

## 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464号北千葉道路 <small>きたちほどうろ</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 千葉県
起終点	自：千葉県印西市若萩 至：千葉県成田市押畑 <small>いんざいしわかほぎ なりたしおしはた</small>	延長	9.8km 直轄：5.6km 県：4.2km		
事業概要					
<p>一般国道464号は、千葉県市川市から成田市までの延長約43kmの主要幹線道路である。</p> <p>北千葉道路は、県西地域と成田国際空港との道路ネットワーク機能の強化・アクセス向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、安全性の向上を図ることを目的として計画された延長9.8kmのバイパス事業である。</p>					
H17年度事業化		H17年度都市計画決定		H17年度用地着手	
H17年度工事着手					
全体事業費	約974億円 直轄：534億円 県：440億円	事業進捗率	92%	供用済延長	9.8km
		<small>(平成31年3月末時点)</small>			
計画交通量	26,500～35,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.3	総費用 (事業費)/(事業全体) 116/1,191億円 事業費：108/1,182億円 維持管理費：7.5/8.7億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 264/1,538億円 走行時間短縮便益：205/1,401億円 走行経費減少便益：41/108億円 交通事故減少便益：19/29億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.4（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.1～2.5（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%）事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.1～2.4（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>(1) 道路ネットワーク機能の強化・アクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>成田国際空港の国内旅客はLCC就航等を背景に急速に増加。</li> <li>北千葉道路の整備により、東西方向の道路ネットワークが強化され、成田国際空港へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>(2) 緊急輸送道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線のうち、千葉県北西部の東西を結ぶ路線は国道464号及び並行する国道356号、国道296号とも2車線しかなく、いずれも緊急輸送道路として脆弱。</li> <li>東日本大震災後の見直しにおいて、円滑な支援物資の供給のため、多重化による代替性を確保するなど災害に強い道路の整備等推進が新規項目として追加された。北千葉道路の整備により、災害に強いネットワークを構築。</li> </ul> <p>(3) 安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北千葉道路と並行する区間では、主要渋滞箇所や成田市中部で速度低下が発生。</li> <li>並行する区間の事故類型別の事故発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。</li> <li>北千葉道路の整備により、並行する区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
千葉県知事の見解					
<p>一般国道464号北千葉道路（印西市～成田市）は、成田国際空港への所要時間の短縮による国際競争力の強化や災害時における道路のネットワーク強化などに寄与するとともに、成田市内の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る重要な道路です。</p> <p>本年3月に、国施工区間が全線暫定2車線で供用されたことで、印西市方面から成田市への所要時間が大幅に短縮し、地域の利便性が向上したところです。</p> <p>近年では、北千葉道路沿線の千葉ニュータウン地区において、大型の物流施設等の立地が進んでおり、また、成田国際空港の機能強化が予定されていることから、北千葉道路の整備効果を、さらに高めるため、4車線化が必要です。</p>					

については、早期完成に向け事業を推進するとともに、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

平成22年に鉄道事業（成田スカイアクセス）が開業。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度に都市計画決定、平成17年度に事業化。
- ・北千葉道路の用地取得率は100%（平成31年3月末時点）。
- ・平成31年3月に全線暫定（2車）開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・全線4車線化について、暫定2車線整備後の交通状況や、隣接する千葉県の整備状況を踏まえ、関係機関と調整を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・並走する鉄道事業（成田スカイアクセス）の先行開業に伴い、道路の施工段階において近接施工協議を実施した結果、道路構造（法面→直壁）および軟弱地盤対策（プレロード→地盤改良）を変更。
- ・これに伴い、建設発生土について、当初は鉄道用地も含めた現場内での仮置きを計画していたが、近傍の一時仮置き場（L=24km）に搬出。

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号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）		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：千葉県千葉市中央区塩田町 至：千葉県千葉市中央区問屋町				延長	5.0km
<b>事業概要</b> 一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。 湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、交通渋滞の緩和・交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化、産業活動の支援を図ることを目的として計画された延長5.0kmの事業である。						
H29年度事業化		S44年度都市計画決定		R一年度用地着手		R一年度工事着手
全体事業費		約265億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0km
		（平成31年3月末時点）				
計画交通量		60,300～84,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.0	総費用 (残事業)/(事業全体)	207/213億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	434/434億円
	(残事業)	2.1	事業費：194/200億円 維持管理費：13/13億円	走行時間短縮便益：403/403億円 走行経費減少便益：31/31億円 交通事故減少便益：0.5/0.5億円	基準年 令和元年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C = 1.8～2.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C = 1.9～2.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C = 1.9～2.2（事業期間 ±20%） 【残事業】交通量：B/C = 1.9～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C = 1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C = 1.9～2.3（事業期間 ±20%）						
<b>事業の効果等</b> （1）交通渋滞の緩和・交通安全の確保 ・国道357号のポートアリーナ前交差点、稲荷交差点、蘇我陸橋南交差点等は主要渋滞箇所に特定されており、速度低下が発生。 ・国道357号の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の整備により、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 （2）道路ネットワーク機能の強化 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、千葉都市圏の環状道路計画の一端を担う。 （3）千葉港の産業活動の支援 ・千葉港は首都圏の原油の4割を出荷。また、完成自動車取扱量は全国2位。 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、円滑な物流を確保し、首都圏へのエネルギー供給支援、物流効率化に寄与。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 千葉市長の意見： 一般国道357号は、千葉市において、「幕張新都心」「千葉都心」「蘇我副都心」の三都心を結ぶ重要な幹線道路であり、沿道には、国際拠点港湾「千葉港」が位置し、多くの企業が経済活動に利用しているなど、産業・生活両面において不可欠な幹線道路である。 事業区間については、主要渋滞箇所が連担し、物流の効率化や緊急活動等を阻害していることから、供用した千葉地区に続き整備されることにより、輸送時間の短縮による生産性の向上や定時性の確保が期待される。 このため、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 さらに、事業推進にあたっては、より一層のコスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努めて頂きたい。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。						
<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> 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和44年度に都市計画決定、平成29年度に事業化。
- ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の用地取得率は0%（平成31年3月末時点）。
- ・平成29年度から調査・設計を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・調査・設計や関係機関協議が完了次第、用地着手を予定。

施設の構造や工法の変更等

今後も、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引き続き事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の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20号八王子南バイパス	事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：東京都八王子市北野町 至：東京都八王子市南浅川町	延長	9.6km			
事業概要						
八王子南バイパスは、八王子市域の混雑緩和や交通安全の確保とともに、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮を目的とした八王子市北野町から同市南浅川町までの延長約9.6kmのバイパス事業である。						
H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H10年度用地着手	H13年度工事着手			
全体事業費	約1,562億円	事業進捗率(平成31年3月末時点)	61%	開通済延長	2.6km	
計画交通量	23,500～46,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (1.3) (残事業) 4.0 (3.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 800/2,425億円 事業費：736/2,350億円 維持管理費：64/75億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,209/3,576億円 走行時間短縮便益：3,087/3,438億円 走行経費減少便益：96/112億円 交通事故減少便益：25/27億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果						
【事業全体】 交通量：B/C=1.4～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%）						
【残事業】 交通量：B/C=3.9～4.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.7～4.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.7～4.2（事業期間 ±20%）						
事業の効果等						
①交通渋滞の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、主要交差点で渋滞が発生。</li> <li>・ 八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道は、交通が八王子南バイパスへ転換し、渋滞の緩和が期待される。</li> </ul>						
②安全安心な通行の確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul>						
③アクセス性及び利便性の向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 八王子南バイパスの整備により、圏央道高尾山ICへのアクセス性や走行性が向上し、横浜港への物流出荷能力の向上や、観光地への所要時間短縮に寄与する。</li> <li>・ 八王子南バイパスが整備されることにより、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が短縮され、救命率の向上に寄与する。</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見						
東京都知事の意見：						
<p>首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、生産性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。</p> <p>本事業は、並行する国道20号現道及び北野街道の渋滞緩和や圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。また、東京医大八王子医療センターなどの救急医療施設までの所要時間が短縮され、救命率の向上にも寄与することが期待される。</p> <p>このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。</p> <p>また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。</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

- ・日野バイパス（延伸）Ⅱ期がH29事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成9年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率61%（平成31年3月末時点）。
- ・平成26年度に大船寺田地区の約0.3kmを、暫定2車線で開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地進捗率は95%（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、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・地質調査の結果、支持層が深いことが判明し擁壁構造の見直しが必要となった。
- ・技術の進展に伴う新工法の活用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

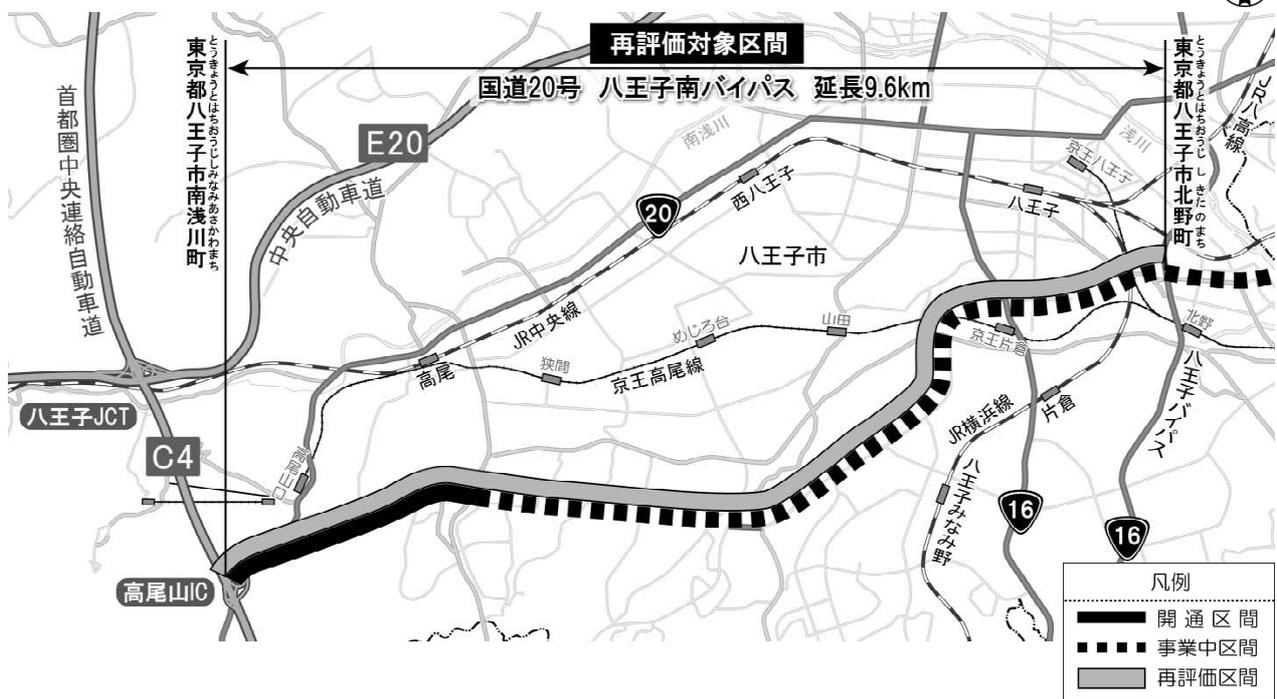
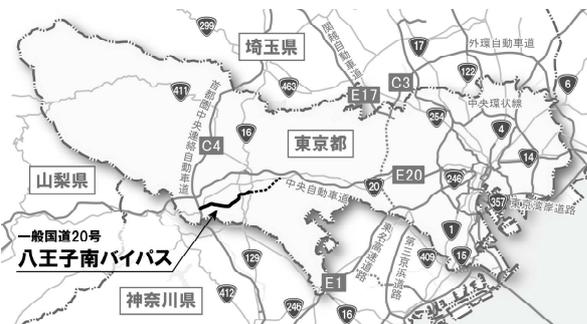
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 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 <small>とうきょうわんがんどうろ</small> 東京湾岸道路（東京都区間）		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： <small>とうきょうとえどがわくりんかいちよう</small> 東京都江戸川区臨海町 至： <small>とうきょうとおおたくほねだくうこう</small> 東京都大田区羽田空港				延長	23.4km	
事業概要	<p>一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間）は、首都高速湾岸線と並行しており、東京都湾岸部を通過する延長約23.4kmの道路である。</p> <p>東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成しており、交通混雑緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセス性向上、物流効率化等を図ることを目的としている。</p>						
S43年度事業化	S44年度都市計画決定 (S52年度変更)	S46年度用地着手	S46年度工事着手				
全体事業費	約5,083億円		事業進捗率 (平成31年3月末時点)	60%	供用済延長	21.4km	
計画交通量	12,400～96,900台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (1.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,779/12,921億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,011/21,357億円	基準 令和元年		走行時間短縮便益：3,938/20,069億円 走行経費減少便益：56/1,197億円 交通事故減少便益：16/91億円	
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施						
【事業全体】交通量	：B/C=1.5～1.8（交通量±10%）		【残事業】交通量	：B/C=1.3～1.6（交通量±10%）			
事業費	：B/C=1.6～1.7（事業費±10%）		事業費	：B/C=1.3～1.6（事業費±10%）			
事業期間	：B/C=1.6～1.7（事業期間±3年）		事業期間	：B/C=1.4～1.4（事業期間±3年）			
事業の効果等	① 交通混雑緩和 ・国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、混雑緩和が期待。 ② 生産性向上 ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・千葉港・羽田空港等が存在。 ③ 防災機能の強化 ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。						
関係する地方公共団体等の意見	・東京都知事の意見： 首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、生産性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 とりわけ国道357号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線である。 このため、臨港道路南北線の開通等も見据え、辰巳・東雲・有明立体については、早期に事業着手し整備を推進されたい。 また、事業実施にあたっては、コスト削減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。 加えて、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図られたい。また、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進されたい。						
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を了承する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略特区が指定。東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。2020年にはオリンピックパラリンピックが開催予定。						

