

再評価結果（令和２年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 <small>はこだてしんそとかんじょう</small> 函館新外環状道路（一般国道278号） <small>くうこう</small> 空港道路	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： <small>ほっかいどうはこだて ききょう</small> 北海道函館市桔梗町 至： <small>ほっかいどうはこだて かみゆのかわ</small> 北海道函館市上湯川町	延長 10.0km	
事業概要 函館新外環状道路は、函館市桔梗町を起点とし、函館市古川町に至る延長約15kmの地域高規格道路である。 空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等による道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長10.0kmの事業である。		
H19年度事業化	H18年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地補償着手
H21年度工事着手		
全体事業費	約738億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)
	約72%	供用済延長 2.4km
計画交通量(※1) 14,000～29,400台/日		
費用対効果 分析結果 (※1)	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 4.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 207/773億円 (事業費：170/736億円) (維持管理費：37/37億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 992/1,153億円 (走行時間短縮便益：839/968億円) (走行経費減少便益：110/132億円) (交通事故減少便益：43/52億円)	基準年 平成30年
感度分析の結果(※1) 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=4.1～5.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5(事業費±10%) 事業費：B/C=4.4～5.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.6～5.0(事業期間±20%)		
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①観光地への利便性向上 ・函館市内はもとより松前方面や大沼国定公園等の観光への円滑で定時性の高いルート確保による利便性向上が期待される。 ②アクセス性の向上及び交通混雑の緩和 ・救急搬送及び空港アクセスの向上や、通過交通の転換による市内の交通混雑緩和が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・生活道路に流入する交通からの転換が見込まれ、交通事故の低減など、沿線住民の安全性向上が期待される。 ④工業団地の利便性向上 ・部品の仕入れや製品の出荷における流通利便性向上が見込まれるとともに、生産性向上が期待される。 ⑤拠点開発プロジェクトとの連携 ・各拠点施設へのアクセス向上、新幹線駅と函館空港間の交通拠点を最短経路で結ぶなど、拠点開発プロジェクト支援を推進することができる。		
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： 函館市など2市9町の首長等で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等から、整備促進の要望を受けている。		

知事の意見：

函館新道や函館江差自動車道と接続し、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港、新幹線駅へのアクセス強化とともに、函館市内の交通混雑の緩和、道路交通の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、平成18年3月30日付け環政第1825号「函館圏都市計画道路1・4・3新外環状線環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。また、より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、早期供用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

- ・函館・江差自動車道 北斗中央IC～北斗茂辺地IC間開通
- ・北海道縦貫自動車道 八雲IC～大沼公園IC間開通
- ・函館新外環状道路 函館IC～赤川IC間開通
- ・北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業
- ・函館アリーナ及び函館フットボールパーク開館
- ・福祉コミュニティエリア「コンテ日吉」開館
- ・函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約72%となっている。(平成31年3月末時点)

平成26年度：函館IC～赤川IC間 延長2.4km (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

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

令和2年度：函館IC～赤川IC間 延長2.4km (4/4)、
赤川IC～函館空港IC間 延長7.6km (2/4) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

地山安定化対策の追加に伴う変更。
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、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
	開通 区 間
	再 評 価 区 間



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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	道央圏連絡道路（一般国道337号） 中樹林道路		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：北海道空知郡南幌町南15線西 至：北海道江別市江別太				延長	7.3 km
事業概要	<p>道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌ランプから江別東ICに至る延長7.3kmの事業である。</p>					
H21年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H25年度用地補償着手		H25年度工事着手	
全体事業費	約294億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約58%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	14,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 166/314億円 (事業費：129/276億円 維持管理費：37/37億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 396/396億円 (走行時間短縮便益：309/309億円 走行経費減少便益：76/76億円 交通事故減少便益：11/11億円)	基準年 令和元年		
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施					
	【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）		【残事業】交通量：B/C=2.1～2.7（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.5（事業期間±20%）			
事業の効果等	事業の必要性及び効果					
	<p>①農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 全道各地と石狩湾新港地域、新千歳空港、苫小牧港等の物流拠点間の交通ネットワークが形成され、農産品等の流通利便性向上が期待される。 <p>②物流拠点の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 石狩湾新港地域と苫小牧港間の交通ネットワークが形成され、循環資源等の物流輸送の利便性向上が期待される。 <p>③水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 <p>④道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の通過車両転換から、交通の円滑化によるドライバー負担軽減、大型車交通量減少による大型車事故の減少が見込まれ、道路交通及び周辺住民の安全性向上が期待される。 <p>⑤冬期間走行環境の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。 					
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>江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等から整備促進の要望を受けている。</p>					

知事の意見：

北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港へのアクセス強化による物流の効率化とともに、道路交通の安全性向上等が図られ、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、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路道央圏連絡道路長沼町～江別市間環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守すること。また、より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、早期供用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

- ・道央圏連絡道路 新千歳空港ランプ～中央ランプ間、豊栄ランプ～蕨岱ランプ間開通
- ・北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC間開通
- ・北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC開通
- ・当別バイパス全線開通
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地運転開始
- ・北欧の風道の駅とうべつ開業
- ・新千歳空港 国際線ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
- ・石狩湾新港発電所（LNG火力発電所）運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に工事着手して、用地進捗率約96%、事業進捗率約58%となっている。（平成31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

軟弱地盤対策工及び土工計画の見直しによる変更。
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

軟弱地盤対策工及び土工計画の見直しによる変更。
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

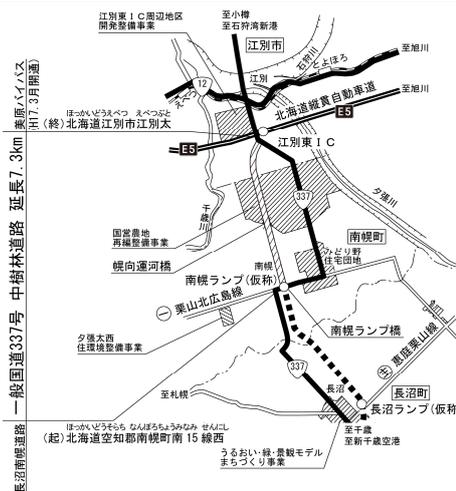
対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
	開 通 区 間
	事 業 中
	再 評 価 区 間



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和元年度評価時点。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名：一般国道38号 <small>くしろしんどう</small> 釧路新道	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： <small>ほっかいどうくしろ にいの</small> 北海道釧路市新野 至： <small>ほっかいどうくしろ きたぞの</small> 北海道釧路市北園	延長：8.8 km																
事業概要： 一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。 釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路西インターチェンジに至る延長8.8kmの4車線整備事業である。																	
H4年度事業化	S53年度都市計画決定 (H一年度変更)	H4年度用地着手 H4年度工事着手															
全体事業費	約498億円	事業進捗率：約81% (平成31年3月末時点) 供用済延長：8.8 km															
計画交通量：13,400～20,800台/日																	
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">総費用：(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">総便益：(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;">83/829億円</td> <td style="text-align: center;">121/1,069億円</td> <td style="text-align: center;">令和元年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> <td style="text-align: center;">(事業費：70/773億円) (維持管理費：13/56億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：116/950億円) (走行経費減少便益：3.1/97億円) (交通事故減少便益：2.6/23億円)</td> <td></td> </tr> </table>	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)	1.3	83/829億円	121/1,069億円	令和元年	(残事業)	1.5	(事業費：70/773億円) (維持管理費：13/56億円)	(走行時間短縮便益：116/950億円) (走行経費減少便益：3.1/97億円) (交通事故減少便益：2.6/23億円)		感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.2～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%）
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)	1.3	83/829億円	121/1,069億円	令和元年													
(残事業)	1.5	(事業費：70/773億円) (維持管理費：13/56億円)	(走行時間短縮便益：116/950億円) (走行経費減少便益：3.1/97億円) (交通事故減少便益：2.6/23億円)														
事業の効果等 事業の必要性及び効果																	
①交通混雑の緩和 ・釧路外環状道路の全線開通に伴い釧路新道の混雑度が上昇しているため、当該道路の4車線整備により、交通混雑の緩和が期待される。																	
②道路交通の安全性向上 ・暫定2車線開通に伴い、死傷事故率が100件/億台キロを上回る地点が4地点に減少したほか、死傷事故は約7割減少している。また、大型車の交通転換により、大型車事故も減少しているため、更なる道路交通の安全性向上が期待される。																	
③空港からの利便性向上 ・釧路空港を起点とした観光ツアーの広域化や選択肢の拡大、空港から合宿地へのアクセス性が更なる高まることが見込まれ、釧路空港からの利便性向上が期待される。																	
④水産品の流通利便性向上 ・水産品加工工場や道内市場、釧路空港や苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。																	
⑤災害時の避難・輸送ルートの強化 ・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。																	
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： 釧路市など1市6町1村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。																	

知事の意見：

釧路外環状道路と一体となったバイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港へのアクセス強化とともに、釧路市街における交通混雑の緩和や道路交通の安全性向上が図られ、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、周辺環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用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

- ・北海道横断自動車道が池田IC～阿寒ICまで開通
- ・国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路別保IC開通
- ・国道272号 上別保道路 開通 (L=7.8km)
- ・市町村合併により、「釧路市」が誕生
- ・釧路港が国際バルク戦略港湾(穀物)、特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定、国際物流ターミナルが運営開始
- ・釧路空港を含む北海道内7空港特定運営事業等実施方針が策定、北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書が締結

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約81%となっている。(平成31年3月末時点)

平成25年度：延長8.8km(2/4)全線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

環境調査の結果に基づく施工計画の見直しによる変更。

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の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。

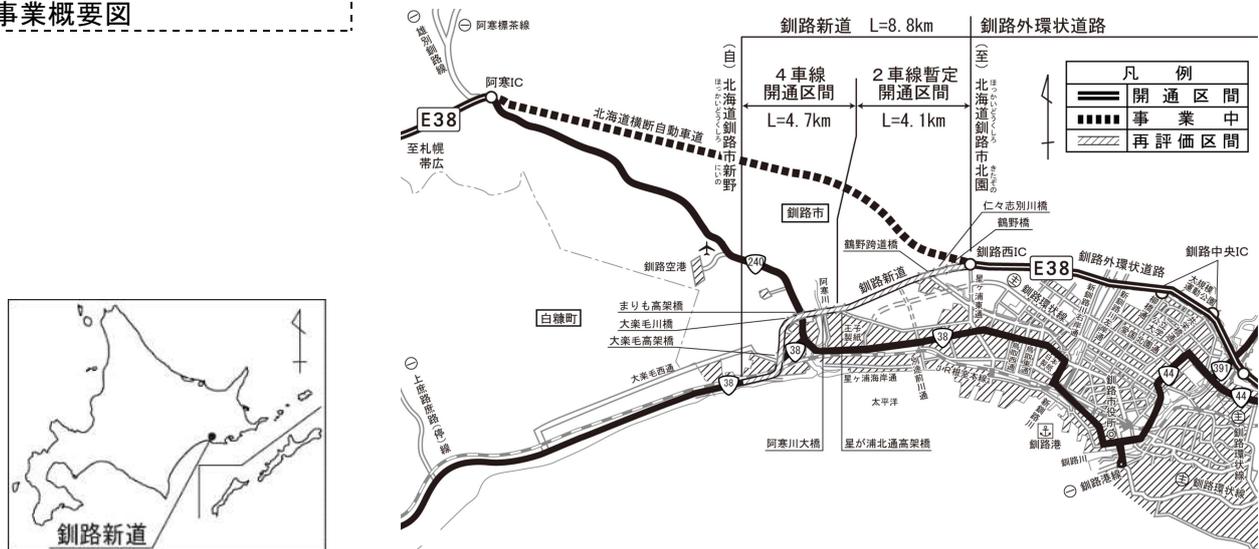
対応方針

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、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

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。

※ 費用対効果分析及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和元年度評価時点。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名：一般国道45号 <small>てんまばやし</small> 天間林道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省	東北地方整備局
起終点：自：青森県上北郡七戸町字附田向 至：青森県上北郡七戸町字後平		延長	8.3 km
事業概要： <p>一般国道45号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約681.7 kmの幹線道路である。</p> <p>天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡七戸町字附田向～同県上北郡七戸町字後平に至る延長8.3 km、2車線の自動車専用道路である。</p>			
H24年度事業化		H16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	約340億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約58% 供用済延長 - km
計画交通量	12,500台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費) / (事業全体)	総便益 (残事業) / (事業全体)
	(残事業)	2.0 2.0 4.5	155億円 / 350億円 699億円 / 699億円 令和元年
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.8～2.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=4.0～5.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.9～2.1(事業費 ±10%) B/C=4.2～4.9(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.9～2.1(事業期間 ±1年) B/C=4.3～4.7(事業期間 ±1年)			
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間：14.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（青森市から八戸市 現況：123分） ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる 他5項目に該当 			
関係する地方公共団体等の意見 <ul style="list-style-type: none"> ○青森県知事の意見 <p>令和元年11月15日付け国東整企画第107号で意見照会のあったことについて、対応方針（原案）のとおり事業継続に異存はありません。</p> <p>本県においては、いまだ未整備区間が多く残り、天間林道路を含む青森から八戸間までの高規格幹線道路は、県全体の物流や観光、当地域における救命救急活動などに絶大な効果が見込まれ、本県が目指す「生活創造社会」の実現に必要な社会基盤であります。</p> <p>また、国が掲げる「地方創生」や「国土強靱化」を推し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、今後も着実に整備を進め、予定の事業期間で供用が図られるよう特段の御配慮をお願いします。</p> <p>なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。</p> ○以下の団体等から、「天間林道路」整備促進について要望あり。 <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路建設及び道路整備促進青森県総決起大会 ・青森地区国道協議会（会長：青森県） ・青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会（会長：青森市） ・上十三地域広域市町村圏協議会（会長：十和田市） ・上十三地区商工会連絡協議会 ・青森県トラック協会上十三支部 ・十和田市商工会議所 他 			

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成30年11月27日 国道349号榎林バイパス部分開通 延長=1.5km
- ・平成31年 3月16日 上北天間林道路開通 延長=7.8km

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約58%（平成31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

- ・令和4年度の供用を目指して事業を実施中

施設の構造や工法の変更等

○路側防護柵の見直しを行うことでコスト縮減を図っている

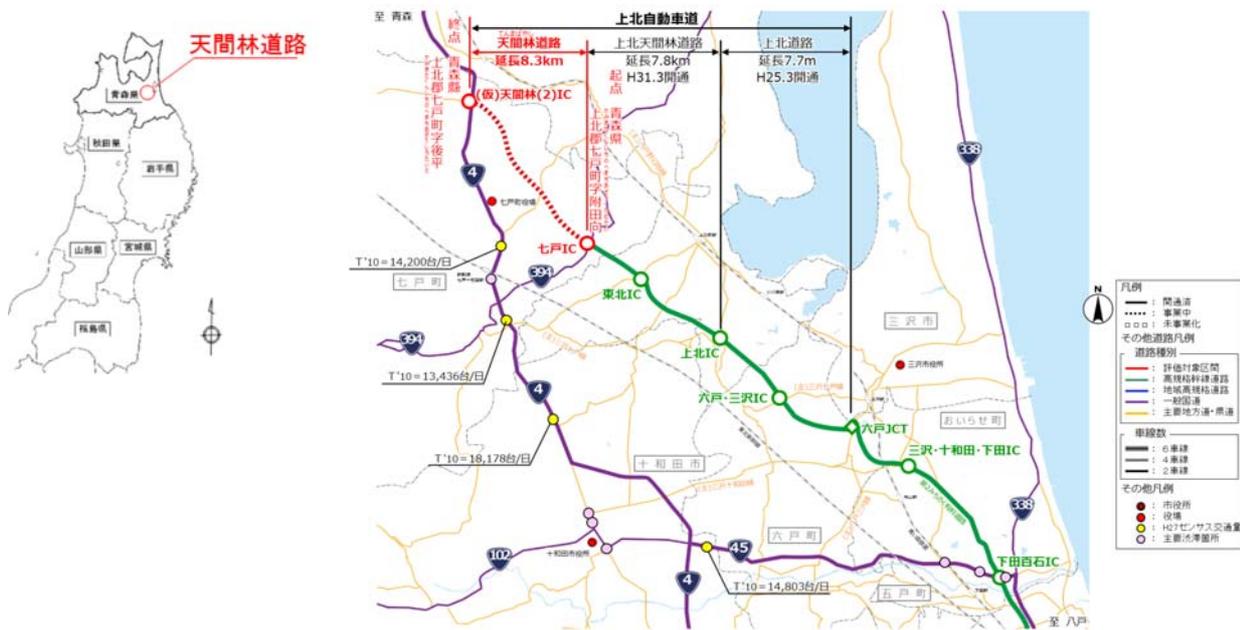
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

