

## 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

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>うえき</small> 植木バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局				
<b>起終点</b> 自：熊本県 <small>くもと しきたく</small> 熊本市北区植木町大字鞍掛 至：熊本県 <small>くもと しきたく よもぎまち</small> 熊本市北区四方寄町		<b>延長</b> 5.6km				
<b>事業概要</b> 植木バイパスは、熊本都市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。						
H11年度事業化	H11年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地着手				
<b>全体事業費（※1）</b> ：約288億円		<b>事業進捗率</b> ：48%				
<b>計画交通量（※1）</b> ：25,300～38,100台/日		<b>供用済延長</b> ：2.3km				
<b>費用対効果分析結果（※1）</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      1.5                      (残事業)                      2.1                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>：(残事業)/(事業全体)                      144/282億円                      (事業費：132/262億円)                      (維持管理費：12/20億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.5 (残事業) 2.1	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 144/282億円 (事業費：132/262億円) (維持管理費：12/20億円)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>：(残事業)/(事業全体)                      295/430億円                      (走行時間短縮便益：272/392億円)                      (走行経費減少便益：8.3/24億円)                      (交通事故減少便益：15/14億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>：                      平成26年                 </td> </tr> </table>	<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 295/430億円 (走行時間短縮便益：272/392億円) (走行経費減少便益：8.3/24億円) (交通事故減少便益：15/14億円)	<b>基準年</b> ： 平成26年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.5 (残事業) 2.1	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 144/282億円 (事業費：132/262億円) (維持管理費：12/20億円)					
<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 295/430億円 (走行時間短縮便益：272/392億円) (走行経費減少便益：8.3/24億円) (交通事故減少便益：15/14億円)	<b>基準年</b> ： 平成26年					
<b>感度分析の結果（※1）</b> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">                     【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7（交通量 ±10%）                      事業費：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%）                      事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）                 </td> <td style="width: 50%;">                     【残事業】交通量：B/C=1.7～2.3（交通量 ±10%）                      事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%）                      事業期間：B/C=1.8～2.3（事業期間±20%）                 </td> </tr> </table>			【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）	【残事業】交通量：B/C=1.7～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.3（事業期間±20%）		
【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）	【残事業】交通量：B/C=1.7～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.3（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・並行現道の交通死傷事故発生件数の減少 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（熊本医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 熊本市をはじめとする3市3町で構成される国道3号植木バイパス建設促進期成会（会長：熊本市長）により早期整備の要望を受けている。（平成29年10月）						
<b>市の意見</b> 熊本都市圏の骨格を形成する重要な路線であり、平行する現国道3号の慢性的な交通渋滞の緩和にも効果が高い事業である。 また、費用対効果も高く整備によってもたらされるストック効果も期待されている事業であるため、早期の開通に向けて引き続き事業推進を行う必要がある。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道3号現道の交通量は横這い。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度に事業化、用地進捗率65%、事業進捗率48%（平成29年3月末時点）  
平成23年度：熊本市北区植木町大字鞍掛～<sup>くらかけ</sup> 燈田間 <sup>あぶみた</sup> 延長2.3km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

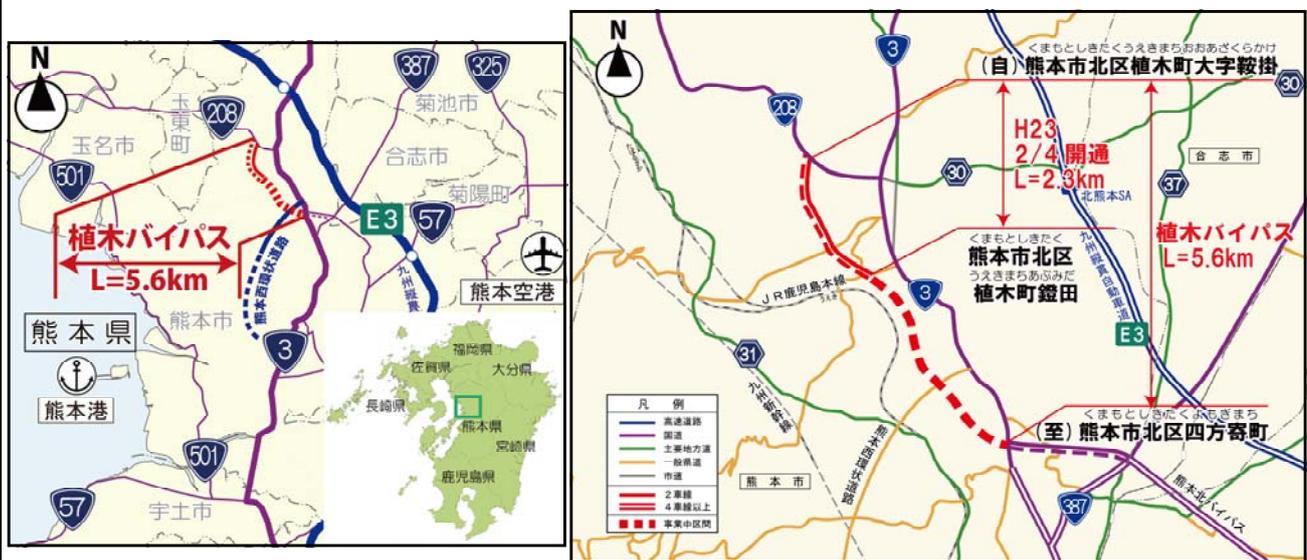
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 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

<b>事業名</b> 一般国道57号 瀬田拡幅 <small>せ た か く ふ く</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局		
<b>起終点</b> 自：熊本県菊池郡大津町瀬田 <small>きくち ぐんおおつ まちせ た</small> 至：熊本県菊池郡大津町吹田 <small>きくち ぐんおおつ まちふ けだ</small>		<b>延長</b> 3.1km		
<b>事業概要</b> 瀬田拡幅は、国道57号の交通混雑の緩和、地域の観光振興、交流・連携支援を目的とした事業である。				
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手		
H22年度工事着手				
全体事業費(※1)	約49億円	事業進捗率 79%		
計画交通量(※1)	27,000～30,100台/日			
費用対効果 分析結果 (※1)	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/事業全体 22/55億円	総便益 (残事業)/事業全体 120/153億円	基準年 平成26年
	(残事業)	事業費：16/47億円 維持管理費：5.6/8.4億円	走行時間短縮便益：114/146億円 走行経費減少便益：0.95/1.8億円 交通事故減少便益：4.7/5.7億円	
<b>感度分析の結果(※1)</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.8～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～3.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.9（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.9～7.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.1～5.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=5.0～5.8（事業期間±20%）				
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・国道57号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②観光産業の支援 ・円滑な交通の確保による観光誘致圏の拡大や新たな観光周遊ルートの形成 ③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（熊本セントラル病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 大津町をはじめとする2市5町3村で構成される国道57号整備促進期成会（会長：合志市）により、早期整備の要望を受けている。（平成29年11月）				
<b>県の意見：</b> 今回意見照会のありました一般国道57号瀬田拡幅の事業に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。 この道路は、交通渋滞の緩和、地域の観光振興、交流・連携支援に大きく寄与するものであり、熊本地震からの復旧・復興においても大きな役割を担う道路です。 今後、より一層事業を推進し、一日も早い完成をお願いします。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも高い。事業中区間の交通量は横這い。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率89%、事業進捗率79%（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

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 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

<b>事業名</b>	東九州自動車道 清武JCT～北郷	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	国土交通省九州地方整備局
<b>起終点</b>	自：宮崎県宮崎市清武町大字今泉 至：宮崎県日南市北郷町大字郷之原	<b>延長</b>	19.0km		
<b>事業概要</b>					
東九州自動車道 清武JCT～北郷は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。					
H10年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H17年度用地着手	H17年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約1,392億円	<b>事業進捗率</b>	76%	<b>供用済延長</b>	1.2km
<b>計画交通量</b>	20,200台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (残事業) 7.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 232/1,619億円 (事業費：192/1,576億円) (維持管理費：40/43億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,734/1,757億円 (走行時間短縮便益：1,255/1,274億円) (走行経費減少便益：318/320億円) (交通事故減少便益：162/163億円)	<b>基準年</b> 平成29年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.1（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±20%）					
【残事業】交通量：B/C=7.0～7.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.9～8.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.2～7.5（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b>					
①広域交通ネットワークの形成 ・宮崎市から日南市間の所要時間の大幅短縮による宮崎県南地域の連携強化や経済活性化					
②災害に強いネットワークの構築 ・並行道路である国道220号及び（主）日南高岡線における異常気象時の事前通行規制通行止めや災害時（法面崩落等の被害、津波浸水想定箇所）の代替路・迂回路として機能					
③観光振興の支援 ・日南市内等の観光地へのアクセス性向上による施設滞在時間や立寄り先、立寄り客、観光消費額の増加					
④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（宮崎大学医学部付属病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上					
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
日南市をはじめとする関係首長及び議会議員等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会（会長：日南市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成29年11月）					
<b>県の意見</b>					
今回意見照会のありました東九州自動車道 清武JCT～北郷の再評価に係る対応方針につきましては、原案どおり「継続」で異論ありません。					
・東九州自動車道は、九州縦貫自動車等と一体となって高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州の一体的浮揚に寄与する大変重要な道路であるため。					
・平成28年4月の熊本地震では、東九州自動車道が被災地への支援ルートとして機能し、また、九州縦貫自動車道の代替ルートとして産業や暮らしを支えたところであり、今後、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には、人命救助や支援物資の輸送等のための「命の道」として、防災上大変重要な道路であるため。					
・県においても、建設発生土の受入調整など、引き続き最大限協力してまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、事業継続。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも多い。並行現道(国道220号、(主)日南高岡線)の交通量は横這い。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率76% (平成29年3月末時点)	
平成24年度：清武JCT～清武南IC間 延長1.2km (2/2) 部分開通	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
地すべり対策の追加(芳ノ元トンネル地区)、特定有害物質対策の追加(芳ノ元トンネル地区)、地すべり対策の追加(九平トンネル地区)	
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	



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

## 再評価結果（平成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

<b>事業名</b> 一般国道218号 <small>たかちほひのかげどうろ</small> 高千穂日之影道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局			
<b>起終点</b> 自：宮崎県西臼杵郡高千穂町三田井 至：宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折		<b>延長</b> 5.7km			
<b>事業概要</b> 高千穂日之影道路は、熊本市と延岡市を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、産業振興の支援を図るとともに、国道218号の交通安全性の向上等に貢献する事業である。					
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手			
<b>全体事業費</b> 約248億円		<b>事業進捗率</b> 63%			
<b>計画交通量</b> 9,500～9,900台/日		<b>供用済延長</b> 0.0km			
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      1.4                      (残事業)                      6.0                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>                      (残事業)/(事業全体)                      61/256億円                      (事業費：48/243億円)                      (維持管理費：13/13億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>                      (残事業)/(事業全体)                      365/365億円                      (走行時間短縮便益：297/297億円)                      (走行経費減少便益：50/50億円)                      (交通事故減少便益：18/18億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 6.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 61/256億円 (事業費：48/243億円) (維持管理費：13/13億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 365/365億円 (走行時間短縮便益：297/297億円) (走行経費減少便益：50/50億円) (交通事故減少便益：18/18億円)	<b>基準年</b> 平成29年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 6.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 61/256億円 (事業費：48/243億円) (維持管理費：13/13億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 365/365億円 (走行時間短縮便益：297/297億円) (走行経費減少便益：50/50億円) (交通事故減少便益：18/18億円)			
<b>感度分析の結果</b> 【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=1.4～1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=5.4～6.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.5～6.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=5.7～6.0（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b> ①広域交通ネットワークの形成 ・周遊性の向上による観光活性化 ②交通安全性の向上 ・点在する現道の線形不良箇所の回避が可能となり、走行環境の改善による交通安全性の向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（県立延岡病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 宮崎県・熊本県知事をはじめとする各関係県・市町の首長等で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）や②九州中央自動車道建設促進沿線議会期成会（会長：延岡市議会議長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成29年10月、②平成29年8月）					
<b>県の意見</b> 今回意見照会のありました一般国道218号高千穂日之影道路の再評価に係る対応方針につきましては、原案どおり「継続」で異論はありません。 将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州の東西軸を連結し、本県の更なる経済発展はもとより、九州の一体的浮揚に寄与する大変重要な道路であるため。 平成28年4月の熊本地震の教訓を踏まえ、九州の東西軸を早期に強化していくことの必要性を再認識したところであり、今後、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には、人命救助や救援物資の輸送等のための「命の道」として、防災上大変重要な道路であるため。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。国道218号現道の交通量は近年横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率63%（平成29年度3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル支保工の変更、トンネル補助工法の追加、切土法面対策工の追加、土砂運搬計画の変更
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成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