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

用地取得率は100%。(平成31年3月末時点)  
 事業進捗率は約60%。(平成31年3月末時点)  
 平成27年度、東京港トンネル西行き(海側)が完了。  
 令和元年6月、東京港トンネル東行き(内陸側)が完了。  
 多摩川トンネルについては、多摩川トンネル技術検討委員会を設置し、調査設計中。また辰巳・東雲・有明立体の工事の着手に向け調査設計中。

**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、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。

**施設の構造や工法の変更等**

施設の構造や工法の変更はないが、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**

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**



- ※ 全体事業費は多摩川トンネル(神奈川県区間分)を含んでいる。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果は国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間・東京都区間)58.5kmの整備区間を対象とした場合、( )書きの値は、東京都区間23.4kmの結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に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

<b>事業名</b>	一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんらくじどうしゃどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>よこはましようなんどうろ</small> (横浜湘南道路)	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自： <small>かながわけんよこはましきかえくたやちよう</small> 神奈川県横浜市栄区田谷町 至： <small>かながわけんふじさわしじょうなんいつちようめ</small> 神奈川県藤沢市城南1丁目			延長	7.5km
<b>事業概要</b> 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。					
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手	
H17年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	約4,600億円	<b>事業進捗率</b>	約45%	<b>供用済延長</b>	—km
(平成31年3月末時点)					
<b>計画交通量</b> : 55,600台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> : (事業全体) 1.2 (残事業) 1.8	<b>総費用</b> : (残事業)/(事業全体) 2,674/4,238億円 事業費 : 2,553/4,117億円 維持管理費 : 121/121億円	<b>総便益</b> : (残事業)/(事業全体) 4,924/4,924億円 走行時間短縮便益 : 4,491/4,491億円 走行費用減少便益 : 333/333億円 交通事故減少便益 : 101/101億円	<b>基準年</b> : 令和元年	
<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=1.1~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 【残事業】交通量 : B/C= 1.8~ 2.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.7~ 2.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.7~ 1.9 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> (1) 交通の流れの適正化 ・横浜湘南道路は、首都圏三環状の一番外側の圏央道を構成する路線であり、環状道路の整備により、都心の混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割などが期待される。 ・国道1号・環状4号では、事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。 (2) 物流・都市拠点の連絡強化 ・横浜湘南道路等の整備により、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により、輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路や港湾の整備と相まって産業の国際競争力強化が期待される。 (3) 安全・安心な国土づくり ・横浜湘南道路が一部を担う首都圏三環状道路が整備されることにより、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となるといったリダンダンシーが強化される。 ・沿岸部が浸水被災した場合でも、「くしの歯」作戦などにより沿岸部の救援ルートの確保が可能となる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線、横浜湘南道路）は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線である。 高速横浜環状南線及び横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、両路線の早期完成に寄せられる県民の期待は、非常に大きいものがある。 そこで、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路については、一日も早い開通を目指すこと。また、引き続き工事の安全やコスト縮減などにも十分配慮し、事業推進や地方負担軽減のため、有料道路事業の更なる活用を検討すること。 横浜市長の意見：横浜環状南線・横浜湘南道路については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。この度、開通予定時期の見直しがされましたが、引き続き早期開通に向けた事業の推進をお願いします。					

また、円滑な事業推進と早期開通を図るため、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、自治体負担増とならないよう有料道路事業の更なる活用をお願いします。

また、引き続き安全に工事を進めるようお願いするとともに、本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

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こと

②引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後、コスト管理の徹底に努めること

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・道路では横浜環状道路の横浜環状北線が2017年3月に供用し、横浜環状北西線が2020年3月に供用予定である。
- ・横浜湘南道路と平行する国道1号や環状4号線では、主要渋滞箇所である原宿交差点、笠間交差点を先頭に交通渋滞が発生しており、周辺環境変化等はみられない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成13年度に事業化、用地取得率は約99%、事業進捗率は45%（平成31年3月末時点）。
- ・横浜湘南道路は、横浜湘南道路トンネル（延長約5.4km）、小雀高架橋等の工事を実施。
- ・早期完成を目指し、用地取得の促進、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得は概ね完了。引き続き、残りの用地取得に努める。
- ・トンネル工事の実施にあたり技術的課題の対策の目処がたったことから、引き続き、安全に配慮しつつ、令和6（2024）年度の開通に向け、工事を推進。
- ・なお、工事工程については、発注者、関係施工業者で適宜工程調整会議を行い、工事を実施。

施設の構造や工法の変更等

- ・地質調査をふまえた可燃性ガス対策の追加、安全なトンネル工事実施のための換気所構造の変更や、トンネル近接区間の構造及び施工管理方法の変更等を実施することとした。

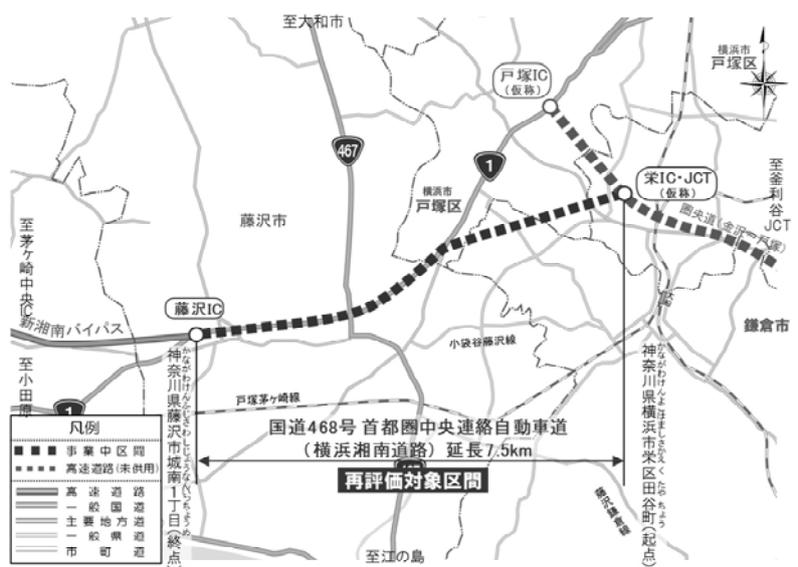
対応方針

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	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）		事業区分	一般国道	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：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町			延長	8.9km	
事業概要	<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。</p> <p>また、「金沢～戸塚」（高速横浜環状南線）は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。</p>					
S63事業化	H7年度都市計画決定	H8年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約5,820億円	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	12,500～57,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2  (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,913/5,841億円 事業費：2,813/5,740億円 維持管理費：101/101億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 6,979/6,979億円 走行時間短縮便益：6,391/6,391億円 走行費用減少便益：459/459億円 交通事故減少便益：129/129億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.5（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>(1) 交通の流れの適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道（金沢～戸塚）は、首都圏三環状の一番外側の圏央道を構成する路線であり、環状道路の整備により、都心の混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割などが期待される。</li> <li>国道1号・環状4号では、事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。</li> </ul> <p>(2) 物流・都市拠点の連絡強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道（金沢～戸塚）等の整備により、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により、輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路や港湾の整備と相まって産業の国際競争力強化が期待される。</li> </ul> <p>(3) 安全・安心な国土づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道（金沢～戸塚）が一部を担う首都圏三環状道路が整備されることにより、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となるといったリダンダンシーが強化される。</li> <li>沿岸部が浸水被災した場合でも、「くしの歯」作戦などにより沿岸部の救援ルートの確保が可能となる。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線、横浜湘南道路）は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線である。</p> <p>高速横浜環状南線及び横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、両路線の早期完成に寄せられる県民の期待は、非常に大きいものがある。</p> <p>そこで、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路については、一日も早い開通を目指すこと。また、引き続き工事の安全やコスト縮減などにも十分配慮し、事業推進や地方負担軽減のため、有料道路事業の更なる活用を検討すること。</p> <p>横浜市長の意見：横浜環状南線・横浜湘南道路については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。この度、開</p>					

通予定時期の見直しがされましたが、引き続き早期開通に向けた事業の推進をお願いします。  
 また、円滑な事業推進と早期開通を図るため、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、自治体負担増とならないよう有料道路事業の更なる活用をお願いします。  
 また、引き続き工事の安全に十分配慮するとともに、地元から強い要望のある脱硝装置の設置等の環境に配慮した取組の推進をお願いします。  
 本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

**事業評価監視委員会の意見**

事業の継続を了承する。  
 過去の事業評価監視委員会での付帯意見を今後も継続して十分に尊重するとともに、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こと  
 ②地域住民との十分な対話を基礎に、環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすこと  
 ③引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後、コスト管理の徹底に努めること

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

・道路では横浜環状道路の横浜環状北線が2017年3月に供用し、横浜環状北西線が2020年3月に供用予定である。また、本事業の関連街路である上郷公田線等が事業中である。  
 ・圏央道（金沢～戸塚）の平行路線である国道1号や環状4号線では、主要渋滞箇所である原宿交差点、笠間交差点を先頭に交通渋滞が発生しており、周辺環境変化等は見られない。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

・昭和63年度に事業化、用地取得率は約99%、事業進捗率は66%（平成31年3月末時点）。  
 ・栄IC・JCTは橋脚124基のうち74基が完成。  
 ・本線トンネルは全体5本のうち工事中が4本。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

・用地取得は概ね完了。引き続き、残りの用地取得に努める。  
 ・トンネル工事の実施にあたり技術的課題の対策の目処がたったことから、引き続き、安全に配慮しつつ、令和7（2025）年度の開通に向け、工事を推進。  
 ・工事工程については、発注者、関係施工業者で適宜工程調整会議を行い、工事を実施。  
 ・なお、地域との合意形成については、話し合いや幅広く情報発信をしてきたが、引き続き、広報誌等を活用し情報発信するとともに、事業への理解を促進させる取り組みを継続的に実施する。

**施設の構造や工法の変更等**

・庄戸地区のトンネル施工方法について開削工法から非開削工法へ変更、地質調査を踏まえた橋梁構造の変更や、地質調査を踏まえた軟弱地盤対策の追加等を実施することとした。

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  
担当課長名：奥村 康博

事業名 中部横断自動車道(富沢～六郷)	事業区分 高速自動車 国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局			
起終点 自：山梨県南巨摩郡南部町 至：山梨県西八代郡市川三郷町		延長 28.3km			
事業概要 中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約137kmの高速自動車国道である。 富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの4車線（当面2車線で整備）の道路事業である。					
H17年度事業化 (整備計画変更)	H一年度都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約3,154億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約88%	供用済延長	8.4km
計画交通量	12,200～15,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (0.7) (残事業) 13.0 (2.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 359/6,345億円 事業費：304/6,067億円 維持管理費：54/279億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,671/7,779億円 走行時間短縮便益：4,180/6,716億円 走行費用減少便益：427/903億円 交通事故減少便益：64/160億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=13.0～13.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%）事業費：B/C=12.0～14.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=12.7～13.3（事業期間±20%）					
事業の効果等 (1) 広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・「国土形成計画（全国計画）」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。 ・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、広域的な災害時の代替路や救急・救援ルートとしても機能。 (2) 物流の効率化 ・山梨県から東京港・横浜港への輸送ルートは、高速道路が整備されており、ドライバーに負担が少ない輸送が可能。 ・一方、清水港と直結する国道52号は、特殊車両が走行する際に、徐行に加え前後誘導車の配置が必要な通行支障箇所が存在するなど、走行性や速達性に課題があり、ドライバーへの負担が増大。 ・中部横断自動車道の整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、物流効率化を促し、さらに労働環境改善などにも寄与。 (3) 農産品の海外輸出支援 ・現在、清水港では農水産物の輸出促進に向け、2024年に2016年の約2倍にあたる200億円の輸出を目標とし、リーファーコンテナ電源供給設備等、港湾施設を整備中。 ・山梨の主要農産品であるモモ・ブドウ等の海外（台湾・香港）への青果物輸出は、山梨県知事のトップセールスをはじめとした海外への山梨ブランドのアピールを積極的に取り組み、増加傾向。 ・中部横断自動車道の整備、清水港の取り組みの相乗効果によって山梨県産の果実の高付加価値化に期待。 (4) 救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の整備により、身延町役場から山梨県立中央病院への所要時間が約17分短縮するなど、周辺地域から第3次医療施設までの所要時間が短縮され、1時間以内に搬送可能な圏域が拡大することで、救命率の向上が見込まれる。 (5) 災害時における代替道路の確保 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が2箇所存在しており、過去には大雨により度々通行止めが発生。 ・災害時に通行止めとなった場合は集落が孤立することから、信頼性の高い代替道路の確保が必要。 ・中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。					

