再評価結果（令和４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	北海道横断自動車道　網走線（あばしり）　足寄（あしょろ）～北見（きたみ）	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（ほっかいどう）足寄郡（あしょろぐん）足寄町（あしょろちょう）郊南（こうなん） 至：北海道（ほっかいどう）北見（きたみ）市北上（きたがみ）			延長	７９．０km

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６９４ｋｍの高速自動車国道である。

このうち網走線は、本別ＪＣＴから網走市へ至る延長約１５６㎞の区間であり、足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央圏・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした延長７９．０ｋｍの事業である。

Ｈ１５年度事業化（新直轄方式）	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１７年度用地補償着手	Ｈ１８年度工事着手

全体事業費	約１，０７２億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約６７％	供用済延長	２８．０km

計画交通量	２，９００～６，３００台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２（１．０２） (残事業) ２．２（２．８）	７６３/１，８５３億円 事　業　費：597/1,571億円 維持管理費：166/　282億円	１，６６５/２，１６１億円 走行時間短縮便益：1,407/1,753億円 走行経費減少便益：　210/　336億円 交通事故減少便益：　48/　72億円	令和３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=1.02～1.3（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=1.1 ～1.2（事業費±10%）　事業費：B/C=2.0 ～2.4（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=2.1 ～2.2（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

① 災害時のリダンダンシー確保
- 災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。

② 災害時の迂回損失の解消
- 近年、被災リスクが高まっており、災害による迂回損失、復旧活動、救援物資輸送等の観点から横断自動車道の整備が期待される。

③ 冬期交通障害時のリダンダンシー確保
- 道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される

④ 救急搬送の速達性・安定性向上
- 安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。

⑤ 物流の輸送効率化
- 安定性､速達性及び安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。

⑥ 周遊観光の活性化
- 道内7空港の民営化を始めとする広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。

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、本別町など１市１０町の首長で構成される「北海道横断自動車道十勝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：

「北海道横断自動車道網走線足寄～北見」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、高規格道路網の構築によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるものであり、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、より一層寄与することから、「当面着工しない区間」を含め早期供用を図るようお願いいたします。

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、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め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

・平成15年 6月 北海道横断自動車道　池田ＩＣ～足寄ＩＣ開通
・平成18年 2月 「緊急に整備すべき区間」を設定し、事業を進捗
・平成18年 3月 市町村合併により、北見市、端野町、留辺蘂町及び常呂町が「北見市」となる
・平成18年 3月 市町村合併により、女満別町及び東藻琴町が「大空町」となる
・平成18年 4月 ふるさと銀河線（池田～北見間）廃線
・平成21年 5月 シーニックバイウェイ北海道「十勝シーニックバイウェイ十勝平野・山麓ルート」指定
・平成23年10月 北海道横断自動車道　夕張ＩＣ～十勝清水ＩＣ開通
・平成26年 8月 整備計画が変更され、陸別町陸別～陸別町小利別間の事業を再開
・平成27年 6月 道東地域が広域観光周遊ルート「アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北･海･道」に認定
・平成29年10月 北海道横断自動車道　陸別小利別～北見東ＩＣ開通
・令和 2年 1月 北海道内７空港民間運営開始
・令和 3年 3月 北海道横断自動車道　占冠ＩＣ～十勝清水ＩＣ４車線化等事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成１８年度に工事着手して、用地進捗率約７３%、事業進捗率約６７%となっている。

（令和３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

施工計画の見直しに伴う変更。

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

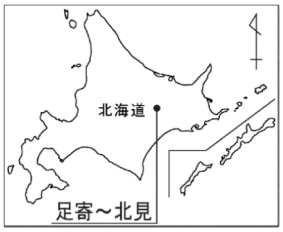
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針	事業継続

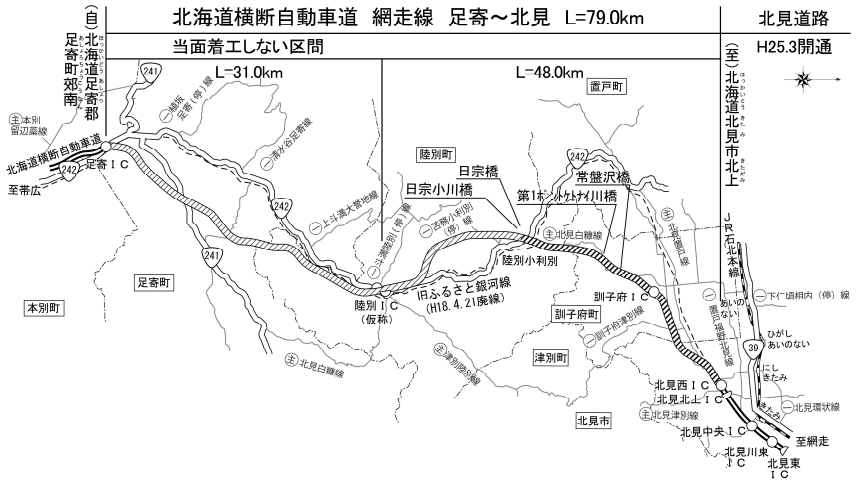
対応方針決定の理由

事業の効果等を踏まえると、「当面着工しない区間」足寄～陸別間の事業再開を含め、事業の必要性・重要性は一層増しており、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
	開通区間



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道３９号（北海道横断自動車道網走線） 端野高野道路	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：北海道北見市端野町字川向 至：北海道網走郡美幌町字高野			延長	１４．３km

事業概要

一般国道３９号は、旭川市を起点とし、上川町、北見市、美幌町を経由し、網走市に至る延長１２４ｋｍの幹線道路である。

端野高野道路は、北海道横断自動車道網走線の一部を構成する道路で、圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡機能の強化を図り、観光振興や地域産業の活性化に貢献するとともに、冬季災害に強い道路ネットワーク構築を目的とした延長１４．３ｋｍの事業である。

Ｈ３１年度事業化	Ｒ－年度都市計画決定 （Ｒ－年度変更）	Ｒ－年度用地補償着手	Ｒ－年度工事着手

全体事業費	約４８０億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約３%	供用済延長	０．０km

計画交通量	１１，９００～１３，５００台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．２（１．５） (残事業) ２．２（１．６）	７６３/１，８５３億円 事　業　費：597/1,571億円 維持管理費：166/　282億円	１，６６５/２，１６１億円 走行時間短縮便益：1,407/1,753億円 走行経費減少便益：　210/　336億円 交通事故減少便益：　48/　72億円	令和３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=1.02～1.3（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=1.1 ～1.2（事業費±10%）　事業費：B/C=2.0 ～2.4（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=2.1 ～2.2（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

① 災害時のリダンダンシー確保
・災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。

② 災害時の迂回損失の解消
・近年、被災リスクが高まっており、災害による迂回損失、復旧活動、救援物資輸送等の観点から横断自動車道の整備が期待される。

③ 冬期交通障害時のリダンダンシー確保
・道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される。

④ 救急搬送の速達性・安定性向上
・安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。

⑤ 物流の輸送効率化
・安定性､速達性及び安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。

⑥ 周遊観光の活性化
・道内7空港の民営化を始めとする広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。

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：

北見市、本別町など１市６町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見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：

「一般国道39 号端野高野道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議ありません。

当該事業は、高規格道路網の構築による圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡強化により、観光振興や地域産業の活性化に貢献するとともに、冬季災害に強い道路ネットワークの構築に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

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、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め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

・令和 2年 1月 北海道内７空港民間運営開始

・令和 3年 3月 北海道横断自動車道　占冠ＩＣ～十勝清水ＩＣ４車線化等事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成３１年度に事業化して、用地進捗率０％、事業進捗率約３％となっている。

（令和３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

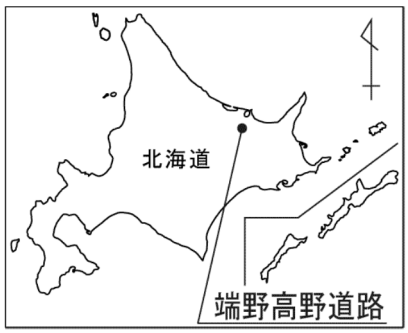
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針	事業継続

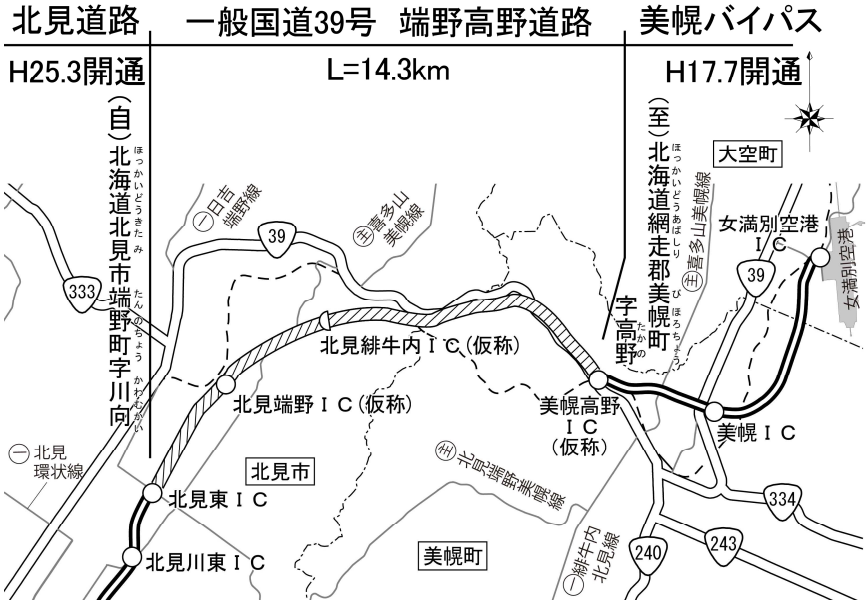
対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡　例	
═══	開通区間
//////	再評価区間



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

※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	北海道縦貫自動車道　士別剣淵（しべつけんぶち）～名寄（なよろ）	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（ほっかいどう）士別市南町東（みなみまちひがし） 至：北海道（ほっかいどう）名寄市字豊栄（なよろしあざほうえい）			延長	２４．０km

事業概要

北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約６８１ｋｍの高速自動車国道である。

士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした延長２４．０ｋｍの事業である。

Ｈ１５年度事業化（新直轄方式）	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ１９年度用地補償着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	約３７３億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約８３％	供用済延長	０．０km

計画交通量	４，１００台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．１ (残事業) ３．８	１４６/５３１億円 事　業　費：58/443億円 維持管理費：88/ 88億円	５５７/５５７億円 走行時間短縮便益：448/ 448億円 走行経費減少便益：87/ 87億円 交通事故減少便益：22/ 22億円	令和３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 ～1.2（交通量±10%）　【残事業】交通量：B/C=3.4 ～4.3（交通量±10%）
事業費：B/C=1.04～1.1（事業費±10%）　事業費：B/C=3.7 ～4.0（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.01～1.1（事業期間±20%）　事業期間：B/C=3.8 ～3.9（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

① 救急搬送の安定性向上
・搬送時間短縮及び安定走行による患者負担軽減の観点から当該道路の整備が期待される。

② 水産品の流通利便性向上
・速達性及び定時性確保による流通利便性や労働時間管理の観点から当該道路の整備が期待される。

③ 農産品の流通利便性向上
・速達性及び定時性確保による流通利便性や生産力向上の観点から当該道路の整備が期待される。

④ 道路交通の安全性向上
・大型車等の広域交通と生活交通の分担が図られることで交通事故が減少し、道路交通の安全性向上が期待される。

⑤ 観光地への利便性向上
・当該道路の整備によって高速ネットワークの連続性が高まり、広域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：

士別市、旭川市など７市４町の首長等で構成される「北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会」等から、整備促進の要望を受けている。

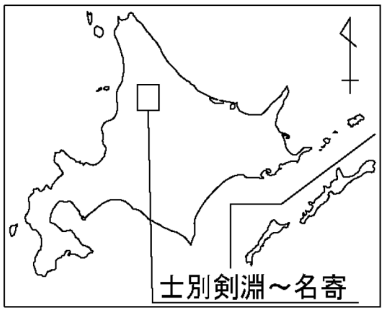
知事の意見：

「北海道縦貫自動車道士別剣淵～名寄」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、高規格道路網の構築による道央圏と道北圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や高次医療施設へのアクセスの向上が図られるなど、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、早期供用を図るようお願いいたします。

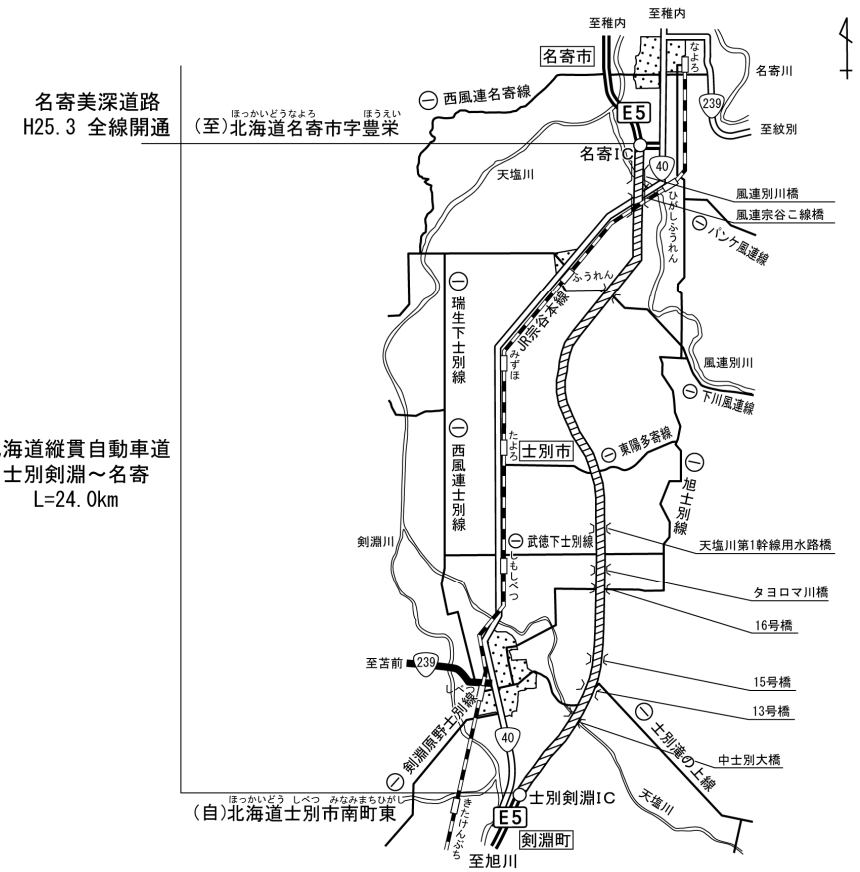
なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

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
・平成15年10月 北海道縦貫自動車道　和寒ＩＣ～士別剣淵ＩＣ開通 ・平成16年11月 豊富バイパス　豊富サロベツＩＣ～豊富北ＩＣ開通 ・平成22年 3月 幌富バイパス　幌延ＩＣ～豊富サロベツＩＣ開通 ・平成25年 3月 名寄美深道路　名寄ＩＣ～美深北ＩＣ開通 ・令和元年 9月 北海道縦貫自動車道　和寒ＩＣ～士別剣淵ＩＣ間 暫定２車線区間における４車線化の優先整備区間に選定 ・平成17年 9月 市町村合併により、士別市及び朝日町が「士別市」となる ・平成18年 3月 市町村合併により、枝幸町及び歌登町が「枝幸町」となる ・平成18年 3月 市町村合併により、名寄市及び風連町が「名寄市」となる ・平成28年 6月 広域観光周遊ルート形成計画「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」認定 ・平成29年10月 シーニックバイウェイ北海道「天塩川シーニックバイウェイ」登録
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成１９年度に工事着手して、用地進捗率約９１%、事業進捗率約８３%となっている。 （令和３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
軟弱地盤対策工の見直し。 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
軟弱地盤対策工の見直し。 引き続きコスト縮減対策に取り組んでいく。
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

北海道縦貫自動車道
士別剣淵～名寄
L=24.0km



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	旭川十勝道路（一般国道２３７号） 富良野北道路	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：北海道空知郡中富良野町字中富良野 至：北海道富良野市字学田三区			延長	５．７km

事業概要

旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約１２０ｋｍの高規格道路である。

このうち富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、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５．７ｋｍの事業である。

Ｈ２０年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２２年度用地補償着手	Ｈ２２年度工事着手

全体事業費	約２５１億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約７９％	供用済延長	０．０km

計画交通量	６，７００台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．０１ (残事業) ２．６	１０６/２７６億円 事　業　費：81/251億円 維持管理費：25/ 25億円	２８０/２８０億円 走行時間短縮便益：217/ 217億円 走行経費減少便益：47/ 47億円 交通事故減少便益：16/ 16億円	令和３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 ～1.2 （交通量±10%）　【残事業】交通量：B/C=2.3 ～3.0（交通量±10%）
事業費：B/C=0.98～1.04（事業費±10%）　事業費：B/C=2.4 ～2.9（事業費±10%）
事業期間：B/C=0.98～1.1 （事業期間±20%）　事業期間：B/C=2.6 ～2.7（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

① 主要な観光地への利便性向上
・当該道路と開通済みの富良野道路が一体的に機能することで、観光時期に集中する富良野市街部の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待される。

② 交通混雑の緩和
・当該道路と開通済みの富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。

③ 道路交通の安全性向上
・当該道路と開通済みの富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。

④ 農産品の流通利便性向上
・富良野市街部回避が可能となる当該道路の整備により、農産品の流通利便性向上が期待される。

⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化
・当該道路の整備により、災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートの強化が期待される。

⑥ 救急搬送の安定性向上
・当該道路の整備により、救急搬送経路の混雑緩和並びに安全性及び安定性の向上が期待される。

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：
富良野市、旭川市など４市１７町２村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

「旭川十勝道路（一般国道237 号）富良野北道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、高規格道路網の構築による富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野・美瑛地域の連携強化や物流の効率化が図られるなど、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、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施に当たっては、平成１１年１０月７日付け環政第５５０号「地域高規格道路旭川十勝道路（中富良野町～富良野市間）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、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

・平成23年10月 北海道横断自動車道　夕張ＩＣ～十勝清水ＩＣ間開通
・平成27年 6月 広域観光周遊ルート形成計画「アジアの宝　悠久の自然美への道　ひがし北･海･道」認定
・平成30年 5月 道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
・平成30年 7月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
・平成30年11月 旭川十勝道路　北の峰ＩＣ～布部ＩＣ間開通
・平成30年11月 旭川空港新国際ターミナル開業
・令和元年 5月 庭園間交流連携促進計画「北海道ガーデン街道」登録
・令和 2年10月 旭川空港特定運営事業開始
・令和 3年 3月 占冠IC～十勝清水IC間4車線化事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２２年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率７９%となっている。

（令和３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、切土土質の見直し等による変更。
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、切土土質の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