青森市と八戸市の連携強化を図り、上北地域の救急医療、企業立地への貢献を図るため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道4号 <small>きたかみかみかくふく</small> 北上拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県北上市相去町字笹長根 <small>きたかみ あいさり ささながね</small> 至：岩手県北上市飯豊町村崎野19地割 <small>きたかみ いいとよ むらさきの ちわり</small>	延長	12.2km		
事業概要 一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約836.4kmの主要な幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根から飯豊町村崎野19地割間に至る延長12.2kmの4車線道路である。				
S57年度事業化		H7年度都市計画決定		S58年度用地着手
全体事業費		約180億円	事業進捗率	約89%
			(平成31年3月末時点)	供用済延長
				9.2km
計画交通量 27,400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)	23億円/ 393億円
	(残事業)	5.4	事業費：14億円/ 355億円 維持管理費：9.3億円/ 38億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 125億円/ 541億円 走行時間短縮便益：111億円/ 455億円 走行経費減少便益：14億円/ 81億円 交通事故減少便益：0.54億円/ 5.9億円
基準年 令和元年				
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.4~1.4(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3~1.4(事業期間 ±1年) 【残事業】 B/C=4.9~5.9(交通量 ±10%) B/C=5.1~5.7(事業費 ±10%) B/C=5.1~5.5(事業期間 ±1年)				
事業の効果等 ①交通混雑の解消 ・2車線区間における交通混雑の解消 ②物流効率化 ・周辺に立地する工業団地から自動車工場への部品輸送の効率化に寄与 ③部分開通の効果(旅行速度) ・4車線区間では、平日の混雑時旅行速度が拡幅前に比べて約3割向上(29.6km/h→37.4km/h)				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 ・一般国道4号は、本県内陸の物流の円滑化や地域間の交流・連携の促進、快適・安全な生活の確保を図るために欠かすことのできない社会基盤です。 自動車産業など東北有数の産業集積地である北上・金ヶ崎地域の渋滞区間の緩和・解消を図るためには、北上拡幅の早期完成が不可欠であることから、コスト縮減にも十分配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと考えております。 また、本事業において検討されたコスト縮減対策等については、本県で実施する道路整備事業においても参考にさせていただきたいと考えておりますので、引き続き御指導をお願いします。				
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 ・一般国道4号 金ヶ崎拡幅が平成29年度に新規事業化 ・東北横断自動車道釜石秋田線(釜石~花巻)が平成31年3月に全線開通 ・北上工業団地では、大手半導体工場が建設中。(2020年前半に量産開始予定)				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和57年度事業化、用地進捗率約87%、事業進捗率約89%(平成31年3月末時点) ・平成22年度まで：北上市相去町平林~北上市飯豊町村崎野19地割間 延長9.2km 4車線化済				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない				

施設の構造や工法の変更等

- ・迂回路施工時の工法見直しによるコスト縮減を図るとともに、引き続きコスト縮減を検討し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

国道4号の交通混雑の緩和を図るとともに、物流効率化による更なる経済産業活動支援のため、早期整備の必要性が高い

事業概要図



再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 東北中央自動車道 新庄～横手 （一般国道13号 横堀道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：秋田県湯沢市下院内 至：秋田県湯沢市桑崎				延長 3.7 km
事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内から秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。				
H27年度事業化		都市計画決定		H28年度用地着手
全体事業費 約112億円		事業進捗率 約21% （平成31年3月末時点）		供用済延長 — km
計画交通量 5,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.2（1.1） （残事業） 1.5（1.6）	総費用 （残事業）/（事業全体） 661億円/837億円 事業費：531億円/707億円 維持管理費：130億円/130億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,012億円/1,012億円 走行時間短縮便益：794億円/794億円 走行経費減少便益：173億円/173億円 交通事故減少便益：46億円/46億円	基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】交通量変動：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.1～1.3（事業期間±1,2年）				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：2.7万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：10割削減。 ②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・湯沢町院内から平鹿総合病院（現況37分⇒整備後36分）へのアクセス向上が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 ○秋田県知事の意見 国の対応方針（原案）（案）について、異議ありません。 本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策として位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離を短縮し県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまで、高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであり、東北中央自動車道は、東北における産業の発展や観光の振興に大きく寄与するとともに、災害時における代替機能を有する重要な路線となっております。既に開通している「湯沢横手道路」の沿線には、自動車関連企業の進出が進み、地域の雇用の拡大が見られるなど、その整備効果が現れており、今後さらなる整備によりヒトやモノの交流が一層活発化し、地域の活性化や地方創生の発展に寄与するものと考えております。引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いいたします。 ○以下の団体等から横堀道路の整備促進について要望あり ・東北中央自動車道建設促進同盟会 ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・国道13号整備促進期成同盟会 ・最上地方町村議会議長会、庄内地方町村議会議長会 ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会				
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成27年度新規事業化、事業進捗率 約21%（うち用地進捗率 約91%）				

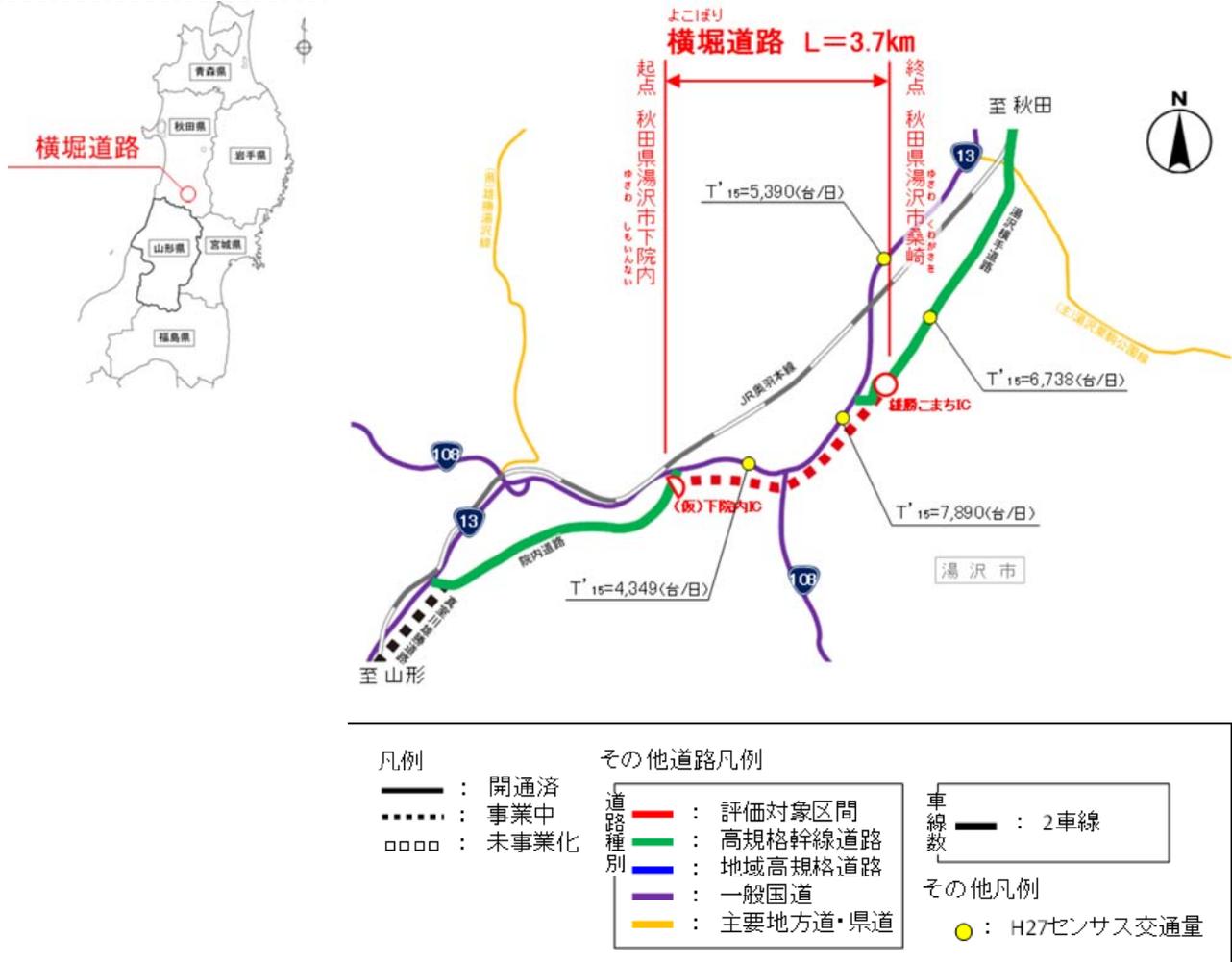
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等
 ・機能補償交差道路の集約によるコスト縮減。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 高規格ネットワークの形成による、山形県・秋田県を含む広域連携の強化とともに、冬期における信頼性確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 東北中央自動車道 新庄～横手 （一般国道13号 真室川雄勝道路）	事業区分	一般国道 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：山形県最上郡真室川町大字及位 至：秋田県湯沢市上院内	延長	7.2 km
事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及位から秋田県湯沢市上院内に至る延長7.2kmの自動車専用道路である。		
H29年度事業化 ー 都市計画決定 R元年度用地着手 ー 工事着手		
全体事業費	約247億円	事業進捗率 約1% 供用済延長 ー km （平成31年3月末時点）
計画交通量 4,500台/日		
費用対効果分析結果	総費用	総便益
B/C （事業全体） 1.2（1.01） （残事業） 1.5（1.04）	（残事業）/（事業全体） 661億円/837億円 事業費：531億円/707億円 維持管理費：130億円/130億円	（残事業）/（事業全体） 1,012億円/1,012億円 走行時間短縮便益：794億円/794億円 走行経費減少便益：173億円/173億円 交通事故減少便益：46億円/46億円
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.1～1.3（事業期間±1,2年）		
【残事業】 交通量変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.4～1.7（事業期間±1,2年）		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：1.3万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：10割削減。 ②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・冬期の雪崩・落雪予防作業時における大型車のすれ違い困難区間を解消する ④災害への備え ・現道通行止め時における、広域迂回を解消する。（迂回時間2.6倍）		
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 2. 一般国道13号真室川雄勝道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療活動への支援はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要な路線です。東北中央自動車道の開通区間では、新たな企業の進出など多くのストック効果が確認されており、本区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待されるところです。 本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画2028」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いるところであり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、早期完成を目指すとともに、着実な予算の確保をお願いします。		
○秋田県知事の意見 国の対応方針（原案）（案）について、異議ありません。 本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策として位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離を短縮し県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまで、高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであり、東北中央自動車道は、東北における産業の発展や観光の振興に大きく寄与するとともに、災害時における代替機能を有する重要な路線となっております。既に開通している「湯沢横手道路」の沿線には、自動車関連企業の進出が進み、地域の雇用の拡大が図られるなど、その整備効果が現れており、今後さらなる整備によりヒトやモノの交流が一層活発化し、地域の活性化や地方創生の発展に寄与するものと考えております。引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いいたします。		

○以下の団体等から真室川雄勝道路の整備促進について要望あり

- ・東北中央自動車道建設促進同盟会
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・国道13号整備促進期成同盟会
- ・最上地方町村議会議長会、荘内地方町村議会議長会
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成29年度新規事業化、事業進捗率 約1%（うち用地進捗率0%）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・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。

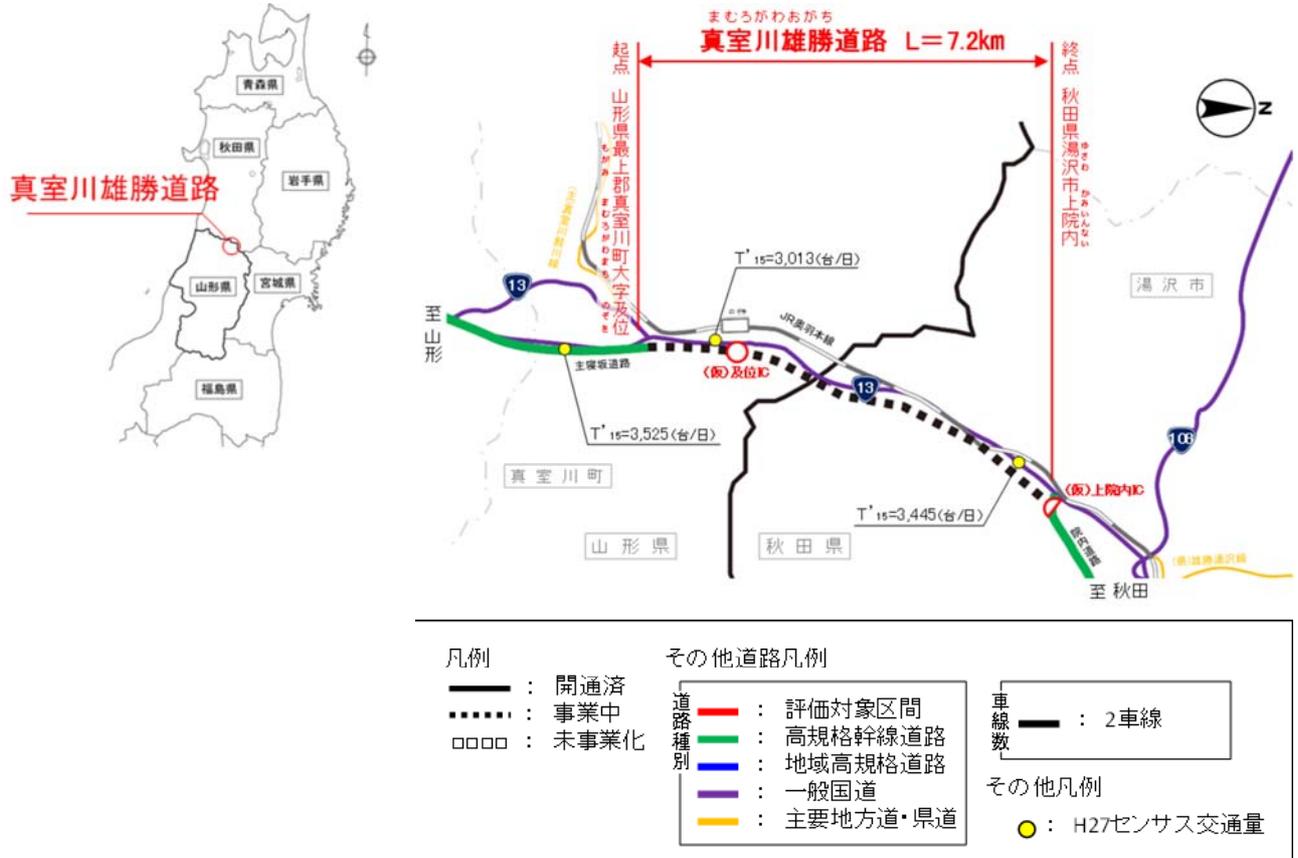
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

高規格ネットワークの形成による、山形県・秋田県を含む広域連携の強化とともに、冬期における信頼性確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 泉田道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：山形県新庄市十日町 至：山形県新庄市大字昭和				延長 8.2 km
事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 泉田道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、新庄市十日町から新庄市大字昭和に至る延長8.2kmの自動車専用道路である。				
H24年度事業化		都市計画決定		H25年度用地着手
全体事業費 約190億円		事業進捗率 約38% (平成31年3月末時点)		供用済延長 — km
計画交通量 11,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (1.5) (残事業) 1.5 (3.0)	総費用 (残事業)/事業全体 661億円/837億円 (事業費 : 531億円/707億円) (維持管理費 : 130億円/130億円)	総便益 (残事業)/事業全体 1,012億円/1,012億円 (走行時間短縮便益 : 794億円/794億円) (走行経費減少便益 : 173億円/173億円) (交通事故減少便益 : 46億円/46億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.1~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.1~1.3 (事業期間±1,2年)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間 : 19.9万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率 : 8割削減。 ②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・冬期堆雪時の大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・金山町から県立中央病院 (現況81分⇒整備後71分) へのアクセス向上が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1. 「対応方針 (原案)」案のとおり「継続」で異議ありません。 2. 一般国道13号泉田道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療活動への支援はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要な路線です。東北中央自動車道の開通区間では、新たな企業の進出など多くのストック効果が確認されており、本区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待される所です。 本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画2028」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いる所であり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、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。				
○以下の団体等から泉田道路の整備促進について要望あり ・東北中央自動車道建設促進同盟会、・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・国道13号整備促進期成同盟会、・最上地方町村議会議長会、・荘内地方町村議会議長会				
事業評価監視委員会の意見 対応方針 (原案) どおり「継続」が妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成24年度新規事業化、事業進捗率 約38% (うち用地進捗率100%)				