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>みやこのじょうどうろ</small> 都城道路（Ⅱ期）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：宮崎県 <small>みやこのじょう</small> 都城市高木町 至：宮崎県 <small>みやこのじょう</small> 都城市乙房町	<b>延長</b> 5.7km	
<b>事業概要</b> 都城道路（Ⅱ期）は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。		
H19年度事業化	H11年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手 H28年度工事着手
全体事業費（※1）	約160億円	事業進捗率 13% 供用済延長 0.0km
<b>計画交通量（※1）</b> ： 17,400～34,400台／日		
<b>費用対効果分析結果（※1）</b> B/C （事業全体） 2.6 （残事業） 2.8	<b>総費用</b> ： （残事業）/（事業全体） 121/130億円 事業費： 107/115億円 維持管理費： 15/ 15億円	<b>総便益</b> ： （残事業）/（事業全体） 343/343億円 走行時間短縮便益： 195/195億円 走行経費減少便益： 93/ 93億円 交通事故減少便益： 55/ 55億円
<b>基準年</b> ： 平成26年		
<b>感度分析の結果（※1）</b> 【事業全体】 交通量： B/C=2.1～3.1（交通量 ±10%） 事業費： B/C=2.4～2.9（事業費 ±10%） 事業期間： B/C=2.4～2.8（事業期間±20%） 【残事業】 交通量： B/C=2.2～3.3（交通量 ±10%） 事業費： B/C=2.6～3.1（事業費 ±10%） 事業期間： B/C=2.6～3.0（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b> ①広域交通ネットワークの形成：志布志港（国際バルク戦略港湾）とのアクセス性が向上し、円滑な輸送の確保 ②交通混雑の緩和：国道10号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上：国道10号現道交通の転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善：第二次救急医療施設（都城市郡医師会病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤災害時の移動経路確保：災害時（冠水時）における並行現道の迂回路及び後方支援拠点（都城市高城総合運動公園）へのルートとして機能 ⑥生活環境の改善：自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 都城市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される①都城志布志道路建設促進協議会（会長：都城市長）や②南九州総合開発協議会（会長：都城市長）・③道づくりを考える都城広域女性の会（会長：柳田喜美子）等により早期整備の要望を受けている。（①②③ともに平成29年10月）		
<b>県の意見</b> 今回照会のありました都城道路Ⅱ期につきましては、都城市街地の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通安全性の向上に寄与することはもとより、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと国際バルク戦略港湾である志布志港を直結して広域交通ネットワークを形成し、宮崎県と鹿児島県との連携が強化されることにより、南九州圏域の経済や地域の活性化、さらには、観光振興などに大きな役割を果たす重要な道路であります。 また、大規模災害時や異常気象時における人命救助や物資の輸送を行う機能も有しており、防災や医療の道としても非常に大きな役割を担う道路として、地域住民はもとより、宮崎、鹿児島両県の沿線住民からも早期整備を求める要望がなされていることから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。 なお、周辺では工業団地造成の動きもあることから、ストック効果を高める上でも早期に当該区間の供用予定をお示しいただき、都城志布志道路の早期完成に向けた一層の整備促進をお願いします。		

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

都城市の人口は減少傾向。都城市の一世帯あたり自動車保有台数は宮崎県及び九州全体よりも多い。国道10号現道の交通量は減少傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率49%、事業進捗率13%（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

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 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

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>しんとみ</small> 新富バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：宮崎県児湯郡新富町大字日置 至：宮崎県宮崎市佐土原町大字下田島	<b>延長</b> 4.8km	
<b>事業概要</b> 新富バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全の確保等を目的とした事業である。		
S41年度事業化	S51年度都市計画決定 (H一年度変更)	S41年度用地着手
<b>全体事業費（※1）</b> 約177億円		<b>事業進捗率</b> 95%
<b>計画交通量（※1）</b> 25,900～36,200台/日		<b>供用済延長</b> 2.3km
<b>費用対効果分析結果</b> (※1)	<b>B/C</b> (事業全体) 4.7 (残事業) 6.1	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 34/311億円 (事業費：27/250億円) (維持管理費：6.6/62億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 207/1,451億円 (走行時間短縮便益：175/1,255億円) (走行経費減少便益：25/165億円) (交通事故減少便益：7.8/31億円)
<b>基準年</b> 平成26年		
<b>感度分析の結果（※1）</b> 【事業全体】交通量：B/C=4.2～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.6～4.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.7～4.7（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=5.5～6.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.7～6.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.0～6.1（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b>		
①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全生の向上 ・国道10号の交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（宮崎善仁会病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ①宮崎市長、②新富町長により早期整備の要望を受けている。（①平成27年7月、②平成29年4月）		
<b>県の意見</b> 今回意見照会のありました一般国道10号 新富バイパスの再評価に係る対応方針につきましては、原案どおり「継続」で異論ありません。 ・国道10号新富バイパスは、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善等に寄与することはもとより、県北地域と宮崎市を結ぶ重要な幹線道路であるため。 ・朝夕の通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生するなど、地域住民からも早期整備を求める要望がなされている。今年度は日向大橋と田中地区の4車線化工事が完成予定であります。引き続き三納代地区についても整備をお願いします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域の人口は近年横這い状況。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも多い。国道10号の交通量は平成22年以降減少傾向。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率95%（平成29年度3月末時点）  
 昭和43年度：バイパス部 今別府交差点～天井丸交差点間 延長2.4km（2/4）部分開通  
 平成11年度：バイパス部 三納代交差点～天井丸交差点間 延長1.7km（4/4）部分開通  
 平成19年度：現道拡幅部 軍瀬交差点付近 延長0.6km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。  
 平成29年度：田中地区 延長0.8km（4/4）開通予定  
 平成29年度：日向大橋関連 延長1.0km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

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

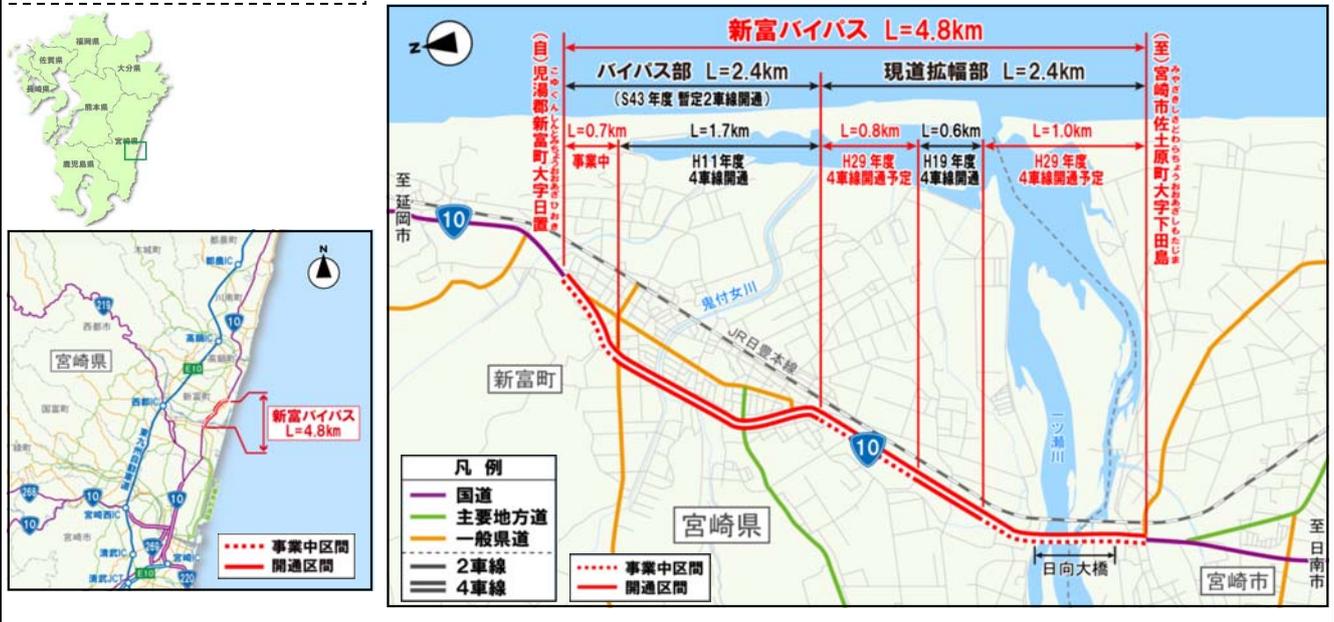
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの

## 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

<b>事業名</b> 東九州自動車道 志布志 <sup>しぶし</sup> ～末吉 <sup>すえよしたからべ</sup> 財部	<b>事業区分</b> 高速自動車国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局				
<b>起終点</b> 自：鹿児島県志布志市志布志町志布志 <sup>しぶししししぶしちようしぶし</sup> 至：鹿児島県曾於市末吉町深川 <sup>そおしすえよしちようふかがわ</sup>		<b>延長</b> 48.0km				
<b>事業概要</b> 東九州自動車道 志布志～末吉財部は、高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等を目的とした事業である。						
H9年度事業化	H8年度都市計画決定 (H25年度変更)	H12年度用地着手				
<b>全体事業費</b> 約1,459億円		<b>事業進捗率</b> 83%				
<b>計画交通量</b> 4,600～17,700台/日		<b>供用済延長</b> 28.8km				
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      1.3                      (残事業)                      3.7                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>                      (残事業)/(事業全体)                      198/1,905億円                      (事業費：147/1,762億円)                      (維持管理費：51/143億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>                      (残事業)/(事業全体)                      731/2,453億円                      (走行時間短縮便益：596/1,987億円)                      (走行経費減少便益：98/294億円)                      (交通事故減少便益：38/171億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>                      平成29年                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 3.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 198/1,905億円 (事業費：147/1,762億円) (維持管理費：51/143億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 731/2,453億円 (走行時間短縮便益：596/1,987億円) (走行経費減少便益：98/294億円) (交通事故減少便益：38/171億円)	<b>基準年</b> 平成29年	
<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 3.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 198/1,905億円 (事業費：147/1,762億円) (維持管理費：51/143億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 731/2,453億円 (走行時間短縮便益：596/1,987億円) (走行経費減少便益：98/294億円) (交通事故減少便益：38/171億円)	<b>基準年</b> 平成29年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.3～4.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.4～4.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.5～3.7（事業期間±20%）						
<b>事業の効果等</b> ①広域交通ネットワークの形成 ・沿線都市間の所要時間短縮により、大隅地域の連携強化や経済活性化に寄与 ②地域産業の支援 ・広域ネットワークの形成による効率的な輸送及び畜産業の更なる振興に貢献 ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成29年8月）						
<b>県の意見</b> 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 当該道路は、九州縦貫自動車道等とともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、農畜産業など地域産業の更なる活性化や観光の振興等、大隅地域の発展に寄与する重要な道路であることから、事業の継続をお願いします。 また、平成32年度までに開通すると示されているところであり、できる限り早期に整備完了していただきたい。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率83%（平成29年3月末時点）  
平成21年度：曾於弥五郎IC～末吉財部IC間 延長11.1km（2/2）部分開通  
平成26年度：鹿屋串良JCT～曾於弥五郎IC間 延長17.7km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

道路土工構造物基準の制定に伴う軟弱地盤対策の追加、切土発生土の盛土材への改良、埋蔵文化財調査の増加

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成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

<b>事業名</b> 一般国道220号 <small>ふるえ</small> 古江バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局				
<b>起終点</b> 自：鹿児島県鹿屋市白水町 <small>かのや ししろみずちよう</small> 至：鹿児島県垂水市新城 <small>たるみず しんじよう</small>	<b>延長</b> 7.5km					
<b>事業概要</b> 古江バイパスは、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上、急勾配、急カーブの古江坂の回避等を目的とした事業である。						
<b>H1年度事業化</b>	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H4年度用地着手 H13年度工事着手				
<b>全体事業費(※1)</b>	約170億円	<b>事業進捗率</b> 79%				
<b>計画交通量(※1)</b> 5,400~8,500台/日		<b>供用済延長</b> 5.2km				
<b>費用対効果分析結果(※1)</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      1.2                      (残事業)                      1.3                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)                      43/225億円                      (事業費：37/199億円)                      (維持管理費：6.0/27億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 43/225億円 (事業費：37/199億円) (維持管理費：6.0/27億円)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)                      58/268億円                      (走行時間短縮便益：53/248億円)                      (走行経費減少便益：5.3/17億円)                      (交通事故減少便益：0.44/3.2億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>                      平成26年                 </td> </tr> </table>	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 58/268億円 (走行時間短縮便益：53/248億円) (走行経費減少便益：5.3/17億円) (交通事故減少便益：0.44/3.2億円)	<b>基準年</b> 平成26年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 43/225億円 (事業費：37/199億円) (維持管理費：6.0/27億円)					
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 58/268億円 (走行時間短縮便益：53/248億円) (走行経費減少便益：5.3/17億円) (交通事故減少便益：0.44/3.2億円)	<b>基準年</b> 平成26年					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.2 (事業期間±20%)						
【残事業】交通量：B/C=1.2~1.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①円滑な走行性の確保 ・国道220号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通が転換することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成29年8月）						
<b>県の意見</b> 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道220号は、大隅地域の幹線道路であり、農畜産業など地域産業の更なる活性化や観光の振興等、地域の発展に寄与する重要な道路と認識しています。 本事業により、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、所要の予算の確保をお願いします。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成1年度に事業化、用地進捗率94%、事業進捗率79%（平成29年度3月末時点）  
平成19年度：花岡町交差点～まさかり交差点間 延長3.9km（2/2）部分開通  
平成22年度：古里町交差点～花岡町交差点間 延長1.3km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 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58号 名護東道路		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県名護市伊差川 至：沖縄県名護市数久田				延長	6.8km
<b>事業概要</b> 名護東道路は沖縄県名護市伊差川から同市数久田に至る延長L=6.8kmの地域高規格道路である。 本道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と、地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏（12市町村）の中心である名護市を結び、那覇空港や那覇港などの広域交流拠点とをネットワーク化することにより、北部地域の活性化を支援するとともに、名護市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。						
H9年度事業化		都市計画決定不要		H11年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費	962億円		事業進捗率	45%	供用済延長	4.2km（暫定）
計画交通量	23,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	405/1027億円 事業費：387/1000億円 維持管理費：17/27億円		499/1138億円 走行時間短縮便益：393/851億円 走行経費減少便益：68/191億円 交通事故減少便益：38/96億円		平成29年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量変動 B/C = 1.00~1.2 (交通量±10%)      (残事業) B/C = 1.1~1.4 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 1.1~1.2 (事業費±10%)                      B/C = 1.1~1.4 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 1.1~1.1 (事業期間±20%)                      B/C = 1.1~1.3 (事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・中部地域の中心都市（沖縄市）へのアクセスが向上する。 ④個性ある地域の形成 ・道の駅許田から海洋博公園へのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・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。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 名護東道路は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、名護市街地の渋滞緩和や北部地域の地域活性化等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成24年3月の伊差川～世富慶区間の暫定2車線供用により、現道区間の交通量が減少したものの、依然として主要渋滞箇所である世富慶交差点や、名護市街地において渋滞が生じていることから、早期の全線暫定2車線供用及び全線完成供用が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率89%、事業進捗率45%（平成29年3月末時点）。  
平成23年度：名護市伊差川～名護市世富慶間 延長4.2km（2/4）部分開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成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