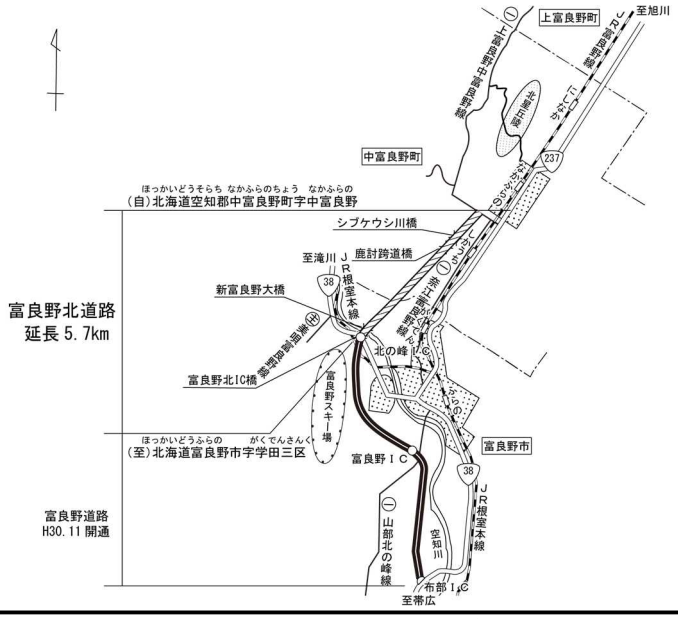
対応方針　事業継続

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

凡　例	
	開 通 区 間
	再 評 価 区 間



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	遠軽北見道路（一般国道３３３号） 生田原道路	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：北海道紋別郡遠軽町生田原水穂 至：北海道紋別郡遠軽町生田原旭野			延長	５．７km

事業概要

遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路である。
生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連携強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした５．７ｋｍの事業である。

Ｈ１９年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２０年度用地補償着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	約１６７億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約６１％	供用済延長	０．０km
計画交通量	７，７００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ２．８	８１/１７３億円 事　業　費：64/157億円 維持管理費：17/17億円	２２３/２２３億円 走行時間短縮便益：189/189億円 走行経費減少便益：26/26億円 交通事故減少便益：7.4/7.4億円	令和３年

感度分析の結果　　事業全体及び残事業について感度分析を実施

【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%）
事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=2.4～3.2（交通量±10%）
事業費：B/C=2.6～3.0（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.7～2.8（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

① 主要都市間の連絡性向上
・北海道６圏域中心都市である北見市は、道央圏と高規格道路で接続されていない状況であり、主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化の観点から、当該道路の整備が期待される。

② 水産品物流ルートの安全性向上
・オホーツク圏の全魚種漁獲量は全道１位であるが、並行する現道区間は、市街地、急カーブ、急勾配が存在しており、走行性及び安全性に課題があるため、広域交通と生活交通の機能分担による、物流ルートの安全性向上が期待される。

③ 救急搬送の安定性向上
・遠紋地域からの搬送ルートである並行現道は、市街地、急カーブ、急勾配が存在しており、安定走行による患者負担軽減の観点から、当該道路の整備が期待される。

④ 日常生活の利便性向上
・遠紋地域の日常生活は、北見市に依存している状況であるが、経路となる並行現道は、走行性や安全性に課題があり、地域住民の生活利便性向上の観点から、当該道路の整備が期待される。

⑤ 周遊観光の活性化
・オホーツク圏は、遠紋地域を周遊する花観光、流氷関連の冬期観光、国立・国定公園など、観光資源が豊富な地域であり、遠紋地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして、当該道路の整備が期待される。

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：
北見市を始めとする１市２町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

「遠軽北見道路 生田原道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化や物流効率化の支援が図られるなど、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、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、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

・平成21年 3月　国道３３３号　新佐呂間トンネル開通
・平成21年10月　市町村合併により、上湧別町及び旧湧別町が「湧別町」になる
・平成21年12月　旭川・紋別自動車道 白滝ＩＣ～旧白滝開通
・平成22年 3月　旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島ＩＣ開通
・平成25年 3月　北海道横断自動車道網走線 北見西ＩＣ～北見東ＩＣ開通
・平成25年 6月　シーニックバイウェイ北海道「層雲峡・オホーツクシーニックバイウェイ」候補ルート登録
・平成27年 6月　広域観光周遊ルート「アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道」に認定
・平成27年11月　北海道横断自動車道網走線 訓子府ＩＣ～北見西ＩＣ開通
・平成29年 3月　旭川・紋別自動車道 丸瀬布ＩＣ～遠軽瀬戸瀬ＩＣ開通
・平成29年10月　北海道横断自動車道網走線 陸別小利別～訓子府ＩＣ開通
・平成31年 4月　北海道横断自動車道網走線 端野高野道路事業化
・令和 1年12月　旭川・紋別自動車道 遠軽瀬戸瀬ＩＣ～遠軽ＩＣ開通
・令和 2年 1月　北海道7空港民間運営開始
・令和 3年 4月　旭川・紋別自動車道 遠軽上湧別道路事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２１年度に工事着手して、用地進捗率約５５%、事業進捗率約６１%となっている。

（令和３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

土工計画、立入防止柵の見直し等による変更。

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

土工計画、立入防止柵の見直し等による変更。

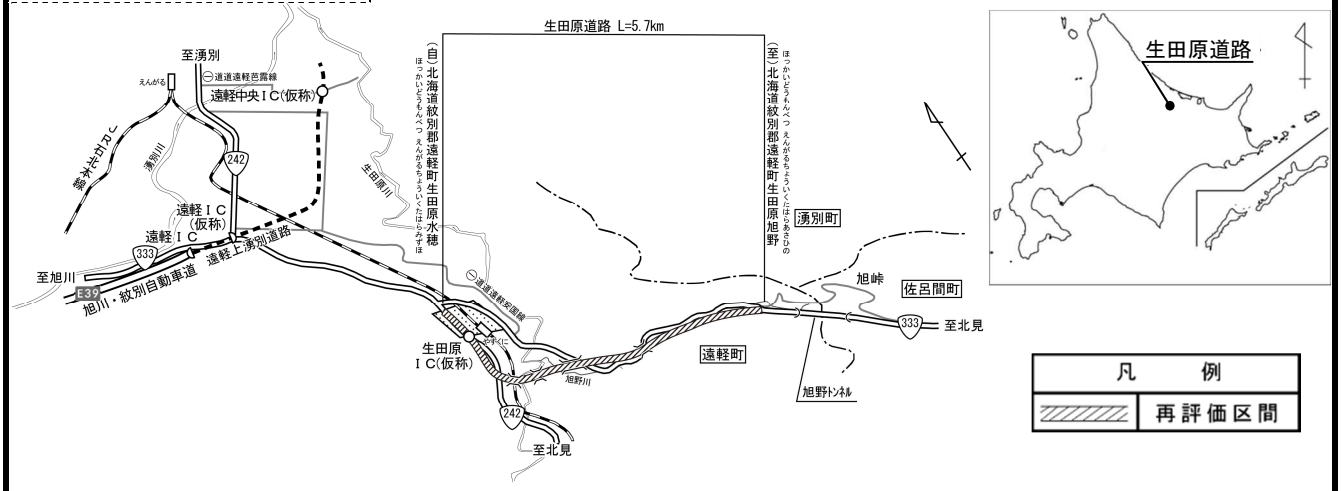
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

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



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１２号　峰延道路	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：北海道岩見沢市岡山町 至：北海道美唄市進徳町			延長	６．３km

事業概要

国道１２号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る延長約１４５ｋｍの幹線道路である。
峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の２車線区間で、岩見沢・美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長６．３ｋｍの４車線拡幅事業である。

Ｈ１９年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｈ２０年度用地補償着手	Ｈ２３年度工事着手

全体事業費	約１６４億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	８３％	供用済延長	２．１km
計画交通量	２２，９００～２４，８００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．０４ (残事業) ３．０	５４/１９４億円 事　業　費：42/173億円 維持管理費：12/21億円	１６２/２０２億円 走行時間短縮便益：159/193億円 走行経費減少便益：2.8/8.1億円 交通事故減少便益：0.05/1.1億円	令和３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=1.02～1.1（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=2.7～3.3（交通量±10%）
事業費　：B/C=2.8～3.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=3.0～3.1（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
・当該道路の２車線区間は、前後の４車線区間と比較して混雑度が高く、交通混雑が発生している状況であり、交通混雑緩和による走行環境改善の観点から、当該道路の整備が期待される。

②冬期異常気象時の走行性確保
・並行する有料高速道路の三笠IC～美唄ICの通行止め時間は、道内のIC間平均通行止め時間の約３倍発生しており、異常気象時の幹線道路機能確保の観点から、当該道路の整備が期待される。

③道路交通の安全性向上
・過年度の４車線整備済区間では、死傷事故全体で約７割の減少を確認しており、当該道路の整備によって、道路交通の安全性向上が期待される。

④救急搬送の安定性向上
・美唄市から岩見沢市への救急搬送件数の約４割が一刻を争う心疾患・脳疾患の搬送であり、救急搬送の安定性向上の観点から、当該道路の整備が期待される。

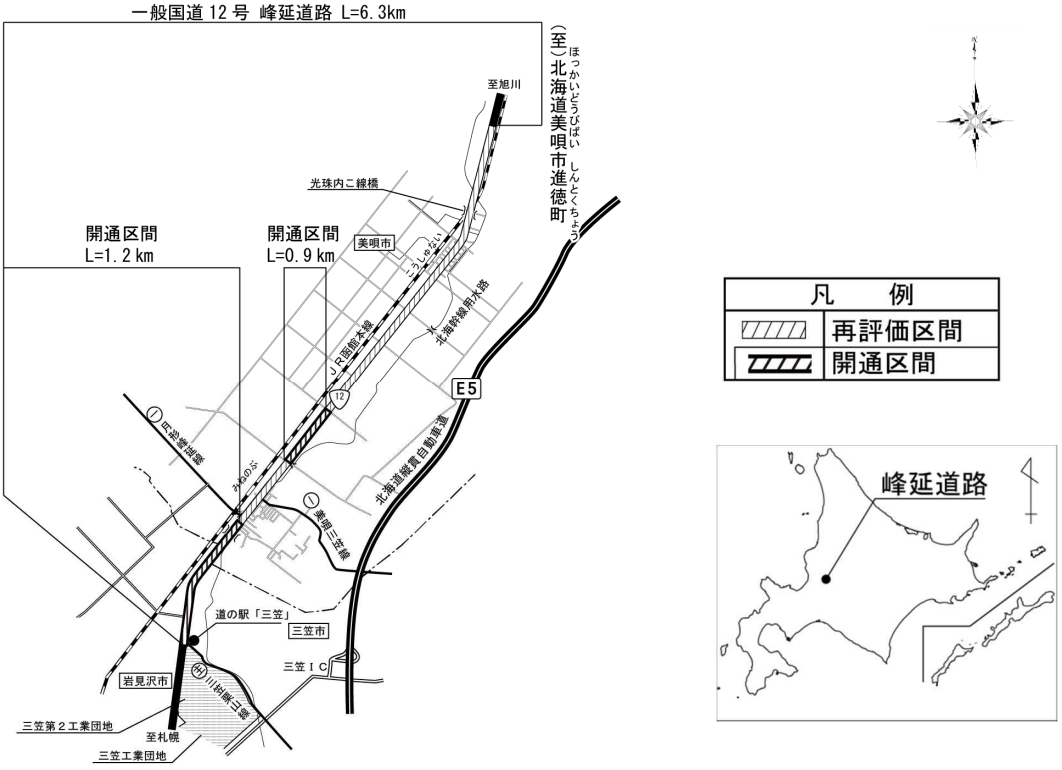
⑤日常生活の利便性向上
・美唄市の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活は、岩見沢市を含む周辺地域に依存している状況であり、日常生活の利便性向上の観点から当該道路の整備が期待される。

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：
岩見沢市を始めとする１０市１４町の首長等で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」から早期整備の要望を受けている。

知事の意見：
「一般国道12号 峰延道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。
当該事業は、現道の４車線化による交通混雑の緩和や冬期異常気象時の走行性の確保が図られるなど、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、早期供用を図るようお願いいたします。
なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、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
・平成18年 3月　市町村合併により、岩見沢市、栗沢町及び北村が「岩見沢市」となる ・平成23年12月　国道１２号　美唄拡幅全線開通 ・平成25年 3月　深川・留萌自動車道　留萌幌糠ＩＣ～留萌大和田ＩＣ開通 ・平成27年 8月　道央自動車道　砂川ＳＡスマートＩＣ開通 ・平成28年 1月　一般国道１２号　峰延道路部分４車線開通 ・平成30年11月　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-」候補ルート登録 ・令和元年 5月　「炭鉄港」が日本遺産に認定 ・令和元年11月　一般国道１２号　峰延道路部分４車線供用 ・令和 2年 3月　道央圏連絡道路　泉郷道路　中央ランプ～南長沼ランプ開通 ・令和 2年 3月　深川・留萌自動車道　留萌大和田ＩＣ～留萌ＩＣ　開通 ・令和 3年 5月　一般国道１２号　峰延道路部分４車線供用
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９９%、事業進捗率８３%となっている。 （令和３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
不良土対策の追加、路盤材料供給箇所の変更による見直し等による変更。 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
不良土対策の追加、路盤材料供給箇所の変更による見直し等による変更。 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



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道４５号　天間林（てんまばやし）道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県上北郡（かみきた）七戸町（しちのへまち）字附田向（つくたむかい） 至：青森県上北郡（かみきた）七戸町（しちのへまち）字後平（うしろたいら）			延長	８．３ｋｍ

事業概要

一般国道４５号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約６８１．７ｋｍの幹線道路である。
天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡七戸町字附田向～同県上北郡七戸町字後平に至る延長８．３ｋｍ、２車線の自動車専用道路である。

Ｈ２４年度事業化	Ｈ１６年度都市計画決定	Ｈ２５年度用地着手	Ｈ２６年度工事着手

全体事業費	約３６２億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	７６％	供用済延長	－ｋｍ
計画交通量	１２，５００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体) 2.0 (残事業) 4.5	155億円／350億円 事業費：121億円／317億円 維持管理費：34億円／34億円	699億円/699億円 走行時間短縮便益：578億円/578億円 走行経費減少便益：93億円/93億円 交通事故減少便益：28億円/28億円	令和元年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

【全体事業】交通量変動：B/C=1.8～2.3（交通量　±10%）
事業費変動：B/C=1.9～2.1（事業費　±10%）
事業期間変動：B/C=1.9～2.1（事業期間　±1年）
【残事業】B/C=4.0～5.1（交通量　±10%）
B/C=4.2～4.9（事業費　±10%）
B/C=4.3～4.7（事業期間　±1年）

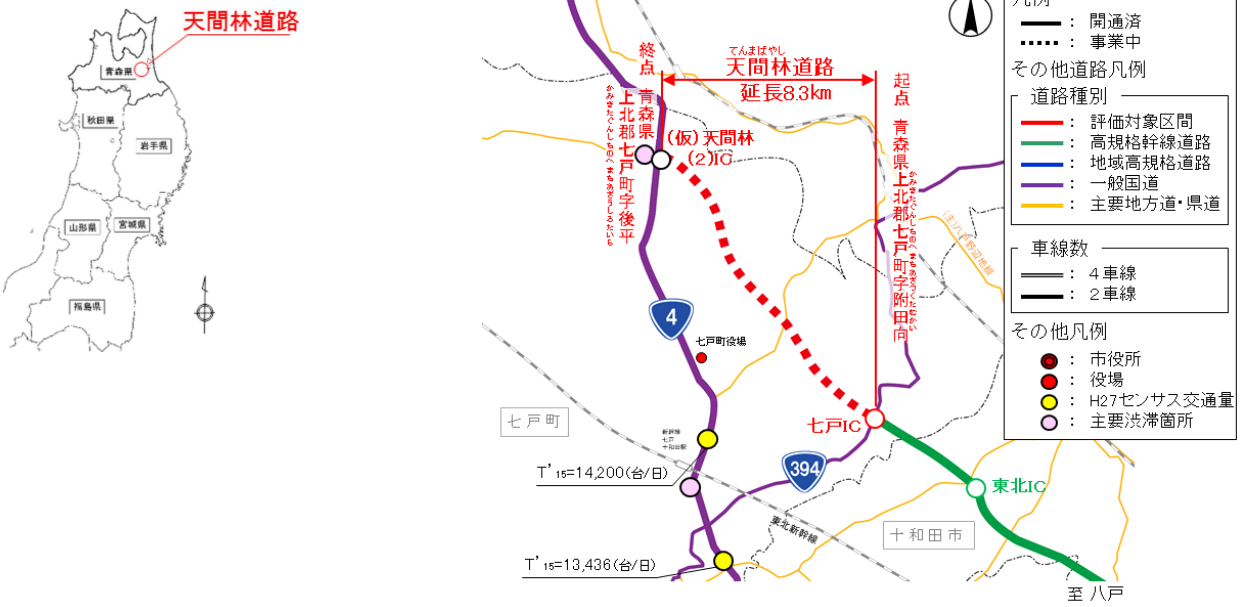
事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・渋滞損失時間：14.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4割削減
②国土・地域ネットワークの構築
・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ
・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成
（青森市から八戸市　現況：123分→92分）
③災害への備え
・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定
・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる　他１０項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

○青森県知事の意見
令和3年10月6日付け国東整企画第101号で意見照会のあったことについて、対応方針（原案）のとおり事業継続に異存はありません。
本県においては、いまだ未整備区間が多く残り、天間林道路を含む青森から八戸間までの高規格幹線道路は、県全体の物流や観光、当地域における救命救急活動などに絶大な効果が見込まれ、本県が目指す「生活創造社会」の実現に必要不可欠な社会基盤であります。
また、国が掲げる「地方創生」や「国土強靭化」を推し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、今後も着実に整備を進め、令和4年内の供用が図られるよう特段の御配慮をお願いします。
なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いします。

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。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成２４年度新規事業化、用地進捗率１００%、事業進捗率７６%（令和３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 ・擁壁計画の見直しによる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 救急医療支援、物流効率化支援、企業立地・地域産業支援、地域間連携の強化、周遊観光支援等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・防災課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１０３号　奥入瀬(青橅山)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：青森県十和田市青橅山 至：青森県十和田市子ノ口			延長	５．２ｋｍ

事業概要

一般国道１０３号は青森県青森市を起点に十和田湖を経由し、秋田県大館市に至る延長約１４４．７ｋｍの一般国道である。
奥入瀬（青橅山）バイパスは惣辺バイパスの一部を形成し、青森県十和田市青橅山～同市子ノ口に至る延長５．２ｋｍの２車線道路である。

Ｈ２５年度事業化（直轄権限代行）		ー	Ｈ２９年度用地着手	Ｈ２６年度工事着手	
全体事業費	約２３０億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	３７％	供用済延長	ー ｋｍ
計画交通量	２，７００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	(事業全体) 0.7 (残事業) 1.4	102億円 / 209億円 (事業費：101億円 / 208億円 維持管理費：1.2億円 / 1.2億円)	147億円/ 147億円 (走行時間短縮便益：128億円/ 128億円 走行経費減少便益：17億円/ 17億円 交通事故減少便益：2.6億円/ 2.6億円)	令和３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

【全体事業】交通量変動：B/C=0.7～0.8(交通量　±10%)　【残事業】B/C=1.4～1.5(交通量　±10%)
事業費変動：B/C=0.7～0.7(事業費　±10%)　B/C=1.3～1.6(事業費　±10%)
事業期間変動：B/C=0.7～0.7(事業期間　±2年)　B/C=1.4～1.5(事業期間　±2年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・渋滞損失時間：15.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減
②災害への備え
・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道103号が「第二次緊急輸送道路」に指定
・現道区間の防災要対策箇所12箇所
③生活環境の改善・保全
・国立公園の特別保護地区の自然環境が保全
・NOx排出量6.0t/年、SPM排出量0.3t/年削減　他８項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

〇青森県知事の意見
令和３年１１月１２日付け国東整企画第１１９号で意見照会のあったことについて、事業の継続に異存ありません。
一般国道１０３号奥入瀬（青橅山）バイパスは、自然災害から人命を守り、かつ広域的な連携・交流を支えるとともに、奥入瀬渓流沿いの豊かな自然環境を保護するためにも極めて重要な路線であります。
あわせて、平成３０年６月に策定された「奥入瀬ビジョン」に基づき、産学官民が連携して、バイパス開通後の自然環境保護と観光振興の両立を目指した取組を推進していることからも、早期に整備されることをお願いします。
なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いします。