(6) インバウンド観光の獲得

- ・清水港は平成29年に国際旅客船拠点形成港湾に指定され、寄港した国際クルーズ船の乗客数は平成24年から約130倍に増加。
- ・中部横断自動車道沿線にはアジア圏の訪日旅行者に人気のある観光資源が集中。
- ・中部横断自動車道の整備により、新たな観光ルートが形成されることで、山梨県への国際クルーズ船の訪日外国人観光客の獲得に期待。

関係する地方公共団体等の意見

山梨県知事の意見：

- ・中部横断自動車道は、新東名高速道路と中央自動車道、上信越自動車道を結び、太平洋と日本海を連絡する新たな物流の大動脈となる、重要な高速道路であり、早期全線開通を念願しております。
- ・既に開通した区間における事業効果や更なる利用促進にむけた広報など積極的に情報発信を行うとともに、明年の全線開通による高速道路ネットワークを生かした本県へのアクセスを広くPRすることにより、企業誘致や観光振興などに努め、開通効果を最大限発揮できるよう様々な施策を推進しております。
- ・このため、引き続きコスト縮減などを図るとともに、事業を継続し一日も早い全線の開通をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

安全に配慮したうえで、以下の付帯意見を引き続き付すことをもって原案どおり了承とする。

- ①安全に考慮しつつ、出来る限り早期に供用出来るよう工程管理に努めること。
- ②引き続きコスト縮減を図るとともに、更なる事業費増加とならないようコスト管理の徹底に努めること。
- ③地元とも連携し、供用後にストック効果が発現されるよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成3年12月 新清水JCT～増穂IC間の基本計画決定、平成8年12月 同区間の整備計画決定。
- ・平成18年2月 新清水JCT～増穂IC間の整備計画の変更（富沢IC～六郷IC間を直轄高速方式で整備）。
- ・用地進捗率100%（平成27年度取得完了）
- ・3工区（下部温泉早川IC～六郷IC）については、平成31年3月に開通。
- ・2工区（南部IC～下部温泉早川IC）については、想定以上に工事が難航する中、未だトンネル掘削工事が残されている状況であり、引き続き、安全に配慮しつつ工事を推進。
- ・1工区（富沢IC～南部IC）については、令和元年11月の開通となる見込み。
- ・開通後は、環境モニタリング調査及び工事用道路撤去を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・トンネル支保構造の強化・補助工法の追加に伴う事業費増加が発生。
- ・前回再評価以降、脆い地山の出現割合が想定以上に高いこと、湧水・切羽崩落が顕著に発生するなど、さまざまな難航事象が発生しており、安全に配慮しつつ工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル支保構造の強化・補助工法の変更。
- ・第2種要対策土の処分について、県、町との調整により、近隣の用地を確保することで、中間処理施設から封じ込め盛土に見直し。
- ・施工範囲周辺が地すべり地形であることが新たに確認されたため、切土法面の施工方法を見直し。

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

<b>事業名</b> 一般国道159号 <small>ななお</small> 七尾バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北陸地方整備局	
<b>起終点</b> 自：石川県 <small>ななお</small> 七尾市 <small>かわらまち</small> 川原町 至：石川県 <small>ななお</small> 七尾市 <small>しもまち</small> 下町	<b>延長</b> 4.3km		
<b>事業概要</b> 一般国道159号七尾バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、高規格幹線道路「能越自動車道」を構成する七尾氷見道路へのアクセス向上などを目的とした、延長4.3kmの道路事業である。			
H12年度事業化	H11年度都市計画決定	H12年度用地着手	H21年度工事着手
全体事業費	約240億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	52% 供用済延長：2.7km（暫定2車線）
計画交通量	18,700～23,300台/日		
<b>費用対効果分析結果</b> B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) 1.3	<b>総費用</b> ： (事業費) / (事業全体) 109 / 299億円 (事業費：85 / 251億円) (維持管理費：24 / 47億円)	<b>総便益</b> ： (残事業) / (事業全体) 137 / 319億円 (走行時間短縮便益：131 / 279億円) (走行経費減少便益：4.4 / 32億円) (交通事故減少便益：1.9 / 7.8億円)	<b>基準年</b> 令和元年度
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.003～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.04～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%)			
(残事業) 交通量：B/C=1.1～1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.3(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b> ①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道や七尾外環状道路と接続するなど、関連する他の道路事業計画との連携が図られる。 ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・日常活動圏中心都市（七尾市～中能登町間）のアクセスが向上する。 ③重要物流道路としての機能向上 ・重要物流道路に指定されている七尾バイパスの整備により、重要港湾の七尾港や火力発電所、LPG国家備蓄基地などへのアクセスが強化される。 ④第三次医療施設へのアクセス向上 ・能登唯一の第三次医療施設である公立能登総合病院へのアクセスが向上する。 ⑤緊急輸送道路としての機能向上 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている七尾バイパスの整備により、災害に強い道路ネットワークの機能向上が図られる。 ⑥地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与する。			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・地域から頂いた主な意見等 七尾市をはじめとする3市3町の首長で構成される国道159号建設促進期成同盟会等から、整備の要望を受けている。 ・石川県知事の意見 国道159号は、七尾市を起点として、中能登地域の主要都市を通過し、金沢市に至る幹線道路であり、このうち七尾バイパスは、能越自動車道と一体となって広域交流を拡大するとともに、七尾市や物流拠点となる七尾港へのアクセス機能の向上を図る上でも重要な路線である。 北陸新幹線金沢開業や能越自動車道、七尾氷見道路の全線供用による、能登地域の観光客増加に伴い、川原町から古府町間で新たな交通混雑が発生していることから、早期の4車線整備が必要である。 このため、七尾バイパスについては、引き続き事業を継続し、着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。			

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成26年度 七尾バイパス（古府町～下町）暫定2車線部分開通
- ・平成26年度 能越自動車道 七尾氷見道路 全線開通
- ・平成26年度 七尾外環状道路 藤橋バイパス 全線開通
- ・平成28年度 能越自動車道 田鶴浜七尾道路 新規事業化

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85%、事業進捗率52%
- ・残事業の内容：調査設計、用地取得、改良工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・七尾市川原町～同市古府町間の調査設計を推進し、早期供用に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の活用により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

事業概要図



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

## 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470号 能越自動車道 輪島道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局		
起終点：自：石川県輪島市三井町本江 至：石川県輪島市三井町洲衛		延長：4.7km		
事業概要：一般国道470号輪島道路は、高規格幹線道路「能越自動車道」の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした、延長4.7kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。				
H18年度事業化	H11年度都市計画決定	H22年度用地着手	H25年度工事着手	
全体事業費	約230億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	83% 供用済延長：0.0km	
計画交通量	6,600～11,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.1 (1.2) (残事業) 1.7 (4.1)	総費用：(残事業)/(事業全体) 385/629 億円 (事業費：314/558 億円) (維持管理費：71/71 億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 668/668 億円 (走行時間短縮便益：542/542 億円) (走行経費減少便益：91/91 億円) (交通事故減少便益：35/35 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= 0.93～1.2 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.01～1.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.03～1.1 (事業期間±20%)				
(残事業) 交通量：B/C= 1.5～1.9 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.7～1.8 (事業期間±20%)				
事業の効果等： <ol style="list-style-type: none"> <li>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・輪島市は、輪島朝市や輪島温泉郷など全国的にも有名で特色のある観光資源が豊富に恵まれている。のと里山空港や輪島港に直結する輪島道路の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、輪島市への入込み客数の増加が期待される。</li> </ul> </li> <li>②地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。</li> </ul> </li> <li>③救命救急活動の支援                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、輪島道路の整備により、カーブなどの回避による搬送車の負担軽減が図られるとともに、公立能登総合病院への搬送時間が約11分短縮され、死亡率の低下も期待される。</li> </ul> </li> <li>④緊急輸送道路ネットワークの強化                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・輪島道路の整備により災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。</li> </ul> </li> <li>⑤バス交通の定時性確保                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年度にのと鉄道が廃線となり、輪島市の交通手段は自動車のみとなっており、現在は金沢・穴水等へ1日47便の高速バスが運行している。輪島道路の整備により、バスの定時性確保・快適性の向上が期待でき、地域住民の移動や観光の利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> </ol>				
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：輪島市から、早期開通に向けた道路予算の確保並びに整備促進の要望を頂いている。</p> 知事の意見： <p>国道470号は、能登地域の活性化に寄与するとともに、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との交流ネットワークを構築する重要な路線であり、さらに、災害時における緊急輸送道路としても大きな役割を担うものと考えている。</p> <p>北陸新幹線開業効果を持続・発展させるとともに、能登地域における広域交流の一層の促進、さらには災害時の代替性の確保を図るためにも、本区間の早期整備が不可欠となっている。</p> <p>国道470号輪島道路については、引き続き事業を継続し、2022年夏迄の供用を目指し、着実に整備を進めていきたい。</p>				

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成25年3月 能登有料道路（現のと里山海道）の無料化      平成27年3月 北陸新幹線の開業  
 平成27年2月 七尾水見道路全線暫定2車線開通      平成28年4月 田鶴浜七尾道路 新規事業化

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83%
- ・残事業の内容：改良工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・改良工事等を推進し、2022年夏迄の暫定2車線開通を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

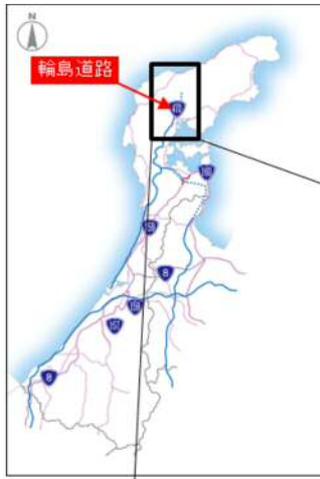
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

事業概要図



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

※ 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474号 三遠南信自動車道 飯喬道路 <small>さんえんなんしん いいだか</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗 <small>いいた やまもと しもいな たかぎむらうじのり</small>			延長	22.1km
事業概要					
<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
H4年度事業化		-		H7年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	1,511億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約79%	供用済延長	10.6km
計画交通量	7,500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) 1.2 (1.2) (残事業) 4.5 (7.7)	(残事業)/(事業全体) 1,496/5,671億円 事業費：1,214/5,389億円 維持管理費：282/282億円	(残事業)/(事業全体) 6,804/6,804億円 走行時間短縮便益：6,292/6,292億円 走行経費減少便益：425/425億円 交通事故減少便益：88/88億円	令和元年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.1~5.1(交通量±10%)          事業費：B/C=1.2~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=4.3~5.0(事業費±10%)          事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.3~5.0(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</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>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクトを支援する。</li> <li>・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・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>・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出の削減が見込まれる。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：

本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与する極めて重要な事業です。  
 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。  
 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約79%、用地取得率は100%。(平成31年3月末)  
 ・飯田山本IC～天龍峡IC間(延長7.2km)は、平成20年度に暫定2車線供用。  
 ・天龍峡IC～龍江IC間(延長4.0km)は、令和元年度に2車線供用予定。  
 ・龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC間(延長3.4km)は、平成29年度に2車線供用。  
 ・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間(延長7.5km)は、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間(延長7.5km)は早期開通に向けて工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

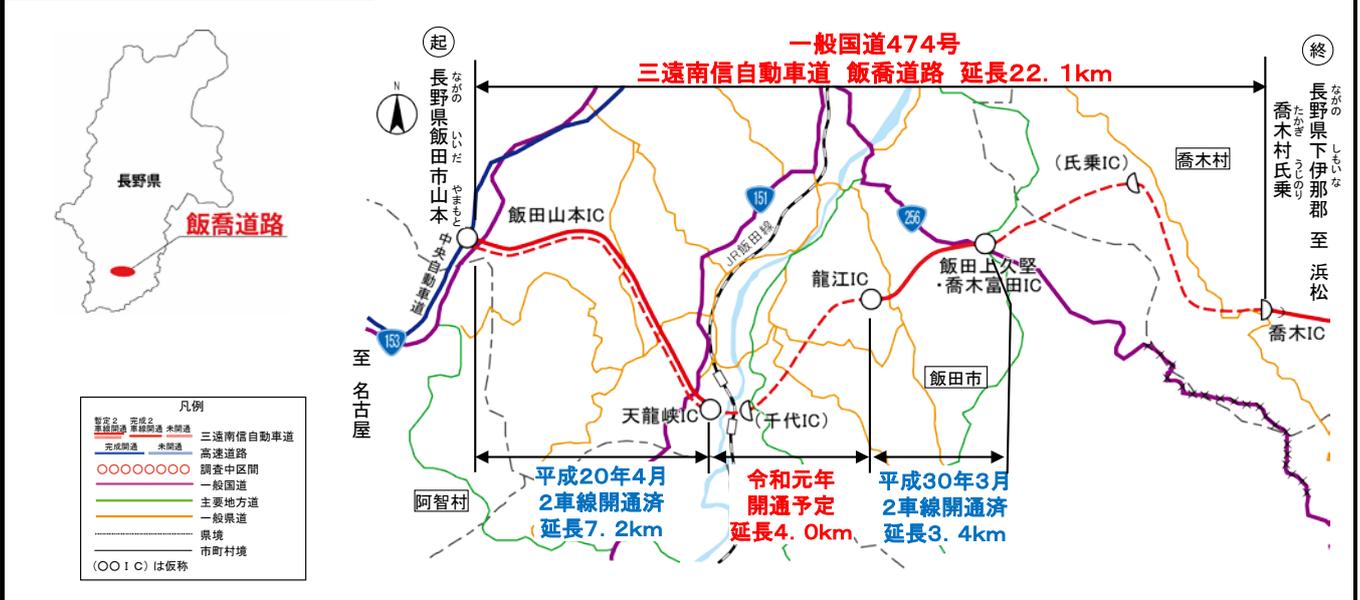
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