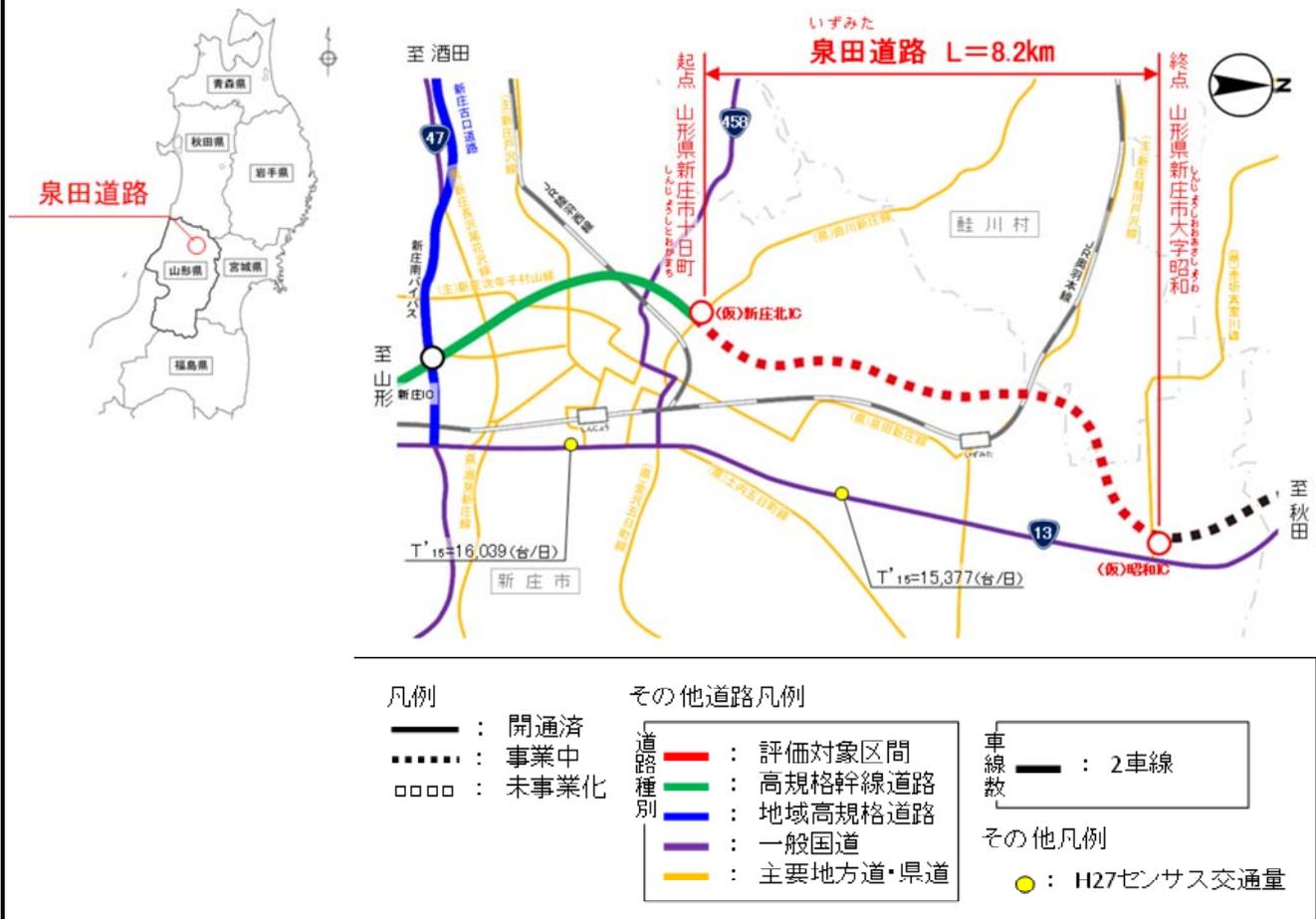
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等
 ・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
 高規格ネットワークの形成による、山形県・秋田県を含む広域連携の強化とともに、冬期における信頼性確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 東北中央自動車道 新庄～横手 （一般国道13号 新庄金山道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：山形県新庄市大字昭和 至：山形県最上郡金山町大字朴山				延長 5.8 km	
事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、新庄市大字昭和から最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8kmの自動車専用道路である。					
H27年度事業化		都市計画決定		H28年度用地着手	
全体事業費		約175億円		事業進捗率	
				約6%	
				供用済延長	
				— km	
計画交通量 10,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.2（1.5） （残事業） 1.5（1.7）	総費用	（残事業）/（事業全体） 661億円/837億円 事業費：531億円/707億円 維持管理費：130億円/130億円	総便益	（残事業）/（事業全体） 1,012億円/1,012億円 走行時間短縮便益：794億円/794億円 走行経費減少便益：173億円/173億円 交通事故減少便益：46億円/46億円
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.1～1.3（事業期間±1.2年）					
【残事業】 交通量変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.4～1.7（事業期間±1.2年）					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：6.8万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：8割削減。 ②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・冬期の運搬排雪作業時における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・金山町から県立中央病院（現況81分⇒整備後80分）へのアクセス向上が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 2. 一般国道13号新庄金山道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療活動への支援はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要な路線です。東北中央自動車道の開通区間では、新たな企業の進出など多くのストック効果が確認されており、本区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待される所です。 本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画2028」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いる所であり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、早期完成を目指すとともに、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金山道路の整備促進について要望あり ・東北中央自動車道建設促進同盟会 ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・国道13号整備促進期成同盟会、最上地方町村議会議長会、庄内地方町村議会議長会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成27年度新規事業化、事業進捗率 約6%（うち用地進捗率 約84%）					

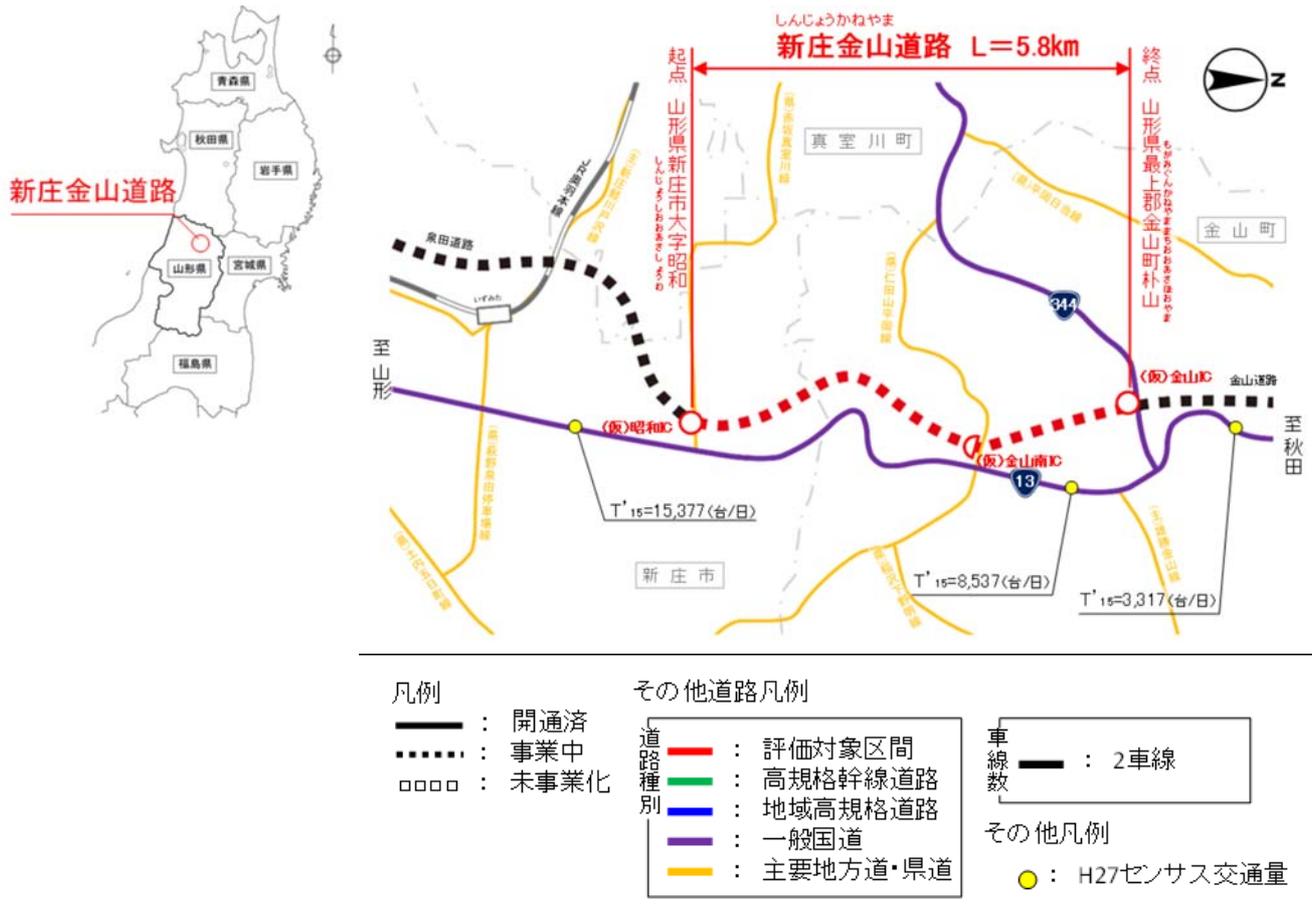
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等
 ・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
 高規格ネットワークの形成による、山形県・秋田県を含む広域連携の強化とともに、冬期における信頼性確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 東北中央自動車道 新庄～横手 （一般国道13号 金山道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：山形県最上郡金山町大字朴山 至：山形県最上郡金山町大字飛ノ森			延長	3.5 km	
事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、最上郡金山町大字朴山から最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5kmの自動車専用道路である。					
H30年度事業化		ー 都市計画決定	R元年度用地着手		ー 工事着手
全体事業費	約130億円	事業進捗率 （平成31年3月末時点）	約1%	供用済延長	ー km
計画交通量 6,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.2（1.3） （残事業） 1.5（1.3）	総費用 （残事業）/（事業全体） 661億円/837億円 事業費：531億円/707億円 維持管理費：130億円/130億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,012億円/1,012億円 走行時間短縮便益：794億円/794億円 走行経費減少便益：173億円/173億円 交通事故減少便益：46億円/46億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果 【全体事業】交通量変動：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.1～1.3（事業期間±1,2年）					
感度分析の結果 【残事業】交通量変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.4～1.7（事業期間±1,2年）					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：1.6万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：10割削減。 ②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・冬の運搬排雪作業時における大型車のすれ違い困難区間を解消する。					
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 2. 一般国道13号金山道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療活動への支援はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要な路線です。東北中央自動車道の開通区間では、新たな企業の進出など多くのストック効果が確認されており、本区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待されるところです。 本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画2028」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いるところであり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、早期完成を目指すとともに、着実な予算の確保をお願いします。 ○以下の団体等から金山道路の整備促進について要望あり ・東北中央自動車道建設促進同盟会 ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・国道13号整備促進期成同盟会 ・最上地方町村議会議長会、荘内地方町村議会議長会					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成30年度新規事業化、事業進捗率 約1%（うち用地進捗率0%）					

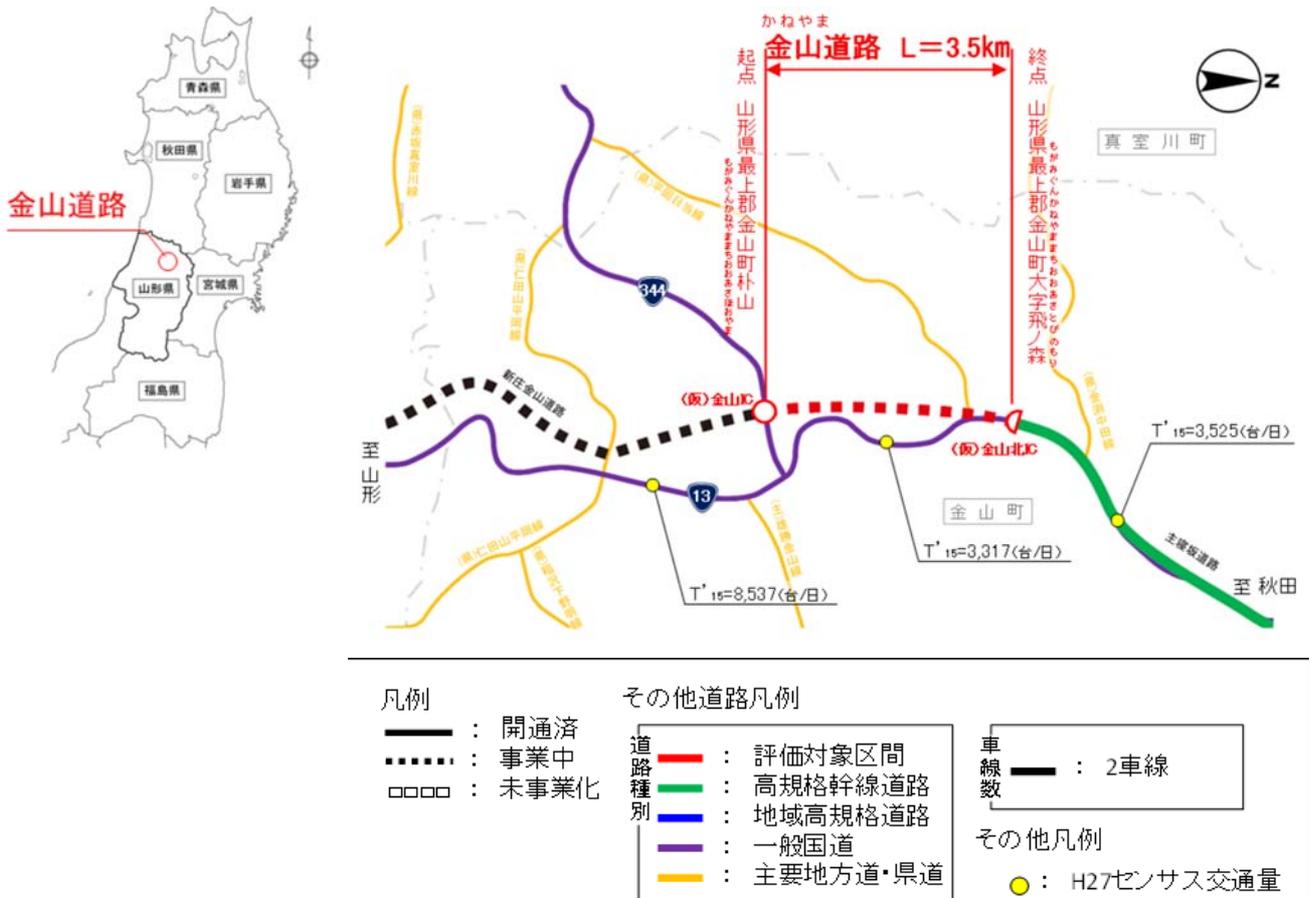
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等
 ・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
 高規格ネットワークの形成による、山形県・秋田県を含む広域連携の強化とともに、冬期における信頼性確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道113号 <small>りんごう</small> 梨郷道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県長井市大字今泉字新田 <small>ながい いまいずみ しんでん</small> 至：山形県南陽市大字竹原字加津木沢 <small>なんよう たけはら かつきざわ</small>			延長	7.2 km
事業概要 一般国道113号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約242kmの主要な幹線道路である。 梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する道路で、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。					
H20年度事業化		— 都市計画決定		H23年度用地着手	
全体事業費		約238億円		事業進捗率	
				約63% <small>(平成31年3月末時点)</small>	
				供用済延長	
				— km	
計画交通量					
11,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 98億円/269億円		総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 274億円/274億円	
	1.02 (残事業)	〔事業費：63億円/234億円 維持管理費 35億円/35億円〕		〔走行時間短縮便益：226億円/226億円 走行経費減少便益 36億円/36億円 交通事故減少便益：12億円/12億円〕	
基準年					
令和元年					
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C= 2.5~3.2(交通量 ±10%)					
事業費：B/C=0.997~1.04(事業費 ±10%) B/C= 2.6~3.0(事業費 ±10%)					
事業期間：B/C=0.98~1.1(事業期間 ±1年) B/C= 2.7~2.9(事業期間 ±1年)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：17.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減					
②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り					
③安全で安心できるくらしの確保 ・高島町から公立置賜総合病院（現況23分⇒整備後22分）へのアクセス向上が見込まれる。					
④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道113号が「第一次緊急輸送道路」に指定					
関係する地方公共団体等の意見					
○山形県知事の意見					
1. 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。					
2. 一般国道113号梨郷道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療活動への支援はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要な路線です。東北中央自動車道の開通区間では、新たな企業の進出など多くのストック効果が確認されており、本区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待される場所です。 本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画2028」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いるところであり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、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いたします。					
○以下の団体等から、梨郷道路の整備促進について要望あり					
・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会					
・置賜総合開発協議会					
・山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成20年度新規事業化、事業進捗率 約63% (うち用地進捗率100%)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・橋梁形式の見直しによるコスト縮減。