〇以下の団体等から、「奥入瀬（青橅山）バイパス」整備促進について要望あり。
・青森県

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。

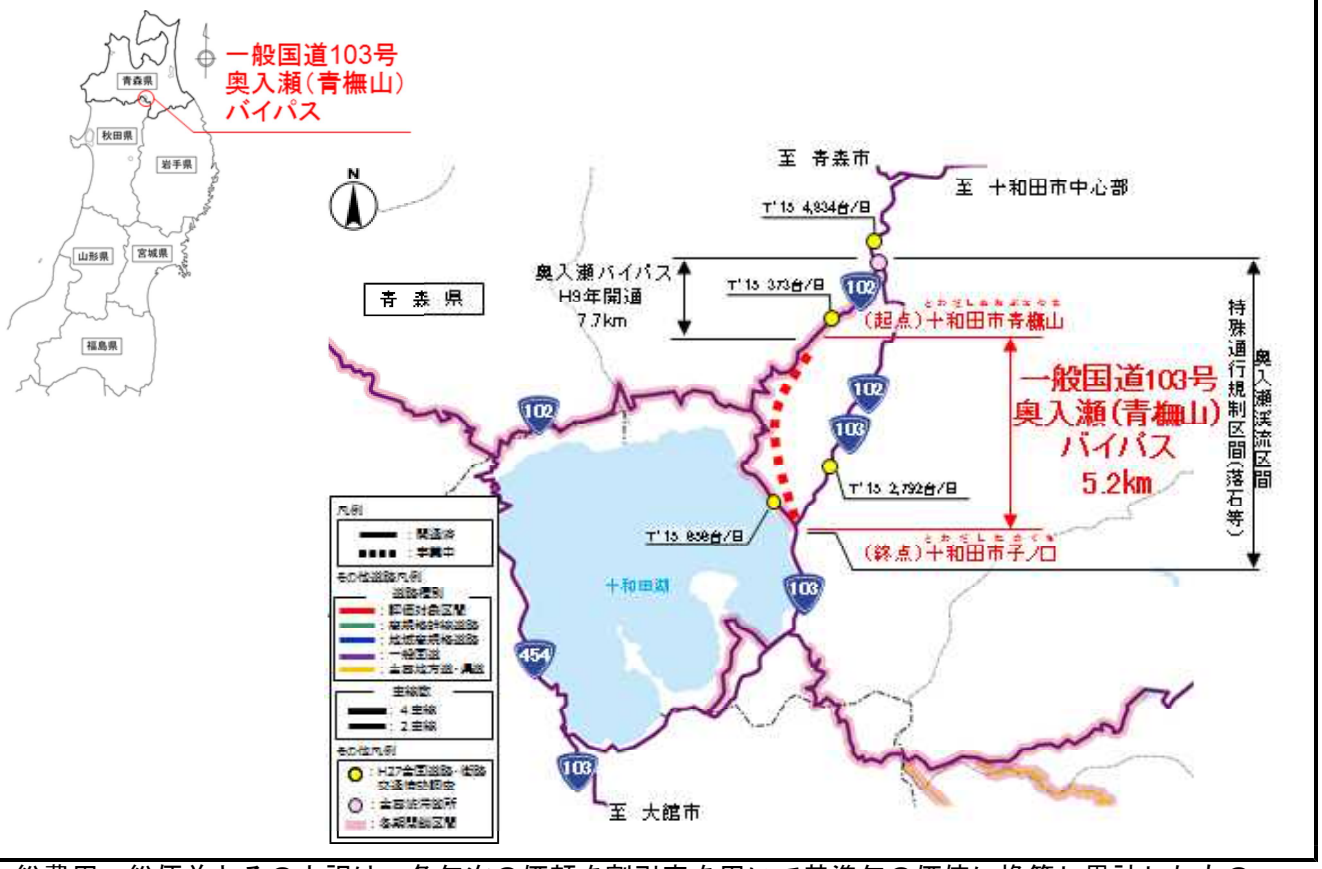
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成２５年度事業化（直轄権限代行）、用地進捗率１２％、事業進捗率３７％（令和３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 ・トンネル舗装工法の見直しによる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 災害時の信頼性、救急医療支援、観光地域交流支援、冬期走行性向上、沿道環境改善等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道４号　金ケ崎拡幅（かねがさきかくふく）	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：岩手県胆沢郡金ケ崎町西根土橋上（いさわぐんかねがさきちょうにしねどばしかみ） 至：岩手県胆沢郡金ケ崎町 六原東町（いさわぐんかねがさきちょうろくはらひがしまち）			延長	５．２ｋｍ

事業概要

一般国道４号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長８３６．４ｋｍの主要な幹線道路である。
金ケ崎拡幅は胆沢郡金ケ崎町西根土橋上から胆沢郡金ケ崎町六原東町に至る延長５．２ｋｍの４車線道路である。

H29年度事業化	H28年度都市計画決定	H31年度用地着手	R2年度工事着手

全体事業費	約９５億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約７％	供用済延長	－km

計画交通量	24,000台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）３．１ （残事業）３．４	90億円／ 101億円 事業費：67億円／ 78億円 維持管理費：23億円／ 23億円	308億円／ 308億円 走行時間短縮便益：281億円／ 281億円 走行経費減少便益：23億円／ 23億円 交通事故減少便益：5.3億円／ 5.3億円	令和３年

感度分析の結果

【全体事業】交通量変動　：B/C=2.9～3.3(交通量　±10%)　【残事業】B/C=3.2～3.7(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=2.9～3.3(事業費　±10%)　B/C=3.2～3.7(事業費　±10%)
事業期間変動　：B/C=3.0～3.2(事業期間±1年)　B/C=3.3～3.6(事業期間±1年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
（渋滞損失時間：54.3万人時間/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、金ケ崎町から圏域中心都市の北上市へのアクセス向上が見込まれる。
（金ケ崎町～北上市　現況28分⇒将来22分）
③災害への備え
・岩手県地域防災計画において、緊急輸送道路（第1次路線）に指定

他6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４号金ケ崎拡幅は、自動車産業など東北有数の産業集積地である北上・金ケ崎地域の渋滞区間の緩和・解消などの効果が期待されることから、早期完成に向けて、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、金ケ崎拡幅の整備促進について要望あり
岩手県（知事）、金ケ崎町（町長）

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

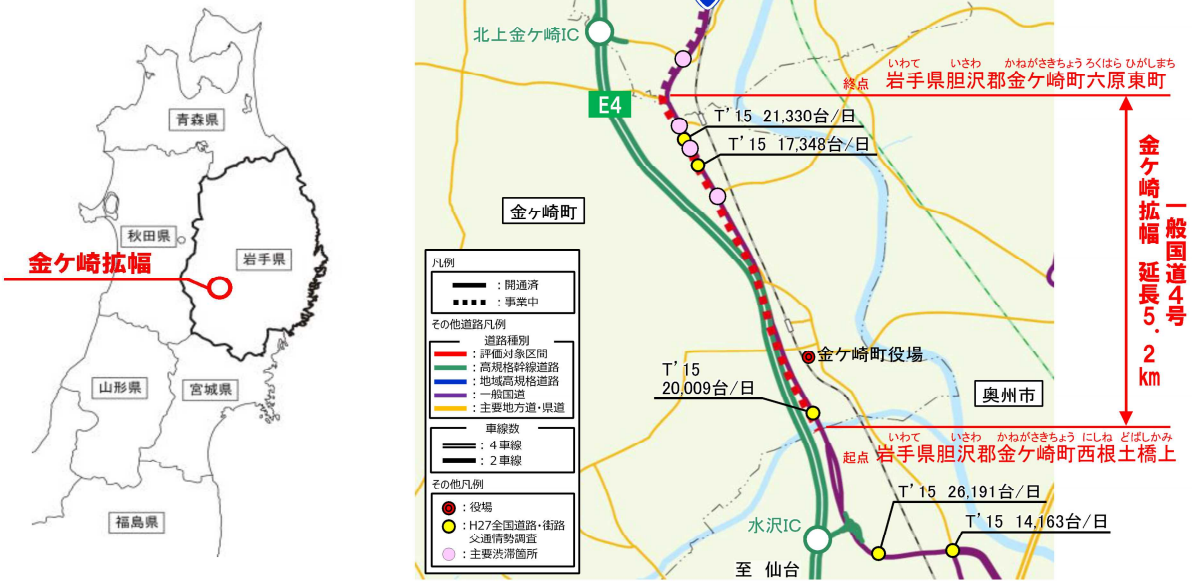
・平成２９年度新規事業化、用地進捗率５%、事業進捗率約７％（令和３年３月末時点）

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

・歩道拡幅構造（函渠継ぎ足し構造）の見直しによる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	金ケ崎町内の交通混雑の緩和、交通事故の減少、冬期交通状況の改善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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道４号　北上拡幅（きたかみかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県北上市相去町字笹長根（きたかみ　あいさり　ささながね） 至：岩手県北上市飯豊町村崎野１９地割（きたかみ　いいとよ　むらさきの　ちわり）			延長	１２．２ｋｍ

事業概要

一般国道４号は東京都中央区から青森県青森市に至る延長８３６．４ｋｍの主要な幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町村崎野１９地割間に至る延長１２．２ｋｍの４車線道路である。

Ｓ５７年度事業化	Ｈ７年度都市計画決定	Ｓ５８年度用地着手	Ｓ５７年度工事着手

全体事業費	約１８９億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	９４％	供用済延長	９．２ｋｍ
計画交通量	２８，２００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体)１．３ (残 事 業)６．１	23億円／ 444億円 事 業 費 ： 11億円／ 397億円 維持管理費 ： 12億円／ 47億円	139億円／ 597億円 走行時間短縮便益：122億円／ 503億円 走行経費減少便益： 16億円／ 87億円 交通事故減少便益： 1.2億円／ 6.7億円	令和３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

【全体事業】交通量変動　：B/C=1.2～1.4(交通量　±10%)　【残事業】B/C=5.4～6.7(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=1.3～1.3(事業費　±10%)　B/C=5.8～6.4(事業費　±10%)
事業期間変動　：B/C=1.3～1.4(事業期間 ±1年)　B/C=5.9～6.2(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及び削減率
(渋滞損失時間：16.2万人時間／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
・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
(北上市～奥州市　38分→37分(1分短縮))
③災害への備え
・岩手県地域防災計画にて緊急輸送道路(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

○岩手県知事の意見
１　「対応方針(現案)」案に対して異議ありません。
２　一般国道４号北上拡幅は、自動車産業など東北有数の産業集積地である北上・金ヶ崎地域の渋滞区間の緩和・解消などの効果が期待されることから、令和５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、整備促進について要望あり
北上市(北上市長)

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

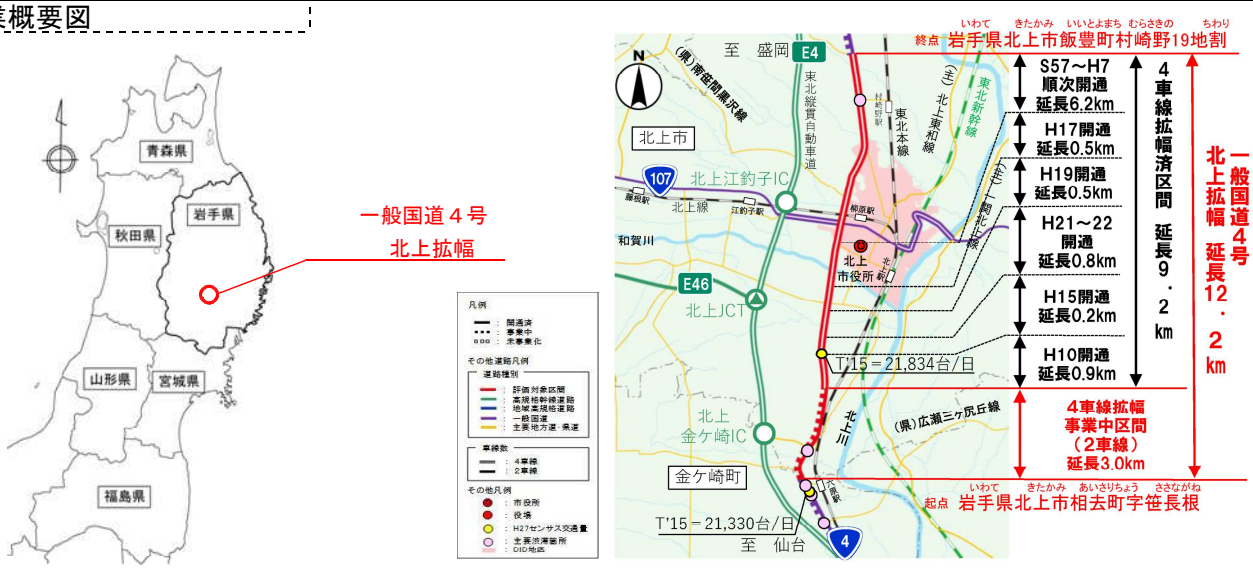
・昭和５７年度新規事業化、用地進捗率９７％、事業進捗率９４％（令和３年３月末時点）

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

・排水路構造・延長の見直しによる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	国道４号の交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急医療体制の強化、沿線自治体の産業支援、冬期における円滑な物流の確保等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１０８号　古川東バイパス	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：宮城県大崎市古川鶴ヶ埣字新江南 至：宮城県大崎市古川稲葉字土手内			延長	５．１ｋｍ

事業概要

一般国道１０８号は、宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る延長約１８８kmの主要幹線道路である。
古川東バイパスは、大崎市古川鶴ヶ埣から古川稲葉に至る延長５．１kmの４車線道路である。

Ｈ２年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定 （H-年度変更）	Ｈ７年度用地着手	Ｈ１９年度工事着手

全体事業費	３４０億	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	５３％	供用済延長	３．５km

計画交通量	１２，０００台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	(事業全体)１．３ (残 事 業)２．１	132億円／401億円 事 業 費 ： 109億円／368億円 維持管理費 ： 23億円／ 33億円	282億円／529億円 走行時間短縮便益：260億円／502億円 走行経費減少便益： 16億円／ 22億円 交通事故減少便益：5．7億円／4．6億円	令和３年

感度分析の結果

【全体事業】交通量変動　：B/C=1.1～1.6(交通量　±10%)　【残事業】B/C=2.2～2.2(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=1.3～1.4(事業費　±10%)　B/C=2.0～2.3(事業費　±10%)
事業期間変動　：B/C=1.2～1.4(事業期間±2年)　B/C=2.0～2.2(事業期間±2年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
②安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる（美里町～大崎市民病院：37分→27分）

他９項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

〇宮城県知事の意見
・「対応方針（原案）」のとおり継続で異議ありません。
・一般国道１０８号は、宮城県石巻市と秋田県由利本荘市を結ぶ広域的な東西連携軸として、地域間の交流を支える重要な路線であり、東日本大震災においては、内陸と沿岸部を東西に結ぶ横軸の幹線道路として、広域的な救命救急活動や緊急物資輸送などに重要な役割を果たした。
・評価対象の「古川東バイパス」は、古川市街地の交通混雑解消のため、早期完成が望まれている事業である。
・今回の評価においては、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、事業継続は妥当であると考えられるため、対応方針（原案）に対し「異議なし」とする。
〇以下の団体等から、古川東バイパスの整備促進について要望あり
・国道１０８号古川東バイパス建設促進期成同盟会（大崎市長）
・宮城県（宮城県知事）

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

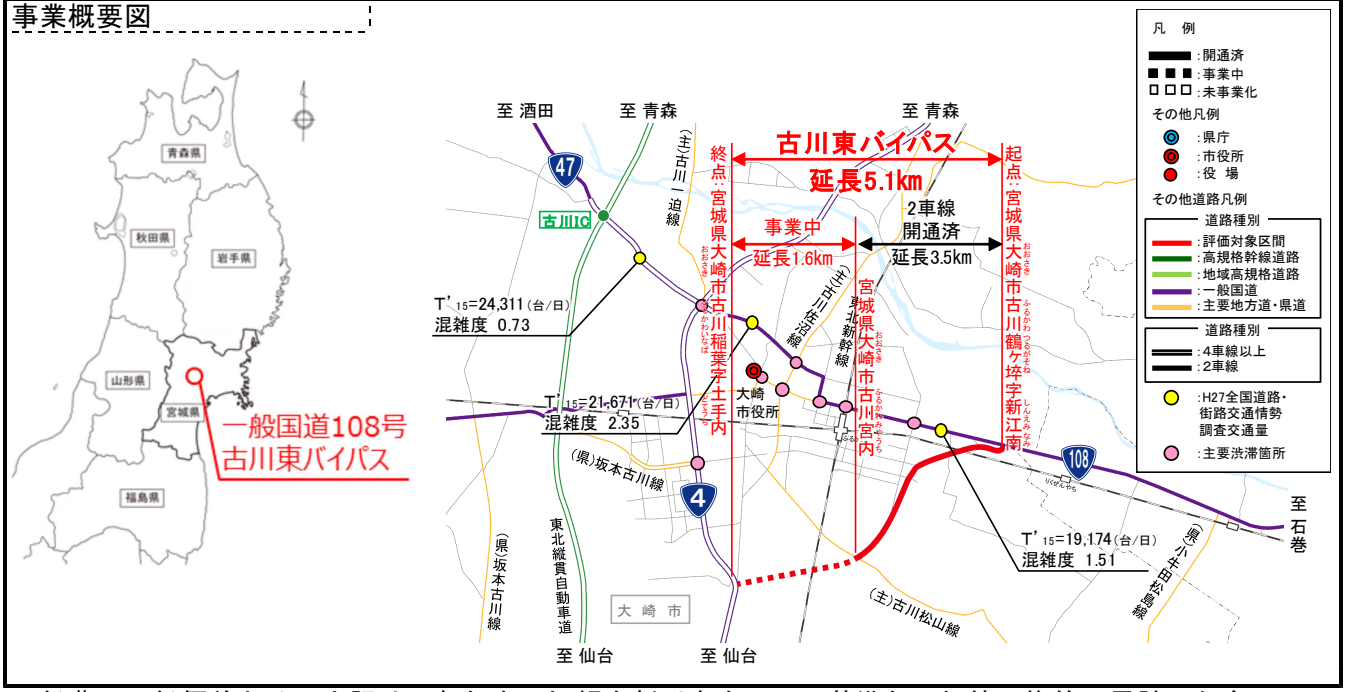
・平成２年度新規事業化、用地進捗率９７％、事業進捗率５３％（令和３年３月末時点）

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

・土地利用形態変遷による排水構造物見直しによる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	事業目的である現道区間における交通混雑の緩和、交通事故の減少、地域の救急搬送支援、地域産業の振興支援等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道７号　二ツ井今（ふたついいまいずみ） 泉道路	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：秋田県能代市（のしろ）二ツ井町小繋（ふたついまちこつなぎ） 至：秋田県北秋田市（きたあきた）今 泉（いまいずみ）			延長	４．５ｋｍ

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秋田県能代市や秋田県大館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。

二ツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路として、事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援を目的とした、能代市二ツ井町から北秋田市今泉を結ぶ延長４．５ｋｍの自動車専用道路である。

Ｈ２４年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２５年度用地着手	Ｈ２６年度工事着手

全体事業費	３３５億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	８１％	供用済延長	－ km

計画交通量	１２，１００台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）０．６ （残 事 業）２．０	101億円／ 337億円 事 業 費 ： 87億円／ 324億円 維持管理費 ： 13億円／ 13億円	205億円／205億円 走行時間短縮便益：172億円／172億円 走行経費減少便益： 27億円／ 27億円 交通事故減少便益：6.0億円／6.0億円	令和３年

