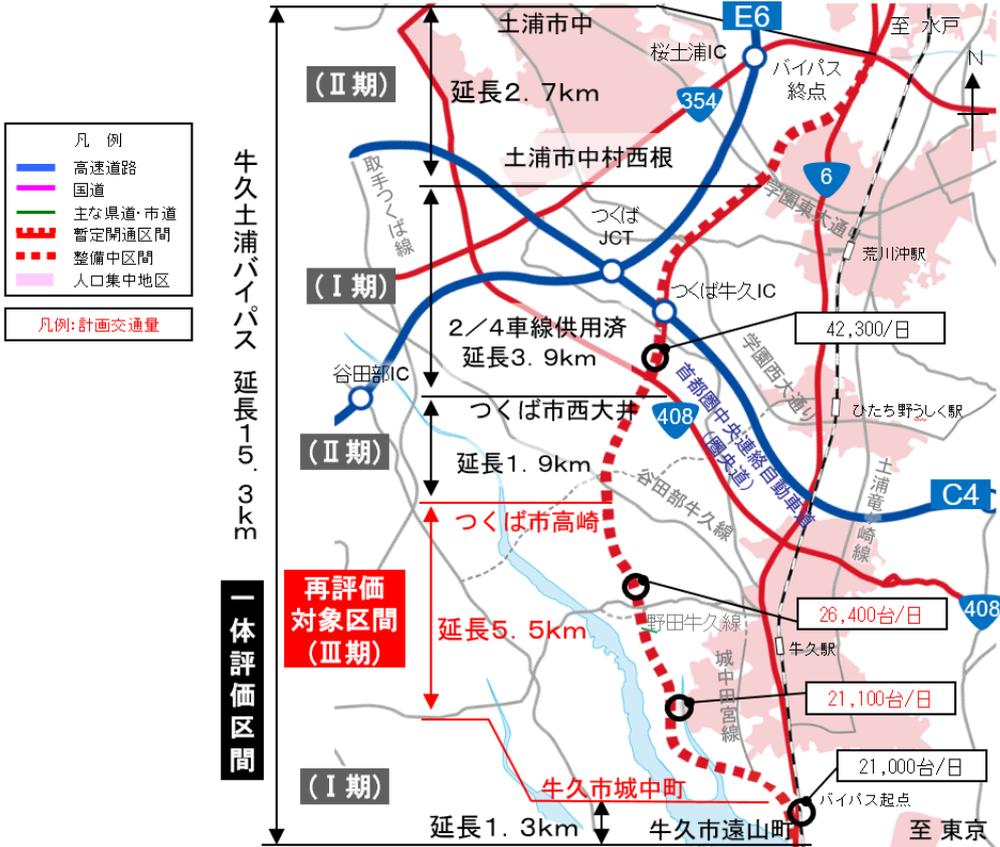


再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

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（Ⅲ期）		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：茨城県牛久市城中町 至：茨城県つくば市高崎			延長	5.5km	
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5.5kmのバイパス事業である。						
H30年度事業化	H6年度都市計画決定 （R2年度変更）		R-1年度用地着手		R-1年度工事着手	
全体事業費	約380億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0km	
		（令和2年3月末時点）				
計画交通量	21,100～26,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.2 (1.5)	(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	(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	令和2年		
	(残事業) 2.4 (1.5)					
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%）						
【残事業】交通量：B/C=2.3～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.5（事業期間±20%）						
事業の効果等						
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地域活性化の支援						
・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Ⅲ期は、牛久市、つくば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						
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						
用地取得率は0%（令和2年3月末、面積ベース）。						

平成 30 年度より調査・設計を実施し、令和 2 年 10 月に都市計画を変更。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
平成 30 年度に事業化され、路線測量・地質調査に着手。令和元年度より道路設計を実施。 道路設計により事業に必要な幅員が明確となったことから、令和 2 年 10 月に都市計画を変更。 今後、設計・用地説明会の開催し、用地着手を予定。	
施設の構造や工法の変更等	
新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、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、高速道路課
担当課長名：前佛 和秀、長谷川 朋弘

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)		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：埼玉県比企郡川島町 至：千葉県成田市吉岡				延長	111.9km
事業概要						
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。川島～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長111.9kmの自動車専用道路である。						
H3年度事業化		H6年度都市計画決定		H9年度用地着手		H11年度工事着手
全体事業費	約13,218億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	72%	供用済延長	111.9km (うち暫定2車線 92.2km)	
計画交通量	22,900～54,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,411/17,820億円 事業費：2,782/16,708億円 維持管理費：630/1,113億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,554/26,383億円 走行時間短縮便益：4,408/24,327億円 走行費用減少便益：61/1,579億円 交通事故減少便益：85/477億円	基準年	令和2年
	(残事業)	1.3				
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%）						
【残事業】交通量：B/C=1.3～1.4（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						
①企業活動、地域づくり支援						
・圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」（茨城県）、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」（千葉県）に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。						
・茨城県の工場立地面積は平成30年度から2年連続全国第1位。						
②高速ネットワークの形成						
・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちの一つで、近年は国内外のLCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。						
・成田空港へのアクセス向上により、成田空港と北関東方面（群馬・栃木）を結ぶ高速バスの約7割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更（47/68便）。						
・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。						
関係する地方公共団体等の意見						
茨城県知事の意見：						
・圏央道は、平成29年2月に本県区間が全線開通し、県内への企業誘致や観光誘客、港湾・空港の利用促進など、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しており、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。						
・県においても、圏央道関連のアクセス道路について、計画的に整備を進めており、圏央道の4車線化については、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという見込みに従い、早期に整備を進めるようお願いしたい。						
・また、坂東PA（仮称）についても、4車線化に併せ早期供用するようお願いしたい。						
埼玉県知事の意見：						
・圏央道は、交通の円滑化や沿線地域の活性化はもとより、災害時の緊急輸送道路としての役割を担い、首都圏の国際競争力の強化や国土強靱化を図るためにも、極めて重要な道路です。						
・圏央道の沿線では、多くの企業の立地が進み、物流の効率化による生産性の向上が期待されるなど、大き						

- なストック効果が現れています。
- ・本県は、久喜白岡ジャンクション以東の4車線化整備を要望してきたところであり、一日も早い4車線化を強く希望します。
 - ・圏央道の4車線化については、財政投融資の活用により、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという予定に従い、早期に整備を進めるようお願いします。

千葉県知事の意見：

- ・圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や地域経済の活性化を図り、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。
- ・圏央道沿線地域における観光入込客数の増加や輸送時間の短縮など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。
- ・一方で、県境・大栄間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題があることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。
- ・また、圏央道を安全で快適に利用するためにも、神崎パーキングエリア（仮称）の早期整備が必要である。
- ・については、事業の継続が必要であり、供用目標の令和6年度までに4車線化及び神崎パーキングエリア（仮称）を確実に供用するよう、事業の推進を図られたい。
- ・事業費については、県の負担増とならないよう有料道路事業を活用するとともに、引き続き、コスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

沿線では、既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、IC周辺に大型物流倉庫の建設や企業立地が進行中。

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）。
 平成27年10月までに、川島IC～久喜白岡JCT間19.8km開通済み（完成4車線）。
 平成29年2月までに、久喜白岡JCT～大栄JCT間92.2km開通済み（暫定2車線）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

道の駅「発酵の里こうざき」と一体となった休憩施設（神崎PA（仮称））を整備。

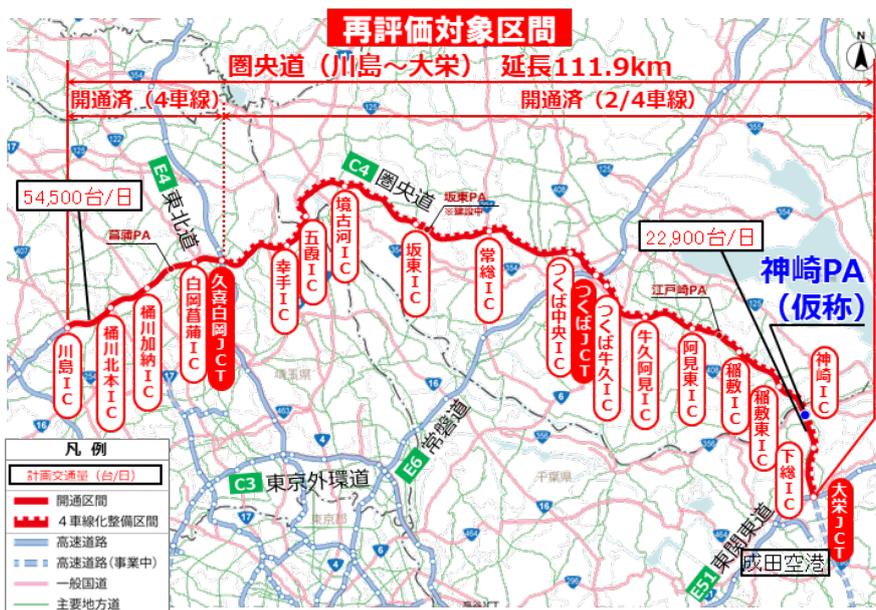
対応方針

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、ネットワークの形成、産業活性化の支援の観点から、事業の必要性・重要性が高く、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 <small>にしなすの</small> 西那須野道路	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>とちぎけん なすしおぼらしきんくちよう</small> 栃木県那須塩原市三区町 至： <small>とちぎけん なすしおぼらしにしとみやま</small> 栃木県那須塩原市西富山	延長	4.6km																					
事業概要 一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。西那須野道路は、一般国道4号の那須塩原市街地の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長4.6kmの4車線のバイパス及び現道拡幅事業である。																								
H18年度事業化	S42年度都市計画決定 (S63年度変更)	H21年度用地着手	H29年度工事着手																					
全体事業費	約205億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	85%	供用済延長	0.0km																			
計画交通量	12,700～28,700台/日																							
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.5</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>5.9</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 61/235億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>43/217億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">維持管理費</td> <td>18/18億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.5</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>5.9</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.5	(残事業)	5.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 61/235億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>43/217億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">維持管理費</td> <td>18/18億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 61/235億円	(事業費)	43/217億円	維持管理費	18/18億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体) 363/363億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>353/353億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行費用減少便益)</td> <td>10/10億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益)</td> <td>0.76/0.76億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 363/363億円	(走行時間短縮便益)	353/353億円	(走行費用減少便益)	10/10億円	(交通事故減少便益)	0.76/0.76億円	基準年	令和2年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.5</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>5.9</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.5	(残事業)	5.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 61/235億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>43/217億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">維持管理費</td> <td>18/18億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 61/235億円	(事業費)	43/217億円	維持管理費	18/18億円													
B/C	(事業全体) 1.5																							
(残事業)	5.9																							
総費用	(残事業)/(事業全体) 61/235億円																							
(事業費)	43/217億円																							
維持管理費	18/18億円																							
総便益	(残事業)/(事業全体) 363/363億円																							
(走行時間短縮便益)	353/353億円																							
(走行費用減少便益)	10/10億円																							
(交通事故減少便益)	0.76/0.76億円																							
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=5.3～6.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費 ±10%）事業費：B/C=5.5～6.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.9（事業期間±20%）事業期間：B/C=5.5～6.3（事業期間±20%）																								
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・西那須野道路に並行する一般国道4号（現道）区間は、主要渋滞箇所に特定されており、特に三島北交差点周辺での速度低下が顕著。 ・西那須野道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・西那須野道路に並行する一般国道4号（現道）区間の死傷事故率は、54.3件/億台kmとなっており、栃木県平均（26.9件/億台km）の約2倍と高い。 ・一般国道4号（現道）の事故類型は追突による事故が多く、全体の6割を占める。 ・西那須野道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域開発の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域には、製造品出荷額等が3,000億円以上の規模を誇る野崎工業団地が立地している。 ・周辺工業団地は概ね企業立地が進んでおり、西那須野道路の整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路の西那須野塩原ICへのアクセス向上などにより、さらなる地域発展が期待される。 ④魅力ある観光地の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設、温泉地等への魅力ある観光施設が立地する那須エリアへの日帰り観光客は、8割以上が5回以上のリピーターである。 ・観光地のアクセス性が向上により、アクセス・周遊性が向上し、魅力ある観光地の形成を支援する。 ⑤農林水産品の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・那須地域は県内でも農産・畜産品の盛んな地域であり、那須塩原市の生乳は全国4位の産出額を誇る。 ・西那須野道路の整備により、卸売市場（宇都宮市、関東都心）へ新鮮な農林水産品の流通利便性の向上が期待され、地域ブランドを支えることが期待される。 ⑥中核医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・西那須野道路の整備により、中核医療施設（2次医療施設：那須中央病院）へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約1.2万人、30分圏域面積が約4,260万km²増加し、地域医療を支える道路として期待される。 																								

