間短縮便益：156/507億円 走行経費減少便益：31/67億円 交通事故減少便益：5.2/9.9億円	基準年 平成29年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C= 0.9～1.1 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C= 1.4～1.6 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C= 0.99～1.03 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C= 1.4～1.6 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C= 1.00～1.03 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C= 0.9～1.1 (交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C= 1.4～1.6 (交通量±10%)	事業費：B/C= 0.99～1.03 (事業費±10%)	事業費：B/C= 1.4～1.6 (事業費±10%)	事業期間：B/C= 1.00～1.03 (事業期間±20%)	事業期間：B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量：B/C= 0.9～1.1 (交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C= 1.4～1.6 (交通量±10%)										
事業費：B/C= 0.99～1.03 (事業費±10%)	事業費：B/C= 1.4～1.6 (事業費±10%)										
事業期間：B/C= 1.00～1.03 (事業期間±20%)	事業期間：B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%)										
事業の効果等 定性的な効果	<p>①災害に強い道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号の幹線道路としての信頼性が向上し、当該地域において災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。 <p>②夜間交通騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道部の交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。 <p>③救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域から糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>糸魚川市や糸魚川国道8号整備促進期成同盟会から本道路の整備促進についての要望を頂いている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため、事業の継続を望みます。</p>										
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、再評価及び対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。</p>										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。</p>										
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>事業の進捗状況：用地進捗率97%、事業進捗率67%（平成29年度末予定）</p> <p>残事業の内容：用地取得、道路設計、改良工事</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>・糸魚川市間脇～糸魚川市梶屋敷間の道路設計を推進し、早期2車線供用を目指して整備を進める。</p>										

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

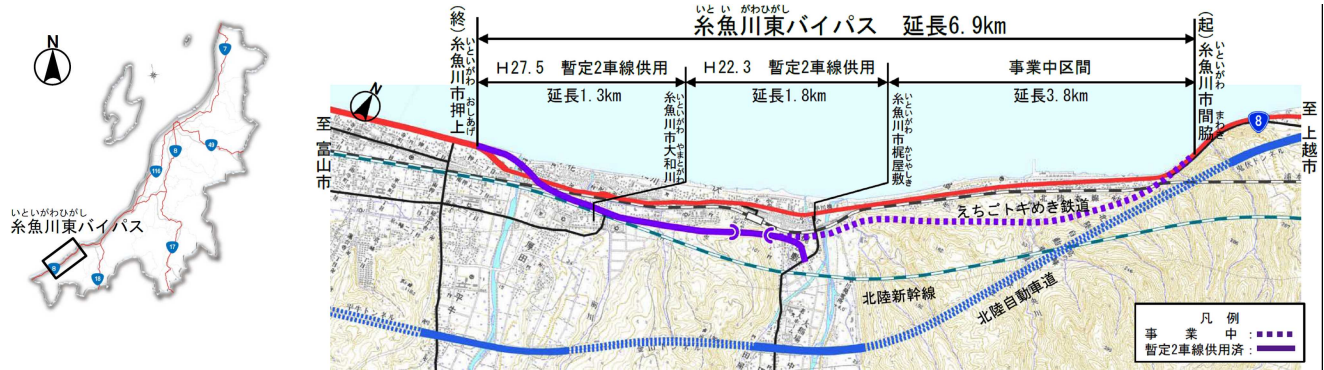
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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8号 <small>にゆうぜんくろべ</small> 入善黒部バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：富山県下新川郡入善町 <small>しもにいかわ にゆうぜんまろくぬぎやま</small> 桐山 至：富山県魚津市江口 <small>うおつ えぐち</small>	延長	16.1km								
事業概要	一般国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。										
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H6年度工事着手								
全体事業費	約887億円	事業進捗率	77%	供用済延長	14.0km(暫定2車線)						
計画交通量	19,700～34,700台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 200/1,215億円 〔事業費：152/1,117億円〕 〔維持管理費：48/99億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 765/1,366億円 〔走行時間短縮便益：671/1,130億円〕 〔走行経費減少便益：65/171億円〕 〔交通事故減少便益：29/65億円〕	基準年 平成29年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.01～1.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=3.4～4.2(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.1～1.1(事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C=3.6～4.1(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.1～1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=3.7～4.0(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量 : B/C=1.01～1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=3.4～4.2(交通量±10%)	事業費 : B/C=1.1～1.1(事業費±10%)	事業費 : B/C=3.6～4.1(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=3.7～4.0(事業期間±20%)
(事業全体) 交通量 : B/C=1.01～1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=3.4～4.2(交通量±10%)										
事業費 : B/C=1.1～1.1(事業費±10%)	事業費 : B/C=3.6～4.1(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=3.7～4.0(事業期間±20%)										
事業の効果等	定性的な効果 ①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上 ・入善町や黒部市の工業団地から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。 ②地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には富山県の主要産業であるアルミ製造業の拠点が立地しており、バイパス沿線に新規企業団地が計画されるなど、地域産業の活性化・物流効率化により生産性向上に寄与することが期待される。 ③救急医療施設へのアクセス向上 ・救急医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。 ④夜間騒音の低減 ・旧国道8号（県道魚津入善線）の交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。										
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： 魚津市などの3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会や富山県等より整備の要望を受けている。 知事の意見： 事業継続に同意する。 今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。										
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）のとおり事業継続することが妥当。										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。										

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92%、事業進捗率77%（平成29年度末予定）
 残事業の内容：用地取得、道路設計、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現道拡幅区間である入善町栲山～入善町上野間の用地取得、道路設計、改良工事を推進し、早期4車線供用を目指して整備を進める。
- ・バイパス区間の4車線整備については、交通状況を勘案しつつ、整備時期等を検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・電線共同溝整備に伴い事業費が増加している。
- ・建設発生土の有効活用や新技術の積極的な活用等により、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

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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8号 豊田新屋立体	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：富山県富山市小西 至：富山県富山市粟島町	延長	2.9km								
事業概要	一般国道8号豊田新屋立体は、地域高規格道路「富山外郭環状道路」の一部区間を構成しており、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長2.9kmの交差点立体化事業である。										
H21年度事業化	H20年度都市計画決定	H26年度用地着手	H29年度工事着手								
全体事業費	約290億円	事業進捗率	27%	供用済延長	—km						
計画交通量	51,500～52,400台/日										
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.6 (残事業) 6.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 180/257億円 事業費：165/242億円 維持管理費：15/15億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,192/1,192億円 走行時間短縮便益：998/998億円 走行経費減少便益：144/144億円 交通事故減少便益：50/50億円	基準年 平成29年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C= 4.2～6.3 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C= 5.9～9.0 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C= 4.4～5.0 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C= 6.1～7.3 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C= 4.3～5.0 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C= 6.3～7.1 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C= 4.2～6.3 (交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C= 5.9～9.0 (交通量±10%)	事業費：B/C= 4.4～5.0 (事業費±10%)	事業費：B/C= 6.1～7.3 (事業費±10%)	事業期間：B/C= 4.3～5.0 (事業期間±20%)	事業期間：B/C= 6.3～7.1 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量：B/C= 4.2～6.3 (交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C= 5.9～9.0 (交通量±10%)										
事業費：B/C= 4.4～5.0 (事業費±10%)	事業費：B/C= 6.1～7.3 (事業費±10%)										
事業期間：B/C= 4.3～5.0 (事業期間±20%)	事業期間：B/C= 6.3～7.1 (事業期間±20%)										
事業の効果等 定性的な効果	<p>①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾である伏木富山港へのアクセス向上が期待される。 <p>②日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山市街地～滑川市街地間の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>③第三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山北消防署管内の和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。 										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>富山市や富山外郭環状道路整備促進期成同盟会より豊田新屋立体の整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>事業継続に同意する。</p> <p>今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。</p>										
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、再評価及び対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。</p>										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。</p>										
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>事業の進捗状況：用地進捗率56%、事業進捗率27%（平成29年度末予定）</p> <p>残事業の内容：用地取得、道路設計、改良・橋梁工事</p>										

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年度より改良工事及び橋梁工事に着手しており、引き続き用地取得、道路設計および改良・橋梁工事を推進し、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 橋梁基礎の支持層の変更に伴う杭長の延伸、地下横断歩道の追加に伴う事業費の増加、コンパクト型ゴム支承の採用によるコスト縮減を実施している。
- ・ 建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、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

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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159号 羽咋道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県羽咋市四柳町 至：石川県宝達志水町二口	延長	6.7km		
事業概要 一般国道159号羽咋道路は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少および歩行者・自転車通行の安全性の向上などを目的とした延長6.7kmのバイパス事業である。					
H20年度事業化		H13年度都市計画決定		H24年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約145億円	事業進捗率	16%	供用済延長	—km
計画交通量	9,600～13,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	(残事業)	150/159億円 (事業費：103/111億円 維持管理費：47/47億円)		177/177億円 (走行時間短縮便益：155/155億円 走行経費減少便益：21/21億円 交通事故減少便益：1.4/1.4億円)	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.01～1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.1～1.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.1～1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.02～1.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)					
事業の効果等 定性的な効果 ①安全性の向上 ・現道の大型車等の交通が羽咋道路へ転換することで、安全性の向上が期待される。 ②第三次医療施設へのアクセス向上 ・羽咋市から能登地方唯一の第三次医療施設である公立能登総合病院への所要時間が約4分短縮され、アクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。 ③災害に強い道路ネットワークの形成 ・土石流危険区域が回避され、災害に強い緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。 ④地域産業の活性化・物流効率化 ・羽咋市内を中心に、地元企業の優れた技術や羽咋道路の整備などを見越して、ベアリングの国内大手企業が集積しており、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上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 地域から頂いた主な意見等 国道159号羽咋道路整備促進期成同盟会から、羽咋道路の早期完成に向けた要望をいただいている。 知事の意見 引き続き事業を継続し、早期の事業効果発現に向け、コスト縮減に努めながら着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。					
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21%、事業進捗率16%（平成29年度末予定） 残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事を推進し、早期暫定2車線供用を目指して事業を推進する。
- ・4車線整備については、交通状況を勘案しつつ整備時期等を検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・道路幅員や交差点形状の縮小等によるコスト縮減を実施している。
- ・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、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

