

再評価結果（令和３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道中川郡本別町共栄 至：北海道釧路市鶴野				延長	65.0 km
事業概要 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694 kmの高速自動車国道である。 本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧路圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした、延長65.0 kmの事業である。						
H15年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H16年度用地補償着手		H16年度工事着手
全体事業費		約2,392億円		事業進捗率 (令和2年3月末時点)		約96% 供用済延長 48.0 km
計画交通量		3,900～8,500台/日 (本別JCT～根室IC)				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (0.8) (残事業) 1.3 (1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 734/3,939億円 (事業費：636/3,628億円 維持管理費：99/310億円)		総便益 (残事業)/(事業全体) 980/4,348億円 (走行時間短縮便益：819/3,656億円 走行経費減少便益：130/583億円 交通事故減少便益：31/109億円)		基準年 令和2年
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=1.02～1.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.1 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.2～1.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び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。 ②重要港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。 ③主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。 ④水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港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救急搬送の安定性向上 ・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。						
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、池田町など1市10町1村の首長で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 道央・十勝・釧路圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保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、事業の実施に当たっては、平成2年12月3日付け道路第1322号「北海道横断自動車道小樽釧路線(阿寒町～釧路市間)に係る環境影響評価準備書に関する意見について」の知事意見を遵守するとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期に全線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

- ・一般国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路別保IC 開通
- ・一般国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線を含む）
- ・一般国道272号 上別保道路 全線開通
- ・一般国道44号 根室道路 温根沼IC～根室IC 開通
- ・市町村合併により、釧路市、阿寒町及び音別町が「釧路市」となる
- ・釧路市及び弟子屈町が「水のカムイ観光圏」に認定、道東地域が広域観光周遊ルートに認定、釧路市が観光立国ショーケースに認定、阿寒国立公園（阿寒摩周国立公園）が国立公園満喫プロジェクトに選定
- ・釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）及び特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定、国際物流ターミナル運営開始
- ・北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成16年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約96%となっている。（令和2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範囲の見直し、不良土対策の追加等による変更。
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範囲の見直し、不良土対策の追加等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

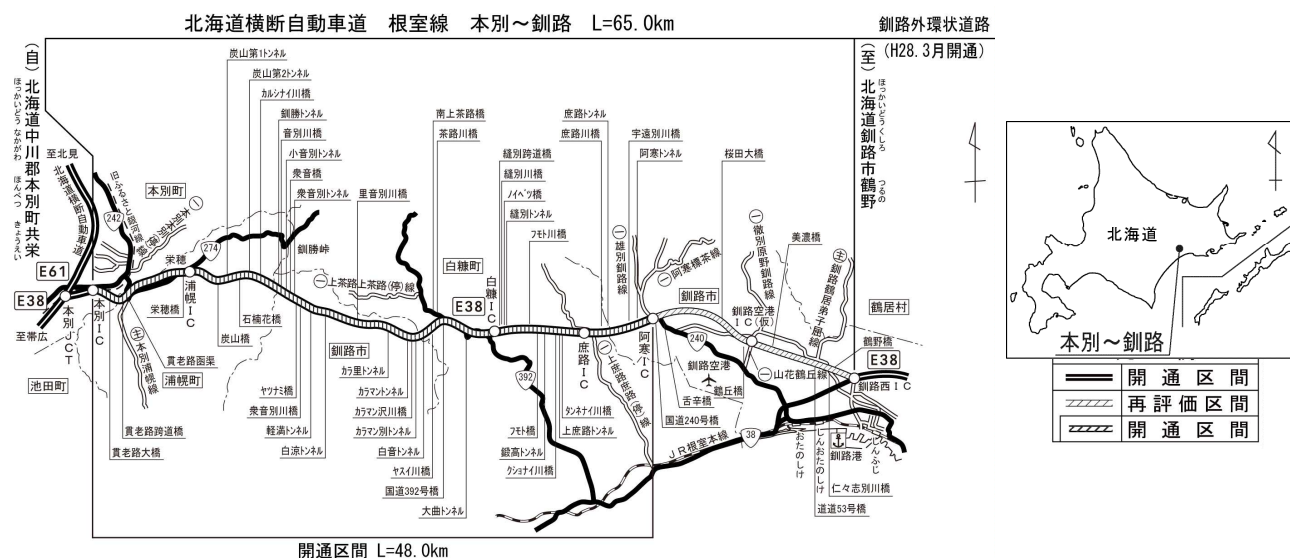
対応方針

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



※ B/Cにおける（）は、本別JCT～根室ICのうち評価対象区間を本別～釧路とした場合のもの。

※ 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3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名

一般国道44号（北海道横断自動車道根室線）
尾幌糸魚沢道路

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：北海道厚岸郡厚岸町尾幌
至：北海道厚岸郡厚岸町糸魚沢

延長

24.7km

事業概要

一般国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由し、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。

尾幌糸魚沢道路は、津波浸水被害などの災害時の救急活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、物流効率化や観光周遊性の向上等の支援を目的とした、延長24.7kmの事業である。

R元年度事業化

R一年度都市計画決定
（R一年度変更）

R一年度用地補償着手

R一年度工事着手

全体事業費

約650億円

事業進捗率
（令和2年3月末時点）

約1%

供用済延長

0.0km

計画交通量

3,900～8,500台/日（本別JCT～根室IC）

費用対効果
分析結果

B/C
（事業全体）
1.1（1.1）
（残事業）
1.3（1.2）

総費用
（残事業）/（事業全体）
734/3,939億円
（事業費：636/3,628億円）
維持管理費：99/310億円

総便益
（残事業）/（事業全体）
980/4,348億円
（走行時間短縮便益：819/3,656億円）
走行経費減少便益：130/583億円
交通事故減少便益：31/109億円

基準年
令和2年

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=1.02～1.2（交通量±10%）
事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.1～1.1（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%）
事業費：B/C=1.2～1.5（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①災害時の輸送ルート強化

・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び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。

②重要港湾釧路港の流通利便性向上

・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。

③主要な観光地への利便性向上

・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。

④水産品の流通利便性向上

・道内各地のみならず苫小牧港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。

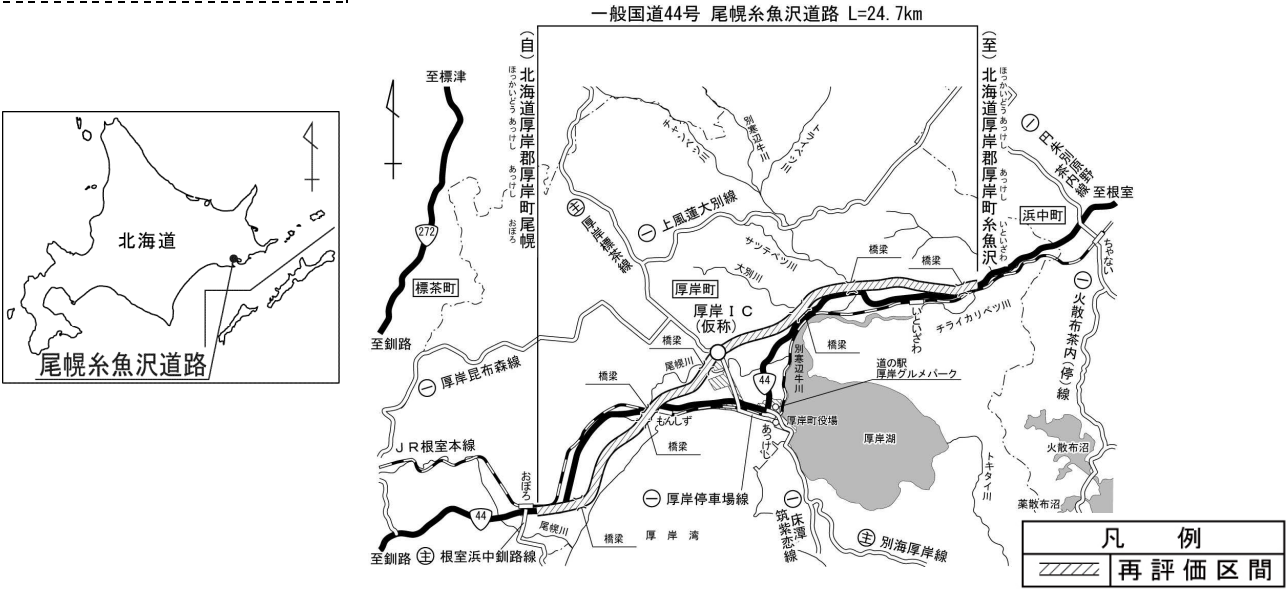
⑤救急搬送の安定性向上

・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。

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、池田町など1市10町1村の首長で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
道央・十勝・釧路・根室圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保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、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト縮減を図り、引き続き、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	
・一般国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路東IC～釧路別保IC 開通 ・一般国道272号 上別保道路 開通 ・一般国道44号 根室道路 温根沼IC～根室IC 開通 ・釧路港 国際物流ターミナル運営開始 ・北海道内7空港民間運営開始	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
令和元年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率約1%となっている。(令和2年3月末時点)	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
事業の必要性・重要性に変化はなく、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	
 一般国道44号 尾幌系魚沢道路 L=24.7km （自）北海道厚岸郡厚岸町尾幌 （至）北海道厚岸郡厚岸町系魚沢 凡 例 再評価区間	

- ※ B/Cにおける（）は、本別JCT～根室ICのうち評価対象区間を尾幌系魚沢道路とした場合のもの。
- ※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	ひだか あつがしずない 日高自動車道（一般国道２３５号） 厚賀静内道路		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	ほつかいどうさるひだかみはら 自：北海道沙流郡日高町字美原 ほつかいどうひだかしんしずないかみもり 至：北海道日高郡新ひだか町静内神森				延長	16.2km
事業概要 日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 厚賀静内道路は、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国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、日高厚賀インターチェンジから静内インターチェンジ（仮称）に至る延長16.2kmの事業である。						
H7年度事業化		H一年度都市計画決定 （H一年度変更）		H23年度用地補償着手		H23年度工事着手
全体事業費		約678億円		事業進捗率 （令和2年3月末時点）		約52％ 供用済延長 0.0km
計画交通量		11,000～11,600台／日				
費用対効果 分析結果		B／C （事業全体）1.3 （残事業）3.4		総費用 （残事業）／（事業全体） 264／682億円 事業費：228／645億円 維持管理費：36／36億円		総便益 （残事業）／（事業全体） 888／888億円 走行時間短縮便益：782／782億円 走行経費減少便益：83／83億円 交通事故減少便益：23／23億円
基準年		令和2年				
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=1.3～1.4（事業期間±20％） 【残事業】交通量：B/C=2.9～3.9（交通量±10％） 事業費：B/C=3.1～3.7（事業費±10％） 事業期間：B/C=3.3～3.5（事業期間±20％）						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①畜産品の流通利便性向上 ・迅速かつ一定速度で走行できる安定性の高い輸送ルートが確保されることによって、軽種馬の流通利便性向上が期待される。 ②農産品の流通利便性向上 ・日高自動車道の延伸による速達性・安定性の高い輸送ルートの確保は、農産品の出荷拡大や地域雇用増進にも寄与していることから、更なる農産品の流通利便性向上が期待される。 ③水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外へ出荷される水産品の更なる流通利便性の向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避することで迅速かつ効率的な道路啓開が可能となり、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・苫小牧市等の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥観光地への移動利便性向上 ・日高管内や十勝地域の観光地との連携強化が図られるなど、主要観光地への移動利便性向上が期待される。 ⑦移住・交流人口の拡大による地方創生 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地方創生の支援が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

日高町、新ひだか町など7町の首長等で構成される「北海道日高総合開発期成会」等から、整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化による物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保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、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、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