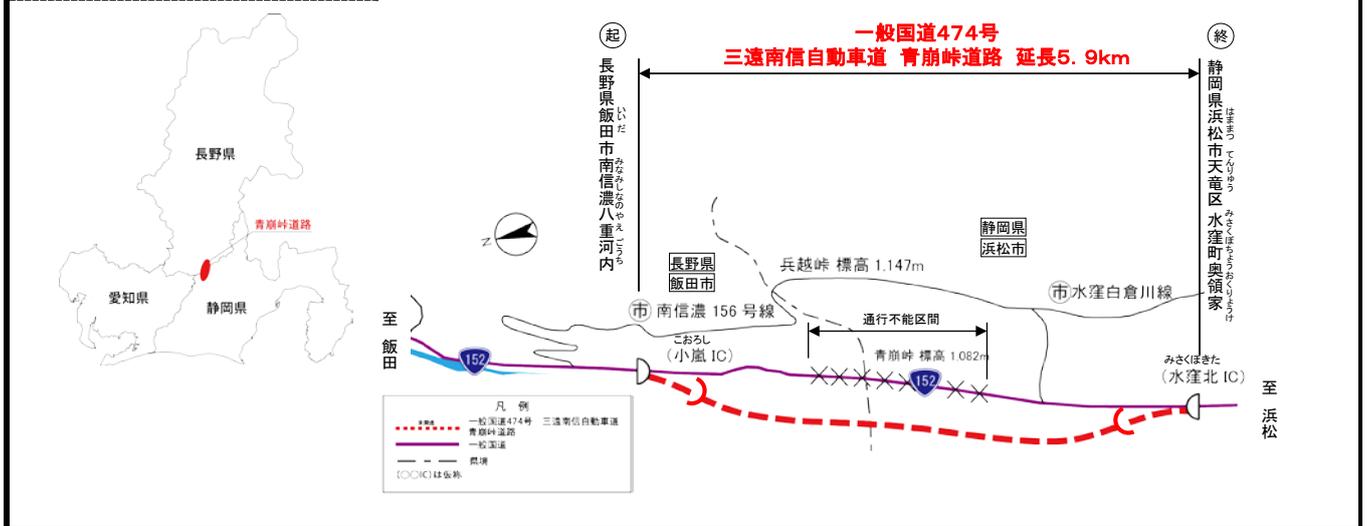
## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市南信濃八重河内 <small>いいた みなみしなのや えごうち</small> 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 <small>はまつ てんりゅう みさくぼまちおくりょうけ</small>			延長	5.9 km
事業概要					
<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
S58年度事業化		H23年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	578億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約44%	供用済延長	0.0km
計画交通量	2,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (1.8) (残事業) 4.5 (4.2)	(残事業)/(事業全体) 1,496/5,671億円 事業費：1,214/5,389億円 維持管理費：282/282億円	(残事業)/(事業全体) 6,804/6,804億円 走行時間短縮便益：6,292/6,292億円 走行経費減少便益：425/425億円 交通事故減少便益：88/88億円	令和元年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.1~5.1(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.2~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=4.3~5.0(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.3~5.0(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクトを支援する。</li> <li>・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・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>・並行区間等の通行不能区間を解消する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出の削減が見込まれる。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見	
<p>長野県知事の意見：</p> <p>本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与する極めて重要な事業です。</p> <p>ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。</p> <p>また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。</p> <p>浜松市長の意見：</p> <p>「対応方針（原案）」案に対し異議はない。</p> <p>一般国道474号三遠南信自動車道は、東名高速道路や新東名高速道路と合わせ、広範な交流ネットワークを形成し、広域連携の推進を目指す三遠南信地域の骨格となる高規格幹線道路である。また、緊急輸送路の確保や命をつなぐ道としても医療機関への早急な搬送が可能となる等、国土強靱化に資する道路である。さらに、本市の北遠地域の拠点間の連携が図られ、地域活性化や観光振興等、地域創生に資する道路として、地域にとって大きなストック効果が見込まれる。</p> <p>本道路は、唯一の未事業化区間であった水窪佐久間道路が今年度に新規事業化され、全線開通に向けた道筋が整ったところである。今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業継続」することは「妥当」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>・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な市道を利用する必要がある。</li> <li>・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立している。</li> <li>・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況となる。</li> <li>・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率は約44%、用地取得率は100%。（平成31年3月末）</li> <li>・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間（延長5.9km）は工事を推進。</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>・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間（延長5.9km）は早期開通に向けて工事を推進する。</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。</p>

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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>みさくぼさくま</small> 水窪佐久間道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																															
起終点	自：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市天竜区佐久間町河合			延長	14.4 km																															
<b>事業概要</b> 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.4kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。																																				
H31年度事業化		-		-																																
全体事業費	900億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	0%	供用済延長	-																															
計画交通量		7,300台/日																																		
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>B/C</b></td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(1.1)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(1.1)</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体)	1.2		(残事業)	4.5			(1.1)			(1.1)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>総費用</b></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,496/5,671億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：1,214/5,389億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費：282/282億円)</td> <td></td> </tr> </table>	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体)	1,496/5,671億円		(事業費：1,214/5,389億円)		(維持管理費：282/282億円)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>総便益</b></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6,804/6,804億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：6,292/6,292億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益：425/425億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：88/88億円)</td> <td></td> </tr> </table>	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体)	6,804/6,804億円		(走行時間短縮便益：6,292/6,292億円)		(走行経費減少便益：425/425億円)		(交通事故減少便益：88/88億円)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>基準年</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">令和元年</td> </tr> </table>	<b>基準年</b>	令和元年
<b>B/C</b>	(事業全体)	1.2																																		
	(残事業)	4.5																																		
		(1.1)																																		
		(1.1)																																		
<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体)																																			
1,496/5,671億円																																				
(事業費：1,214/5,389億円)																																				
(維持管理費：282/282億円)																																				
<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体)																																			
6,804/6,804億円																																				
(走行時間短縮便益：6,292/6,292億円)																																				
(走行経費減少便益：425/425億円)																																				
(交通事故減少便益：88/88億円)																																				
<b>基準年</b>																																				
令和元年																																				
<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%) (残事業) 交通量 : B/C=4.1~5.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=4.3~5.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=4.3~5.0(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 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。																																				

関係する地方公共団体等の意見

浜松市長の意見

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は、東名高速道路や新東名高速道路と合わせ、広範な交流ネットワークを形成し、広域連携の推進を目指す三遠南信地域の骨格となる高規格幹線道路である。また、緊急輸送路の確保や命をつなぐ道としても医療機関への早急な搬送が可能となる等、国土強靱化に資する道路である。さらに、本市の北遠地域の拠点間の連携が図られ、地域活性化や観光振興等、地域創生に資する道路として、地域にとって大きなストック効果が見込まれる。

本道路は、唯一の未事業化区間であった水窪佐久間道路が今年度に新規事業化され、全線開通に向けた道筋が整ったところである。今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・並行する国道152号には防災点検要対策箇所や線形不良箇所が連続しており、災害に対して脆弱な道路ネットワークである。

・本路線の周辺には第三次救急医療施設がなく、佐久間町や水窪町から第三次緊急医療施設までは60分以内での搬送が困難な状況である。

・飯田市～浜松・豊橋市間の物流は、現況では、狭隘ですれ違い困難な現道ルートを使用しており、輸送時間が産業連携の弊害となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は0%、用地取得率は0%（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

・周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 <small>さくまさんえん</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 <small>てんりゅう さくまちょうかわい</small> 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田 <small>いなさちょうひがしくろだ</small>			延長	27.9 km
<b>事業概要</b> 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。					
H5年度事業化		—	H13年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費	1764億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約87%	供用済延長	20.8 km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 4.5 (8.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,496/5,671億円 事業費：1,214/5,389億円 維持管理費：282/282億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,804/6,804億円 走行時間短縮便益：6,292/6,292億円 走行経費減少便益：425/425億円 交通事故減少便益：88/88億円	基準年	令和元年
<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%) (残事業) 交通量：B/C=4.1~5.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=4.3~5.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.3~5.0(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 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。 ⑦災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

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

- ・日常生活に密着し、かつ災害時の救援、復旧・復興活動の基幹となる道路整備を強力に推進するため東栄IC～鳳来峡ICの事業推進をお願いしたい。

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は、東名高速道路や新東名高速道路と合わせ、広範な交流ネットワークを形成し、広域連携の推進を目指す三遠南信地域の骨格となる高規格幹線道路である。また、緊急輸送路の確保や命をつなぐ道としても医療機関への早急な搬送が可能となる等、国土強靱化に資する道路である。さらに、本市の北遠地域の拠点間の連携が図られ、地域活性化や観光振興等、地域創生に資する道路として、地域にとって大きなストック効果が見込まれる。

本道路は、唯一の未事業化区間であった水窪佐久間道路が今年度に新規事業化され、全線開通に向けた道筋が整ったところである。今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

愛知県知事の意見

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道474号三遠南信自動車道は、東三河、遠州、南信州地域を有機的に連絡する幹線道路として、中央自動車道と新東名高速道路、さらには東名高速道路とを結び、広域的なネットワークを形成する大変重要な高規格幹線道路である。本道路が整備されることで、県境を越えた広域的な連携と交流が図られる。さらに、医療機関への救急車両の搬送路、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも、重要な道路である。そのため、県内唯一の未開通区間である東栄IC～鳳来峡IC間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
- ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。
- ・平成31年4月に水窪佐久間道路の新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約87%。用地取得率は100%。（平成31年3月末）
- ・全線27.9kmのうち、20.8kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、早期開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



一般国道474号 三遠南信自動車道



- ※ 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

<b>事業名</b>	一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)		<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b>	自：岐阜県瑞浪市土岐町 至：岐阜県恵那市武並町		<b>延長</b>	8.2 km		
<b>事業概要</b>						
<p>一般国道19号瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)は、岐阜県瑞浪市土岐町から恵那市武並町に至る延長8.2kmの道路である。</p> <p>本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援するものである。</p>						
H27年度事業化		H26年度都市計画決定		H28年度用地着手		H29年度工事着手
<b>全体事業費</b>		245億円	<b>事業進捗率</b>		約7%	<b>供用済延長</b>
			(平成31年3月末時点)			0 km
<b>計画交通量</b>		21,300台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>		<b>基準年</b>
	(事業全体) 1.9 (1.5)	(残事業)/(事業全体) 366/396億円		(残事業)/(事業全体) 742/742億円		令和元年
	(残事業) 2.0 (1.7)	事業費：294/324億円 維持管理費 72/72億円		走行時間短縮便益：685/685億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：8.0/8.0億円		
<b>感度分析の結果</b>						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.8~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.0~2.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.9~2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.2(事業期間±20%)</p>						
<b>事業の効果等</b>						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。</li> </ul>						
②国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> <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>						
③個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul>						
④災害への備え						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。</li> </ul>						
⑤地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						
⑥生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						

関係する地方公共団体等の意見

岐阜県知事の意見：

- ・ 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・ 一般国道19号瑞浪恵那道路は、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略において、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として、2027年の名古屋開業を見据えて整備する第一次整備計画道路に位置付けられており、リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に最大限波及させるために、重要な道路と考えていることから、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 瑞浪恵那道路沿線に新たな工業団地（恵那西工業団地）が開発され令和3年12月完成予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 瑞浪～恵那武並の事業進捗率は約7%、用地取得率は約31%。（平成31年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく。