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車 <small>いいたか</small> 飯喬道路	事業：一般国道	事業：国土交通省 主体：中部地方整備局					
起終点：自：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗 <small>いいたか やまもと</small> <small>しもいな たかぎむらうじのり</small>	延長：22.1 km						
事業概要：一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。							
H4年度事業化	-	H7年度用地着手					
全体事業費	1,511億円	事業進捗率	71%	供用済延長	7.2km		
計画交通量	7,700台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.4	総費用 (残事業/事業全体)	397/1707億円	総便益 (残事業/事業全体)	642/2314億円	基準年：平成27年
	(残事業)	1.6	事業費：330/1613億円 維持管理費：67/94億円	走行時間短縮便益：584/2177億円 走行経費減少便益：50/110億円 交通事故減少便益：8.3/27億円			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.3~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4~1.8(事業期間±20%)							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。							
関係する地方公共団体等の意見 知事の意見： 本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与し、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、積極的な予算確保により、早期の全線開通を図るよう強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。							

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」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

- ・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上必要である。
- ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は75%、用地取得率は97%に至っています（平成28年度末）
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（延長7.2km）は、平成20年度に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（延長7.4km）は、工事を推進中。
- ・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（延長7.5km）は、用地買収を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・龍江IC〔仮称〕～飯田東IC〔仮称〕間（延長3.4km）は平成29年度の供用を予定。
- ・天龍峡IC～龍江IC〔仮称〕間（延長4.0km）は平成31年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針（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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（平成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21号 <small>せきがはら</small> 関ヶ原バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局	
起終点 自：岐阜県不破郡垂井町日守 至：岐阜県不破郡関ヶ原町今須	延長 10.4 km		
事業概要 一般国道21号関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4 kmのバイパスです。 国道21号現道には、主要渋滞箇所や事故危険区間、急勾配区間の課題があり、本事業は、課題解決のためにバイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、災害に強い道路機能の確保、観光産業の活性化等の効果を見込んでいます。			
S47年度事業化	S54年度・S58年度 都市計画決定	S55年度用地着手	S58年度工事着手
全体事業費 440億円		事業進捗率 58%	供用済延長 6.0 km
計画交通量 15,100 台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 166 / 811 億円 (事業費：139/762億円) (維持管理費：27/49億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 228 / 882 億円 (走行時間短縮便益：209/766億円) (走行経費減少便益：16/110億円) (交通事故減少便益：3.6/5.8億円)
基 準 年 平成29年			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.98~1.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.05~1.1(事業期間±20%)			
(残事業) 交通量：B/C=1.2~1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5(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円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②個性ある地域の形成 ・主要観光地（伊吹山ドライブウェイ）へのアクセス向上が期待される。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・防災対策必要箇所の回避が可能となる。 ・冬期交通障害区間を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。			
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見： 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。 なお、今後の事業の実施にあたっては、下記の内容についてご配慮願います。 ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト削減をお願いします。			
事業評価監視委員会の意見 ・「事業継続」することは「妥当」である			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・現道では慢性的な渋滞がみられ、関ヶ原西町交差点が主要渋滞箇所を選定されている。 ・現道の交通事故の約7割は車両相互の正面衝突や追突事故が占めている。 ・急勾配区間が存在し降雪や異常気象時の走行性・安全性に支障がある。 ・関ヶ原町が「関ヶ原古戦場ランドデザイン」を策定し、観光活性化に取り組んでいる。			

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は58%、用地進捗率は85%（平成28年度末）
- ・不破郡垂井町日守～国道365号（延長6.0km）は、暫定2車線で開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・玉～今須間の都市計画決定に向けた関係機関協議（鉄道交差協議、猛禽類等貴重動植物調査・影響把握等）を引き続き進め、周辺の交通状況等を踏まえ事業の着手を検討する。

施設の構造や工法の変更等

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

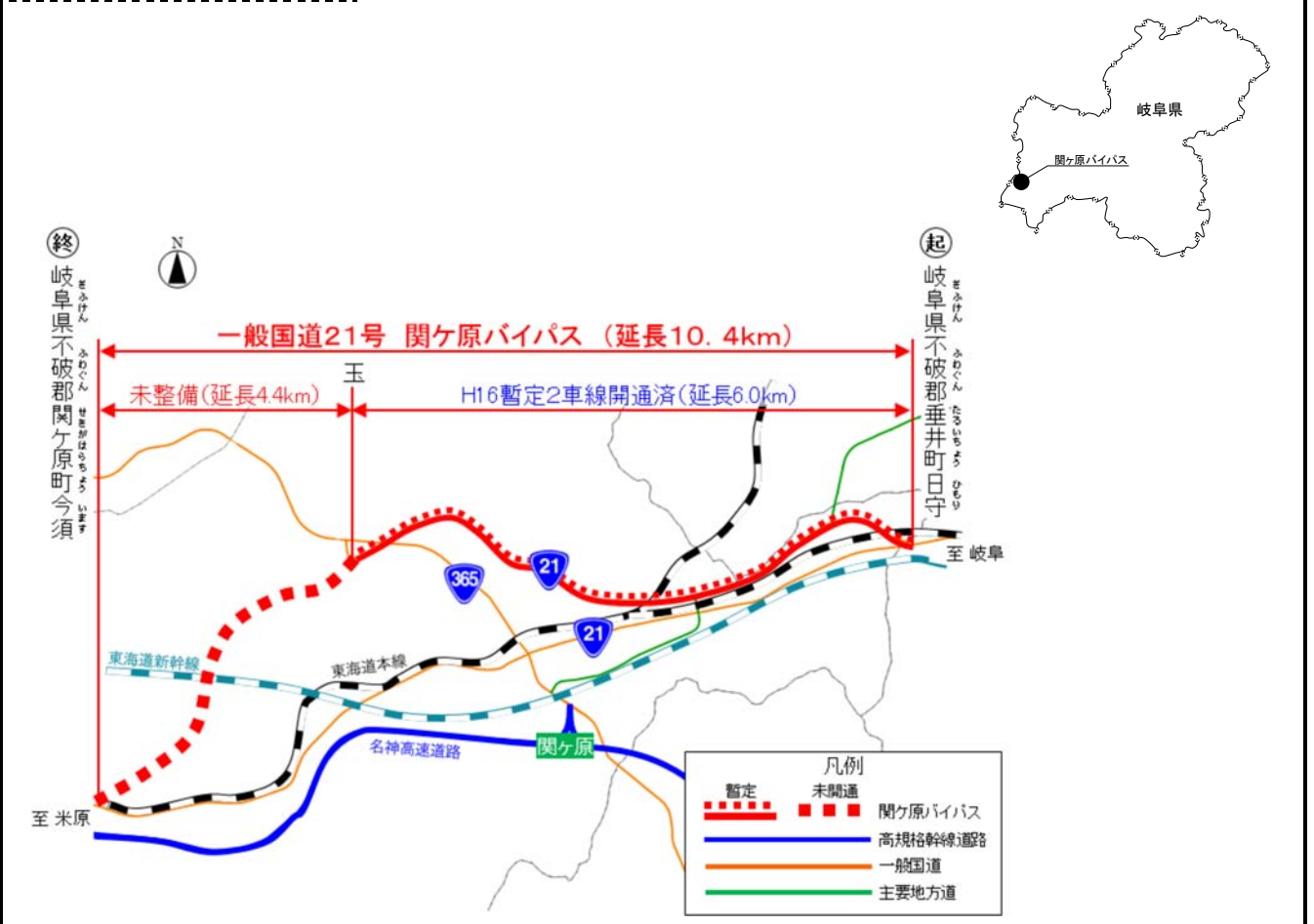
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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41号 <small>みのかも</small> 美濃加茂バイパス	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局					
起終点 ：自：岐阜県美濃加茂市太田町 至：岐阜県加茂郡川辺町石神	延長 ：9.4 km						
事業概要 ：一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4 kmのバイパスです。 美濃加茂バイパスに並行する国道21号、県道371号（旧国道41号現道）には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいます。							
S49年度事業化	S49年度・S55年度 都市計画決定	S53年度用地着手	S58年度工事着手				
全体事業費	645 億円	事業進捗率	78%	供用済延長	9.4 km		
計画交通量	26,100 台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.7	総費用 (事業全体) 126 / 1,096 億円 （事業費：108/1029億円 維持管理費：17/67億円）	総便益 (事業全体) 305 / 1,837 億円 （走行時間短縮便益：280/1542億円 走行経費減少便益：13/201億円 交通事故減少便益：12/94億円）	基準年 ：平成29年		
	(残事業)	2.4					
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=2.2~2.7(交通量 ±10%)	
	事業費	B/C=1.7~1.7(事業費 ±10%)			事業費	B/C=2.2~2.7(事業費 ±10%)	
	事業期間	B/C=1.7~1.7(事業期間 ±20%)			事業期間	B/C=2.3~2.5(事業期間 ±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス）が存在する。 ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 							
②国土・地域ネットワークの構築							
<ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 							
③個性ある地域の形成							
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要観光地（平成記念公園（日本昭和村））へのアクセス向上が期待される。 							
④安全で安心できるくらしの確保							
<ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 							
⑤災害への備え							
<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 							
⑥地球環境の保全							
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 							
⑦生活環境の改善・保全							
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 							
関係する地方公共団体等の意見							
県知事の意見 ：							
対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。 なお、今後の事業の実施にあたっては、下記の内容についてご配慮願います。 ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト削減をお願いします。							

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・坂祝バイパスの全線開通（H28.3）後、太田町交差点の交通量が増加し、ピーク時を中心に渋滞が発生している。
- ・美濃加茂バイパスでは、交通事故の約4割が太田町交差点付近で発生している。
- ・美濃加茂市は美濃加茂バイパス全線開通後、周辺町村と「みのかも定住自立圏」に関する協定を締結し、圏域全体の活性化、人口定住を図っている。
- ・美濃加茂バイパスの整備進展に伴い、美濃加茂バイパス沿線に多くの企業が立地。美濃加茂市の製造業雇用者数、人口ともに増加した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は78%、用地取得率は100%（平成28年度末）
- ・平成24年度までに全線暫定2車線開通済み、平成26年3月に太田町周辺が4車線で開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・坂祝バイパス開通（H28.3）の影響を含め、周辺交通状況を踏まえつつ、完成4車線化を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