- ・日高自動車道 苫小牧東IC～日高厚賀IC開通
- ・市町村合併により、鶴川町と穂別町が「むかわ町」、日高町と門別町が「日高町」、静内町と三石町が「新ひだか町」となる
- ・苫小牧港 国際コンテナターミナルが東港区へ移転、国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
- ・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、国際線ターミナルビル拡張工事完了
- ・様似町 アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定
- ・白老町 ウポポイ（民族共生象徴空間）開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率約59%、事業進捗率約52%となっている。（令和2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

法面保護工や軟弱地盤対策工等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

法面保護工や軟弱地盤対策工等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

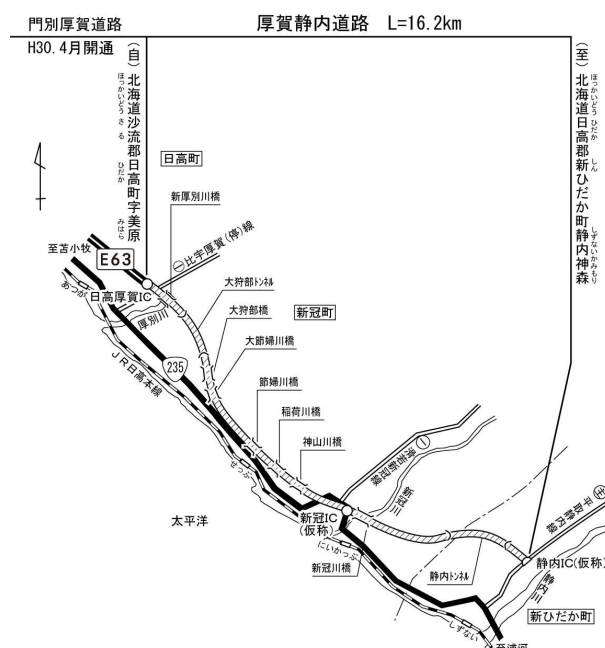
対応方針決定の理由

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
■■■■	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。

※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	おびひろ ひろお 帯広・広尾自動車道（一般国道２３６号） たいき ひろお ちゅうるいたい き とよに 大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）	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：ほっかいどうひろお たいき たいき 北海道広尾郡大樹町字大樹 至：ほっかいどうひろお ひろお もんべつ 北海道広尾郡広尾町字紋別	延長		15.1 km	
事業概要					
帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る延長約87kmの自動車専用道路である。 大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）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重要港湾十勝港等への物流効率化等の支援を目的とした、忠類大樹インターチェンジから豊似インターチェンジ（仮称）に至る延長15.1kmの事業である。					
H28年度事業化	H－年度都市計画決定 （H－年度変更）	H30年度用地補償着手	H30年度工事着手		
全体事業費	約200億円	事業進捗率 （令和2年3月末時点）	約11%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	4,000～5,600台／日（帯広JCT～広尾）				
費用対効果 分析結果	B／C （事業全体） 1.1（0.9） （残事業） 1.2（1.1）	総費用 （残事業）／（事業全体） 354／386億円 （事業費：274／305億円） 維持管理費：81／81億円	総便益 （残事業）／（事業全体） 420／420億円 （走行時間短縮便益：361／361億円） （走行経費減少便益：46／46億円） （交通事故減少便益：13／13億円）	基準年 令和2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=1.02～1.2（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.02～1.2（事業費±10%）事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.05～1.1（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）					
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
①重要港湾十勝港の利便性向上 ・生産地と十勝港の連携が強化され、物流の効率化・利便性向上が期待される。					
②道路交通の安全性向上 ・並行現道区間からの交通転換が見込まれ、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。					
③救急搬送・地域医療の安定性向上 ・救急搬送や通院時間が短縮し、救急医療の速達性や地域医療の安定性向上が期待される。					
④宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上 ・帯広市との所要時間が短縮し帯広市への1時間カバークロスの人口が増加、また、宅配の契約世帯数の急増に適切に対応する配送体制の効率化と住民生活の利便性向上が期待される。					
⑤観光地への移動利便性向上 ・移動時間の短縮が図られることで観光の周遊性が向上し、増加傾向にある日帰り観光を支援するなど、観光の活性化が期待される。					
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： 帯広市など1市5町2村の首長等で構成される「高規格幹線道路帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会」等から、整備促進の要望を受けている。					
知事の意見： 近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、全国への食料供給を支える十勝港へのアクセス強化による物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保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、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、引き続き、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

- ・ 帯広・広尾自動車道 帯広 J C T ～ 忠類大樹 I C 開通
- ・ 日高自動車道 日高門別 I C ～ 日高厚賀 I C 開通
- ・ 北海道横断自動車道根室線（占冠 I C ～ 十勝清水 I C）4 車線化等事業許可
- ・ 十勝港内港地区国際物流ターミナル整備令和 9 年度完了予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に工事着手して、用地進捗率約38%、事業進捗率約11%となっている。(令和2年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

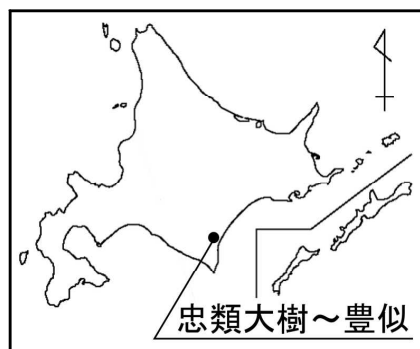
対応方針

事業継続

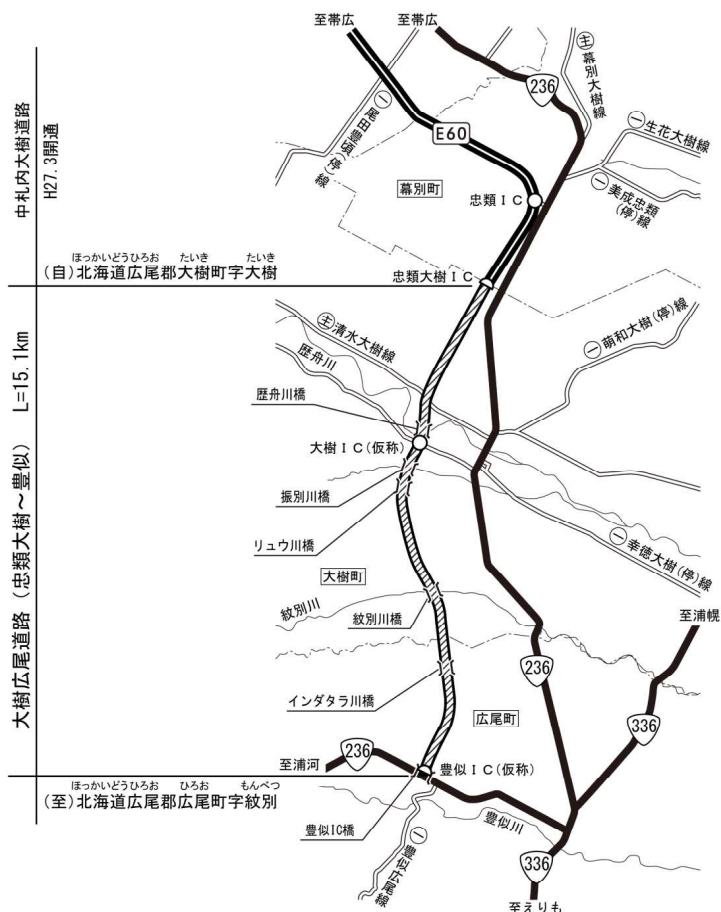
対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、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



※ B/Cにおける（ ）は、帯広JCT～広尾のうち評価対象区間を忠類大樹～豊似とした場合のもの。

※ 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3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 275 号 江別北道路		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：北海道江別市角山 至：北海道江別市篠津				延長	3.5 km
事業概要 一般国道 275 号は、札幌市を起点とし、浜頓別町に至る延長約 28.1 km の幹線道路である。 江別北道路は、2 車線区間のボトルネックによる交通混雑の緩和や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長 3.5 km の 4 車線拡幅事業である。						
H20 年度事業化		H1 年度都市計画決定 (H1 年度変更)		H22 年度用地補償着手		H24 年度工事着手
全体事業費		約 210 億円	事業進捗率 (令和 2 年 3 月末時点)	約 78%	供用済延長	1.7 km
計画交通量		20,000 ～ 29,200 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 6.9	総費用：(残事業)/(事業全体) 28/233 億円 (事業費：21/219 億円 維持管理費：6.6/13 億円)		総便益：(残事業)/(事業全体) 194/257 億円 (走行時間短縮便益：174/236 億円 走行経費減少便益：15/17 億円 交通事故減少便益：4.8/4.8 億円)		基準年 令和 2 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=1.01～1.2 (交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=6.3～7.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=6.4～7.5 (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=6.7～7.1 (事業期間±20%)						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①交通混雑の緩和 ・交通混雑を緩和し、定時性の確保や利便性向上が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・4 車線から 2 車線への車線減少によるボトルネック区間を解消し、走行環境が向上するなど道路交通の安全性向上が期待される。 ③重要港湾への利便性向上 ・安定した輸送ルートを確保し、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。 ④食品雑貨等の流通利便性向上 ・円滑な交通を確保し、食品雑貨等の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・交通混雑の緩和を図り、高次医療機関への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ⑥観光地への利便性向上 ・定時性を確保し、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑦冬期間の走行環境の安全性向上 ・防雪対策により地吹雪発生時の視程障害が緩和され、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 地域から頂いた主な意見等： 北広島市など 6 市 1 町 1 村の首長で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等から、整備の要望を受けている。 知事の意見： 現道の 4 車線化により、交通混雑の緩和や交通事故の低減が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保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、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、引き続き、効率的・効果的な執行に努め、早期に全線供用を図るようお願いいたします。						

再評価結果（令和３年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 4 5 2 号 盤の沢道路・五稜道路		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：北海道芦別市黄金町(盤の沢道路起点) 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ(五稜道路終点)				延長	1 8 . 5 km
事業概要	一般国道 4 5 2 号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約 1 1 0 km の幹線道路である。 盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長 1 8 . 5 km の事業である。					
H 5 年度事業化		H 一 年度都市計画決定 (H 一 年度変更)		H 6 年度用地補償着手		H 5 年度工事着手
全体事業費	約 4 9 6 億円 (盤の沢道路：242億円 五稜道路：254億円)		事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約 2 5 % 約 1 4 %		供用済延長 2 . 6 km
計画交通量	4 , 5 0 0 台 / 日					
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1 . 0 1 (残事業) 1 . 5	総費用 (残事業) / (事業全体) 3 4 5 / 5 1 5 億円 (事業費：307/460億円 維持管理費：37/ 55億円)		総便益 (残事業) / (事業全体) 5 2 1 / 5 2 1 億円 (走行時間短縮便益：494/ 494億円 走行経費減少便益：26/ 26億円 交通事故減少便益：1.2/ 1.2億円)		基準年 令和 2 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=0.9 ～1.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=0.95～1.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=0.98～1.05 (事業期間±20%)						
【残事業】交通量：B/C=1.4 ～1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.4 ～1.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5 ～1.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。						
②拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。						
③新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。						
④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。						
⑤物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。						
⑥合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。						
⑦救急搬送・一般通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の安定性向上が期待される。						

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：

芦別市など4市2町の首長で構成される「一般国道452号建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

通行不能区間の解消により、地域間交流の拡大及び物流の効率化が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保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、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、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 夕張IC～十勝清水IC開通
- ・旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC開通
- ・一般国道38号芦別バイパス、赤平バイパス開通
- ・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
- ・富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
- ・旭川空港国際ターミナル開業
- ・シーニックバイウェイ北海道「空知シーニックバイウェイ体感未来道ー」候補ルート登録
- ・北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手し、盤の沢道路の用地進捗率約70%、事業進捗率約25%、五稜道路の用地進捗率約95%、事業進捗率約14%となっている。（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地すべり対策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