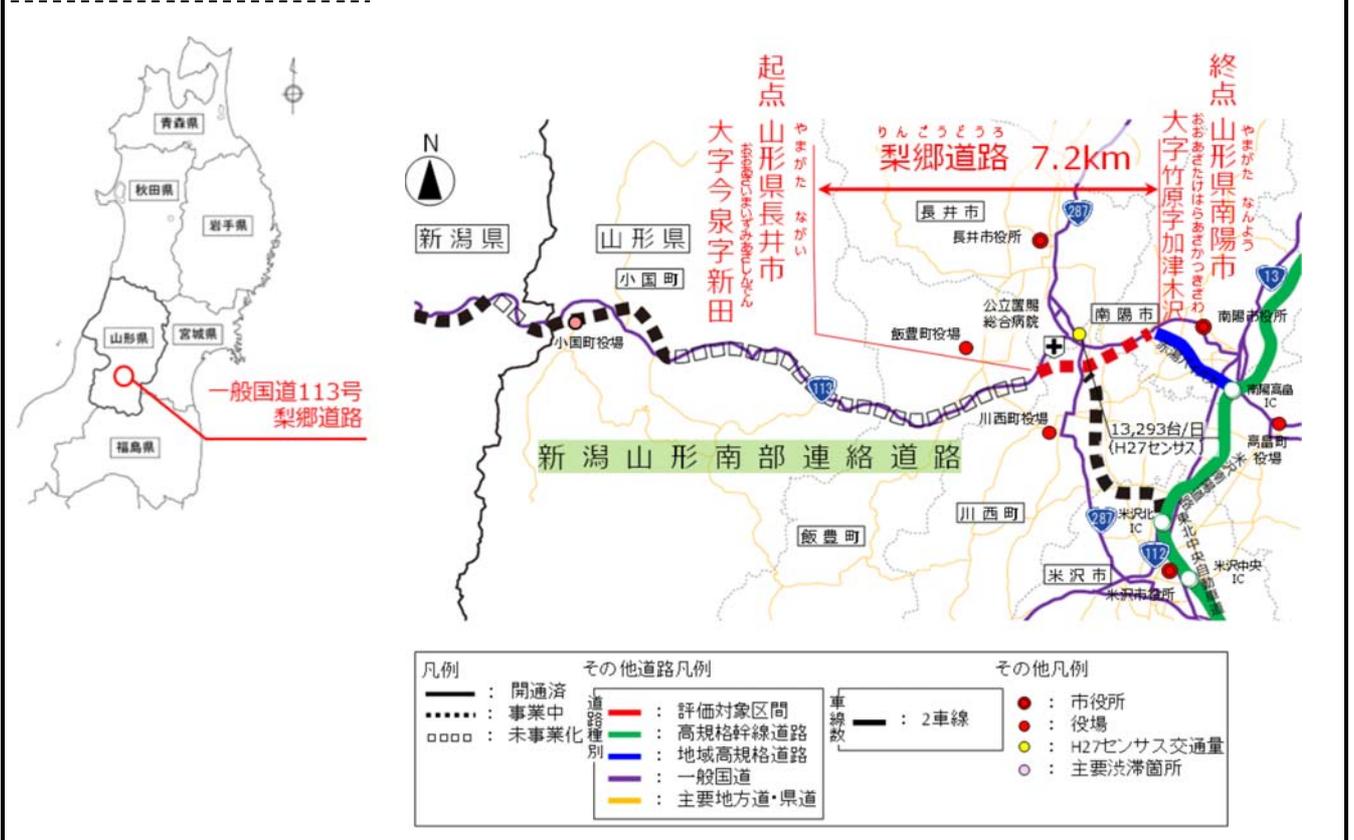
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

新潟山形南部連絡道路の一部を形成する自動車専用道路として、物流機能強化及び地域管の交流・連携の活性化、高度医療施設へのアクセス向上、事故多発箇所の改善、冬期の道路交通環境の改善のため、早期整備の必要性が高い。

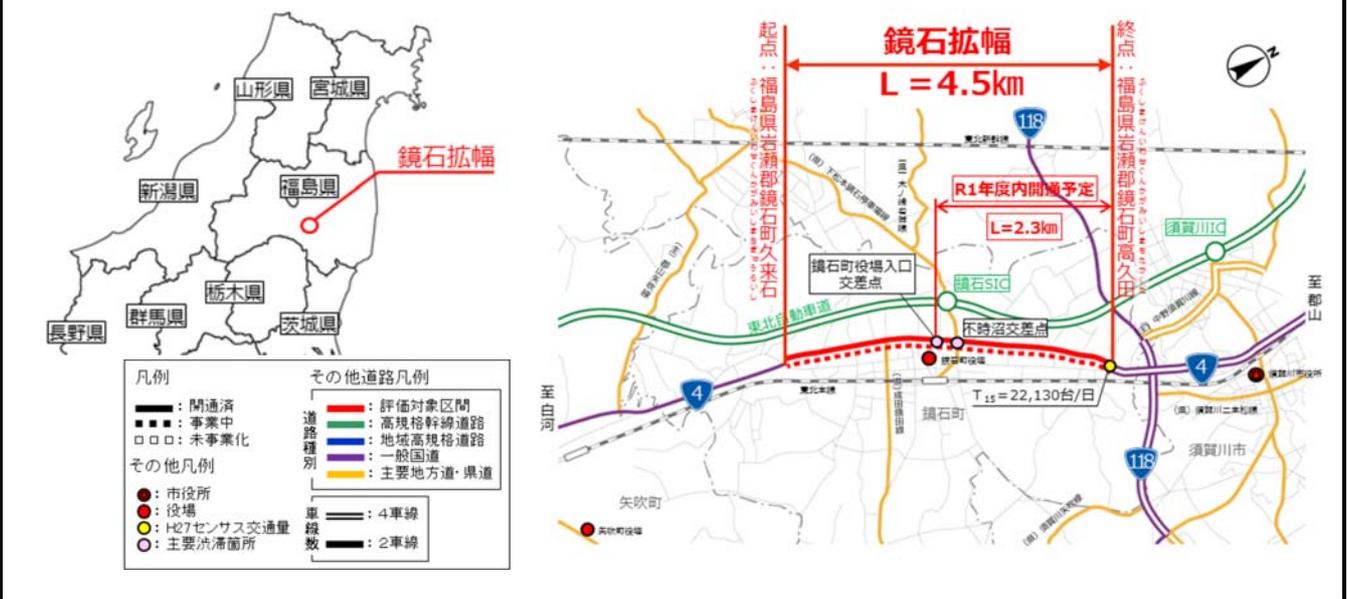
事業概要図



※ 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。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道6号 <small>なこそ</small> 勿来バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 関東地方整備局
起終点 自：茨城県北茨城市関本町関本中 至：福島県いわき市勿来町四沢鍵田			延長	4.4 km
事業概要 勿来バイパスは、一般国道6号の茨城・福島県境における津波浸水区間の回避と渋滞緩和等を目的とした延長4.4 kmの道路である。				
H27年度事業化		H26年度都市計画決定		H29年度用地着手
全体事業費		約185億円	事業進捗率	約4%
		(平成31年3月末時点)		供用済延長
				—km
計画交通量 11,800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)
	1.5 (残事業)	152億円 / 166億円 (事業費：137億円 / 152億円) (維持管理費：14億円 / 14億円)		252億円 / 252億円 (走行時間短縮便益：188億円 / 188億円) (走行経費減少便益：54億円 / 54億円) (交通事故減少便益：9.7億円 / 9.7億円)
基準年 令和元年				
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.3~1.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±1年) 【残事業】 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±1年)				
事業の効果等 ①国土・地域ネットワークの構築 ・国道6号における交通不能区間を解消する (過去10年間で約56時間の災害等による通行止めが発生) ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待出来る (北茨城市磯原地区から小名浜港周辺地区までの所要時間 現況：39分 → 整備後：32分) ③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 (北茨城市大津町地区からいわき市医療センターまでの搬送時間 現況：34分 → 整備後：32分) 他11項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針(原案)については、異議ありません。 なお、本県の復興・創生を支援するため、早期完成に努めてください。 ○茨城県知事の意見 一般国道6号勿来バイパスは、茨城県・福島県境における津波浸水区域の回避、安全性の確保などの防災機能の強化や交通渋滞の緩和が期待されることなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考えます。 なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト削減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 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない ・国道6号常磐バイパス 延長27.7 kmが平成30年3月に全線4車線開通 ・茨城県道里根神岡上線 延長3.3 kmが平成29年6月に全線開通				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成27年度に事業化し、事業進捗率約4% うち用地進捗率約6% (平成31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

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル内の排水構造を見直すことによりコスト縮減を図る

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

国道6号における津波浸水区間の回避および円滑な交通の確保のため、早期整備の必要性が高い

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道121号 湯野上バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県南会津郡下郷町大字高碓 至：福島県南会津郡下郷町大字塩生	延長	8.3 km		
事業概要					
<p>会津縦貫南道路は福島県会津若松市から同県南会津郡南会津町に至る延長約50kmの地域高規格道路（国道121号・一部118号重複）である。</p> <p>湯野上バイパスは会津縦貫南道路の一部を形成し、南会津郡下郷町高碓から同町塩生に至る延長8.3km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H24年度事業化		-	H25年度用地着手		H28年度工事着手
全体事業費	約275億円	事業進捗率	約16%	供用済延長	- km
		(平成31年3月末時点)			
計画交通量 8,500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) 1.5	(残事業)/事業全体 177億円/241億円 事業費：171億円/234億円 維持管理費：6.5億円/6.5億円	(残事業)/事業全体 260億円/260億円 走行時間短縮便益：187億円/187億円 走行経費減少便益：59億円/59億円 交通事故減少便益：13億円/13億円	令和元年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=0.86~1.3(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.2~1.7(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.01~1.2(事業費 ±10%) B/C=1.3~1.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.98~1.2(事業期間 ±2年) B/C=1.3~1.6(事業期間 ±2年)</p>					
事業の効果等					
<p>①国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活圏中心都市間（南会津町～会津若松市）のアクセスが向上（60分→54分） ・冬期積雪時の現道の大型車同士のすれ違い困難箇所（幅員狭小箇所）を回避するルートを形成 <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南会津地域から会津中央病院へのアクセスが向上（76分→70分） <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間を回避するルートを形成 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○福島県知事の意見</p> <p>国の対応方針（原案）については、異議ありません。</p> <p>なお、本県の復興・創生を支援するため、早期完成に努めてください。</p> <p>○以下の団体等から、湯野上バイパスの整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会津地区道路整備促進期成同盟会 ・会津縦貫道整備促進期成同盟会 ・会津総合開発協議会 ・下郷町会津縦貫南道路対策協議会 					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年事業化、事業進捗率約16% うち用地進捗率約81%（平成31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					
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない。 					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> ・横断箇所の集約化によりコスト縮減を図る 					

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

高規格幹線道路ネットワークを形成することによる地域間交流・連携の活発化とともに、緊急時の代替路確保等早期整備の必要性が高い

事業概要図



凡例		その他道路凡例	
■	: 開通済	—	: 道路種別
■ ■ ■	: 事業中	—	: 評価対象区間
□ □ □	: 未事業化	—	: 高規格幹線道路
●	: 市役所	—	: 地域高規格道路
●	: 役場	—	: 一般国道
●	: H27センサス 交通量	—	: 主要地方道・県道
		—	: 道路種別
		—	: 4車線
		—	: 2車線

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>みやこちゆうおう たろう</small> 宮古中央～田老	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県宮古市松山 至：岩手県宮古市田老字小堀内	延長	21.0 km		
事業概要					
<p>三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132 kmの復興道路である。</p> <p>宮古中央～田老は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市松山から岩手県宮古市田老字小堀内に至る延長21.0 km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	約1,248億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約78%	供用済延長	4.0 km
計画交通量	10,600台/日				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体)	総費用	総便益	基準年	
	(残事業) 4.5 (18.0)	(事業費) 940億円/5,784億円 (維持管理費) 239億円/373億円	(残事業)/ (事業全体) 5,300億円/6,615億円 走行時間短縮便益: 4,570億円/5,670億円 走行経費減少便益: 620億円/809億円 交通事故減少便益: 109億円/137億円	令和元年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動: B/C=1.04~1.1 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.1~1.1 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.03 (事業期間 +1年)</p> <p>【残事業】 B/C=4.4~4.6 (交通量 ±10%) B/C=4.2~4.9 (事業費 ±10%) B/C=4.3 (事業期間 +1年)</p>					
事業の効果等					
<p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。 <p>②安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市[田老総合事務所]～久慈病院現況: 80分→整備後: 51分) <p>③周遊型観光の活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。 <p>④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興道路である三陸沿岸道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等の三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠かすことのできない社会基盤であり、平成31年3月には復興支援道路として全線開通した東北横断自動車道釜石秋田線と連結し、新たな高速道路ネットワークが形成されたところです。 ・復興道路、復興支援道路の開通によって、釜石港ではコンテナ取扱貨物量が震災前から大幅に増加し宮古港では県内初のフェリー定期航路となる宮古・室蘭フェリーが開設し、物流面や観光面などで大きなストック効果が発揮されています。 ・県としては、これらのストック効果が三陸、岩手全域に波及されるよう復興道路の活用策に取り組んでいきますので、一日も早い全線完成に向けて、コスト縮減にも最大限配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 ・本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えていますので、引き続きの御指導をお願いします。 					

○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり

- ・三陸地区国道協議会
- ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会
- ・八戸・久慈自動車道促進期成同盟会
- ・宮古市道路整備促進協議会
- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・宮古盛岡横断道路高規格化・指定区間編入促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・八戸南道路 延長8.7 km (2/4) が平成25年3月に開通
- ・普代道路 延長4.2 km (2/2) が平成25年10月に開通
- ・尾肝要道路 延長4.5 km (2/2) が平成26年3月に開通
- ・八戸南環状道路 延長8.6 km (2/4) が平成26年3月に開通
- ・田老岩泉道路 延長6.0 km (2/2) が平成30年3月に開通
- ・宮古田老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）延長4.0 km (2/2) が平成30年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約78%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年夏頃まで 宮古中央IC～田老真崎海岸IC 延長17.0 km (2/2) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・仮設落石防護工について、杭基礎+土留め工法からL型ガード工法へ変更

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

国道45号の主要幹線道路としての機能強化、災害時の孤立地域の解消等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>たのほたみなみ おかんよう</small> 田野畑南～尾肝要	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村大芦 至：岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑			延長	6.0 km
事業概要					
<p>三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132 kmの復興道路である。</p> <p>田野畑南～尾肝要は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村大芦からを岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑に至る延長6.0 km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約444億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約56%	供用済延長	— km
計画交通量	7,400台/日				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体)	総費用	総便益	基準年	
	(残事業)	(残事業費)	(残便益)	令和元年	
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.04～1.1(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=4.4～4.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) B/C=4.2～4.9(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.03(事業期間 +1年) B/C=4.3(事業期間 +1年)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。</p> <p>②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市[田老総合事務所]～久慈病院現況：80分→整備後：51分)</p> <p>③周遊型観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。</p> <p>④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 本県では、復興道路である三陸沿岸道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等の三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠かすことのできない社会基盤であり、平成31年3月には復興支援道路として全線開通した東北横断自動車道釜石秋田線と連結し、新たな高速道路ネットワークが形成されたところです。 復興道路、復興支援道路の開通によって、釜石港ではコンテナ取扱貨物量が震災前から大幅に増加し宮古港では県内初のフェリー定期航路となる宮古・室蘭フェリーが開設し、物流面や観光面などで大きなストック効果が発揮されています。 県としては、これらのストック効果が三陸、岩手全域に波及されるよう復興道路の活用策に取り組んでいきますので、一日も早い全線完成に向けて、コスト縮減にも最大限配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えていますので、引き続きの御指導をお願いします。 					

○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり

- ・三陸地区国道協議会
- ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会
- ・八戸・久慈自動車道促進期成同盟会
- ・宮古市道路整備促進協議会
- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・宮古盛岡横断道路高規格化・指定区間編入促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・八戸南道路 延長8.7 km (2/4) が平成25年3月に開通
- ・普代道路 延長4.2 km (2/2) が平成25年10月に開通
- ・尾肝要道路 延長4.5 km (2/2) が平成26年3月に開通
- ・八戸南環状道路 延長8.6 km (2/4) が平成26年3月に開通
- ・田老岩泉道路 延長6.0 km (2/2) が平成30年3月に開通
- ・宮古田老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）延長4.0 km (2/2) が平成30年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約56%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年度末 下閉伊郡田野畑村大芦～下閉伊郡田野畑村田野畑 延長6.0 km (2/2) 開通予定

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

国道45号の主要幹線道路としての機能強化、災害時の孤立地域の解消等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路） おかんよう ふだい 尾肝要～普代	事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村尾肝要 至：岩手県下閉伊郡普代村第11地割	区分	主体	東北地方整備局
延長 8.0 km				
事業概要 三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。 尾肝要～普代は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村尾肝要から岩手県下閉伊郡普代村第11地割に至る延長8.0km、2車線の自動車専用道路である。				
H23年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H24年度用地着手
H25年度工事着手				
全体事業費	約371億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約84%	供用済延長 — km
計画交通量 7,100台/日				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.1 (0.99) (残事業) 4.5 (13.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,178億円/6,157億円 (事業費: 940億円/5,784億円) (維持管理費: 239億円/373億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,300億円/6,615億円 (走行時間短縮便益: 4,570億円/5,670億円) (走行経費減少便益: 620億円/809億円) (交通事故減少便益: 109億円/137億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.04～1.1(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.03(事業期間 +1年)				
【残事業】 B/C=4.4～4.6(交通量 ±10%) B/C=4.2～4.9(事業費 ±10%) B/C=4.3(事業期間 +1年)				
事業の効果等 ①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市[田老総合事務所]～久慈病院現況: 80分→整備後: 51分) ③周遊型観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。 ④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興道路である三陸沿岸道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等の三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠かすことのできない社会基盤であり、平成31年3月には復興支援道路として全線開通した東北横断自動車道釜石秋田線と連結し、新たな高速道路ネットワークが形成されたところです。 ・復興道路、復興支援道路の開通によって、釜石港ではコンテナ取扱貨物量が震災前から大幅に増加し宮古港では県内初のフェリー定期航路となる宮古・室蘭フェリーが開設し、物流面や観光面などで大きなストック効果が発揮されています。 ・県としては、これらのストック効果が三陸、岩手全域に波及されるよう復興道路の活用策に取り組んでいきますので、一日も早い全線完成に向けて、コスト縮減にも最大限配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 ・本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えていますので、引き続きの御指導をお願いします。				