関係する地方公共団体等の意見

・ 栃木県知事の意見 :

一般国道4号の当該区間は、渋滞が恒常的で交通事故も多く、沿線の企業や住民、及び道路利用者にとって、本事業によるこれらの課題解決は長年の悲願となっています。しかしながら、現時点では開通予定時期は示されておらず、更に事業費の大幅な増加による開通の遅れが懸念されますので、コスト縮減の徹底を図ると共に、早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

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18年度に事業化、平成29年度の工事着手に伴い、用地進捗率93%、事業進捗率85%（令和2年3月末時点）。今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元等の関係機関協議を踏まえた調整池の追加、構造物点検を踏まえた既存水路の付け替え等により、事業費増加が発生。

引き続き用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

現道拡幅部は、既存の舗装構成を活用した切削オーバーレイを想定していたが、現地調査により期待する舗装性能を満足しないことが判明したため、舗装の打ち換えを行うものとした。

今後とも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、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



凡	例
——	供用中
.....	事業中
////	再評価箇所



※ 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17号 <small>たかまつりつたい</small> 高松立体	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>ぐんまけんたかさきしみやもとちよう</small> 群馬県高崎市宮元町 至： <small>ぐんまけんたかさきしなみえちよう</small> 群馬県高崎市並榎町	延長	1.6km		
事業概要					
国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。高松立体は、国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上を目的とした延長1.6kmの現道拡幅事業である。					
H11年度事業化	H12年度都市計画決定	H12年度用地着手	H12年度工事着手		
	H16年度都市計画変更				
全体事業費	約120億円	事業進捗率	95%	供用済延長	1.1km
		(令和2年3月末時点)			
計画交通量	37,800~51,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (残事業) 25.2	総費用： (残事業)/(事業全体) 4.8/214億円 事業費：3.3/199億円 維持管理費：1.5/15億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 120/293億円 走行時間短縮便益：108/259億円 走行費用減少便益：9.6/30億円 交通事故減少便益：2.2/4.3億円	基準年： 令和2年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.4~1.4（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=25.0~25.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4~1.4（事業費 ±10%）事業費：B/C=23.3~27.5（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=24.2~25.2（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・当該区間洪川側において、国道18号と354号高崎方面からの合流があるため、国道17号の君が代橋東付近で1車線規制を行っており、朝夕通勤時間帯に車線数減少地点で渋滞が発生。今後、拡幅区間の整備及び1車線規制が解除されることにより、国道17号の渋滞緩和が見込まれる。					
②安全安心な通行の確保					
・事故類型別では、交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で7割以上発生している。立体区間では、開通前後で死傷事故率は約1割減少している。拡幅区間の整備により、車線規制が解除され、交通輻輳や渋滞が緩和し、追突事故の減少が期待される。					
③歩行者や自転車の利便性・安全性向上					
・歩道が未整備の区間は、歩行者は側道へ迂回し、自転車は側道または本線の路肩を通行している。また、幅員が狭小な区間では、利用者のすれ違い時に余裕がなく、安全性の確保が不十分であることから早期整備が必要。					
関係する地方公共団体等の意見					
群馬県知事からの意見：高松立体は、国道18号や国道354号からの合流部の渋滞解消や交通事故対策、歩行者・自転車の利便性・安全確保のための重要な事業であるため、早期の事業完成をお願いしたい。また、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・国立病院機構高崎総合医療センターは、平成21年度に新病棟が完成し、平成23年度に災害拠点病院の指定を受けた。 ・平成25年度に関越自動車道 高崎玉村スマートICが新規設置、平成26年度に国道354号東毛広域幹線道路が全線開通するなど道路網が変化。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・平成11年度に立体部を事業化、平成16年度に拡幅区間を事業化 ・用地進捗率92%、事業進捗率95%（令和2年3月末時点） ・平成19年度：立体部 延長1.1km（4/4）部分開通 ・平成22年度：和田橋交差点歩道橋掛替 ・今後、拡幅区間の整備を進めていく。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地交渉及び関係機関協議を実施中。
- ・ 用地取得の難航等により、事業期間を4年延伸（令和6年度）。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、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18号 <small>たかさきあんなかかくふく</small> 高崎安中拡幅	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>ぐんまけんたかさきしみとよおかまち</small> 群馬県高崎市上豊岡町 至： <small>ぐんまけんあんなかしあんなかよんちようめ</small> 群馬県安中市安中四丁目			延長	6.0km
事業概要 国道18号は、高崎市から安中市・上田市・長野市等の主要都市を通過し上越市に至る総延長220kmの主要幹線道路である。高崎安中拡幅は、高崎市～安中市の交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。				
S58年度事業化	S59年度都市計画決定	S60年度用地着手	H1年度工事着手	
全体事業費	約422億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	97%	開通済延長 5.4km
計画交通量	30,000～46,400台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用： <small>(残事業)/事業全体</small> 16/974億円 事業費：14/946億円 維持管理費：2.2/29億円	総便益： <small>(残事業)/事業全体</small> 85/1,032億円 走行時間短縮便益：77/877億円 走行費用減少便益：6.9/138億円 交通事故減少便益：0.53/17億円
	(残事業)	5.2		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.03～1.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=5.1～5.2（交通量±10%） 事業費：B/C=4.7～5.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=4.9～5.4（事業期間±20%）				
事業の効果等				
①交通混雑の緩和 ・下野尻交差点～城下交差点の2車線区間で速度低下が発生。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、混雑緩和が見込まれる。				
②安全性の向上 ・当該区間では、交通混雑が一因とされる追突事故が多発。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通事故の減少が見込まれる。				
③救急医療の支援 ・高崎安中拡幅は、平成7年度より順次開通。安中市街から高崎総合医療センターへの所要時間が47分⇒26分へ約21分短縮される。 ・高崎安中拡幅の整備により、救急医療支援へのさらなる寄与が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見：高崎安中拡幅は、国道18号の渋滞解消、交通安全確保のための重要な事業であるため、早期の事業完成をお願いしたい。計画区間西側の安中市街地における国道18号の2車線区間は、主要渋滞対策箇所に特定されるなど、慢性的な渋滞が発生していることや、県が整備を進めている西毛広域幹線道路により交通需要の増大が見込まれることから、西毛広域幹線道路との交差部まで事業区間の延伸をお願いしたい。また、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。				
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 ・高崎安中拡幅の整備により、沿線には多くの商業・工業施設が立地している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和58年度に事業化後、平成9年度に高崎市上豊岡町～安中市板鼻間 延長2.2km (4/4) 開通。 ・平成18年度に安中市板鼻～安中市宿間 延長2.4km (4/4) 開通。平成27年度に安中市宿～安中市安中五丁目間 延長0.8km (4/4) 開通。 ・現道拡幅部（延長0.6km）は、現在、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。 ・用地進捗率95%、事業進捗率97%（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 ・現道拡幅部（延長0.6km）は、現在、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。 ・電線共同溝の追加及び関係機関協議等により、事業期間を5年延伸（令和7年度）。				
施設の構造や工法の変更等				

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 秀和

事業名	一般国道4号 東埼玉道路（延伸） <small>ひがしさいたまどうろえんしん</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：埼玉県吉川市川藤 <small>さいたまけんよしかわしかわふじ</small> 至：埼玉県春日部市水角 <small>さいたまけんかすかべしすいかく</small>			延長	8.7km
事業概要 一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。東埼玉道路（延伸）は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。					
H20年度事業化		S63年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H29年度工事着手					
全体事業費	約267億円	事業進捗率	60%	供用済延長	0km
		（令和2年3月末時点）			
計画交通量	11,500～33,600台／日				
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体）	総費用 （残事業）/（事業全体） 115/284億円		総便益 （残事業）/（事業全体） 862/862億円	
	（残事業）	事業費：82/250億円 維持管理費：34/34億円		走行時間短縮便益：776/776億円 走行経費減少便益：61/61億円 交通事故減少便益：25/25億円	
基準年 ：令和2年					
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.9～3.2（交通量 ±10%）【残事業費】交通量：B/C=7.2～7.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.0～3.1（事業費 ±10%）事業費：B/C=7.0～8.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.0（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=7.3～7.5（事業期間 ±20%）					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和および交通事故の減少 ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新善町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路一般部の延伸により、現道の交通の転換が更に図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少に期待。 (2) 周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。 ・沿線に立地する企業等からも整備への期待の声。 (3) 地域産業の振興を支援 ・東埼玉道路沿線では、いちごやぶどう狩りができる農園が多く立地し、特に越谷市では「越谷いちご」のブランド化（都心への朝採れ直送による販売などの高付加価値化）や、観光農園の振興策を推進中。 ・東埼玉道路の整備は、観光農園の振興を支援するとともに、来園者数の増加に寄与。					
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事の意見： 東埼玉道路は、東北道や常盤道を補完し、国道4号の渋滞緩和や地域の活性化、災害時の緊急輸送道路としての役割を担う、極めて重要な道路です。 一般部の整備については、引き続き、コストの縮減に十分留意し、早期に整備を進めるようお願いします。 また、本路線の機能を十分発揮させるため、自動車専用部についても、未事業化となっている松伏町田島から春日部市下柳の早期事業化、国道16号から圏央道までの区間の計画の具体化について、特段の御配慮をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見
事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
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63年度に都市計画決定、平成20年度に事業化。
平成23年度に用地取得着手し、平成29年度に工事着手。
用地取得率は約90%（令和2年3月末時点）。
工事については、全市町において改良工事や橋梁下部工事を実施中。

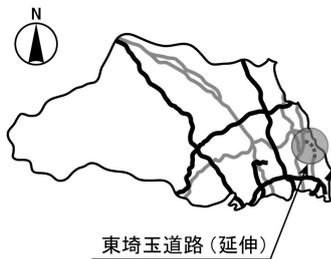
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等
・専用部の事業化に伴う新たな交通需要の増加への対応及び豊野工業団地に隣接するエリアの新たな開発計画を支援するため、「東埼玉道路連絡線」の整備が必要となった。
・盛土工事の現地着手に際し、地元及び関係機関と協議した結果、東埼玉道路を利用する車両及び農耕車両の安全な通行を確保するため、副道の設置が必要となった。
・関係機関や地元との調整の結果、営農作業に影響があるため長期間におよぶ利用が困難であることから、別ルートで進入路を確保するため、通年仮橋の設置が必要となった。
・橋台・橋脚位置での追加ボーリングにより、推定支持層が確定された。詳細設計の結果により、A1橋台においては負の周面摩擦力の影響による杭長の見直しが必要となった。