地すべり対策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。

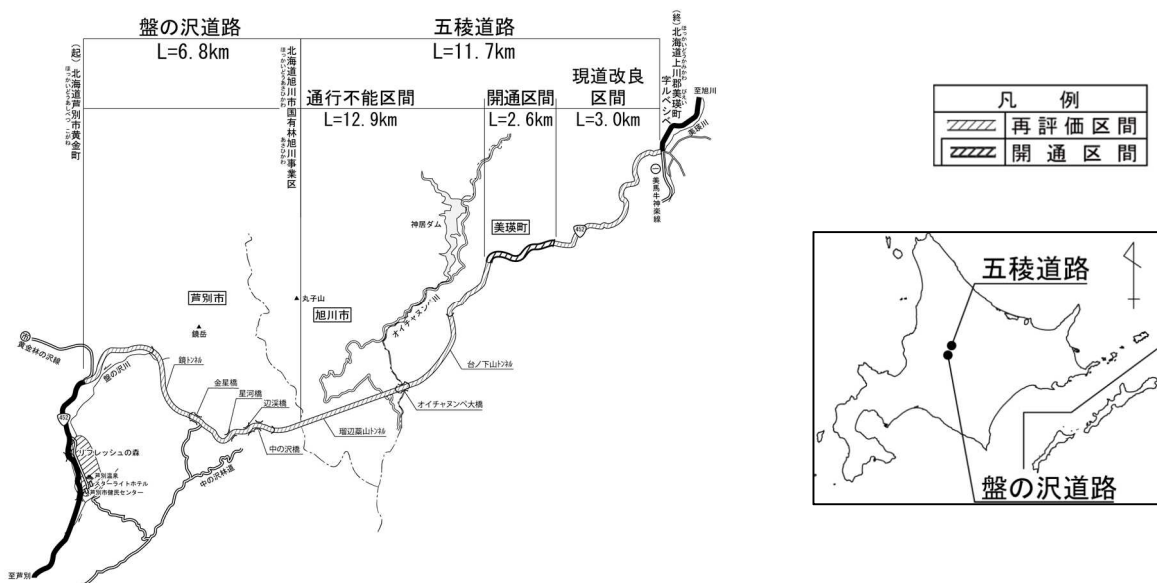
対応方針

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



※ 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３年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 4 5 2 号 盤の沢道路・五稜道路		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：北海道芦別市黄金町(盤の沢道路起点) 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ(五稜道路終点)				延長	1 8 . 5 km
事業概要	一般国道 4 5 2 号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約 1 1 0 km の幹線道路である。 盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長 1 8 . 5 km の事業である。					
H 5 年度事業化		H 一 年度都市計画決定 (H 一 年度変更)		H 6 年度用地補償着手		H 5 年度工事着手
全体事業費	約 4 9 6 億円 (盤の沢道路：242億円 五稜道路：254億円)		事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約 2 5 % 約 1 4 %		供用済延長 2 . 6 km
計画交通量	4 , 5 0 0 台 / 日					
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1 . 0 1 (残事業) 1 . 5	総費用 (残事業) / (事業全体) 3 4 5 / 5 1 5 億円 (事業費：307/460億円 維持管理費：37/ 55億円)		総便益 (残事業) / (事業全体) 5 2 1 / 5 2 1 億円 (走行時間短縮便益：494/ 494億円 走行経費減少便益：26/ 26億円 交通事故減少便益：1.2/ 1.2億円)		基準年 令和 2 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=0.9 ～1.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=0.95～1.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=0.98～1.05 (事業期間±20%)						
【残事業】交通量：B/C=1.4 ～1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.4 ～1.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5 ～1.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。						
②拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。						
③新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。						
④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。						
⑤物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。						
⑥合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。						
⑦救急搬送・一般通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の安定性向上が期待される。						

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：

芦別市など4市2町の首長で構成される「一般国道452号建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

通行不能区間の解消により、地域間交流の拡大及び物流の効率化が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保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、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、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 夕張IC～十勝清水IC開通
- ・旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC開通
- ・一般国道38号芦別バイパス、赤平バイパス開通
- ・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
- ・富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
- ・旭川空港国際ターミナル開業
- ・シーニックバイウェイ北海道「空知シーニックバイウェイ体感未来道ー」候補ルート登録
- ・北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手し、盤の沢道路の用地進捗率約70%、事業進捗率約25%、五稜道路の用地進捗率約95%、事業進捗率約14%となっている。（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地すべり対策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

地すべり対策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。

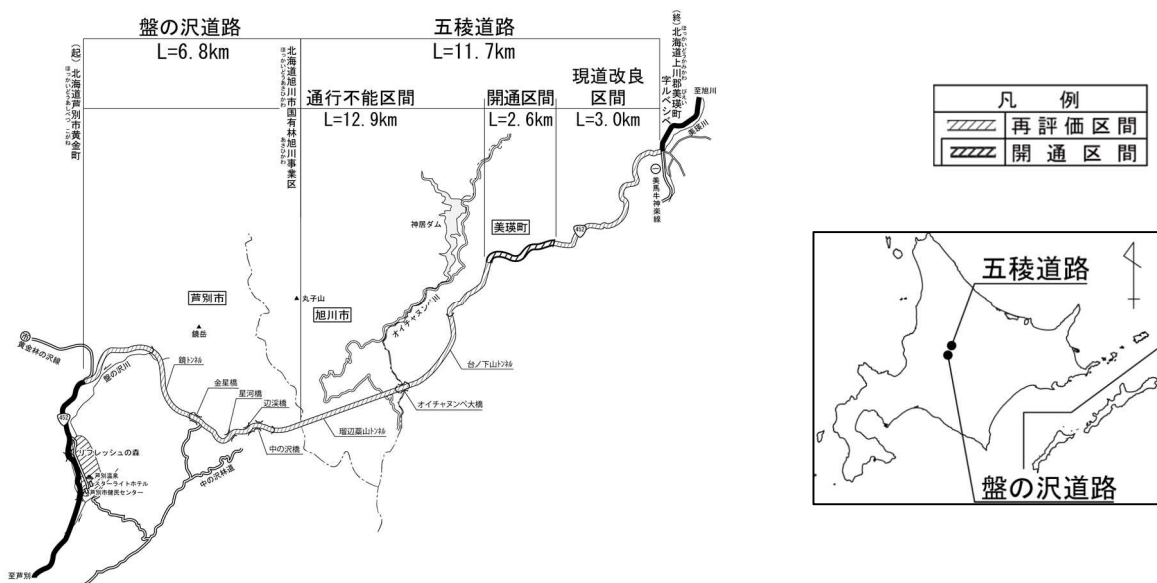
対応方針

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



※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 4 号 水 沢 東バイパス	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：岩手県奥州市水沢真城字東大深沢 至：岩手県奥州市水沢佐倉河字十文字			延長	9. 6 km
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 8 3 6. 4 km の主要な幹線道路である。 水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢真城字東大深沢から佐倉河字十文字に至る延長 9. 6 km の 4 車線道路である。					
S 6 0 年度事業化		S 5 7 年度都市計画決定		S 6 3 年度用地着手	
H 4 年度工事着手					
全体事業費	約 3 9 0 億円	事業進捗率	約 7 4 %	供用済延長	6. 9 km
		(令和 2 年 3 月末時点)			
計画交通量	2 0, 2 0 0 台／日				
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1. 0 5 (残事業) 2. 6	総費用 (残事業) / (事業全体) 113 億円 / 672 億円 事業費：82 億円 / 619 億円 維持管理費：31 億円 / 53 億円	総便益 (残事業) / (事業全体) 290 億円 / 703 億円 走行時間短縮便益：273 億円 / 596 億円 走行経費減少便益：17 億円 / 100 億円 交通事故減少便益：0. 52 億円 / 7. 3 億円	基準年 令和 2 年	
感度分析の結果					
【全体事業】交通量変動：B/C= 0.9～1.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.03～1.1(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.00～1.1(事業期間 ±1年)					
【残事業】B/C=1.4～3.8(交通量 ±10%) B/C=2.4～2.8(事業費 ±10%) B/C=2.5～2.7(事業期間 ±1年)					
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 (渋滞損失時間：35.6 万人時間 / 年、渋滞損失削減率：約 7 割削減)					
②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 (奥州市水沢真城地区～岩手医科大学附属病院 現況 56 分⇒将来 53 分)					
③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道 4 号が緊急輸送道路（第 1 次路線）に指定					
他 12 項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の見解 1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2 一般国道 4 号水沢東バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、迅速で安定した救急搬送などの効果が期待されることから、令和 7 年度の開通に向けて、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。 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、本県で実施する事業においても十分検討し、活用してい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。					
○以下の団体等から、水沢東バイパスの整備促進について要望あり 国道 4 号水沢東バイパス整備促進期成同盟会、国道 4 号岩手県南地域拡幅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）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					
・昭和 6 0 年度新規事業化、用地進捗率約 8 1 %、事業進捗率約 7 4 %（令和 2 年 3 月末時点） ・平成 1 7 年度まで：奥州市水沢東中通り二丁目～奥州市水沢佐倉河字十文字間 延長 4. 6 km (2 / 4) 部分開通 ・令和 2 年 3 月：奥州市水沢姉妹町～奥州市水沢東中通り二丁目間 延長 2. 3 km (2 / 4) 部分開通					

- ・令和7年度の供用を目指して事業を実施中。

- ・ 橋梁支承材料の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

事業継続

- ・奥州市内の交通混雑の緩和、交通安全確保等のため、早期整備の必要性が高い。

[illegible]

※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道４６号 盛岡西バイパス	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：岩手県盛岡市永井第一地割字高屋 至：岩手県盛岡市上 厨 川字前湯	延長	7. 8 km		
事業概要	一般国道４６号は、岩手県盛岡市から秋田県秋田市に至る延長約１０１. ８kmの主要な幹線道路である。 盛岡西バイパスは岩手県盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前湯に至る延長７. ８kmの４車線（一部６車線）道路である。				
S59年度事業化 (H14年度事業延伸)	S59年度都市計画決定 (H21年度変更)	S61年度用地着手	S62年度工事着手		
全体事業費	約４５３億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約７７％	供用済延長 (暫定)	7. 8 km
計画交通量	30, 900台／日				
費用対効果 分析結果	B／C (事業全体) 1. 3 (残事業) 3. 2	総費用 (残事業)／(事業全体) 117億円／ 842億円 事業費：97億円／ 790億円 維持管理費：20億円／ 52億円	総便益 (残事業)／(事業全体) 381億円／ 1, 117億円 走行時間短縮便益：344億円／ 996億円 走行経費減少便益：36億円／ 104億円 交通事故減少便益：1. 1億円／ 18億円	基準年	令和２年
感度分析の結果	【全体事業】交通量変動：B/C=0. 99～1. 6(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1. 3～5. 2(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C= 1. 3～1. 3(事業費 ±10%) B/C=3. 0～3. 5(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C= 1. 3～1. 4(事業期間±1年) B/C=3. 1～3. 3(事業期間±1年)				
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 (渋滞損失時間：218. 4万人時間/年、渋滞損失削減率：約6割削減) ②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性向上 (盛岡市前湯地区～岩手医科大学附属病院 現況37分⇒将来34分) ③災害への備え - 岩手県地域防災計画において、国道46号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定				
関係する地方公共団体等の意見	他13項目に該当				
○岩手県知事の意見	1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2 一般国道４６号盛岡西バイパスは、盛岡都市圏の交通の円滑化による都市環境の改善や東北縦貫自動車道へのアクセス向上などの効果が期待されることから、令和７年度の開通に向けて、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。 また、本事業において検討された技術基準改定による橋梁の構造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検討し、活用してい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。				
○以下の団体等から、盛岡西バイパスの整備促進について要望あり。	岩手県（知事）、盛岡市（市長）、矢巾町（町長） 国道４６号「地域高規格道路」盛岡秋田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）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。 - 岩手医科大学附属病院の移転（令和元年９月）				
事業の進捗状況、残事業の内容等	- 昭和５９年度新規事業化、用地進捗率１００％、事業進捗率約７７％（令和２年３月末時点） - 平成２５年度全線暫定供用（延長７. 8km）				