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>ふだい くじ</small> 普代～久慈	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県下閉伊郡普代村第16地割 至：岩手県久慈市新井田			延長	25.0 km
事業概要 三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。 普代～久慈は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡普代村第16地割から岩手県久慈市新井田に至る延長25.0km、2車線の自動車専用道路である。				
H23年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手	
全体事業費	約1,634億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約66%	供用済延長 - km
計画交通量 10,200台/日				
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.1 (0.7) (残事業) 4.5 (1.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,178億円/6,157億円 (事業費: 940億円/5,784億円) (維持管理費: 239億円/373億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,300億円/6,615億円 (走行時間短縮便益: 4,570億円/5,670億円) (走行経費減少便益: 620億円/809億円) (交通事故減少便益: 109億円/137億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.04~1.1 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.1~1.1 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.03 (事業期間 +1年)				
事業の効果等 ①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市[田老総合事務所]～久慈病院現況: 80分→整備後: 51分) ③周遊型観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。 ④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興道路である三陸沿岸道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等の三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠かすことのできない社会基盤であり、平成31年3月には復興支援道路として全線開通した東北横断自動車道釜石秋田線と連結し、新たな高速道路ネットワークが形成されたところです。 ・復興道路、復興支援道路の開通によって、釜石港ではコンテナ取扱貨物量が震災前から大幅に増加し宮古港では県内初のフェリー定期航路となる宮古・室蘭フェリーが開設し、物流面や観光面などで大きなストック効果が発揮されています。 ・県としては、これらのストック効果が三陸、岩手全域に波及されるよう復興道路の活用策に取り組んでいきますので、一日も早い全線完成に向けて、コスト縮減にも最大限配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 ・本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えていますので、引き続きの御指導をお願いします。				

○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり

- ・三陸地区国道協議会
- ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会
- ・八戸・久慈自動車道促進期成同盟会
- ・宮古市道路整備促進協議会
- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・宮古盛岡横断道路高規格化・指定区間編入促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・八戸南道路 延長8.7km（2/4）が平成25年3月に開通
- ・普代道路 延長4.2km（2/2）が平成25年10月に開通
- ・尾肝要道路 延長4.5km（2/2）が平成26年3月に開通
- ・八戸南環状道路 延長8.6km（2/4）が平成26年3月に開通
- ・田老岩泉道路 延長6.0km（2/2）が平成30年3月に開通
- ・宮古老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）延長4.0km（2/2）が平成30年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約66%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年度末 下閉伊郡普代村第16地割～久慈IC 延長25.0km（2/2）開通予定

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

国道45号の主要幹線道路としての機能強化、災害時の孤立地域の解消等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道45号（三陸沿岸道路）侍浜～階上 <small>さむらいはま はしかみ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：青森県三戸郡階上町大字道仏 <small>さんのへ はしかみちようおおあざどうぶつ</small> 至：岩手県久慈市侍浜町桑畑 <small>くじ さむらいはまちようくわはた</small>			延長	23.0 km
事業概要 三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。 侍浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。				
H23年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手	
全体事業費	約1,105億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約72%	供用済延長 - km
計画交通量	4,500台/日			
費用対効果 分析結果 [宮古～八戸]	B/C (事業全体) 1.1 (0.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,178億円/6,157億円 (事業費: 940億円/5,784億円) (維持管理費: 239億円/373億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,300億円/6,615億円 (走行時間短縮便益: 4,570億円/5,670億円) (走行経費減少便益: 620億円/809億円) (交通事故減少便益: 109億円/137億円)	基準年 令和元年
	(残事業) 4.5 (1.9)			
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.04～1.1 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.1～1.1 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.03 (事業期間 +1年) 【残事業】 B/C=4.4～4.6 (交通量 ±10%) B/C=4.2～4.9 (事業費 ±10%) B/C=4.3 (事業期間 +1年)				
事業の効果等 ①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市[田老総合事務所]～久慈病院現況: 80分→整備後: 51分) ③周遊型観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。 ④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。				
関係する地方公共団体等の意見 ○青森県知事の意見 ・対応方針(原案)のとおり事業継続に異存はありません。 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興道路である三陸沿岸道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等の三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠かすことのできない社会基盤であり、平成31年3月には復興支援道路として全線開通した東北横断自動車道釜石秋田線と連結し、新たな高速道路ネットワークが形成されたところです。 ・復興道路、復興支援道路の開通によって、釜石港ではコンテナ取扱貨物量が震災前から大幅に増加し宮古港では県内初のフェリー定期航路となる宮古・室蘭フェリーが開設し、物流面や観光面などで大きなストック効果が発揮されています。 ・県としては、これらのストック効果が三陸、岩手全域に波及されるよう復興道路の活用策に取り組んでいきますので、一日も早い全線完成に向けて、コスト縮減にも最大限配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 ・本事業において検討された様々な工法変更やコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分に検討し、活かしていきたいと考えていますので、引き続きの御指導をお願いします。				

○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり

- ・三陸地区国道協議会
- ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会
- ・八戸・久慈自動車道促進期成同盟会
- ・宮古市道路整備促進協議会
- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・宮古盛岡横断道路高規格化・指定区間編入促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・八戸南道路 延長8.7 km (2/4) が平成25年3月に開通
- ・普代道路 延長4.2 km (2/2) が平成25年10月に開通
- ・尾肝要道路 延長4.5 km (2/2) が平成26年3月に開通
- ・八戸南環状道路 延長8.6 km (2/4) が平成26年3月に開通
- ・田老岩泉道路 延長6.0 km (2/2) が平成30年3月に開通
- ・宮古老老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）延長4.0 km (2/2) が平成30年3月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約72%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年内（仮称）洋野IC～階上IC 延長7.0 km (2/2) 開通予定
- ・令和2年度末（仮称）侍浜IC～（仮称）洋野IC 延長16.0 km (2/2) 開通予定

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

国道45号の主要幹線道路としての機能強化、災害時の孤立地域の解消等のため、早期整備の必要性が高い。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 宮古～箱石	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：岩手県宮古市藤原三丁目 至：岩手県宮古市箱石第5地割	延長 33.0 km		
事業概要 宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。 宮古～箱石は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市藤原三丁目から宮古市箱石第5地割に至る延長33.0kmの2車線道路である。			
H23年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H24年度用地着手	H25年度工事着手
全体事業費	約1,156億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約79% 供用済延長 — km
計画交通量	4,900台/日		
費用対効果 分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体) 0.9 (0.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 296億円 / 2,805億円 事業費: 278億円 / 2,777億円 維持管理費: 18億円 / 28億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,327億円 / 2,643億円 走行時間短縮便益: 2,136億円 / 2,307億円 走行経費減少便益: 151億円 / 251億円 交通事故減少便益: 40億円 / 85億円
	(残事業) 7.9 (7.9)		基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=0.9~0.98(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=0.9~0.95(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=0.9 (事業期間+1年)			
【残事業】 B/C=7.5~8.2(交通量 ±10%) B/C=7.2~8.7(事業費 ±10%) B/C=7.5 (事業期間+1年)			
事業の効果等 ①交通の難所の解消 ・現道の急カーブ・急勾配箇所を回避し、安全性が向上 ②救急医療を支援 ・宮古市から岩手医科大学附属病院までのアクセス性が向上（整備前：123分→整備後：90分） ・所要時間の短縮により、脳梗塞での生存率向上に寄与（45%→61%） ③産業の活性化を支援 ・宮古市～盛岡市間の所要時間が短縮され、生産量増加による売上向上に寄与（宮古市魚市場～盛岡南IC 整備前：123分→整備後85分） ④観光の活性化を支援 ・沿岸や内陸の各観光地へのアクセス性・周遊性が向上 ⑤災害時の安全性・信頼性が向上 ・盛岡～宮古間の多重ネットワークを確保し、災害時の沿線住民への影響回避に期待 ⑥時間信頼性の向上 ・所要時間のばらつきが小さくなり、余裕時間が5分短縮（14分→9分） ⑦道路利活用 ・貨客混載バスの利用により、低コストでの少ロット輸送が可能になり、地域産業の活性化に寄与			
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興支援道路でもある宮古盛岡横断道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・宮古盛岡横断道路は、東北地方の格子状骨格道路ネットワークを形成し、盛岡秋田道路と一体となって太平洋側と日本海側を結ぶ国土防災上も重要な道路であり、平成30年9月に発生した北海道胆振東部地震では、内陸の各地から本路線を経由し、宮古港から室蘭港へフェリーにより災害派遣部隊や支援物資が輸送されるなど、災害対応において大きく寄与したところです。 ・復興支援道路が完成することにより、宮古盛岡間が大幅に時間短縮となり、三次救急医療機関への			

救急搬送が大きく向上することに加えて、宮古港に寄港するクルーズ船の日帰りツアーが盛岡圏まで広がるなど、観光振興の面でも大きなストック効果が期待されることから、現在、整備が進められている区間を自動車専用道路として完成させるとともに、引き続き国において全線の高規格化を図るようお願いします。

○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり

- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会
- ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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
- ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通
- ・都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通
- ・宮古西道路（県施行区間）延長3.6km（2/2）が平成31年3月に開通
- ・都南川目道路（田の沢IC～手代森IC） 延長3.4km（2/2）が令和元年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約79%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和元年度末 下川井地区 延長2.0km（2/2） 開通予定
- ・令和2年夏頃まで 宮古西道路 延長4.0km（2/2） 開通予定
- ・令和2年度末 川井～箱石地区 延長7.0km（2/2） 開通予定
- ・令和2年度末 墓目～腹帯地区 延長7.0km（2/2） 開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・周辺事業との調整を図り、残土運搬距離の短縮によるコスト縮減に努めた

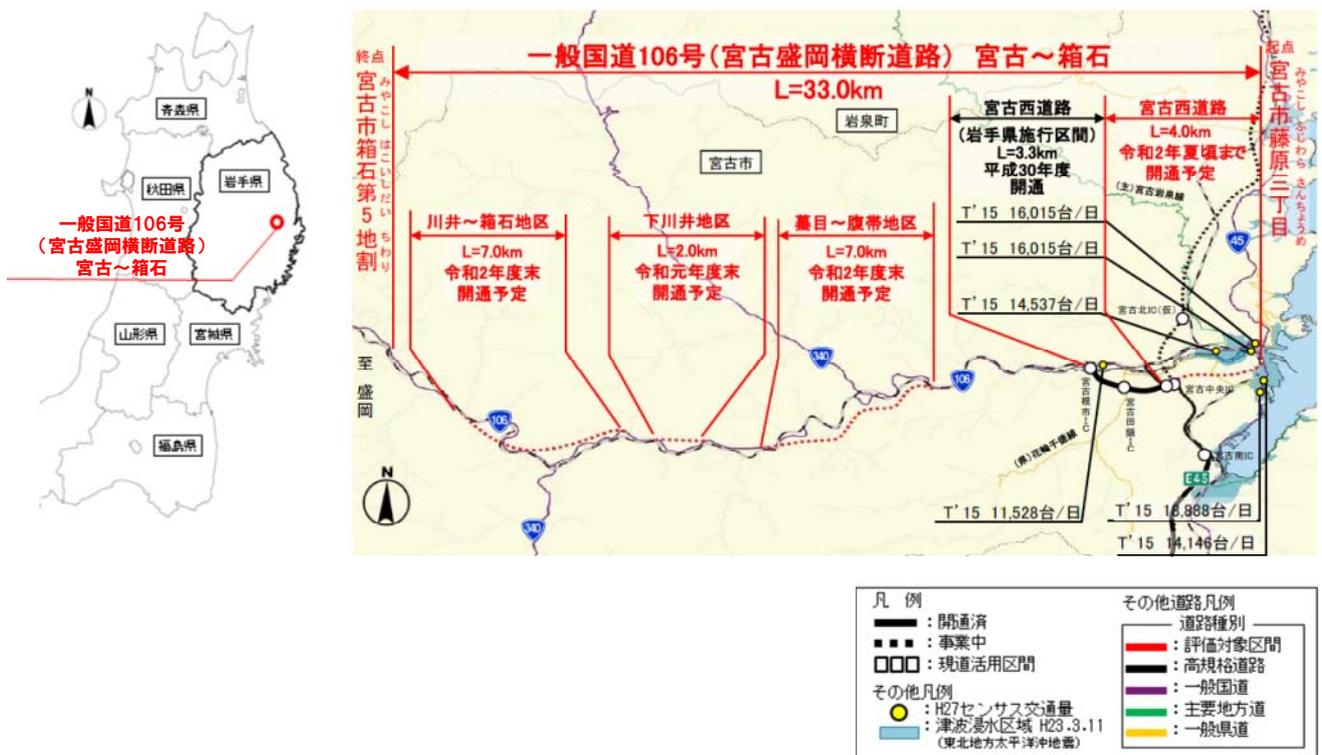
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

岩手県宮古市～盛岡市間の国道106号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所解消等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道106号（宮古盛岡横断道路） ひらつと いわい まつくさ 平津戸・岩井～松草	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県宮古市平津戸 至：岩手県宮古市区界第4地割			延長	7.0 km
事業概要 宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。 平津戸・岩井～松草はその一部を形成し、岩手県宮古市平津戸から宮古市区界第4地割に至る延長7.0kmの2車線道路である。				
H23年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手	
全体事業費	約602億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約77%	供用済延長 — km
計画交通量	4,400台/日			
費用対効果 分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体) 0.9 (0.5) (残事業) 7.9 (2.6)	総費用 (残事業)/事業全体 296億円 / 2,805億円 (事業費: 278億円 / 2,777億円) (維持管理費: 18億円 / 28億円)	総便益 (残事業)/事業全体 2,327億円 / 2,643億円 (走行時間短縮便益: 2,136億円 / 2,307億円) (走行経費減少便益: 151億円 / 251億円) (交通事故減少便益: 40億円 / 85億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=0.9~0.98(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=0.9~0.95(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=0.9 (事業期間+1年) 【残事業】 B/C=7.5~8.2(交通量 ±10%) B/C=7.2~8.7(事業費 ±10%) B/C=7.5 (事業期間+1年)				
事業の効果等 ①交通の難所の解消 ・現道の急カーブ・急勾配箇所を回避し、安全性が向上 ②救急医療を支援 ・宮古市から岩手医科大学附属病院までのアクセス性が向上（整備前：123分→整備後：90分） ・所要時間の短縮により、脳梗塞での生存率向上に寄与（45%→61%） ③産業の活性化を支援 ・宮古市～盛岡市間の所要時間が短縮され、生産量増加による売上向上に寄与（宮古市魚市場～盛岡南IC 整備前：123分→整備後85分） ④観光の活性化を支援 ・沿岸や内陸の各観光地へのアクセス性・周遊性が向上 ⑤災害時の安全性・信頼性が向上 ・盛岡～宮古間の多重ネットワークを確保し、災害時の沿線住民への影響回避に期待 ⑥時間信頼性の向上 ・所要時間のばらつきが小さくなり、余裕時間が5分短縮（14分→9分） ⑦道路利活用 ・貨客混載バスの利用により、低コストでの少ロット輸送が可能になり、地域産業の活性化に寄与				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興支援道路でもある宮古盛岡横断道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・宮古盛岡横断道路は、東北地方の格子状骨格道路ネットワークを形成し、盛岡秋田道路と一体となって太平洋側と日本海側を結ぶ国土防災上も重要な道路であり、平成30年9月に発生した北海道胆振東部地震では、内陸の各地から本路線を経由し、宮古港から室蘭港へフェリーにより災害派遣部隊や支援物資が輸送されるなど、災害対応において大きく寄与したところです。 ・復興支援道路が完成することにより、宮古盛岡間が大幅に時間短縮となり、三次救急医療機関への				

救急搬送が大きく向上することに加えて、宮古港に寄港するクルーズ船の日帰りツアーが盛岡圏まで広がるなど、観光振興の面でも大きなストック効果が期待されることから、現在、整備が進められている区間を自動車専用道路として完成させるとともに、引き続き国において全線の高規格化を図るようお願いします。

○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり

- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会
- ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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
- ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通
- ・都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通
- ・宮古西道路（県施行区間）延長3.6km（2/2）が平成31年3月に開通
- ・都南川目道路（田の沢IC～手代森IC） 延長3.4km（2/2）が令和元年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約77%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年度末 平津戸・岩井～松草 延長7.0km（2/2） 開通予定