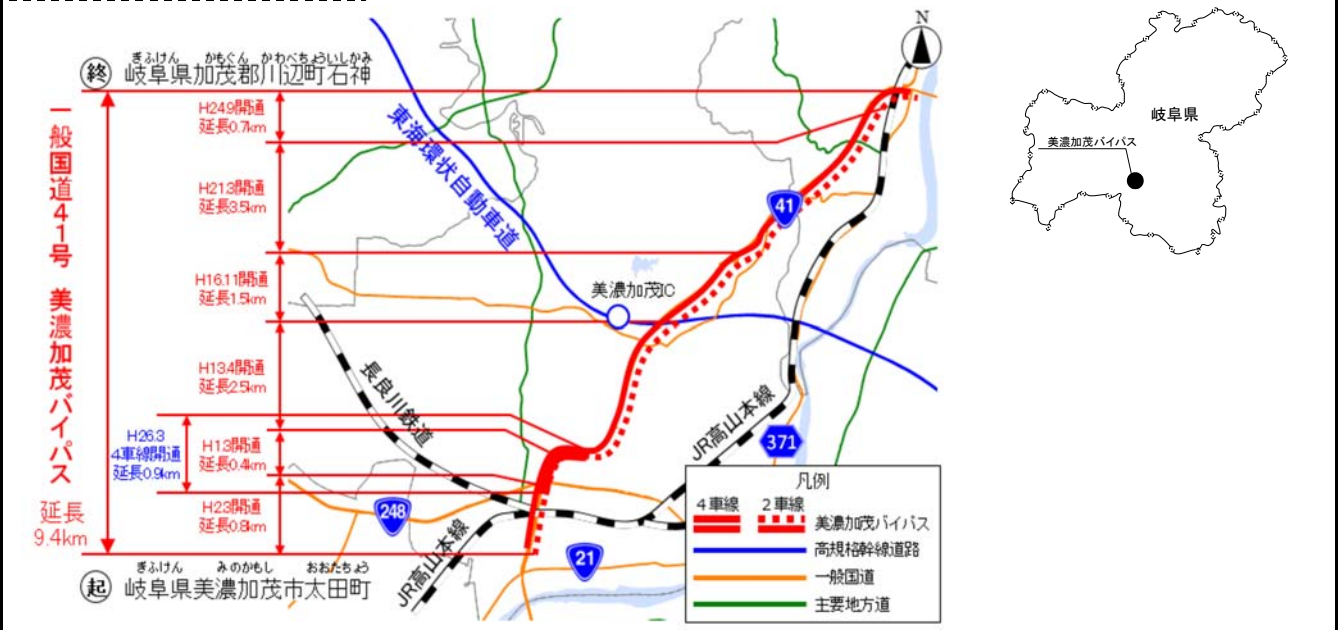
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（土岐～関）	事業区分	一般国道 事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）					
起終点 自：岐阜県土岐市土岐津町 至：岐阜県関市広見	延長 39.0km						
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。							
H元年度事業化		H元年度都市計画決定		H2年度用地着手		H8年度工事着手	
全体事業費 4,000億円		事業進捗率 81%		供用済延長 39.0km			
計画交通量 26,300台/日							
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 583/ 5,382億円 事業費：556/ 5,018億円 維持管理費：27/364億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,827/ 9,035億円 走行時間短縮便益：1,730/8,310億円 走行経費減少便益：44/ 455億円 交通事故減少便益：53/ 271億円	基準年 平成26年			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 1.5～1.9(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 2.6～3.9(交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.5～1.9(事業費 ±10%) 事業費 : B/C= 2.9～3.5(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.7～1.7(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C= 3.1～3.1(事業期間 ±20%)							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。							

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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

知事の意見：

東海環状自動車道は、生産性向上による経済成長を支え、中京圏や沿線地域に多大なストック効果をもたらす重要な社会基盤であることから、今後も計画的に事業を実施するようお願いいたします。

事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約3.6万人増加し、沿線市町の法人税収が約1.6倍に増加した。
- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の観光入込客数が約1.3倍に増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成元年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率81%（平成28年度末時点）
- ・平成27年度まで：土岐JCT～関広見IC 延長36.1km（2/4）全線開通
土岐南多治見IC～土岐JCT 延長2.9km（4/4）部分開通
美濃関JCT 延長2.4km 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

- ・早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、4車線化に向けて順次事業を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

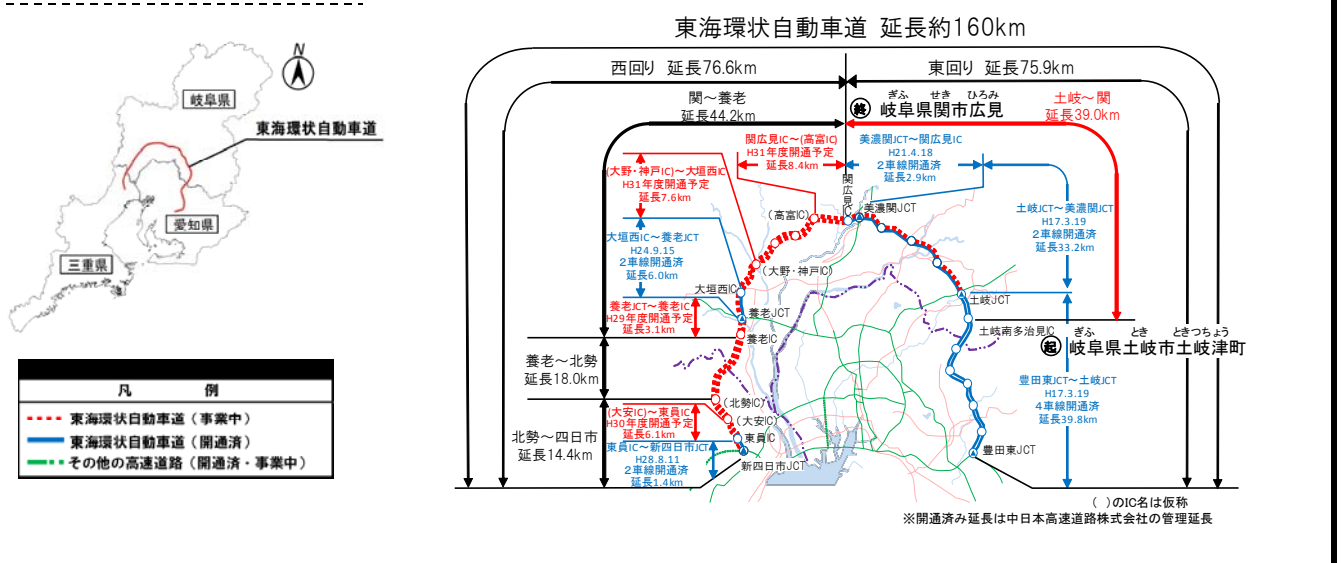
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（関～養老） <small>せき ようろう</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）			
起終点 自： <small>ぎふせきひろみ</small> 岐阜県関市広見 至： <small>ぎふようろうようろうおおあと</small> 岐阜県養老郡養老町大跡	延長 44.2km				
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。					
H6年度事業化		H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H19年度工事着手	
全体事業費	5,195億円	事業進捗率	44%	供用済延長	6.0km
計画交通量	23,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.3 <small>(残事業)</small> 1.8	総費用： <small>(残事業)/事業全体</small> 2,991/4,719億円 事業費：2,763/4,420億円 維持管理費：228/298億円	総便益： <small>(残事業)/事業全体</small> 5,345/6,370億円 走行時間短縮便益：4,777/5,710億円 走行経費減少便益：375/446億円 交通事故減少便益：193/214億円	基準年 平成26年	
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.2～1.5(交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=1.5～2.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.5(事業費±10%) 事業費：B/C=1.6～2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.8～1.8(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(岐阜・西濃地域)が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。					

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状自動車道（関～養老）は地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、大垣市・瑞穂市をはじめとする4市9町で構成される東海環状自動車道建設促進揖斐川流域市町連合より建設促進の要望を受けている。

知事の意見：

東海環状自動車道は、生産性向上による経済成長を支え、中京圏や沿線地域に多大なストック効果をもたらす重要な社会基盤です。

関広見IC～（仮称）高富IC間、（仮称）大野神戸IC～大垣西IC間については、引き続き現在実施している工事を推進し、公表された開通見通しのとおり平成31年度までの供用をお願いします。その他の区間についても、経済に好循環をもたらすストック効果を最大限に発現させるためにも、区間ごとの開通見通しを示したうえで、早期全線開通に向け、整備の推進をお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約3.6万人増加し、沿線市町の法人税収が約1.6倍に増加した。
- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の観光入込客数が約1.3倍に増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成6年度に事業化、用地取得率98%、事業進捗率45%（平成28年度末時点）
- ・平成24年度：大垣西IC～養老JCT 延長6.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成29年度：養老JCT～養老IC 延長3.1km（2/4）開通予定
- ・平成31年度：関広見IC～高富IC（仮称）延長8.4km（2/4）開通予定
- ・平成31年度：大野・神戸IC（仮称）～大垣西IC 延長7.6km（2/4）開通予定
- ・上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

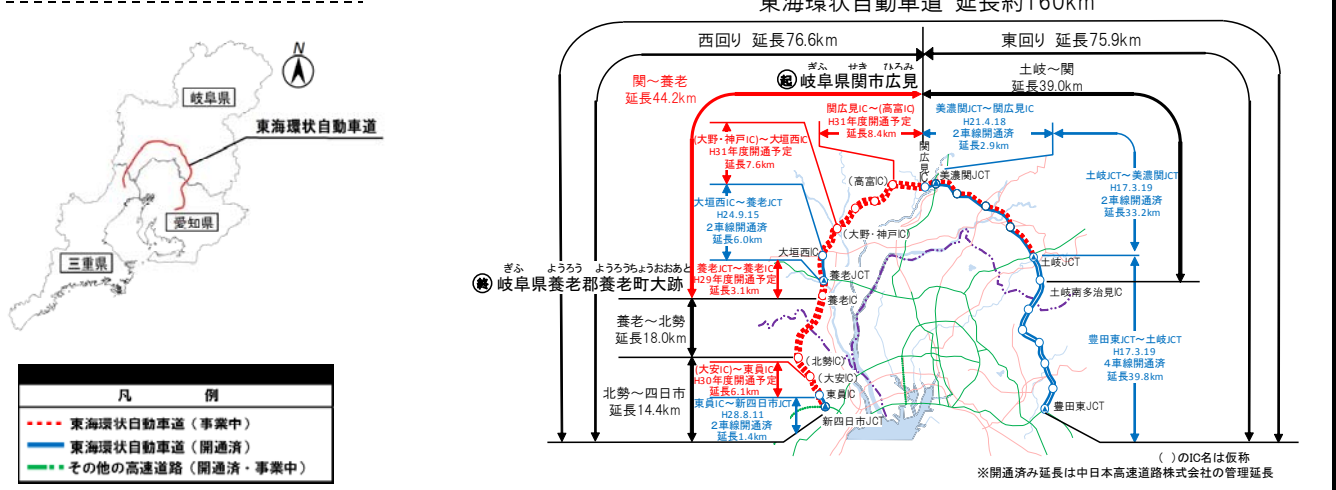
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（養老～北勢） <small>ようろう ほくせい</small>	事業区分	一般国道 国土交通省 主体 中部地方整備局 中日本高速道路(株)																
起終点 自： <small>ぎふ</small> 岐阜県 <small>ようろう</small> 養老郡 <small>ようろう</small> 養老町 <small>おおと</small> 大跡 至： <small>みえ</small> 三重県 <small>ほくせい</small> いなべ市 <small>あげき</small> 北勢町阿下喜	延長	18.0km																
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">H10年度事業化</td> <td style="width: 25%;">H19年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">H25年度用地着手</td> <td style="width: 25%;">H26年度工事着手</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>1,500億円</td> <td>事業進捗率</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td colspan="3">15,700台/日</td> </tr> <tr> <td>費用対効果分析結果</td> <td>B/C (事業全体) 1.6 B/C (残事業) 1.7</td> <td>総費用 (残事業/事業全体) 1,171/1,235億円 事業費：1,088/1,152億円 維持管理費：82/82億円</td> <td>総便益 (残事業/事業全体) 2,019/2,019億円 走行時間短縮便益：1,763/1,763億円 走行経費減少便益：184/184億円 交通事故減少便益：72/72億円</td> </tr> </table>			H10年度事業化	H19年度都市計画決定	H25年度用地着手	H26年度工事着手	全体事業費	1,500億円	事業進捗率	6%	計画交通量	15,700台/日			費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 B/C (残事業) 1.7	総費用 (残事業/事業全体) 1,171/1,235億円 事業費：1,088/1,152億円 維持管理費：82/82億円	総便益 (残事業/事業全体) 2,019/2,019億円 走行時間短縮便益：1,763/1,763億円 走行経費減少便益：184/184億円 交通事故減少便益：72/72億円
H10年度事業化	H19年度都市計画決定	H25年度用地着手	H26年度工事着手															
全体事業費	1,500億円	事業進捗率	6%															
計画交通量	15,700台/日																	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 B/C (残事業) 1.7	総費用 (残事業/事業全体) 1,171/1,235億円 事業費：1,088/1,152億円 維持管理費：82/82億円	総便益 (残事業/事業全体) 2,019/2,019億円 走行時間短縮便益：1,763/1,763億円 走行経費減少便益：184/184億円 交通事故減少便益：72/72億円															
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.4~2.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~2.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.5~1.8 (事業期間 ±20%)																		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合にが大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。																		