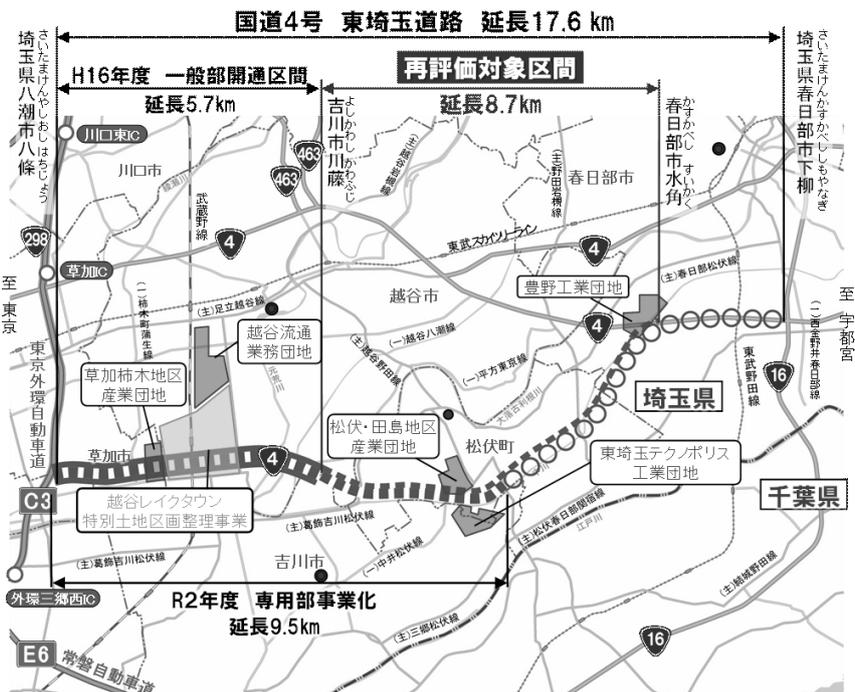
対応方針 事業継続

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

事業概要図



凡例	
——	一般部開通区間
■ ■ ■ ■	一般部事業中区間
● ● ● ●	専用部事業中区間
○ ○ ○ ○	専用部未事業化区間
——	高速道路
——	一般国道
——	主要地方道
——	一般県道
● ●	市役所・町役場



※ 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17号 <small>よのおみやどうろ</small> 与野大宮道路		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：埼玉県さいたま市中央区下落合 <small>さいたまけん ちゅうおうくしもおちあい</small> 至：埼玉県さいたま市中央区上落合 <small>さいたまけん ちゅうおうくかみおちあい</small>				延長	1.5km
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 与野大宮道路は、一般国道17号の交通渋滞の緩和、交通安全・地域の快適性の向上、「さいたま新都心」地区の骨格形成を目的とした延長2.7kmの現道拡幅事業であり、うち1.5kmを事業中である。						
H6年度事業化		H1年度都市計画決定		H7年度用地着手		H10年度工事着手
全体事業費	約190億円		事業進捗率	約84%	供用済延長	0.7km
(令和2年3月末時点)						
計画交通量	33,200~37,600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	(残事業)/(事業全体) 31/313億円		(残事業)/(事業全体) 149/374億円	
	(残事業)	4.9	事業費：29/310億円 維持管理費：1.8/3.4億円		走行時間短縮便益：125/345億円 走行経費減少便益：20/24億円 交通事故減少便益：4.2/5.3億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.1~1.3 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 4.4~5.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 4.4~5.4 (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= 4.7~5.0 (事業期間 ±20%)						
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和、円滑化 ・国道17号当該事業区間の損失時間は、約21千人時間/年・km。 ・上落合一丁目交差点～八幡通り交差点については交差点間隔が短く、隣接区間に比べ損失時間が高い状況であり、与野大宮道路の整備により、国道17号の交通混雑の緩和が見込まれる。 (2) 交通安全・地域の快適性の向上 ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約117.0件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・与野大宮道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) さいたま新都心の骨格形成 ・与野大宮道路は、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としての機能を有する。						
関係する地方公共団体等の意見 さいたま市長の意見： 本事業は、大宮駅西口からさいたま新都心駅周辺を中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、慢性的な渋滞の緩和を図る上で大変重要な路線です。また、本路線の整備により、大宮駅西口及びさいたま新都心の発展を支援するものと考えております。 つきましては、コスト縮減を図りつつ、早期完成に努めていただきたい。						
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28年度に、(独)造幣局東京支局、埼玉県警察本部の各機関、さいたま赤十字病院と小児医療センターが移転。 ・令和2年度に、さいたま新都心バスターミナルが供用。 ・さいたま新都心では、今後も各施設が集積し、広域連携拠点の形成が図られる。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成6年度事業化、用地進捗率75%、事業進捗率84%（令和2年3月時点）。
- ・平成11年度：赤山西線～八幡通り線間延長0.5km(3/4)部分開通。
- ・平成18年度：八幡通り線～南大通東線間延長0.7km(4/4)部分開通。
- ・残事業は、赤山東線～八幡通り線間の延長0.8kmについて4車線化のための拡幅部分の用地取得及び工事。
- ・今後も引き続き用地取得を進め、4車線化に向けて整備を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る延長0.8kmについては用地取得を進めているところである。
- ・用地取得を進め、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

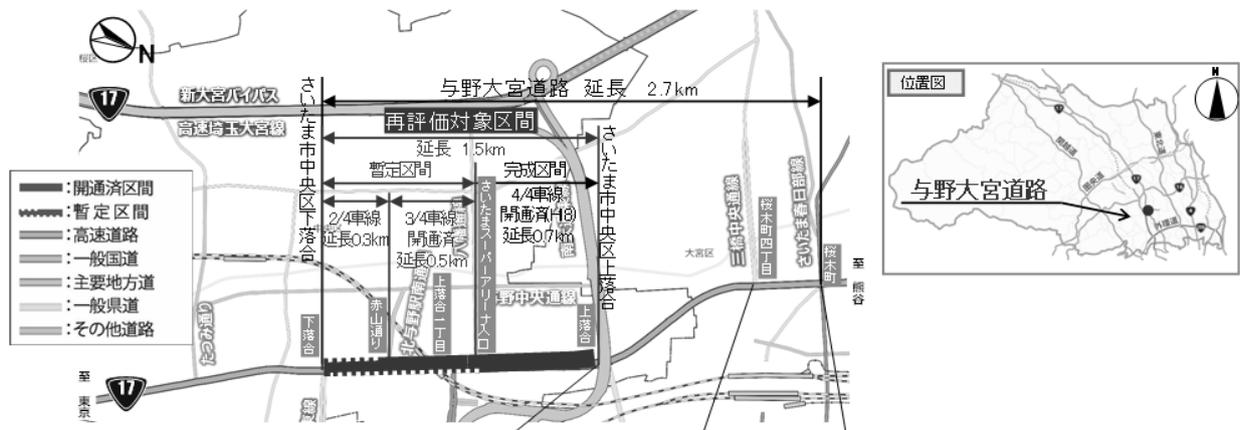
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路	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：埼玉県さいたま市西区宮前町 至：埼玉県桶川市川田谷	延長	11.0km
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 上尾道路は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業で、当該事業区間は圏央道以南の延長11.0kmの区間である。		
H2年度事業化	S44年度都市計画決定 (H1年度変更)	H9年度用地着手
H14年度工事着手		
全体事業費	約1,211億円	事業進捗率 約96%
	(令和2年3月末時点)	供用済延長 11.0km(暫定)
計画交通量	38,100~54,400台/日	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (残事業) 2.6 (4.5)	総費用： (残事業)/(事業全体) 564/2,489億円 (事業費：494/2,356億円) (維持管理費：70/133億円)
	総便益： (残事業)/(事業全体) 1,451/3,445億円 (走行時間短縮便益：1,234/3,108億円) (走行経費減少便益：172/286億円) (交通事故減少便益：45/51億円)	基準年： 令和2年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=2.3~2.8(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.8(事業期間±20%)		
事業の効果等 (1)交通混雑の緩和、円滑化 ・上尾道路整備前の国道17号並行現道(宮前IC~箕田交差点)の損失時間は、287.5千人時間/年・km。 ・I期・II期区間整備後は、損失時間が146.9千人時間/年・kmとなり約49%減少。 ・上尾道路の全線4車線整備により、交通が転換し、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2)周辺道路の交通量の減少 ・平成28年4月に、上尾市小敷谷~桶川市川田谷間の4.7kmが開通し、11.0km全線開通(一部2/4車線) ・上尾道路の全線開通により、並行する生活道路の交通量が約27%減少し、うち大型車交通量が約45%減少。 (3)圏央道へのアクセス向上 ・上尾道路の全線開通により、国道16号と接続する宮前ICから圏央道の桶川北本ICへの所要時間が35分から20分に大幅に短縮し、圏央道へのアクセスが向上。		
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事からの意見 上尾道路は、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、圏央道へのアクセス向上や国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で非常に重要な道路です。 平成28年4月に上尾市から桶川市間が一部暫定区間を含むものの全線開通し、さいたま市方面から圏央道桶川北本ICへのアクセス性が向上しました。 引き続き、全線4車線化に向けて、江川地区の貴重な湿地環境の保全対策を実施しつつ、コスト縮減に十分留意し、早期完成に努めていただくようお願いします。 ・さいたま市長からの意見 国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号現道周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。 国道17号上尾道路の全線開通により、さいたま市から圏央道へのアクセスが向上され、より一層の経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。 国道17号上尾道路については、さらなる渋滞の緩和と利便性の向上のため、全線4車線化に向けて引き続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成22年3月に圏央道(川島IC~桶川北本IC間)5.7km、平成23年5月に圏央道(白岡菖蒲IC~久喜白岡JCT間)3.3km、平成27年10月に圏央道(桶川北本IC~白岡菖蒲IC間)10.8kmが4/4車線で開通。 ・桶川都市計画道路川越栗橋線(川田谷工区)は、平成21年7月に開通。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度事業化、用地取得率99%、事業進捗率96%（令和2年3月末時点）。
- ・平成21年度：さいたま市西区宮前町～上尾環状線間延長4.2km(2/4)部分開通。
- ・平成21年度：川越栗橋線～桶川市川田谷間延長2.1km(2/4)部分開通。
- ・平成27年度：さいたま市西区宮前町～上尾環状線間延長4.2km及び川越栗橋線～桶川北本IC間延長1.2km 4/4車線開通。
- ・平成28年度：上尾環状線～さいたま鴻巣線間延長0.3km4/4車線開通。
さいたま鴻巣線～川越栗橋線間延長4.4km(2/4)部分開通。
- ・今後は、2/4車線区間を4/4車線化に向けて引き続き工事を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・江川周辺の環境保全対策による用地取得、希少植物の移植、浄化施設設置等の追加により、事業費約58億円増額。
- ・環境保全対策の追加により事業期間5年延伸。
- ・上尾道路全線4車線の開通による効果を早期に発現するため、2/4車線区間を4/4車線化に向けて、引き続き拡幅部分の用地取得、工事を実施。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