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

岩手県宮古市～盛岡市間の国道106号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 区界～築川	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県宮古市区界第1地割 至：岩手県盛岡市築川第6地割			延長	8.0 km
事業概要 宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。 区界～築川は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市区界第1地割から盛岡市築川第6地割に至る延長8.0kmの2車線の自動車専用道路である。				
H23年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手	
全体事業費	約542億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約75%	供用済延長 — km
計画交通量 4,100台/日				
費用対効果 分析結果 〔宮古～盛岡〕	B/C (事業全体) 0.9 (0.4) (残事業) 7.9 (4.0)	総費用 (残事業)/事業全体 296億円 / 2,805億円 (事業費: 278億円 / 2,777億円) (維持管理費: 18億円 / 28億円)	総便益 (残事業)/事業全体 2,327億円 / 2,643億円 (走行時間短縮便益: 2,136億円 / 2,307億円) (走行経費減少便益: 151億円 / 251億円) (交通事故減少便益: 40億円 / 85億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動: B/C=0.9~0.98 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=0.9~0.95 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=0.9 (事業期間+1年)				
【残事業】 B/C=7.5~8.2 (交通量 ±10%) B/C=7.2~8.7 (事業費 ±10%) B/C=7.5 (事業期間+1年)				
事業の効果等 ①交通の難所の解消 ・現道の急カーブ・急勾配箇所を回避し、安全性が向上 ②救急医療を支援 ・宮古市から岩手医科大学附属病院までのアクセス性が向上（整備前：123分→整備後：90分） ・所要時間の短縮により、脳梗塞での生存率向上に寄与（45%→61%） ③産業の活性化を支援 ・宮古市～盛岡市間の所要時間が短縮され、生産量増加による売上向上に寄与（宮古市魚市場～盛岡南IC 整備前：123分→整備後85分） ④観光の活性化を支援 ・沿岸や内陸の各観光地へのアクセス性・周遊性が向上 ⑤災害時の安全性・信頼性が向上 ・盛岡～宮古間の多重ネットワークを確保し、災害時の沿線住民への影響回避に期待 ⑥時間信頼性の向上 ・所要時間のばらつきが小さくなり、余裕時間が5分短縮（14分→9分） ⑦道路利活用 ・貨客混載バスの利用により、低コストでの少ロット輸送が可能になり、地域産業の活性化に寄与				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、復興支援道路でもある宮古盛岡横断道路について、復興・創生期間が終了する令和2年度までに全線完成すること、また、資材価格や人件費の上昇による増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備を推進するよう要望しているところです。 ・宮古盛岡横断道路は、東北地方の格子状骨格道路ネットワークを形成し、盛岡秋田道路と一体となって太平洋側と日本海側を結ぶ国土防災上も重要な道路であり、平成30年9月に発生した北海道胆振東部地震では、内陸の各地から本路線を経由し、宮古港から室蘭港へフェリーにより災害派遣部隊や支援物資が輸送されるなど、災害対応において大きく寄与したところです。 ・復興支援道路が完成することにより、宮古盛岡間が大幅に時間短縮となり、三次救急医療機関への				

救急搬送が大きく向上することに加えて、宮古港に寄港するクルーズ船の日帰りツアーが盛岡圏まで広がるなど、観光振興の面でも大きなストック効果が期待されることから、現在、整備が進められている区間を自動車専用道路として完成させるとともに、引き続き国において全線の高規格化を図るようお願いします。

○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり

- ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会
- ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会
- ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）のとおり事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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
- ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通
- ・都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通
- ・宮古西道路（県施行区間）延長3.6km（2/2）が平成31年3月に開通
- ・都南川目道路（田の沢IC～手代森IC） 延長3.4km（2/2）が令和元年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約75%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年内 区界～築川 延長8.0km（2/2） 開通予定

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

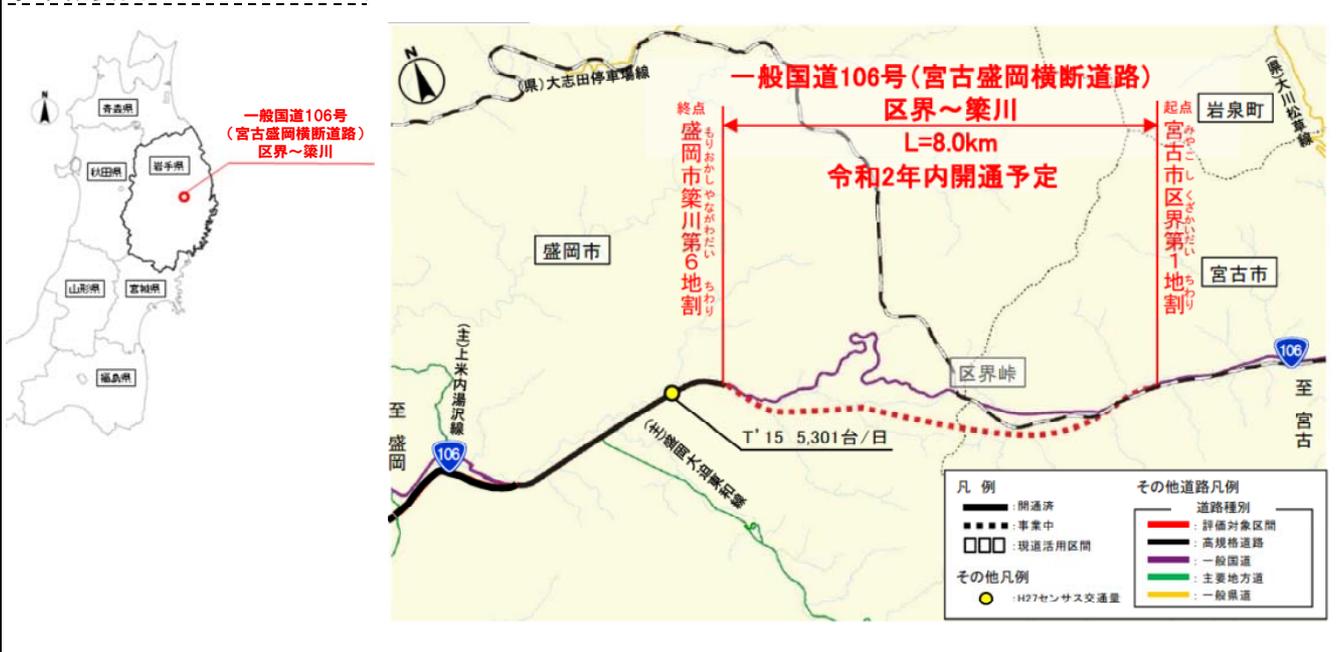
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

岩手県宮古市～盛岡市間の国道106号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>さんりくえんがんだうろ</small> 歌津～本吉 <small>うたつ もとよし</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山 <small>もとよし みなみさんりくちよううたつ しらやま</small> 至：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 <small>けせんぬま もとよしちようつ やながね</small>	延長	12.0km		
事業概要 一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約111kmの復興道路である。 三陸沿岸道路（歌津～本吉）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町から宮城県気仙沼市へ至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H23年度事業化		H-年都市計画決定（H-年度変更）		H23年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	約703億円	事業進捗率	約98%	供用済延長	10.0km
		(平成31年3月末時点)			
計画交通量 13,700台/日					
費用対効果分析結果 【登米～釜石】	B/C (事業全体)	総費用 (残事業) / (事業全体) 事業費： 307億円 / 5,045億円 維持管理費： 33億円 / 297億円	総便益 (残事業) / (事業全体) 走行時間短縮便益： 759億円 / 4,716億円 走行経費減少便益： 90億円 / 745億円 交通事故減少便益： 40億円 / 265億円	基準年 令和元年	
	1.1 (1.4)				
感度分析の結果【登米～釜石】 【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.1(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.03 (事業期間+1年) 【残事業】 B/C=2.3～2.9(交通量 ±10%) B/C=2.4～2.9(事業費 ±10%) B/C=2.5 (事業期間+1年)					
事業の効果等 ①安定した救命搬送の確保 ・三次医療施設への速達性が確保されるとともに、安定した救命搬送を確保（気仙沼市立病院～石巻赤十字病院 H30年度末：62分→全線開通時：59分） ②地域産業振興の後押し ・新設IC周辺の水産加工団地等の整備と併せて、地域産業のさらなる振興を後押し ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼市、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）のとおり事業継続は妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約98%（平成31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

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和2年内：小泉海岸IC～本吉津谷IC間 延長2.0km (2/2) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・コンクリートの供給状況を踏まえ、プレキャスト製品による防草工をコンクリート吹付による現場打ち施工に変更する等の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

災害時の代替路及び緊急輸送道路の確保、広域ネットワーク形成による産業・観光・医療活動の支援のため、早期整備の必要性が高い。

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。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和元年度末：気仙沼中央IC～気仙沼港IC(仮)間 延長1.7km(2/2) 開通予定
- ・令和2年度末：気仙沼港IC(仮)～唐桑南IC(仮)間 延長7.3km(2/2) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・コンクリートの供給状況を踏まえ、プレキャスト製品による防草工をコンクリート吹付による現場打ち施工に変更する等のコスト縮減に努める

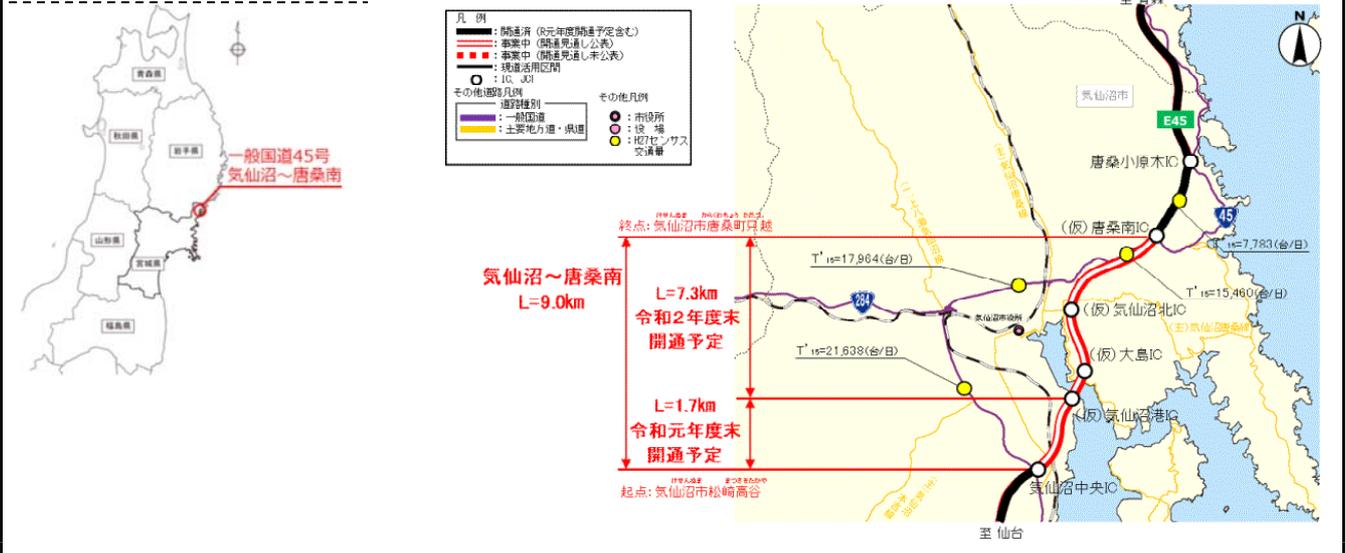
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） <small>りょうぜん ふくしま</small> 霊山～福島	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局					
起終点 自：福島県伊達市霊山町下小国 至：福島県伊達郡桑折町大字松原	延長 12.2 km						
事業概要 一般国道115号東北中央自動車道（相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町下小国から伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。							
H25年度事業化		H24年度都市計画決定					
H26年度用地着手		H26年度工事着手					
全体事業費 約96.8億円		事業進捗率 約69% <small>（平成31年3月末時点）</small>					
		供用済延長 -km					
計画交通量 12,700台/日							
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C （事業全体） 0.9（0.8） （残事業） 2.4（2.4） </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 （残事業）/（事業全体） 330億円/2,368億円 〔 事業費：285億円/2,194億円 維持管理費：45億円/174億円 〕 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 （残事業）/（事業全体） 788億円/2,200億円 〔 走行時間短縮便益：674億円/1,885億円 走行経費減少便益：90億円/257億円 交通事故減少便益：24億円/58億円 〕 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 令和元年 </td> </tr> </table>	B/C （事業全体） 0.9（0.8） （残事業） 2.4（2.4）	総費用 （残事業）/（事業全体） 330億円/2,368億円 〔 事業費：285億円/2,194億円 維持管理費：45億円/174億円 〕	総便益 （残事業）/（事業全体） 788億円/2,200億円 〔 走行時間短縮便益：674億円/1,885億円 走行経費減少便益：90億円/257億円 交通事故減少便益：24億円/58億円 〕	基準年 令和元年		
B/C （事業全体） 0.9（0.8） （残事業） 2.4（2.4）	総費用 （残事業）/（事業全体） 330億円/2,368億円 〔 事業費：285億円/2,194億円 維持管理費：45億円/174億円 〕	総便益 （残事業）/（事業全体） 788億円/2,200億円 〔 走行時間短縮便益：674億円/1,885億円 走行経費減少便益：90億円/257億円 交通事故減少便益：24億円/58億円 〕	基準年 令和元年				
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.8～1.04（交通量±10%） 事業費：B/C=0.9～0.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.9（事業期間+1年）							
【残事業】 B/C=1.9～2.9（交通量±10%） B/C=2.2～2.6（事業費±10%） B/C=2.3（事業期間+1年）							
事業の効果等 ①防災対策 ・現道の特殊通行規制区間などの通行止めリスクを解消し安全・安心な道路交通を確保 ②物流効率化 ・相馬市から県内主要都市へのアクセス性が向上し進出企業の効率的な輸送を支援 ③高次医療機関への救急搬送支援 ・相馬市から福島県立医科大学付属病院へのアクセスが向上する（整備前84分→整備後59分） ④観光振興 ・ふくしま観光圏を形成する都市間アクセスの向上（現況78分→整備後53分） ⑤時間信頼性向上 ・所要時間のばらつきを考慮した余裕時間の短縮（15分→8分） ⑥産業支援 ・震災以降の新設企業10社のうち、5社が相馬～福島の利用を意識して新設 ・沿線地域での新たな産業拠点の計画・整備が進み物流交通等の増加が見込まれる ⑦観光支援 ・相馬～福島の地域間の交流人口が増加し、新たな観光・交流拠点の場を形成（平休比1.26） ⑧医療支援 ・全線開通による高次医療機関へのアクセスが向上することにより救命率向上（心筋梗塞：0%→21%） ⑨利活用 ・福島県北地域～仙台空港エリアを行き来する車両の115号、相馬～福島経由の選択が増加（4%→11%）							
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。これまで、被災地と内陸部の連携が強化され、物流や観光などによる地域活性化が図られており、東日本大震災からの復興の大きな活力となっています。さらに本事業の完成により災害時の広域的な避難や救急医療へのアクセス、緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系の確保にも寄与するため、早期の完成に努めてください。また、県の費用負担に対する全面的な財政支援と事業が完了するまでの安定した予算の確保をお願いします。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島整備促進について」要望あり ・福島県知事 ・伊達市長 ・桑折町長 ・福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会（福島県知事）							

- ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）
- ・福島市、米沢市、相馬市、伊達市議会連絡協議会（伊達市議会議長）
- ・福島商工会議所、相馬商工会議所、米沢商工会議所 ・福島県道路利用者会議（自動車会議所）

事業評価監視委員会の意見
 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である

- 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
 - ・阿武隈東道路 延長10.5kmが平成29年3月に開通
 - ・阿武隈東～阿武隈 延長5.0kmが平成30年3月に開通
 - ・霊山道路 延長12.0kmが平成30年3月に開通
 - ・相馬西道路 延長6.0kmが令和元年12月に開通
 - ・常磐自動車道「ならはSIC」、「大熊IC」が平成31年3月に開通
 - ・東北中央自動車道 南陽高畠IC～山形上山IC間が平成31年4月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・平成25年度に事業化し、事業進捗率約69% うち用地進捗率100%

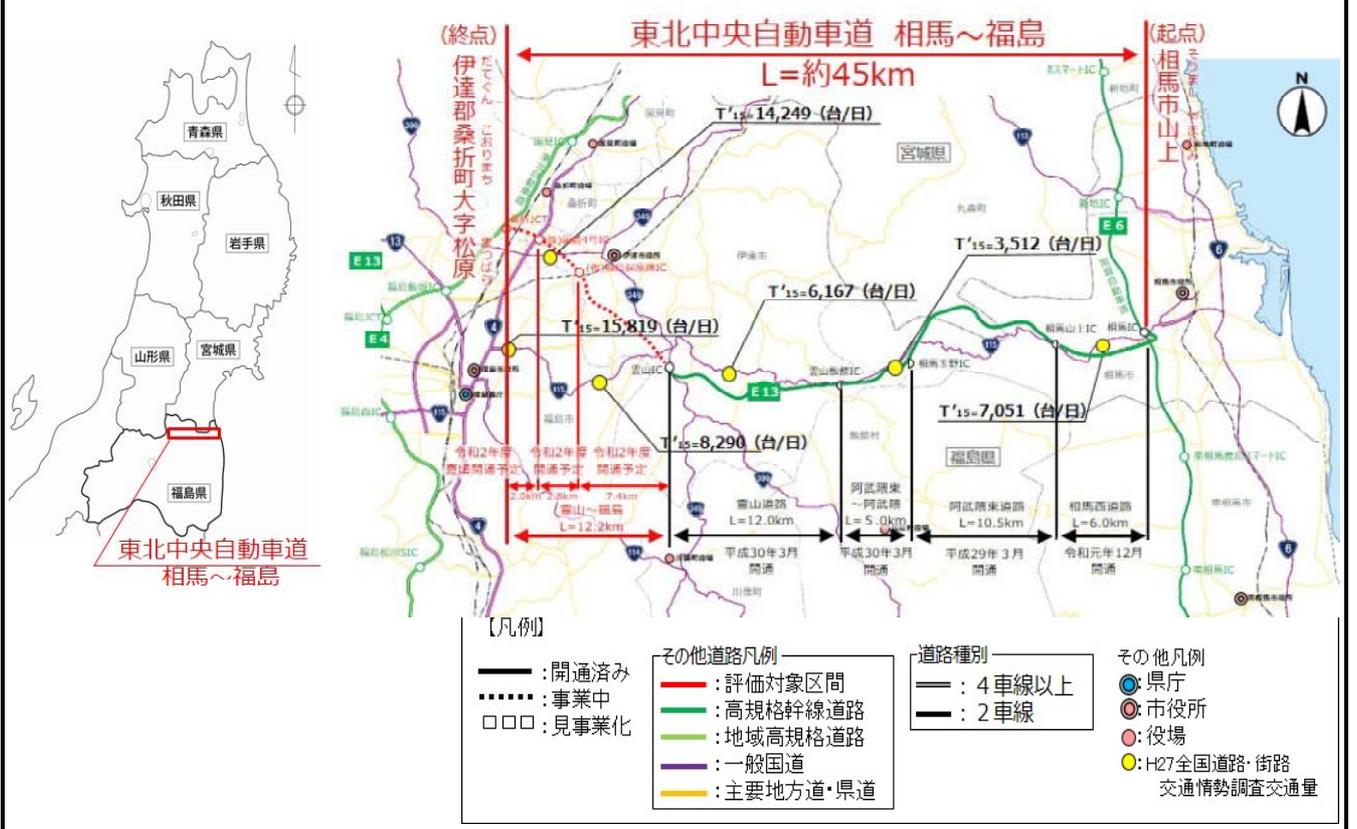
- 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
- ・事業の進捗に係る問題はない
 - ・令和2年度夏頃まで（仮）国道4号IC～桑折JCT 延長2.0km 開通予定
 - ・令和2年度内 霊山IC～（仮）国道4号IC 延長10.2km 開通予定