⑨生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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

岐阜県知事の意見：

東海環状自動車道は、生産性向上による経済成長を支え、中京圏や沿線地域に多大なストック効果をもたらす重要な社会基盤です。当該区間についても、開通見通しを示したうえで、早期の全線開通に向け、整備の推進をお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、中京圏の広域ネットワークを構築することで、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての機能の確保を図るための重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約3.6万人増加し、沿線市町の法人税収が約1.6倍に増加した。
- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の観光入込客数が約1.3倍に増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成10年度に事業化、用地取得率69%、事業進捗率6%（平成28年度末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

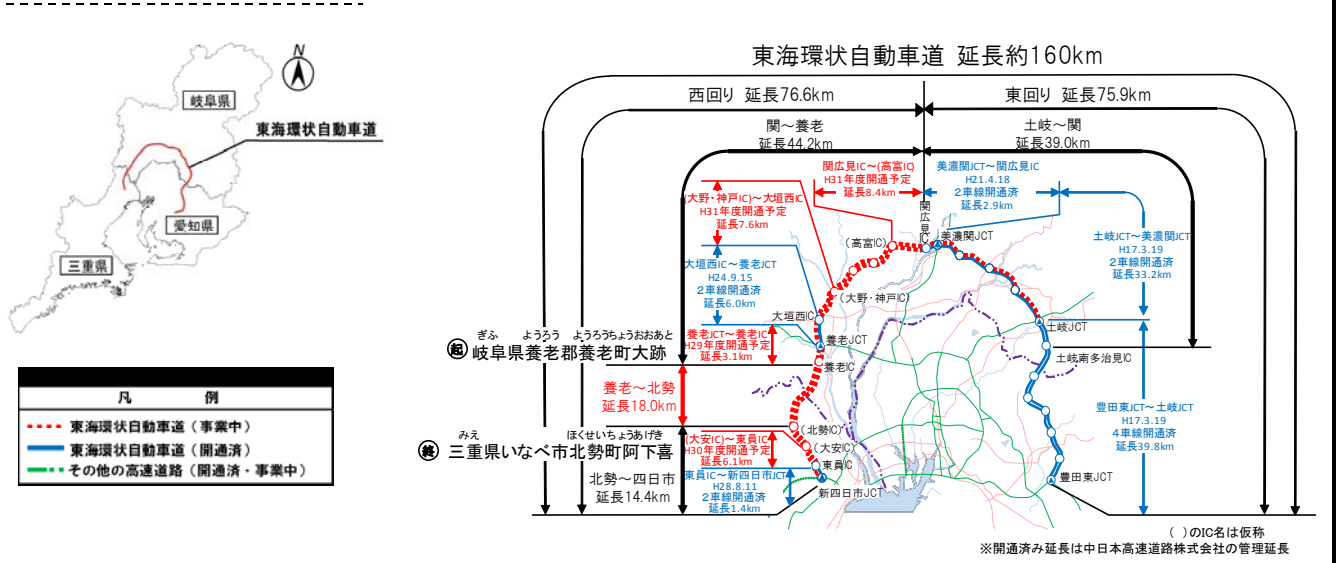
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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138号 須走道路 <small>すばしりどうろ</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県駿東郡小山町須走 <small>すんどう おやまちょうすばしり</small> 至：静岡県御殿場市水土野 <small>ごてんば みどの</small>				延長	3.8 km
事業概要	一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスであり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化や地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を主な目的として事業を推進しています。					
H20年度事業化	H6年度都市計画決定 H26年度変更	H24年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	180億円	事業進捗率	35%	供用済延長 (暫定開通含む)	1.1 km	
計画交通量	16,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.7 (残事業) 5.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 93/181億円 事業費：73/162億円 維持管理費：19/19億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 483/483億円 走行時間短縮便益：420/420億円 走行経費減少便益：49/49億円 交通事故減少便益：14/14億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=2.5~2.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.0~5.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~2.9(事業費±10%) 事業費：B/C=4.9~5.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6~3.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.1~5.5(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス）が存在する ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（御殿場市、小山町須走）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が見込まれる ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落（小山町須走地区）を解消する ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる ⑦他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり					

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

本事業は、静岡県と山梨県を結ぶ国道138号の駿東郡小山町須走から御殿場市水土野に至る区間のバイパスであり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化、富士山周辺の観光振興や地域活性化、交通渋滞の緩和及び交通事故の削減といったストック効果が期待され、当該地域の発展に寄与する重要な事業です。

引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、前回の再評価時と比較し全体事業費が増額されていることから、必要な予算の確保とコスト縮減の徹底についても併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・首都圏中央連絡自動車道が開通（H26.6）し、関東圏～東海・近畿圏を結ぶネットワークが強化されました。須走道路においても、通行止め時の迂回、災害に強い道路機能を確保することが重要となっています。
- ・新東名高速道路の開通（H28.2）、富士山世界遺産登録（H25.6）により、観光客の増加が見込まれ、須走道路は地域経済活性化の更なる支援に寄与します。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は40%、用地取得率は100%。（平成28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

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

施設の構造や工法の変更等

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

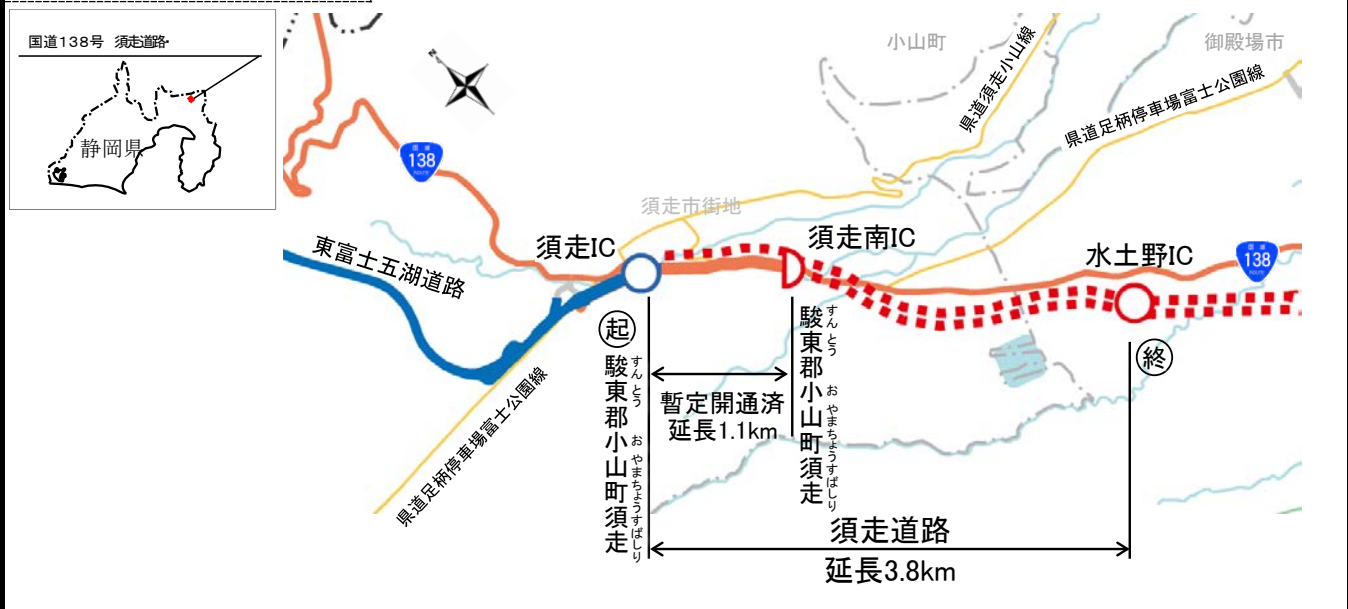
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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138号御殿場バイパス（西区間）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局						
起終点	自：静岡県御殿場市水土野 至：静岡県御殿場市萩原		延長	4.3km								
事業概要												
一般国道138号御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスであり、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の確保や地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を主な目的として事業を推進しています。												
H11年度事業化		H6年度都市計画決定 H26年度変更		H14年度用地着手		H24年度工事着手						
全体事業費		296億円		事業進捗率		24% 供用済延長 (暫定開通含む) 1.45km						
計画交通量		21,200台/日										
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)						
	(事業全体)	2.5	149/293億円 事業費：128/272億円 維持管理費：21/21億円		721/721億円 走行時間短縮便益：636/636億円 走行経費減少便益：71/71億円 交通事故減少便益：14/14億円							
(残事業)	4.8					基準年 平成29年						
感度分析の結果												
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=2.4~2.6(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=4.6~5.1(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=2.3~2.7(事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C=4.5~5.3(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=2.0~2.8(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=4.7~5.0(事業期間±20%)</td> </tr> </table>							(事業全体) 交通量 : B/C=2.4~2.6(交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=4.6~5.1(交通量±10%)	事業費 : B/C=2.3~2.7(事業費±10%)	事業費 : B/C=4.5~5.3(事業費±10%)	事業期間 : B/C=2.0~2.8(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=4.7~5.0(事業期間±20%)
(事業全体) 交通量 : B/C=2.4~2.6(交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=4.6~5.1(交通量±10%)											
事業費 : B/C=2.3~2.7(事業費±10%)	事業費 : B/C=4.5~5.3(事業費±10%)											
事業期間 : B/C=2.0~2.8(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=4.7~5.0(事業期間±20%)											
事業の効果等												
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス)が存在する。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理等(神場南土地区画整理事業)の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間(御殿場市、小山町)を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト(富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク)へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)のアクセスを支援する。 ・主要な観光地(御殿場市・小山町、箱根町、富士五湖、富士山)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落(小山町須走地区)を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路(東名高速道路・中央自動車道)が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <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・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの改善が見込まれる。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。 												