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7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

- ・防草対策の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

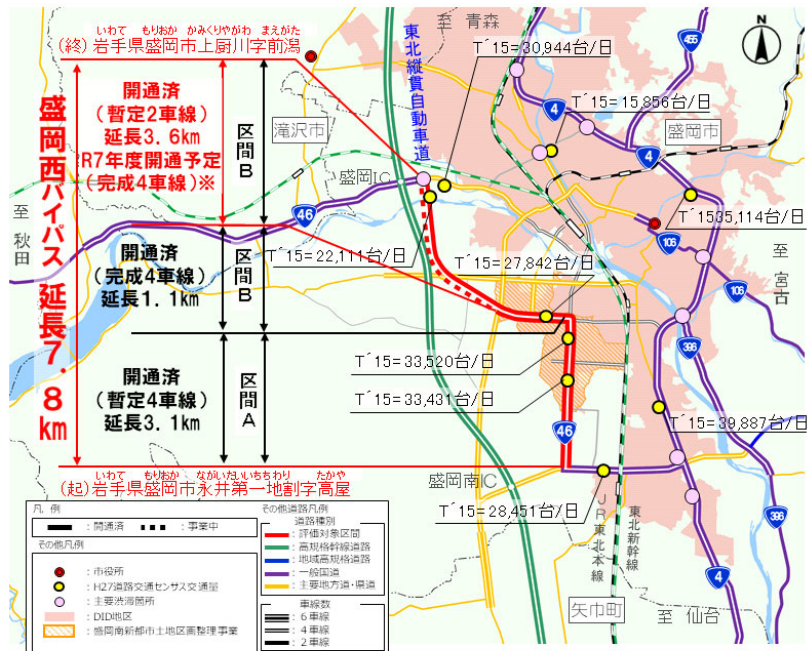
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

盛岡市内の交通混雑の緩和、救急医療施設へのアクセス向上等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※大規模構架工事が順調に進んだ場合

※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 4 5 号（三陸沿岸道路）侍 浜～階上		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 至：岩手県久慈市侍 浜 町桑畑					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132 km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23.0 km、2車線の自動車専用道路である。								
H23年度事業化		H一年度都市計画決定		H24年度用地着手		H23年度工事着手		
全体事業費		約1,135億円		事業進捗率		約83%		供用済延長
				(令和2年3月末時点)				23.0 km
計画交通量		4,800台/日						
費用対効果分析結果		B/C		総費用		総便益		基準年
(事業全体)				(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		令和2年
1.01 (0.5)				56億円/6,472億円		371億円/6,569億円		
(残事業)				(事業費)		(走行時間短縮便益)		
6.6 (1.2)				24億円/6,046億円		337億円/5,620億円		
[宮古～八戸]				(維持管理費)		(走行経費減少便益)		
				33億円/426億円		17億円/811億円		
						17億円/137億円		
感度分析の結果								
【全体事業】交通量変動：B/C=0.98～1.1 (交通量 ±10%) 【残事業】B/C=6.2～7.1 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.01～1.02 (事業費 ±10%) B/C=6.3～6.9 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=0.97～1.02 (事業期間±1年) B/C=6.4～6.6 (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]～県立久慈病院 現況80分⇒将来54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。 三陸沿岸道路（宮古～八戸）は、「地方創生」「国土強靱化」を推し進めるためにも必要不可欠な高規格幹線道路であることから、早期に全線供用されるよう整備をお願いします。								
○岩手県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2 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、観光振興に資するなど、本県の復興や地方創生に欠かすことのできない社会基盤であることから、1日も早い全線開通をお願いします。 また、ハーフインターチェンジのフルインターチェンジ化は、防災機能の強化や地域活性化等に資することから、コスト縮減にも配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。 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、本県で実施する事業においても十分検討し、活用してい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。								

- ・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

対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

- ・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が、地域防災計画に伴う防災拠点としての機能強化や観光資源の多様化に伴い洋野種市ICの南側からのアクセス強化の必要性が生じた。
- ・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
- ・久慈北道路 延長7.4 km (2/2) が令和2年3月に開通
- ・宮古田老道路 (宮古中央JCT～田老真崎海岸IC) 延長17.0 km (2/2) が令和2年7月に開通
- ・洋野階上道路 (洋野種市IC～階上IC) 延長7.0 km (2/2) が令和2年12月に開通
- ・尾肝要普代道路 (田野畑北IC～普代) 延長8.0 km (2/2) が令和2年12月に開通

・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約83%（令和2年3月末時点）

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・令和２年度末 侍浜ＩＣ～洋野種市ＩＣ 延長１６．０ｋｍ（２／２） 開通予定

- ・植生工の工法変更を行うことでコスト縮減を図っている。

事業継続

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。

一般国道45号
(三陸沿岸道路)
侍浜～階上

青森県
秋田県
岩手県
山形県
宮城県
福島県

至久慈市侍浜町桑畑
至二戸
至八戸
至宮古
至戸田
至八戸

一般国道45号(三陸沿岸道路) 侍浜～階上 L=23.0km
侍浜～洋野種市 L=16.0km
洋野種市～階上 L=7.0km
令和2年度末開通予定
令和2.12.12開通

侍浜IC
洋野有家IC
洋野宿戸IC
岩手種市IC
階上IC

洋野町
(主)軽米種市線
(主)八木線
(主)原明戸種市線
(主)八戸階上線
(県)角ノ浜玉川線

T' 15 6,916 台/日
T' 15 10,083 台/日

終点くじしめ(仮)交差点
起点三戸郡階上町大字道仏

凡例
——: 開通済 (R2年度開通予定含む)
——: 評価対象区間
——: 事業中
●: H27センサス交通量
■: 津波浸水区域 H23.3.11
(東北地方太平洋沖地震)

その他道路凡例
——: 道路種別
——: 高規格幹線道路
——: 一般国道
——: 主要地方道
——: 一般県道

※ 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3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） さんりくえんがんどうろ 歌津～本吉 うたつ もとよし	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 至：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 もとし みなみさんりくちよう たつ しらやま けせんぬま もとよしちよう つ やながね	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		H23年度用地着手	
全体事業費		約723億円		事業進捗率	
				約99% (令和2年3月末時点)	
計画交通量		13,900台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
【登米～釜石】	(事業全体) 1.1(1.3) (残事業) 1.1(1.1)	(残事業)/(事業全体) 17億円/5,620億円 (事業費: 16億円/5,256億円) (維持管理費: 1.1億円/364億円)	(残事業)/(事業全体) 19億円/5,946億円 (走行時間短縮便益: 12億円/4,898億円) (走行経費減少便益: 6.5億円/781億円) (交通事故減少便益: 0.32億円/267億円)	令和2年	
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= 1.02～1.1(事業期間+1年)					
事業の効果等 ①災害時のリダンダンシー確保 ②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 R1年度末：62分→全線開通時：59分） ③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 ④広域観光の振興を支援 ・内陸部を含めた広域周遊観光ルートを形成するとともに、滞在時間が増加し、地域の観光活性化を支援					
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2 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、観光振興に資するなど、本県の復興や地方創生に欠かすことのできない社会基盤であることから、1日も早い全線開通をお願いします。 また、ハーフインターチェンジのフルインターチェンジ化は、防災機能の強化や地域活性化等に資することから、コスト縮減にも配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。 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、本県で実施する事業においても十分検討し、活用してい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。					
○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」のとおり「継続」で異議ありません。 三陸沿岸道路は本県の復興に欠かすことのできない社会基盤であり、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、観光振興等に大きく寄与する道路である。 評価対象の歌津北ICのフル化事業は、気仙沼方面から旧歌津町における災害時の救援活動の強靱化が図られるとともに、気仙沼方面へのアクセス性が向上し、水産業をはじめとした産業振興が期待される事業である。					

今回の再評価については、歌津北ICのフル化事業の追加に伴う、全体事業費や事業期間についての変更であり、「対応方針（原案）」案に対して異議はない。引き続き、コスト縮減に最大限配慮いただき、一日も早い完成に向けて事業の進捗を図っていただきたい。

○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり

- ・三陸縦貫自動車道・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、南三陸町、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が、宮城県消防受援計画の策定等、気仙沼市から南三陸町へのアクセス強化の必要性が生じた。

事業の進捗状況、残事業の内容等（【歌津～本吉】）

- ・平成23年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約99%（令和2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：小泉海岸IC～本吉津谷IC間 延長2.0km開通（11/21）

施設の構造や工法の変更等

- ・人道橋をこ道橋へ集約することで、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

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。

再評価結果（令和３年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道４号 大衡道路 おおひらどうろ	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：宮城県黒川郡大衡村大衡柵木 おおひらむらおおひらはめき 至：宮城県黒川郡大衡村駒場字蕨崎 おおひらむらこまばあざわらびざき	延長	4.5 km		
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836.4 kmの主要な幹線道路である。 大衡道路は宮城県黒川郡大衡村大衡柵木から大衡村駒場字蕨崎に至る延長約4.5 kmの4車線事業である。					
H28年度事業化		H27年度都市計画決定		H30年度用地着手	
全体事業費		約79億円		事業進捗率 約13% (令和2年3月末時点)	
令和元年度工事着手		供用済延長		— km	
計画交通量		26,900台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 62億円/83億円 (事業費:47億円/68億円) (維持管理費:15億円/15億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 143億円/143億円 (走行時間短縮便益:131億円/131億円) (走行経費減少便益:9.9億円/9.9億円) (交通事故減少便益:2.3億円/2.3億円)	基準年 令和2年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量 : B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.6~1.8(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7~1.8(事業期間+1年) 【残事業】B/C= 2.0~ 2.6(交通量 ±10%) B/C= 2.1~ 2.5(事業費 ±10%) B/C= 2.2~ 2.4(事業期間+1年)					
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 (渋滞損失時間:47.7万人・時間/年、渋滞損失削減率:約9割削減) ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線の整備により、大衡村から圏域中心都市の大崎市へのアクセス向上が見込まれる。 (大衡村→大崎市 現況:31分→整備後:29分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路における、第1次緊急輸送道路ネットワークに位置づけ。 他5項目に該当					
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。 一般国道４号は、東日本の縦の大動脈として東北全般の産業経済活動や地域間交流を支える、極めて重要な役割を担う幹線道路であり、東日本大震災においては、並行する東北縦貫自動車道とともに、被災地への支援活動にも大きな役割を果たした。 評価対象の大衡道路は、慢性的な渋滞が発生し、特に冬期においては、東北縦貫自動車道が通行止めとなった際の代替路として、激しい渋滞が生じるなど、交通混雑が課題となっており、4車線化の早期完成が望まれている路線である。 今回の再評価においては、全体事業費や事業期間について、当初計画通りの事業実施が見込まれており、「対応方針(原案)」案に対して異議はない。引き続き、コスト縮減に最大限配慮いただき、一日も早い完成に向けて事業の進捗を図っていただきたい。 ○以下の団体等から、大衡道路の整備促進について要望あり 宮城県知事、国道４号拡幅改良建設促進期成同盟会、宮城県道路利用者会議					
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)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28年度事業化、用地進捗率約3%、事業進捗率約13%(令和2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。