<b>事業名</b> 一般国道58号 恩納バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	内閣府 沖縄総合事務局
<b>起終点</b> 自：沖縄県恩納村字瀬良垣 至：沖縄県恩納村字南恩納			<b>延長</b>	5.1km
<b>事業概要</b> 国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。				
H元年度事業化	H一年度都市計画決定	H7年度用地着手	H9年度工事着手	
全体事業費	約335億円	事業進捗率	80%	供用済延長 5.1km（暫定）
計画交通量	25,600台/日			
<b>費用対効果分析結果</b> 【瀬良垣～仲泊】	<b>B/C</b> (事業全体) 3.6 (3.1) (残事業) 12.9 (10.2)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 123/1,049億円 事業費：79/978億円 維持管理費：44/71億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,585/3,822億円 走行時間短縮便益：1,426/3,571億円 走行経費減少便益：129/207億円 交通事故減少便益：30/44億円	<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b>				
(事業全体)	交通量変動	B/C = 3.3~4.0 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 11.6~14.2 (交通量±10%)
	事業費変動	B/C = 3.6~3.7 (事業費±10%)		B/C = 12.1~13.7 (事業費±10%)
	事業期間変動	B/C = 3.5~3.8 (事業期間±20%)		B/C = 12.5~13.2 (事業期間±20%)
<b>事業の効果等</b>				
①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。				
②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港、運天港）へのアクセス向上が見込まれる。				
③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセスが向上する。				
④個性ある地域の形成 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間へのアクセスが向上。				
⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。				
⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>				
【沖縄県知事】 恩納バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成23年4月の全線暫定2車線供用により、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、当該バイパスの交通量が交通容量を超過していることから、早期の全線完成供用が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b>				
対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率80%（平成29年3月末時点）。  
平成23年度：恩納村字瀬良垣～恩納村字南恩納 延長5.1km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成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58号 <small>おんなんなみ</small> 恩納南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんおんなそんあざみなみおんな</small> 沖縄県恩納村字南恩納 至： <small>おきなわけんおんなそんあざなかどまり</small> 沖縄県恩納村字仲泊				延長	6.5km
事業概要	国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。					
H2年度事業化	Hー都市計画決定		H5年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	372億円		事業進捗率	91%	供用済延長	4.5km（暫定）
計画交通量	25,600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)
【瀬良垣～仲泊】	3.6	(4.2)	123/1,049億円		1,585/3,822億円	基準年 平成29年
	(残事業)		事業費：79/978億円		走行時間短縮便益：1,426/3,571億円	
	12.9	(16.7)	維持管理費：44/71億円		走行経費減少便益：129/207億円	
					交通事故減少便益：30/44億円	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 3.3~4.0 (交通量±10%) (残事業) B/C = 11.6~14.2 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 3.6~3.7 (事業費±10%) B/C = 12.1~13.7 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 3.5~3.8 (事業期間±20%) B/C = 12.5~13.2 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港、運天港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見	【沖縄県知事】 恩納南バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 平成21年11月の一部暫定2車線開通により、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、依然として現道区間の交通量が交通容量を超過していることと、恩納バイパスと繋がることで整備効果を発揮することから、早期の全線2車線暫定供用及び全線完成供用が必要である。 このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、平休日、季節に係わらず交通渋滞が発生している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでいる。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・平成21年11月1日に恩納南バイパスが部分開通（延長4.1km）。更なる観光交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率91%（平成29年3月末時点）。
- ・平成10年度：恩納村字仲泊付近 延長0.4km 部分開通
- ・平成21年度：恩納村谷茶～恩納村仲泊間 延長4.1km（2/4）部分開通
- ・平成29年度：恩納村字南恩納～恩納村字谷茶 延長2.0km（2/4）部分開通（予定）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成21年11月1日に恩納村谷茶～恩納村仲泊間が部分開通し、暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は全線暫定2車線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

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

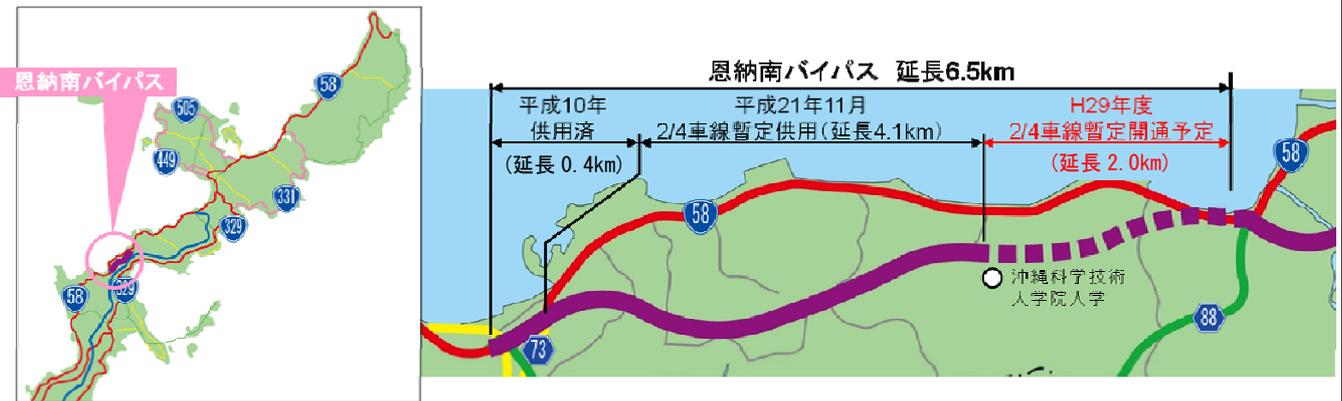
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）（原案）

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58号 嘉手納バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんよみたんそんあざふるげん</small> 沖縄県読谷村字古堅 至： <small>おきなわけんかてなちようあざかねく</small> 沖縄県嘉手納町字兼久				延長	3.2km
事業概要	嘉手納バイパスは、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の交通渋滞の緩和及び地区内道路の交通環境改善、嘉手納町における骨格道路網の形成及び地域活性化、更には沖縄北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興支援に資する道路で、読谷村古堅から嘉手納町兼久に至る延長3.2kmの道路である。					
S62年度事業化	H-年度都市計画決定	H6年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	286億円	事業進捗率	12%	供用済延長	0km	
計画交通量	22,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/234 億円 (事業費：177/221 億円 維持管理費：13/13 億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 458/458 億円 (走行時間短縮便益：393/393 億円 走行経費減少便益：39/39 億円 交通事故減少便益：26/26 億円)	基準年 平成26年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.7~2.1 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.2~2.6 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 1.8~2.1 (事業費±10%) B/C = 2.2~2.7 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 1.8~2.1 (事業期間±20%) B/C = 2.2~2.6 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセスが向上。（那覇市～読谷村） ④個性ある地域の形成 ・座喜味城址からアメリカンビレッジへのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見	嘉手納バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要幹線道路である。国道58号の読谷村から嘉手納町区間において読谷道路と連携し、交通混雑の緩和や地域開発プロジェクト支援に大きく寄与する重要な道路と認識している。 また、「沖縄地方渋滞対策推進協議会」において、主要渋滞箇所と位置づけされている嘉手納交差点や大湾交差点などの渋滞解消に向け早期開通が必要となっている。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道58号の交通量は、交通容量を超過している。
- ・周辺地域では、基地跡地を活用した区画整理事業等が進められている。
- ・道路整備や基地跡地利用の進展により、流出入する交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和62年度に事業化、用地進捗率90%、事業進捗率12%(平成29年3月時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・当面、2車線の早期開通に向けて、鋭意事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

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

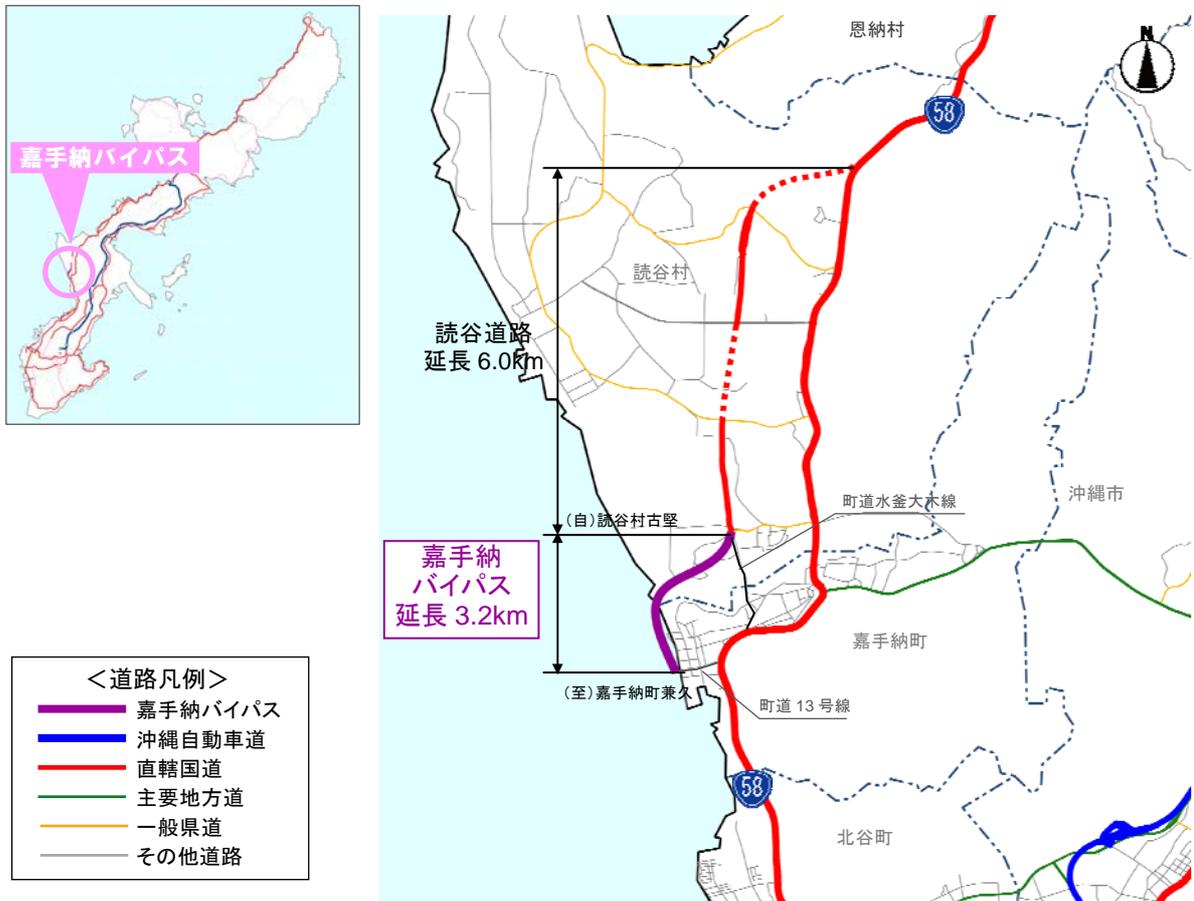
対応方針(原案)

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果(平成30年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課