施設の構造や工法の変更等
 立入防止柵の配置計画を見直すことによりコスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

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

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道4号 <small>かすかべこが</small> 春日部古河バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局																				
起終点 自： <small>さいたまけん かすかべししもやなぎ</small> 埼玉県春日部市下柳 至： <small>いばらきけん こがしやぎはし</small> 茨城県古河市柳橋		延長 21.5km																				
事業概要 一般国道4号は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。																						
H18年度事業化 S45年度都市計画決定		H18年度工事着手																				
全体事業費 約352億円		事業進捗率 （平成31年3月末時点） 64%																				
計画交通量 41,800～62,100台/日		供用済延長 21.5km																				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 3.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 3.5	(残事業)	4.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">109/477億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">75/385億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">34/92億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	109/477億円	(事業費)	75/385億円	(維持管理費)	34/92億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">439/1,684億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">369/1,544億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">67/105億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">3.2/34億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	439/1,684億円	(走行時間短縮便益)	369/1,544億円	(走行経費減少便益)	67/105億円	(交通事故減少便益)	3.2/34億円	基準年 令和元年
B/C	(事業全体) 3.5																					
(残事業)	4.0																					
総費用 (残事業)/(事業全体)	109/477億円																					
(事業費)	75/385億円																					
(維持管理費)	34/92億円																					
総便益 (残事業)/(事業全体)	439/1,684億円																					
(走行時間短縮便益)	369/1,544億円																					
(走行経費減少便益)	67/105億円																					
(交通事故減少便益)	3.2/34億円																					
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量 : B/C = 3.2～3.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.3～3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.7～4.1 (事業期間 ±20%) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 交通量 : B/C = 3.6～4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.7～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 3.9～4.1 (事業期間 ±20%) </td> </tr> </table>			【事業全体】 交通量 : B/C = 3.2～3.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.3～3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.7～4.1 (事業期間 ±20%)	【残事業】 交通量 : B/C = 3.6～4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.7～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 3.9～4.1 (事業期間 ±20%)																		
【事業全体】 交通量 : B/C = 3.2～3.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.3～3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.7～4.1 (事業期間 ±20%)	【残事業】 交通量 : B/C = 3.6～4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.7～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 3.9～4.1 (事業期間 ±20%)																					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・国道4号春日部古河バイパスに平行する国道4号（現道）の損失時間は、84.7千人時間/年・km。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、国道4号（現道）の交通がバイパスに転換し、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道4号春日部古河バイパスに平行する国道4号（現道）の死傷事故率は、69.0件/億台・km。 ・国道4号（現道）の事故類型は追突による事故が多く、全体の5割を占める。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、現道や平行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 地域活性化の支援 ・春日部古河バイパスの開通により、沿線地域には多くの工業団地が整備され、企業が集積。 ・現在、圏央道の開通に伴うIC周辺開発等が進められており、さらなる地域産業の活性化への支援が期待。 ・平成27年3月27日の全線4車線開通により渋滞が緩和し、所要時間が短縮するなど物流の効率化に貢献。																						
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、首都圏中央連絡自動車道五霞ICへのアクセス向上など、物流機能の強化や地域産業の活性化が期待されることなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考えます。なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減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 事業の継続を了承する。																						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、圏央道整備に伴う沿線自治体のIC周辺開発計画が進展中である。																						
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成18年度に事業化、用地は取得済み、事業進捗率64%（平成31年3月末時点）。 ・春日部古河バイパスと接続する圏央道の開通（平成27年3月）とあわせ、平成26年度までに埼玉県区間（延長10.3km）は4/4車線、茨城県区間（延長11.2km）は4/6車線完成済み。 ・今後、茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた設計、改良工や橋梁の新設などを行い、完成6車線の事業促進を図る。																						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・今後の立体部の施工においては、分割施工により4車線を確保し、かつ道路を切り回しながら施工を行うこととしたため、仮設の撤去や前後区間との車線切り回し調整等の期間が必要なこと、また、立体化に伴う大型用水路の切り回し工事や補強土壁施工により事業期間の延長が必要。
- ・茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた設計、改良工や橋梁の新設などを行い、完成 6車線の事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞の緩和、圏央道関連交通への対応、地域活性化の支援等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切であると考えられる。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名：一般国道6号千代田石岡バイパス <small style="display: block; text-align: center;">ちよだいしおか</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局										
起終点：自：茨城県かすみがうら市市川 <small style="display: block; text-align: center;">いばらきけん いちかわ</small> 至：茨城県石岡市東大橋 <small style="display: block; text-align: center;">いばらきけん いしおか しひがし おおはし</small>		延長：5.8km										
事業概要 国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。 千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、民間共用した茨城空港へのアクセス向上に大きく寄与するものである。												
H10年度事業化 H8年度都市計画決定 H15年度用地着手 H16年度工事着手												
全体事業費：約392億円 事業進捗率(平成31年3月末時点)：76% 供用済延長：0km												
計画交通量：8,200～21,000台/日												
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.4</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.2	(残事業)	3.4	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用：(残事業)/事業全体</td> <td style="text-align: center;">158/462億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">127/431億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">31/31億円</td> </tr> </table>	総費用：(残事業)/事業全体	158/462億円	(事業費)	127/431億円	(維持管理費)	31/31億円
B/C (事業全体)	1.2											
(残事業)	3.4											
総費用：(残事業)/事業全体	158/462億円											
(事業費)	127/431億円											
(維持管理費)	31/31億円											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益：(残事業)/事業全体</td> <td style="text-align: center;">534/534億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">426/426億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">89/89億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">19/19億円</td> </tr> </table>		総便益：(残事業)/事業全体	534/534億円	(走行時間短縮便益)	426/426億円	(走行経費減少便益)	89/89億円	(交通事故減少便益)	19/19億円	基準年：令和元年		
総便益：(残事業)/事業全体	534/534億円											
(走行時間短縮便益)	426/426億円											
(走行経費減少便益)	89/89億円											
(交通事故減少便益)	19/19億円											
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=3.1～3.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=3.1～3.7(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=3.1～3.5(事業期間±20%)												
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・並行する国道6号現道である恋瀬川北交差点、山王台交差点、旭台一丁目交差点は主要渋滞箇所に特定されており、特に山王台交差点周辺では速度低下が顕著。 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 交通拠点のアクセス向上 ・千代田石岡バイパスの整備により、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセスが向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。												
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： 一般国道6号千代田石岡バイパスは、石岡市内の交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス向上など、物流機能の強化や企業活動の活性化が期待されることなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考えます。 なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減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 事業の継続を了承する。												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 2010年3月に茨城空港が開港し、空港を核とした地域産業振興が期待されている。												
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成8年度に都市計画決定、平成10年度に事業化。 平成15年度より用地着手、平成16年度に工事着手。 用地進捗率は、91%完了。(平成31年3月末時点) 今後、用地取得を推進するとともに、橋梁工事や改良工事を推進し、事業全体の早期完成を目指す。												

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地進捗率は91%（平成31年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進するとともに、橋梁工事や改良工事の促進を図り、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・追加ボーリングの結果、橋梁基礎の変更および地盤改良の追加が必要となった。
- ・水路管理者との流末処理協議の結果、排水施設等の追加が必要となった。

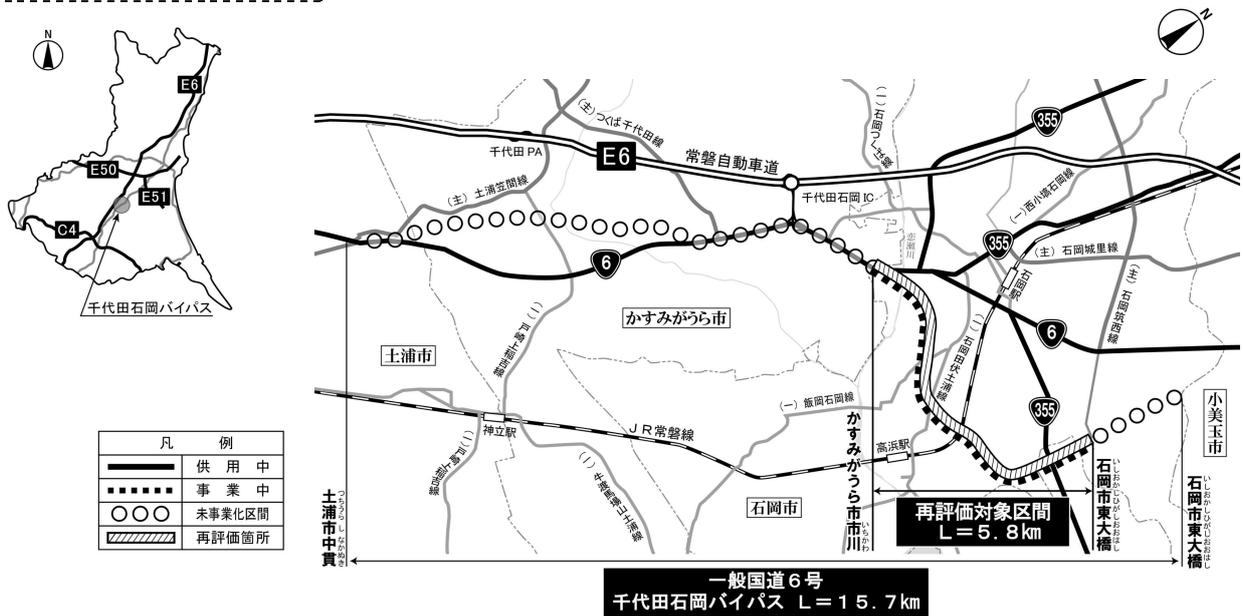
対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課
担当課長名：奥村 康博、山本 巧

事業名 東関東自動車道水戸線（潮来～銚田） <small>ひがしかんとうじどうしゃどうみとせん いたこ ぼこた</small>	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路（株）
起終点	自：茨城県潮来市延方 至：茨城県銚田市飯名 <small>いばらきけんいたこしのぶかた いばらきけんぼこたしいいな</small>	延長	30.9 km	
事業概要				
東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約 143 km の高規格道路であり、現在までに、112km を供用中である。 このうち潮来 IC～銚田 IC 間（30.9km）は、平成 20 年 10 月に都市計画決定され、第 4 回国土開発幹線自動車道建設会議（平成 21 年 4 月）を経て、整備計画が決定された。				
H21 年度事業化		H20 年度都市計画決定		H21 年度用地着手
H27 年度工事着手				
全体事業費	約 1110 億円	事業進捗率	約 67%	供用済延長
		<small>（平成 31 年 3 月末時点）</small>		0 km
計画交通量 9,700 台/日～10,400 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) 0.9 (残事業) 1.5	(残事業)/(事業全体) 679/1146 億円 事業費：529/996 億円 維持管理費：150/150 億円	(残事業)/(事業全体) 992/992 億円 走行時間短縮便益：809/809 億円 走行費用減少便益：137/137 億円 交通事故減少便益：46/46 億円	令和元年
感度分析の結果				
【事業全体】交通量：B/C= 0.8～0.96（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 0.8～0.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 0.8～0.9（事業期間±20%）				
【残事業】交通量：B/C= 1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.4～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.4～1.5（事業期間±20%）				
事業の効果等				
(1) 高速ネットワークの形成 ・当該区間は、北関東における圏央道外側の高速道路で唯一の未開通区間であり、高速ネットワークのミッシングリンク。 ・当該路線の整備により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成されるとともに、国際バルク戦略港湾や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシー確保に期待。				
(2) 国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上（農業・畜産の支援） ・鹿島港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（主に飼料に使用）の輸入量が全国 1 位。畜産産出額が多い北関東地域へのアクセス向上が必要な状況。 ・当該路線の整備により、他地域へのアクセスが向上。農産物輸送の利便性向上や鹿島港のポテンシャル向上に期待。				
(3) 国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上（工業の更なる発展） ・茨城県の金属製品出荷額は年々増加傾向であり、平成 29 年には約 7,140 億円。 ・鹿島港は原料の輸入や製品の輸出基地である。 ・当該路線の整備により、県内最大の工業団地である茨城中央工業団地と鹿島港の所要時間が短縮。茨城県の工業の更なる発展に期待。				
(4) 空港へのアクセス向上 ・当該路線の整備により、茨城空港へのアクセスが向上することで、旅客の利便性向上や、羽田空港や成田空港の航空需要のさらなる分担に期待。				
(5) 災害時の代替路確保（リダンダンシー） ・当該路線や北関東道沿線では、自衛隊主要拠点（駐屯地、飛行場）や防災拠点に指定されている茨城港（日立港区、常陸那珂港区、大洗港区）が立地している。 ・首都圏で大規模な災害が起きた際に、常磐道が被災し通行不能となった場合でも、当該路線の整備により、自衛隊主要拠点や茨城港から被災地に対する円滑な災害派遣活動や物資輸送が可能。				
(6) 観光への支援（インバウンド観光の促進） ・観光庁の認定する広域観光周遊ルート“広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」”の一部は、当該路線と並行。 ・当該路線の整備によるアクセス性・観光周遊ルートの向上で、県内外、海外からの更なる誘客に期待。				

関係する地方公共団体等の意見

茨城県知事の意見：

今回の原案である事業継続に対しては、異議ありません。

なお、事業の実施にあたっては、次の意見を申し添えます。

①令和6年度の工事完成を目指し、速やかな工事進捗を図ること。

②事業費増加の要因に対し、徹底したコスト縮減を図ること。

③将来的な有料道路事業の活用を図り、地方負担の軽減に努めること。

以上の点を踏まえ、一日も早い全線開通に努められますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

前回の事業評価監視委員会での付帯意見を今後も継続し、以下の付帯意見をもって、原案どおり了承とする。

①できる限り早期の完成と供用に努めるとともに、供用後にストック効果がより一層発現されるよう、地元とも連携するよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成21年度：茨城空港北 IC～茨城町 JCT 間 延長 8.8km 2/4 車線開通。

・平成29年度：銚田 IC～茨城空港北 IC 間 延長 8.8km 2/4 車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業区間(30.9km)の用地取得率は89% (H31.3時点、面積ベース)。

・用地未引き渡し・未買収箇所が点在しており、工事着手できない箇所が全体的に多く残っていることから、今回の増額内容も含めて引き続き精査を行う。また、休憩施設の設置について検討中のため、コスト縮減に努めながら事業費の精査を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策、集中豪雨対策に伴う事業費の増加。

早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・ボーリング調査の結果、想定以上の範囲に軟弱層が堆積していることを確認し、道路盛土部の軟弱地盤対策の工法変更及び横断函渠部の地盤支持力が不足していたため、軟弱地盤対策工が必要となった。