施設の構造や工法の変更等

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

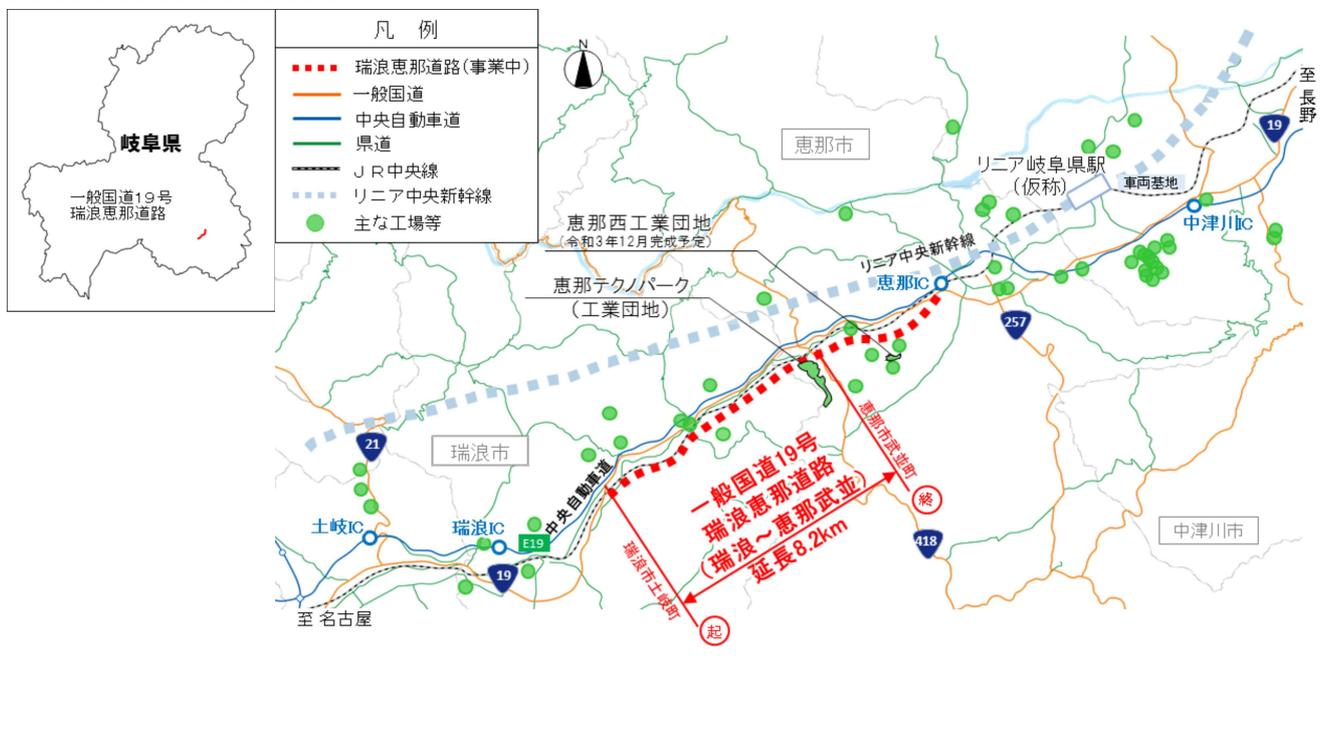
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（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

<b>事業名</b>	一般国道19号 瑞浪恵那道路（恵那工区）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局	
<b>起終点</b>	自：岐阜県恵那市武並町 至：岐阜県恵那市長島町	<b>延長</b>	4. 3 km			
<b>事業概要</b>						
<p>一般国道19号瑞浪恵那道路（恵那工区）は、岐阜県恵那市武並町から恵那市長島町に至る延長4. 3 kmの道路である。</p> <p>本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援するものである。</p>						
H30年度事業化		H26年度都市計画決定				
<b>全体事業費</b>		約170億円	<b>事業進捗率</b>	約1%	<b>供用済延長</b>	0 km
		(平成31年3月末時点)				
<b>計画交通量</b>		25, 600台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>		
	(事業全体) 1. 9	(残事業)/(事業全体) 366/396 億円	(残事業)/(事業全体) 742/742 億円	令和元年		
	(2. 2)	事業費：294/324億円 維持管理費：72/72億円	走行時間短縮便益：685/685億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：8.0/8.0億円			
	(残事業) 2. 0					
	(2. 2)					
<b>感度分析の結果</b>						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.8~1.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.0~2.1(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.7~2.0(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.2(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.8~1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.9~2.2(事業期間±20%)</p>						
<b>事業の効果等</b>						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。</li> </ul>						
②国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> <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>						
③個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（恵那峡等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul>						
④災害への備え						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。</li> </ul>						
⑤地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						
⑥生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						

関係する地方公共団体等の意見

岐阜県知事の意見：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・一般国道19号瑞浪恵那道路は、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略において、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として、2027年の名古屋開業を見据えて整備する第一次整備計画道路に位置付けられており、リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に最大限波及させるために、重要な道路と考えていることから、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・瑞浪恵那道路沿線に新たな工業団地（恵那西工業団地）が開発され令和3年12月完成予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・恵那工区の事業進捗率は約1%、用地取得率は0%。（平成31年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく。

施設の構造や工法の変更等

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

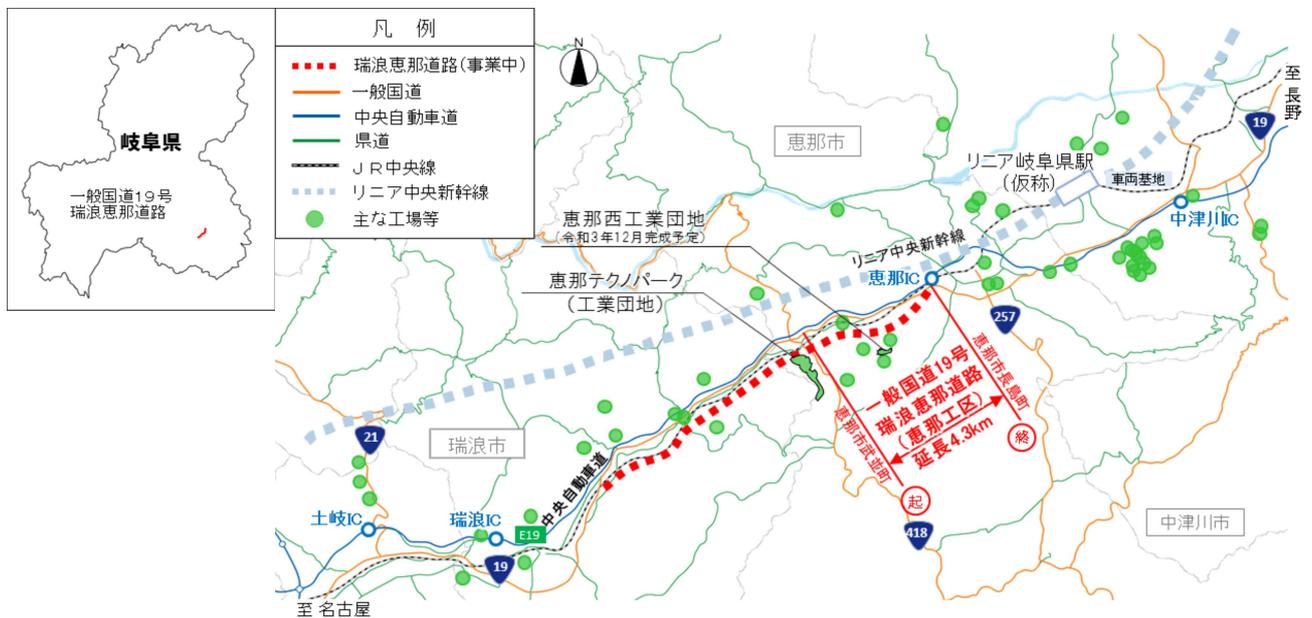
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（土岐～関）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)					
<b>起終点</b> 自：岐阜県土岐市土岐津町 至：岐阜県関市広見	<b>延長</b> 39.0km						
<b>事業概要</b> 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。							
<b>H元年度事業化</b>		<b>H元年度都市計画決定</b>		<b>H2年度用地着手</b>		<b>H8年度工事着手</b>	
<b>全体事業費</b> 4,000億円		<b>事業進捗率</b> 約75% <small>(平成31年3月末時点)</small>		<b>供用済延長</b> 39.0km			
<b>計画交通量</b> 27,700台/日							
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(2.1)</small> <small>(残事業)</small> 3.2 <small>(3.7)</small>	<b>総費用</b> <small>(残事業)/事業全体</small> 3,965/16,603億円 事業費：3,378/15,599億円 維持管理費：587/1,004億円	<b>総便益</b> <small>(残事業)/事業全体</small> 12,679/23,163億円 走行時間短縮便益：11,589/21,003億円 走行経費減少便益：852/1,680億円 交通事故減少便益：238/480億円	<b>基準年</b> 令和元年			
<b>感度分析の結果</b> <small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C = 1.3 ~ 1.5 (交通量 ±10%) <small>(残事業)</small> 交通量 : B/C = 2.9 ~ 3.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 1.4 ~ 1.4 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C = 2.9 ~ 3.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 1.3 ~ 1.4 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C = 3.2 ~ 3.3 (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 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。							

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

岐阜県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。  
 なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 土岐JCT～美濃加茂IC間については、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、早期に4車線化の事業化をお願いします。また、美濃加茂IC～関広見IC間の4車線化についても早期事業化をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.6万人増加した。
- ・ 南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成元年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率約75%（平成31年3月末時点）
- ・ 平成30年度まで：土岐JCT～関広見IC 延長36.1km（2/4）全線開通  
 土岐南多治見IC～土岐JCT 延長2.9km（4/4）部分開通  
 美濃関JCT 延長2.4km 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

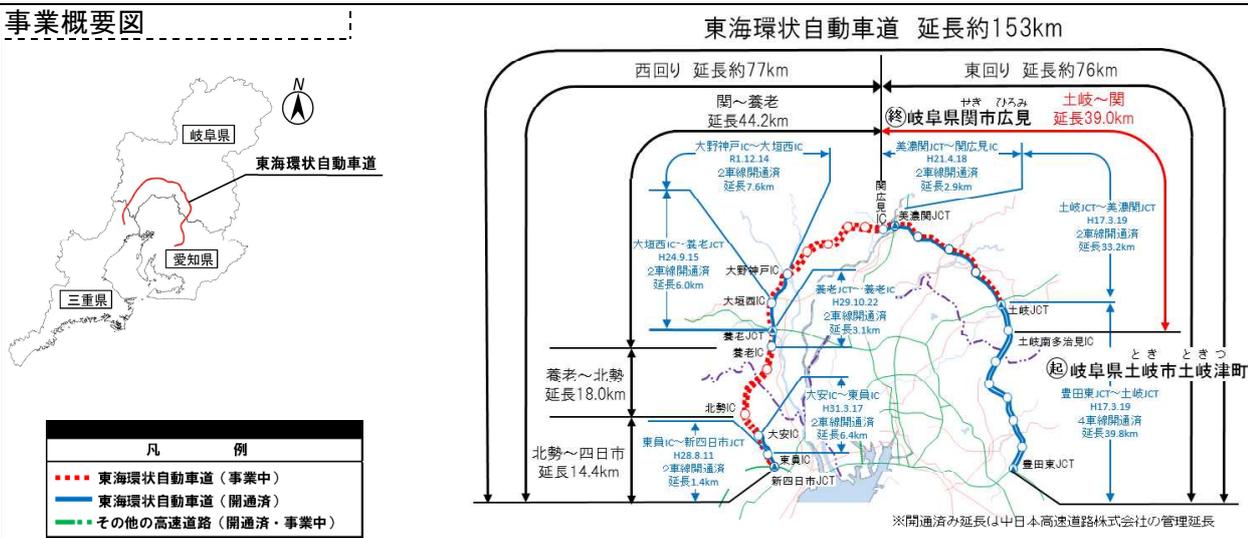
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（関～養老） <small>せき ようろう</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）		
<b>起終点</b> 自：岐阜県関市広見 <small>せき ひろみ</small> 至：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ようろう おおあと</small>	<b>延長</b> 44.2km			
<b>事業概要</b> 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。				
H6年度事業化		H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H19年度工事着手
全体事業費	6,075億円	事業進捗率 （平成31年3月末時点）	約76%	供用済延長 16.7km
<b>計画交通量</b>		27,200台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C （事業全体） 1.4 （1.4） （残事業） 3.2 （4.7）	<b>総費用</b> （残事業）/（事業全体） 3,965/ 16,603億円 事業費：3,378/15,599億円 維持管理費：587/1,004億円	<b>総便益</b> （残事業）/（事業全体） 12,679/ 23,163億円 走行時間縮減便益：11,589/21,003億円 走行経費減少便益：852/ 1,680億円 交通事故減少便益：238/ 480億円	<b>基準年</b> 令和元年
<b>感度分析の結果</b>				
（事業全体） 交通量 : B/C = 1.3 ~ 1.5 (交通量 ±10%)		（残事業） 交通量 : B/C = 2.9 ~ 3.5 (交通量 ±10%)		
事業費 : B/C = 1.4 ~ 1.4 (事業費 ±10%)		事業費 : B/C = 2.9 ~ 3.5 (事業費 ±10%)		
事業期間 : B/C = 1.3 ~ 1.4 (事業期間 ±20%)		事業期間 : B/C = 3.2 ~ 3.3 (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 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。				
②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。				
③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。				
④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。				
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（岐阜・西濃地域）が存在する。				
⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。				
⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。				

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

岐阜県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。  
 なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 山県IC～大野神戸IC間については、開通見通しのとおり令和6年度までの開通に向け事業を推進されるとともに、可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・ 事業費については、今回の見直しによる増加額が非常に大きいことから、財政投融資の活用等により整備財源を確保されるとともに、最新技術の活用を含めて徹底した縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.6万人増加した。
- ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成6年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率約76%（平成31年3月末時点）
- ・ 平成24年度：大垣西IC～養老JCT 延長6.0km（2/4）部分開通
- ・ 平成29年度：養老JCT～養老IC 延長3.1km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：大野神戸IC～大垣西IC 延長7.6km（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