感度分析の結果

【全体事業】交通量　：B/C=0.5～0.7（交通量　±10%）　【残事業】　B/C=1.6～2.5（交通量　±10%）
事業費　：B/C=0.6～0.6（事業費　±10%）　B/C=1.9～2.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C=0.6～0.6（事業期間 ±1年）　B/C=2.0～2.1（事業期間 ±1年）

事業の効果等

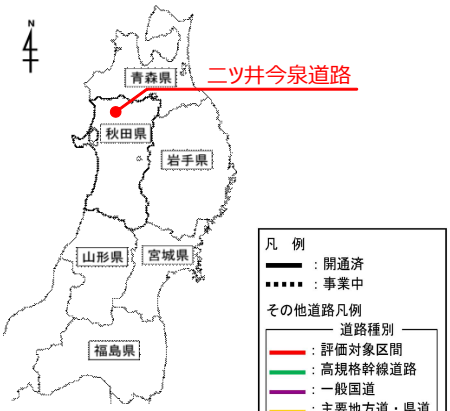
①円滑なモビリティの確保
・能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる（現況：50分→整備後：48分）
②物流効率化の支援
・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる（現況：78分→整備後：76分）
③国土・地域ネットワークの構築
・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築
（現況:74分 → 整備後72分）
④個性ある地域の形成
・主要な観光地へのアクセス向上が期待される
（道の駅ふたつい 1,106千人/R1年、世界遺産「白神山地」と関連施設 581千人/R1年）
⑤災害への備え
・秋田県緊急輸送道路ネットワークの第１次緊急輸送道路に位置づけがあり、緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する

他10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）については、異議ありません。
但し、次の事項を要請します。
１　当該路線は、日本海沿岸東北自動車道の一部区間を整備するものであり、産業・企業活動の活性化、物流の効率化、観光振興、安全性の向上、災害時におけるリダンダンシーの確保等、様々な観点から多大な効果が見込まれることから、引き続き、可能な限りコスト縮減に努め、令和５年度内の早期に完成できるよう事業を促進すること。
２　当該路線の東側に隣接する現道活用区間の「(仮)今泉ＩＣ～蟹沢ＩＣ間」について、国が責任を持って、高速道路ネットワークとして整備すること。
また、その整備内容及びスケジュールを早期に明らかにすること。

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。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成２４年度新規事業化、用地進捗率６４%、事業進捗率８１%（令和３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 ・機能補償のボックスカルバートを集約化し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 事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１３号　河辺（かわべ）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：秋田県秋田市河辺神内字神内（あきたしかわべじんないじんない） 至：秋田県秋田市上北手古野（かみきたてこの）			延長	６．６ｋｍ

事業概要

一般国道１３号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長386.0kmの主要な幹線道路である。

このうち河辺（かわべ）拡幅は、交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急搬送の迅速性・安全性確保、地域産業の支援等を目的とした、秋田市河辺神内字神内（かわべじんないじんない）から秋田市上北手古野（かみきたてこの）に至る延長6.6kmの事業である。

Ｈ３年度事業化	Ｈ３年度都市計画決定	Ｈ４年度用地着手	Ｈ６年度工事着手

全体事業費	１８５億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	６１％	供用済延長	３．０km
計画交通量	１７，４００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
	（事業全体）１．２ （残 事 業）２．２	６９億円／２７６億円 （事 業 費：５６億円／２４９億円 維持管理費：１４億円／２８億円）	１５０億円／３３０億円 （走行時間短縮便益：１３９億円／３１１億円 走行経費減少便益：7.0億円／１５億円 交通事故減少便益：4.4億円／4.8億円）	令和３年度

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%)　【残事業】B/C=1.9～2.5(交通量　±10%)
事業費変動　：B/C=1.2～1.2(事業費　±10%)　B/C=2.0～2.4(事業費　±10%)
事業期間変動　：B/C=1.1～1.3(事業期間　±2年)　B/C=2.0～2.3(事業期間　±2年)

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・大仙市協和地区から第二種空港である秋田空港へのアクセス性が向上（現況：27分→整備後：24分）
②安全で安心できるくらしの確保
・河辺拡幅事業起点から三次救急医療施設である秋田赤十字病院（秋田市）へのアクセス性が向上
（現況：22分→整備後：17分）

他１２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。
広い県土を有し、全国を上回る趨勢で人口減少が進む本県において、県全体の活力を維持し、地域として自立していくためには、都市間や観光地間、近隣県等との時間距離を短縮し、地域間の交流を活性化する必要があります。
このため、これまでも高速道路の早期全線開通とともに、高速道路を補完する幹線道路網の整備促進について、国に対し強く働きかけてまいりました。
当該事業は、秋田市周辺の安全で円滑な交通を確保するものであり、地域間交流の活性化にも大きく寄与することから、引き続き、コスト縮減に努めながら、完成に向けて必要な予算を確保し、一層の事業促進を図ることをお願いします。

・以下の団体等から、河辺拡幅の整備促進について要望あり
秋田市（秋田市長）
秋田県（秋田県知事、秋田県議会）

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成３年度新規事業化、用地進捗率５７％、事業進捗率６１％（令和３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

防草対策の設計を見直し、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	
国道１３号秋田市河辺地区における交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急搬送の迅速性・安定性確保、地域産業の支援を目的に、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

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一般国道の自動車専用道路で、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	Ｈ２８年度工事着手

全体事業費	約５７５億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約３１％	供用済延長	—km

計画交通量	１０，１００　台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	（事業全体） １．１（１．４） （残 事 業） ２．２（２．４）	455億円/1,096億円 事　業　費：334億円/ 942億円 維持管理費：121億円/ 154億円	1,000億円/1,181億円 走行時間短縮便益：760億円/896億円 走行経費減少便益：195億円/236億円 交通事故減少便益： 45億円/ 49億円	令和３年

感度分析の結果

【事業全体】交通量変動　：B/C＝0.90～1.3（交通量±10%）【残事業】B/C＝1.8～2.7（交通量±10%）
事業費変動　：B/C＝1.05～1.1（事業費±10%）　B/C＝2.0～2.4（事業費±10%）
事業期間変動：B/C＝1.04～1.1（事業期間±1年）　B/C＝2.1～2.3（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：14.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約8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

他11項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見

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構成し、並行する国道７号とダブルネットワークを形成しながら、災害時のリダンダンシーの確保により、国土強靭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。

本区間の整備により、観光客数の増加や災害時におけるダブルネットワーク機能の発揮など、多くの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」、さらには本年７月策定の「新広域道路交通計画」において“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ます。

このため、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靭化に向けた５か年加速化対策」などに基づく、通常予算とは別枠の予算・財源を安定的・計画的に確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和８年度までに確実に開通していただくようお願いします。

〇秋田県知事の意見
　国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。
　一般国道７号遊佐町～にかほ市間は、災害時等の通行止めの際に広域迂回を強いられる区間であり、代替路線の確保が課題となっております。
　当該事業は、現道の一般国道７号とほぼ平行する日本海沿岸東北自動車道の一部を整備するものであり、現道に対する代替路線の確保が可能となるほか、整備後のアクセス向上による県内の航空機関連産業の競争力強化や、秋田港・酒田港・新潟港の物流効率の向上と連携強化、「鳥海山・飛島ジオパーク」などの観光の活性化および高次医療機関への搬送時間短縮といった効果が期待できることから、引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いします。
〇以下の団体等から、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）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。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成２５年度新規事業化、用地進捗率５７％、事業進捗率約３１％（令和３年３月末時点）

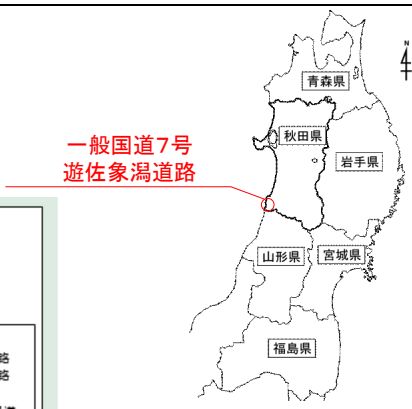
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・事業の進捗に係る問題はない。

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
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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

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	１２．０km

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の高速自動車国道である。

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４１２億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約８２％	供用済延長	５．５km

計画交通量	１０，７００　台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．１（１．２） (残事業) ２．２（２．８）	455億円/1,096億円 事　業　費：334億円/ 942億円 維持管理費：121億円/ 154億円	1,000億円/1,181億円 走行時間短縮便益：760億円/896億円 走行経費減少便益：195億円/236億円 交通事故減少便益：45億円/ 49億円	令和３年

感度分析の結果

【事業全体】交通量変動　：B/C＝0.90～1.3（交通量±10%）【残事業】B/C＝1.8～2.7（交通量±10%）
事業費変動　：B/C＝1.05～1.1（事業費±10%）　B/C＝2.0～2.4（事業費±10%）
事業期間変動：B/C＝1.04～1.1（事業期間±1年）　B/C＝2.1～2.3（事業期間±1年）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・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、渋滞損失削減率：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

他10項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見
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、並行する国道７号とダブルネットワークを形成しながら、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の確保により、国土強靭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、観光客数の増加や災害時におけるダブルネットワーク機能の発揮など、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」、さらには本年７月策定の「新広域道路交通計画」において“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ます。
　このため、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靭化に向けた５か年加速化対策」などに基づく、通常予算とは別枠の予算・財源を安定的・計画的に確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和５年度までに確実に開通していただくようお願いします。

○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）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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成２１年度新規事業化、用地進捗率７５%、事業進捗率８２%（令和３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

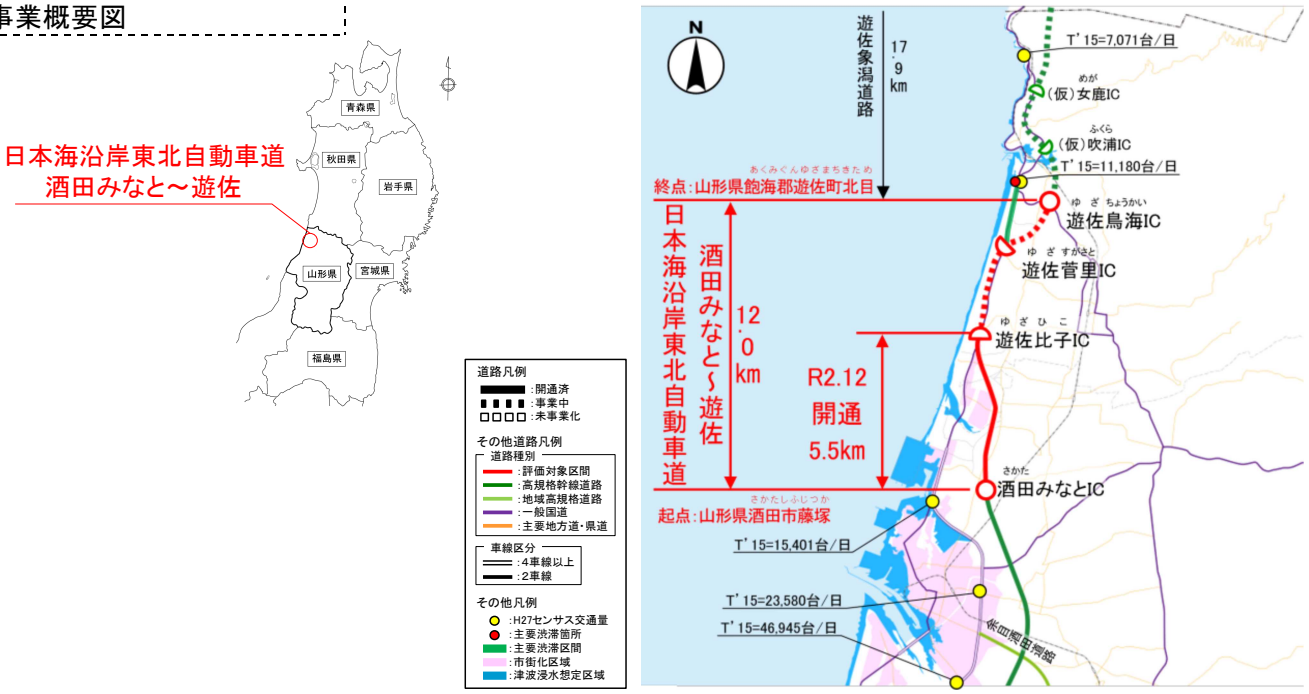
・機能補償のボックスカルバートを集約化しコスト縮減を図っている。

対応方針

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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１１３号　梨郷(りんごう)道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県長井(ながい)市大字今泉(いまいずみ)字新田(しんでん) 至：山形県南陽(なんよう)市大字竹原(たけはら)字加津木沢(かつきざわ)			延長	７．２ｋｍ

事業概要

一般国道１１３号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約242km主要な幹線道路である。
梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する道路で、山形県長井市から南陽市に至る延長７．２ｋｍ、２車線の自動車専用道路である。

Ｈ２０年度事業化	ー　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	２７３億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	８９％	供用済延長	ー　km

計画交通量	１１，３００台／日

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	（事業全体） ０．９ （残事業） ３．７	82億円／330億円 事業費：37億円／285億円 維持管理費：45億円／45億円	299億円／299億円 走行時間短縮便益：247億円／247億円 走行経費減少便益：40億円／40億円 交通事故減少便益：12億円／12億円	令和３年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.8～1.03（交通量　±10%）【残事業】B/C=3.1～4.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C=0.9～0.9（事業費　±10%）　B/C=3.5～3.8（事業費　±10%）
事業期間　：B/C=0.9～0.9（事業期間　±1年）　B/C=3.6～3.7（事業期間　±1年）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減
（渋滞損失時間：17.1万人・時間／年、渋滞損失削減率：約8割削減）
②国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り
③安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上
（高畠町～公立置賜総合病院　現況：23分⇒将来：22分）

他８項目に該当

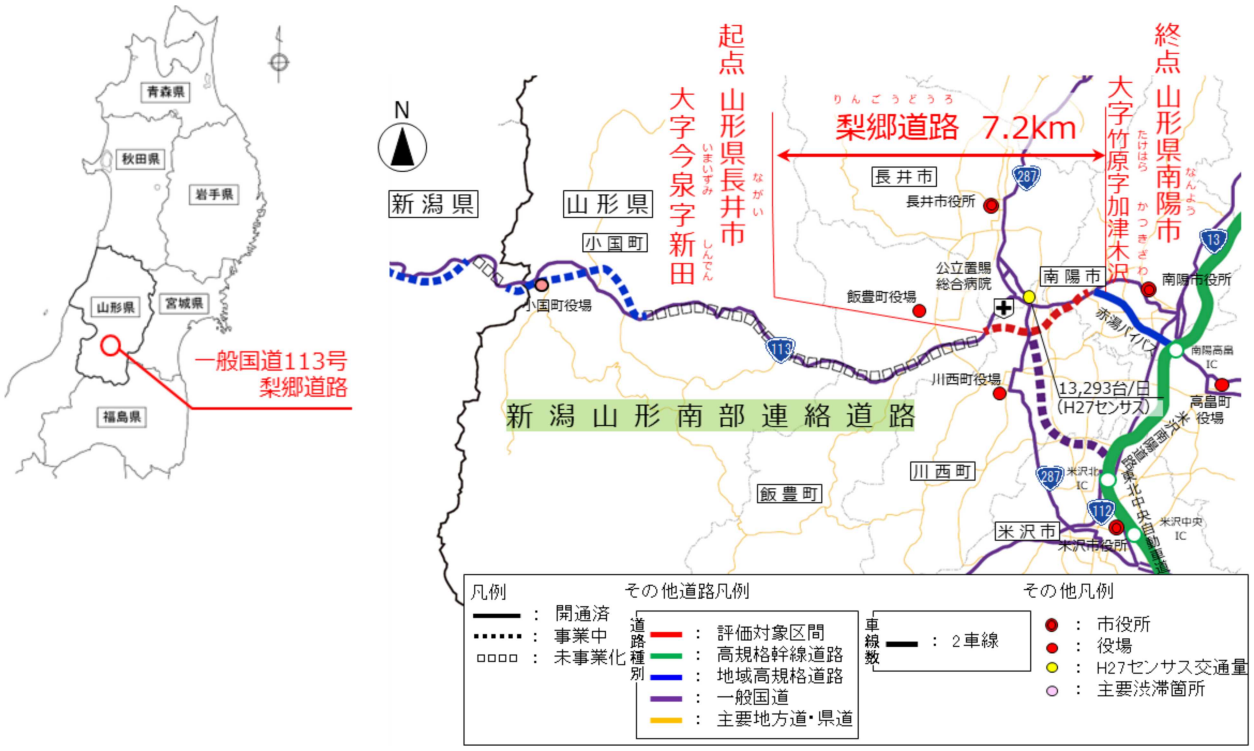
関係する地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見
１．「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。
２．梨郷道路は、地域高規格道路新潟山形南部連絡道路を形成し、国道113号などとダブルネットワークを形成しながら、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道を結び、置賜地域はもとより、東北・北陸地方の経済の活性化や観光振興に寄与することが期待されます。また、救急医療への対応や、災害時には緊急輸送道路としての機能を担う大変重要な道路であります。
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”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、本年７月策定の「新広域道路交通計画」では、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。
このため、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靭化に向けた５か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和５年度までに確実に開通していただくようお願いします。
〇以下の団体等から、梨郷道路の整備促進について要望あり
・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会
・置賜総合開発協議会
・山形・宮城国道１１３号整備促進期成同盟会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）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	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成２０年度新規事業化、用地進捗率１００%、事業進捗率８９%（令和３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 ・路側防護柵の見直しによる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 事故多発箇所の改善、高次医療施設へのアクセス向上、広域物流の支援、観光振興、沿線地域開発の支援等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１３号　福島西道路（Ⅱ期）	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：福島県福島市松川町浅川 至：福島県福島市大森			延長	６．３ｋｍ

事業概要

一般国道１３号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長約386kmの主要な幹線道路である。
福島西道路（Ⅱ期）は、福島市街地の環状道路の一部を形成する福島市松川町浅川から同市大森に至る延長６．３kmの４車線道路である。

Ｈ２４年度事業化	Ｈ２３年度都市計画決定	Ｈ２６年度用地着手	Ｈ２８年度工事着手

全体事業費	３４３億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約３８％	供用済延長	－ km
計画交通量	２５，５００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ （事業全体） １．６ （残事業） ２．６	総費用　(残事業)／(事業全体) 216億円/342億円 事業費：180億円/305億円 維持管理費：36億円/36億円	総便益　(残事業)／(事業全体) 561億円/561億円 走行時間短縮便益：491億円/491億円 走行経費減少便益：44億円/44億円 交通事故減少便益：26億円/26億円	基準年 令和３年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=1.5～1.8（交通量　±10%）　【残事業】B/C=2.3～2.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C=1.6～1.7（事業費　±10%）　B/C=2.4～2.8（事業費　±10%）
事業期間　：B/C=1.6～1.7（事業期間　±1年）　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
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減
（渋滞損失時間：71.3万人・時間／年、渋滞損失削減率：3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
（福島市西部（テレビユー福島前）～県立医大病院　現況：26分⇒将来：21分）
③災害への備え
・東北縦貫自動車道（二本松IC～福島西IC）が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化
他８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、本県の復興・創生を支援するため、コスト縮減を図りながら、早期完成に努めてください。

○以下の団体等から、福島西道路（Ⅱ期）の整備促進について要望あり
・福島県（福島県知事）
・福島市（福島市長）
・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成２４年度新規事業化、用地進捗率約７４%、事業進捗率約３８％（令和３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。