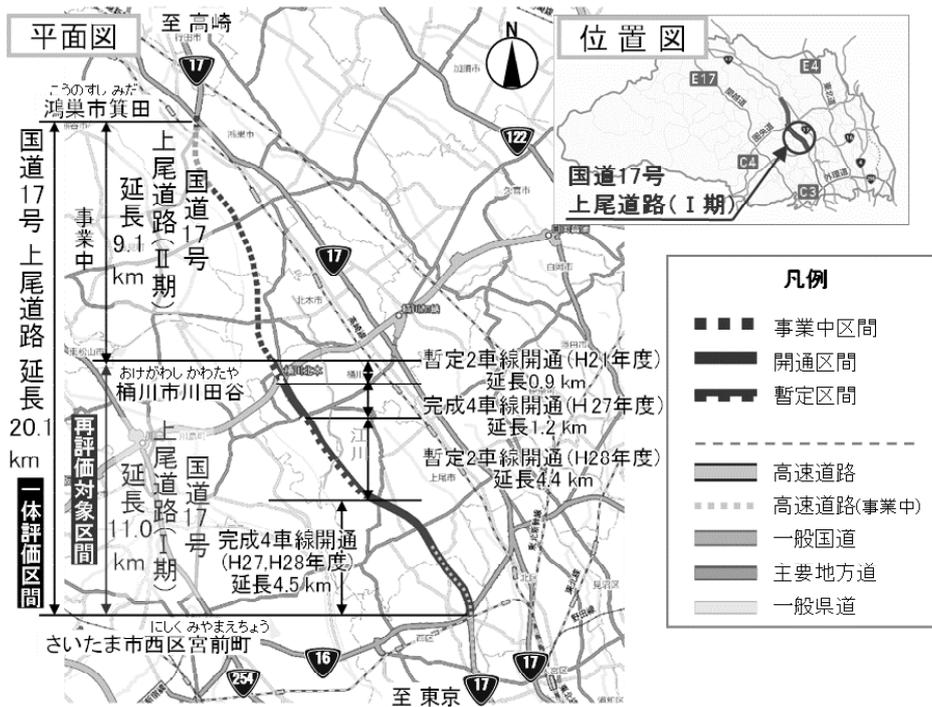
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>さいたまけんきたもとしいとしゆく</small> 埼玉県北本市石戸宿 至： <small>さいたまけんこうのすしみだ</small> 埼玉県鴻巣市箕田				延長 9.1km
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 上尾道路は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業で、Ⅱ期区間は圏央道以北の延長9.1kmの区間である。				
H23年度事業化		S44年度都市計画決定		H27年度用地着手
R1年度工事着手				
全体事業費		約670億円		事業進捗率 約15%
		（令和2年3月末時点）		供用済延長 0.0km
計画交通量		37,100～46,300台／日		
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）	総費用 ：（残事業）/（事業全体） 564/2,489億円		総便益 ：（残事業）/（事業全体） 1,451/3,445億円
	（残事業）	事業費：494/2,356億円 維持管理費：70/133億円		基準年：令和2年 走行時間短縮便益：1,234/3,108億円 走行経費減少便益：172/286億円 交通事故減少便益：45/51億円
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.2～1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.3～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.4～1.4（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.4～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.3～1.5（事業期間 ±20%）事業期間：B/C= 2.3～2.8（事業期間 ±20%）				
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和、円滑化 ・上尾道路整備前の国道17号並行現道（宮前IC～箕田交差点）の損失時間は、287.5千人時間/年・km。 ・Ⅰ期・Ⅱ期区間整備後は、損失時間が146.9千人時間/年・kmとなり約49%減少。 ・上尾道路（Ⅱ期）の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 所要時間の短縮 ・上尾道路（Ⅱ期）の整備により、埼玉県北部地域にある施行時特例市の熊谷市役所～埼玉県庁間の所要時間が96分→62分と約34分短縮される。				
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事からの意見 上尾道路は、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、圏央道へのアクセス向上や国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で非常に重要な道路です。 引き続きコスト縮減に十分留意し、早期整備に努めていただくようお願いいたします。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 圏央道の白岡菖蒲IC～久喜白岡JCTが平成23年5月に、久喜白岡JCT～境古河ICが平成27年3月に、桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が平成27年10月にそれぞれ開通。 上尾道路（Ⅰ期）が、平成28年に全線開通（一部暫定2車線）。 新大宮上尾道路（与野～上尾南）が、平成28年度に新規事業化。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度事業化、用地取得率9%、事業進捗率15%（令和2年3月末時点）。 ・昭和44年度 都市計画決定（幅員：40m） ・平成元年度 都市計画変更（幅員：57m） ・平成23年度 事業化、調査・設計に着手 ・平成25年度 測量・地質調査説明会 ・平成27年度 設計・用地説明会、幅員を23mから57mに見直し、用地買収着手。 ・令和元年度 工事着手 ・引き続き、用地の取得を推進し、早期開通に向け事業促進を図る。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 大間一般廃棄物処分場対策の追加、埋蔵文化財の発掘にともなう追加、環境保護対策の追加、地元調整に伴う横断歩道橋の追加、調整池の整備の追加により、約160億円の事業費増額及び事業期間9年延伸。 早期完成を目指し、用地取得・工事を推進。				

施設の構造や工法の変更等

JR跨線橋橋長見直しや新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

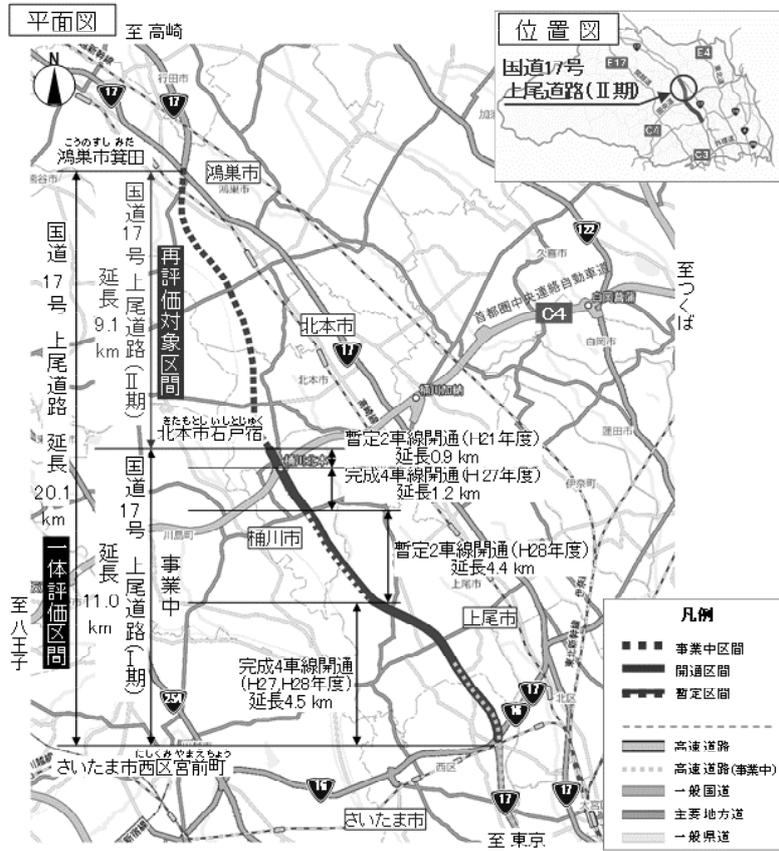
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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51号 <small>きたちばかくふく</small> 北千葉拡幅	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>ちばけんちばしわかばくかいづかちよう</small> 千葉県千葉市若葉区貝塚町 至： <small>ちばけんさくらしまわし</small> 千葉県佐倉市馬渡	延長	7.6km		
事業概要					
<p>国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿島市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。 北千葉拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的として計画された延長7.6kmの現道拡幅事業である。</p>					
S46年度事業化	S44年度都市計画決定（4.5km） S60年度都市計画変更（4.5km） H20年度都市計画決定（3.1km）	S48年度用地着手	S57年度工事着手		
全体事業費	約257億円	事業進捗率	91%	供用済延長	3.8km (令和2年3月末時点)
計画交通量	22,700～40,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.03 (残事業) 6.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 41/622億円 事業費：28/596億円 維持管理費：13/26億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 251/643億円 走行時間短縮便益：227/615億円 走行経費減少便益：20/24億円 交通事故減少便益：3.3/3.8億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C= 0.9～1.1（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C= 5.5～6.8（交通量±10%） 事業費：B/C= 1.03～1.04（事業費±10%）事業費：B/C= 5.8～6.6（事業費±10%） 事業期間：B/C= 0.9～1.1（事業期間±20%）事業期間：B/C= 5.7～6.5（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>(1) 交通混雑の緩和・交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道51号の吉岡十字路交差点、坂戸交差点は主要渋滞箇所にて特定されており、速度低下が発生。 ・国道51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6割。 ・北千葉拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 <p>(2) 道路ネットワーク機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道51号北千葉拡幅区間は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定されている。 ・北千葉拡幅が整備されることにより、平常時に加え、災害時に緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保されるとともに、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点、病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>千葉県知事の見解： 国道51号北千葉拡幅は、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。 については、事業を継続し早期完成に向け残る用地の取得や工事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。</p> <p>千葉市長の見解： 北千葉拡幅事業は、京葉道路及び国道16号に直結する国道51号の混雑緩和と交通安全の強化が不可欠であり、4車線への拡幅及び歩道と中央分離帯の整備により、交通の円滑化と交通事故の減少が大きく期待できる事業であることから、引き続きコスト縮減に努めながら事業の早期完成を図られたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・昭和53年に成田国際空港が開港し、国際貨物取扱量が増加、成田空港の拡張や周辺地域の宅地造成が進んだ。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> ・昭和46年度に事業化し、事業進捗率91%、用地進捗率82%（令和2年3月末時点）。 ・平成7年度に起点側延長2.7km、平成21年度に延長1.1kmの4車線整備を行い、開通済み。 ・未整備区間については、平成15年度より用地着手、平成25年度より工事着手。 ・平成28年度に吉岡十字路交差点の暫定改良（右左折車線設置）が完了。 ・引き続き、用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					

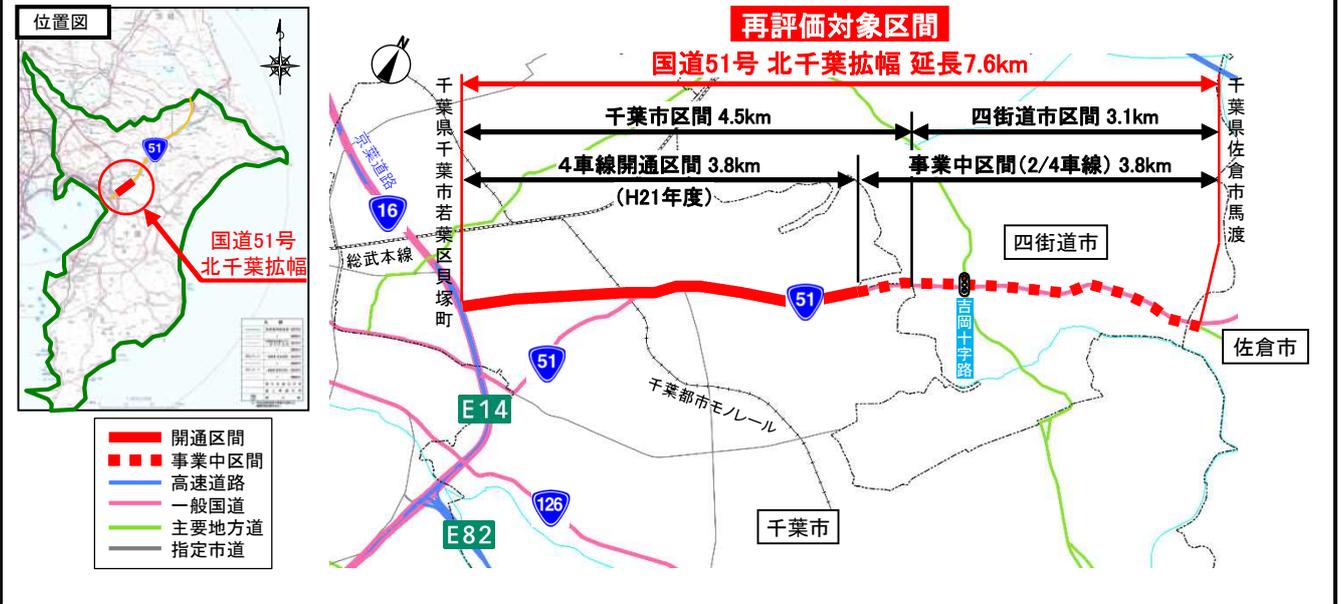
- ・北千葉拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の被害の拡大防止を図るため電線共同溝の整備を追加。
- ・引き続き、用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら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3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：前佛 和秀、長谷川 朋弘