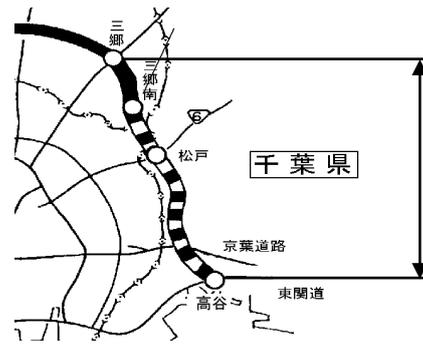
担当課長名:伊勢田 敏

事業名	ひがし かんとう みと みさと こうや 東関東自動車道 水戸線(三郷～高谷JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自: 埼玉県三郷市番匠免 至: 千葉県市川市高谷				延長	20 km
事業概要	東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都心間の円滑な交通確保の実現を目的とする3環状9放射ネットワークを形成する路線である。					
H9年度事業化	S44年度都市計画決定 (S60、H8、H10年度変更)		H9年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費	約10,556億円	事業進捗率	73 %	供用済延長	4.1km	
計画交通量	32,500～50,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.004 (残事業) 10.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,170 / 12,666 億円 事業費: 859 / 12,355億円 維持管理費: 311 / 311億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 12,716 / 12,716億円 走行時間短縮便益: 11,742 / 11,742億円 走行経費減少便益: 806 / 806億円 交通事故減少便益: 168 / 168億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 (本線供用時期が明示されているため事業期間変動は分析せず)					
交通量変動	: B/C = 12.0 (交通量 +10%) B/C = 9.8 (交通量 -10%)					
事業費変動	: B/C = 10.1 (事業費 +10%) B/C = 11.7 (事業費 -10%)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</li> <li>・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</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p style="text-align: right;">他 8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>埼玉県知事の意見: 東京外かく環状道路は、都心部からの放射道路を相互に連絡し、都心方向に集中する交通を分散させるとともに、都心部の通過交通をバイパスさせる役割を担っており、都心の渋滞緩和や環境の改善を図る上で非常に重要な幹線道路であります。また、東日本大震災のような大災害発生時には、緊急輸送路として重要な役割を担うこととなります。これらのことから、一日も早い開通に向け、事業推進を図られたい。</p> <p>千葉県知事の意見: 東京外かく環状道路は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡させ、首都圏全体の都心方向に集中する交通を分散・導入することにより、都心の渋滞緩和や環境の改善を図るとともに、首都直下地震等の災害時には、緊急輸送道路としての機能を有する極めて重要な道路である。また、本県においては、県北西部における慢性的な交通混雑の緩和や安全で快適な街づくりを図る上で大きな役割を果たす道路である。引き続き、周辺環境に十分に配慮し1日も早い完成を図られたい。また、本線供用後は、環境監視計画に基づき状況を適切に確認されたい。</p> <p>東京都知事の意見: 我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、また、災害時において日本の東西交通分断を避け、首都機能を守るためにも、首都圏の慢性的な渋滞を緩和し、交通・物流ネットワークを強化する必要がある。特に、経済、環境、防災、安全などあらゆる面で、外環道の果たす役割と効果は大きく、早期の整備が必要である。外環道の三郷～高谷JCT間については、東京の東部地域において、物流の効率化や地域の安全性向上など、様々な効果が期待されており、残る工事を着実に進め、一日も早い開通に向け、整備推進を図られたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	首都圏の高速道路の新材料体系導入					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得は全線完了し、本線工事着手率は100%であり、全線にわたり舗装工事や施設工事を展開している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成30年6月までの完成を目指して、事業を推進中である。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。					
対応方針	事業継続					

対応方針決定の理由

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

事業概要図



東関東自動車道 水戸線  
(三郷～高谷 JCT)

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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 えびなみなみ はだの 海老名南 JCT～秦野		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 神奈川県海老名市門沢橋 えびな かどさわぼし 至) 神奈川県秦野市柳川 はだの やながわ		延長	2.1 km		
事業概要						
第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H10年度用地着手		H20年度工事着工
全体事業費	約6,874億円		事業進捗率	約35%	供用済延長	1.5 km
計画交通量	約17,300台/日～54,300台/日【海老名南JCT～御殿場JCT】					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/事業全体	総便益	(残事業)/事業全体	基準年
【海老名南JCT～御殿場JCT】	(事業全体)2.3 (1.6) ※1 (残事業)3.5 (2.4) ※1	8,087/12,399億円 事業費：7,529/11,840億円 維持管理費：558/558億円		28,099/28,099億円 走行時間短縮便益：25,885/25,885億円 走行経費減少便益：1,891/1,891億円 交通事故減少便益：324/324億円		平成29年
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施【海老名南JCT～御殿場JCT】						
交通量変動	B/C=3.8 (交通量 +10%)		B/C=3.1 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C=3.2 (事業費 +10%)		B/C=3.8 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C=3.6 (事業期間 -1年)		B/C=3.3 (事業期間 +1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>物流効率化への支援（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見込まれる）</li> <li>個性ある地域の形成（IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される）</li> <li>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）</li> </ul>						
他8項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>&lt;神奈川県&gt;</p> <p>新東名高速道路は、慢性的な渋滞状況に陥っている東名高速道路との交通機能の分担による高速性・定時性の確保や搬送時間の短縮による救急医療体制の強化、さらには、地震などの災害発生時における緊急輸送道路や、東名高速道路の被災時や維持管理・更新時における代替路の役割を果たす重要な道路である。</p> <p>新東名高速道路の整備は、全国の高速道路の中でも著しい渋滞が発生している東名高速道路の本県区間における渋滞の緩和や、一層の観光振興、物流の効率化などに大きく寄与するものであり、新東名高速道路の早期整備に寄せられる県民や企業の期待は、非常に大きいものがある。</p> <p>ついては、本県においても、用地取得や埋蔵文化財調査等について引き続き協力していくので、新東名高速道路の当該区間の整備を促進し、2020年度までの供用を図るようお願いしたい。</p> <p>&lt;静岡県&gt;</p> <p>新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈であり、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路との交通機能の分担により高速性・定時性を確保し、予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。</p> <p>新東名高速道路の静岡県区間が平成24年に開通して以来、本県内では、観光交流客数が5年連続で増加し、企業立地件数が平成28年及び平成29年上期で全国トップになるなど、多様なストック効果が目に見える形で現れており、新東名高速道路を始めとする交通アクセスの良さが本県の優位性につながっている。</p> <p>加えて、平成32年の夏には、2020東京オリンピック・パラリンピック自転車競技が本県で開催されることから、これらを契機に一層の経済の好循環につなげていくためにも、同年度に開通が予定される御殿場JCT以東の、一日も早い開通とともに、既に開通しストック効果が発現している御殿場JCT～浜松いなさJCTについて、早期の完成6車線化をお願いしたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年4月及び平成28年2月の新東名開通により、平行する現東名の交通量は減少したが、評価対象区間に平行する現東名（厚木～御殿場）は依然として渋滞・事故が多く発生している。</li> <li>圏央道が順次開通し平成29年2月には茅ヶ崎JCT～大栄ICまで開通。</li> </ul>						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>海老名南JCT～厚木南ICは工事を全面展開しており、平成29年度開通予定。</li> <li>厚木南IC～秦野ICは、平成32年度までの開通を目指し、用地取得、埋蔵文化財調査が完了した箇所から順次工事着手。</li> </ul>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
厚木南IC～伊勢原北ICは埋蔵文化財調査範囲の拡大に伴い、開通時期について検討が必要。						
施設の構造や工法の変更等						
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。						
対応方針	事業継続					

対応方針決定の理由

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

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

※1 括弧書きは個別評価時の結果（前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている）

# 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 はだの ごてんば 秦野～御殿場JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 神奈川県秦野市柳川 はだの やながわ ごてんば こまかど 至) 静岡県御殿場市駒門			延長	3.2 km	
事業概要						
第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H17年度事業化		H10年度都市計画決定		H24年度用地着手		H25年度工事着工
全体事業費	約5,571億円	事業進捗率	約21%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	約17,300台/日～54,300台/日【海老名南JCT～御殿場JCT】					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
【海老名南JCT～御殿場JCT】	(事業全体) 2.3 (2.8) ※1	8,087/12,399億円		28,099/28,099億円		平成29年
	(残事業) 3.5 (4.1) ※1	事業費：7,529/11,840億円		走行時間短縮便益：25,885/25,885億円		
		維持管理費：558/558億円		走行経費減少便益：1,891/1,891億円		
				交通事故減少便益：324/324億円		
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施【海老名南JCT～御殿場JCT】						
交通量変動	B/C=3.8 (交通量 +10%)		B/C=3.1 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C=3.2 (事業費 +10%)		B/C=3.8 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C=3.6 (事業期間 -1年)		B/C=3.3 (事業期間 +1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>物流効率化への支援（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見込まれる）</li> <li>個性ある地域の形成（IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される）</li> <li>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）</li> </ul>						
他10項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>&lt;神奈川県&gt;</p> <p>新東名高速道路は、慢性的な渋滞状況に陥っている東名高速道路との交通機能の分担による高速性・定時性の確保や搬送時間の短縮による救急医療体制の強化、さらには、地震などの災害発生時における緊急輸送道路や、東名高速道路の被災時や維持管理・更新時における代替路の役割を果たす重要な道路である。</p> <p>新東名高速道路の整備は、全国の高速道路の中でも著しい渋滞が発生している東名高速道路の本県区間における渋滞の緩和や、一層の観光振興、物流の効率化などに大きく寄与するものであり、新東名高速道路の早期整備に寄せられる県民や企業の期待は、非常に大きいものがある。</p> <p>ついては、本県においても、用地取得や埋蔵文化財調査等について引き続き協力していくので、新東名高速道路の当該区間の整備を促進し、2020年度までの供用を図るようお願いしたい。</p> <p>&lt;静岡県&gt;</p> <p>新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈であり、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路との交通機能の分担により高速性・定時性を確保し、予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。</p> <p>新東名高速道路の静岡県区間が平成24年に開通して以来、本県内では、観光交流客数が5年連続で増加し、企業立地件数が平成28年及び平成29年上期で全国トップになるなど、多様なストック効果が目に見える形で現れており、新東名高速道路を始めとする交通アクセスの良さが本県の優位性につながっている。</p> <p>加えて、平成32年の夏には、2020東京オリンピック・パラリンピック自転車競技が本県で開催されることから、これらを契機に一層の経済の好循環につなげていくためにも、同年度に開通が予定される御殿場JCT以東の、一日も早い開通とともに、既に開通しストック効果が発現している御殿場JCT～浜松いなさJCTについて、早期の完成6車線化をお願いしたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年4月及び平成28年2月の新東名開通により、平行する現東名の交通量は減少したが、評価対象区間に平行する現東名（厚木～御殿場）は依然として渋滞・事故が多く発生している。</li> <li>圏央道が順次開通し平成29年2月には茅ヶ崎JCT～大栄ICまで開通。</li> </ul>						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>厚木南IC～御殿場JCTは、平成32年度までの開通を目指し、用地取得、埋蔵文化財調査が完了した箇所から順次工事着手。</li> </ul>						
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"> <li>用地取得及び埋蔵文化財調査を、鋭意推進。</li> </ul>						
施設の構造や工法の変更等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。</li> </ul>						
対応方針	事業継続					

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※1 括弧書きは個別評価時の結果（前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている）

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	中部横断自動車道 しんしみず とみざわ 新清水JCT～富沢		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 静岡県静岡市清水区吉原 しずおか しみず よしわら 至) 山梨県南巨摩郡南部町富士 みなみこま なんぶ ふくし			延長	21km	
事業概要						
中部横断自動車道は静岡・山梨・長野3県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。						
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H19年度用地着手		H17年度工事着手
全体事業費		1,698億円	事業進捗率		約46%	供用済延長 0km
計画交通量(※1)		7,300台/日				
費用対効果 分析結果 (※1)	B/C	総費用		総便益		基準年 平成26年
	(事業全体) 1.2 (残事業) 1.8	976/1,519億円 事業費：883/1,425億円 維持管理費：93/93億円		1,755/1,755億円 走行時間短縮便益：1,482/1,482億円 走行費用減少便益：216/216億円 交通事故減少便益：57/57億円		
感度分析の結果(※1) 残事業について感度分析を実施						
交通量変動		B/C=2.0 (交通量 +10%)		B/C=1.6 (交通量 -10%)		
事業費変動		B/C=1.6 (事業費 +10%)		B/C=2.0 (事業費 -10%)		
事業期間変動		B/C=1.9 (事業期間 -1年)		B/C=1.7 (事業期間 +1年)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保（並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる）</li> <li>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見込まれる）</li> <li>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）</li> </ul>						
他10項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>【山梨県】</p> <p>中部横断自動車道の増穂IC～六郷IC間が本年3月に開通し、残る新清水JCT～富沢IC間は、高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の早期整備は本県の切なる願いである。</p> <p>当該区間の整備により、太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や、広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。</p> <p>また、先の東日本大震災では、高速道路が救助や緊急輸送路の基軸として、多大な効果を発揮することが改めて認識されたところであり、東海・東南海地震や富士山噴火などによる重大な災害の発生が危惧されている昨今において、中部横断自動車道は、広域防災体制を強化するとともに、緊急輸送路としての役割を担うなど、防災、住民の安全安心に不可欠な「命の道」となる。</p> <p>本県の施策には、当該事業の進捗にあわせて進めている項目も多いことから、計画どおり本事業を継続するとともに、新清水JCT～富沢間の平成30年度完成を切にお願いしたい。</p>						
<p>【静岡県】</p> <p>中部横断自動車道は、東名高速道路、新東名高速道路と中央自動車道を結び、更には上信越自動車道と一体となって、太平洋から日本海に至る広域的な道路ネットワークを形成する高規格幹線道路であり、更には、清水港、富士山静岡空港などと陸・海・空の交通ネットワークを形成し、沿線地域を国内各地のみならず海外とも繋ぐ、産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献する重要な道路である。</p> <p>また、予想される南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たし、広域的な救援活動を支える「命の道」でもある。</p> <p>中部横断自動車道の起点に位置する清水港では、クルーズ船の寄港が年々増加する中、国際クルーズ拠点の形成に向けた取組が進められている。加えて、清水一大分間の貨物フェリー「RO-RO船」が平成28年10月に運航を開始し、平成30年3月には増便が予定されるなど、中部横断自動車道の全線開通による観光や物流の圏域拡大を見据えた投資が行われている。</p> <p>このように、地域の方々や経済界の中部横断自動車道への期待は高く、民間投資も進んでいることから、平成30年度開通予定の新清水JCTから富沢間について、一日も早い開通をお願いしたい。</p>						
<p>【静岡市】</p> <p>中部横断自動車道は、静岡県から山梨県及び長野県までを広域で結ぶ、新たな南北軸を形成する高規格幹線道路であり、南海トラフ巨大地震が危惧される本地域においては、災害復旧・被災者支援の基軸、また、救急医療サービスの広域化などといった「命の道」として、強く期待されております。</p> <p>また、物流や経済活動の活性化、地域交流や観光産業の活性化といった交流人口の拡大等に大きな影響を与え得るものであり、官民一体となり、開通に合わせた取り組みを進めております。</p> <p>平成30年度の新清水JCT～富沢IC間の完成を切にお願い申し上げます。</p>						