関係する地方公共団体等の意見	
<p>県知事の意見：</p> <p>本事業は、静岡県と山梨県を結ぶ国道138号の御殿場市水土野から同市萩原に至る区間のバイパスであり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化、富士山周辺の観光振興や地域活性化、交通渋滞の緩和及び交通事故の削減といったストック効果が期待され、当該地域の発展に寄与する重要な事業です。</p> <p>引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、前回の再評価時と比較し全体事業費が増額されていることから、必要な予算の確保とコスト削減の徹底についても併せてお願いします。</p> <p>また、各年度の事業実施に当たっては、県と十分な調整をお願いします。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
<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"> ・首都圏中央連絡自動車道が開通（H26.6）し、関東圏～東海・近畿圏を結ぶネットワークが強化されました。須走道路においても、通行止め時の迂回、災害に強い道路機能を確保することが重要となっています。 ・新東名高速道路の開通（H28.2）、富士山世界遺産登録（H25.6）により、観光客の増加が見込まれ、御殿場バイパスは地域経済活性化の更なる支援に寄与します。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は28%、用地取得率は93%。（平成28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"> ・御殿場市水土野～御殿場市ぐみ沢区間（延長2.9km）は、新東名高速道路はじめとする周辺のネットワークの接続状況を踏まえつつ、開通に向けて整備を進めていきます。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられます。
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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 <small>すその</small> 裾野バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県駿東郡小山町小山 至：静岡県沼津市大岡		延長	35.3km		
事業概要						
<p>一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市に至る東西交通を担う延長約120kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>						
S41年度事業化		S46～61年度都市計画決定		S41年度用地着手		S41年度工事着手
全体事業費		520億円		事業進捗率		76%
				供用済延長		30.9km (4車線区間)
計画交通量		35,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	1.2	115/1,151億円		435/1,363億円	
	(残事業)	3.8	事業費：98/991億円 維持管理費：17/160億円		走行時間短縮便益：373/1,292億円 走行経費減少便益：53/54億円 交通事故減少便益：9.1/17億円	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.5～4.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=3.5～4.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.8～3.9(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ②個性ある地域の形成 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見						
知事の意見：						
本事業は、県東部地域の東西交通を担う国道246号の駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る区間のバイパス事業であり、暫定2車線区間の渋滞の緩和、大型車混入率が高いことに起因する重大事故の削減、県東部地域の産業や物流拠点の連携強化といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安心・安全に寄与する重要な事業です。 今後も引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、必要な予算の確保と更なるコスト削減の徹底についても併せてお願いします。 また、各年度の事業実施に当たっては、県と十分な調整をお願いします。						
事業評価監視委員会の意見						
・「事業継続」することは「妥当」である。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・現況の2車線区間では、沼津（静岡）と関東を結ぶネットワーク上の隘路となっており、交通容量が不足し混雑が発生。
- ・2車線区間では、重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・沿線地域では、工業立地が進展。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約76%、用地取得率は約99%（平成28年度末）
- ・延長35.3kmのうち30.9kmが完成4車線区間、残り4.4kmが暫定2車線区間。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野（延長4.4km）については、雨量通行規制区間の防災対策を推進してきたところであるが、昨年度までに防災対策に一定の目途がついたことから、新東名高速道路及び一般国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区間）開通の影響も含め、周辺交通状況を踏まえつつ、完成4車線化を進めていきます。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>さくま</small> 佐久間道路・ <small>さんえん</small> 三遠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局							
起終点	自：静岡県浜松市 <small>てんりゅう</small> 天竜区 <small>さくまちようかわい</small> 佐久間町川合 至：静岡県浜松市 <small>いなさちようひがしくらだ</small> 北区引佐町東黒田			延長	27.9km							
事業概要 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路です。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。												
H5年度事業化		-	H13年度用地着手		H15年度工事着手							
全体事業費	1669億円	事業進捗率	75%	供用済延長	13.9km							
計画交通量	9,800台/日											
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/ (事業全体) 419/ 1,772億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 1.9</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業費) 384/1,701億円 (維持管理費) 36/ 71億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 419/ 1,772億円	(残事業) 1.9	(事業費) 384/1,701億円 (維持管理費) 36/ 71億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/ (事業全体) 791/ 2,064億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 平成27年</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行時間短縮便益) 688/1,791億円</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行経費減少便益) 62/209億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(交通事故減少便益) 41/65億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/ (事業全体) 791/ 2,064億円	基準年 平成27年	(走行時間短縮便益) 688/1,791億円	(走行経費減少便益) 62/209億円	(交通事故減少便益) 41/65億円	
B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 419/ 1,772億円											
(残事業) 1.9	(事業費) 384/1,701億円 (維持管理費) 36/ 71億円											
総便益 (残事業)/ (事業全体) 791/ 2,064億円	基準年 平成27年											
(走行時間短縮便益) 688/1,791億円	(走行経費減少便益) 62/209億円											
(交通事故減少便益) 41/65億円												
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.7~2.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9~2.4(事業期間±20%)												
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。 ⑦災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。												

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

新東名・三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会、三遠南信地域経済開発協議会・三遠南信自動車道早期開通既成同盟会、東三河懇話会、浜松市による提言・要望

日常生活に密着し、かつ災害時の救援、復旧・復興活動の基幹となる道路整備を強力に推進するため佐久間道路・三遠道路（佐久間IC（仮称）～東栄IC（仮称））の工事全面展開及び（東栄IC（仮称）～鳳来峡IC（仮称））の事業推進をお願いしたい。

浜松市の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道（佐久間道路・三遠道路）は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路や災害時の緊急輸送路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路である。また、「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、地域・拠点の連携が図られ、地域活性化や観光振興等、地域にとって大きなストック効果が見込まれる道路である。

今後も事業を継続し、早期開通に向けて佐久間道路・三遠道路の一層の事業推進をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

愛知県の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道474号三遠南信自動車道（佐久間道路・三遠道路）は、東名・新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路である。このため、佐久間IC（仮称）～東栄IC（仮称）については、平成30年度の全線開通に向け整備促進するとともに、東栄IC（仮称）～鳳来峡IC間についても、一日も早い開通に向け、整備を加速すること。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
- ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は78%。用地取得率は99%。（平成28年度末）
- ・全線27.9kmのうち、13.9kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・佐久間IC（仮称）～東栄IC間（仮称）（L=6.9km）は、平成30年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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41号 <small>めいのう</small> 名濃バイパス 起終点 ：自：愛知県小牧市村中 <small>あいち こまき むらなか</small> 至：愛知県犬山市五郎丸 <small>あいち いぬやま ごろうまる</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 延長 ：7.0 km
事業概要 ： 一般国道41号名濃バイパスは、愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る延長7.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速度道路への利便性向上を目的に計画された道路である。 名濃バイパスは、名神高速や名古屋高速へのアクセス道路で、交通集中による渋滞が発生するとともに、企業活動にも支障をきたしているなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために6車線化整備することで、交通の円滑化、物流の効率化等の効果を見込んでいる。		
H25年度事業化 S45年度都市計画決定 H一年度用地着手 H26年度工事着手		
全体事業費 95億円 事業進捗率 20% 供用済延長 1.3 km		
計画交通量 54,300台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.0 総費用 (事業全体) 99億円 事業費：74億円 維持管理費：25億円	総便益 (事業全体) 299億円 走行時間短縮便益：278億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：0.10億円 基準年 ：平成24年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C= 2.7 ~ 3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.8 ~ 3.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.9 ~ 3.1 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（成田山名古屋別院等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（小牧市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画における、第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 		
関係する地方公共団体等の意見 知事の意見： <p>「対応方針（原案）」に対して異議はありません。</p> <p>一般国道41号名濃バイパスは、名古屋市と岐阜県中濃地域とを結び、名神高速道路や名古屋高速道路とも一体となって、広域道路ネットワークを形成する大変重要な道路である。また、地元や沿線企業から慢性的な渋滞の緩和や物流の効率化に対する期待も大きく、早期の6車線化完成に向け、整備を加速すること。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。</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

・名濃バイパスは、依然として道路構成が4車線であることから、慢性的に渋滞が発生。朝ピーク時には通勤交通と物流交通が輻輳し、面的にエリア全体で激しい渋滞が発生。
・国道41号沿線地域には、交通の利便性を活かし、国内有数の製造業・運送会社等の大規模事業所が多数立地、さらなる企業進出が予定されており、名神高速小牧ICへのアクセス時間の短縮、速達性の性向上が、物流活動の効率化に大いに貢献。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は20%、用地取得率は100%（平成29年3月末時点）
・小牧市村中～小牧市横内（延長1.3km）は、平成29年2月に暫定5車線開通済み。（北行き車線3車線化）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・小牧市村中～犬山市五郎丸（延長7.0km）は、早期開通に向けて工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