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしゃどう たいえい よこしば</small> 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）	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：千葉県成田市吉岡 至：千葉県山武市松尾町谷津	延長	18.5km		
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>大栄～横芝間は、圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5kmの自動車専用道路である。</p>					
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約1,490億円	事業進捗率	約46%	供用済延長	—km
(令和2年3月末時点)					
計画交通量	16,100～23,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,005/1,442億円 事業費：813/1,250億円 維持管理費：192/192億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,602/1,602億円 走行時間短縮便益：1,427/1,427億円 走行経費減少便益：124/124億円 交通事故減少便益：51/51億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.0001～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.2（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>(1) 交通混雑の緩和・交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する（主）成田小見川鹿島港線の寺台交差点および（主）成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所にて特定。 ・並行する（主）成田小見川鹿島港線および（主）成田松尾線の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。 ・圏央道（大栄～横芝）の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 <p>(2) 沿線地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町では、圏央道（大栄～横芝）のIC周辺地域を中心に物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が進められているとともに、今後も計画がされている。 ・圏央道（大栄～横芝）の開通により、産業振興、観光振興、集客・交流促進、雇用機会の拡大などが図られ、周辺地域の活性化に寄与することが期待される。 <p>(3) 企業活動・地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道（大栄～横芝）の沿線に位置する成田国際空港は国内の航空貨物取扱量第1位であり、国内の約4割を占める重要拠点。 ・圏央道（大栄～横芝）の開通により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>千葉県知事の意見：圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や地域経済の活性化を図り、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。</p> <p>圏央道沿線地域における観光入込客数の増加や輸送時間の短縮など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。</p> <p>こうした効果を県内全域に波及させるためにも、唯一の未開通区間である大栄・横芝間の一日も早い開通が必要である。</p> <p>については、事業の継続が必要であり、開通目標の令和6年度に確実に開通するよう、事業の推進を図られたい。</p> <p>事業費については、県の負担増とならないよう有料道路事業を活用するとともに、引き続き、コスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。</p>					

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 ^{かめいどごまつがわりったい} 14号亀戸小松川立体	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： ^{とうきょうとうとうくかめいど} 東京都江東区亀戸9丁目地先 至： ^{とうきょうとうえどがわくおおすぎ} 東京都江戸川区大杉1丁目地先		延長		2.5km
事業概要 国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る延長約64kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立体は、東京都江東区亀戸9丁目地先から江戸川区大杉1丁目地先までの延長2.5kmを対象に、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。				
S60年度事業化 (亀戸地区) H1年度事業化 (小松川地区)	S20年度都市計画決定 S38年度都市計画変更 (亀戸地区) H3年度都市計画変更 (小松川地区)	S62年度用地着手 (亀戸地区) H14年度用地着手 (小松川地区)	H11年度工事着手 (亀戸地区) H27年度工事着手 (小松川地区)	
全体事業費	約417億円	事業進捗率	約39%	供用済延長 1.3km
計画交通量		41,200~69,500台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 201/523億円 (事業費：192/510億円) (維持管理費：9.1/13億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 382/684億円 (走行時間短縮便益：354/652億円) (走行経費減少便益：19/24億円) (交通事故減少便益：8.5/8.1億円)	基準年 令和2年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=1.7~2.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.1(事業期間±2年)				
事業の効果等				
①交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中しており、東小松川交差点は主要渋滞箇所に位置付けられている。 ・当該区間の損失時間は254.3千人時間/年・km。 ・特に、現道拡幅が未整備である小松川地区で交通渋滞が発生している。 ・亀戸小松川立体（特に小松川地区の拡幅）の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。				
②安全安心な通行の確保 ・国道14号当該区間の死傷事故率は、148.1件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・特に現道拡幅の未整備区間である小松川地区は連続して死傷事故率が高い（傾向）。 ・亀戸小松川立体（特に小松川地区の拡幅）の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。				
③良好な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない良好な沿道環境の確保を図る。 ・未整備区間である小松川地区においては自転車事故件数が整備区間である亀戸地区の2倍と高く、当該区間を整備することで安全性の向上が図られる。				
④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道14号は、首都直下地震対策（八方向作戦）の北東方向啓開ルートに設定されており、震災等の際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保する必要がある。 ・また、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための、特定緊急輸送道路に指定されている。				

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15号 <small>かまたえきしゅうへんせいび</small> 蒲田駅周辺整備	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>とうきょうとおおたくみなみかまたいっちょうめ</small> 東京都大田区南蒲田1丁目 至： <small>とうきょうとおおたくひがしろくごういっちょうめ</small> 東京都大田区東六郷1丁目	延長	0.98km		
事業概要					
<p>本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。</p>					
H13年度事業化	S20年度都市計画決定 (H13年度都市計画変更)	H13年度用地着手	H16年度工事着手		
全体事業費	約303億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約99%	供用済延長	0.5km
計画交通量	36,900~46,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 1.3 <small>(残事業)</small> —	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> -/473億円 〔事業費：-/464億円 維持管理費：-/8.6億円〕	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> -/604億円 〔走行時間短縮便益：-/400億円 走行費用減少便益：-/194億円 交通事故減少便益：-/10億円〕	基準年： 令和2年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= - 事業費：B/C=1.3~1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C= - 事業期間：B/C=1.3~1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C= -</p>					
事業の効果等					
<p>(1) 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。 <p>(2) 安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約4割、事故類型別では追突事故が約6割減少。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・東京都知事の意見</p> <p>本事業は、混雑していた京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与している。 また、沿道環境の改善や駅周辺のまちづくりとの連携による利便性向上の観点から、事業の必要性は極めて高い。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、関係機関との協議を速やかに実施し、事業を推進されたい。 さらに、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					
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					
<p>当該事業の用地取得率は100%（平成25年度取得完了）。 地下立体部（延長約0.5km）は平成24年12月に4車線開通済み。 側道部、電線共同溝工事等を実施。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
構造変更及び関係機関協議等により事業期間を3年延伸（令和6年度完成）					
施設の構造や工法の変更等					
擁壁構造等の変更を実施（事業費9億円増）					
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16号 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）		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：東京都町田市鶴間 至：東京都町田市鶴間			延長	2.1km	
事業概要 一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。 当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。						
H14年度事業化	S43年度都市計画決定 (H13年度変更)	H15年度用地着手	H15年度工事着手			
全体事業費	約643億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約95%	供用済延長	2.1km	
計画交通量	48,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) 25/924億円 (事業費：25/910億円) (維持管理費：- / 13億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) - / 1,412億円 (走行時間短縮便益：- / 1,222億円) (走行費用減少便益：- / 134億円) (交通事故減少便益：- / 56億円)	基準年 令和2年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4~1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5~1.5（事業期間±1年） 【残事業】 交通量：B/C= -（交通量 -） 事業費：B/C= -（事業費 -） 事業期間：B/C= -（事業期間 -）						
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・東名入口交差点は、交差する国道16号と国道246号が共に1日約5万台の交通が集中する箇所であるが、保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の本線及びランプ部の整備により、国道16号を通過する交通が高架部に転換し、適切な機能分担が図られることで、渋滞の緩和が期待される。 ②物流効率化の支援 ・事業区間周辺には多くの物流施設が点在しており、渋滞の緩和や定時性の向上により、物流交通の支援が期待される。 ③生活環境の改善 ・渋滞の緩和による追突事故等の削減や、渋滞を回避するため生活道路を抜け道として利用している交通の削減による生活環境の改善が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 ・東京都知事の見解： 本事業は、国道16号や並行する町田街道の渋滞緩和に資する重要な事業である。 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。 さらに、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。						
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 ・令和元年11月に「南町田グランベリーパーク」が開業。 ・令和2年3月に旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画が策定。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地取得率は100%。 ・本線部（延長2.1km）は平成28年4月に4車線開通済み。 ・ランプ部は平成31年3月に開通済み。 ・一般部の車道舗装および歩道整備等工事を推進中。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等 ・全線開通後の交通状況を踏まえた一般部施工計画の見直しにより、事業期間を4年延伸（令和6年度完成）						
施設の構造や工法の変更等 ・全線開通後の交通状況を踏まえた一般部施工計画の見直しを実施。						

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、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



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

再評価結果（令和3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：前佛 和秀、長谷川 朋弘

事業名 関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路（関越～東名）	事業区分 高速自動車国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)		
起終点 自：東京都練馬区大泉町 至：東京都世田谷区宇奈根	延長 16.2km			
事業概要 東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。 このうち東京外かく環状道路（関越～東名）は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。				
H21年度事業化	S41年度都市計画決定 （変更：H19年度、H26年度）	H22年度用地着手	H23年度工事着手	
全体事業費	2兆3,575億円	事業進捗率 （令和2年3月末時点）	44% 供用済延長 0.0km	
計画交通量 72,600～92,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 1.01 （残事業） 1.8	総費用 （残事業）/（事業全体） 11,626/20,661億円 事業費：10,828/19,862億円 維持管理費：798/798億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 20,810/20,810億円 走行時間短縮便益：19,049/19,049億円 走行経費減少便益：1,419/1,419億円 交通事故減少便益：341/341億円	基準年 令和2年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.1（交通量±10%） 事業費：B/C=0.96～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.9～1.1（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.6～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。 ・都心を通る交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・外環（関越～東名）の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。 ③災害時の迂回機能の確保 ・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環（関越～東名）の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。 ④臨海部（羽田空港等）とアクセス性向上 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。				
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見： ・東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。 ・外環（関越～東名）は首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。今回、再評価される事業の内容について、今後、都民に対しこれまで以上に丁寧な説明に努めるとともに、開通の見通しを明らかにし、早期開通に向け事業を推進されたい。 ・事業費については、都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、安全に十分配慮しつつコスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。 ・事業の実施に当たっては、東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議を活用し、都と十分に調整を図るとともに、地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行				

されたい。

事業評価監視委員会の意見

付帯意見を付して事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

—

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、平成22年度に用地着手、平成23年度に工事着手。
- ・用地取得率は約90%（令和2年3月末時点 面積ベース）
- ・本線トンネル工事については東名側及び大泉側の両側からトンネル掘進工事中。
- ・合意形成については、構想段階からPI（パブリックインボルブメント）の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きPI手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

—

施設の構造や工法の変更等

中央JCTにおける地中拡幅部の断面形状・工法変更、大泉JCT側本線シールドにおける軟弱地盤対策・耐震検討の追加、東名JCTにおける本線シールドトンネルの掘進方法及びヤード構造の変更、中央JCTにおけるJCT構造等の変更、大泉JCTにおけるトンネル構造等の変更。