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

施設の構造や工法の変更等

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

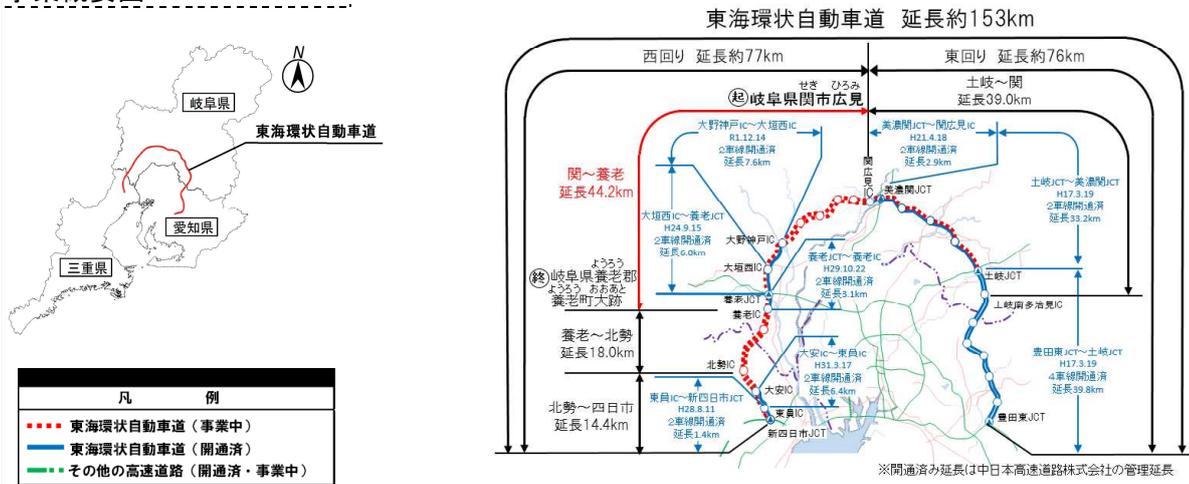
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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（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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（養老～北勢） <small>ようろう ほうせい</small>	<b>事業区分</b>	一般国道 国土交通省 主体 中部地方整備局 中日本高速道路(株)		
<b>起終点</b> 自：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ほうろう おおあと</small> 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small>	<b>延長</b>	18.0km		
<b>事業概要</b> 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。				
H10年度事業化		H19年度都市計画決定	H25年度用地着手	H26年度工事着手
全体事業費	1,500億円	事業進捗率 <small>(平成31年3月末時点)</small>	約9%	供用済延長 0.0km
計画交通量		19,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(2.3)</small> <small>(残事業)</small> 3.2 <small>(2.9)</small>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 3,965/16,603億円 事業費：3,378/15,599億円 維持管理費：587/1,004億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 12,679/23,163億円 走行時間短縮便益：11,589/21,003億円 走行経費減少便益：852/1,680億円 交通事故減少便益：238/480億円	基準年 令和元年
<b>感度分析の結果</b> <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.3~1.5（交通量±10%） <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.9~3.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4~1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=2.9~3.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.2~3.3（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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇔大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇔大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。				

⑨生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

岐阜県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。  
なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・当該区間については、早期全線開通に向け、開通見通しを示したうえで整備の推進をお願いします。
- ・事業費については、中京圏の高速道路料金の見直しや、財政投融资の活用により整備財源を確保されるとともに、最新技術の活用も含めて徹底した縮減をお願いします。

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。  
ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、全線開通に向け早期整備を進めていただくとともに、将来を見据えた地域づくりを後押しできるよう開通見通しの早期公表をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.6万人増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成10年度に事業化、用地取得率約90%、事業進捗率約9%（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

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

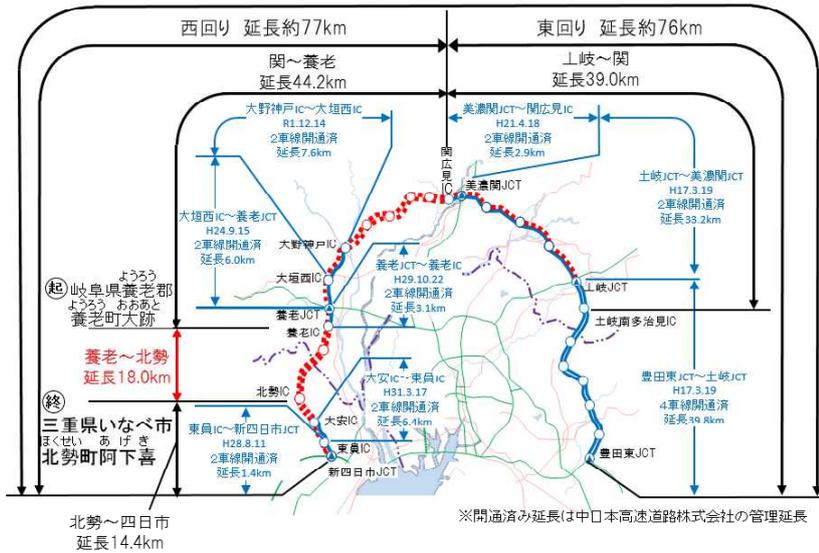
対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



東海環状自動車道 延長約153km



- ※ 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

<b>事業名</b> 一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ほくせい よっかいち</small> （北勢～四日市）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)					
<b>起終点</b> 自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small> 至：三重県四日市市北山町 <small>よっかいち きたやま</small>	<b>延長</b> 14.4 km						
<b>事業概要</b> 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。							
H2年度事業化		H3年度都市計画決定		H5年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費 1,639億円		事業進捗率 約94% <small>（平成31年3月末時点）</small>		供用済延長 7.8km			
計画交通量 29,600台/日							
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C <small>（事業全体）</small> 1.4 （1.8） <small>（残事業）</small> 3.2 （8.4）	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 3,965/16,603億円 事業費：3,378/15,599億円 維持管理費：587/1,004億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 12,679/23,163億円 走行時間短縮便益：11,589/21,003億円 走行経費減少便益：852/1,680億円 交通事故減少便益：238/480億円	基準年：令和元年			
<b>感度分析の結果</b> <small>（事業全体）</small> 交通量：B/C=1.3～1.5（交通量±10%） <small>（残事業）</small> 交通量：B/C=2.9～3.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=2.9～3.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.2～3.3（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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。							
②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。							
③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。							
④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圈中心都市（四日市市⇔大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圈中心都市（桑名市⇔大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。							
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。							
⑥安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。							
⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合にが大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。							
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑨生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、公表されている大安IC～北勢IC間の2024年度供用を一日も早く実現されるよう、事業の確実な推進をお願いいたします。

なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.6万人増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地取得率約99%、事業進捗率約94%（平成31年3月末時点）
- ・平成28年度まで：東員IC～新四日市JCT 延長1.4km（2/4）部分開通
- ・平成30年度：大安IC～東員IC 延長6.4km（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

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

施設の構造や工法の変更等

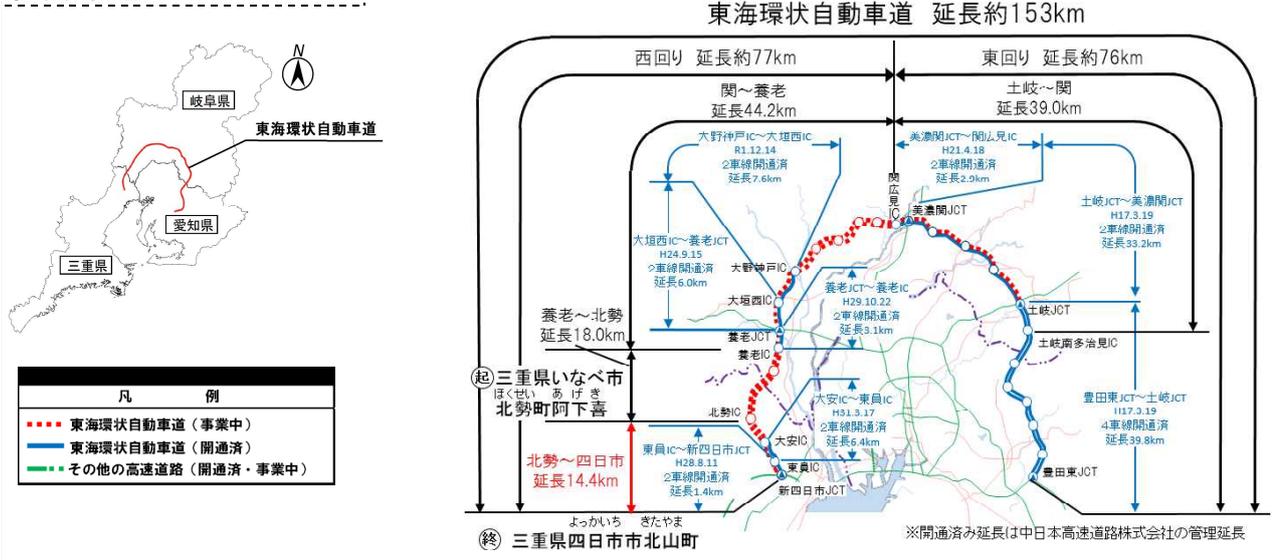
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針：事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（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1号 <small>ひがしするがわんかんじょう</small> 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） <small>ぬまつ おかのみや あしたか</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県沼津市東椎路 <small>ぬまつ おかのみや</small> <small>ぬまつ ひがししいじ</small>			延長	2.6km
事業概要					
<p>「東駿河湾環状道路（函南塚本～沼津岡宮）」と連続する一般国道1号東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）は、静岡県沼津市岡宮～静岡県沼津市東椎路までの延長2.6kmの自動車専用道路である。沼津都市圏における現道1号や周辺の道路にまで及ぶ慢性的な渋滞の緩和、災害に強い緊急輸送ネットワークの構築を主な目的に計画された道路である。本道路の整備により、安心安全な道路ネットワークづくりや地域相互の広域的な連携強化を推進し、活気ある一体的な圏域作りを支援する。</p>					
H27年度事業化		S62年度都市計画決定		R1年度用地着手	
工事未着手					
全体事業費	230億円	事業進捗率	約2%	供用済延長	0.0km
		<small>（平成31年3月末時点）</small>			
計画交通量	16,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体)				
	1.6	178/187億円	292/292億円	令和元年	
	(残事業)	事業費：164/172億円 維持管理費：14/14億円	走行時間短縮便益：239/239億円 走行経費減少便益：39/39億円 交通事故減少便益：14/14億円		
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.5～1.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6～1.6(交通量±10%)          事業費：B/C=1.4～1.7(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%)          事業期間：B/C=1.5～1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5～1.7(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス、東海バスオレンジシャトル、ミュースバス）が存在する。</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（ららぽーと沼津）へのアクセスを支援する。</li> <li>・主要な観光地（沼津市、三島市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（沼津市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）と並行する国道1号が第一次緊急輸送道路となっている。</li> <li>・第1次緊急輸送路の3路線（東名高速道路、新東名高速道路、国道1号）の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津市道路整備プログラム（都市計画道路 東駿河湾環状道路）に位置づけあり。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

静岡県知事の意見：

本事業は、沼津市岡宮から同市東椎路に至る区間の道路事業であり、東名高速道路や伊豆縦貫自動車道と接続する道路ネットワークを形成することにより、国道1号とその周辺道路の慢性的な渋滞の緩和及び交通事故の削減、災害時の救援活動の支援や、観光・物流産業の活性化といったストック効果が期待され、当該地域の発展に寄与する、大変重要な事業です。

効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。

なお、各年度の事業実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成28年3月19日に東名高速道路の愛鷹パーキングエリアにスマートインターチェンジが設置される。
- ・平成29年3月18日に新東名高速道路の駿河湾沼津サービスエリアにスマートインターチェンジが設置される。
- ・平成31年1月26日に伊豆縦貫自動車道（天城北道路）が暫定2車線で開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約2%、用地取得率は0%。（平成31年3月末時点）
- ・令和元年度から用地着手

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・沼津岡宮～愛鷹間（延長2.6km）は早期開通に向けて整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



H29.3撮影

※ 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138号 須走道路 <small>すばしり</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県駿東郡小山町須走 <small>すんどう おやまちようすばしり</small> 至：静岡県御殿場市水土野 <small>ごてんば みどの</small>		延長	3.8 km		
事業概要	<p>一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスである。本バイパスは、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいる。</p>					
H20年度事業化	H6年度都市計画決定 H26年度変更	H24年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	208億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約58%	供用済延長 (暫定開通含む)	1.1 km	
計画交通量	25,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (2.3) (残事業) 5.4 (6.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 200/557億円 事業費：157/514億円 維持管理費：43/43億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1088/1088億円 走行時間短縮便益：938/938億円 走行経費減少便益：127/127億円 交通事故減少便益：22/22億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.9~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.1~5.8(交通量±10%)                  事業費：B/C=2.0~2.1(事業費±10%) 事業費：B/C=5.0~5.9(事業費±10%)                  事業期間：B/C=1.8~2.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.9~6.0(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保                  ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。                  ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。                  ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス河口湖線）が存在する。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築                  ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（御殿場市、小山町須走）を最短時間で連絡する路線を構成する。                  ・日常活動圏の中心都市（御殿場市、小山町須走）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③個性ある地域の形成                  ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する。                  ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。                  ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④災害への備え                  ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落（小山町須走地区）を解消する。                  ・第一次緊急輸送道路に定められている。                  ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>⑤地球環境の保全                  ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全                  ・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑦他のプロジェクトとの関係                  ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