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等（※1）

- ・甲府市から静岡市間の所要時間は国道52号を利用した場合、約140分を要している。
- ・隣接する富沢～六郷間は、新直轄として整備中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得が概成し、橋梁・トンネル等工事を全面展開中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成30年度の開通を目指し鋭意工事を推進。

施設の構造や工法の変更等（※1）

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 おおつ 大津JCT～城陽		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 滋賀県大津市上田上牧町 至) 京都府城陽市寺田金尾			延長	25km	
事業概要						
近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H5年度事業化		H3年度都市計画決定		H25年度用地着手		H1年度工事着手
全体事業費		3,341億円		事業進捗率		7% 供用済延長 -km
計画交通量		約45,700～51,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.8	2,734/3,155億円		8,723/8,723億円		平成29年
	(残事業) 3.2	事業費：2,382/2,804億円 維持管理費：352/352億円		走行時間短縮便益：8,087/8,087億円 走行経費減少便益：484/484億円 交通事故減少便益：152/152億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C=3.5 (交通量+10%)		B/C=2.9 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=3.5 (事業費-10%)		B/C=2.9 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=3.3 (事業期間-1年)		B/C=3.1 (事業期間+1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[滋賀県]						
近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備推進をお願いしたい。						
大津JCT～城陽間は平成35年度開通予定であるが、その他の区間が平成30年度までに開通することから、名神高速道路の大津区間のさらなる交通集中を懸念している。						
本県としても、用地買収やスマートIC、関連道路の整備および事業進捗に必要な地元調整には、地元大津市と連携しながら最大限の協力を行うこととしているので、十分安全に配慮しながら開通時期の前倒しをお願いしたい。						
[京都府]						
新名神高速道路沿線では、アウトレットモールの進出計画や企業誘致が進んでおり、さらには京都府南部地域の観光、産業振興やリダンダンシーの強化にも大きく貢献するものと確信しているところである。						
本府においても地元調整や用地買収の促進など積極的に協力していきますので、近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）および近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻第一JCT）については、対応方針（原案）案のとおり、引き続き事業を推進し、一日も早く全線供用されたい。						
事業評価監視委員会の意見						
<ul style="list-style-type: none"> <li>「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。</li> </ul> <p>&lt;委員からの主な意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>経済界は自治体と共同して大規模災害に備えたインフラの整備促進に力を入れているところであり、強靱な国土づくりに資する新名神高速道路の一日も早い全線開通が望まれる。</li> <li>関西文化学術研究都市においても新名神高速道路が開通することで、より広域から企業あるいは研究施設の立地の促進が期待される。</li> <li>新名神高速道路沿線の八幡市・京田辺市・城陽市などにおける開発とともに関西文化学術研究都市の開発が一体的かつ適切に行われるよう行政による総合的な計画が望まれる。</li> </ul>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。  
 第二京阪道路（枚方東～門真JCT）が平成22年3月に供用を開始した。  
 新名神高速道路（城陽～八幡京田辺）が平成29年4月に供用を開始した。  
 新名神高速道路（高槻～川西）が平成29年12月に供用を開始した。

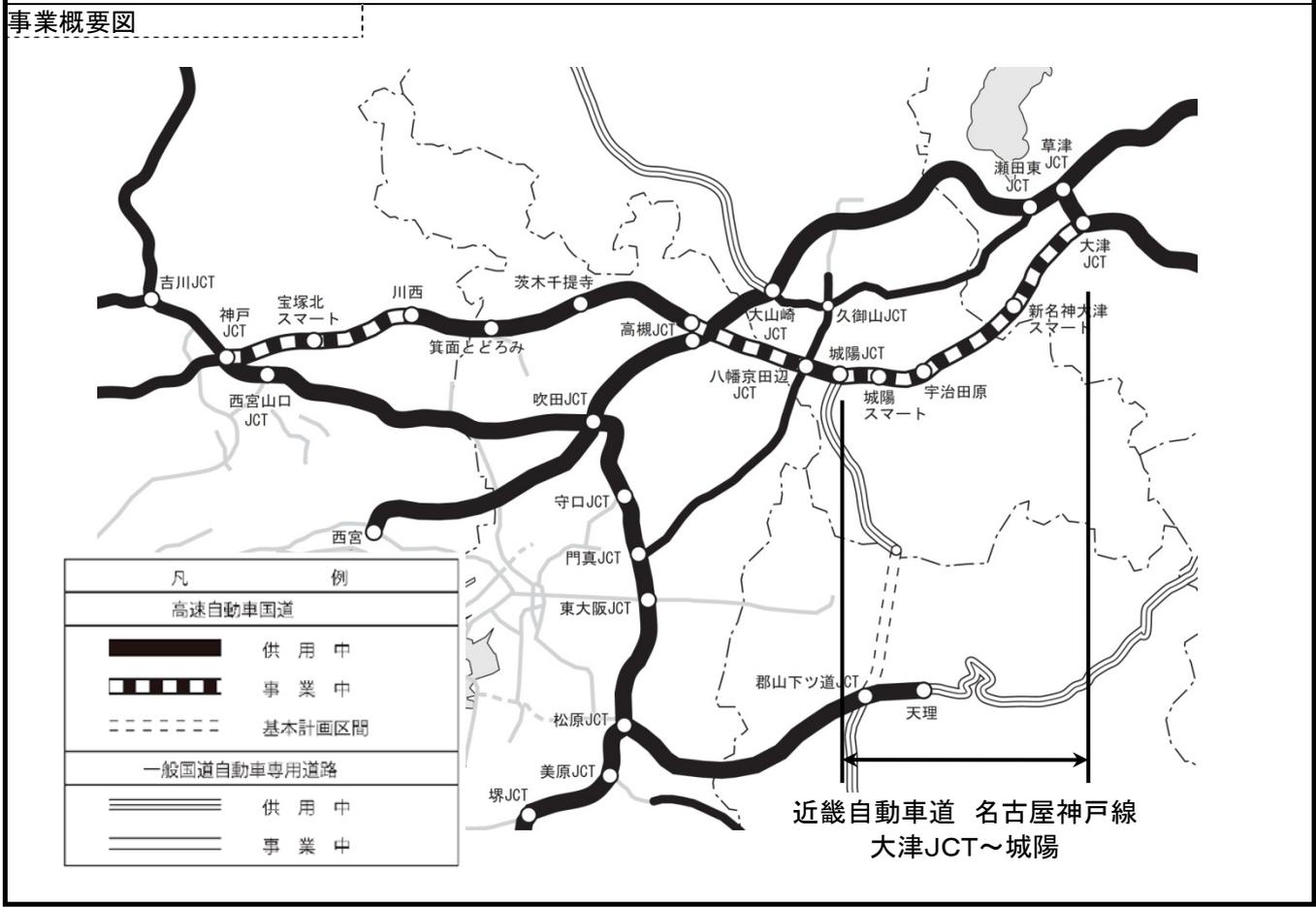
事業の進捗状況、残事業の内容等  
 現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等  
 事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。

対応方針 事業継続

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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 城陽～高槻第一JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 京都府城陽市寺田金尾 至) 大阪府高槻市原			延長	1.4 km	
事業概要						
近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
城陽～八幡：H9年度事業化		H7年度都市計画決定		城陽～八幡：H10年度用地着手		城陽～八幡：H21年度工事着手
八幡～高槻第一JCT：H10年度事業化				八幡～高槻第一JCT：H12年度用地着手		
全体事業費	5,266億円		事業進捗率（城陽～八幡）	100%		供用済延長
			（八幡～高槻第一JCT）	5%		3 km
計画交通量	約35,800～41,000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) 1.9	(残事業)/(事業全体) 2,803/5,057億円		(残事業)/(事業全体) 9,662/9,662億円		
	(残事業) 3.4	事業費：2,643/4,896億円 維持管理費：160/160億円		走行時間短縮便益：9,089/9,089億円 走行経費減少便益：534/534億円 交通事故減少便益：39/39億円		平成29年
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C=3.8（交通量+10%）		B/C=3.1（交通量-10%）			
事業費変動	B/C=3.8（事業費-10%）		B/C=3.1（事業費+10%）			
事業期間変動	B/C=3.6（事業期間-1年）		B/C=3.3（事業期間+1年）			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[京都府]						
<p>新名神高速道路沿線では、アウトレットモールの進出計画や企業誘致が進んでおり、さらには京都府南部地域の観光、産業振興やリダンダンシーの強化にも大きく貢献するものと確信しているところである。</p> <p>本府においても地元調整や用地買収の促進など積極的に協力していきますので、近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）および近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻第一JCT）については、対応方針（原案）案のとおり、引き続き事業を推進し、一日も早く全線供用されたい。</p>						
[大阪府]						
<ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路は、新たな国土軸として我が国の成長、国際競争力の強化に資する高規格幹線道路であり、東西二極を複数ルートで結ぶ関西の広域交通インフラとして、早期供用を目指し、重点的に整備を行うことが極めて重要である。</li> <li>また新名神高速道路の整備は、沿線地域の利便性向上に資するだけでなく、物流拠点開発や、まちづくりの推進、観光産業の活性化など、地域創生の推進に寄与することを強く期待している。</li> <li>今後とも引き続き、沿線環境への配慮や地域住民の意見を十分に踏まえながら、一日も早い供用に向け、徹底した安全対策のもと事業の推進に努められたい。</li> </ul>						
事業評価監視委員会の意見						
<ul style="list-style-type: none"> <li>「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。</li> </ul> <p>&lt;委員からの主な意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>経済界は自治体と共同して大規模災害に備えたインフラの整備促進に力を入れているところであり、強靱な国土づくりに資する新名神高速道路の一日も早い全線開通が望まれる。</li> <li>関西文化学術研究都市においても新名神高速道路が開通することで、より広域から企業あるいは研究施設の立地の促進が期待される。</li> <li>新名神高速道路沿線の八幡市・京田辺市・城陽市などにおける開発とともに関西文化学術研究都市の開発が一体的かつ適切に行われるよう行政による総合的な計画が望まれる。</li> </ul>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。  
 第二京阪道路（枚方東～門真JCT）が平成22年3月に供用を開始した。  
 新名神高速道路（城陽～八幡京田辺）が平成29年4月に供用を開始した。  
 新名神高速道路（高槻～川西）が平成29年12月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