施設の構造や工法の変更等

- ・側道の縦断計画見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

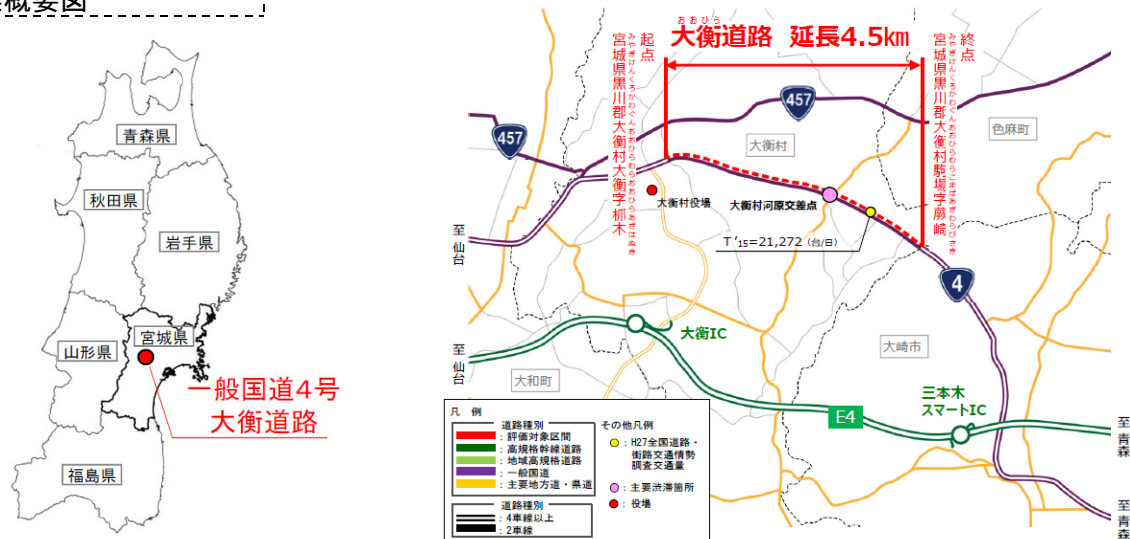
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・渋滞の緩和、交通事故の削減、東北縦貫自動車道の迂回機能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3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号 遊佐象潟道路)	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：山形県飽海郡遊佐町北目 至：秋田県にかほ市象潟町小滝	延長	17.9km		
事業概要 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9km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		H27年度用地着手	
全体事業費	約575億円	事業進捗率	約24%	供用済延長	—km
計画交通量		10,000台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1(1.4) (残事業) 1.9(2.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 485億円/992億円 事業費 ：380億円/858億円 維持管理費 ：106億円/134億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 946億円/1,117億円 走行時間短縮便益 ：721億円/834億円 走行経費減少便益 ：182億円/234億円 交通事故減少便益 ：43億円/49億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量変動：B/C＝0.9～1.4(交通量±10%) 事業費変動：B/C＝1.1～1.2(事業費±10%) 事業期間変動：B/C＝1.1～1.2(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：14.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況41分⇒将来36分) ③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である酒田みなと～遊佐区間の効果も含む					
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7号「遊佐象潟道路」は、日本海沿岸東北自動車道を形成するもので、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する極めて重要な路線です。 これまでの開通区間では、並行する国道7号の代替機能や観光客数の増加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、「第4次山形県総合発展計画」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、事業期間である令和8年度までの供用に向け、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、これまでも、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ます。

現在、秋田・山形県境部における沿岸の幹線道路は、国道7号のみであり、全面通行止めが発生した場合には、大きな迂回を余儀なくされており、遊佐象潟道路の整備により、災害時の代替性確保や緊急医療施設へのアクセス性の向上が期待されるほか、航空機関連産業の競争力強化や、観光振興など地域の活性化に大きく寄与するものと考えております。

引き続き、コスト縮減に十分に配慮しながら、令和2年2月に公表された開通予定に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業促進をお願いいたします。

○以下の団体等から、遊佐象潟道路の整備促進について要望あり

秋田県、秋田県議会、由利本荘市、由利本荘市議会、東北日本海沿岸市町村議会協議会、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会、本荘由利交通体系整備促進協議会、日本海沿岸東北自動車道山形・秋田県境区間建設促進期成同盟会、鶴岡市議会、鶴岡市、酒田市、庄内開発協議会、山形県庄内地区道路協議会

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）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25年度新規事業化、事業進捗率約24%（うち用地進捗率42%）（令和2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

・（仮）小砂川IC～（仮）象潟ICが令和7年度、遊佐鳥海IC～（仮）小砂川ICが令和8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

・事業調整による盛土材料の変更を行うことでコスト縮減を図っている。

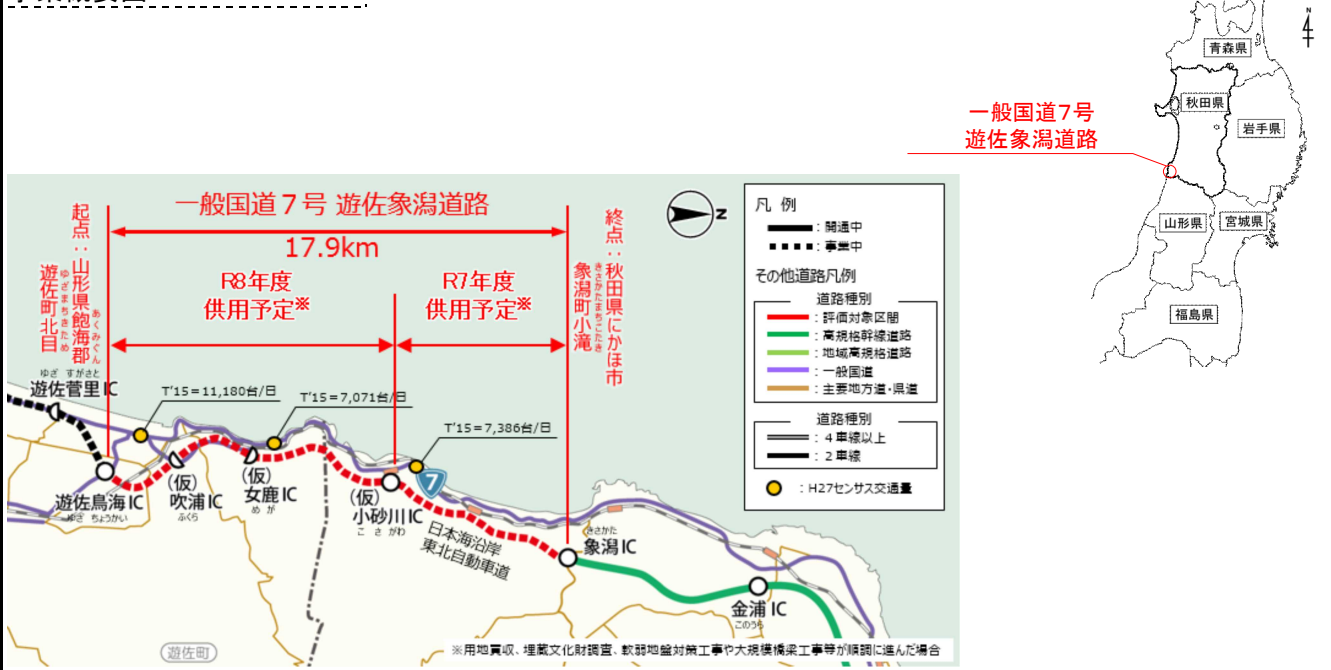
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

山形県～秋田県間の災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等のため、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。

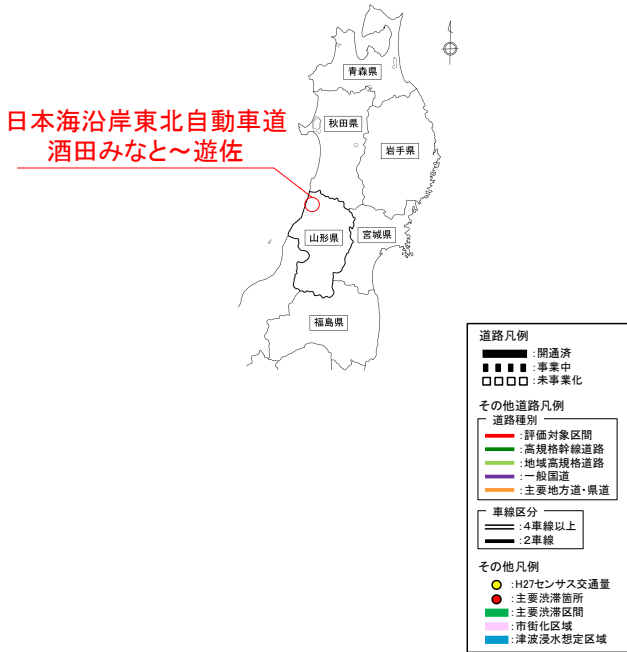
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目	延長	12.0 km		
事業概要	日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で山形県酒田市藤塚～山形県飽海郡遊佐町北目に至る延長12.0kmの自動車専用道路である。				
H21年度事業化	H21年度都市計画決定	H23年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約360億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約78%	供用済延長	5.5 km
計画交通量	10,600 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.3) (残事業) 1.9 (2.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 485億円/992億円 (事業費：380億円/858億円 維持管理費：106億円/134億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 946億円/1,117億円 (走行時間短縮便益：721億円/834億円 走行経費減少便益：182億円/234億円 交通事故減少便益：43億円/49億円)	基準年	令和2年
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=0.9～1.4（交通量±10%）【残事業】B/C=1.6～2.4（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.1～1.2（事業費±10%）B/C=1.8～2.1（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.1～1.2（事業期間±1.2年）B/C=1.8～2.1（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 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：5.6万人時間/年、渋滞損失時間：約8割削減) 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 (にかほ市～酒田港 現況：41分→整備後：36分) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である遊佐象潟道路区間の効果も含む				
関係する地方公共団体等の意見	他10項目に該当				
○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 日本海沿岸東北自動車道は、日本海側を縦貫する大動脈として、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する極めて重要な路線です。 これまでの開通区間では、並行する国道7号の代替機能や観光客数の増加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、「第4次山形県総合発展計画」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、事業期間である令和5年度までの供用に向け、着実な予算の確保をお願いします。				
○以下の団体等から、酒田みなと～遊佐の整備促進について要望あり	庄内開発協議会（会長：酒田市長）、鶴岡市議会、酒田市議会 日本海沿岸東北自動車道建設促進同盟会 山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）、山形県町村議会議長会（会長：三川町議会議長） 他				

事業評価監視委員会の意見	
・対応方針（原案）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21年度新規事業化、事業進捗率約78%（うち用地進捗率約73%）（令和2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5年度の全線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	
・法面保護工形式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	
山形県～秋田県間の災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等のため、早期整備の必要性が高い。	
事業概要図	
 日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐 道路凡例 - 開通済 - 事業中 - 未事業化 その他道路凡例 - 評価対象区間 - 高規格幹線道路 - 地域高規格道路 - 一般国道 - 主要地方道・県道 車線区分 4車線以上 2車線 その他凡例 - H27センサス交通量 - 主要洗濯箇所 - 主要洗濯区間 - 市街化区域 - 津波浸水想定区域	

※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	とうほくちゅうおう 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～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	H28年度工事着手		
全体事業費	約145億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約36%	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) 1.1(0.9) (残事業) 1.6(1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 676億円/961億円 〔事業費：529億円/813億円 維持管理費：148億円/148億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,088億円/1,088億円 〔走行時間短縮便益：849億円/849億円 走行経費減少便益：194億円/194億円 交通事故減少便益：44億円/44億円〕	基準年	令和2年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量変動：B/C=1.04～1.3(交通量±10%) 【残事業】B/C=1.5～1.8(交通量±10%) 事業費変動：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.2(事業期間±1.2年) B/C=1.5～1.7(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：2.7万人時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) ②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 (湯沢市院内～平鹿総合病院(横手市) 現況：37分⇒整備後：36分) ③災害への備え ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む					
他9項目に該当					
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、これまでも、高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてまいりました。 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であり、本年2月には、「横堀道路」の開通見通しを公表されたところであります。 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性化し、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、コスト縮減に努めながら、事業期間内の完成に向けて、必要な予算を確保するとともに、「真室川雄勝道路」の開通見通しを早期に公表し、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

- ・秋田県知事
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道建設促進同盟会、秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・秋田国道協議会、最上開発協議会
- ・山形県町村議会議長会
- ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）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27年度新規事業化、事業進捗率約36%（うち用地進捗率約23%）（令和2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7年度の全線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