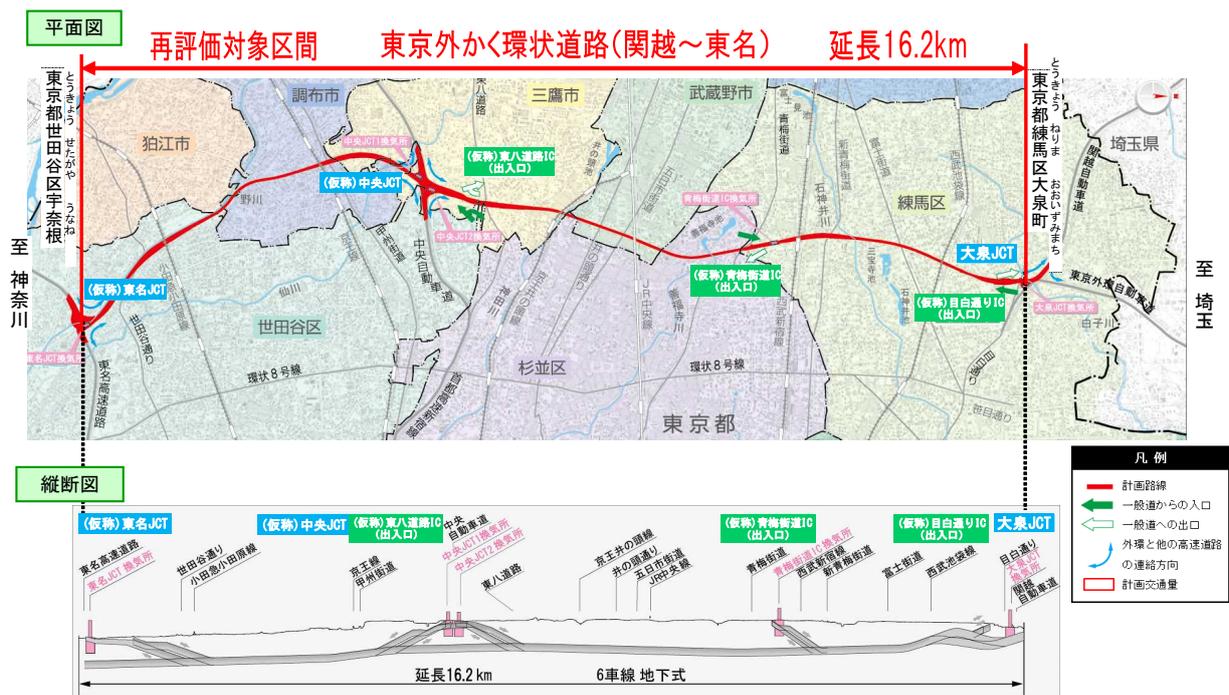
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

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246号 <small>はだの</small> 秦野 I C 関連	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：神奈川県秦野市八沢 <small>はだのし はっさわ</small> 至：神奈川県秦野市菖蒲 <small>はだのし しょうぶ</small>	延長 0.75km	
事業概要 一般国道246号は、東京都千代田区を起点として神奈川県内を横断し静岡県沼津市に至る、延長約120kmの主要幹線道路である。 秦野 I C 関連は、神奈川県秦野市八沢から秦野市菖蒲までの延長約0.75kmの2車線の道路事業で、新東名高速道路と国道246号を接続するインターアクセス、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。		
H13年度事業化		H8年度都市計画決定
H25年度用地着手		H29年度工事着手
全体事業費	約105億円	事業進捗率
		約76%
		供用済延長
		0km
計画交通量 3,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 59/103億円
	(残事業) 2.0	総便益 (残事業)/ (事業全体) 116/116億円
		基準年 平成30年
	(事業費：54/98億円) (維持管理費：4.6/4.6億円)	(走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：12/12億円) (交通事故減少便益：3.6/3.6億円)
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.96~1.4 (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=1.7~2.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.0 (事業期間±20%)		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和及び交通事故の減少 ・秦野 I C 関連の事業区間に接続する国道246号は、渋沢駅入口交差点、堀川入口交差点において交通渋滞が発生。 ・事故類型では追突事故が、全体の約5割を占める。 ・国道246号（現道）の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。 (2) 企業立地の促進 ・新東名の施工命令・秦野 I C 関連の事業化後、秦野市での工場立地件数が増加している。 ・新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。 (3) 救急活動の支援 ・秦野 I C 関連の整備により、第三次救急医療施設である東海大学医学部付属病院への所要時間短縮圏域が発現 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上による地元救急活動への貢献が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 神奈川県知事の意見： 一般国道246号秦野インターチェンジ関連事業は、県土の骨格を形成する新東名高速道路と一般国道246号を接続し、交通混雑の緩和や企業立地の促進、救急活動の支援などに寄与する重要な事業である。 引き続き、コスト縮減など効率的な事業推進に努め、新東名高速道路秦野インターチェンジ（仮称）の開通に遅れることなく、着実な整備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 本事業が接続する新東名高速道路（伊勢原大山IC～秦野IC（仮称））の開通見通しが令和2年度から令和3年度に変更されている。それ以外の地元情勢の変化等、事業を巡る社会経済情勢等に変化はみられない。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成13年度に事業化後、平成21年度に地元説明会を実施。 ・平成25年度より用地取得に着手し、平成29年度に用地取得完了。 ・平成29年度より工事に着手。 ・用地進捗率100%、事業進捗率約76%（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

- ・新東名高速道路(伊勢原大山IC~秦野IC(仮称))の令和3年度開通に併せて工事を推進。
- ・機能補償施設に関する関係機関協議等に時間を要することから、事業期間を延伸。

施設の構造や工法の変更等

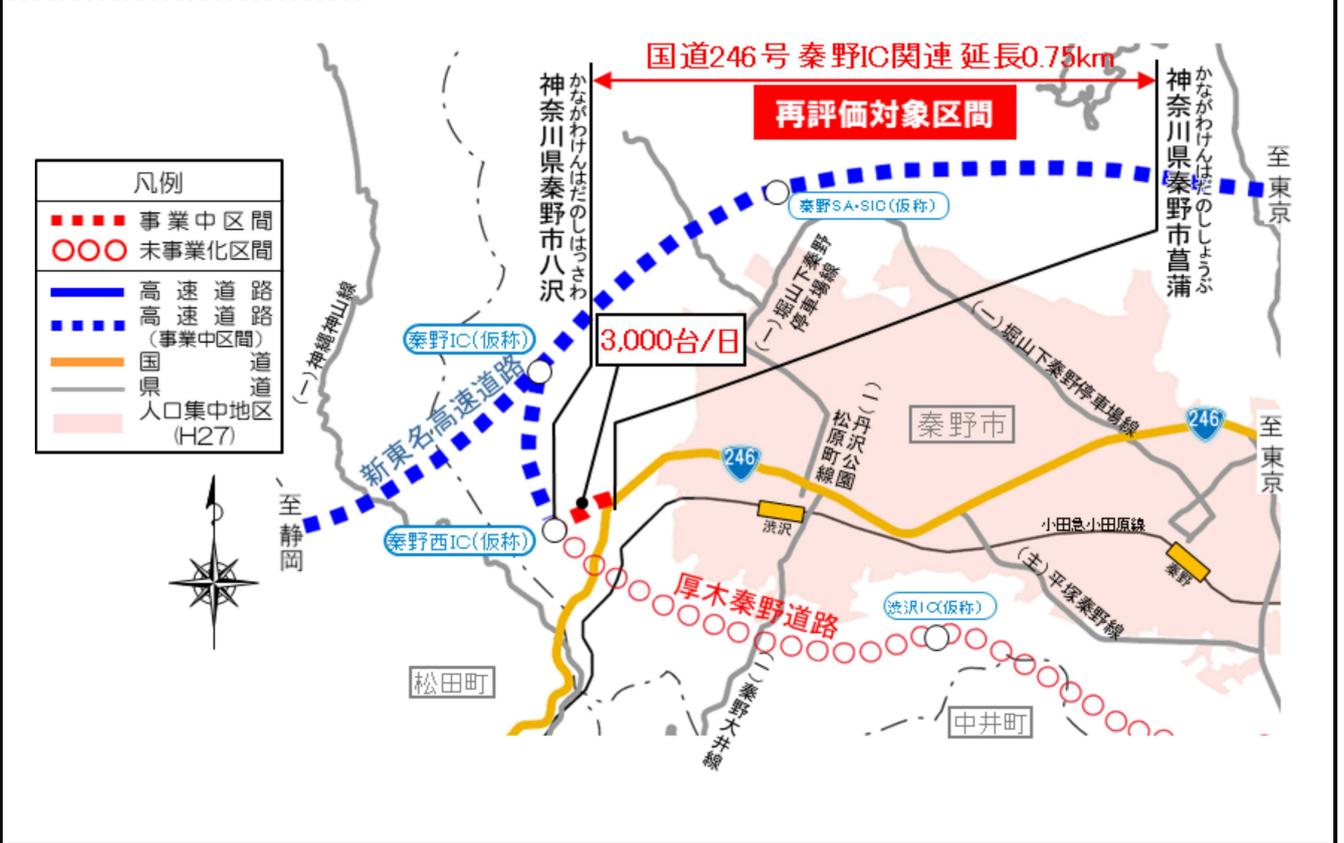
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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357号 <small>とうきょうわんがんどろ</small> 東京湾岸道路（神奈川県区間）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：神奈川県川崎市川崎区浮島町 至：神奈川県横須賀市夏島町			延長	28.7km	
事業概要 一般国道357号東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉市美浜区に至る延長約80kmの道路である。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。						
S52年度 ～平成元年度事業化	S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定	S56年度用地着手	S53年度工事着手			
全体事業費	約2,960億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	52%	供用済延長	23.0km	
計画交通量	10,500～62,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (1.4) (残事業) 2.3 (1.4)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,943/19,220億円 事業費：2,793/18,725億円 維持管理費：150/495億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 6,808/46,320億円 走行時間短縮便益：6,501/43,300億円 走行費用減少便益：182/2,841億円 交通事故減少便益：124/179億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.6（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.1～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.4（事業費±10%）事業費：B/C=2.1～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.4～2.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.3～2.3（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①内陸部の渋滞緩和 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）では、大師河原交差点、青砥坂交差点や君ヶ崎交差点等の主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の交通混雑緩和が期待。						
②生産性の向上や防災機能の強化 ・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の経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的広域防災拠点が存在。 ・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。						
③事故削減 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）の死傷事故率は約88.7件/億台・km。鋼管通交差点や阪東橋交差点、青砥坂交差点等で400件/億台・km以上。 ・並行する主要幹線道路で発生した死傷事故の約4割は追突事故。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見						
神奈川県知事の意見： 一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港や国際空港である羽田空港、「京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区」の産業・機能の集積拠点などを結び、我が国の国際競争力の強化につながる大変重要な路線である。 また、東京湾臨海部基幹的広域防災拠点を連絡し、大規模災害時の国内、海外からの支援物資の輸送を担うなど、首都圏全体の防災性向上にも資する路線である。 一般国道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大きく寄与することから、引き続き、本事業を強力に推進し、事業中区間の早期整備及び夏島以南の早期計画具体化を図りたい。						
横浜市長の意見： 本路線は、本市臨海部における広域的な交通ネットワークの形成、物流の効率化に資する重要な路線です。						

特に、八景島—夏島区間は並行する国道16号の混雑緩和による本市南部地域の交通円滑化に繋がるため、地元関係者との十分な調整を図りつつ、着実な推進をお願いします。

また、本路線は暫定供用区間が大半を占めており、主要渋滞箇所も点在していることから、都市計画に基づいた完成断面での早期供用をお願いします。

川崎市長の意見：

一般国道357号東京湾岸道路は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置づけられ、首都圏の国際競争力の強化を図るための空港、港湾の連携軸として、また、京浜臨海部の活性化や湾岸部への交通誘導などの面からも重要な路線であり、その整備効果は広域的に発現し、広く沿線自治体に利益をもたらす路線です。このたび、神奈川県区間、東京都区間、千葉県区間を一体評価していますが、本事業の広域性を踏まえて評価することは必要です。

本事業は、本市臨海部全体の活性化や各地区へのアクセス改善等の観点からも重要であり、羽田空港と大黒ふ頭間の未整備区間については、着実に整備を推進することが必要です。

なお、本市に計画されている本事業については、多摩川トンネル山側に着手していますが、多摩川トンネル海側や川崎航路トンネル等が未着手であるなど、羽田空港至近に位置すること等から大規模なトンネル工事を複数控えており、全国的にもあまり例を見ない直轄国道事業であることから、本事業の特徴である広域的な整備効果等を考慮し、新たな負担のあり方や推進方策の検討をお願いいたします。併せて、事業費の縮減や費用負担の平準化についても検討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

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総合特区が指定。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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、用地取得率は約96%。