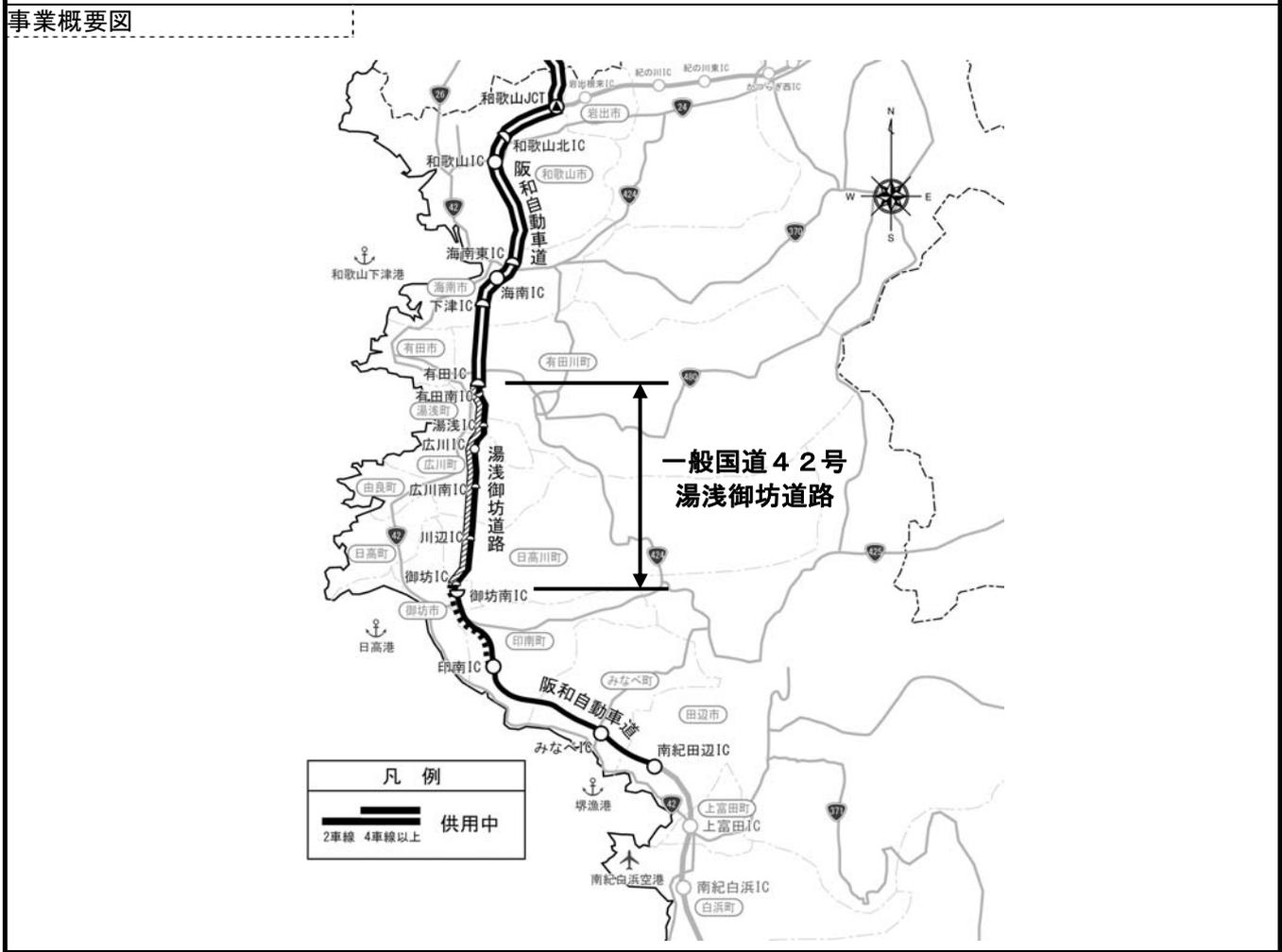
再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化		事業区分	一般国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 和歌山県御坊市野口 至) 和歌山県有田郡有田川町天満			延長	19km	
事業概要						
<p>一般国道42号湯浅御坊道路は、和歌山県御坊市から和歌山県有田郡有田川町天満に至る延長19kmの高規格幹線道路であり、紀伊半島北西部における地域の連携強化や交流を促進するとともに、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成する自動車専用道路である。</p>						
H25年度事業化		H22年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手
全体事業費		876億円		事業進捗率		15%
計画交通量		約11,600～約14,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成29年
	(事業全体) 1.03	(残事業)/(事業全体) 410/559億円		(残事業)/(事業全体) 573/573億円		
	(残事業) 1.4	事業費：382/531億円 維持管理費：28/28億円		走行時間短縮便益：524/524億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：17/17億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動		B/C=1.5 (交通量+10%)		B/C=1.3 (交通量-10%)		
事業費変動		B/C=1.5 (事業費-10%)		B/C=1.3 (事業費+10%)		
事業期間変動		B/C=1.4 (事業期間-1年)		B/C=1.4 (事業期間+1年)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる)</li> </ul> 他10項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
[和歌山県]						
湯浅御坊道路は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故の発生が深刻な問題となっているとともに、南海トラフ巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから、4車線化は不可欠です。						
このため、今回意見照会のありました「対応方針(原案)」のとおり、事業を継続し、早期完成に努めていただきますよう、よろしくお願いいたします。						
なお、4車線化事業に着手されている近畿自動車道松原那智勝浦線御坊～印南間も同時に供用されるよう、着実な事業推進をお願い致します。						
また、印南～南紀田辺間についても、早期に4車線化の事業実施をして頂きますよう、併せてお願いいたします。						
事業評価監視委員会の意見						
「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承された。						
<委員からの主な意見>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間において、大阪方面からの下り線では長距離走行により運転者は疲労を感じ始め、上り線では観光目的地からの帰路で疲れが蓄積している運転者が多いことなどから、運転者の安全走行の観点からも4車線化の早期実現が強く望まれる。</li> <li>南紀白浜空港は平成31年度に民営化予定で国際線チャーター便の就航が期待され、その際には外国人観光客を含めた観光客の主たる移動手段がバスであることから、定時性や利便性の向上の観点からも4車線化の必要性は非常に高い。</li> <li>暫定2車線区間の4車線化による便益の算定においては、課題となっている安全性の向上や交通渋滞の解消による便益のほか、当該道路のように路線特性から平日に比べ休日の交通量が多い場合、休日の交通量を考慮した便益の算定方法について、今後検討が必要である。</li> </ul>						
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"> <li>当該区間は、平成8年に完成2車線として全線開通。</li> <li>隣接する阪和自動車道(御坊～南紀田辺)の4車線化事業が事業中。</li> </ul>						

事業の進捗状況、残事業の内容等	
・ 4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・ 暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。	
施設の構造や工法の変更等	
・ 事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	



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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	しこくおうだんじどうしゃどうあなんしよんとせん 四国横断自動車道阿南四万十線 なると たかまつしぎかい 鳴門～高松市境		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 徳島県鳴門市撫養町木津 至) 香川県高松市前田東町			延長	5.2 km	
事業概要						
四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、四国地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。						
H5年度事業化		H元年度都市計画決定		H7年度用地着手		H8年度工事着手
全体事業費		3,259億円		事業進捗率		79%
計画交通量		約12,200～約16,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成29年
	(事業全体) 1.5 (残事業) 3.7	(残事業)/(事業全体) 198/5,987億円 事業費：127/5,187億円 維持管理費：71/800億円		(残事業)/(事業全体) 725/9,133億円 走行時間短縮便益：770/7,931億円 走行経費減少便益：-67/789億円 交通事故減少便益：23/412億円		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C=4.0 (交通量+10%)		B/C=3.3 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=3.9 (事業費-10%)		B/C=3.4 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=3.7 (事業期間-1年)		B/C=3.5 (事業期間+1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[徳島県]						
「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の4車線化事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。						
「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」とともに高速道路ネットワークを形成する「四国の骨格軸」であります。						
暫定2車線区間の4車線化事業につきましては、利用者の「安全性・信頼性の確保」、「労働生産性の向上」や「観光振興」など地方創生の実現に寄与するとともに、南海トラフ巨大地震の発災時における被災地支援や早期復旧に資する「高速交通ネットワークの機能強化」に、大きな効果が期待されるものです。						
このため、一日も早く効果が発現されますよう、「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の4車線化事業を推進するとともに、現在、整備が進む「四国横断自動車道 阿南四万十線（徳島東～徳島JCT）」につきましても、早期供用に向けた着実な推進をお願いします。さらに、新たな物流ネットワークとして利用が進む「四国縦貫自動車道（徳島～川之江）」につきましても、早期に4車線化が図られますようお願いいたします。						
[香川県]						
四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の「対応方針（原案）」案の事業継続について、異議ありません。						
四国横断自動車道を形成する高松自動車道は、平成15年3月に全線開通して以来、交通量が増加し、京阪神等への高速バスや県内生産物の輸送ルートとして利用されるなど、本県の社会経済活動を支える基幹道路として、極めて重要な役割を果たしています。						
しかしながら、四国横断自動車道の鳴門から高松市境の暫定2車線区間は、対面通行による重大事故やゴールデンウィークなどの大型連休期間中に大渋滞が発生していることから、平成24年4月に当区間の4車線化事業の着手が決定され、西日本高速道路株式会社が平成25年度から本格的に工事に着手しています。						
四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化により、対面通行による正面衝突事故の防止や渋滞の解消が図られるとともに、今後30年以内に70%程度の確率で発生すると言われていた南海トラフ地震など災害時の緊急輸送路としての機能が確保され、県民生活や本県の経済活動に大いに寄与するものと期待しています。						
このようなことから、西日本高速道路株式会社においては、四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化の一日も早い完成をお願いします。						

**事業評価監視委員会の意見**

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

**<委員からの主な意見>**

- ・南海トラフ地震時でも命の道として機能するように、高松自動車道の4車線化も含め四国的高速道路のネットワークの整備を進めて頂きたい。
- ・地域の産業について、輸送コストや輸送時間がかかると地域の産業が成り立たないことから、高松から京阪神及び徳島を結ぶ重要な路線である高松自動車道の4車線化の必要性は高い。
- ・当該区間だけの話ではないが、外国人入国者数の増加が地元経済にどれぐらい影響を及ぼしているかについては明らかでないため、地域観光の活性化による経済効果の検証について今後検討されたい。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

- ・当該区間は、平成14年に暫定2車線として全線開通。
- ・徳島道（鳴門JCT～徳島）が平成27年3月に開通し、高松道と徳島道が接続。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

- ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

**施設の構造や工法の変更等**

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

**対応方針**

事業継続

**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）

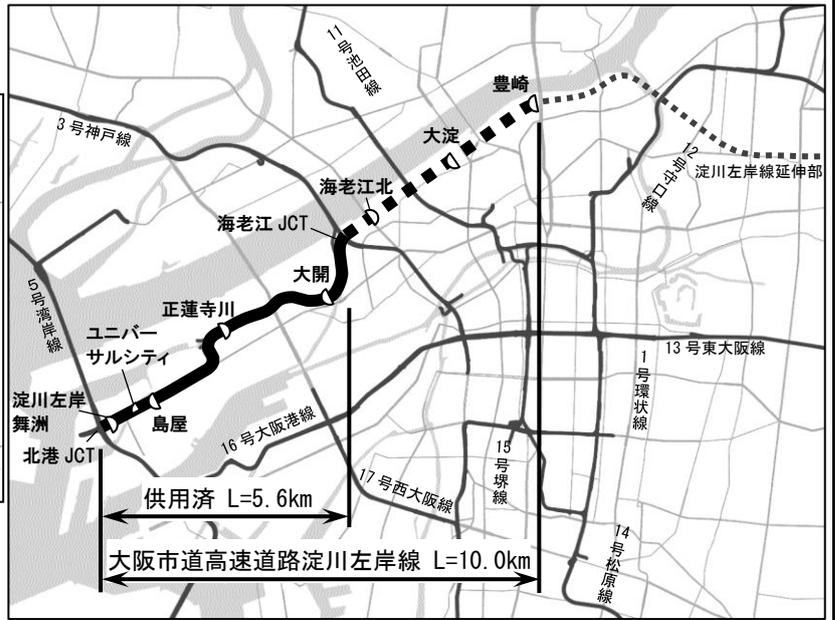
担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	大阪市道高速道路淀川左岸線		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪市 阪神高速道路株式会社	
起終点	自：大阪市此花区北港 至：大阪市北区豊崎		延長	10.0km			
事業概要	淀川左岸線は、此花区北港（5号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と都心部（大阪市北部）との結びつきを強化する路線である。						
S62年度事業化	S61年度都市計画決定 (H28年度変更)		S62年度用地着手		H元年度工事着手		
全体事業費	4,312億円		事業進捗率	74%		供用済延長	5.6km
計画交通量	26,300～50,700台/日						
費用便益 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 885 / 6,469億円 (事業費: 811 / 6,101億円) (維持管理費: 74 / 368億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,257 / 10,018億円 (走行時間短縮便益: 2,026 / 9,358億円) (走行経費減少便益: 175 / 573億円) (交通事故減少便益: 56 / 88億円)	基準年 平成29年度			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=2.3～2.8 (交通量±10%) 事業費変動 : B/C=2.3～2.8 (事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=2.4～2.7 (事業期間±2年)						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の再生（大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される）</li> <li>・円滑なモビリティの確保（交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる）</li> <li>・生活環境の改善・保全（トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される）</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>大阪府知事の意見：淀川左岸線は、大阪都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善に寄与するとともに、臨海部と大阪都心北部地域の交通機能の向上による経済や産業の活性化が図られる等、大阪府域に必要な都市インフラであり、事業を継続すべきである。また、平成29年4月に事業化された淀川左岸線延伸部と直結することにより、さらなる関西の経済成長に貢献する路線であり、一日も早い全線供用が必要である。引き続き、工事の安全確保に努め、事業費の縮減を図りつつ、沿道の環境に配慮し、より一層の事業進捗に努められたい。</p> <p>大阪市長の意見：淀川左岸線は、本市の同意のもと国の許可を受けて進めている事業で、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部での交通混雑の緩和や市街地環境の改善に資することなどから、本市にとって重要な路線である。また、平成29年4月に事業化された淀川左岸線延伸部と直結することにより、物流施設の生産性の向上や経済成長、観光の強化などさらなる効果が期待される路線であるため、全線の早期整備が必要である。引き続き、周辺環境への配慮を行い、工事の安全性を確保したうえで、建設事業費のさらなるコスト縮減に努めながら、着実な事業進捗を図られたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見	「事業継続」とした対応方針（原案）を了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	梅田地区では再開発が進展（うめきた（大阪駅北地区）など）。臨海部では阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定（H22.8）されたほか、大規模物流施設が相次いで開設されている。 淀川左岸線に接続し、大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線延伸部が平成29年度に事業化。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成6年4月に北港JCT～島屋間の1.3km、平成13年2月にユニバーサルシティ出口、平成25年5月に島屋～海老江JCT間の4.3kmを供用。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	海老江JCT～豊崎間について、引き続き公共事業と調整を行いながら、早期完成に向け事業進捗に努める。						
施設の構造や工法の変更等	都市計画変更（H28年度）により、換気所数の変更や開口部のトンネル化、ランプの一部廃止がなされている。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図

位置図



※未供用区間の JCT 名およびランプ名は仮称

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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