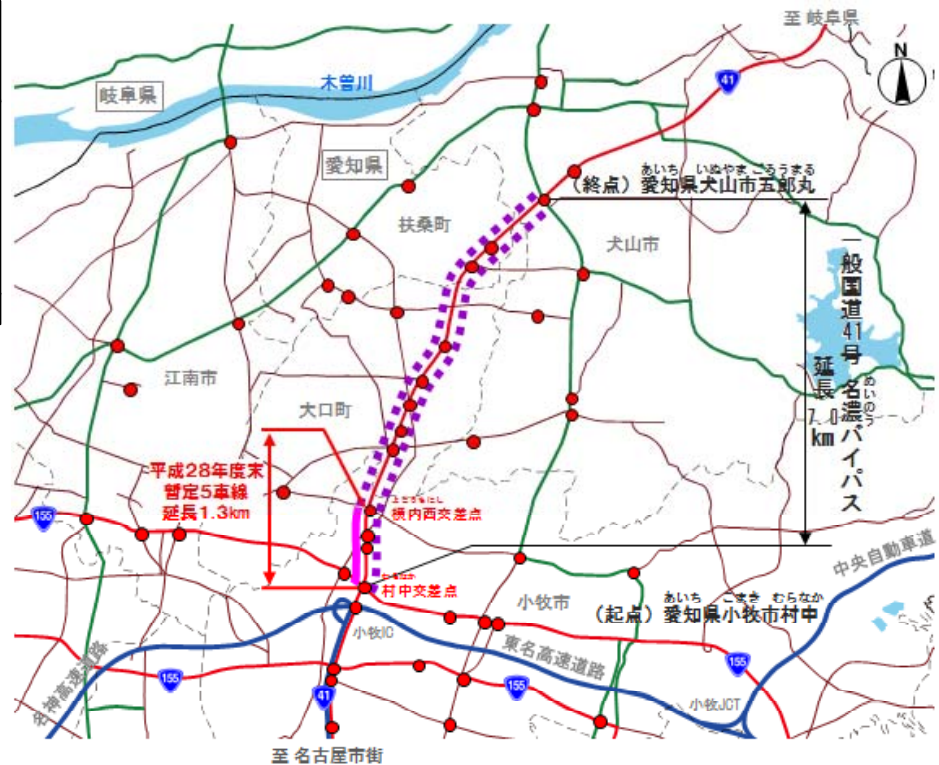
事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

位置図



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

再評価結果（平成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：近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点	自：愛知県名古屋市中川区島井町 至：愛知県海部郡飛島村木場一丁目			延長 12.2km
事業概要 近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約81kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛島JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成しています。 本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、巨大地震発生時の浸水被害などの災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された道路です。				
H21年度事業化	S57年度都市計画決定	H25年度用地着手	H24年度工事着手	
全体事業費	2,240億円	事業進捗率	39%	供用済延長
計画交通量	20,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,032/2,204億円 (事業費：919/2,091億円) (維持管理費：113/113億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,592/2,592億円 (走行時間短縮便益：2,196/2,196億円) (走行経費減少便益：298/298億円) (交通事故減少便益：99/99億円)	基準年 平成29年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.3~2.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.6(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が見込まれる。 ・緊急輸送道路（一般国道302号名古屋環状2号線）が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。				

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点の名古屋港への重要なアクセス道路であり、本区間の開通に伴って名古屋都市圏の環状道路としての機能が最大限に発揮されることから、一日も早い開通に向け、整備を加速すること。

なお、事業費については、県の負担増とならないよう、コスト縮減を図るとともに、早期に中京圏の料金を見直し、これにあわせて、有料道路事業の活用をお願いしたい。

名古屋市長：

本事業は、中部国際空港、名古屋港へのアクセスに重要な事業であるとともに、海拔ゼロメートル地帯における緊急輸送道の機能を確保する役割を果たす重要な事業であることから、早期整備をお願いします。

なお、事業費については、市の負担増とならないように、コスト縮減を図るとともに、早期に利用者目線で中京圏の料金を見直し、これにあわせて、有料道路事業の活用をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑
- ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要
- ・災害時に南北方向を結ぶ緊急輸送道路網の強化が必要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率64%。（平成29年3月末時点）
- ・平成24年度より工事に着手、平成27年度までに用地取得済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・名古屋市中川区島井町～海部郡飛島村木場一丁目（延長12.2km）は、迅速かつ円滑な物流の実現などのため、平成32年度の開通に向けて整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

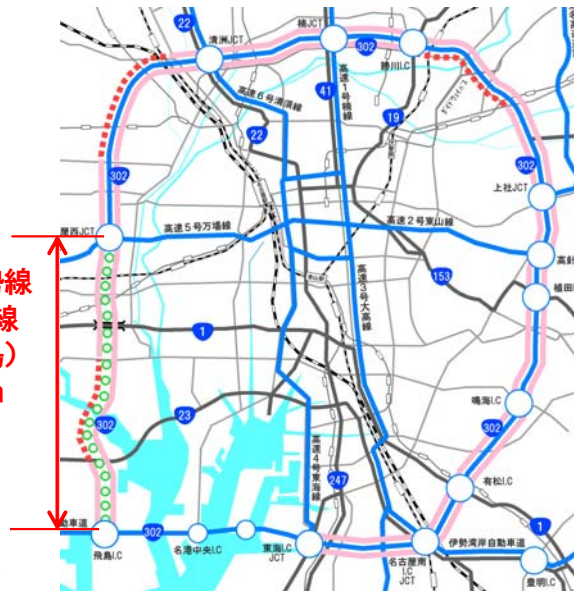
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



近畿自動車道伊勢線
名古屋環状2号線
(名古屋西～飛島)
延長12.2km

凡例	
—	一般国道302号〈開通済〉
—	名古屋環状2号線〈事業中〉
●●●●	近畿自動車道伊勢線
—	有料道路
—	有料道路〈事業中〉
—	一般国道



今回評価事業

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

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

再評価結果（平成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1号 <small>くわなとうぶかくふく</small> 桑名東部拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局			
起終点 自：三重県桑名市長島町又木 至：三重県桑名市北浜町	延長 3.9km				
事業概要 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、愛知県名古屋市及び三重県桑名市、四日市市、鈴鹿市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。 本事業の桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木を起点とし、同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに同区間内において伊勢大橋の架替を行うものであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や、物流効率化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
S51年度事業化	S60年度都市計画決定	S63年度用地着手			
H18年度工事着手					
全体事業費 513億円	事業進捗率 35%	供用済延長 0.0km			
計画交通量 38,100台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"> B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.6 </td> <td style="width: 40%;"> 総費用 (残事業)/ (事業全体) 249/535億円 (事業費：238/524億円) (維持管理費：11/11億円) </td> <td style="width: 40%;"> 総便益 (残事業)/ (事業全体) 659/659億円 (走行時間短縮便益：590/590億円) (走行経費減少便益：68/68億円) (交通事故減少便益：1.0/1.0億円) </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 249/535億円 (事業費：238/524億円) (維持管理費：11/11億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 659/659億円 (走行時間短縮便益：590/590億円) (走行経費減少便益：68/68億円) (交通事故減少便益：1.0/1.0億円)	基準年 平成29年
B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 249/535億円 (事業費：238/524億円) (維持管理費：11/11億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 659/659億円 (走行時間短縮便益：590/590億円) (走行経費減少便益：68/68億円) (交通事故減少便益：1.0/1.0億円)			
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=2.5~3.0(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.4~2.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=2.5~2.8(事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減【現況約13.1万人時間/年、削減率約9割】 ・現道の路線バスの利便性向上【名古屋駅⇒桑名駅、桑名駅⇄長島温泉】 ②物流効率化の支援 ・ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行不能区間を解消 【総重量20t超過車両の通行規制（自由走行不可）区間に該当】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【桑名市⇄名古屋市 約14分短縮】。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上を支援 ⑤災害への備え ・三重県地域防災計画における緊急輸送道路の位置付け ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制が解消【伊勢大橋】 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量削減【沿道地域 12,265t/年削減】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量削減【1号桑名東部拡幅区間 12.6t/年削減】 ・SPM排出量削減【1号桑名東部拡幅区間 1.02t/年削減】					
関係する地方公共団体等の意見 県知事の回答・意見： 回答：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。 意見：本事業は、老朽化著しい伊勢大橋の架け替えとあわせて、国道1号の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保及び物流効率化や観光振興の支援を図るための重要な4車線化事業です。今後も引き続き、本件と十分な調整をしていただき、早期4車線化に向けた事業の推進をお願いいたします。					

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・伊勢大橋の老朽化の進行
- ・四日市港・名古屋港の外貿コンテナ貨物利用増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は37%。用地取得率は61%。(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