- ・雪崩予防柵の形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

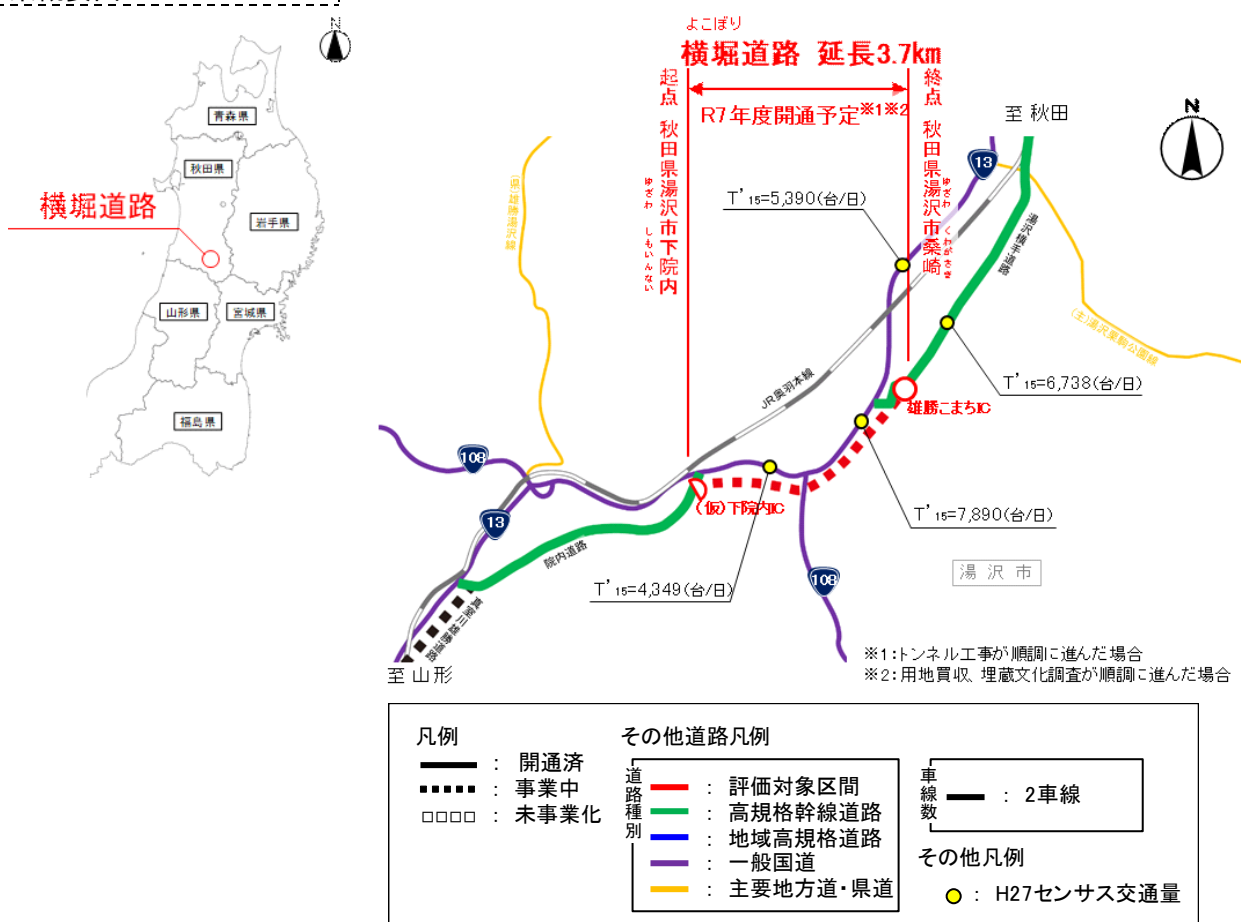
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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３年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

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	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～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	— 都市計画決定	R元年度用地着手		R元年度工事着手	
全体事業費	約247億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	— km
		(令和2年3月末時点)			
計画交通量	4,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.01) (残事業) 1.6 (1.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 676億円/961億円 事業費 : 529億円/813億円 維持管理費 : 148億円/148億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,088億円/1,088億円 走行時間短縮便益 : 849億円/849億円 走行経費減少便益 : 194億円/194億円 交通事故減少便益 : 44億円/44億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動 : B/C=1.04～1.3(交通量±10%) 【残事業】B/C=1.5～1.8(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=1.1～1.2(事業費±10%) B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=1.1～1.2(事業期間±1.2年) B/C=1.5～1.7(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間 : 1.3万人時間/年、渋滞損失削減率 : 約10割削減) ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画及び秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む				
	他8項目に該当				
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、東北中央自動車道を形成するものであり、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する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、「第4次山形県総合発展計画」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、早期完成に向け、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、これまでも、高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてまいりました。				

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であり、本年2月には、「横堀道路」の開通見通しを公表されたところであります。

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性化し、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、コスト縮減に努めながら、事業期間内の完成に向けて、必要な予算を確保するとともに、「真室川雄勝道路」の開通見通しを早期に公表し、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

- ・山形県知事、秋田県知事
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道建設促進同盟会、秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・山形地区国道協議会、秋田国道協議会、山形県道路整備促進協議会、山形県開発推進協議会、最上開発協議会
- ・山形県町村議会議長会
- ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会
- ・高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する10県知事会議

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）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29年度新規事業化、事業進捗率約3%（うち用地進捗率約1%）（令和2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。

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。

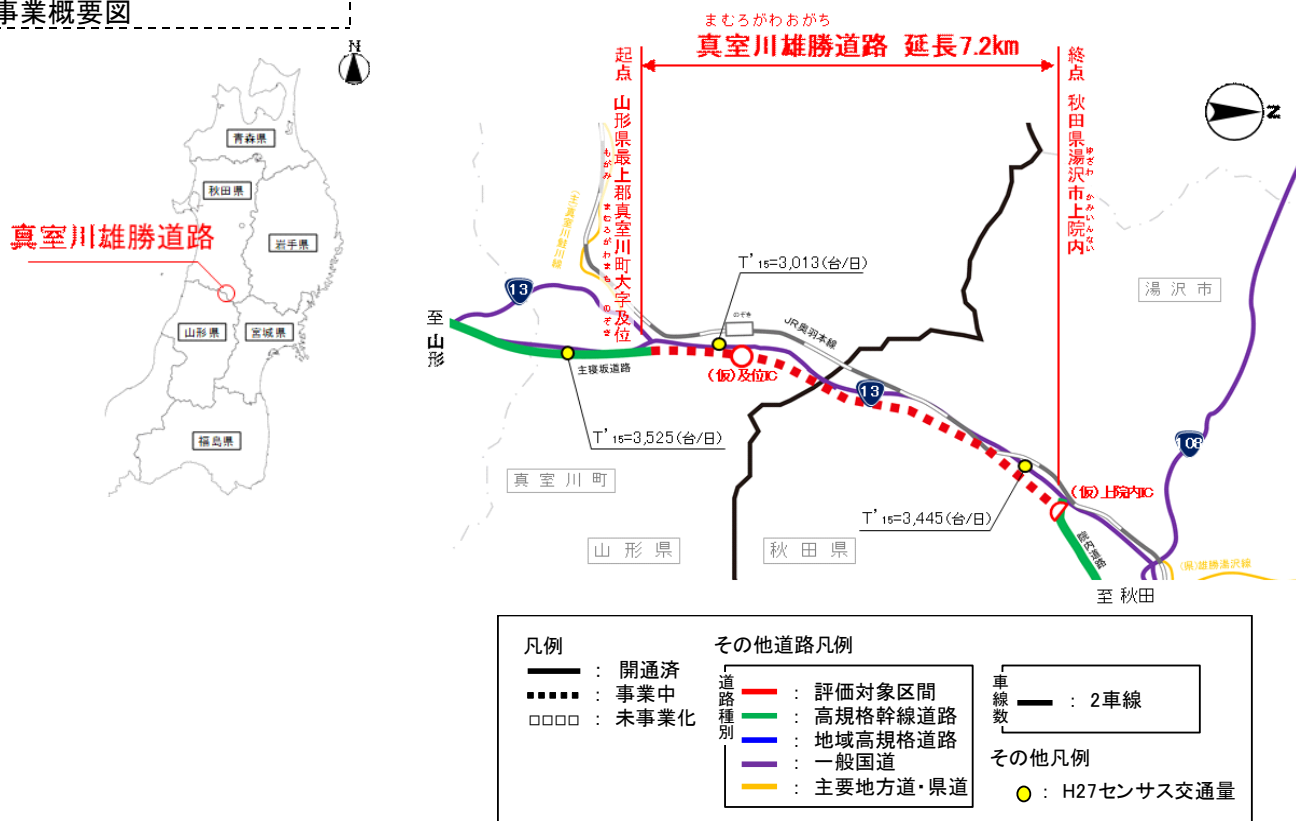
対応方針

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3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

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、山形県新庄市十日町～山形県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	H26年度工事着手	
全体事業費	約246億円	事業進捗率	約63%	供用済延長	— km
		(令和2年3月末時点)			
計画交通量	11,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.1) (残事業) 1.6 (2.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 676億円/961億円 事業費：529億円/813億円 維持管理費：148億円/148億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,088億円/1,088億円 走行時間短縮便益：849億円/849億円 走行経費減少便益：194億円/194億円 交通事故減少便益：44億円/44億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量変動：B/C=1.04～1.3(交通量±10%) 事業費変動：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.2(事業期間±1.2年)					
【残事業】 B/C=1.5～1.8(交通量±10%) B/C=1.5～1.7(事業費±10%) B/C=1.5～1.7(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：19.9万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②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 (金山町～県立中央病院 現況：81分⇒整備後：70分) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む					
他9項目に該当					
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、東北中央自動車道を形成するものであり、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する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、「第4次山形県総合発展計画」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、事業期間である令和4年度までの開通に向け、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 ・山形県知事 ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道建設促進同盟会、秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・山形地区国道協議会、山形県道路整備促進協議会、山形県開発推進協議会、最上開発協議会 ・山形県町村議会議長会 ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会 ・高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する10県知事会議					

対応方針（原案）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24年度新規事業化、事業進捗率約63%（うち用地進捗率100%）（令和2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4年度の全線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