<b>事業名</b>	一般国道40号 <small>おといねっぶ</small> 音威子府バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b>	自： <small>ほっかいどうなかがわ おといねっぶ おといねっぶ</small> 北海道中川郡音威子府村字音威子府 至： <small>ほっかいどうなかがわ なかがわ ほまれ</small> 北海道中川郡中川町字 誉	<b>延長</b>	19.0km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道40号は、旭川市を起点とし、士別市、名寄市を經由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。</p> <p>このうち音威子府バイパスは、現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消による道路交通の定時性や安全性の向上を目的とした延長19.0kmのバイパス事業である。</p>					
<b>H5年度事業化</b>		<b>H一年度都市計画決定 (H一年度変更)</b>		<b>H19年度用地着手</b>	
<b>H19年度工事着手</b>					
<b>全体事業費</b>	約 1, 287 億円	<b>事業進捗率</b>	67%	<b>供用済延長</b>	0.0km
<b>地域の防災面の課題</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成11年度には、雪崩により21日間にわたり通行止めが発生。</li> <li>・当該区間の防災面の課題は、中川町（人口：1,907人）等、道北地域において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、中川町などからも改善の要望が出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。</li> <li>・現道は、急峻な地形となっており、防災上の対策必要箇所が7箇所（落石・崩壊：6箇所、地吹雪：1箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が1区間（雪崩）存在し、雪崩、吹雪・地吹雪、路面冠水、土砂災害による通行止めが頻発していることから、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））</li> <li>・現道には、地すべり指定地「物満内」（基盤岩は蛇紋岩）が存在し、天塩川による地すべり末端部の浸食により小規模地すべりの発生を誘発しているため、早急な対策が必要。（同委員会（H25.10））</li> <li>・現道は、急カーブ2箇所と事故危険区間1箇所が存在し、過去10年間（H15～24）で30件の死傷事故が発生しており、交通事故への早急な対策が必要。（同委員会（H25.10））</li> <li>・音中トンネルで変状が発生した蛇紋岩区間において、天端地山の崩落及び崩落に伴うゆるみ域を確認。（同委員会（H29.7））</li> <li>・音中トンネルの中空変位測定において対策の実施が必要となる変位及び切り羽上部の抜け落ち、切り羽崩落を確認。（同委員会（H29.7））</li> <li>・当該事業切土予定区間の表層の変状を受け実施した調査ボーリングの歪み観測から、深部での累積歪変動を確認。（同委員会（H29.7））</li> <li>・琴平川の氾濫により当該事業盛土部が浸水し、盛土洗掘が危惧されることを確認。（同委員会（H29.7））</li> <li>・当該事業道路形状概成部の雪況調査により、雪崩の痕跡、雪庇、雪しわ、クラック等を確認。（同委員会（H29.7））</li> </ul>					
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定される地すべり（必要抑止力4,000KN/m）や岩盤崩壊（落石エネルギー5,000KJ）の外力が大きく、また災害要因も多岐にわたるため現道での対策が困難であることから、災害要因の解消、事故要因の除去及び周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、災害要因箇所及び線形隘路区間を回避する別線ルートが妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））</li> <li>・別線を整備することにより課題箇所を回避。</li> <li>・トンネル工において、蛇紋岩等脆弱な地質の判明により、掘削パターンを見直すことは妥当。（同委員会（H26.8））</li> <li>・法面工において、当初の地質調査では確認されていない地すべり層（粘土混じり破碎質泥岩）の対策工として環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。（同委員会（H26.8））</li> <li>・トンネル専門家の助言も踏まえ、天端崩落の再発を防止するためのゆるみ域の調査及び地山改良の追加、ならびに地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。（同委員会（H29.7））</li> <li>・法面工において、深部で累積歪変動が見られた地すべり層（縞状泥岩（泥岩・砂岩互層）破碎部）の対策工として周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、グラウンドアンカー工、地下水排除工、押え盛土工に見直すことは妥当。（同委員会（H29.7））</li> </ul>					

- ・琴平川氾濫時の盛土洗掘防止対策として、琴平川の流域に基づき、浸水範囲、高さを算出し、盛土構造を見直すことは妥当。(同委員会 (H29. 7))
- ・雪況調査を踏まえ抽出された雪崩発生危険斜面に基づき、雪崩予防柵の設置計画を見直すことは妥当。また、トンネル坑門部で確認された雪庇落下を防止する対策を追加見直すことは妥当。(同委員会 (H29. 7))

事業の効果等:

- ①災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等 (380億円 (残事業=380億円))
- ②災害による被害の回避等 (510億円 (残事業=510億円))
  - ・救急医療改善効果
  - ・余裕時間の短縮による効果
  - ・河川氾濫時の地域住民の人命損失の軽減 (走行車両)
  - ・河川氾濫時の地域住民の人命損失の軽減 (住民)
  - ・冬期の視程障害解消による走行性向上効果
  - ・日本海側津波時における代替路としての効果
  - ・大規模豪雨時における代替路としての効果
- ③地域住民の不安感の解消等 (通行止め解消等) (717億円 (残事業=717億円))
  - ・走行時の安心の確保・不安の解消
  - ・事業による地域経済の活性化効果
- ④CO2排出削減による効果 (4億円 (残事業=4億円))

費用: (残事業)/(事業全体)

348 / 1,413億円  
 (事業費: 296/1,362億円  
 維持管理費: 52/ 52億円)

関係する地方公共団体等の意見.....;

地域から頂いた主な意見等:

名寄市など上川管内4市17町2村の首長などで構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等より事業促進の要望を受けている。

知事の意見:

現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消により、道路交通の定時性や安全性の向上等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめ、更なる工夫による一層の徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見.....;

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等.....;

- ・名寄美深道路が名寄IC～美深北ICまで開通
- ・豊富・幌富バイパスが豊富サロベツIC～幌延ICまで開通
- ・市町村合併により、「士別市」、「名寄市」、「枝幸町」が誕生
- ・シーニックバイウェイ北海道「天塩川流域ミュージアムパークウェイ (候補ルート)」登録
- ・広域周遊観光ルート「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」認定

事業の進捗状況、残事業の内容等.....;

平成19年度に工事着手して、用地進捗率59%、事業進捗率67%となっている。  
 (平成29年3月末時点)  
 残事業の内容 (音中トンネル4, 686m、音威子府トンネル2, 699m 等)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等.....;

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等.....;

トンネルの地山改良及びトンネル補助工法・掘削パターンの変更及び切土法面对策の変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

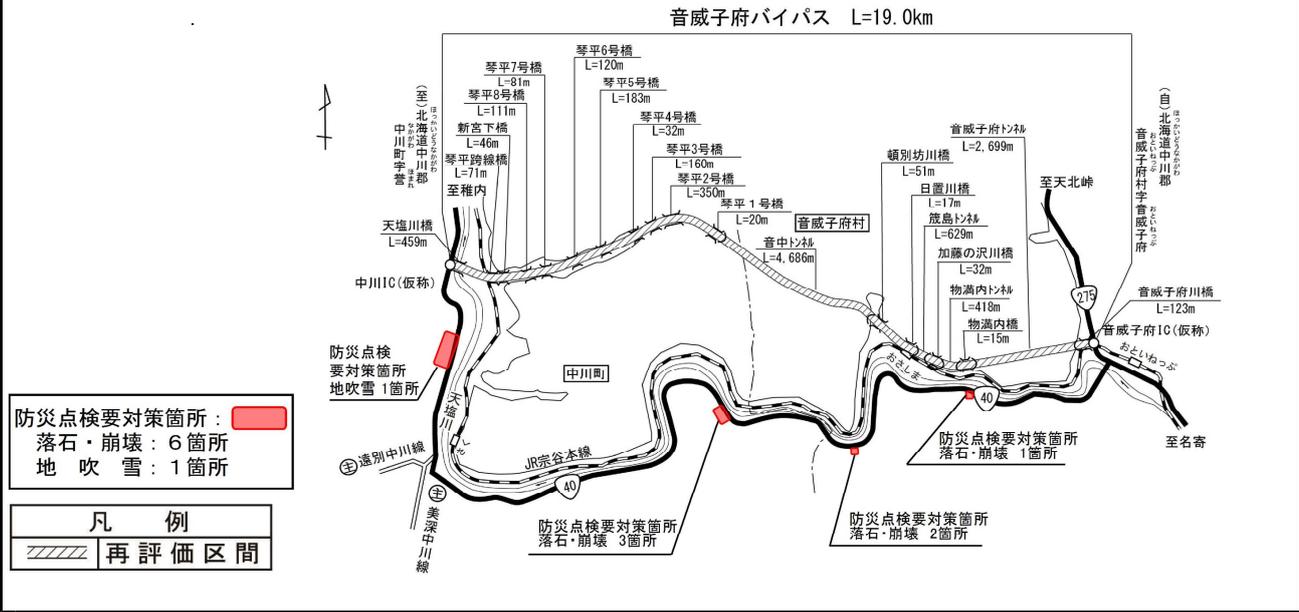
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



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

## 再評価結果（平成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334号 真鯉道路 <small>まこい</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自：北海道斜里郡斜里町字オシンコシン <small>ほつかいどうしやり しやりちよう</small> 至：北海道斜里郡斜里町字峰浜 <small>ほつかいどうしやり しやりちよう みねはま</small>		延長 14.4 km
事業概要 一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約120kmの幹線道路である。 このうち真鯉道路は、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、斜里町字オシンコシンから字峰浜に至る延長14.4kmの事業である。		
S63年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S63年度用地着手
S63年度工事着手	S63年度工事着手	
全体事業費	約228億円	事業進捗率
約86%	供用済延長	13.2km
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の防災面の課題は、ウトロ住民（人口：約1,200人）の日常行動における重要な路線であるが、通行止めになると、通常ルートと比較して距離で約89km、時間で約93分増加するなど、ウトロ住民や観光客などの道路利用者に大きな負担となる。</li> <li>・知床峠の冬期通行止め期間に当該道路が通行止めになると、ウトロが孤立するとともに、知床観光客も足止めされることとなり、安定した周遊観光が出来ないなど観光振興の支障となっている。</li> <li>・防災上の対策必要箇所が10か所（落石・崩壊：7か所、岩盤崩壊：3か所）、異常時気象時の通行規制区間が1区間（連続雨量140mm）存在し、早急な対策が必要。 (北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10）)</li> <li>・オンネベツ川付近の法面には、想定災害規模が高さ40mからの落石エネルギー600～700KJの危険箇所があり、早急な対策が必要。(北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10）)</li> </ul>		
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災上の対策必要箇所に対して、災害要因の解消、現道交通への影響、景観への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、対策箇所の想定災害規模に合わせて土堤工（ソイルセメント）等による現道対策の整備が妥当。(北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10）)</li> <li>・法面工において、近接する法面の土砂崩落の発生等や、現道交通への影響、警官への影響を防災上の観点から技術的に比較考慮した結果、落成発生源を除去する切土と抑止するグラウンドアンカー等に見直すことは妥当。(北海道開発局道路防災技術専門委員会（H26.8）)</li> </ul>		
事業の効果等 ○走行時間短縮等（100億円（残事業＝8.1億円）） ○災害による被害の回避等（97億円（残事業＝52億円）） ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮による効果 ○地域住民の不安感の解消（263億円（残事業＝263億円）） ・走行時の安心の確保・不安の解消	費用（残事業）/（事業全体） 38/297億円 事業費：38/292億円 維持管理費：0.51/5.1億円	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 網走市を始めとした3市14町1村の首長等で構成される「オホーツク圏活性化期成会」等から、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 落石崩壊等による危険箇所及び落石・土砂崩壊を要因とする通行規制区間の解消等により、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから当該事業の継続について異議はありません。 なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめ、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期完成を図るようお願いいたします。		
事業評価監視委員会の意見 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等.....

- ・十勝オホーツク自動車道が訓子府IC～北見西ICまで開通
- ・北見道路が北見西IC～北見東ICまで開通
- ・美幌バイパスが高野交差点～女満別空港ICまで開通
- ・一般国道334号宇登呂道路が全線開通
- ・市町村合併により、大空町が誕生
- ・通行規制区間が連続雨量70mmから140mmに緩和
- ・シーニックバイウェイ北海道「東オホーツクシーニックバイウェイ」に指定
- ・「知床」が世界自然遺産に登録

事業の進捗状況、残事業の内容等.....

昭和63年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率86%となっている。(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.....

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等.....