- ・伊勢大橋の架替を先行して事業を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

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

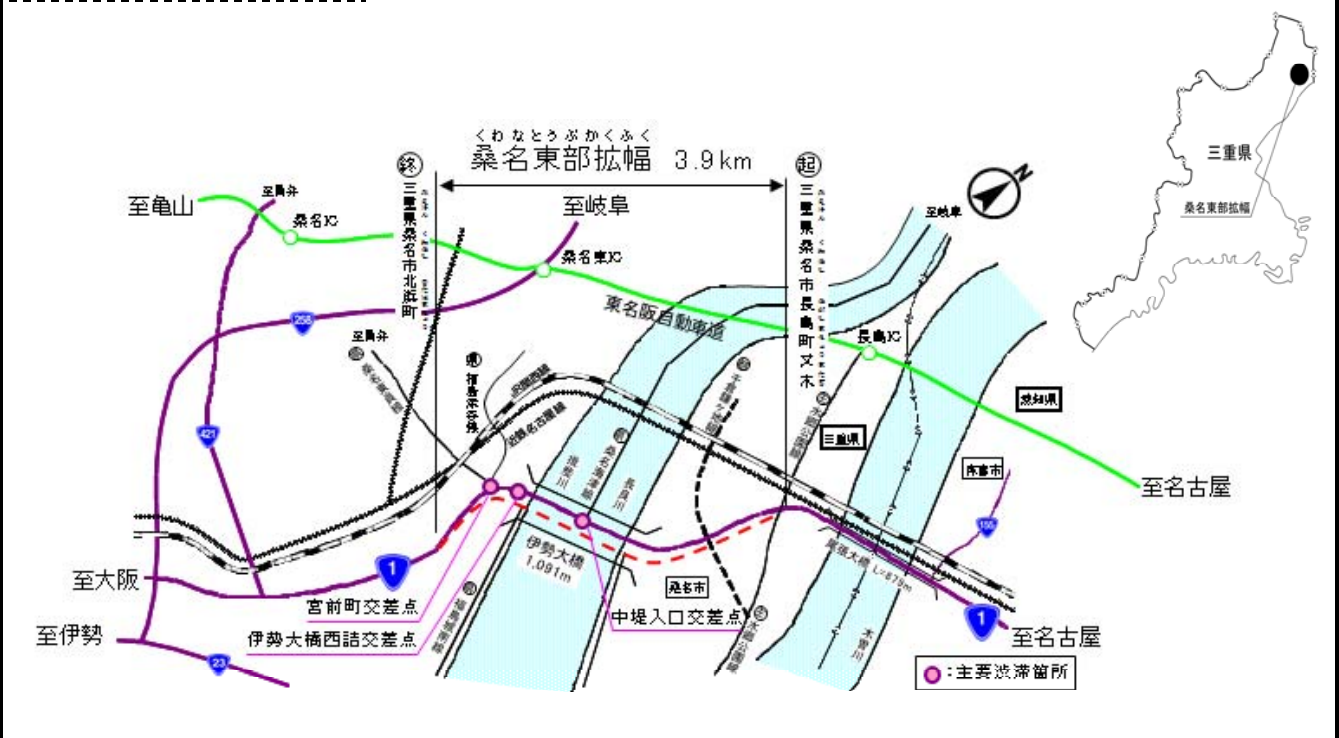
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（平成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1号 <small>ほくせい</small> 北勢バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局														
起終点	自：三重県三重郡川越町南福崎 至：三重県四日市市采女			延長	21.0 km														
事業概要	<p>一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>平成26年度末迄に川越町南福崎から（市）日永八郷線の8.5kmについて完成4車線および暫定2車線により開通済みであり、工業団地への新たなアクセスルート形成による地域経済活性化に寄与してきました。</p> <p>北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいます。</p>																		
H4年度事業化	H2年度都市計画決定	H7年度用地着手	H11年度工事着手																
全体事業費	1,300億円	事業進捗率	65%	供用済延長	8.5km														
計画交通量	45,700台/日																		
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">B/C</td> <td style="width: 70%;">(事業全体) 2.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 4.8</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.9		(残事業) 4.8	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>446/1,514億円</td> <td>2,162/4,321億円</td> </tr> <tr> <td>(事業費：343/1,362億円)</td> <td>(走行時間短縮便益：1,789/3,691億円)</td> </tr> <tr> <td>(維持管理費：103/153億円)</td> <td>(走行経費減少便益：244/458億円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(交通事故減少便益：130/172億円)</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	446/1,514億円	2,162/4,321億円	(事業費：343/1,362億円)	(走行時間短縮便益：1,789/3,691億円)	(維持管理費：103/153億円)	(走行経費減少便益：244/458億円)		(交通事故減少便益：130/172億円)	基準年	平成26年	
B/C	(事業全体) 2.9																		
	(残事業) 4.8																		
総費用	(残事業)/(事業全体)																		
446/1,514億円	2,162/4,321億円																		
(事業費：343/1,362億円)	(走行時間短縮便益：1,789/3,691億円)																		
(維持管理費：103/153億円)	(走行経費減少便益：244/458億円)																		
	(交通事故減少便益：130/172億円)																		
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=2.8~2.9 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%)	事業費：B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%)	事業費：B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%)	事業期間：B/C=2.8~2.9 (事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±20%)								
(事業全体) 交通量：B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%)																		
事業費：B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%)	事業費：B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%)																		
事業期間：B/C=2.8~2.9 (事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±20%)																		
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道(国道1号)における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセスが見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト(みえメディカルバレープロジェクト)を支援する。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 <p>④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(三重県立総合医療センター)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道1号、国道23号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 																		

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・四日市市長より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、国道1号、国道23号の交通渋滞の緩和や災害時の代替路としての機能の確保、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向けた事業の推進、開通見通しの早期公表をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新名神高速道路の開通（H20.3）及び四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は65%、用地取得率は82%（平成28年度末）
- ・みえ川越IC～（市）日永八郷線間（L=8.5km）は、暫定2車線（一部完成）供用済み。
- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は用地取得および工事を推進、国道477号BP～四日市市采女間（L=8.4km）は調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（市）日永八郷線～四日市市采女間（L=12.5km）は、概ね10年程度の供用を目指す。

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

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

事業概要図



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

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23号 中勢道路 <small>ちゅうせい</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局
起終点 ：自：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町	延長 ：33.8km	
事業概要 ： 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、愛知県名古屋市、三重県四日市市、津市、松阪市の主要都市を経て三重県伊勢市に至る延長約200kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。 本事業の中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり国道23号の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を主な目的として事業を推進しています。		
S59年度～H19年度 (順次事業化)	S58年度都市計画決定	S61年度用地着手
全体事業費	1,930億円	事業進捗率 82%
計画交通量	45,900台/日	
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 2.5 (残事業) 9.3	総費用：(残事業)/(事業全体) 456/2,512億円 (事業費：303/2,278億円) (維持管理費：153/234億円)
	総便益：(残事業)/(事業全体) 4,230/6,363億円 (走行時間短縮便益：3,966/5,995億円) (走行経費減少便益：222/346億円) (交通事故減少便益：43/21億円)	基準年： 平成26年
感度分析の結果 ： (事業全体) 交通量：B/C=2.3～2.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.3～10.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.8(事業費±10%) 事業費：B/C=8.7～9.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9～3.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.9～9.6(事業期間±20%)		
事業の効果等 ： ①円滑なモビリティの確保 ・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行する現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ・中部国際空港への海上アクセス港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等との連携あり。 ・対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（杜の街開発事業）への連絡道路となる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏（中勢広域都市圏）の中心都市（津市、松阪市）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（中勢北部サイエンスシティ、津なぎさまち）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮、二見興玉神社等）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（三重大学付属病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・中勢道路が、第1次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。 ⑧地球環境の保全 ・中勢道路の整備により、自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善保全 ・中勢道路の整備により、自動車からのNO2排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。		

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

関係する地方公共団体等の意見

知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

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

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

また、既供用区間の渋滞対策の推進もお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道23号の交通量は約442～495（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は、約84%、用地取得率は約99%に至っています。（平成28年度末）
- ・平成27年度までに延長28.1kmが暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・鈴鹿市御園町～津市河芸町三行間（延長2.9km）は平成30年度に暫定2車線開通を予定しています。
- ・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間（延長2.8km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、開通に向けて整備を推進していきます。

施設の構造や工法の変更等

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

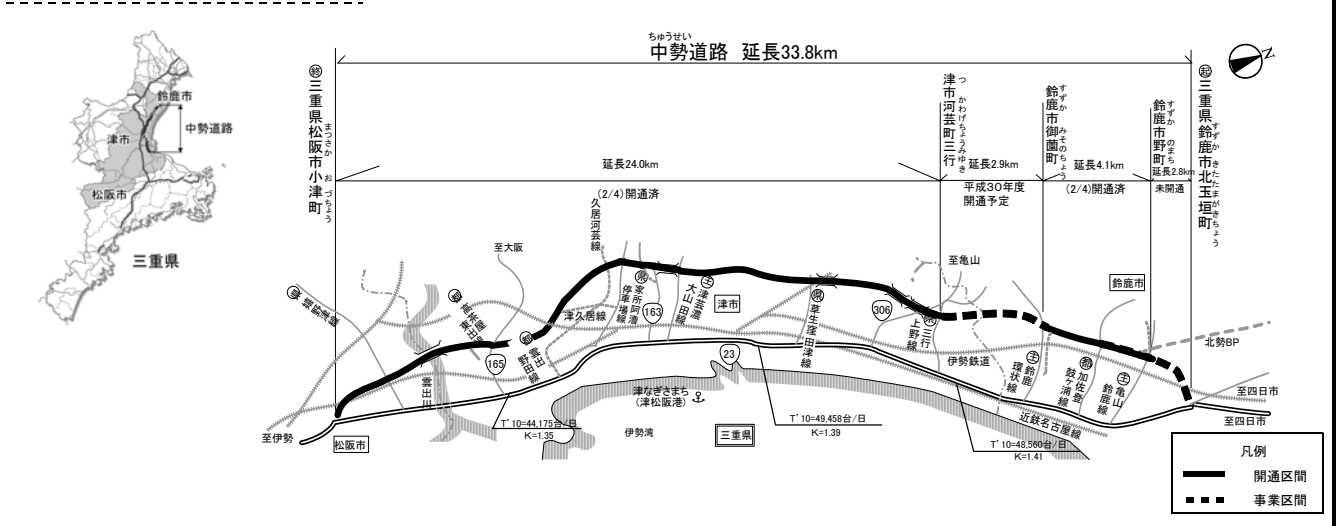
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係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42号 <small>まつさか たき</small> 松阪多気バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>みえ まつさか こい</small> 三重県松阪市古井町 至： <small>みえ たき たきに た</small> 三重県多気郡多気町仁田	延長	11.9km		
事業概要					
一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から三重県多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の減少や生活環境の改善を目的に計画された道路です。					
S62年度事業化	S59年度都市計画決定 S61年度都市計画決定	S63年度用地着手	H3年度工事着手		
全体事業費	495億円	事業進捗率	83%	供用済延長	9.4km
計画交通量	24,200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> 6.2	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 107 / 723 億円 事業費：81/657億円 維持管理費：27/66億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 663 / 1,311 億円 走行時間短縮便益：615/1,220億円 走行経費減少便益：28/71億円 交通事故減少便益：20/20億円	基準年： 平成26年	
感度分析の結果					
<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.5~2.3(交通量 ±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=4.8~7.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8~1.8(事業費 ±10%) 事業費：B/C=5.8~6.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.0~6.3(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・大塚町交差点～鎌田町北交差点間における、旅行速度の改善が期待される。 ・三重交通により4路線のバスが運行（飯南波瀬線、宇気郷線、中部台公園線（期間限定）、飯南松阪高校線） 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・クリスタルタウンから津松阪港へのアクセス向上が見込まれる。（所要時間約46分→30分と約16分短縮） 					
③都市の再生					
<ul style="list-style-type: none"> ・県道松阪第二環状線との一体整備により、環状ネットワークを形成する。 ・都市計画道路(松阪バイパス)として位置付けあり。 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・上川町～虹が丘町地区、JR紀勢本線による分断の解消が期待される。 					
⑤安全な生活環境の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道42号（小津町交差点～多気町役場南交差点）、松阪多気バイパス周辺における交通事故死傷件数の減少が期待できる。 					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・松阪多気バイパスは第一次緊急輸送路に指定されている。 					
⑦地球環境の削減					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑧生活環境改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道42号においてNO2、SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
知事の意見：					
<p>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。</p> <p>本事業は、慢性的な渋滞や交通事故が多い国道42号において、交通渋滞の緩和や交通事故の削減を図るため、さらには地域経済活性化の支援を図るため重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、松阪市下蛸路町～八太町間（1.1km）の今年度の1日も早い供用と早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。</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