・設置箇所でのボーリング調査を実施し、支持層が推定より深い位置に確認されたため、杭長の変更が必要となった。

・関係機関との協議により、河川改修計画の見直しも踏まえた橋長の変更及び道路整備による流出増分を一時貯留するための調整池整備が必要となった。

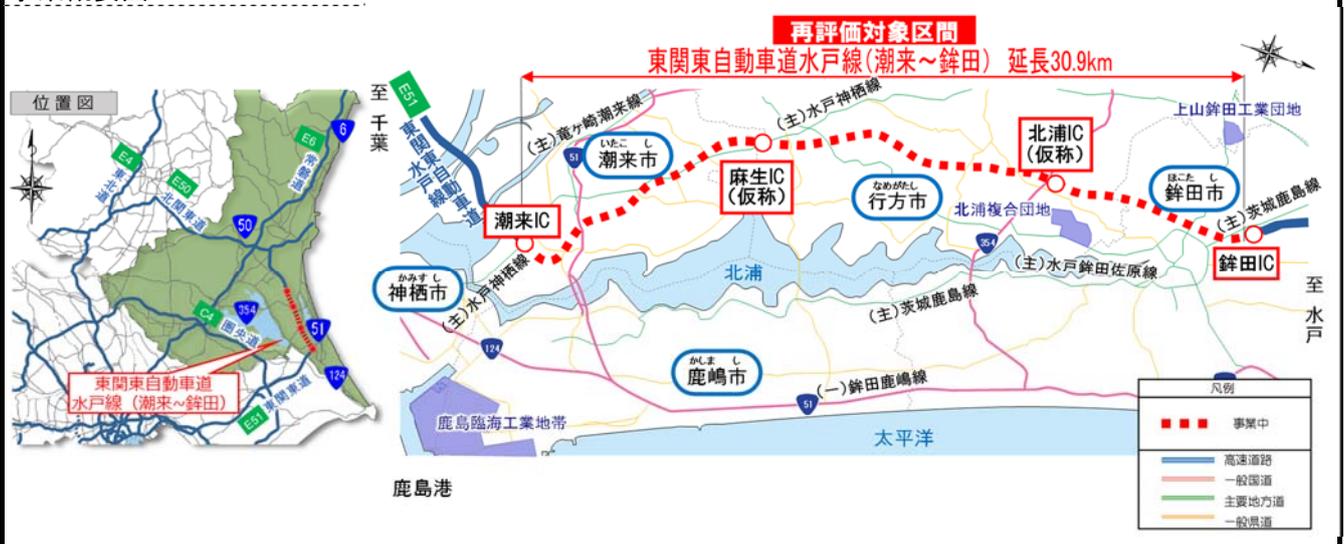
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道17号 ^{しづかわにし} 渋川西バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：群馬県 ^{ぐんまけんしづかわしなかむら} 渋川市中村 至：群馬県 ^{ぐんまけんしづかわしかない} 渋川市金井				延長	2.8km
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。						
H16年度事業化	H22年度都市計画決定 (バイパス区間)	H25年度用地着手 (バイパス区間)	H22年度工事着手 (現道拡幅区間)			
全体事業費	約215億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	62%	開通済延長	0.9km	
計画交通量	18,200~23,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	総費用： (残事業)/(事業全体) 82/219億円 (事業費：72/205億円 維持管理費：10/14億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 283/316億円 (走行時間短縮便益：230/257億円 走行費用減少便益：46/48億円 交通事故減少便益：7.4/10億円)	基準年： 令和元年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 3.1~3.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.5 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 3.2~3.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%) 事業期間：B/C= 3.4~ 3.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・国道号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近の速度低下により、渋川市内の交通混雑が発生。 ・平成25年度の現道拡幅区間の開通により、並行する国道17号の旅行速度が約10km/h向上、渋滞損失時間が約70千人時間/年削減及び中村交差点南側流入部における渋滞長が330m減少され、渋川市内の交通混雑の緩和に寄与。 ・今後、バイパス区間及び上信自動車道の整備により、交通の円滑化が図られ、更なる交通混雑緩和が見込まれる。 ②観光活性化 ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約6割。 ・草津町の年間宿泊者数は平成22年から約3割増加。 ・渋川西バイパスの整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約24分短縮され、観光活性化に期待。 ③安全性・信頼性の向上 ・吾妻地域は大雨、豪雪や火山の噴火等、多くの自然災害が発生する地域。 ・国道144号、国道145号、国道353号及び周辺道路は、災害時に脆弱な道路であり、多数の通行規制が発生。 ・令和元年10月に発生した台風号により国道144号鳴岩橋が流出し、道路の崩壊が発生。 ・上信自動車道の整備により安全性、信頼性に優れた代替路線を確保。 ④地域の活性化 ・群馬県はキャベツの主産地（全国1位）であり、嬬恋村産の主な出荷先は、東北・関東方面が約6割を占める。 ・国道145号及び国道353号では、線形不良箇所が多数存在し、ドライバーの負荷が懸念。 ・上信自動車道の整備により輸送時間短縮と安定輸送が図れ、安定した地域の産業活動に寄与。 ・今後、物流現場においてダブル連結トラックなど多くの流通量を捌ける車両の導入によるドライバー不足解消等にも期待。						
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：渋川西バイパスは、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部（起点区間）であり、極めて重要な路線である。 コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進して早期完成をお願いしたい。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道17号鯉沢バイパスにおいては、平成20年7月に渋川市東町関下～渋川市白井間が4車線開通。渋川市白井～渋川市上白井間が暫定2車線開通。
- ・国道17号前橋渋川バイパスにおいては、バイパス区間が平成22年3月に暫定2車線開通。うち現道拡幅区間は平成24年3月に4車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成16年度に事業化後、平成25年12月に現道拡幅区間の渋川市中村～渋川市石原間 延長1.0km (4/4) 開通。
- ・バイパス区間は、引き続き用地取得を推進し、順次工事を実施しているところ。
- ・切土区間である渋川市入沢地先では、平成30年度より、橋梁下部を工事を実施中。また、盛土区間である渋川市金井 地先にて、平成29年度より、地盤改良工事を実施中。
- ・用地進捗率98%、事業進捗率62% (平成31年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・バイパス区間は、引き続き用地取得を推進し、順次工事を実施しているところ。

施設の構造や工法の変更等

- ・軟弱地盤改良の工法および軟弱地盤改良範囲に変更あり。
- ・渋川西バイパスでは、測量から施工計画や施工のプロセスにICTを活用したICT土工を全面導入し、作業の省力化等を取り組んでいる。
- ・土工の他、舗装工にもICTを全面活用し、生産性の向上による労務費などのコスト縮減を図っていく。

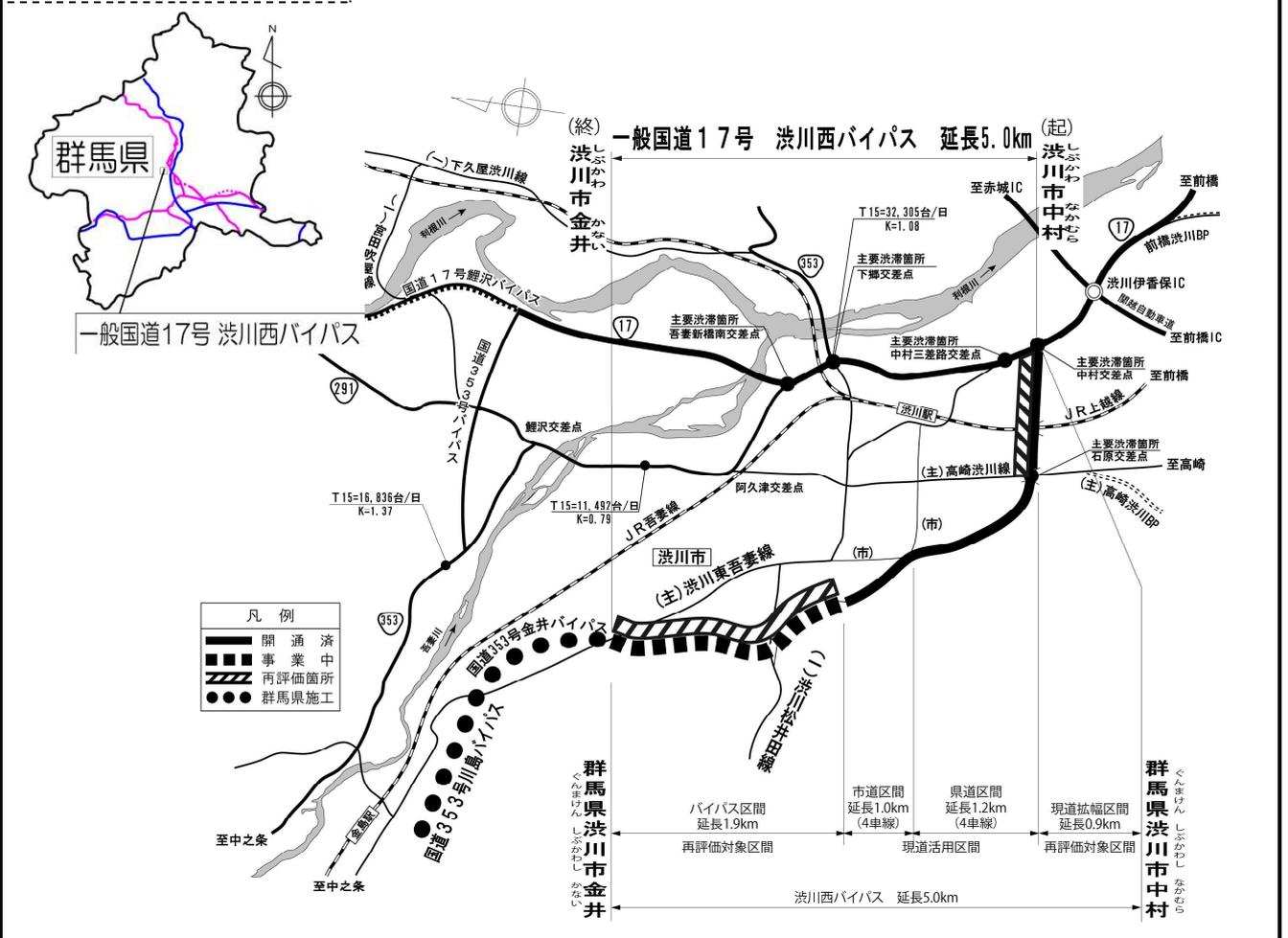
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：奥村 康博

事業名：一般国道298号東 京外かく環状道路 （千葉県区間）	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局			
起終点：自：千葉県松戸市小山 至：千葉縣市川市高谷	延長：12.1km				
事業概要：東京外かく環状道路（以下「外環道」）は、都心から約15kmの地域を環状に結ぶ延長約85kmの幹線道路である。外環道は、首都圏3環状の一部で、これらの環状道路を整備することで、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路となる。 外環道の一部である「千葉県区間」（以下、千葉外かん）は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。					
S45年度事業化	S44年度都市計画決定 (H8年度変更)	S48年度用地着手	S53年度工事着手		
全体事業費	約5,725億円	事業進捗率（平成31年3月末時点）	100%	供用済延長	12.1km
計画交通量	30,900～48,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C（事業全体）1.2	総費用（事業全体）10,507億円 事業費：10,401億円 維持管理費：106億円	総便益（事業全体）12,331億円 走行時間短縮便益：11,714億円 走行費用減少便益：595億円 交通事故減少便益：22億円	基準年：令和元年度	
感度分析の結果：【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%）					
事業の効果等：①周辺道路の混雑緩和 ・市川、松戸市内の主要な一般道路の交差点43箇所において、交通量が約1割減少。 ・高越量が減少し、旅行速度が改善した結果、道路渋滞による損失時間が約2割減少。 ・市川、松戸市内の南北方向の一般道の通過時間が短縮し、地域の走行環境が改善。 ・特に市川松戸線の通過時間が最大で約4割短縮。 ・国道6号から京葉道路原木IC間では通過時間が最大で約3割短縮。 ②周辺道路の安全性向上 ・市川市内の生活道路の交差点10箇所において交通量が約3割（1.4万台/日）減少し、生活道路の環境が改善。 ・生活道路の急ブレーキ回数が約5割減少し安全性が向上。					
関係する地方公共団体等の意見：一般国道298号 東京外かく環状道路（千葉県区間）は、国道6号や国道14号などの放射道路を相互に連絡し首都圏全体の道路ネットワークを形成するとともに、本県北西部の慢性的な交通渋滞の緩和や防災力の向上を図る上でも重要な道路です。 ついては、早期完成に向け事業を実施するとともに、コスト縮減を図るなど、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：事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等：—					
事業の進捗状況、残事業の内容等：・本事業は平成30年6月に全線開通。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等：—					
施設の構造や工法の変更等：—					
対応方針：事業継続					
対応方針決定の理由：—					

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

事業概要図



- ※ 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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県千葉市美浜区真砂 <small>ちばしのみはまくまご</small> 至：千葉県浦安市舞浜 <small>うらやすまいはま</small>	延長	21.3km		
事業概要					
<p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県のコスモポリタン圏の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長160kmの幹線道路であり、自動車専用道路及び一般道路を併設した構造となっている。</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長21.3kmの道路である。</p>					
S45年度事業化		S44年度都市計画決定		S45年度用地着手	
S47年度工事着手					
全体事業費		事業進捗率（平成31年3月末時点）		供用済延長	
約1,450億円		90%		21.3km	
計画交通量		32,600～87,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.0 (残事業) 9.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 189/5,566億円 事業費：168/5,460億円 維持管理費：22/106億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,881/21,986億円 走行時間短縮便益：1,693/20,354億円 走行経費減少便益：144/1,433億円 交通事故減少便益：43/199億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C= 3.7～4.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.9～4.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.8～4.1（事業期間 ±2年）</p> <p>【残事業】交通量：B/C= 8.9～10.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 9.1～10.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 9.6～10.3（事業期間 ±2年）</p>					
事業の効果等					
<p>(1) 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の損失時間は296千人時間/年・kmで、慢性的に渋滞している状況。 国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2) 安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の死傷事故率は、塩浜交差点・舞浜交差点・日の出交差点等において200件/億台・kmを超過。 国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。 <p>(3) 物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間には、京葉工業地域・千葉港のほか、集客力の高い観光施設や商業施設が多く立地。整備推進により、集積する物流施設等からの物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>千葉県知事の意見：</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路は、経済や産業が集積している東京湾岸地域を連絡し、その交通を担う重要な幹線道路です。</p> <p>近年、沿道地域においては、大型の物流施設や商業施設の立地など経済活動の活発化に伴い、慢性的な交通渋滞をきたしている状況にあります。</p> <p>このため、慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に向け、現在進めている事業を速やかに推進するとともに、更なる円滑な交通を確保するための対策について実施願いたい。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、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					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域という立地を活かし、大型商業施設や工場・物流施設が多く立地している。 当該区間の周辺は、物流施設や商業施設の開発が進み、交通需要が大幅に増大している。 平成30年6月に東京外かく環状道路（千葉県区間）が開通し、当該区間に接続している。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> 一般部は、昭和45年度に着手し平成2年度に全線供用。 舞浜立体は、上部工及び改良工を推進中。 塩浜立体は、調査設計を推進中。 船橋地区交通円滑化対策は、調査設計及び工事等を推進中。 					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・舞浜立体の早期開通に向けて、関係機関と調整を図る。
- ・塩浜立体及び船橋地区について、調査設計及び工事等を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

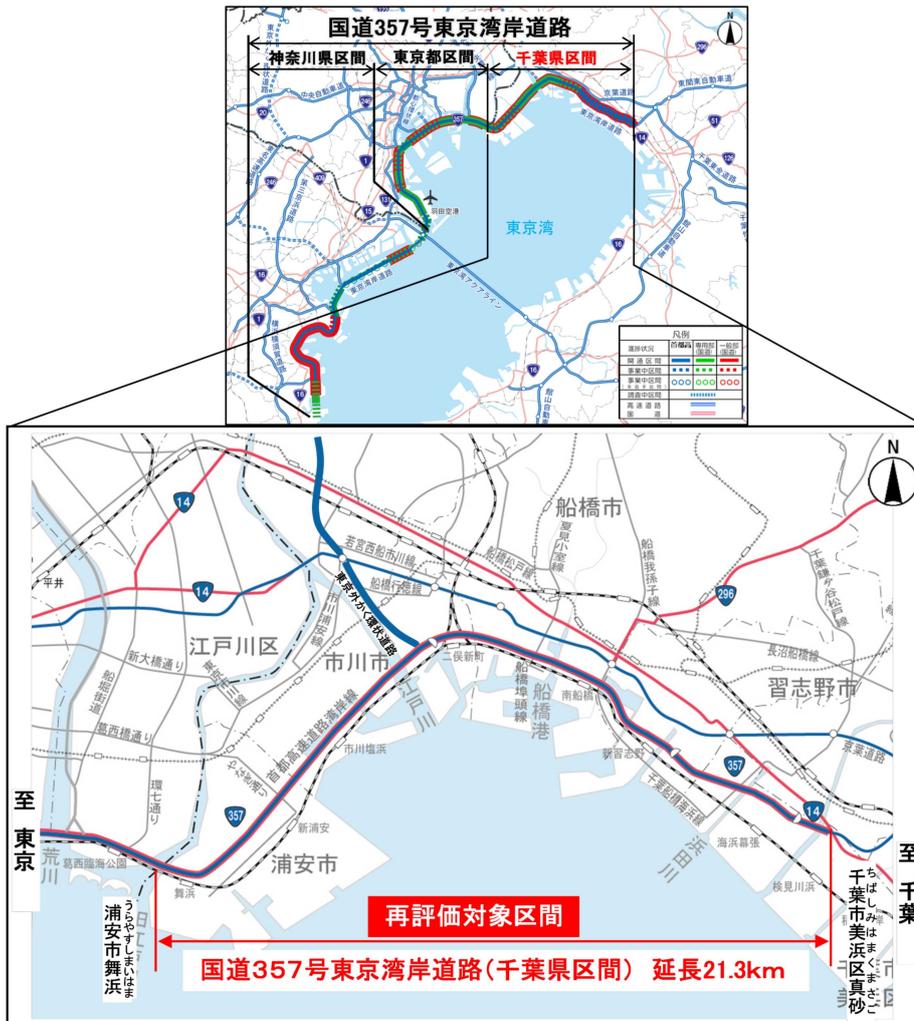
- ・近接施工に伴う関係機関協議結果により上部工架設計画を見直し。
- ・下部工施工時に支障物の存在が判明し工法を変更。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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