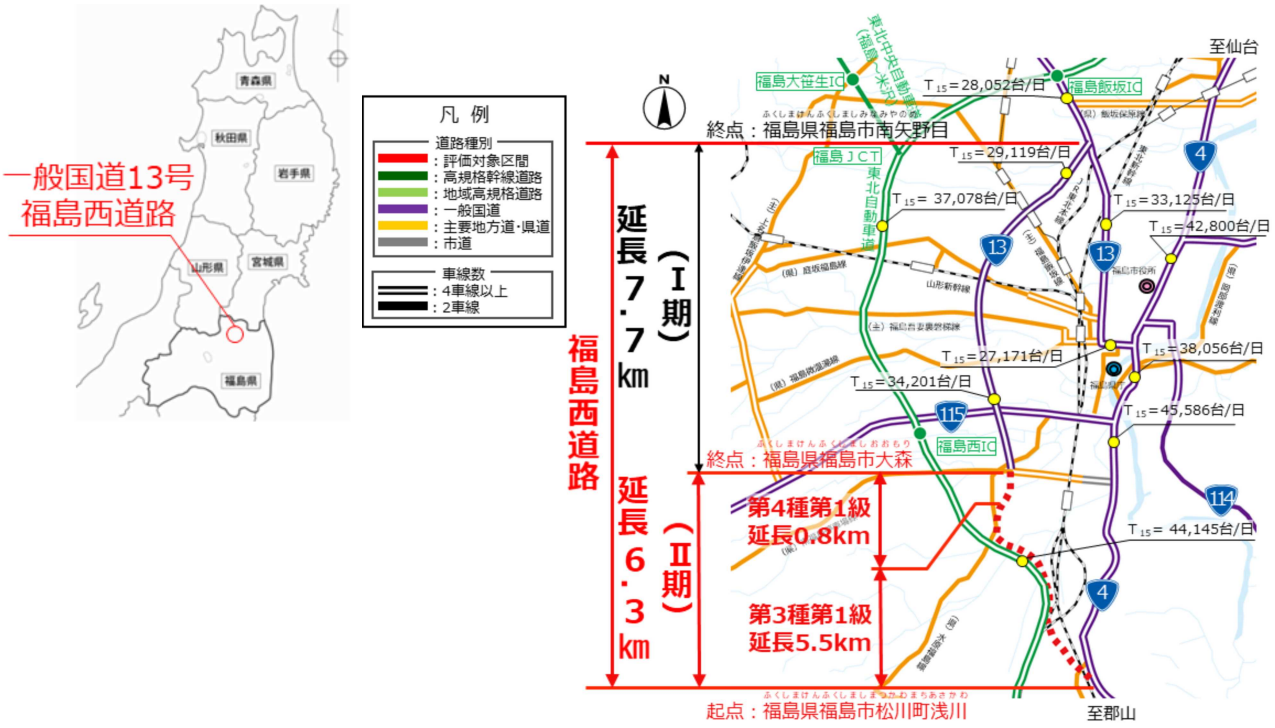
施設の構造や工法の変更等

・防草対策の見直しによる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	

交通混雑の緩和、交通事故の減少、安定的な運行の確保、救急医療活動の支援、物流効率化・産業活性化の支援等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道１２１号　湯野上（ゆのかみ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県南会津郡（みなみあいづ）下郷町（しもごう）大字高陟（たかしま） 至：福島県南会津郡（みなみあいづ）下郷町（しもごう）大字塩生（しおのう）			延長	８．３ｋｍ

事業概要

会津縦貫南道路は福島県会津若松市から同県南会津郡南会津町に至る延長約50kmの地域高規格道路（国道121号・一部118号重複）である。
湯野上バイパスは会津縦貫南道路の一部を形成し、南会津郡下郷町高陟から同町塩生に至る延長8.3km、２車線の自動車専用道路である。

Ｈ２４年度事業化（直轄権限代行）	－	Ｈ２５年度用地着手		Ｈ２８年度工事着手	
全体事業費	３６５億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	３７％	供用済延長	０km
計画交通量	８，４００台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用（残事業）／（事業全体）	総便益（残事業）／（事業全体）	基準年
	（事業全体）０．９ （残事業）１．６	189億円／334億円 （事業費：182億円／327億円 維持管理費：6.7億円／6.7億円）	298億円／298億円 （走行時間短縮便益：225億円／225億円 走行経費減少便益：56億円／56億円 交通事故減少便益：17億円／17億円）	令和３年

感度分析の結果　残事業について感度分析を実施

【全体事業】交通量変動：B/C=0.7 ～1.1（交通量　±10%）
事業費変動：B/C=0.8 ～0.9（事業費　±10%）
事業期間変動：B/C=0.9 ～0.9（事業期間　±1年）

【残事業】B/C=1.3～1.9（交通量　±10%）
B/C=1.4～1.7（事業費　±10%）
B/C=1.5～1.6（事業期間　±1年）

事業の効果等

①国土・地域ネットワークの構築
・生活圏中心都市間（南会津町～会津若松市）のアクセスが向上（60分→54分）
・冬期積雪時の現道の大型車同士のすれ違い困難箇所（幅員狭小箇所）を回避するルートを形成
②安全で安心できるくらしの確保
・南会津地域から会津中央病院へのアクセスが向上（76分→70分）
③災害への備え
・異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間を回避するルートを形成

他10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、本県の復興・創生を支援するため、コスト縮減を図りながら、早期完成に努めてください。
○以下の団体等から、湯野上バイパスの整備促進について要望あり。
・会津地区道路整備促進期成同盟会
・会津縦貫道整備促進期成同盟会
・会津総合開発協議会
・下郷町会津縦貫南道路対策協議会

事業評価監視委員会の意見

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。

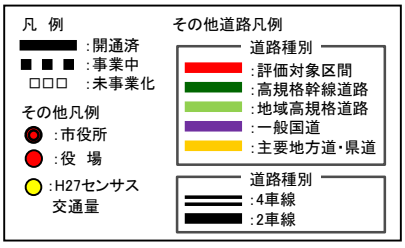
事業の進捗状況、残事業の内容等

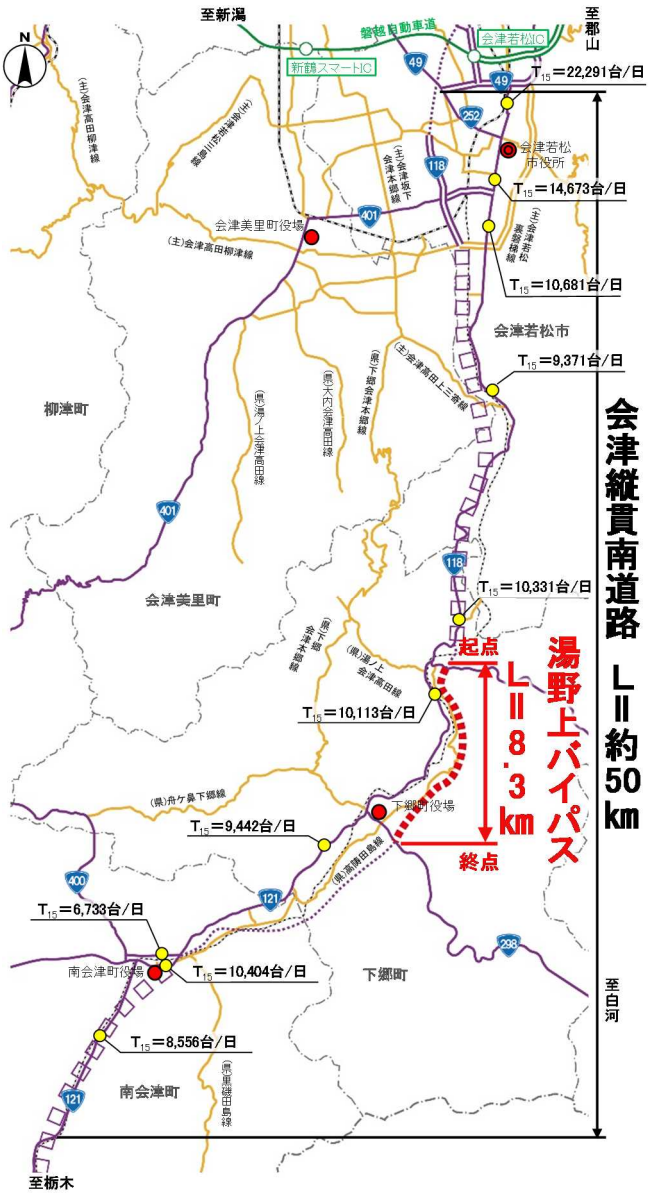
・平成２４年度事業化（直轄権限代行）、用地進捗率９４％、事業進捗率３７％（令和３年３月末時点）

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	
・掘削工法の見直しによる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	
交通事故の軽減および通学路の安全性確保、地域医療の支援、物流経路としての信頼性の確保、観光周遊の促進・観光期の混雑緩和等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道6号　勿来（なこそ）バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 関東地方整備局
起終点	自：茨城県北茨城市（きたいばらき）関本町（せきもとちょう）関本中（せきもとなか） 至：福島県いわき市勿来町（なこそまち）四沢鍵田（しさわかぎだ）			延長	４．４ｋｍ

事業概要

勿来バイパスは、一般国道６号の茨城・福島県境における津波浸水区間の回避と渋滞緩和等を目的とした延長４．４ｋｍの道路である。

Ｈ２７年度事業化	Ｈ２６年度都市計画決定	Ｈ２９年度用地着手	令和元年度工事着手

全体事業費	２８２億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約１８％	供用済延長	―km
計画交通量	１１，８００台／日				

	B／C	総費用 (残事業)／(事業全体)	総便益 (残事業)／(事業全体)	基準年
費用対効果分析結果	(事業全体) ０．９ (残事業) １．２	194億円 ／ 256億円 事業費：177億円 ／ 238億円 維持管理費：17億円 ／ 17億円	232億円 ／ 232億円 走行時間短縮便益：181億円 ／ 181億円 走行経費減少便益：43億円 ／ 43億円 交通事故減少便益：8.6億円 ／ 8.6億円	令和３年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C=0.8～1.03(交通量　±10%)　【残事業】交通量　：B/C=1.02～1.4(交通量　±10%)
事業費　：B/C=0.9～0.98(事業費　±10%)　事業費　：B/C=1.1 ～1.3(事業費　±10%)
事業期間：B/C=0.8～0.99(事業期間±2年)　事業期間：B/C=1.1 ～1.3(事業期間±2年)

事業の効果等

①国土・地域ネットワークの構築
・国道６号における交通不能区間を解消する
（過去１５年間で約５６時間の災害等による通行止めが発生）
②個性ある地域の形成
・主要な観光地へのアクセス向上が期待出来る
（北茨城市磯原地区から小名浜港周辺地区までの所要時間　現況：３９分 → 整備後：３２分）
③安全で安心できるくらしの確保
・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
（北茨城市大津町地区からいわき市医療センターまでの搬送時間　現況：３１分 → 整備後：３０分）
他８項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

〇福島県知事の意見
国の対応方針（原案）案については、異議ありません。
なお、本県の復興・創生を支援するため、コスト縮減を図りながら、早期完成に努めてください。
〇茨城県知事の意見
一般国道６号勿来バイパスは､茨城県・福島県境における津波浸水区域の回避による防災機能の強化や、交通渋滞の緩和による緊急医療活動の支援などの効果が期待されることなどから､本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。
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

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

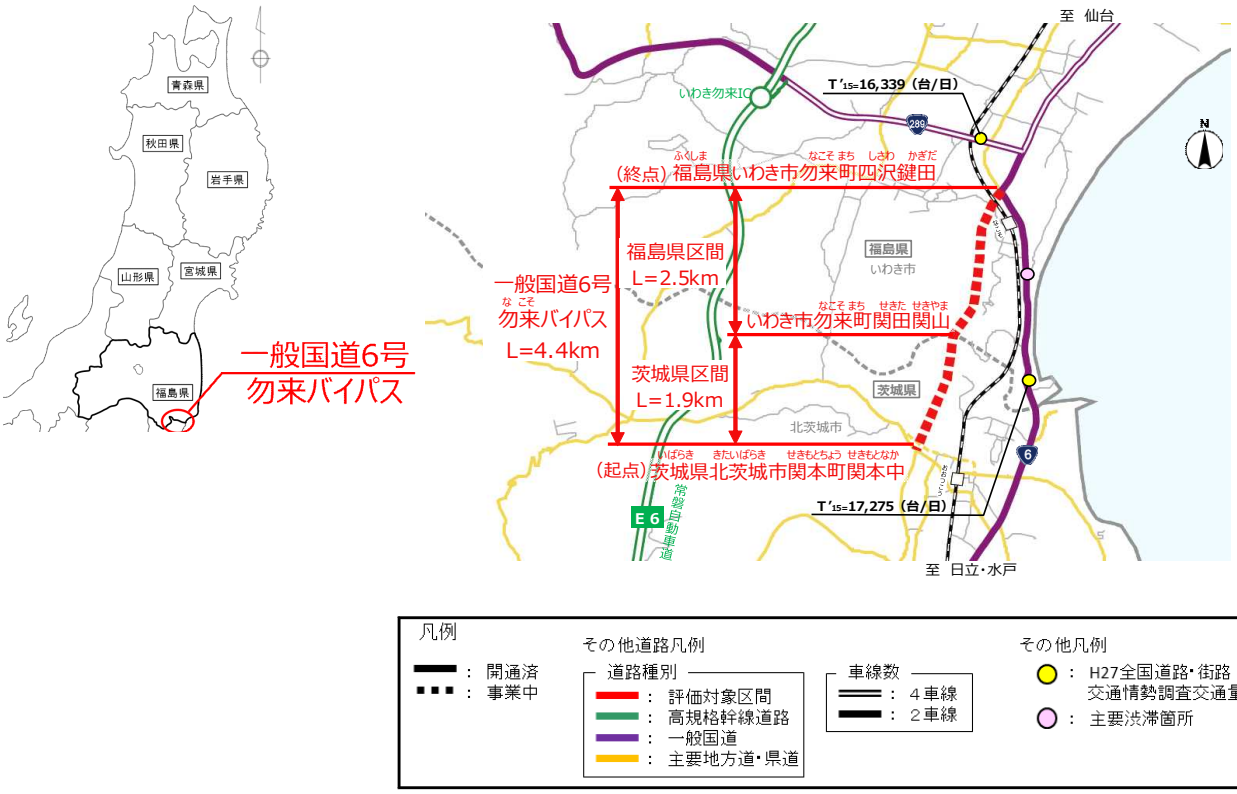
・平成２７年度新規事業化、用地進捗率約２８％、事業進捗率約１８％（令和３年３月末時点）

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	・防草対策の見直しによる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	混雑の緩和、防災機能の強化、救急医療活動の支援等のため、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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道6号 日立バイパス（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：茨城県日立市国分町 至：茨城県日立市旭町			延長	3.0km

事業概要

一般国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。このうち日立市における国道6号は、地形的な制約もあり、通過交通のみならず生活道路としての機能を担っている。

日立バイパス（Ⅱ期）は、市外との交通と通過交通を担う役割を果たす道路として海岸部に計画された、茨城県日立市国分町～茨城県日立市旭町までの延長3.0km、暫定2車線のバイパス事業である。

H24年度事業化	S59年度都市計画決定 H23年度都市計画変更	H27年度用地着手	ー　年度工事着手

全体事業費	約239億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約11%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,100～17,800台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.6 (残事業) 1.9	185/218億円 事　業　費：171/204億円 維持管理費：　14/ 14億円	351/351億円 走行時間短縮便益：335/335億円 走行費用減少便益：　13/ 13億円 交通事故減少便益：2.8/2.8億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.5～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝1.7～ 2.1（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.5～1.7（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝1.7～ 2.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.6～1.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝1.8～ 1.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
- 国道6号現道である諏訪五差路～桐木田交差点間は主要渋滞区間に特定、また、諏訪五差路、油縄子、鮎川橋北、池の川さくらアリーナ入口、兎平、国道245号入口の6つの交差点が主要渋滞箇所に特定。
- 日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、新たな南北軸の道路ネットワークの形成による慢性的な交通混雑解消が期待される。

②安全安心な通行の確保
- 事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。
- 日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。

③物資輸送の定時性・速達性の向上
- 国道6号沿道には住宅地や工場が多く立地し、市内を移動する交通や通過する交通が集中。
- 日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道6号現道の交通混雑が緩和され、周辺地域の物流の効率性が向上。
- 特に国内有数の電機産業地である日立市内の企業間の所要時間を短縮し、製造体制の定時性・速達性の改善による生産効率の向上や企業コストの低減に寄与。

④観光・交流の発展
- 日立市は、観光客入込数が県内7位と上位の観光地域となっており、日立バイパス（Ⅱ期）周辺には、さくらの名所や海水浴場百選選定の海水浴場等、豊かな自然を生かした観光名所が点在。
- 大規模なイベントも多く開催され、日立さくらまつりは来場者数約62万人となっている。
- 日立バイパス（Ⅱ期）の整備による南北方向を結ぶアクセス性の向上により、地域資源を活かした観光・交流の更なる発展に期待。

関係する地方公共団体等の意見

茨城県知事の意見：

一般国道6号日立バイパス（Ⅱ期）は、国道6号現道の交通混雑の緩和や周辺地域の物流の効率性向上、さらには、道路整備による南北方向を結ぶアクセス性の向上により、地域資源を活かした観光・交流の発展などに大きく寄与するものと期待されることから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考えます。

なお、早期完成に向けて、速やかに工事に着手するなど、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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24年度に事業化、用地取得率53%、事業進捗率11%（令和3年3月末時点）

・現在、用地取得を推進中。工事の進捗率は0%。

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、用地取得、調査・設計の推進を図り、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

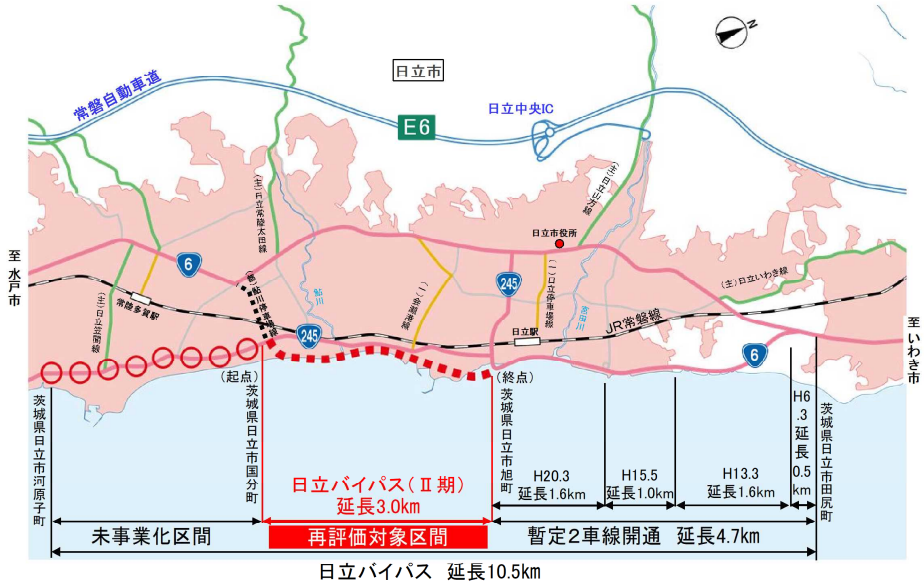
技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞の緩和および安全性の確保の観点から、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



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道50号 結城（ゆうき）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：茨城県結城市（ゆうき）小田林（おだばやし） 至：茨城県筑西市（ちくせい）布川（ぬのがわ）			延長	7.7km

事業概要

一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。
結城バイパスは、中心市街地の混雑緩和、高速道路へのアクセス向上、安全性向上を目的に計画され、茨城県結城市小田林～茨城県筑西市布川までの延長7.7km、4車線のバイパス事業である。