- ・路側の側溝形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

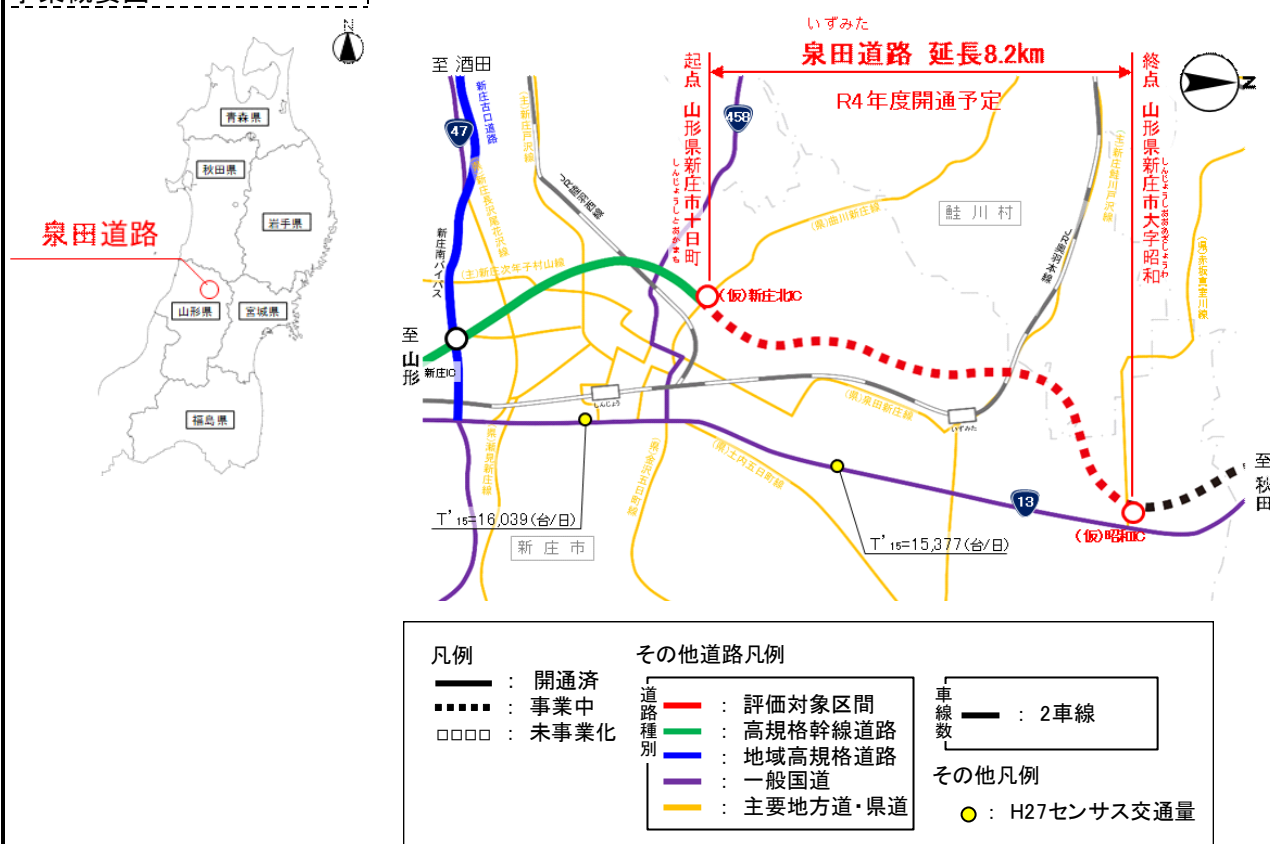
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	とうほくちゅうおう 東北中央自動車道 しんじょう よこて 新庄～横手 (一般国道13号 しんじょうかねやま 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：しんじょう 山形県新庄市大字昭和 至：もがみ かねやままち 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、山形県新庄市大字昭和～山形県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	H29年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	約175億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約11%	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) 1.1(1.4) (残事業) 1.6(1.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 676億円/961億円 〔事業費:529億円/813億円 維持管理費:148億円/148億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,088億円/1,088億円 〔走行時間短縮便益:849億円/849億円 走行経費減少便益:194億円/194億円 交通事故減少便益:44億円/44億円〕	基準年	令和2年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量変動 : B/C=1.04～1.3(交通量±10%) 【残事業】B/C=1.5～1.8(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=1.1～1.2(事業費±10%) B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=1.1～1.2(事業期間±1.2年) B/C=1.5～1.7(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間:6.8万人時間/年、渋滞損失削減率:約8割削減) ②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 (金山町～県立中央病院 現況:81分⇒整備後:70分) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である新庄～横手区間の効果も含む					
他10項目に該当					
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、東北中央自動車道を形成するものであり、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する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ことです。 本県では、「第4次山形県総合発展計画」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、事業期間である令和7年度までの開通に向け、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					
・山形県知事					
・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道建設促進同盟会、秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会					
・山形地区国道協議会、山形県道路整備促進協議会、山形県開発推進協議会、最上開発協議会					
・山形県町村議会議長会					
・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会					
・高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する10県知事会議					

※ 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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	とうほくちゅうおう 東北中央自動車道 しんじょう よこて 新庄～横手 (一般国道13号 かねやま 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、山形県最上郡金山町大字朴山～山形県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	— 都市計画決定	R元年度用地着手	— 工事着手		
全体事業費	約130億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約3%	供用済延長	— km
計画交通量	6,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.3) (残事業) 1.6 (1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 676億円/961億円 〔事業費: 529億円/813億円 維持管理費: 148億円/148億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,088億円/1,088億円 〔走行時間短縮便益: 849億円/849億円 走行経費減少便益: 194億円/194億円 交通事故減少便益: 44億円/44億円〕	基準年	令和2年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量変動 : B/C=1.04～1.3(交通量±10%) 【残事業】B/C=1.5～1.8(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=1.1～1.2(事業費±10%) B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=1.1～1.2(事業期間±1.2年) B/C=1.5～1.7(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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間: 1.6万人時間/年、渋滞損失削減率: 約10割削減) ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む					
他8項目に該当					
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、東北中央自動車道を形成するものであり、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する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ことです。 本県では、「第4次山形県総合発展計画」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、早期完成に向け、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					
・山形県知事					
・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道建設促進同盟会、秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会					
・山形地区国道協議会、山形県道路整備促進協議会、山形県開発推進協議会、最上開発協議会					
・山形県町村議会議長会					
・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会					
・高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する10県知事会議					

対応方針（原案）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30年度新規事業化、事業進捗率約3%（うち用地進捗率0%）（令和2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。

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。

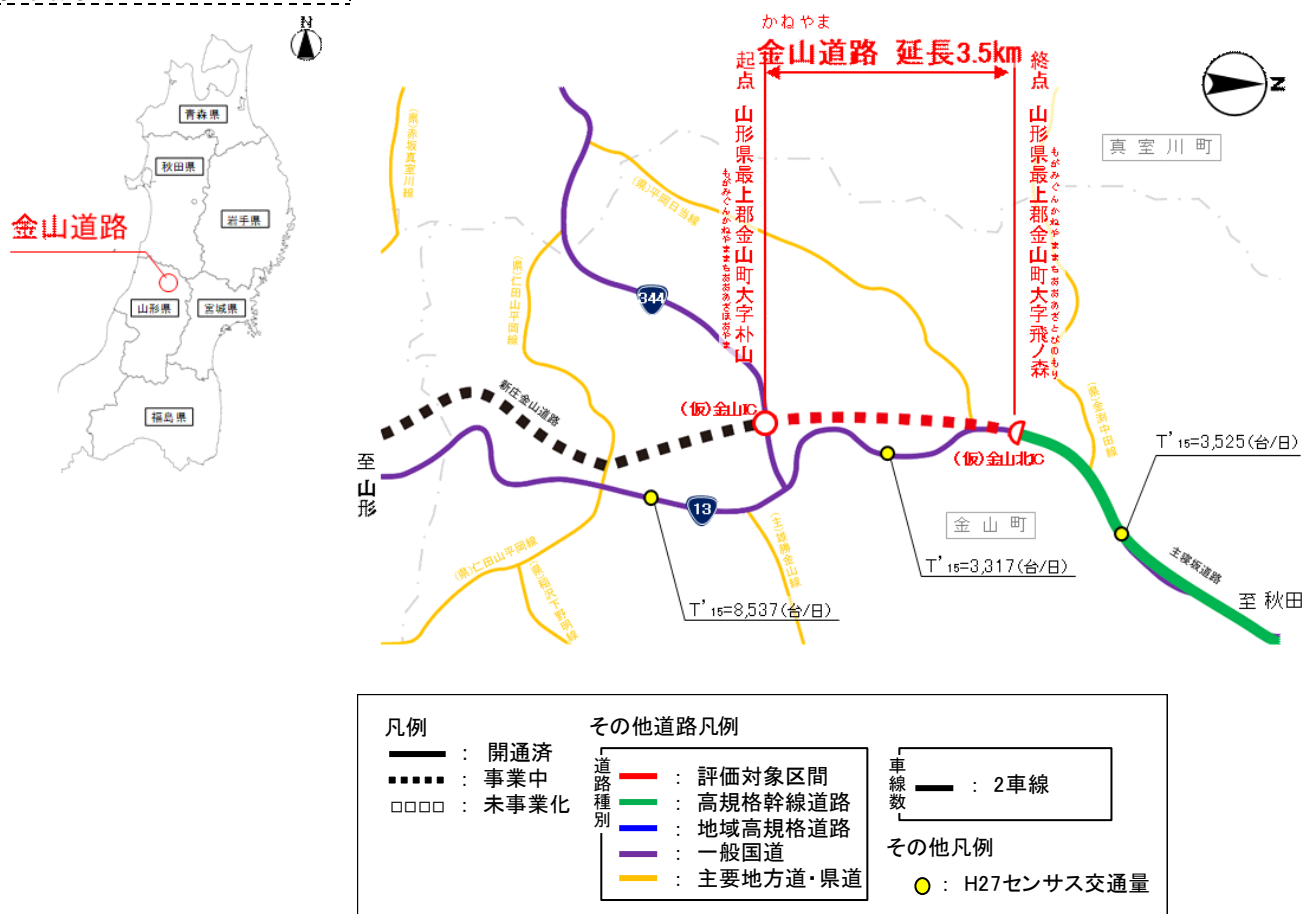
対応方針

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３年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	とうほくちゅうおう 東北中央自動車道		ひがしね 東根～尾花沢	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県東根市大字羽入 至：山形県尾花沢市大字尾花沢					延長	23.0km
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。 東根～尾花沢間は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県東根市～山形県尾花沢市に至る延長23.0kmの自動車専用道路である。							
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H18年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費		約888億円		事業進捗率 (令和2年3月末時点)		約98% 供用済延長 9.6km	
計画交通量		23,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 6.5		総費用 (残事業)/(事業全体) 130億円/1,180億円 (事業費 : 53億円/1,053億円) (維持管理費 : 77億円/128億円)		総便益 (残事業)/(事業全体) 847億円/1,291億円 (走行時間短縮便益 : 489億円/801億円) (走行経費減少便益 : 279億円/380億円) (交通事故減少便益 : 79億円/109億円)		基準年 令和2年
感度分析の結果 【事業全体】交通量変動 : B/C=0.9～1.3(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=1.1～1.1(事業期間±1年)							
【残事業】 B/C=5.9～7.3(交通量±10%) B/C=6.3～6.8(事業費±10%) B/C=6.4～6.6(事業期間±1年)							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間 : 55.8万人時間/年、渋滞損失削減率 : 約10割削減) ②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 (尾花沢市～県立中央病院 現況 : 39分⇒将来 : 32分) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他10項目に該当							
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 東北中央自動車道は、東北地方の格子状骨格道路ネットワークにおける縦軸道路として、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する極めて重要な路線です。 これまでの開通区間では、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、「第4次山形県総合発展計画」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、本年2月に公表された令和4年までの開通に向け、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、東根～尾花沢の整備促進について要望あり ・山形県知事、東北中央自動車道(東根～尾花沢間)建設促進協議会、山形地区国道協議会 ・東北中央自動車道建設促進同盟会、山形県道路整備促進協議会、山形県開発推進協議会 ・山形県町村議会議長会、最上開発協議会、東根市、尾花沢市 ・高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する10県知事会議							
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)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。							

再評価結果（令和３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 4 号 伊達拡幅		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：福島県伊達市広前 至：福島県伊達郡国見町大字石母田字上野				延長	9.1 km
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 836.4 km の主要な幹線道路である。 伊達拡幅は、福島県伊達市広前から福島県伊達郡国見町大字石母田字上野に至る延長 9.1 km の 4 車線道路である。						
S56 年度事業化		S56 年度都市計画決定		S57 年度用地着手		S61 年度工事着手
全体事業費		約 215 億円	事業進捗率	約 96%	供用済延長	7.5 km
		(令和 2 年 3 月末時点)				
計画交通量		21,200 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 25 億円 / 447 億円 事業費 : 19 億円 / 410 億円 維持管理費 : 6.5 億円 / 36 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 47 億円 / 544 億円 走行時間短縮便益 : 42 億円 / 501 億円 走行経費減少便益 : 4.2 億円 / 27 億円 交通事故減少便益 : 1.5 億円 / 16 億円		基準年 令和 2 年
感度分析の結果						
【全体事業】交通量変動 : B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.2~1.3 (事業期間 ±1 年)						
【残事業】B/C=1.8~2.0 (交通量 ±10%) B/C=1.7~2.0 (事業費 ±10%) B/C=1.8~1.9 (事業期間 ±1 年)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間 : 28.9 万人・時間/年、渋滞損失削減率 : 約 7 割削減)						
②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 (国見町~福島市 現況 32 分⇒将来 30 分)						
③災害への備え ・福島県防災会議により福島県地域防災計画における緊急輸送路第一次確保路線に位置づけ 他 13 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)案については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。						
○以下の団体から、伊達拡幅の整備促進について要望あり ・福島県知事、福島県町村会、国見町長、福島県道路整備促進協議会						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針(原案)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						
・昭和 56 年度新規事業化、用地進捗率約 95%、事業進捗率約 96% (令和 2 年 3 月末時点) ・平成 7 年度に延長 5.5 km の事業延伸、現在まで当初事業化区間を含めて延長 7.5 km の 4 車線化が図られている。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
・事業進捗に係る問題はない。 ・令和 5 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						
・事業調整による残土運搬先の見直しを行うことでコスト削減を図っている。						