平成25年度には根岸地区が完了。平成27年度には本牧地区が開通。

夏島地区及び多摩川トンネルにおいて調査設計及び工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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等はないが、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削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



※ 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・千葉県区間)71.4kmの整備区間を対象とした場合、()書きの値は、神奈川県区間28.7kmの結果を示す。

※ 神奈川県区間の費用便益分析結果は多摩川トンネル(東京都区間分)を含む事業費約3,580億円による結果。

※ 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20号 <small>おおつき</small> 大月バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自： <small>やまなしけんおおつきしこまはし</small> 山梨県大月市駒橋 至： <small>やまなしけんおおつきしおおつきまちはなさき</small> 山梨県大月市大月町花咲				延長	3.2km	
事業概要 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。 大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2kmの2車線のバイパス事業である。							
S48年度事業化		S50年度都市計画決定 (H12年度変更)		H1年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費	約438億円		事業進捗率	94%		供用済延長	1.7km
			(令和2年3月末時点)				
計画交通量	11,900～13,900台/日						
費用対効果 分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(残事業)</small> 9.2		総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 26/715億円 事業費：18/700億円 維持管理費：7.5/15億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 237/754億円 走行時間短縮便益：228/707億円 走行費用減少便益：7.3/45億円 交通事故減少便益：1.7/2.3億円	基準年： 令和2年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.8～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01～1.1（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=6.1～12.3（交通量±10%） 事業費：B/C=8.6～9.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=8.9～9.4（事業期間±20%）							
事業の効果等 ①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・大月バイパスは、平成18年から順次開通しており、これまでに上野原市側の1工区が開通。 ・1工区の開通により、並行する現道交通のバイパスへの転換が見られるものの、依然として大月橋東詰交差点等で交通混雑が残る。 ・残る2工区の整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道の積雪等による通行止め時には、交通が国道20号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道20号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている大月バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。 ・市内唯一の第二次救急医療施設である大月市立中央病院へのアクセスは国道20号現道を利用することとなるが、現道は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の混雑時は救急車両の通行に支障。 ・大月バイパスの整備により、搬送時間の短縮や現道における代替路の確保等の利便性向上が見込まれる。							
関係する地方公共団体等の意見 ・山梨県知事の見解：一般国道20号大月バイパスは、現道交通の転換により市街地の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、歩行者等の安全確保、救急医療施設への搬送時間の短縮等が期待されています。 現在、本バイパスの1工区（1.7km）については部分供用され、一定の効果が得られているが、依然として残区間の大月橋東詰交差点付近を中心に交通渋滞が発生しています。 残る2工区（1.5km）については、中央自動車道大月インターチェンジに直結する区間であり、1工区と併せて本バイパスの事業効果を最大限に発揮できるよう、コスト縮減に配慮しつつ、早期完成をお願いします。							
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。							

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18年度に1工区部分供用（大月市大月一丁目～大月市大月二丁目：L=約0.6km）。
- ・平成19年度に1工区一部暫定供用（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L=約1.1km）。
- ・平成22年度に完成形開通（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L=約1.1km）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・大月バイパスの用地取得率は99%（令和2年3月末時点、面積ベース）。
- ・1工区は、平成23年2月までに全線2車線で開通済。
- ・2工区は、改良工事、トンネル工事、JR委託函渠工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・令和元年10月に発生した台風19号により残土処分場につながる唯一の林道が寸断し残土搬出量が低下したこと、ならびに切土作業時に地下から巨石が多数出現したことで破碎作業が新たに発生し施工性が低下したことにより、工事が遅延し、事業期間を令和2年度から令和4年へ延伸。
- ・引き続き、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル掘削方法に変更あり。また、トンネル補助工法とトンネル坑口部の環境対策の追加あり。
- ・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。

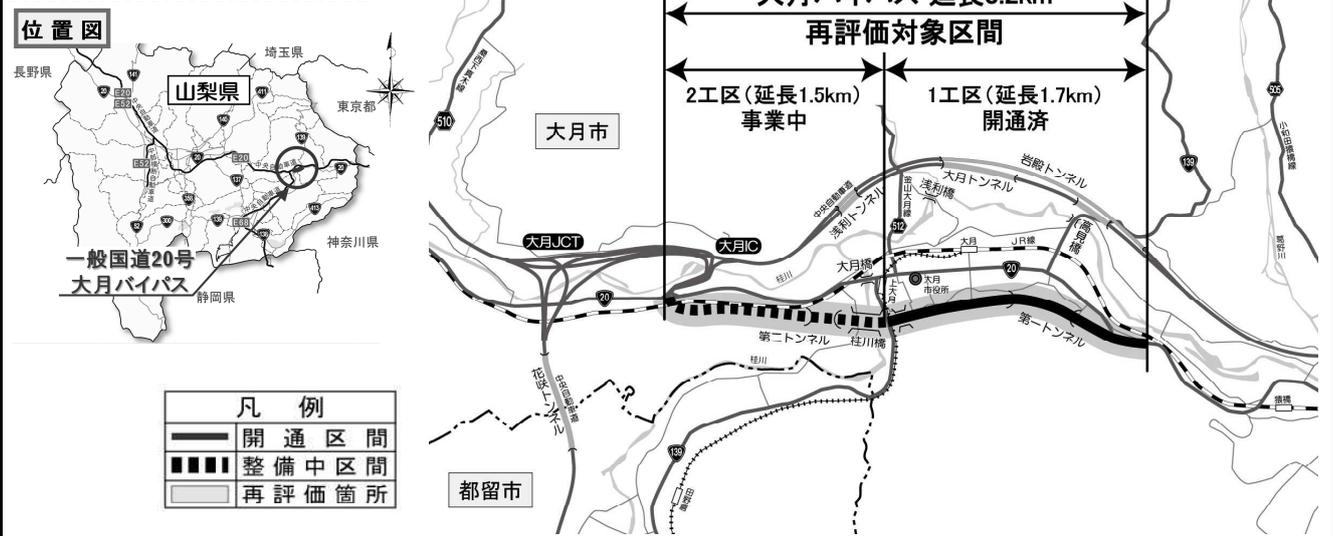
対応方針

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52号 <small>かみいしだかいりょう</small> 上石田改良	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>やまなしけん こう ふ し とみたけ</small> 山梨県甲府市富竹一丁目 至： <small>やまなしけん こう ふ し ことぶきちやう</small> 山梨県甲府市寿町	延長	1.0km		
事業概要					
国道52号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や貢川に架かる橋の架け替えや4車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上、沿道環境の改善を目的とした、甲府市富竹一丁目から甲府市寿町までの延長1.0kmの4車線の拡幅事業である。					
H8年度事業化	S21年度都市計画決定 (S43年度変更)	H16年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約138億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	93%	供用済延長	0.75km
計画交通量	23,100~25,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 21.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 8.9/212億円 〔事業費：7.0/203億円〕 〔維持管理費：1.9/8.5億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 188/223億円 〔走行時間短縮便益：162/197億円〕 〔走行費用減少便益：20/21億円〕 〔交通事故減少便益：5.1/4.0億円〕	基準年 令和2年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=20.8~23.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.05~1.1（事業費 ±10%） 事業費：B/C=19.5~22.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.00~1.1（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=20.3~21.4（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①交通渋滞の緩和および交通安全性の向上 ・上石田改良と並行する国道52号現道は、貢川交差点や貢川交番前交差点、貢川橋西詰交差点などが主要渋滞箇所として特定しており、速度低下が著しい状況である。 ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約5割。 ・上石田改良の整備により、走行性の悪い現道から交通が転換し、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。					
②沿道環境の改善 ・2工区は平成26年4月21日の4車線開通により、現道の交通量が4車線化区間に1,400台/日転換しており、1工区でも同様の転換が見込まれる。 ・歩行空間が狭小な現道から、十分な歩行空間が確保された上石田改良に転換することで、道路利用者のうち約9割が安心感の向上を実感。					
関係する地方公共団体等の意見					
・山梨県知事の意見： 一般国道52号は、甲府都市圏の重要な幹線道路に位置付けられており、上石田改良の整備については、交通混雑の緩和、安全性の向上、沿線環境の改善などが期待されることから、非常に必要性が高い事業である。 このうち2工区（荒川橋から甲府南アルプス線（通称アルプス通り））までは、4車線開通により、渋滞緩和や歩行空間確保など一定の成果が得られている。 しかし、残区間の未整備によりアルプス通りにて、国道52号（現道）と2工区の交差点が近接するため、クランク交通や直進交通などが輻輳状態にある。 このため、事業効果を最大限に発揮すべく、引き続き、残区間の早期完成に努めていただきたい。					
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					
隣接する国道52号寿町拡幅が平成16年度に完了。					

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18号 <small>ながのひがし</small> 長野東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ながのけん ながのしきたながいけ</small> 長野県長野市北長池 至： <small>ながのけん ながのしやなぎはら</small> 長野県長野市柳原	延長	2.8km		
事業概要					
一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約19.4kmの主要幹線道路である。一般国道18号長野東バイパスは、長野市中心部の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保、沿線地域の工業活性化及び農産物の物流効率化支援を目的とした、長野県長野市北長池から同市柳原までの延長2.8kmの4車線のバイパス事業である。					
H12年度事業化		H2年度都市計画決定		H16年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約225億円	事業進捗率	76%	供用済延長	0km
		(令和2年3月末時点)			
計画交通量	26,500～28,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(残事業)</small> 4.2	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 73/267億円 事業費：54/248億円 維持管理費：19/19億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 304/304億円 走行時間短縮便益：252/252億円 走行費用減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：16/16億円	基準年： 令和2年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.05～1.2（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=3.7～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.9～4.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.3（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①長野市中心部の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保					
・長野市内の国道18号現道では、西尾張部交差点など11箇所が主要渋滞箇所に指定されており、慢性的な速度低下が発生。					
・速度低下に起因する追突事故が多く、全体の約7割を占める。					
・長野東バイパスの整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、交通渋滞緩和、交通事故の減少が見込まれる。					
②沿線地域の工業活性化支援					
・長野東バイパスを含む東外環状沿線には工業団地・事業所が集積。沿線地域の事業所数は、事業化前と現在を比較して5%増加（平成28年実績平成8年比）。					
・長野東バイパスの整備により、周辺の工業団地や企業、須坂長野東ICへのアクセス性が向上し、地域産業の活性化が期待される。					
③農産物の物流効率化支援					
・長野県のりんご収穫量は、青森県に次ぎ全国2位。長野県内では、長野市が最も収穫量が多い。長野東バイパス沿線及び北側の国道18号沿線は、りんごを主とした果樹園が多く、集荷場も点在。					
・長野東バイパスの整備により、周辺のりんご農家・集荷場から、須坂長野東ICへのアクセス性が向上し、農産物の物流効率化が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
長野県知事の見解：一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「長野東バイパス」は地域における交通の安全・円滑化、救急医療施設へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な事業です。					
ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。					
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					
・平成20年度に国道406号の村山橋（L=1.1km）が完成、国道406号（百瀬～茂菅バイパス）の現道拡幅部（L=0.9km）が部分供用するなど、周辺道路の整備が推進されている。					
・また、平成31年度に（一）三才大豆島中御所線の拡幅が事業化された。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・平成2年度都市計画決定、平成12年度事業化、平成16年度より用地取得着手、平成23年度より工事着手。					
・用地取得率は96%（令和2年3月末時点）。					
・令和2年度末に車道部の2車線が暫定開通予定。					