静岡県知事の意見：

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

効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。

なお、各年度の事業実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新東名高速道路の延伸（2020年度開通予定）、日本最大級となるアウトレットモールの増床（2020年春予定）により、更なる観光客の増加が見込まれ、須走道路の開通による地域経済の活性化が期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約58%、用地取得率は100%（平成31年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・駿東郡小山町須走～御殿場市水土野区間（延長2.7km）は、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

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

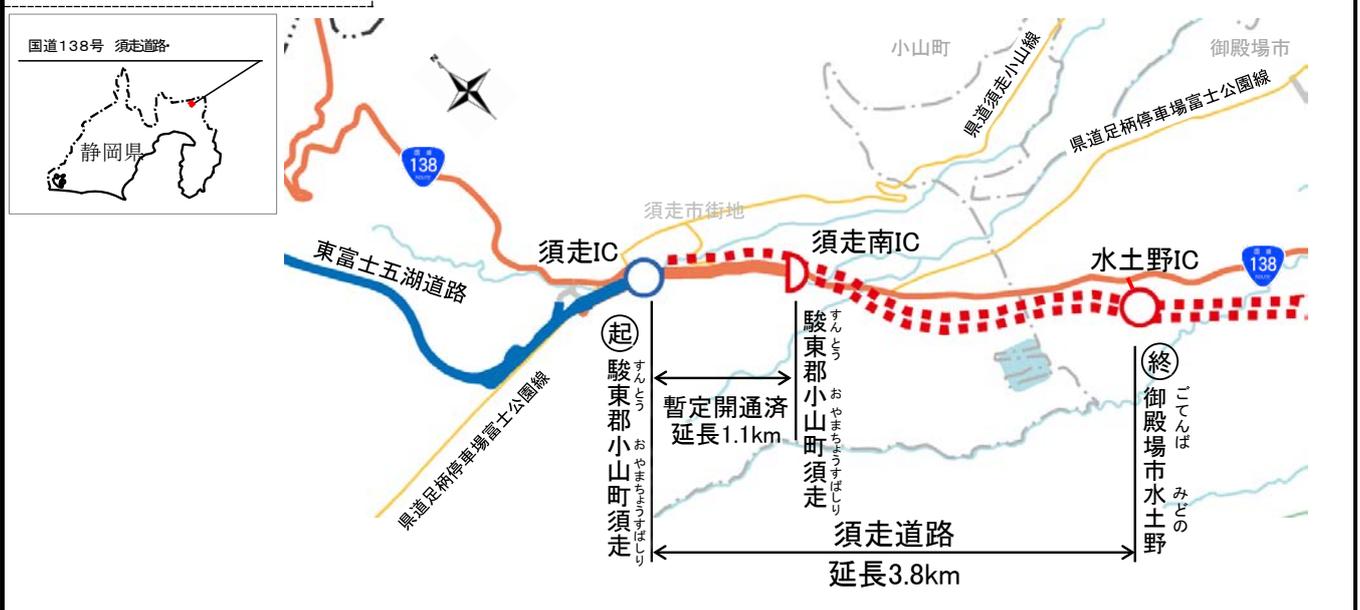
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（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138号御殿場バイパス（西区間） <small>ごてんば</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県御殿場市水土野 至：静岡県御殿場市萩原 <small>ごてんば みどの ごてんば はぎはら</small>		延長	4.3 km		
事業概要						
一般国道138号御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスである。本バイパスは、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいる。						
H11年度事業化		H6年度都市計画決定 H26年度変更		H14年度用地着手		H24年度工事着手
全体事業費		338億円		事業進捗率		約50%
				(平成31年3月末時点)		供用済延長 (暫定開通含む)
						1.45 km
計画交通量		29,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	2.0 (2.3)	200/557億円 事業費：157/514億円 維持管理費：43/43億円		1088/1088億円 走行時間短縮便益：938/938億円 走行経費減少便益：127/127億円 交通事故減少便益：22/22億円	
	(残事業)	5.4 (6.2)				
基準年 令和元年						
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.9~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.1~5.8(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.1(事業費±10%) 事業費：B/C=5.0~5.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.9~6.0(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス河口湖)が存在する。						
②都市の再生						
・神場南土地区画整理事業との連携あり。						
③国土・地域ネットワークの構築						
・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間(御殿場市、小山町須走)を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市(御殿場市、小山町須走)へのアクセス向上が見込まれる。						
④個性ある地域の形成						
・拠点開発プロジェクト(富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク)へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)のアクセスを支援する。 ・主要な観光地(御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山)へのアクセス向上が見込まれる。						
⑤災害への備え						
・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落(小山町須走地区)を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路(東名高速道路・中央自動車道)が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。						
⑥地球環境の保全						
・CO2排出量の削減が見込まれる。						
⑦生活環境の改善・保全						
・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの改善が見込まれる。						
⑧他のプロジェクトとの関係						
・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。						

関係する地方公共団体等の意見

静岡県知事の意見：

本事業は、静岡県と山梨県を結ぶ国道138号の御殿場市水土野から同市萩原に至る区間のバイパス事業であり、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成することにより、交通渋滞の緩和及び交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化や、富士山周辺の観光振興や地域活性化といったストック効果が期待され、当該地域の発展に寄与する、大変重要な事業です。

効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。

なお、各年度の事業実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新東名高速道路の延伸（2020年度開通予定）、日本最大級となるアウトレットモールの増床（2020年春予定）により、更なる観光客の増加が見込まれ、御殿場バイパス（西区間）の開通による地域経済の活性化が期待されます。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約50%、用地取得率は99%（平成31年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・御殿場市水土野～御殿場市ぐみ沢区間（延長2.9km）は、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

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

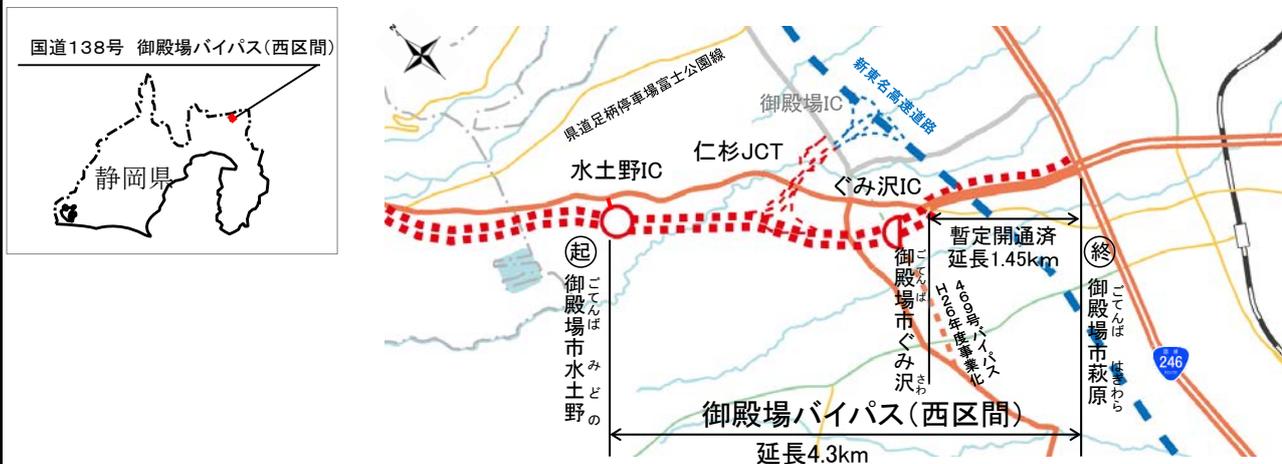
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（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	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路㈱	
起終点	自：愛知県名古屋市中川区島井町 至：愛知県海部郡飛島村木場一丁目	延長	12.2 km			
事業概要						
<p>近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約8.1kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛島JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成している。</p> <p>本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、巨大地震発生時の浸水被害などの災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された道路である。</p>						
H21年度事業化	S57年度都市計画決定	H25年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	2,721億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約71%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	23,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 5.0	総費用 (残事業)/事業全体 637/2,817億円 事業費：487/2,667億円 維持管理費：150/150億円	総便益 (残事業)/事業全体 3,180/3,180億円 走行時間短縮便益：2,718/2,718億円 走行経費減少便益：376/376億円 交通事故減少便益：85/85億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.02~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.5~5.5(交通量±10%)          事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=4.6~5.4(事業費±10%)          事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.0~5.0(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。</li> <li>・三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）を形成する。</li> <li>・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が望まれる。</li> <li>・緊急輸送道路（一般国道302号名古屋環状2号線）が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路であり、名古屋都市圏の環状道路の一部区間を形成する大変重要な高規格幹線道路である。本道路が整備されることで、一般国道302号及び周辺道路における交通渋滞が緩和し、物流が効率化することとなり、本県における生産性革命が実現する。また、周辺には海拔ゼロメートル地帯が広がっており、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能も有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。そのため、未開通区間である名古屋西JCT～飛島JCT（仮称）間の工事を推進し、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

本事業は、中部国際空港、名古屋港へのアクセスに重要な事業であるとともに、海拔ゼロメートル地帯における緊急輸送道路の機能を確保する役割を果たす重要な事業であることから、一日も早い開通をお願いします。

なお、事業費については、市の負担増とならないよう、コスト縮減を図るとともに、有料道路事業の活用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率約71%。（平成31年3月末時点）
- ・平成24年度より工事に着手、平成27年度までに用地取得済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

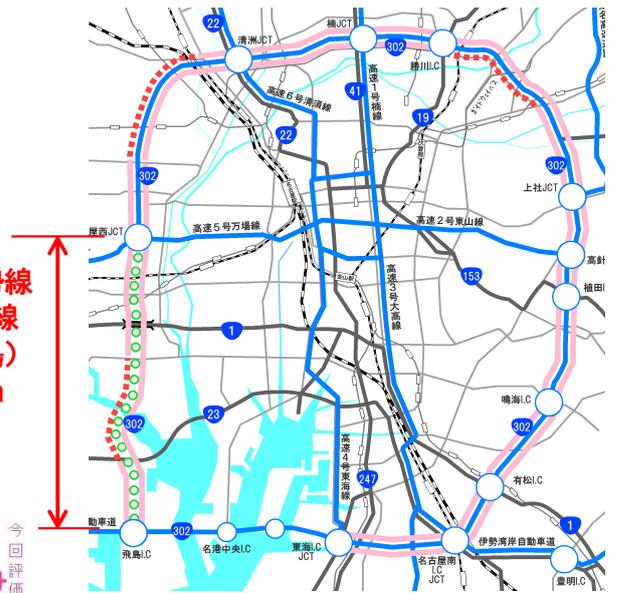
近畿自動車道伊勢線  
名古屋環状2号線  
(名古屋西～飛鳥)



愛知県

近畿自動車道伊勢線  
名古屋環状2号線  
(名古屋西～飛鳥)  
延長12.2 km

凡例	
	一般国道302号(開通済) 名古屋環状2号線
	" (事業中)
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路(事業中)
	一般国道



今回評価事業

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

## 再評価結果（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

<b>事業名</b> 一般国道23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：愛知県豊川市為当町 至：愛知県額田郡幸田町芦谷		<b>延長</b> 15.0 km
<b>事業概要</b> 一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 一般国道23号蒲郡バイパスは、地域高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。		
H9・H19年度 事業化	H3年度 都市計画決定	H15年度用地着手
<b>全体事業費</b> 1,307億円	<b>事業進捗率</b> (平成31年3月末時点) 約60%	<b>供用済延長</b> 5.9 km
<b>計画交通量</b> 62,100台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 3.1 (残事業) 8.8	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 507/1,428億円 (事業費：416/1,336億円) 維持管理費：91/91億円
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 4,450/4,450億円 (走行時間短縮便益：4,134/4,134億円) (走行経費減少便益：273/273億円) (交通事故減少便益：43/43億円)		<b>基準年</b> 令和元年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=2.8~3.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=3.0~3.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.9~3.3 (事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=7.9~9.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=8.1~9.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=8.4~9.2 (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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、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（名鉄バス）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。		
③都市の再生 ・区画整理（蒲郡蒲南地区、蒲郡中部地区、蒲郡駅南地区）等の沿道まちづくりとの連携がある。		
④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。		
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画）、地域連携プロジェクト（国際自動車産業交流都市計画）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。		
⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。		
⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する		
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