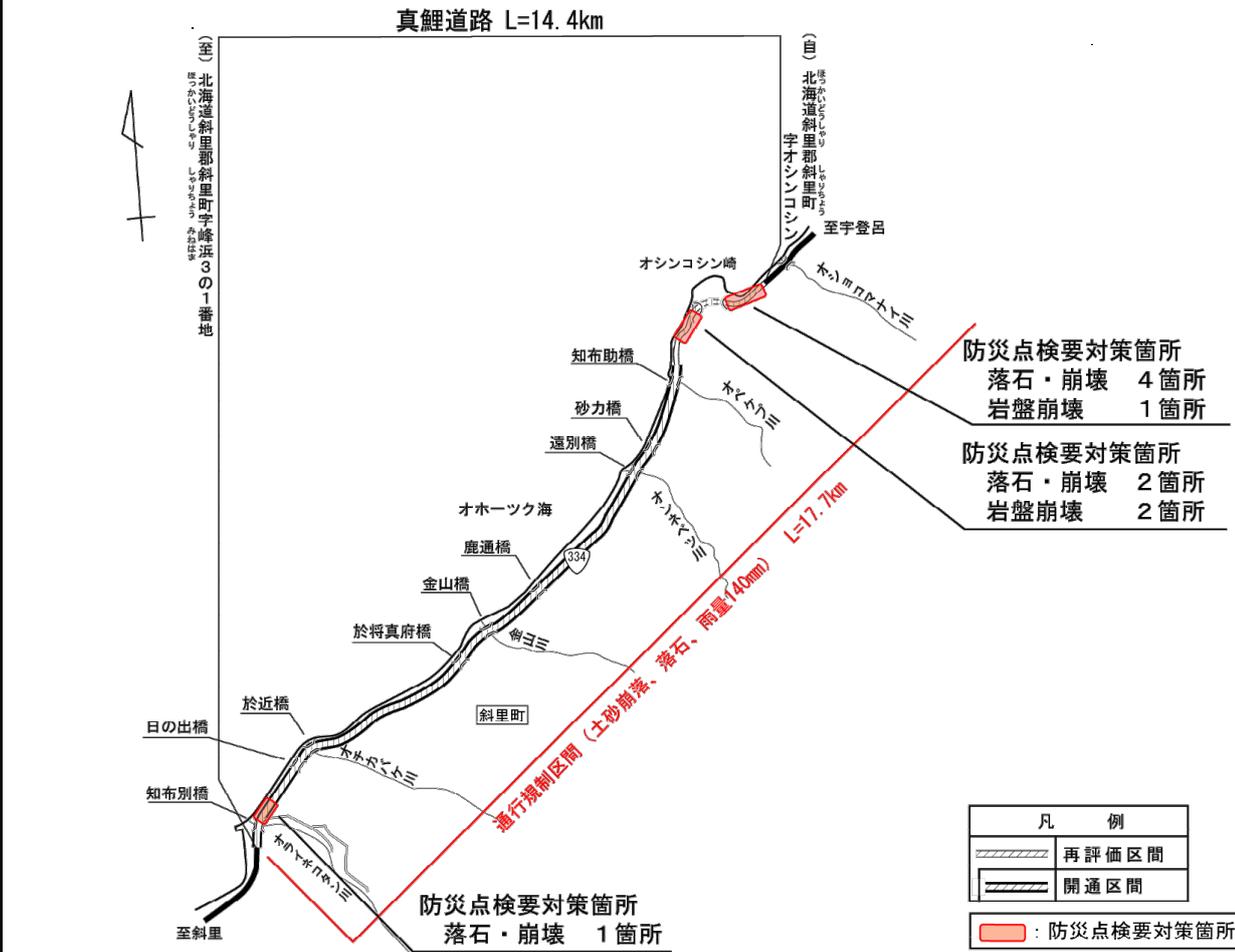
施設の構造や工法等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由.....

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図.....



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

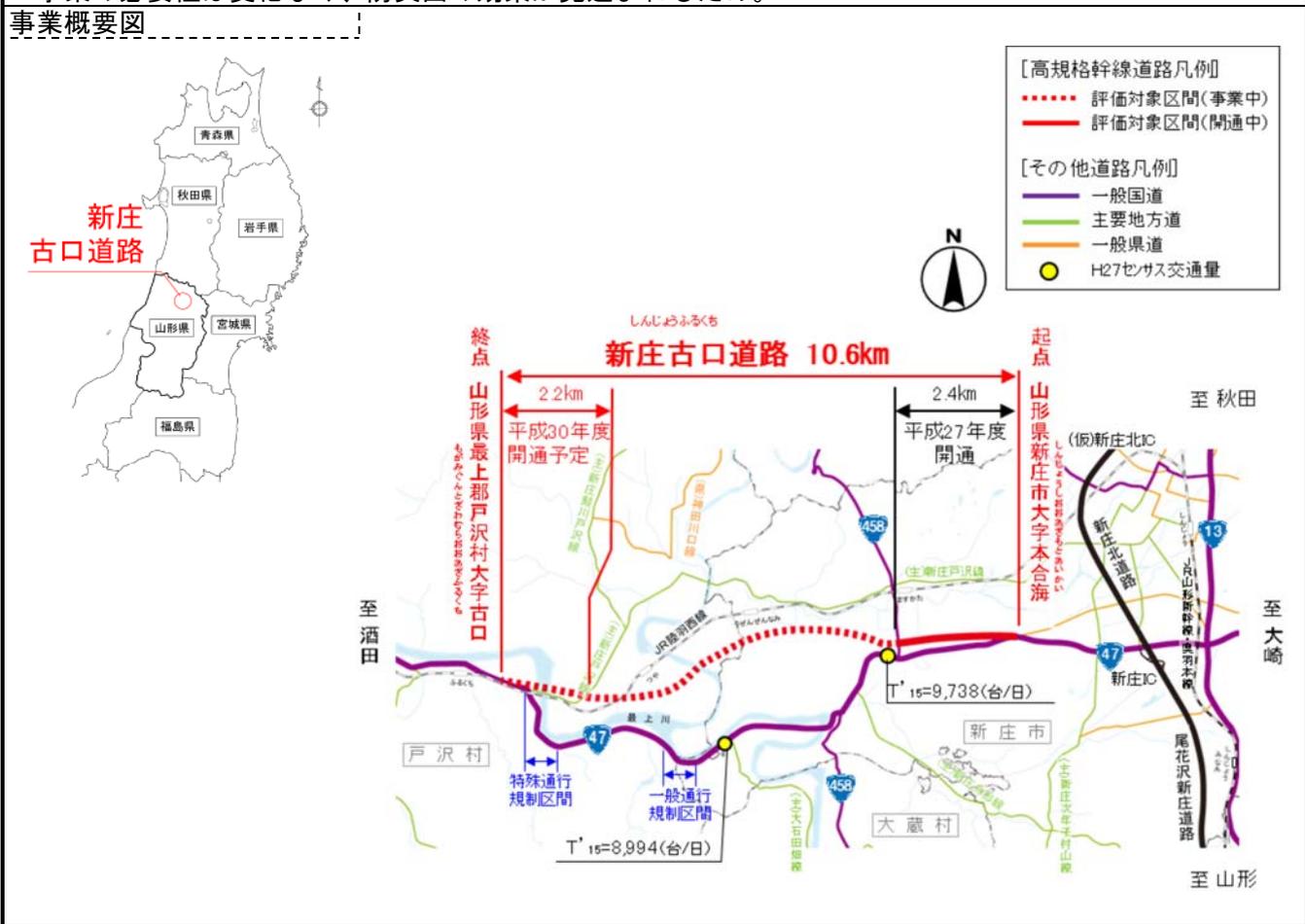
## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道47号 <small>しんじょうふるくち</small> 新庄古口道路	<b>事業区分</b>	一般国道 <b>事業主体</b> 国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自： <small>やまがた しんじょう もとあいかい</small> 山形県新庄市大字本合海 至： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口		<b>延長</b> 10.6km
<b>事業概要</b> 新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、一般通行規制区間及び特殊通行規制区間の解消や冬期交通障害の解消を目的とした延長約10.6kmの事業である。		
H13年度事業化	ー 都市計画決定	H19年度用地着手
<b>全体事業費</b>	502億円	<b>事業進捗率</b>
		48%
		<b>供用済延長</b>
		2.4km
<b>地域の防災面の課題</b> ・現道の国道47号では事前通行規制区間が1区間（連続雨量150mm）、特殊通行規制区間が1箇所（河川氾濫により危険が予想される場合）存在。また自然災害等による全面通行止めは過去30年間で69回発生。 ・周辺に代替え路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。		
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b> ・通行規制区間解消のため、約10km区間を別線整備。 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面対策、現道嵩上げ、線形改良が必要となるほか、集落部を通過しており用地買収に多額の費用を伴うことから、コスト高となるため別線による整備とした。		
<b>事業の効果等</b> ①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （600億円（残事業=478億円）） ②災害への備え ・現道等の一般通行規制1.0km（連続雨量150mm）、特殊通行規制0.9km（河川氾濫）、運搬排雪区間に伴う通行規制上り合計2.9km 下り合計1.9kmを解消する。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市～日本海総合病院（現況69分→62分）へのアクセス向上が見込まれる。		<b>費用</b> （残事業）/（事業全体） 264 / 544 億円 〔 事業費：211/486億円 維持管理費：53/58億円 〕
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○山形県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 一般国道47号新庄古口道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。特に、コンテナ貨物の急増や大型クルーズ船の誘致が進む酒田港の利活用においては、大きな役割を担うものであります。 また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や、「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、全区間の供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。		
○以下の団体等から新庄古口道路の整備促進について要望あり ・国道47号・新庄酒田道路地域高規格道路整備促進期成同盟会 ・大蔵村長 ・山形地区国道協議会		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成20年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率48%となっている。</li> </ul>
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"> <li>引き続き、早期完成に向けて事業を進める。</li> </ul>
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル地山等級見直し、機械掘削の採用とともに、低度被り部に補助工法+地盤改良を採用。</li> <li>重金属処理として、盛土内封じ込め処理及び法面風化防止の保護を採用。</li> <li>橋梁上部工仮設工法の見直し。</li> </ul>
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。



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

## 再評価結果（平成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>いのたににれはら</small> 猪谷榆原道路	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：富山県富山市猪谷 <small>いのたに</small> 至：富山県富山市榆原 <small>にれはら</small>	延長	7.4km		
事業概要	<p>一般国道41号猪谷榆原道路は、地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部を構成し、富山市猪谷～富山市榆原において、災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。</p>				
H9年度事業化	H一年度都市計画決定	H13年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約360億円	事業進捗率	72%	供用済延長	5.8km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道41号は、「富山県地域防災計画」において第1次緊急通行確保路線に指定されているが、事前通行規制区間があり0.9回/年の通行規制が発生しているほか、並行する県道も事前通行規制が多く、規制時の集落孤立化等が懸念される。</li> <li>・ 国道41号や神通川対岸の県道東猪谷富山線で災害や雨量規制による全面通行止めが発生した場合、事前通行規制区間に囲まれた集落の孤立化が懸念される。</li> <li>・ 飛騨地域は、富山市への買い物利用が多く、都市間相互の結びつきが強い。一方、事業区間は、特別豪雪地帯に指定され、冬期の降雪・積雪により、登坂不能や大型車のスリップ事故による車線閉塞などの冬期交通障害が発生している。</li> </ul>				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前通行規制区間等を回避するため、現道のうち4.6km区間を別線整備（橋梁により神通川右岸へのバイパス整備）</li> <li>・ 現道が存在する左岸は、神通川とJR高山線に挟まれているほか、現道両脇には急峻な斜面が連続しており、左岸側で整備する場合は大規模なトンネル整備が必要となることから、一部右岸へのバイパス整備とした。</li> </ul>				
事業の効果等	<ol style="list-style-type: none"> <li>①災害に強い道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成される。</li> </ul> </li> <li>②孤立集落の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通行規制時の迂回路が形成されることで、富山市内でも高齢化が進んでいる集落における孤立化が解消し、安全・安心な暮らしが確保される。</li> </ul> </li> <li>③冬期交通障害の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保され、冬期交通障害の解消が期待される。</li> </ul> </li> </ol>		<b>費用</b> （残事業） / （事業全体）  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">                 事業費：85 / 430 億円                  維持管理費：6.5 / 26 億円             </div>		
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： 富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜両県等から整備促進の要望を受けている。</p> <p>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。</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100%、事業進捗率72%（平成29年度末予定）  
 残事業の内容：橋梁工事、改良工事

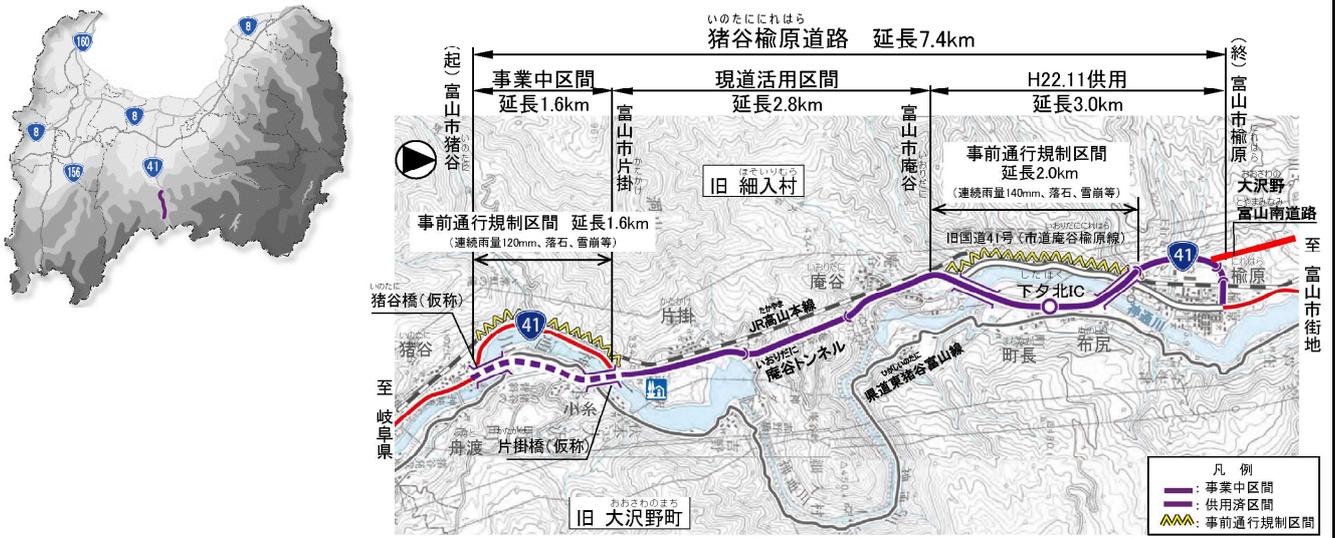
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 富山市猪谷から富山市片掛間において、猪谷橋（仮称）、片掛橋（仮称）の橋梁工事及び改良工事等を推進し、早期完成2車線供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等  
 ・猪谷橋・片掛橋の基礎掘削工法変更、巨石発生による破碎費用、発生土運搬先の変更に伴い事業費が増加している。  
 ・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



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

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。