S54年度事業化	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S55年度工事着手

全体事業費	約334億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約95%	供用済延長	7.7km

計画交通量	22,100～40,700台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.4 (2.0) (残事業) 3.0 (5.6)	(残事業)/(事業全体) 467/1,987億円 事業費：370/1,830億円 維持管理費： 97/ 156億円	(残事業)/(事業全体) 1,403/2,682億円 走行時間短縮便益：1,238/2,346億円 走行費用減少便益： 130/ 280億円 交通事故減少便益： 36/ 57億円	令和3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%）【残事業】交通量　：B/C＝2.7～3.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.2～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.8～3.3（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＝2.9～3.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①暫定整備区間の混雑緩和
・結城バイパスの暫定2車線整備区間は朝夕に速度低下がみられるため、4車線化整備により、交通混雑の緩和に寄与する。

②安全性向上
・結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。

③地域振興の支援
・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の農産出荷額を誇る農産品が多く存在するため、結城バイパスの整備により、高速道路や東西移動の所要時間短縮が図られ、工業振興、雇用創出の増加が期待される。

④医療機関へのアクセス性向上
・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地しており、結城バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分カバー人口が4割増加し、救急医療活動を支援する。

関係する地方公共団体等の意見

茨城県知事の意見：
一般国道50号結城バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、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

・北関東自動車道が全線開通（平成23年3月）し、平成30年10月に茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が開院した。
・令和2年度に協和バイパス新規事業化された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和54年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率95%（令和3年3月末時点）。
・平成14年度までに全線暫定2車線（延長7.7km）で開通、4車線化済み延長は約64%（4.9km/7.7km）。
・今後、引き続き全線4車線開通を目指し、暫定2車線区間の4車線化工事の推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・新川島橋の護床工事の関係機関協議に時間を要しており、事業期間を3年延伸（R5年度⇒R8年度）。
・引き続き全線4車線開通を目指し、暫定2車線区間の4車線化工事の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

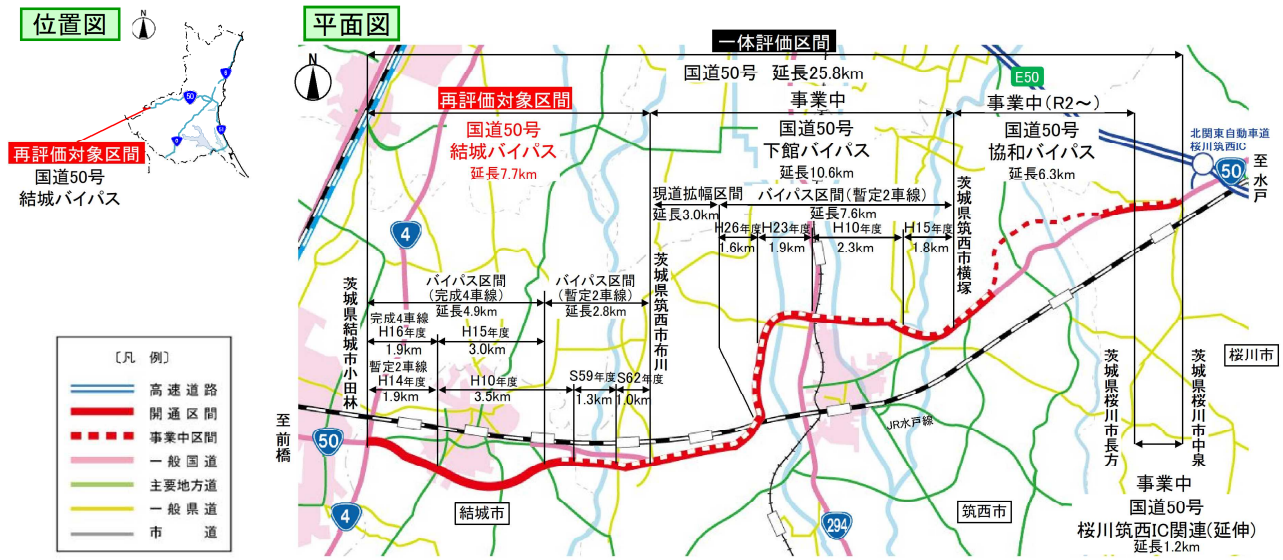
・排水路等の管理者との放流協議の結果、調整池の追加が必要となったことによる事業費増。
・地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明し地盤改良が変更となったことによる事業費増。
・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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、中心市街地の混雑緩和、高速道路へのアクセス向上、安全性向上等の観点から、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



※ 費用対効果分析結果の（　）は、個別評価結果を示したもの。
※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道50号 下館（しもだて）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：茨城県筑西市（ちくせい）布川（ぬのがわ） 至：茨城県筑西市（ちくせい）横塚（よこつか）			延長	10.6km

事業概要

一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。

下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている、茨城県筑西市布川～茨城県筑西市横塚までの延長10.6km、4車線のバイパス事業である。

S61年度事業化	S58年度都市計画決定	H1年度用地着手	H2年度工事着手

全体事業費	約465億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約95%	供用済延長	7.6km(暫定)

計画交通量	22,000～40,800台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (1.3) (残事業) 3.0 (6.3)	467/1,987億円 事業費：370/1,830億円 維持管理費： 97/ 156億円	1,403/2,682億円 走行時間短縮便益:1,238/2,346億円 走行経費減少便益: 130/ 280億円 交通事故減少便益: 36/ 57億円	令和3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%）【残事業】交通量　：B/C＝2.7～3.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.2～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.8～3.3（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＝2.9～3.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①中心市街地の混雑緩和
- 下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与。

②高速道路へのアクセス向上
- 4車線整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス向上が見込まれる。

③安全性向上
- 下館バイパスの事故類型は、車両相互の追突が多く、全体の約8割を占める。
- 下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与。

④地域振興の支援
- 沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の出荷額を誇る農産品が多く存在。
- バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援。

⑤地域の賑わい創出
- 江戸時代の結城街道に沿う国道50号沿線には、歴史・文化を味わうことのできるスポットが数多く存在している。
- バイパスの整備に合わせて道の駅グランテラス筑西が開業し、新たなスポットとして人気を集めており、筑西市の観光客入込数が増加し、新たな観光拠点づくり、交流人口の拡大といった地域の活性化、賑わいの創出に貢献。

⑥医療機関へのアクセス性向上
- 国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地。
- バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分カバー人口が約4割増加。
- 4車線化整備の推進により、スムーズな走行が確保され、地域医療を支援。

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50号下館バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、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

・北関東自動車道が全線開通（平成23年3月）され、更には、下館地区中心部においてシビックコア事業（約2.4ha、合同庁舎・美術館・事務所等の整備）が推進され市街地の活性化が進められた。
・平成30年10月に茨城県西部メディカルセンターが開院。
・令和2年度に協和バイパス新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和61年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率95%（令和3年3月末時点）。
・昭和61年度の事業化以降、平成元年度から用地着手、平成2年度に工事着手。
・平成26年度（平成26年10月）にバイパス区間が暫定2車線で全線開通済。
・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

現道拡幅区間の用地取得を推進し、早期開通を目指し事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

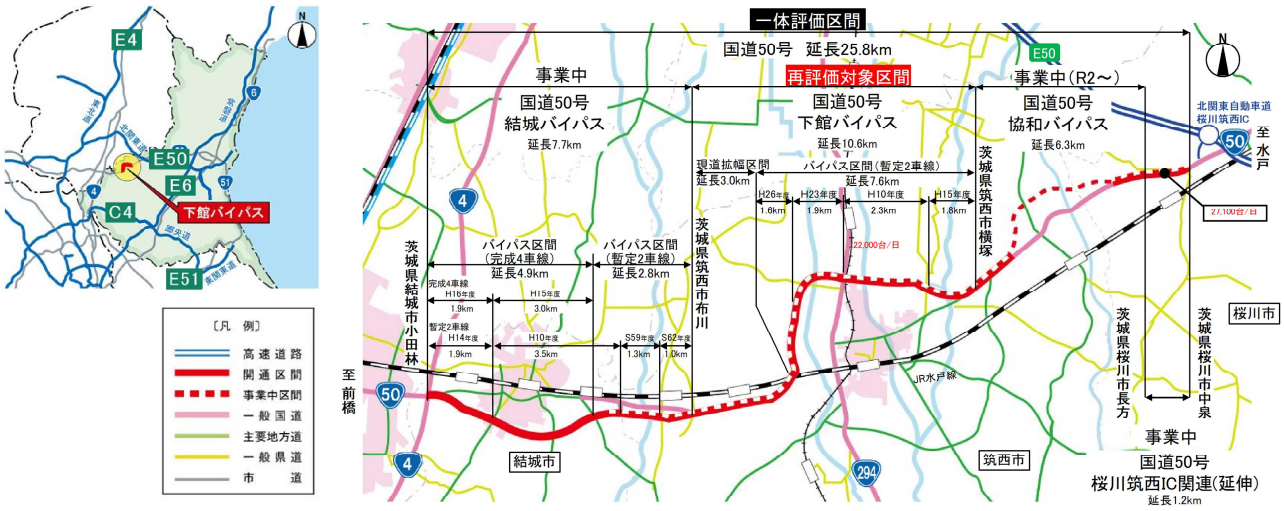
技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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、本事業は、中心市街地の混雑緩和、通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上、安全性向上の観点から、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適切である。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果の（　）は、個別評価結果を示したもの。
※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道50号　桜川筑西(さくらがわちくせい)IC関連（延伸）	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：茨城県桜川(さくらがわ)市長方(おさかた) 至：茨城県桜川(さくらがわ)市中泉(なかいずみ)			延長	1.2km

事業概要

一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。

桜川筑西IC関連（延伸）は、交通渋滞の緩和、安全性向上及び高速道路への利便性向上を目的とした、茨城県桜川市長方～茨城県桜川市中泉までの延長1.2km、4車線の現道拡幅事業である。

H21年度事業化	H17年度都市計画決定	H22年度用地着手	R1年度工事着手

全体事業費	約22億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約66%	供用済延長	0.0km

計画交通量	27,100台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (1.9) (残事業) 3.0 (5.8)	467/1,987億円 事　業　費：370/1,830億円 維持管理費：97/156億円	1,403/2,682億円 走行時間短縮便益:1,238/2,346億円 走行経費減少便益:130/280億円 交通事故減少便益:36/57億円	令和3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%）【残事業】交通量　：B/C＝2.7～3.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.2～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.8～3.3（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＝2.9～3.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①高速道路へのアクセス向上
- 桜川筑西IC関連（延伸）の整備により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス向上が見込まれる。

②安全性向上
- 当該区間の事故類型は、車両相互の追突が多く、全体の約7割を占める。
- 桜川筑西IC関連（延伸）の整備により、交通渋滞の緩和が図られ、交通事故の減少に寄与。

③地域の賑わい創出
- 現道拡幅の整備に合わせて、高速道路の利便性を活かした桜川市による開発計画が進行しており、工業団地や商業施設が立地。また、当該事業沿線の長方地区にショッピングモールが計画されている。
- 4車線化整備の推進により、新たな雇用創出に貢献。

④医療機関へのアクセス性向上
- 国道50号沿線には、地域医療の中核を担う、さくらがわ地域医療センターが立地。
- 4車線化整備の推進により、スムーズな走行が確保され、地域医療を支援。

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50号桜川筑西IC関連(延伸)は、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、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23年3月、北関東自動車道が全線開通。
- 平成30年10月、大和駅北地区にさくらがわ地域医療センターが開院。
- 令和2年度、協和バイパスが新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成21年度に事業化、用地進捗率81%、事業進捗率66%（令和3年3月末時点）。
・平成21年度の事業化以降、平成22年度から用地着手、令和元年度から工事着手。
・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

・地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が必要となったことによる事業費増（約2億円）。
・用地取得が難航、工事着手が遅延したことから、事業期間を令和3年度から令和6年度に3年延伸。
・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

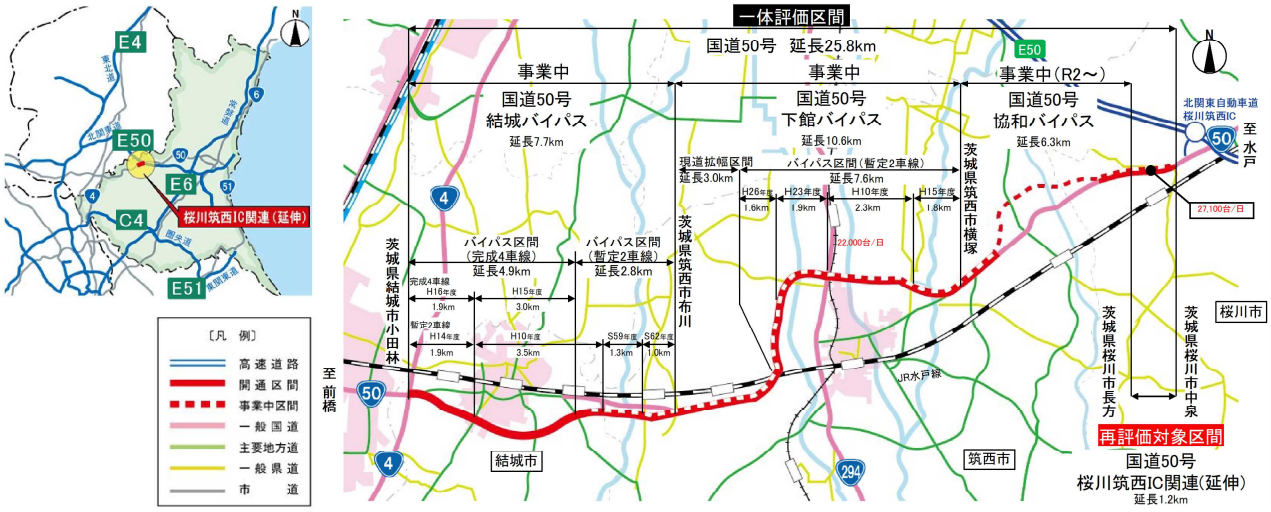
・現道拡幅部は、既存の舗装と同様に地盤改良等を行わない計画を想定していたが、現地調査により軟弱地盤であることが確認されたため、地盤改良が必要なことが判明したため、中層混合処理工法（杭式改良）を行うものとした。
・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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、本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、高速道路への利便性向上の観点から、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適切である。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果の（　）は、個別評価結果を示したもの。
※ 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４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：長谷川　朋弘、沓掛　敏夫

事業名	東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路（株）
起終点	自：茨城県潮来市延方 至：茨城県鉾田市飯名			延長	30.9km

事業概要

東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約 143km の高規格道路であり、現在までに、112km を供用中である。

潮来 IC～鉾田 IC 間（30.9km）は、平成 20 年 10 月に都市計画決定され、第 4 回国土開発幹線自動車道建設会議（平成 21 年 4 月）を経て、整備計画が決定された。

H21 年度事業化	H20 年度都市計画決定	H21 年度用地着手	H27 年度工事着手

全体事業費	約 1,760 億円	事業進捗率 （令和 3 年 3 月末時点）	約 67%	供用済延長	0.0km

計画交通量	9,600～10,300 台/日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 0.6 (残事業) 1.1	922/1,750 億円 事業費：785/1,612 億円 維持管理費：138/138 億円	990/990 億円 走行時間短縮便益：840/840 億円 走行費用減少便益：109/109 億円 交通事故減少便益：42/42 億円	令和 3 年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝0.5～0.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝0.5～0.6（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝0.5～0.6（事業期間±20%）

【残事業】交通量　：B/C＝0.9 ～1.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝0.99～1.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.03～1.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①高速ネットワークの形成
・当該路線の開通により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成されるとともに、国際バルク戦略港湾等や空港の拠点アクセス向上、災害時のリダンダンシー確保、地域振興の支援が期待。

②鹿島港へのアクセス向上による製造業・畜産業の支援
・当該路線の開通により、輸送時間が短縮され、製造品等の物流効率化が期待。

③成田空港へのアクセス向上による農業・輸出販路拡大の支援
・当該路線の開通により、成田空港への迅速かつ荷痛みが少ない、安定的な輸送が確保され、一次産業の持続的な成長・活性化に寄与。

④茨城空港へのアクセス向上による首都圏空港の需要分担の支援
・当該路線の開通により、所要時間が短縮、時間信頼性確保が図られ、茨城空港へのアクセスが向上することで、羽田空港や成田空港の航空需要のさらなる分担が期待。

⑤事故・災害時の代替路としての機能
・当該路線の開通により、常磐道が通行止めとなった場合でも高速道路ネットワークの代替路を形成し緊急輸送道路の強化を図る。

⑥救急医療サービスの充実・向上の支援
・当該路線の開通により、第 3 次救急医療施設への搬送時間が短縮し、1 時間圏域人口が約 279 万人から約 286 万人に拡大（約 7 万人）、地域の医療体制の充実を支援。

⑦インバウンド・広域周遊観光促進の支援
・当該路線の開通によるアクセス性･観光周遊ルートの向上で、県内外、海外からの更なる誘客に期待。

⑧移住・定住促進の支援
・居住地を選ぶ際の条件として、「通勤のしやすさ」や「公共交通の充実さ」が上位にあげられている。新型コロナウイルスを契機に、当該区間の開通により広域交通ネットワークが形成されることで都内通勤者の移住定住促進が期待。

関係する地方公共団体等の意見

茨城県知事の意見：

今回の原案である事業継続に対しては、異議ありません。

なお、事業の実施にあたっては、次の意見を申し添えます。

①早期に開通時期を明示するとともに、一日も早い全線開通に向け整備を推進すること。

②事業費増加の要因に対し、徹底したコスト縮減を図ること。

③有料道路事業の活用を図り、地方負担の軽減に努めること。

以上の点を踏まえ、事業進捗に努められますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

付帯意見を付して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 21 年度：茨城空港北 IC～茨城町 JCT 間　延長 8.8km　2/4 車線開通。

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・当該事業の用地取得は、98%完了（令和 3 年 3 月末時点：面積ベース）。

・概ね用地取得の目処が立ち、令和 7～8 年度開通を目指し、事業を推進。

・工事においては、今回の増額内容も含めて引き続き精査を行い、コスト縮減に努めながら事業を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・施設の構造や工法の変更、発生土の処理方法の変更、支障移設物件の変更、猛禽類保護対策の追加及び立木伐採数の変更による事業費の増加。

・令和 7～8 年度の完成・供用を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・当初推定した支持層の下に軟弱層があり、支持層をより深部にせざるをえなかったため、下部構造等の変更が必要となった。