10市1町から構成される名豊道路建設推進協議会が早期整備を要望。

国道23号蒲郡バイパス建設推進協議会が早期整備を要望。

愛知県知事の意見：

○「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号 蒲郡バイパスは、完成自動車の国際海上輸送のハブ港である三河港と輸送機器等の生産拠点を結ぶ本県の重要な東西軸である名豊道路の一部を構成している。本道路が整備されることで、蒲郡市街地など周辺地域の渋滞が緩和し、物流の効率化が期待される。また、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能も有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。そのため、未開通区間である豊川為当IC～蒲郡IC間の工事を推進し、早期に開通見通しを公表するとともに、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。
- ・三河地域は、愛知県の輸送機械出荷額の約3割を占める、自動車産業の一大集積地である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約60%（平成31年3月末）。用地取得率は約98%（平成31年3月末）。
- ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間（延長5.9km）は、平成25年度に暫定2車線供用済み。
- ・豊川為当IC～蒲郡IC間（延長9.1km）について、設計協議、用地買収を推進し、工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊川為当IC～蒲郡市IC間（延長9.1km）について、早期暫定2車線供用を目指し、調査設計、用地買収、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

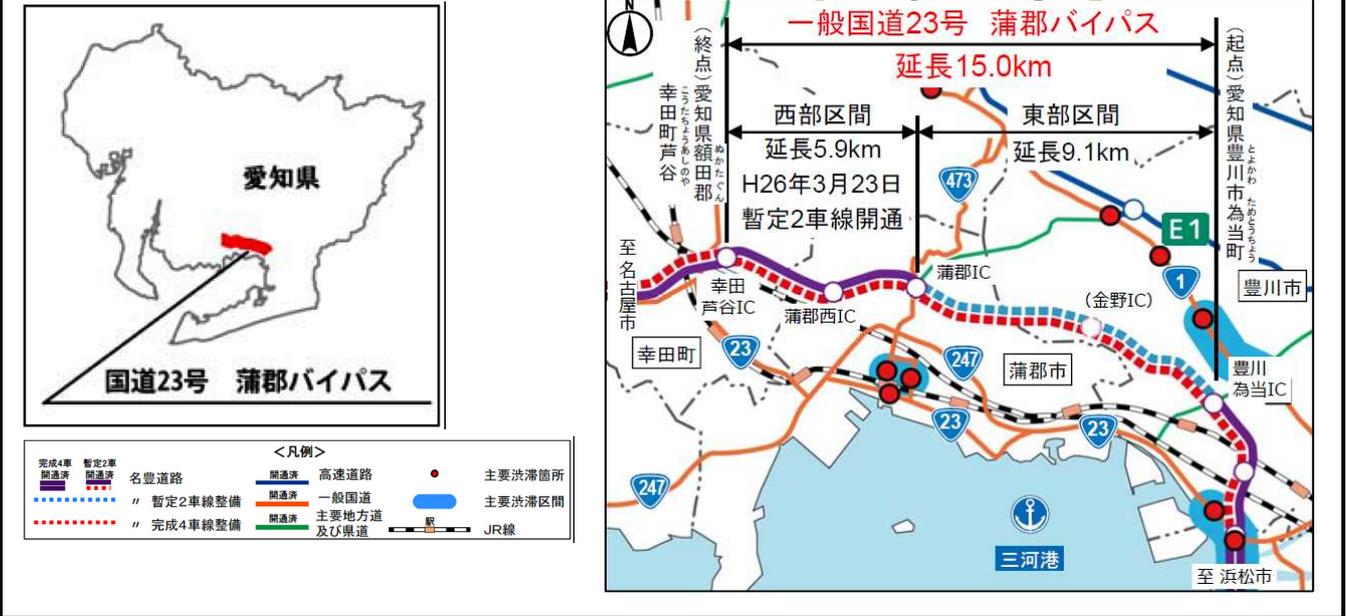
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（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

<b>事業名</b> 一般国道41号 <small>めいのう</small> 名濃バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局								
<b>起終点</b> 自：愛知県小牧市村中 <small>こまき むらなか</small> 至：愛知県犬山市五郎丸 <small>いぬやま ごろうまる</small>	<b>延長</b> 7.0 km									
<b>事業概要</b> 一般国道41号名濃バイパスは、愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る延長7.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速度道路への利便性向上、観光支援を目的に計画された道路である。 名濃バイパスは、名神高速や名古屋高速へのアクセス道路で、交通集中による渋滞が発生するとともに、企業活動にも支障をきたしているなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために6車線化整備することで、交通の円滑化、物流の効率化等の効果を見込んでいる。										
H25年度事業化		S45年度都市計画決定								
全体事業費		135億円								
事業進捗率 (平成31年3月末時点)		約54%								
供用済延長		3.6km								
<b>計画交通量</b> 55,700台/日										
<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)                 </td> <td style="text-align: center;">                     2.4                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (残事業)                 </td> <td style="text-align: center;">                     4.4                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体)	2.4	(残事業)	4.4	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>！                      (残事業)/ (事業全体)                 </td> <td style="text-align: center;">                     83億円/153億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     事業費：53億円/123億円                      維持管理費：30億円/30億円                 </td> <td></td> </tr> </table>	<b>総費用</b> ！ (残事業)/ (事業全体)	83億円/153億円	事業費：53億円/123億円 維持管理費：30億円/30億円	
<b>B/C</b> (事業全体)	2.4									
(残事業)	4.4									
<b>総費用</b> ！ (残事業)/ (事業全体)	83億円/153億円									
事業費：53億円/123億円 維持管理費：30億円/30億円										
		<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)                 </td> <td style="text-align: center;">                     361億円/361億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     走行時間短縮便益：338億円/338億円                      走行経費減少便益：23億円/23億円                      交通事故減少便益：0.17億円/0.17億円                 </td> <td></td> </tr> </table>	<b>総便益</b> ！ (残事業)/ (事業全体)	361億円/361億円	走行時間短縮便益：338億円/338億円 走行経費減少便益：23億円/23億円 交通事故減少便益：0.17億円/0.17億円					
<b>総便益</b> ！ (残事業)/ (事業全体)	361億円/361億円									
走行時間短縮便益：338億円/338億円 走行経費減少便益：23億円/23億円 交通事故減少便益：0.17億円/0.17億円										
<b>基準年</b> ！ 令和元年										
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.9~4.8(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3~2.5(事業費±10%) 事業費：B/C=4.1~4.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2~4.5(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。										
②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。										
③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（成田山名古屋別院等）へのアクセス向上が期待される。										
④無電柱化による美しい町並みの形成 ・一般国道41号全線が無電柱化の対象となっている。										
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（小牧市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。										
⑥災害への備え ・愛知県地域防災計画における、第一次緊急輸送道路として位置づけられている。										
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。										
⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。										

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して、異議はありません。

一般国道41号名濃バイパスは、名古屋市と岐阜県中濃地域とを結び、名神高速道路や名古屋高速道路とも一体となって、広域道路ネットワークを形成する大変重要な道路である。また、地元や沿線企業から慢性的な渋滞の緩和や物流の効率化に対する期待も大きいため、早期の6車線化完成に向け、さらに整備を加速するとともに、電線共同溝の整備を推進すること。

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

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・名濃バイパスの6車線未整備区間では依然として、慢性的に渋滞が発生。朝ピーク時には通勤交通と物流交通が輻輳し、面的にエリア全体で激しい渋滞が発生。
- ・国道41号沿線地域には、交通の利便性を活かし、国内有数の製造業・運送会社等の大規模事業所が多数立地、さらなる企業進出が予定されており、名神高速小牧ICへのアクセス時間の短縮、速達性の性向上が、物流活動の効率化に大いに貢献。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約54%、用地取得率は100%（平成31年3月末時点）
- ・小牧市村中～小牧市横内（延長1.3km）は、平成30年2月に6車線開通済み。
- ・小牧市横内～大口町新宮（延長1.1km）は、令和元年5月に6車線開通済み。
- ・大口町新宮～大口町中小口（延長1.2km）は、令和元年8月に6車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・大口町中小口～犬山市五郎丸（延長3.4km）について、早期開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

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

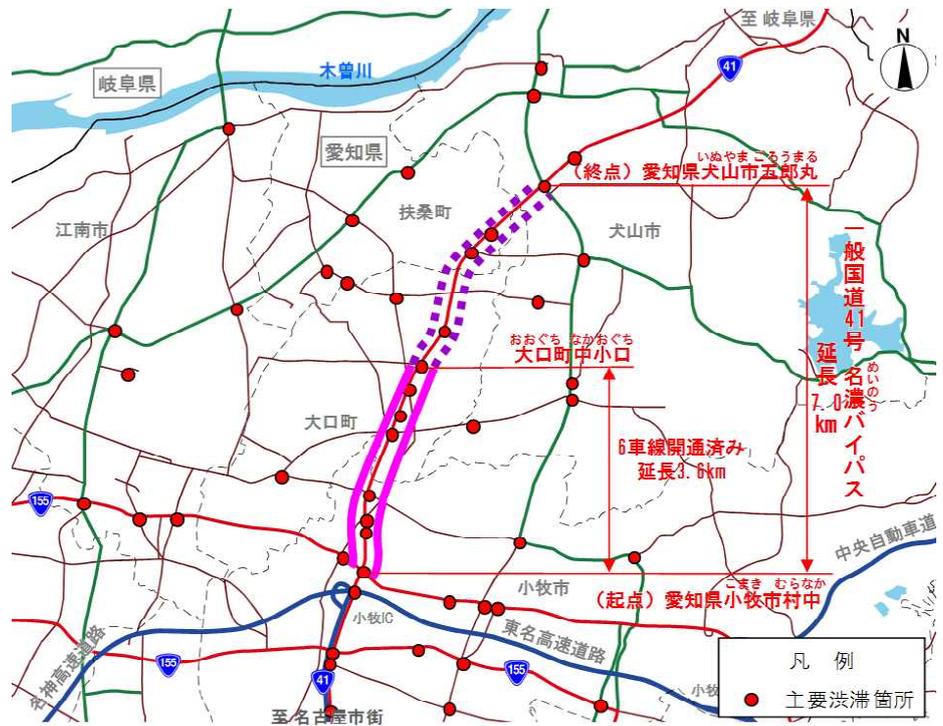
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（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

<b>事業名</b>	一般国道302号 <small>なごや</small> 名古屋環状2号線		<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局	
<b>起終点</b>	自：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町				<b>延長</b>	58.6 km	
<b>事業概要</b>							
一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町から愛知県名古屋市中川区富田町に至る延長58.6km（海上部除く）の道路である。 本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、名古屋港に集まる物流の効率化の支援等を目的に計画された道路である。							
S46年度事業化		S57年度都市計画決定		S46年度用地着手		S48年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	5,769億円		<b>事業進捗率</b> (平成31年3月末時点)	約94%		<b>供用済延長</b>	58.6km
<b>計画交通量</b>							
32,000台/日							
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>		<b>基準年</b>	
	(事業全体) 2.2	(残事業)/(事業全体) 349/16,073億円		(残事業)/(事業全体) 1,054/35,058億円		令和元年	
	(残事業) 3.0	事業費：299/15,512億円 維持管理費：50/562億円		走行時間短縮便益：936/32,258億円 走行経費減少便益：105/2,577億円 交通事故減少便益：13/223億円			
<b>感度分析の結果</b>							
(事業全体) 交通量：B/C=2.0~2.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.7~3.3(交通量±10%)							
事業費：B/C=2.2~2.2(事業費±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3(事業費±10%)							
事業期間：B/C=2.2~2.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.8~3.2(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							
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。							
・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道（甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号）の除却が見込まれる。							
・バス路線の利便性向上が見込まれる。							
②物流効率化の支援							
・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。							
③都市の再生							
・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。							
・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路（広域道路）を形成する。							
・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業）と連携する。							
④個性ある地域の形成							
・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。							
⑤無電柱化による美しい町並みの形成							
・一般国道302号全線が無電柱化の対象となっている。							
⑥災害への備え							
・愛知県地域防災計画における、第1次緊急輸送道路として位置づけられている。							
・緊急輸送道路（名古屋第二環状自動車道）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。							
⑦地球環境の保全							
・CO2排出量の削減が見込まれる。							
⑧生活環境の改善・保全							
・NO2排出量の削減が見込まれる。							
・SPM排出量の削減が見込まれる。							

⑨他のプロジェクトとの関係

・関連する大規模道路事業（近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島））と一体的に整備する必要がある。

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して、異議はありません。

名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路であり、西南部・南部区間の完成によって名古屋都市圏の環状道路としての機能が最大限に発揮される。そのため、名古屋環状2号線（専用部）の一日も早い全線開通に向け、さらに整備を加速するとともに、一般国道302号の全線4車線化及び電線共同溝の整備を推進すること。

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

名古屋市長の意見：

- 1 「対応方針（原案）」に対して異議は、ありません。
- 2 当該道路は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路であるため、一日も早い4車線化をお願いします。
- 3 事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑
- ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要
- ・新たな市街地形成の支援

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約94%。用地取得率は100%。（平成31年3月時点）
- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山（延長5.0km）は、名鉄瀬戸線の立体化に向けた仮線工事を推進。
- ・あま市甚目寺～清須市一場（延長5.2km）は、名鉄本線、名鉄津島線の立体化に向けた関係機関協議を推進。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、改良工、橋梁上部工等の工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山（延長5.0km）は、ボトルネックとなる1箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・あま市甚目寺～清須市一場（延長5.2km）は、ボトルネックとなる2箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、専用部（近畿自動車道伊勢線）の整備と併せて4車線化整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡例	
	一般国道302号 名古屋環状2号線（開通済）
	〃（事業中）
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路
	有料道路（事業中）
	一般国道

今回評価事業



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

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