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

国道4号における交通混雑の緩和、交通安全の確保等のため、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３年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 4 9 号 北好間改良		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：福島県いわき市好間町北好間字清水 至：福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻				延長	2. 2 km
事業概要						
一般国道 4 9 号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約 2 4 8 km の主要幹線道路である。 北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長 2. 2 km の 2 車線道路である。						
H 2 3 年度事業化		—		H 2 5 年度用地着手		H 3 0 年度工事着手
全体事業費		約 5 0 億円	事業進捗率	約 3 3 %	供用済延長	— km
		(令和 2 年 3 月末時点)				
計画交通量		1 0 , 6 0 0 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)	(残事業) / (事業全体)		(残事業) / (事業全体)		令和 2 年
	1. 1	30 億円 / 54 億円		61 億円 / 61 億円		
	(残事業)	事業費 : 21 億円 / 45 億円		走行時間短縮便益 : 43 億円 / 43 億円		
2. 0	維持管理費 : 8. 9 億円 / 8. 9 億円		走行経費減少便益 : 15 億円 / 15 億円			
				交通事故減少便益 : 2. 7 億円 / 2. 7 億円		
感度分析の結果						
【全体事業】 交通量変動 : B / C = 0. 8 ~ 1. 5 (交通量 ± 10 %) 【残事業】 B / C = 1. 4 ~ 2. 7 (交通量 ± 10 %) 事業費変動 : B / C = 1. 1 ~ 1. 2 (事業費 ± 10 %) B / C = 1. 9 ~ 2. 2 (事業費 ± 10 %) 事業期間変動 : B / C = 1. 1 ~ 1. 2 (事業期間 ± 2 年) B / C = 1. 9 ~ 2. 1 (事業期間 ± 2 年)						
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及び削減率 (渋滞損失時間 : 2. 1 万人・時間 / 年、渋滞損失削減率 : 約 8 割削減)						
②都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成 (広域道路整備計画 (福島県) において広域道路 (地域形成型) の位置づけあり)						
③災害への備え ・福島県防災会議により福島県地域防災計画における緊急輸送路一次確保路線に位置づけ 他 9 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) 案については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。						
○以下の団体から、伊達拡幅の整備促進について要望あり ・福島県知事、いわき市長 ・一般国道 6 号・4 9 号いわき地区改築工事促進期成同盟会 (会長 : いわき市) ・福島県浜通り地区国道協議会 (会長 : いわき市)						
事業評価監視委員会の意見						
・対応方針 (原案) 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 2 3 年度に事業化し、用地進捗率約 5 5 %、事業進捗率約 3 3 % (令和 2 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						
・事業進捗に係る問題はない。						

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁高の変更を行うことでコスト縮減を図っている。

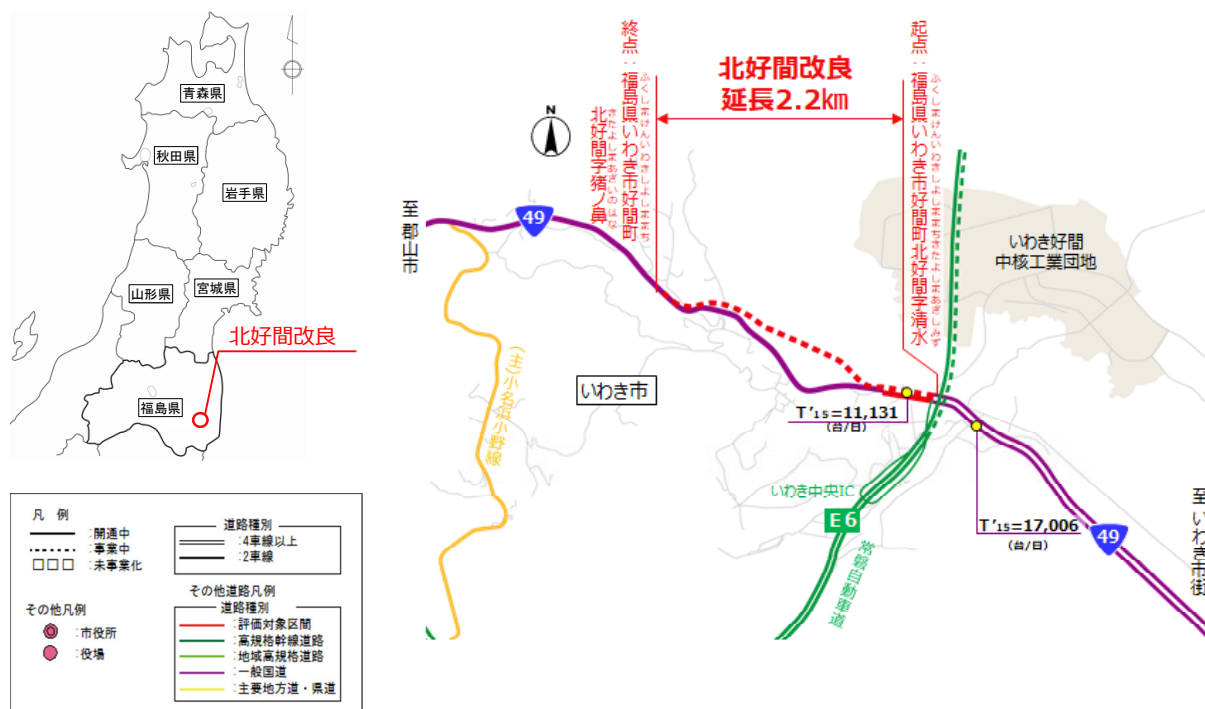
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

交差点改良による交通容量の確保と混雑緩和、線形不良区間の解消による交通事故の削減のため、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3年度事業継続箇所）

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道 6 号 牛久土浦バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県つくば市西大井 至：茨城県土浦市中村西根		自：茨城県牛久市遠山町 至：茨城県牛久市城中町		延長	5.2km
事業概要 一般国道 6 号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約 375km の主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、国道 408 号、学園西大通り、学園東大通りといった幹線道路と交差し、田園地帯の平野部を通過する道路であり、一般国道 6 号（現道）の渋滞解消や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス道路としても機能する延長 5.2km のバイパス事業である。						
H4 年度事業化		H6 年度都市計画決定		H10 年度用地着手		H11 年度工事着手
全体事業費		約 370 億円		事業進捗率		90%
		(令和 2 年 3 月末時点)		供用済延長		3.9km
計画交通量		21,000～42,300 台／日				
費用対効果 分析結果	B／C (事業全体) 1.2 (1.6) (残事業) 2.4 (5.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 462/1,046 億円 事業費：388/964 億円 維持管理費：74/82 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,098/1,278 億円 走行時間短縮便益：1,011/1,166 億円 走行費用減少便益：62/83 億円 交通事故減少便益：26/29 億円	基準年 令和 2 年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C＝1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C＝1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C＝1.1～1.3（事業期間 ±20%）						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、ボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。 ・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約 7 割発生。 ・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②圏央道へのアクセス強化 ・土浦市にある食品加工工場では、国道 6 号（現道）及び圏央道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。 ・牛久土浦バイパスの整備により、圏央道つくば牛久 IC へのアクセス性が向上し製品出荷能力の向上に寄与。 ③救急医療活動の支援 ・牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から筑波メディカルセンター病院（第 3 次救急医療）の所要時間が約 9 分短縮し、救急搬送の速達性が向上。 ・信号連担による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなど、緊急車両の揺れが減少し、患者への負担が軽減。						
関係する地方公共団体等の意見 茨城県知事の意見： ・一般国道牛久土浦バイパスは、牛久市、つくば市、土浦市内の交通渋滞の緩和、交通事故の減少とともに、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、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る。 ・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 牛久土浦バイパス周辺では、大規模商業施設が開業。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率は 99%（令和 2 年 3 月末、面積ベース）。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

牛久市遠山町～牛久市城中町の令和4年春頃の暫定2車線開通に向け、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・平成30年度に牛久土浦バイパスが全線事業化となり、将来交通量による交差点の需要率等の検討を行った結果、平面交差から立体交差に変更。
- ・現道6号を横断する遠山川について、H26に河川改修計画が決定されたことから、河川改修計画に基づき河川断面を確保する必要が生じたため、函渠工及び地盤改良工等が増工。

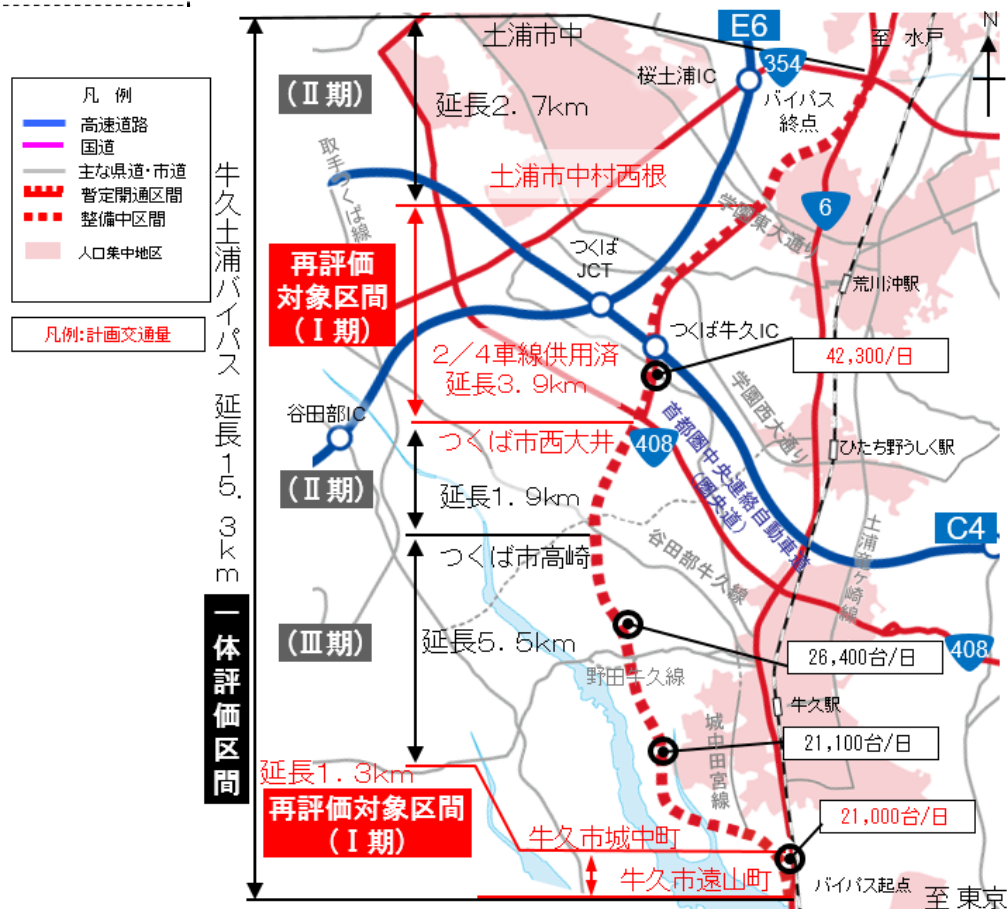
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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