・水路・河川管理者との協議により、道路整備による流出増分を一時貯留するための調整池整備等が追加で必要となった。

・警察との協議により、中央分離帯に剛性防護柵の設置等が必要となった。

・道路利用者へのサービス向上のため、休憩施設の設置が追加となった。

・鉾田 IC 接続部において、ランプ橋構造による立体交差から平面交差点に構造を変更したことで、コスト縮減を図った。

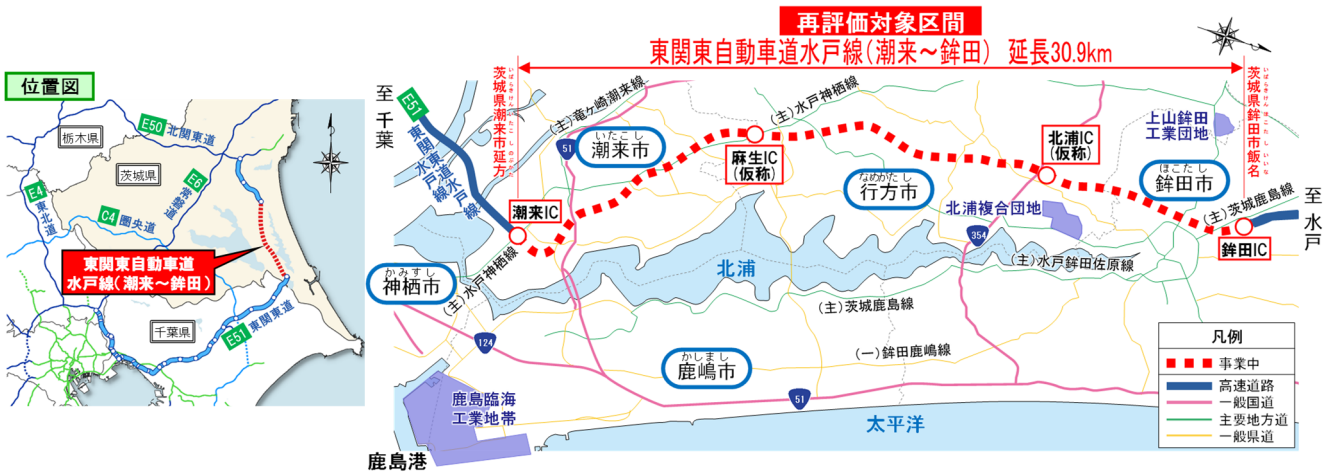
・JR 鹿島線橋の下部構造の橋脚形式が張出式橋脚［充実断面］から中空式橋脚に変更したことで、コスト縮減を図った。

対応方針	事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道4号 矢板拡幅（やいたかくふく）	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：栃木県矢板市片岡（やいた　かたおか） 至：栃木県矢板市針生（やいた　はりう）			延長	6.5km

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。

矢板拡幅は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性の確保を目的に計画され、栃木県矢板市片岡～栃木県矢板市針生までの延長6.5km、4車線の現道拡幅事業である。

H27年度事業化	S39年度都市計画決定（S47年度変更）	H31年度用地着手	R-年度工事着手

全体事業費	約218億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約5%	供用済延長	0.0km
計画交通量	33,700～35,000台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.0 (2.2) (残事業) 2.1 (2.4)	549/572億円 事業費：475/498億円 維持管理費：74/74億円	1,139/1,139億円 走行時間短縮便益：1,021/1,021億円 走行費用減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：44/44億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.8～2.2（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝1.9～2.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.8～2.2（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝1.9～2.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.8～2.1（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝2.0～2.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・矢板拡幅区間には、中交差点など3箇所が主要渋滞箇所に特定され、矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。

②交通安全の確保
・事故類型は車両相互の追突が多く全体の約8割を占めており、矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

③地域産業の支援
・矢板拡幅区間周辺には工業団地が多く立地しており、高速ICとのアクセスでは当該区間を利用しており、矢板拡幅の整備により高速ICと工業団地間の所要時間が短縮し、物流効率性が向上するなど、地域産業の活性化を支援する。

④災害時・緊急時の速達性の確保
・塩谷地域消防本部の救急搬送時間は県内で最も長いが、矢板拡幅の整備により救急医療施設へ30分圏域が約3割拡大し、救急医療活動を支援する。

⑤災害時におけるリダンダンシー
・台風19号(2019年)により東北道が通行止めとなった際は、東北道の代替路として機能を発揮した実績や、第一次緊急輸送道路への指定等、災害時の重要路線として更なる強靭化が図られる。

⑥観光周遊の強化
・矢板市や大田原市には、八方ヶ原や雲巌寺の主要観光地があり、年間1,500百人以上の観光客が来訪しており、矢板拡幅の整備により周遊観光が強化され、観光客の流入増加が期待される。

⑦農畜産品の流通利便性向上
・大田原市、那須塩原市、那須町の農業産出額は県内上位3位を占め、矢板拡幅の整備により、関東方面や矢板家畜市場への流通利便性を支援する。

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号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、重要物流道路にも指定されていることから、これまでも機能強化や渋滞対策、防災・減災、国土強靭化の推進を要望してきたところです。

つきましては、矢板拡幅の早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いします。

なお、事業の推進にあたっては、引き続き徹底したコスト縮減に努めていただきますようお願いします。

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

平成31年度に隣接する矢板大田原バイパスが新規事業化された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成27年度に事業化、用地進捗率6%、事業進捗率5%（令和3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

・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

・第一次緊急輸送道路である国道4号と交差する内川氾濫高さが、新たに示されたため、橋梁等の構造変更が必要となったことによる事業費増。

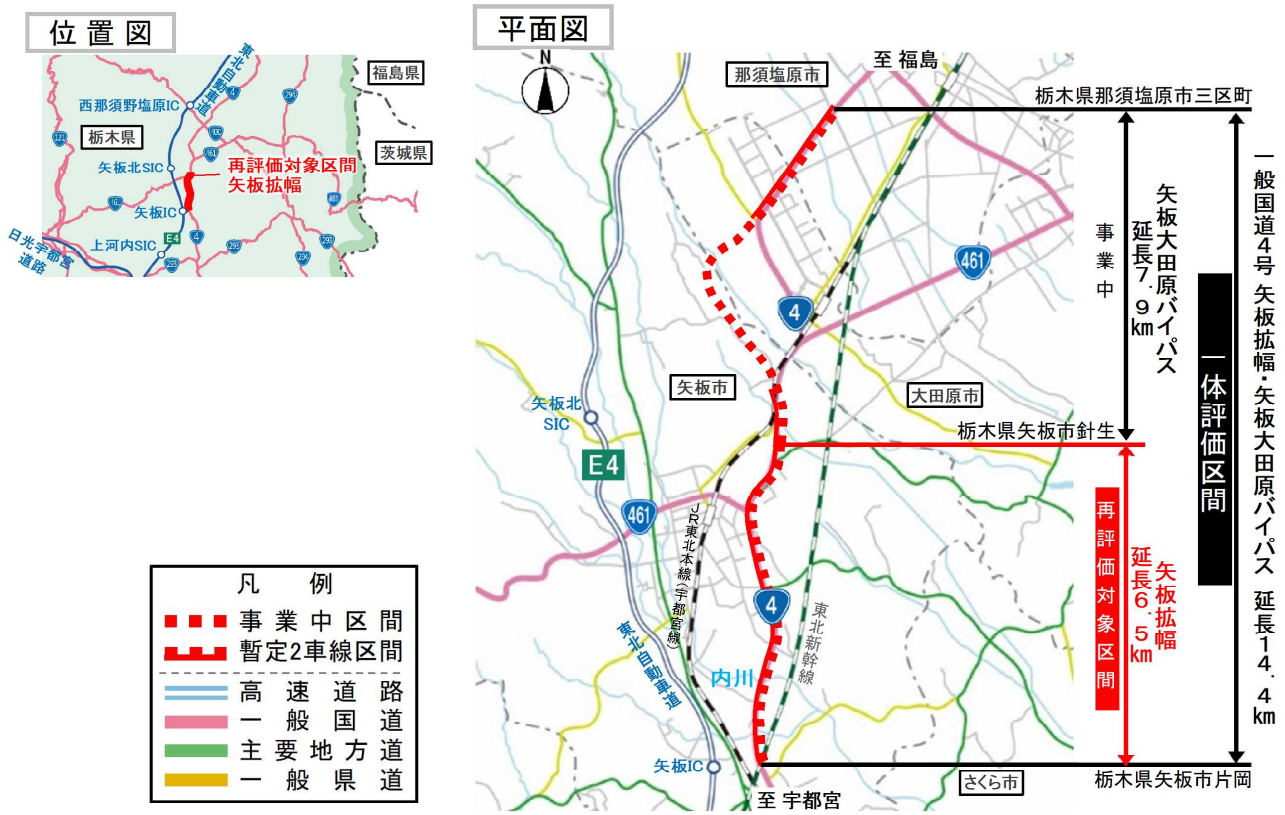
・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性の確保等の観点から、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



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道4号 矢板大田原（やいたおおたわら）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：栃木県矢板市針生（やいた　はりう） 至：栃木県那須塩原市三区町（なすしおばら　さんくちょう）			延長	7.9km

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。

矢板大田原バイパスは、物流生産性の向上、安全・安心な生活空間を確保、救急医療活動の支援を目的に計画され、栃木県矢板市針生～栃木県那須塩原市三区町までの延長7.9km、4車線のバイパス事業である。

H31年度事業化	S42年度都市計画決定 （H30年度変更）	R-年度用地着手	R-年度工事着手

全体事業費	約400億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	29,200～38,600台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.0 (1.9) (残事業) 2.1 (2.0)	549/572億円 事　業　費：475/498億円 維持管理費：　74/ 74億円	1,139/1,139億円 走行時間短縮便益：1,021/1,021億円 走行費用減少便益：　75/　75億円 交通事故減少便益：　44/　44億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.8～2.2（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝1.9～2.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.8～2.2（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝1.9～2.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.8～2.1（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝2.0～2.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①物流生産性の向上
・矢板大田原バイパスの並行区間では、土屋交差点など5箇所が主要渋滞箇所に特定され、矢板大田原バイパスの整備により、交通混雑緩和による物流生産性の向上が見込まれる。

②安全・安心な生活空間を確保
・事故類型は車両相互の追突が多く、全体の約8割を占めている。また、矢板大田原バイパスの並行区間は、児童の登下校に利用され、大型車も多く、幅員も狭いため安心・安全に課題がある。矢板大田原バイパスの整備により、大型車を含む交通が転換し、現道の安全性の向上が期待される。

③救急医療活動の支援
・塩谷地域消防本部の救急搬送時間は県内で最も長いが、矢板大田原バイパスの整備により救急医療施設へ30分圏域が約3割拡大し、救急医療活動を支援する。

④災害時におけるリダンダンシー
・台風19号（2019年）により東北道が通行止めとなった際は、東北道の代替路として機能を発揮した実績や、第一次緊急輸送道路への指定等、災害時の重要路線として更なる強靭化が図られる。

⑤観光周遊の強化
・矢板市や大田原市には、八方ヶ原や雲巌寺の主要観光地があり、年間1,500百人以上の観光客が来訪しており、矢板大田原バイパスの整備により周遊観光が強化され、観光客の流入増加が期待される。

⑥農畜産品の流通利便性向上
・大田原市、那須塩原市、那須町の農業産出額は県内上位3位を占め、矢板大田原バイパスの整備により、関東方面や矢板家畜市場への流通利便性を支援する。

⑦沿道環境の改善
・矢板大田原バイパスの整備により、現国道4号の地域分断、騒音、排気ガスなどが低減し、沿道環境の改善効果が期待される。

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号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、重要物流道路にも指定されていることから、これまでも機能強化や渋滞対策、防災・減災、国土強靭化の推進を要望してきたところです。

つきましては、矢板大田原バイパスの早期の工事着手に向け事業を継続していただけるようお願いします。

なお、事業の推進にあたっては、引き続き徹底したコスト縮減に努めていただきますようお願いします。

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

・平成31年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（令和3年3月末時点）。

・今後、引き続き早期の工事着手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

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

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

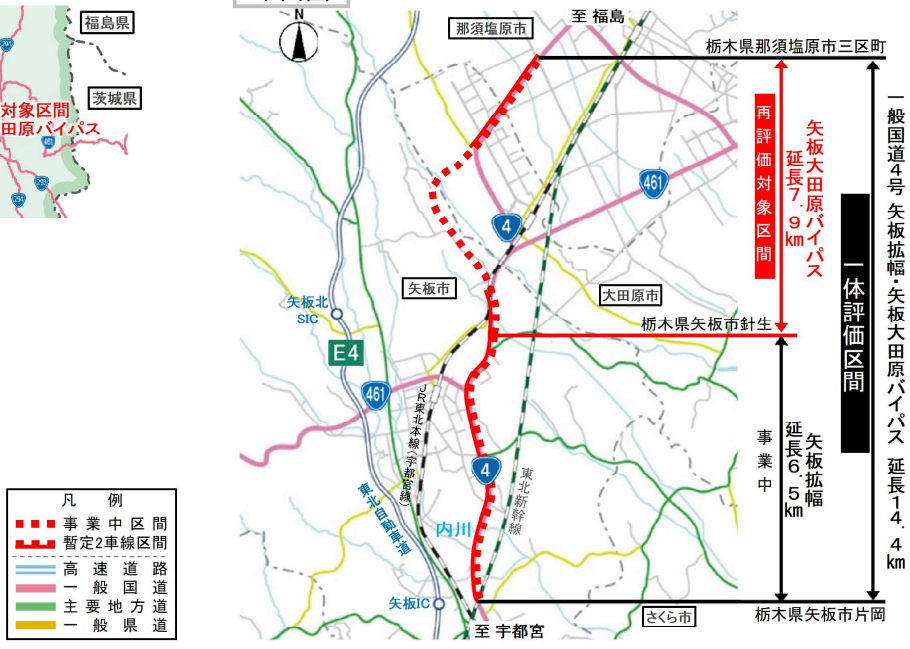
対応方針決定の理由

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、物流生産性の向上、安全・安心な生活空間を確保、救急医療活動の支援等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図

位置図

平面図



※ 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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道17号 群馬大橋拡幅	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：群馬県前橋市元総社町一丁目 至：群馬県前橋市本町一丁目			延長	2.4km

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、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の主要幹線道路である。

群馬大橋拡幅は、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市にあって、中心街における慢性的な交通混雑の解消と道路交通の安全性を目的とした延長2.4km、6車線の現道拡幅事業である。

H1年度事業化	H3年度都市計画決定	H2年度用地着手	H5年度工事着手

全体事業費	約300億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約60%	供用済延長	1.2km

計画交通量	34,800～50,900台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 2.1	102/488億円 事業費：95/479億円 維持管理費：7.1/9.3億円	210/654億円 走行時間短縮便益：183/578億円 走行費用減少便益：19/52億円 交通事故減少便益：7.5/24億円	令和3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＝1.3～1.4（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＝1.9～2.3（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.9～2.3（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.9～2.2（事業期間±20%）

事業の効果等

①前橋中心街の混雑・渋滞の解消
・群馬大橋拡幅の整備により、前橋市中心街の混雑・渋滞が解消。
②前橋中心街の交通安全の確保
・群馬大橋拡幅の整備により、車両相互の追突事故をはじめとした交通事故の減少し、前橋市中心街の交通安全が確保。

関係する地方公共団体等の意見

群馬県知事の意見：
本事業は、前橋市中心街における渋滞解消や通行の安全性向上に必要なことから事業継続を図るとともに、特に渋滞の著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期の工事着手を図られたい。
また、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

周辺の土地整備による市街化が進み交通需要が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線供用し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
・当該事業の用地取得率は約65%（令和3年3月末時点）。
・事業区間全体の調査設計等を推進中。
・用地交渉難航により、事業期間を5年延伸（令和9年度）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

施設の構造や工法の変更等

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

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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道50号 前橋笠懸道路（まえばしかさかけどうろ）	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：群馬県前橋市（まえばし）今井町（いまいまち） 至：群馬県みどり市笠懸町鹿（かさかけちようしか）			延長	12.5km

事業概要

一般国道50号は、群馬県前橋市を起点とし茨城県水戸市に至る主要幹線道路である。

前橋笹懸道路は、群馬県内の国道50号で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市笹懸町鹿間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5km、4車線のバイパス及び拡幅事業である。

H13年度事業化	H18年度都市計画決定（H-年度変更）	H21年度用地着手	H24年度工事着手

全体事業費	約427億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約28%	供用済延長	0.0km

計画交通量	25,900～42,500台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.6	275/439億円 事業費：220/382億円 維持管理費：55/57億円	718/732億円 走行時間短縮便益：610/623億円 走行費用減少便益：61/60億円 交通事故減少便益：47/48億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.5～1.8（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝2.3～2.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.6～1.8（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝2.4～2.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝1.5～1.7（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝2.4～2.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①慢性的な交通渋滞の解消
・主要渋滞箇所が連坦する国道50号現道の交通混雑が緩和。
②地域住民の生活環境における安全性向上
・バイパス及び拡幅事業により、車両相互の追突事故をはじめとした交通事故の減少し、国道50号の交通安全が確保。

関係する地方公共団体等の意見

群馬県知事の意見：
本事業は、国道50号の交通渋滞の解消、道路交通の安全性向上を図る上で重要な事業であり、早期の効果発現に向けて事業継続を図られたい。特に、上武道路との交差部を含む前橋市今井町から二之宮町間の現道拡幅区間の早期完成に向けて事業推進を図られたい。
また、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

北関東自動車道（伊勢崎IC～太田桐生IC）が平成20年3月供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成11年度～平成13年度にPIを実施し、平成13年度に事業化、平成18年度には環境影響評価および都市計画決定を実施し、平成21年度に用地着手、平成24年度に工事着手。
・平成25年度には鹿交差点の現道拡幅部が開通。
・前橋笠懸道路の用地取得率は約32%（令和3年3月末時点）。
・現道拡幅区間（4.5km）とバイパス区間（7.5km）について、調査設計や用地買収、改良工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

施設の構造や工法の変更等

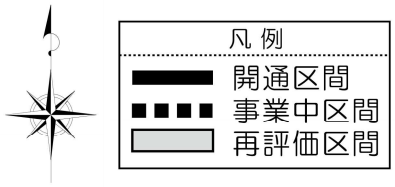
技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

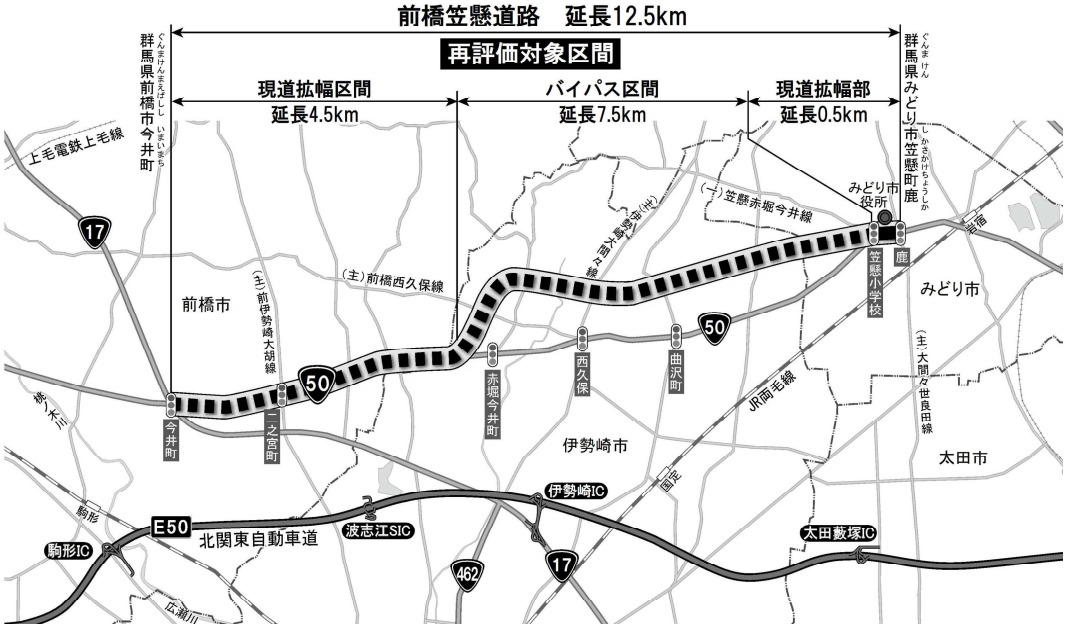
対応方針　事業継続

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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道51号 成田拡幅（なりたかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県成田市飯仲（なりた　いいなか） 至：千葉県成田市東金山（なりた　ひがしかなやま）			延長	5.8km

事業概要

一般国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長128kmの幹線道路である。
成田拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、産業活動の支援を目的として計画された延長5.8km、4車線の現道拡幅事業である。