- ・松阪市の幹線道路は、市街地を迂回する環状道路が未整備であり、国道42号への交通集中により中心市街地での走行速度が10km/hと低く、著しい渋滞が発生。
- ・松阪多気バイパスに並行する国道42号は死傷事故率が高く、松阪市内の国道42号の死傷事故率は管内の国道42号平均よりもは約2.7倍と高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗状況は86%、用地取得率は100%（平成28年度末）
- ・松阪市上川町～虹が丘町（延長0.8km）は、平成29年1月20日に暫定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

- ・松阪市下蛸路町～八太町（延長1.1km）については、平成29年度に開通予定。

施設の構造や工法の変更等

・当初、当該バイパスとJR紀勢本線との交差部は立体交差とし、地域住民が利用する側道については、既存の市道（踏切あり）を活用する計画としていた。しかし、鉄道事業者との協議の結果、踏切事故防止の観点から既存踏切を撤去することとなった。側道の途絶、地域分断を避けるため、アンダーパスの機能補償道路の整備を行う。

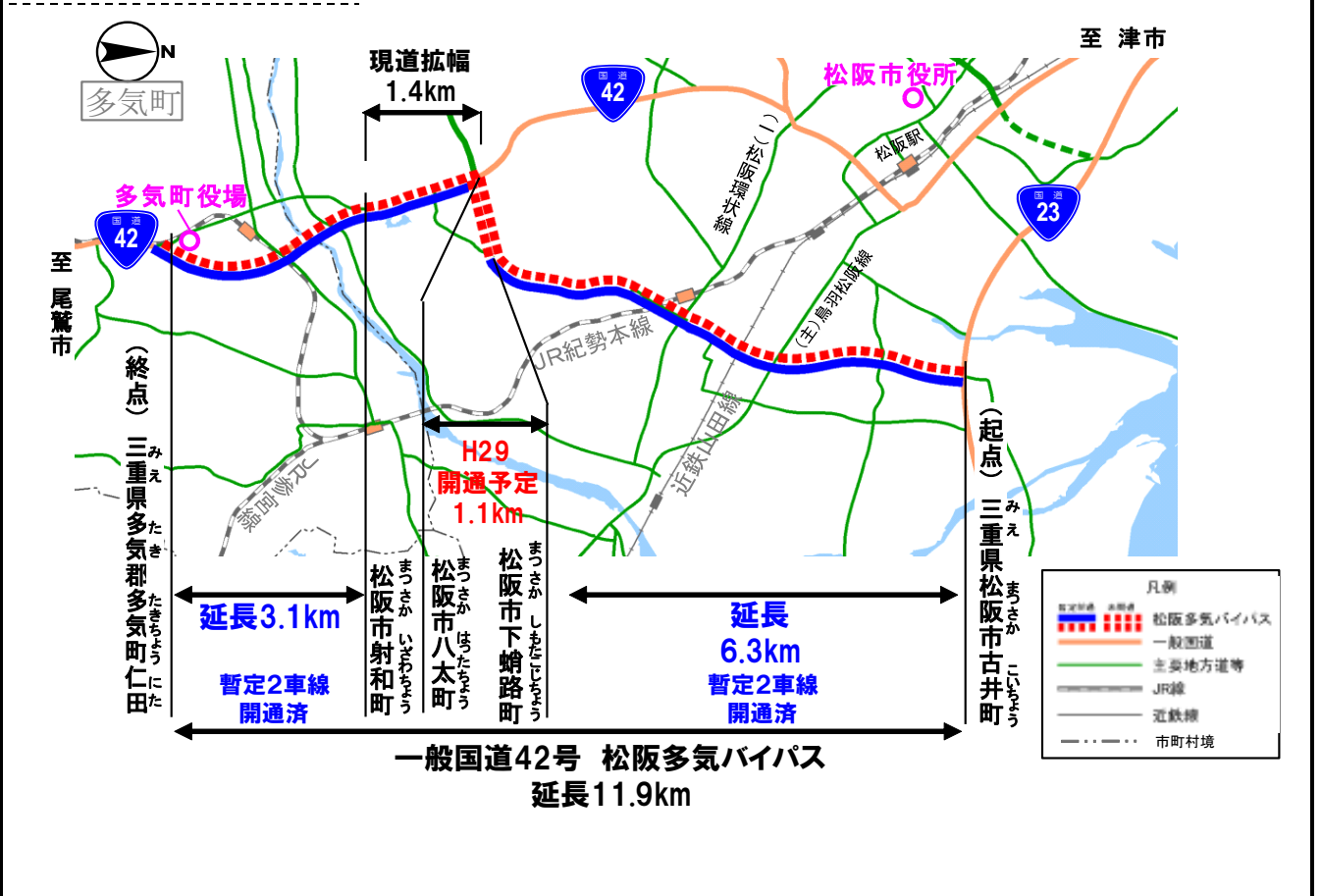
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（平成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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ほくせい よっかいち</small> （北勢～四日市）	事業区分	一般国道 事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)													
起終点 自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>みえ よっかいち きたやま</small> 至：三重県四日市市北山町	延長	14.4 km													
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）です。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">H2年度事業化</td> <td style="width: 25%;">H3年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">H5年度用地着手</td> <td style="width: 25%;">H9年度工事着手</td> </tr> </table>			H2年度事業化	H3年度都市計画決定	H5年度用地着手	H9年度工事着手									
H2年度事業化	H3年度都市計画決定	H5年度用地着手	H9年度工事着手												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">全体事業費</td> <td style="width: 25%;">1,369億円</td> <td style="width: 25%;">事業進捗率</td> <td style="width: 25%;">57%</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td>28,300台/日</td> <td>供用済延長</td> <td>1.4km</td> </tr> </table>			全体事業費	1,369億円	事業進捗率	57%	計画交通量	28,300台/日	供用済延長	1.4km					
全体事業費	1,369億円	事業進捗率	57%												
計画交通量	28,300台/日	供用済延長	1.4km												
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 1.7</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 3.3</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.7	(残事業) 3.3	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">総便益</td> </tr> <tr> <td>(残事業)/(事業全体) 754/1,423億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 2,476/2,476億円</td> </tr> <tr> <td>〔事業費：630/1,299億円〕</td> <td>〔走行時間短縮便益：2,175/2,175億円〕</td> </tr> <tr> <td>〔維持管理費：124/124億円〕</td> <td>〔走行経費減少便益：202/202億円〕</td> </tr> <tr> <td></td> <td>〔交通事故減少便益：98/98億円〕</td> </tr> </table>	総費用	総便益	(残事業)/(事業全体) 754/1,423億円	(残事業)/(事業全体) 2,476/2,476億円	〔事業費：630/1,299億円〕	〔走行時間短縮便益：2,175/2,175億円〕	〔維持管理費：124/124億円〕	〔走行経費減少便益：202/202億円〕		〔交通事故減少便益：98/98億円〕
B/C	(事業全体) 1.7	(残事業) 3.3													
総費用	総便益														
(残事業)/(事業全体) 754/1,423億円	(残事業)/(事業全体) 2,476/2,476億円														
〔事業費：630/1,299億円〕	〔走行時間短縮便益：2,175/2,175億円〕														
〔維持管理費：124/124億円〕	〔走行経費減少便益：202/202億円〕														
	〔交通事故減少便益：98/98億円〕														
感度分析の結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.6~2.0 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=3.0~3.7 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.7~1.8 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=3.0~3.6 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.7~1.8 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=3.2~3.3 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量 : B/C=1.6~2.0 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=3.0~3.7 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.7~1.8 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=3.0~3.6 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.7~1.8 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=3.2~3.3 (事業期間±20%)							
(事業全体) 交通量 : B/C=1.6~2.0 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=3.0~3.7 (交通量 ±10%)														
事業費 : B/C=1.7~1.8 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=3.0~3.6 (事業費 ±10%)														
事業期間 : B/C=1.7~1.8 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=3.2~3.3 (事業期間±20%)														
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合にが大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。															

⑨生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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

知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、中京圏の広域ネットワークを構築することで、交通渋滞緩和や地域産業・観光産業の支援、さらには災害時の代替路としての機能の確保を図るための重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、大安IC～東員IC間の平成30年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約3.6万人増加し、沿線市町の法人税収が約1.6倍に増加した。
- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の観光入込客数が約1.3倍に増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地取得率99%、事業進捗率61%（平成28年度末時点）
- ・平成28年度まで：東員IC～新四日市JCT 延長1.4km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

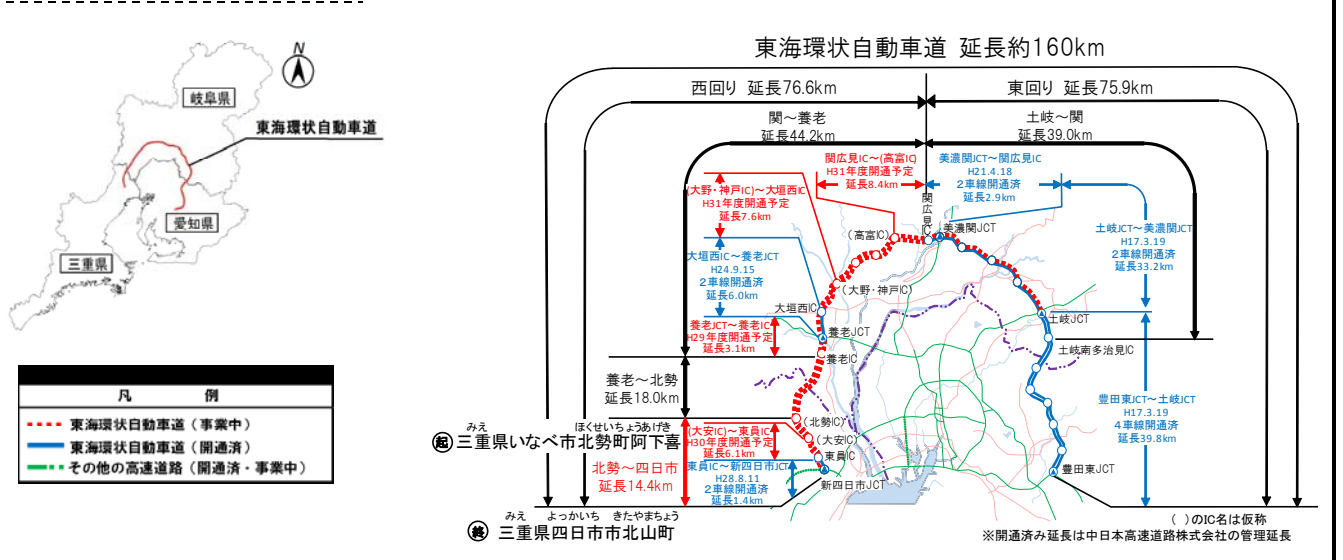
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられます。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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。