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18号 <small>のじりインターチェンジかんれん</small> 野尻IC関連	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>ながのけんかみみのちくしなのまちふるま</small> 長野県上水内郡信濃町古間 至： <small>ながのけんかみみのちくしなのまちのじり</small> 長野県上水内郡信濃町野尻			延長	8.7km
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約19.4kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的に計画された事業である。				
H1年度事業化	S60年度都市計画決定 (信濃町野尻) H2年度都市計画決定 (信濃町野尻～古間)	H5年度用地着手	H6年度工事着手	
全体事業費	約250億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	60%	供用済延長 4.3km
計画交通量	4,000～8,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.02 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 96/388億円 〔事業費：83/361億円〕 〔維持管理費：13/27億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 270/394億円 〔走行時間短縮便益：209/308億円〕 〔走行費用減少便益：51/74億円〕 〔交通事故減少便益：9.0/11億円〕	基準年 令和2年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.95～1.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=0.99～1.03（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.6～3.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.7～3.0（事業期間±20%）				
事業の効果等				
①冬期における安全かつ円滑な交通流の確保				
<ul style="list-style-type: none"> ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号現道の当該区間は幅員が狭く、堆雪幅が未確保。 ・歩道未整備区間も多く、冬期は歩行者の車道通行が強いられる等、安全面での課題がある。 ・野尻IC関連の整備により、冬期の交通障害の解消が期待できる。 				
②観光活性化の支援				
<ul style="list-style-type: none"> ・信濃町では国道18号周辺に、野尻湖や黒姫高原等の観光地が存在し、年間で約94万人の観光客が訪れる。 ・特に観光入込が増えるGWやお盆期間には、国道18号で渋滞が発生し、旅行速度が大幅に低下。 ・野尻IC関連の整備により、交通が分散され、観光地へのアクセス改善による、観光産業の活性化に期待。 				
③農産物等の物流効率化の支援				
<ul style="list-style-type: none"> ・信濃町の農業は野菜の生産を主力とし、特産品であるとうもろこしは耕作面積が広く町の代表的な農作物。中京圏など大都市に出荷。 ・信濃町の製造業は業務用機械、電子、プラスチックなどの製造事業所が主として古間地区に立地。 ・野尻IC関連の整備により、特産品など農作物の集荷・出荷や、製造業製品の出荷における物流効率化や販路拡大に期待。 				
④上信越自動車道の代替路機能				
<ul style="list-style-type: none"> ・国道18号の当該区間に並行する上信越自動車道は、過去5カ年に、妙高高原IC～信濃町ICが168回、信濃町IC～豊田飯山ICが30回通行止めになっている。 ・妙高高原IC～信濃町IC間は「事故」による通行止めが17%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが40%を占める。 ・上信越自動車道の信濃町IC～新井PA間は、H30年度チェーン規制実施箇所指定。 ・野尻IC関連の整備により、走行性が改善し、災害時等による上信越自動車道の通行止め時のリダンダンシー機能を強化する。 				
関係する地方公共団体等の意見				
長野県知事の意見：一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「野尻IC関連」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に要不可欠な事業です。ついては事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。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

信濃町ICを含む上信越自動車道の供用（H9年度）、妙高野尻BPの供用（H9年度）、県道杉野沢黒姫線の供用（H15年度）、上信越自動車道（豊田飯山IC～信濃町IC）の4車線化供用（H21年度）、上信越自動車道（信濃町IC～妙高SA）の4車線化供用（R1年度）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成6年度より工事に着手し、現在までに延長4.3kmが供用済。残区間は現道改良を含む延長4.4km。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は46%（令和2年3月末時点）完了。第1工区の現道拡幅区間（1.1km）は、令和2年8月に住民説明会を実施し、用地幅杭設置に着手。

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。

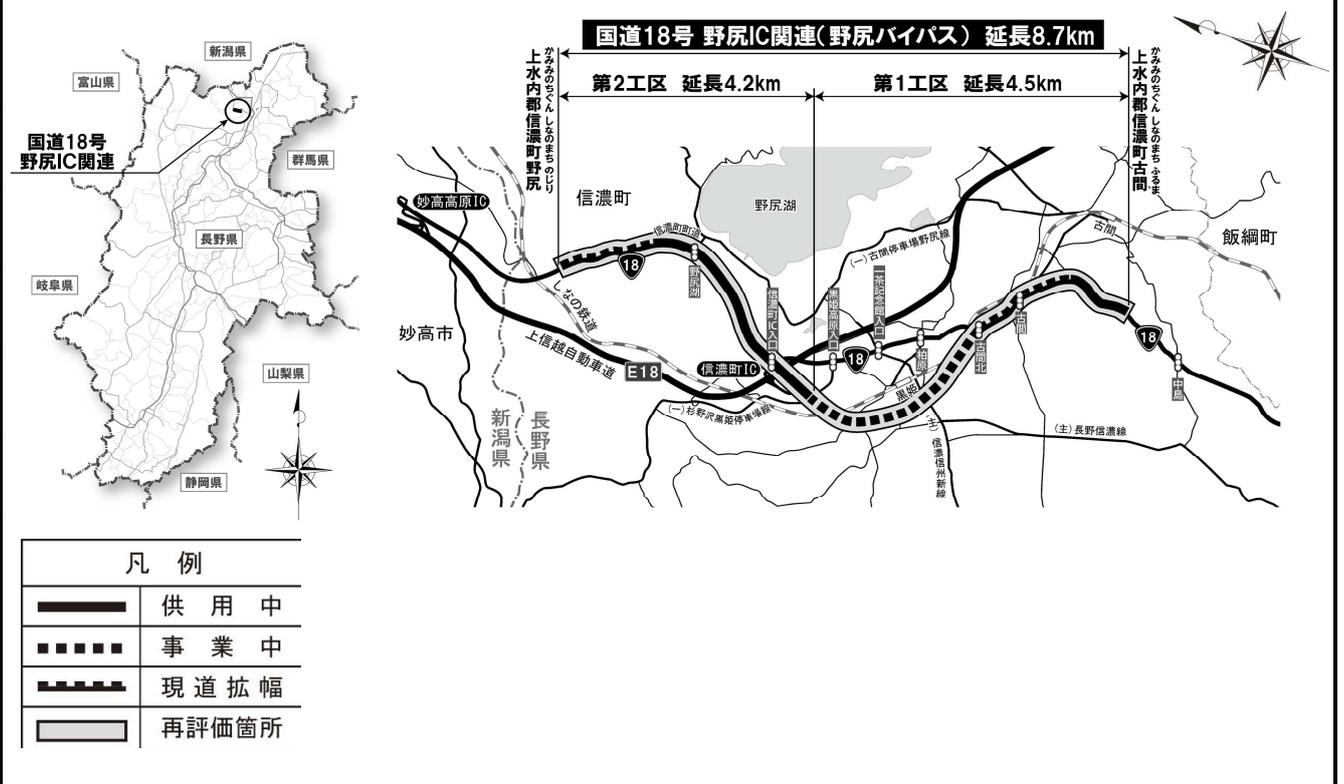
対応方針

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8号 <small>かしわぎ</small> 柏崎バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局
起終点：自：新潟県柏崎市長崎 <small>かしわぎ ながさき</small> 至：新潟県柏崎市鯨波 <small>かしわぎ くじらなみ</small>	延長	11.0km
事業概要 国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。		
S62年度事業化	平成元年度都市計画決定	H3年度用地着手
全体事業費	約856億円	事業進捗率 73% (令和2年3月末時点)
		供用済延長 3.1km (暫定2車線)
計画交通量	13,300~35,300台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.003 (残事業) 4.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 248/1,338億円 (事業費：170/1,210億円) (維持管理費：78/129億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,227/1,343億円 (走行時間短縮便益：1,058/1,170億円) (走行経費減少便益：136/137億円) (交通事故減少便益：33/36億円)	基準年：令和2年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.4~5.4(交通量±10%) 事業費：B/C=0.99~1.02(事業費±10%) 事業費：B/C=4.6~5.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.97~1.04(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.9~5.0(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①災害時における交通の確保 ・平成19年中越沖地震では柏崎バイパスの未開通区間において片側交互通行や狭隘な道路への迂回を強いられたが、柏崎バイパスの整備により、災害時の交通問題の緩和に大きな役割を果たすことが期待される。 ・そのほか、豪雪、豪雨、事故等による北陸自動車道通行止め時や、柏崎市中心部を流れる「鵜川」氾濫による国道8号の現道一部区間冠水時には緊急避難路として機能の役割も期待される。 ②冬期間のスムーズな交通の確保 ・国道8号の現道区間では、降積雪期に急勾配区間で登坂不能車が多数発生しているが、柏崎バイパスの整備により、急勾配区間を回避することで冬期間の円滑な通行確保が期待される。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・国道8号の現道区間では、海水浴期に渋滞が発生しているが、柏崎バイパスの整備により、海水浴場や海岸沿いに集中する観光施設等へのアクセス向上が期待される。		
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：柏崎市や国道8号柏崎バイパス事業促進協議会からは本道路の整備促進についての要望を頂いている。 知事の意見：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少につながるるとともに、災害時における円滑な交通が確保されるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。今後も早期完成に向けて、コスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業の進捗状況：事業進捗率73%、用地進捗率93%（令和2年3月末時点） ・残事業の内容：用地取得、道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 柏崎市城東～同市鯨波間の調査・設計及び柏崎市東原町～同市茨目間の道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事を推進し、早期の暫定2車線供用に向けて整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 建設発生土の有効利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考えます。

事業概要図

【広域図】



【位置図】



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

再評価結果（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17号 <small>むいかまち</small> 六日町バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局
起終点：自：新潟県南魚沼市竹俣 <small>みなみうおぬま たけまた</small> 至：新潟県南魚沼市庄之又 <small>みなみうおぬま しょうのまた</small>		延長：5.1km
事業概要：国道17号六日町バイパスは、「市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減」、「道路ネットワーク整備による地域活性化」、「救急医療体制の支援」などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。		
H6年度事業化	H5年度都市計画決定	H10年度用地着手
全体事業費：約342億円	事業進捗率：71% (令和2年3月末時点)	供用済延長：1.7km (暫定2車線)
計画交通量：7,900～16,400台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.8 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 114/466億円 (事業費：88/422億円 維持管理費：26/44億円)
感度分析の結果		総便益 (残事業)/(事業全体) 256/370億円 (走行時間短縮便益：224/334億円 走行経費減少便益：26/30億円 交通事故減少便益：5.2/6.3億円)
基準年：令和2年		
(事業全体) 交通量：B/C=0.7～0.9(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.9～2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=0.8～0.8(事業費±10%) 事業費：B/C=2.1～2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.8～0.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.2～2.3(事業期間±20%)		
事業の効果等		
①観光産業支援による地域活性化 ・六日町バイパスの整備により、国道17号沿線の主要観光施設へのアクセス性が向上し、一体的な観光圏の形成による地域活性化が期待される。 ②第三次医療施設等へのアクセス向上 ・六日町バイパスが部分開通したことにより、南魚沼市街地を通過する必要がなくなったため病院までの搬送環境が向上するとともに、搬送時間の短縮に寄与している。 ・第三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年6月に南魚沼市に開院しており、六日町バイパスが全線開通することで、南魚沼市民病院から魚沼基幹病院へ転院する重症患者の負担軽減が期待される。 ③緊急時のリダンダンシーの確保 ・平成23年7月新潟・福島豪雨により、国道17号南魚沼市六日町地先で冠水による通行止めが発生したが、開通済み区間が代替路として機能し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保することができた。全線開通により更なる緊急輸送道路の確立が期待できる。 ④定住自立圏の都市間交流を支援 ・六日町バイパスの整備により、各市の交流人口増加などの効果を発揮し、市民の利便性向上に寄与する。 ⑤冬期交通障害の解消 ・六日町バイパスの整備により、冬期間における円滑な交通の確保が期待され、安全性・信頼性が向上する。		
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：南魚沼市、魚沼市で構成される「一般国道六日町バイパス促進対策協議会」から整備促進の要望を受けている。 知事の意見：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少につながるるとともに、魚沼基幹病院など医療施設へのアクセスが向上されるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。今後も早期完成に向けて、コスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見		
審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。		