S45年度事業化	S43年度都市計画決定 H17年度都市計画変更	S46年度用地着手	S46年度工事着手

全体事業費	約263億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約97%	供用済延長	4.6km
計画交通量	15,400～41,700台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 3.6	24/1,053億円 事　業　費：19/1,030億円 維持管理費：4.7/ 23億円	85/1,108億円 走行時間短縮便益：82/1,068億円 走行経費減少便益：2.1/ 37億円 交通事故減少便益：1.2/ 3.2億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝ 0.9 ～1.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.05～1.1（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＝ 3.2～3.9（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 3.3～3.9（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 3.4～3.7（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和
・公津の杜入口交差点周辺や寺台インター交差点周辺の2車線区間で速度低下が発生。
・2車線区間の整備により交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和が見込まれる。
②インバウンド観光の支援
・成田拡幅の沿道区間は、エアポート都市構想の中で「訪日外国人誘致エリア」に設定。
・成田拡幅の整備により、成田市内及び周辺の観光施設・宿泊施設と成田国際空港間のアクセス性向上を支援。

関係する地方公共団体等の意見

千葉県知事の意見：
国道51号成田拡幅は、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。
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。

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年に新東京国際空港（現：成田国際空港）が開港。
・平成3年に成田空港駅が開業。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和45年度に事業化し、事業進捗率97%、用地進捗率99%（令和3年3月末時点）。
・平成13年度までに成田市並木～成田市寺台間の延長4.6kmの4車線整備を行い、開通済み。
・残事業区間のうち、起点側の飯仲については平成25年度から工事着手、終点側の寺台～東金山間については平成29年度から工事着手。
・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

・地盤改良の変更および電線共同溝の追加により、事業期間を5年延伸（令和8年度）。
・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。

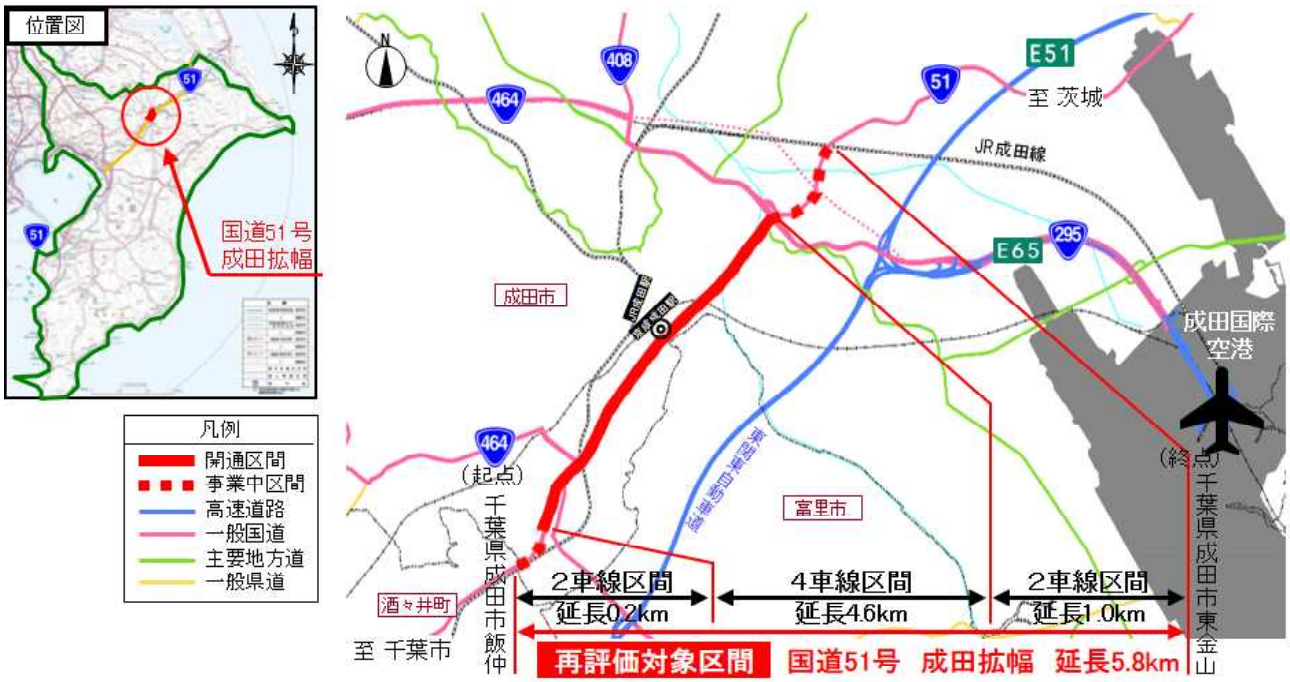
施設の構造や工法の変更等

・地盤改良（軟弱地盤対策）範囲の増加および無電柱化計画に基づく電線共同溝整備の追加による事業費増加。
・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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道51号 大栄拡幅（たいえいかくふく）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県成田市桜田（なりた　さくらだ） 至：千葉県成田市所（なりた　ところ）			延長	1.5km

事業概要

一般国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長128kmの幹線道路である。

大栄拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全性の向上、東関東自動車道大栄ICと（旧）東総有料道路（(主)大栄栗源干潟線）のアクセス性向上を目的として計画された一部バイパス計画を含む延長1.5km、4車線の現道拡幅事業である。

S63年度事業化	H13年度都市計画決定	H17年度用地着手	H30年度工事着手

全体事業費	約60億円	事業進捗率（令和3年3月末時点）	約66%	供用済延長	0.0km

計画交通量	22,700～28,800台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 3.8	25/76億円 事業費：19/71億円 維持管理費：5.7/5.7億円	96/96億円 走行時間短縮便益：91/91億円 走行経費減少便益：4.1/4.1億円 交通事故減少便益：0.53/0.53億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝ 1.1～1.4（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 3.4～4.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.2～1.3（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 3.5～4.1（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.1～1.4（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝ 3.5～4.1（事業期間±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和・交通安全性の向上
- 国道51号の桜田権現前交差点は主要渋滞箇所に特定。
- 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7割。
- 大栄拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。

②歩道の安全性確保
- 大栄拡幅事業区間は、歩道幅員の狭い箇所（幅員約1.0m）が点在しており、歩行者の安全性に課題。また、車いすの通行が困難。
- 大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなり、周辺の病院等の公共施設への安全なアクセス性を確保。

③地域産業の支援
- 大栄拡幅事業区間周辺に位置する工業団地（成田新産業パーク）には、日本トップシェア醤油メーカーやキムチメーカーをはじめとする食品製造工場、化成品工場、物流施設が立地。
- 大栄拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、物流効率化に寄与することに期待。

関係する地方公共団体等の意見

千葉県知事の意見：

国道51号大栄拡幅は、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。

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。

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

－

事業の進捗状況、残事業の内容等
- 昭和63年度に事業化し、事業進捗率66%、用地進捗率96%（令和3年3月末時点）。
- 平成17年度より用地着手、平成30年度に工事着手し、改良工事を実施中。
- 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
- 電線共同溝の追加および移転に伴い用地引き渡しまで時間を要する物件があるため、事業期間を5年延伸（令和9年度）。
- 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	
・無電柱化推進計画に基づく電線共同溝整備の追加による事業費増加。 ・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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：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（東金茂原道路）	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：千葉県東金市丹尾 至：千葉県茂原市石神			延長	21.6km

事業概要

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。

東金茂原道路は房総半島における新たな自動車専用道路として、圏央道（茂原～木更津、横芝～東金）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道と連絡することにより、千葉県と東京都及び神奈川県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21.6kmの自動車専用道路である。

H13年度事業化	H11年度都市計画決定 H19年度都市計画変更	H16年度用地着手	H16年度工事着手

全体事業費	約1,168億円	事業進捗率	供用済	供用済延長	21.6km
計画交通量	17,500～23,000台／日				

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4 (残事業) 6.5	240/1,652億円 事業費：222/1,527億円 維持管理費：17/124億円	1,560/2,371億円 走行時間短縮便益：1,493/2,249億円 走行経費減少便益：44/83億円 交通事故減少便益：24/39億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝ 1.3～1.6（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝ 5.9～7.2（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝ 1.4～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝ 6.0～7.2（事業費　±10%）
事業期間：B/C＝ 1.3～1.6（事業期間±20%）　事業期間：B/C＝ 6.0～6.9（事業期間±20%）

事業の効果等

①物流の効率化
- 首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなり、物流の効率化が期待される。

②地域づくり支援
- 首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成。
- 圏央道（東金茂原道路）の整備により、首都圏各地からの所要時間が短縮し、自然観光資源の豊富な長生地域がより身近となり、観光客の増加が期待される。

③災害時の道路ネットワークの強化
- 災害時において、内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。

関係する地方公共団体等の意見

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。

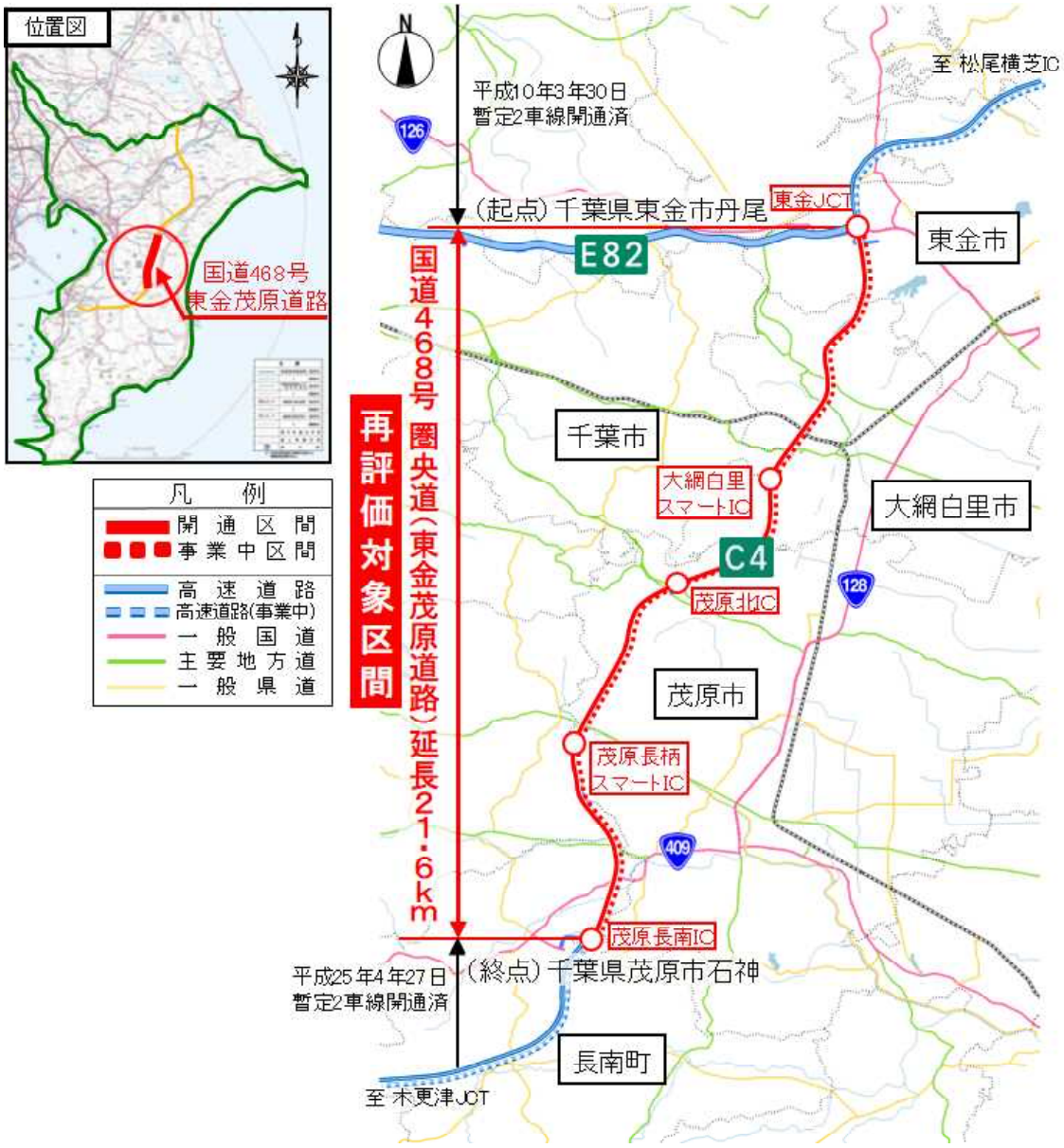
圏央道（東金茂原道路）沿線各地域では、観光入込客数の増加や企業立地の促進など、経済に好循環をもたらしているが、当該区間は暫定2車線であり、ネットワークの機能拡充による生産性の向上等に加えて、安全で円滑な交通の確保や防災力の強化を図るためにも、早期の4車線化が必要である。

ついては、事業の継続が必要であり、4車線化の早期整備を図られたい。

千葉市長の意見：

圏央道の整備により、新たな広域ネットワークが構築され、本市の発展と道路利用者へのサービスの向上、更には大規模災害時における緊急輸送道路としての役割を担うことから、当該区間の4車線化及び圏央道全線の早期開通に向けた事業の促進を図られたい。

事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・圏央道「茂原長南IC～木更津東IC間」が暫定2車線供用（平成25年4月27日）。 ・圏央道「神崎IC～大栄JCT間」が暫定2車線供用（平成27年6月7日）。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成13年度に事業化。 ・平成25年4月27日に暫定２車線供用。 ・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。	
施設の構造や工法の変更等	
・大網白里SIC開通（平成31年3月）。 ・茂原長南SIC開通（令和2年2月）。	
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４年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課
担当課長名：長谷川　朋弘

事業名	一般国道20号 日野(ひの)バイパス（延伸）Ⅱ期	事業	一般国道	事業	国 土 交 通 省 関東地方整備局
起終点	自：東京都日野(ひの)市西平山(にしひらやま)三丁目 至：東京都八王子(はちおうじ)市北野(きたの)町			延長	1.5km

事業概要

一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。

日野バイパス（延伸）Ⅱ期は、日野市及び八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス（延伸）と一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日3・4・24号線から国道16号までを結ぶ延長1.5km、4車線のバイパス事業である。

H29年度事業化	S36年度都市計画決定 （H27年度変更）	R1年度用地着手	R-年度工事着手

全体事業費	約300億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約2%	供用済延長	0.0km

計画交通量	25,300～41,100台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)1.5 (2.6) (残事業) 5.2 (2.6)	687/2,663億円 事　業　費：592/2,552億円 維持管理費： 95/ 111億円	3,540/3,922億円 走行時間短縮便益：3,092/3,455億円 走行経費減少便益： 362/ 376億円 交通事故減少便益： 86/ 91億円	令和3年

感度分析の結果

【事業全体】交通量　：B/C＝1.3～1.6（交通量　±10%）【残事業】交通量　：B/C＝4.6～5.7（交通量　±10%）
事業費　：B/C＝1.4～1.5（事業費　±10%）　事業費　：B/C＝4.7～5.7（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＝4.8～5.4（事業期間±20%）

事業の効果等

①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和
- 国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、主要交差点で渋滞が発生。
- 日野バイパス延伸（Ⅱ期）が整備されることにより、国道20号現道は、交通が日野バイパス延伸（Ⅱ期）へ転換し、渋滞の緩和に期待。

②物流の効率化や地域の交通環境の改善に寄与
- 日野バイパス延伸（Ⅱ期）の整備により、圏央道高尾山ICへのアクセス性や走行性が向上し、横浜港への物流出荷能力の向上や、観光地への所要時間短縮に寄与。

③救急医療施設への速達性の向上
- 日野バイパス延伸（Ⅱ期）が整備されることにより、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が短縮され、救命率の向上に寄与。

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

本事業は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞の緩和や、物流生産性の向上等の効果が期待される。

また、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス向上に資するなど重要な事業である。

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めぐ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29年度に事業化、用地進捗率4%、事業進捗率2%（令和3年3月末時点）。
・調査・設計や用地取得を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地進捗率は4%（令和3年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進するとともに、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

施設の構造や工法の変更等

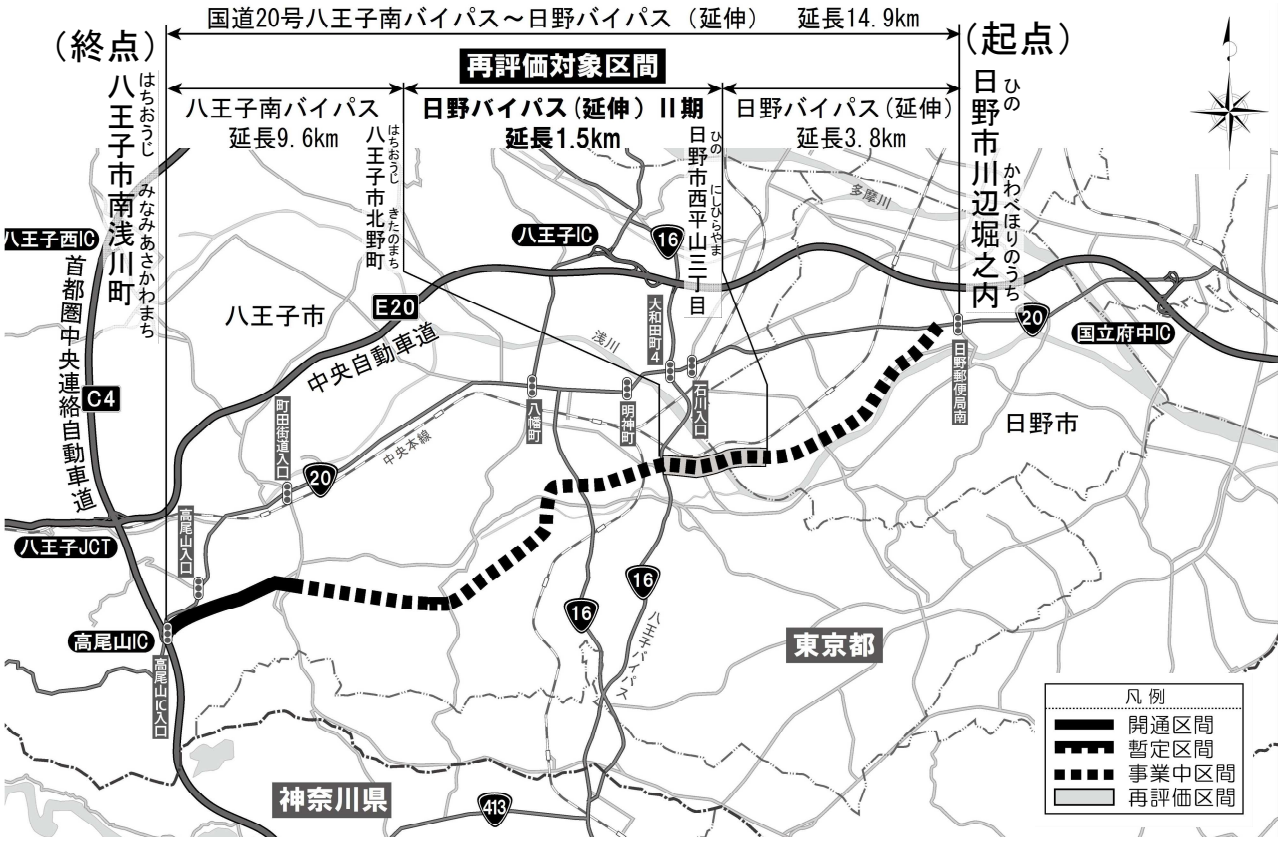
技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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



※ 費用対効果分析結果の（　）は、個別評価結果を示したもの。
※ 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。